

Stadtarchiv Mannheim

Nachlaß

Hermann Heimerich

Zugang: 24/1972

125

290

Der Städtebaukongreß in Amsterdam.

Von Ober-Baurat W. Arntz (Köln).

Im Juli hat in Amsterdam eine bedeutungsvolle internationale Zusammenkunft von Städtebauern stattgefunden. Die Tagesordnung war so gut wie ausschließlich dem Thema Landesplanung gewidmet. In dieser Tatsache spiegelt sich die erstaunliche Entwicklung der jungen Technik, die man Städtebau genannt hat, und der Auffassung ihrer Aufgabe. Vor wenig Jahrzehnten erst hat unser soziales und künstlerisches Empfinden begonnen, das raumorganisatorische Problem, das mit der Zusammenballung von Menschenmassen durch die moderne Wirtschaft und Technik entstanden war, zu erfassen. Aus dem Geistesleben kommend, drang das Ringen mit dem Problem langsam von den äußeren Symptomen in die Tiefe zu den tragenden sachlichen Gründen, vom vagen Wunschbild des Zieles zu seinen praktischen Vorbedingungen und tragenden Kräften. Wir haben gelernt, daß die ersehnte Erscheinung nur das künftige krönende Endergebnis einer ganz umfassenden, weit in Zeit und Raum ausgreifenden organisatorischen Gestaltungsarbeit sein kann. Städtebau — ein Wort von großem Charn — wurde zu einem besonderen, universal zusammenfassenden technischen Beruf, der seine Aufgabe im planvollen Aufbau des Körpers unserer Städte zu einem zweckvoll funktionierenden, gefunden und schönen Organismus in Fläche und Raum durch Verwaltung, Technik, Wirtschaft und Recht erblickt.

Je mehr über die Erkenntnis der Lebensgesetze, Tragkräfte, Bedürfnisse und Entwicklungsziele dieses Organismus sich festigte und vertiefte, umso mehr geriet sie in Konflikt mit dem Begriff der Stadt als eines unabhängig in sich geschlossenen Körpers. Wie die Nationalwirtschaft und der Nationalstaat in übernationale Wirtschaft und Staatsordnungen hineinwachsen, und daraus erst die Lösung ihrer eigenen Probleme gewinnen, so wird auch die Einzelstadt in den vielen großen Gebieten dichter Ansiedlung auf der Grundlage intensiver Industrialisierung und weltwirtschaftlicher Massenverschiebung in größere Zusammenhänge verflochten. Das Siedlungsproblem, wie wir es heute sehen, läßt sich nur bewältigen, wenn die einzelnen Städte sich mit ihren Nachbargemeinden zu einheitlicher Planung zusammenfugen. Nur so können sie sich frei entwickeln, wie sie es erstreben, und die Form gewinnen, die ihnen vorschwebt. Wir erleben die Umkehrung des mittelalterlichen Stadtgedankens.

In England hat man im Jahre 1919 ein Städtebau-Gesetz geschaffen, das die rechtliche Grundlage gibt, auf der

sich bis heute 26 Bezirksplanungsverbände gebildet haben. Die Stadtplanung geht über in die Bezirksplanung (Regional-Planning). In Deutschland haben wir mit dem Ruhr-Siedlungsverband einen ersten großen Schritt getan und sind im Begriffe, die gesetzlichen Grundlagen modernen Städtebaues und zwischengemeindlicher Bezirksplanung in einem allgemeinen Baugesetz zu erkämpfen. Es ist vielleicht von tieferer Bedeutung, daß man bei uns für die über den Hoheitsbereich der einzelnen Gemeinde hinausgreifende Planung von vornherein den Ausdruck Landesplanung gewählt hat; denn in diesem Worte liegt ein über den Inhalt der Bezeichnung Bezirksplanung weit hinausgreifender Sinn, der eine Tiefe und Kühnheit der Auffassung verrät, die von größter nationaler Bedeutung ist.

Es war wohl für jeden Teilnehmer an dem Kongreß, den der Internationale Gartenstadt- und Städtebau-Verband (International Garden-Cities and Town Planning Federation) veranstaltete, überraschend, wie lebendig der Gedanke der Bezirksplanung über die ganze Welt verbreitet ist, und welches Interesse ihm z. B. in Holland das ganze Volk entgegenbringt. Alle Erdteile und die meisten Länder waren vertreten. Die führenden Forscher und Praktiker waren zur Berichterstattung gewonnen. Raymond Unwin, der englische Nestor des praktischen Städtebaues, berichtete über die Notwendigkeit der Bezirksplanung in tiefen, lebensvollen Gedankengängen. Thomas Adams, der Direktor des Planes für New York und Umgebung, sprach insbesondere über die Notwendigkeit geordneter Anlage von getrennten Bezirken für Handel, Industrie und Wohnung mit Unterscheidung besonderer Gebiete für Erholung und Landwirtschaft. Aus Holland sprach Dr. van Boelje über die Rechtslage für Bezirksplanung in Holland. Professor Fritz Schumacher, der Oberbaudirektor von Hamburg, entwickelte die Notwendigkeit eines übergemeindlichen Gesamtsiedlungsplanes für die Durchführung einer wirkungsvollen Grünpolitik. Dr. Schmidt, der Direktor des Ruhr-Siedlungsverbandes, gab eine gründliche Darstellung der praktischen Notwendigkeit, des Charakters und der Arbeit des Siedlungsverbandes „Ruhrkohlenbezirk“ und skizzierte den Aufbau eines organischen Baugesetzes. In dem Unterthema Park- und Erholungsanlagen waren von besonderem Interesse der Bericht von Henri Hubbard, Professor für Landschaftsarchitektur an der amerikanischen Harvard-Universität, über die Anschauungen von der Pflicht der Allgemeinheit, dem von ihr abhängigen Einzelnen die notwendige Erholung in freier Luft und Natur zu schaffen und über den Aufbau eines Systems der Erholung im Bebauungsplan, ferner der Bericht von H. Cleynbert, Amsterdam, über



die Grundlagen und Notwendigkeiten eines großzügigen, über das ganze Land sich erstreckenden Erholungssystems für Holland.

Praktisch und umsichtig, wie die ganze achttägige Veranstaltung vorbereitet war, hatte man die Berichte im voraus gedruckt herausgegeben und dadurch die Möglichkeit gewonnen, die Zeit der Sitzungen ohne die langen Vorträge ganz der Diskussion zu widmen. Diese vollzog sich ohne Überraschungen, bekräftigte aber die Erkenntnisse, die bei uns in Deutschland in Bezug auf praktische Verwirklichung unserer Bestrebungen schon angewendet werden. Beherrschend machte sich die Wahrnehmung von der besonderen Kraft der städtebaulichen Entwicklung in der Länderreihe von Deutschland über Holland und England nach Amerika geltend, neben der die anderen Länder, auch Frankreich, überraschend zurücktraten.

Besonderen Eindruck macht eine mit dem Kongreß verbundene Ausstellung, in der jene ersteren Länder eine überraschend starke, hochinteressante Illustration zum Thema der Bezirksplanung gaben. Vielleicht die nachhaltigste Wirkung bot hier England durch die in geschlossener Einheitlichkeit auftretende Fülle der vertretenen Bezirksplanungs-Verbände. Die amerikanische Ausstellung hatte zum Schwerpunkt die vorbereitenden Arbeiten des Institutes „Plan für New York und Umgebung“, das durch eine private Stiftung von 15 Millionen Dollar für die Bewältigung jener gewaltigsten städtebaulichen Aufgabe der Welt ins Leben gerufen worden ist. Die deutsche Ausstellung erhielt ihr Gepräge durch die wirkungsvollen Pläne des Ruhr-Siedlungsverbandes und der Stadt Essen und durch eine konzentrierte Ausstellung Kölns, das im Rahmen des Gedankens der Landesplanung seine eigene Aufgabe aufsaßt. Charakteristisch für Deutschland waren des weiteren die mit hingebender Konsequenz theoretisch durchgearbeiteten Pläne der Stadt Kiel und des Deutschen Archivs für Städtebau. Holland bereitete durch einen großen Saal mit städtebaulichen Plänen und Bezirksplanungen auf den tiefen Gesamteindruck vor, der sich im Laufe des Kongresses aus den Besichtigungen seiner praktischen Leistungen in Amsterdam, Hilversum, Utrecht, Haag und Rotterdam zusammensügte. Vielleicht ist Holland das Land in Europa, das die Wohnungsnot in großzügiger Weise und vorbildlicher Form im modernen Geiste so gut wie völlig überwunden hat. Es war auch lehrreich, mit welcher Frische die holländischen Architekten die neuen Aufgaben des organisierten Wohnungsbaues in neuer Technik und Ausdrucksform zu bewältigen streben, frei von konservativer Sentimentalität und doch bodenständig wirkend. Ein besonders starkes Erlebnis bildeten die Bauten von Dudol, dem Stadtarchitekten der aufstrebenden

Wohnstadt Hilversum, und die städtebauliche Leistung des Stadterweiterungs-Direktors Bakker-Schut in Haag.

Der Kongreß, dessen örtliche Leitung in den Händen eines in Erscheinung und Geist von Ferne an Mathenau erinnernden, sich der Wohnungsreform widmenden Privatmannes, des Herrn Dr. Hudig lag, verlief in der vollkommensten Form. Städte und Regierung zeigten in glänzender Weise ihr lebendiges Interesse an den beratenen Fragen. Für den stillen Beobachter boten sich lehrreiche Vergleiche über den Charakter und die inneren Kräfte der verschiedenen Nationen. Mitunter fühlten wir Deutschen, vielleicht mehr als andere es merken konnten, bei uns einen Mangel an Geschlossenheit des Charakters und der Vertretung. Bestrebungen, das Bessere zu bessern, sind eingeleitet. Das Erstere wäre vielleicht weniger zu spüren gewesen, wenn nicht Fritz Schumacher, der zweite der beiden deutschen Berichterstatter, durch schwere Krankheit in der Teilnahme verhindert gewesen wäre. Daß wir mit festem Vertrauen im Wettbewerb der Nationen auf unserem Gebiet weiter schreiten können, haben wir aber gesehen.

5/5

Nachlass Helmerich

Oberbürgermeister Dr. Heimerich spricht über:

„Neue Wege der Stadtgestaltung“

Oberbürgermeister Dr. Heimerich nahm gestern die Einladung der sozialistischen Studentengruppe Heidelberg zur Veranlassung, sein kommunalpolitisches Programm zu entwickeln. Er tat dies mit der ihm eigenen zurückhaltenden Ruhe und Sachlichkeit, ohne sich weiter auf die vielfältige, weitverzweigte Problematik einzulassen, die in einer neuen rationalökonomischen Disziplin, der Kommunalwissenschaft, ihren Niederschlag gefunden hat. Er sprach einfach, schlicht und offen aus, was er für richtig hielt, ohne sich in lange Beweisführungen zu verlieren, getragen von der Autorität der Persönlichkeit und der Würde der praktischen Leistung. Daß Dr. Heimerich zum ersten Male in Süddeutschland der Öffentlichkeit als Redner gegenübertrat, verlieh der Veranstaltung einen besonderen Reiz. Außer Prominenten aus Kommunalpolitik und Presse bemerkte man auch die Professoren Geiler, Bederer und Radbruch unter den Anwesenden.

Vierzig Millionen Stadtbürger in Deutschland, davon sechzehn Mill. allein in den Großstädten, das sind Zahlen, die sprechen! Das flache Land mag seine Bedeutung als biologische Kraftreserve und als Nährstand besitzen, die kulturelle Führung ist seit langem an die Stadt übergegangen; das beweisen am meisten die „städtischen“ Lebensformen der Bauern selber.

Diese Tatsache verpflichtet zur Selbstbestimmung, gestaltender Neuerung und Begräunung von häßlichen, störenden Residuen, von Schlacke und Morast, wie sie erstarrte Ruinen und Uebermaß neuen Lebens hinterlassen.

Vorerst das Geschichtliche; denn die Bindung an historische Gegebenheit ist in Hemmung und Vorbild, in Schönheit und Häßlichkeit gleich bedeutsam.

Drei Perioden

durchlief die deutsche Stadt: Bürgerfreiheit und religiöse Versenkung des Mittelalters, Beispiele Nürnberg, Rothenburg, Lübeck, Worms und Prachtliche der Fürstentümer: Residenz- u. Festungsstädte wie Mannheim, Karlsruhe, Kassel. Endlich die Zeit wirtschaftlichen Manchesterturns, des expansiven Chaos im 19. Jahrh. der Mietskasernen, der Gründerzeit und des Vauschwinds; Beispiele die Industriestädte Wanne, Herne, Ludwigshafen. Die erste Periode hat den geschlossenen Charakter der Katholizität, die zweite jedenfalls den einheitlichen Gestaltungswillen einer Kunst und Wissenschaften fördernden Fürstenaristokratie, die dritte hat nur Lebenskraft ohne seelisches Zentrum, Sackfassade und Kasernenhof, Steeplechase und Elendviertel. Aus Friedrich Engels Schilderungen und Schmollers Untersuchungen dringt noch heute der Mahnruf an uns, Ordnung und Schönheit, Natur und Ruhe in dieses barbarische Chaos, in dieses rauchgeschwärmte Durcheinander von unhygienischen Fabrikanlagen und lichtlosen Kasernenwohnungen zu bringen.

Die stärkste Reaktion kam aus England, wo das Elend am größten, aber auch die Kritik am nächsten war. Immerhin sechs Jahre (bis 1898) mußte das berühmte Buch „Gartenstädte in Sicht“ warten, ehe es gedruckt und verlegt wurde. Mit Döppelheimer und Damasko regte sich der neue Geist auch in Deutschland,

die ersten Baugenossenschaften

gingen an, durch freiwillige Vereinbarungen die Häuserpekulation einzudämmen. Wagner in Ulm, Adike in Altona und später Frankfurt formulierten das Programm:

Stärkere kommunale Verfügung über Grund und Boden.

Dieses Programm wird durchgeführt: Heute haben die Großstädte 20—40 Prozent des Grundbesitzes in der Hand, z. B. besitzt Mannheim 33 Prozent seiner Gemarkung. Mit einem Sondergesetz für Frankfurt kann das erste Grundstück-Umlageverfahren eingeführt werden, konnten Rahmenbaupläne und Generalbebauungspläne aufgestellt, Bestimmungen über Hofgröße, Stockwerkszahl, Lichteinfall und die räumliche Aufteilung in Wohnquartiere, Fabrikanlagen und Grünflächen durchgeführt werden. An die Stelle von privaten Bauherren mit schlecht einfügbar, kapriziösen Eigenheiten der Architektur, traten oft Gemeinshaftsbauten, die Privatarchitekten konnten oft durch Eingabe von öffentlichen Baugeldern und Baugrund beeinflusst werden, am einheitlichen Gesicht der Stadt mitzuarbeiten — im großen ganzen könnte man mit den gartenbekränzten Außenvierteln einer heutigen Großstadt schon recht zufrieden sein, so sehr der Wohnloft, offen gesagt, ein Notbehelf sei. Die Lösung, das billige Einfamilienhaus, sei im Anmarsch. In Mannheim wurde eine gute Lösung in den Reihenstellungen gefunden, wo eigen-

ner Eingang und eigener Garten für die einzelne Partiel erreicht sei.

Das eigentliche Problem aber ist die Innenstadt wo Enge, Schmutz und Lichtlosigkeit aus Jahrhunderten Seele und Gesundheit zerstören. Natürlich muß man heute froh sein, in diese Bollwerke des Elends hier und da eine Bresche zu schlagen, aber auch schon einzelne ragende Bauten und befeuerte Bildwerke würden dem Bösen Abbruch tun. Die Umwandlung der Innenstadt in Geschäftsviertel wäre wohl allgemeines Programm, aber nicht alle öffentlichen Gebäude müßten dort konzentriert sein. Z. B. die Zurückhaltung der zur Natur, Freiheit und umgebendem Spielplatz drängenden Universität Heidelberg, in der Altstadt sei ein entschiedener Fehler. (Beifall.)

Jedoch nicht nur gleichförmige Fassaden, äußere Einseitigkeit und zweckmäßige Gestaltung des Stadtbildes ist ästhetisch Aufgabe moderner Kommunalverwaltung — es ist

die seelisch-kulturelle Neugestaltung des städtischen Lebens überhaupt.

Freizeit und Erholung der Massen müssen gepflegt und ausgefüllt werden, durch Bildung und Erziehung die Leistungsfähigkeit gesteigert, das Verantwortungsbewußtsein geweckt, und nicht zuletzt Armut und Elend gesteuert werden. Das Stadion der Zehntausende, mit seinem Auftrieb an Sensationsgier und Massenwahn wäre wohl noch nicht die endgültige Lösung des Sportproblems. Die Hauptsache für den gesunden Sportbetrieb wäre rasche und leichte Zugänglichkeit für die ausübenden Sportler. Darum Verteilung der Sportplätze, der Gymnastik- und Schwimmhallen auf die einzelnen Stadtteile, damit der Wille zu Gesundheit und Gewandtheit nicht durch Entfernung gehemmt, jugendlicher Eifer und Kampfeslust wiederum nicht auf der großen Arena zu Refordsucht und „Betrieb“ ausarte. Ebenso sei

Dezentralisation der Bibliotheken

anzustreben, leichteste Zugänglichkeit zu allen Bil-

11

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 311

PROBLEM SET 1

DATE: _____

NAME: _____

SECTION: _____

INSTRUCTOR: _____

TA: _____

PROFESSOR: _____

ASSISTANT PROFESSOR: _____

LECTURER: _____

DEPARTMENT: _____

UNIVERSITY: _____

CITY: _____

STATE: _____

COUNTRY: _____

ZIP: _____

PHONE: _____

FAX: _____

E-MAIL: _____

ADDRESS: _____

dungsmitteln für jedermann, ist Ziel einer Stadtbibliothek. Fahrende, büchergefüllte Bibliotheks-Autobusse müßten hinzukommen, um Auswahl und Bestellung zu erleichtern. Die besten geistigen Kräfte der Stadt müssen sich der Volkshochschule zur Verfügung stellen, die Museen aber müssen aufhören Abladestellen für toten, mit rätselhafter Numerierung versehenen Krampeel zu sein. (Beifall.) Die Gelehrsamkeit, die Kontakt mit dem Volke haben will, muß lebendig und gegenwartserfüllt sein, vor allem aber nicht durch Unkosten abschrecken. Freier Eintritt und reichlich wechselnde Ausstellungen müssen Prinzip für modern geleitete Museen werden (in Mannheim verwirklicht, aber selten sonst anzutreffen in deutschen Landen!). Auch dem Theater, diesem Sorgenkind, gebührt rechte Aufmerksamkeit; es wird seine kulturelle Bedeutung gewiß nicht verlieren, „wenn es nur den Anschluss an die Probleme der Zeit gefunden hat“.

Erstaunlich war die Zahl, die Dr. Heimerich nannte, als in Fürsorge der öffentlichen Hand stehend: 30 000 in Mannheim. Und ergrimmt seine Abgabe an jene Parasiten der Gemeinschaft, die

Staat und Stadt als messende Kuh

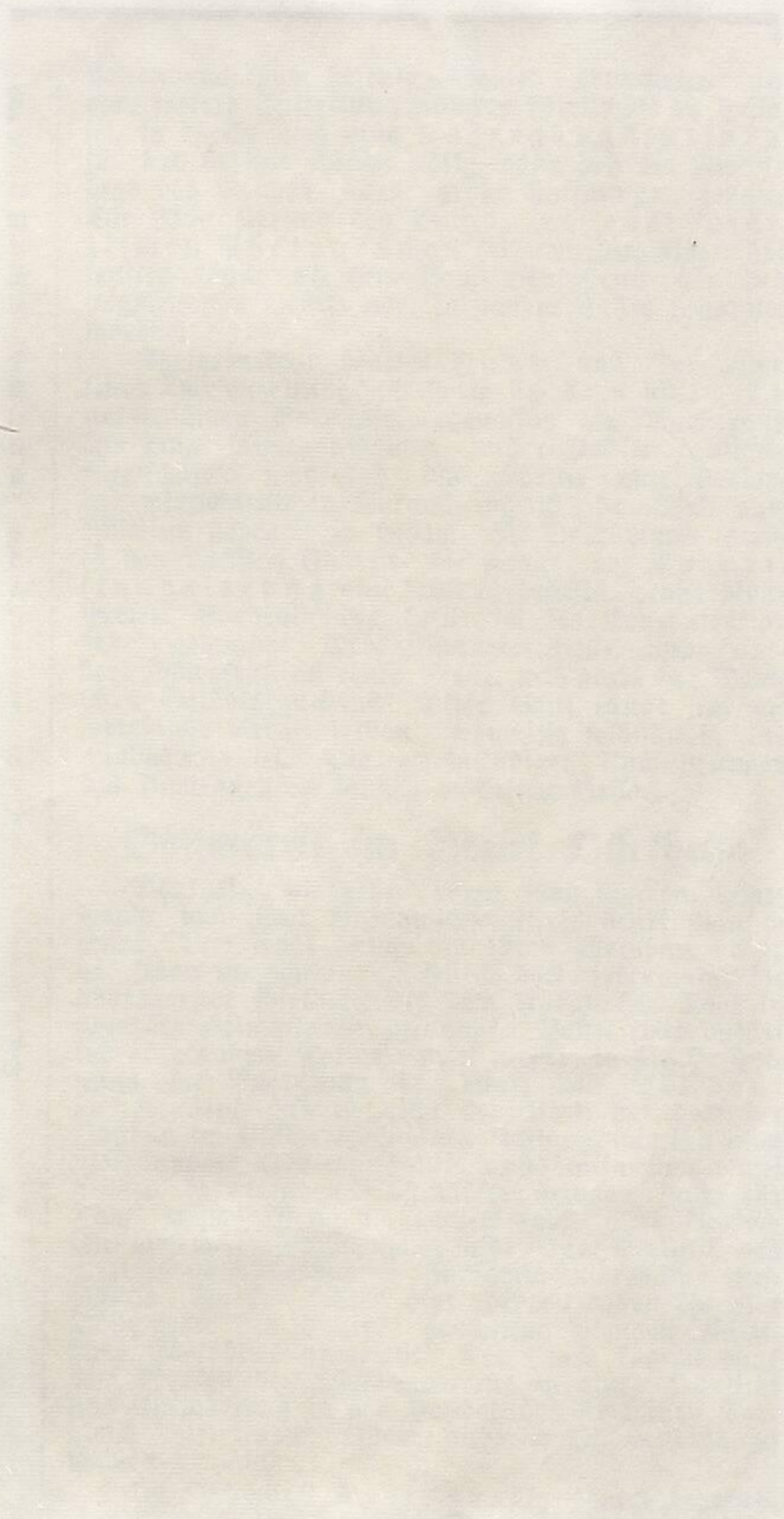
ansehen. Immer wieder müsse man an das Verantwortungsbewußtsein des Einzelnen appellieren. Appellieren an Anstand und Vernunft derjenigen Kreise wohl auch, die zu persönlichem Nutzen die öffentlichen Betriebe sich in die Hand spielen möchten, vor allem aber an jene, die das Stadtparlament zu einer Bude für persönliche Anrenpelingen und zum Austausch von übelsten Gehäufigkeiten machten. Gewiß ein einheitliches Lebensgefühl bleibe der Gegenwart versagt, aber es branche auch der Haß der Väter sich nicht endlos fortzuerben. Die Intellektuellen und Geistesarbeiter hätten eine besondere Aufgabe der Formulierung von vermittelnden Begriffen und voranleuchtenden Ideen.

Wir brauchen Jugend und Führer,

die die neue Wirklichkeit zu ergreifen und das neue Ideal der demokratischen Gemeinschaft (dem im Grunde so mancher Deutschnationale auch nachstrebt) zu fühlen verstehe. Wer in Wien, dieser vorbildlich verwalteten Stadt, gewesen, die neuen Wohnviertel gesehen und den Ruf „Freundschaft“ habe erklingen hören — der kennt die neue Zeit.

Dr. Hg.

212



Moderne Stadtgestaltung.

Ein Vortrag des Mannheimer Oberbürgermeisters im Bürgeraal des Rathauses.

Im Rahmen der Tagung der badischen Fürsorgeverbände fand am Montag abend vor einem größeren Kreis von Teilnehmern (hauptsächlich Angehörigen der Frauenorganisationen, speziell Sozialbeamtinnen) im Bürgeraal des Rathauses ein Vortragsabend statt, der das aktuelle Thema

„Neue Wege der Stadtgestaltung“

durch den Referenten des Abends, Oberbürgermeister Dr. Heimerich-Mannheim zum Gegenstand hatte.

Herr Dr. Heimerich führte u. a. aus:

„Immer stärker konzentriert sich das menschliche Leben in den Städten. 40 Millionen Menschen leben in Deutschland in der Stadt und nur noch 22 Millionen auf dem Lande. Ueber 16 Millionen Menschen oder fast 27 Proz. der Gesamtbevölkerung sind in 45 Großstädten von mehr als 100 000 Einwohnern zusammengeballt. Aber es ist nicht die Zahl der Menschen allein, die den Städten das große Gewicht gibt. Im Zeitalter des Verkehrs und der Technik haben sich die äußeren und inneren Verbindungen zwischen Stadt und Land verdichtet. Auch auf den Landbewohner wirken die verschiedenartigen Einflüsse der Städte viel stärker ein, als es jemals früher der Fall war. Die Stadt ist die Führerin in unserem Wirtschafts- und Kulturleben geworden. Wenn auch das Land für unsere Ernährung von größter Bedeutung ist und in seiner Bevölkerung immer noch eine starke Kraftreserve für uns darstellt, so spielt sich doch das Entscheidende für unsere Gesamtlebensgestaltung in den Städten ab.“

Die Gestaltung einer Stadt hängt zumeist schon in erster Linie von ihrer Urform ab, von Ort, Zeit und Art der Gründung. Drei Zeitalter sind es, die den deutschen Städten ihr besonderes Gepräge gegeben haben: Das Mittelalter, das absolute Fürstentum des 16. bis 18. Jahrhunderts und schließlich der Wirtschaftsliberalismus des 19. Jahrhunderts. Daraus sind, teilweise in der verschiedenartigsten Mischung, die Städtetypen entstanden, mit denen wir es heute zu tun haben, und die für ein neu angebrochenes Zeitalter neu gestaltet werden müssen. Der am weitesten zurückliegende Städtetyp, die Bürgerstadt des Mittelalters, steht ihres kollektiven Charakters wegen unserem heutigen Empfinden und Lebensgefühl am nächsten. Wenn wir in Nürnberg, in Rothenburg, in Nördlingen oder Lübeck durch die noch erhaltenen Teile einer mittelalterlichen Stadt schreiten, so ahnen wir, daß hier einstmal eine Stadtgestaltung am Werke war, die nur aus einem starken Gemeinschaftsgedanken herausgewachsen sein konnte. Es genügt keineswegs, in einer Stadt die Polizeiverwaltung auszuüben und einzelne technische Einrichtungen zu schaffen, sondern die heutige Stadt muß, wenn sie ein gesunder, lebensfroher Körper werden will, nach einem großen, einheitlichen Plane gestaltet werden.

In einer modernen Stadt gälte es, nicht nur die neuen Stadtviertel richtig zu gestalten, sondern vor allem auch die alten zu sanieren, wobei die unhaltbarsten Zustände rücksichtslos dem Abriß anheimfallen müßten, um dadurch der Volksgesundheit zu dienen. Die Arbeiterwohnviertel, die Glendsviertel, bedürften einer bevorzugten Behandlung. Als Ausweg erblickt der Redner wegen der langsamen Umsiedelung der Bewohner nur die Begünstigung solcher Viertel mit sozialen und kulturellen Einrichtungen, mit Kindergärten, Spiel- und Sportplätzen, Lesehallen, Volkshäusern, um so den Versuch zu machen, das Milieu zu beeinflussen.

Bei der neuen Stadtgestaltung handele es sich aber nicht allein um das Bauliche, das Aesthetische und das Wohnungs-kulturelle, sondern vor allem um

die Neugestaltung des städtischen Lebens überhaupt, worin der Redner in erster Linie die Arbeit der städtischen Kulturpflege, für die körperliche und geistige Kultur der Kinder und der Erwachsenen erblickt, kurz, um das Lebensrecht und den Lebensinhalt jedes Einzelnen, der früher unbeachtet in der Masse versank.

Die vernünftige Stadtgestaltung verlange eine Verteilung vieler einzelner Spiel- und Sportplätze auf alle Quartiere der Stadt (im Gegensatz zu der Grobmännerei mancher Städte, die in Riesenspielen ein Ideal erblickten), desgleichen Bäder, die Museen müßten eine Bildungsanstalt für alle Kunstbegierigen bei freiem Eintritt sein, das Bibliothekswesen bedürfe der Dezentralisation, die besten geistigen Kräfte der Stadt müßten sich für die Volkshochschularbeit zur Verfügung stellen, ebenso habe das Theater, so problematisch es in vieler Hinsicht auch geworden sei, seine Bedeutung für das Bildungsleben der Großstadt noch nicht verloren. Weiter müsse der Begabtenförderung eine erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt werden, desgleichen der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und der gerechten Durchführung der sozialen Wohlfahrtspflege im Rahmen des finanziell Erträglichen (vorbeugende Wohlfahrtspflege, durch Mütterberatungsstellen und Mütterschulen, Schulgesundheitspflege und Erholungsfürsorge, durch Sanierung ins Elend geratener Familien und Stärkung des Verantwortungsgedankens des Einzelnen, auf das Staat und Stadt niemals verzichten könnten, die nicht als zu melkende Kuh anzusehen seien, an der jeder nach Belieben abzapsen könne).

Nicht zuletzt gehöre zur modernen Stadtgestaltung

die Mitarbeit an dem wirtschaftlichen Leben der Stadt,

die Aufrechterhaltung und der Ausbau ihrer Verordnungs- und Verkehrsbetriebe, die Förderung des genossenschaftlich-wirtschaftlichen Zusammenschlusses, wobei von dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit nicht abgewichen werden dürfe.

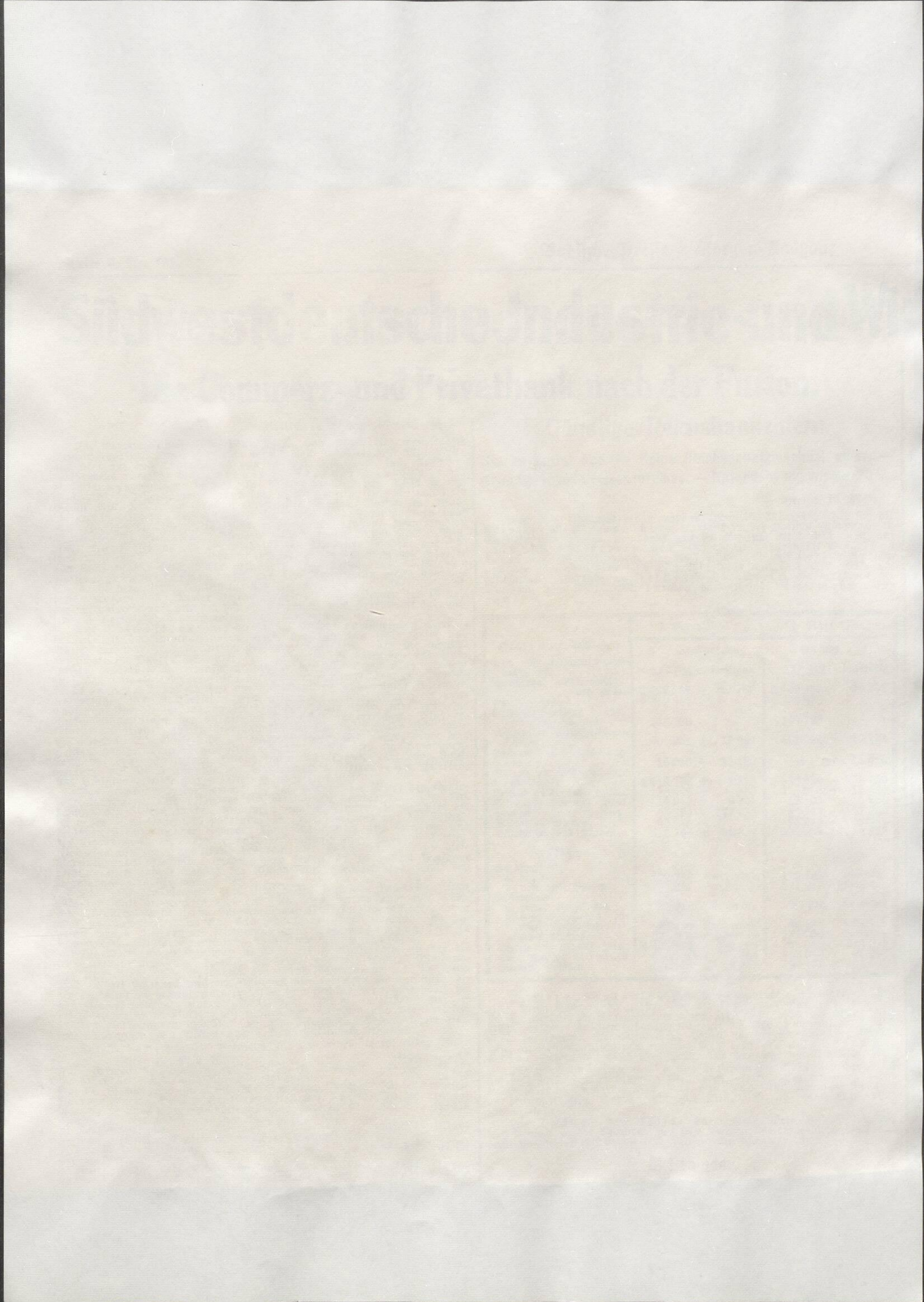
Eine moderne Stadtverwaltung könnte dem Ziele einer solchen Stadtgestaltung niemals nachstreben, wenn eine solche Gestaltung nicht dem allgemeinen Lebensgefühl von heute entspreche, wenn nicht ihrer Führer erkennen würden, daß dieser Weg für den künftigen Aufstieg bestimmend sei. Das Ziel einer solchen neuartigen Stadtgestaltung sei ohne einen solchen Zusammenklang von neuem Lebensgefühl und praktischer Verwirklichungsarbeit nicht zu erreichen.

Es gälte, über rückständiges Spieß- und Philistertum hinweg und außerhalb des Streites der Parteien und der verschiedenen Standpunkte der Konfessionen in jeder Stadt

das Gemeinsame und Vorwärtstreibende zu fördern

und damit eine Bürgergesinnung und Stadtgesinnung zu pflegen und zu entwickeln, die heute allein zu einer neuen Stadtgestaltung und einer besseren Menschenbildung führen könne. Gerade den Fürsorgerinnen würde nach Ansicht des Redners dabei eine große, dankbare Aufgabe zufallen, um das Chaotische im Leben vieler Menschen zu beseitigen und dieses Leben wieder sinnvoll zu gestalten und gesund zu machen.“

Zu Beginn des Vortragsabends hatte Fräulein Käthe Krausmann, die erste Vorsitzende des Verbandes der Sozialbeamtinnen die Versammelten herzlich willkommen geheißen, wobei sie die Herren Direktor Lämmlein von der Oberpostdirektion, Präsident Hochapfel als Vertreter der freien Wohlfahrtspflege, Direktor Dr. Fichtl vom Städt. Fürsorgeamt, Landrat Baur, die Professoren Dr. Lust (vom Kinderkrankenhaus) und Freese-Dresden, Landtagsabgeordnete Fischer besonders begrüßte.



*Manuskript aus dem
Nachl. Heimerich vom 19. 3. 30*

Nachlass Heimerich

„Neue Wege der Stadtgestaltung“

Ein Vortrag von Oberbürgermeister Dr. Heimerich-Mannheim

Zum Rahmen der Jahresversammlung des Verbandes badischer Fürsorgerrinnen war der Mannheimer Oberbürgermeister Dr. Heimerich als Vortragender gewonnen worden. Man hätte glauben sollen, daß der Vortrag über den Rahmen der Mitglieder dieses Verbandes hinaus weiteren Kreisen lebhaftes Interesse finden würde, sah sich darin allerdings getäuscht, sodas der Besuch nicht ganz befriedigend war. Dr. Heimerich behandelte das weitgesteckte Thema: „Neue Wege der Stadtgestaltung“ als ein mit all den damit zusammenhängenden Problemen durchaus vertrauter Führer einer Großstadt, der in die Tiefe schürfte und Ursache und Wirkung klarlegte und zu deuten verstand. Sachlichkeit und Klarheit, sowie die Kraft der inneren Ueberzeugung, dazu ein fester Wille und Mut zur Verantwortung sprach aus seinen Worten. Freilich, mit den vom Redner gezogenen Schlüssen, den Wünschen und Forderungen vermochten wir wirklich nicht in allem einig zu gehen, wurde doch die rein sozialistische Welt- und Lebensauffassung des Redners teilweise allzu stark betont, ganz abgesehen davon, daß wir hinsichtlich der Deutung des Lebensgefühls unserer Zeit anderer Meinung sind.

Dr. Heimerich ging aus von der Tatsache, daß heute in Deutschland über 40 Millionen Menschen in der Stadt wohnen und 27 Prozent der Bevölkerung in 45 Großstädten zusammengedrängt sind, die Städte haben die Führung im Wirtschafts- und Kulturleben übernommen und der Landbewohner läßt sich davon beeinflussen, er denkt auch nicht mehr ganz ländlich. Wer nach neuen Wegen der Stadtgestaltung sucht, der darf dabei nicht nur das Bauliche allein im Auge haben, er muß auch an die Verwaltung denken, an die Zusammenfassung der Menschen in der Gemeinschaft. Dabei muß die Geschichte beachtet werden, hängt doch die Gestalt einer Stadt wesentlich ab von ihrer Urform, den Voraussetzungen der Gründung. Wir sind heute in der Stadtgestaltung in großem Umfang gebunden, unser Spielraum ist wesentlich eingeschränkt. Drei Zeitalter haben den Städten das Gepräge gegeben: Das Mittelalter, die Zeit des absoluten Fürstentums und das Manchestertum, die Zeit des Wirtschaftsliberalismus, so entstanden Städte in bunter Mischung. Die Bürgerstadt des Mittelalters mit ihrer Einheit der religiösen Bindung und der persönlichen Freiheit des Bürgers, der Geschlichkeit und dem Rhythmus im Bauwesen steht uns heute noch am nächsten. Durch die Fürsten entstanden die Residenzen auf ihrer militärisch angeordneten Gleichform, dem äußerlichen Prunk, der glänzenden Fassade, an der das Volk, das ausgebeutet wurde, keinen Anteil hatte. Mit dem Wachsen des Kapitalismus entstanden im

19. Jahrhundert die Manchestersstädte, in der der Staat und die Gemeinschaft keine Rolle mehr spielte, alles war der Wirtschaft untertan, die Menschen strömten vom Land herein, es wurden die Großstädte, die chaotischen Städte mehr Ungehalt als Gestalt. Bau-schwindel, Terrain-spekulation und Mietzstajernen, die Massen ver-elendeten. Statt Stadtbaukunst, statt Stadtgestaltung, kam die Stadtverwaltung. Von England aus setzte zuerst die Reaktion ein, es entstand die Gartenstadt-bewegung in Verbindung mit der Bodenreform Damascus. Als das erste Ziel einer neuen Stadtgestaltung bezeichnete der Redner die Vermehrung des städtischen Grundbesitzes, um Einfluß auf den privaten Wohnungsbau zu gewinnen und den Wohnungsbau selbst in der Hand zu behalten, ein Generalbebauungsplan muß vorhanden sein, strengere Bauordnungen müssen ergänzt werden durch amtliche Bauberatung und durch von der Stadt aufgestellte Rahmenbaupläne. Es zeigt sich eine neue Baugesinnung, neue Sachlichkeit. Es gilt die alten Stadtviertel soweit möglich durch Niederreißen zu sanieren, oder doch Lücken zu brechen, vor allem die Arbeiterviertel, die Stätten der körperlichen und seelischen Verwahrlosung heißt es durch Milieubeeinflussung zu beseitigen. Ansiedlung der Menschen in die Außenviertel mit ihren Grünanlagen, auch öffentliche Gebäude gehören an die Peripherie. Es geht um die Neugestaltung des öffentlichen Lebens überhaupt. Mehr Meiere Sportplätze, keine großen Stadions, Ausbau der Lesehallen, der Volkshochschulen, des Theaters, Förderung der Begabten. Wir müssen mehr Menschen-ökonomie pflegen, das einzelne Menschenleben ist wertvoller geworden, das Verkehrsgetriebe muß erweitert, das Genossenschafts-wesen gefördert werden. Das wirtschaftliche Leben ist von der so-zialen Fürsorge beherrscht, die berufliche Fürsorge ist unerlässlich, der Ausbau der Versicherungen notwendig, doch dürfen Staat und Stadt nicht als die zu meßende Kuh betrachtet werden, wir müssen den Gemeinschafts-sinn der Bürger wieder heben und pflegen. Die Stadtverwaltung braucht zur Neugestaltung das Ohr des Volkes, es ist heute keine einheitliche Geisteshaltung mehr möglich, es gilt heute in jeder Stadt das Gemeinsame und Vornwärtstreibende zu entwickeln, um einen Bürger-sinn zu schaffen. Wir müssen dem Leben und seinen unerbittlichen Forderungen mutig ins Gesicht sehen. Wir müssen auch erkennen, daß das Lebensgefühl heute ein anders geworden ist, daß das ruhige, sachliche Arbeitsleben es be-herrscht und veredelt hat und eine stärkere Hygiene des Lebens be-merkbar ist. Mit einigen recht zuberfichtlichen Ausblicken in die nächste Zukunft schloß der Redner seine mit starkem Beifall ver-dankten Ausführungen.

H. A.

1932

14. August

Nicht Pilze, aber Häuser wachsen aus der Erde

Hannovers Stadtrand siedlung — 200 Siedler — Guter Eindruck
der Bauten

Als der Gedanke der Stadtrand siedlung zum ersten Mal auftauchte, glaubte ein Teil der Öffentlichkeit, in einer von keinerlei Sachkenntnis getriebenen Begeisterung, nun sei das Allheilmittel gegen die Arbeitslosigkeit erfunden. Man nahm die Ärmsten der Armen und führte sie vor die Stadt und gab ihnen Land und Pläne für Haus, Hof und Garten, und gab ihnen Geld zum Bauen, und im Handumdrehen waren die 6 Millionen von der Straße fort. Leider hatte sich hier ein kleiner Denkfehler eingeschlichen: dieses Vorhaben kostete Geld. Soviel Millionen oder gar Milliarden, daß ihr bloßes Vorhandensein schon genügt haben würde, die Arbeitslosigkeit auch ohne Stadtrand siedlung aus der Welt zu schaffen. Es dauerte einige Zeit, bis die Sachverständigen dies der Öffentlichkeit klar gemacht hatten.

In einem Vortrag, den Senator Stadtbaurat Professor Elkart im Architekten- und Ingenieur-Verein im Mai d. J. hielt, sagte er u. a.: Die Schrumpfung der Wirtschaft, die nach dem 13. 7. 31 in verstärktem Maße einsetzte, und die sich daraus ergebende Arbeitslosigkeit drängten zu irgendwelchen Maßnahmen der Regierung, die auch nicht ausblieben. Für die Großstadt wurde als besonderes

Schlagwort die Stadtrand siedlung

erfunden. Darunter verstand man die Ansiedlung Erwerbsloser in den Außengebieten der Stadt in primitiven Bauten unter Beigabe eines Stück Landes. Sehr bald schrumpften die ursprünglich hierfür vorgesehenen Mittel in Höhe von 200 Mill. zusammen, und schließlich verblieb nur ein Betrag von 48 Mill., der für die Schaffung von 16 000 Siedlerstellen und 20 000 Kleingärten für ganz Deutschland bereitgestellt blieb. Diese 48 Mill. stellen zur Zeit die einzige öffentliche Unterstützung der Wohnbautätigkeit dar, während im Jahre 1930 aus der Hauszinssteuer noch rund 800 Mill. zur Verfügung standen. Es wurden von dem Reichskommissar bestimmte Richtlinien erlassen. Aus diesen Bestimmungen ersehen wir, daß sie eingestellt sind auf die Erstellung primitivster Wohnungen, ähnlich wie wir dies nach der Kriegszeit erlebt haben, und es liegt ebenso wie damals die Befürchtung nahe, daß bei Besserung der Verhältnisse eine ebenso rasche und gründliche Abkehr von dieser Bauweise erfolgt wie damals.

Ähnliche Mahnungen, wie Senator Elkart sie damals äußerte und die wir in der Nummer vom 26. Mai 1932 ausführlich wiedergaben, werden auch heute von Oberbürgermeister Dr. Heimerich-Mannheim geltend gemacht:

Man darf die Bedeutung dieser Stadtrand siedlung gewiß nicht überschätzen. Gegenüber der Millionenzahl der Erwerbslosen bedeuten die 12 000 Siedlungen, die bisher in Angriff genommen worden sind, nicht eben viel. Selbst wenn die doppelte Zahl solcher Siedlungen errichtet werden könnte, so würden nur 24 000 Erwerbslose mit ihren Angehörigen, also äußerstenfalls 100- bis 120 000 Menschen dort unterzubringen sein.

Eine solche Siedlerstelle am Stadtrande, die aus einem kleinen Hause und einem Acker oder Vedgelände im Umfange von 1000—1500 qm besteht, wird auch bestimmt die Siedlerfamilie nicht vollkommen ernähren können.

Bestenfalls kann sie der Siedlerfamilie außer einer recht billigen Wohnung den Kartoffel- und Gemüsebedarf für den eigenen Verbrauch und vielleicht auch noch eine kleine Menge von Bodenfrüchten zum Verkauf liefern; auch durch Kleintierhaltung kann der Siedler seinen Lebensstandard erhöhen. Aber zweifellos muß zu diesem Ertrag der Siedlerstelle etwas Arbeitsverdienst oder, wenn ein solcher nicht zu finden ist, eine Barunterstützung des Fürsorgeamts hinzukommen. Deshalb werden diese Siedlungen zweckmäßig Nebenerwerbs siedlungen genannt, denn sie und die ländliche Siedlung, deren Aufgabe es ist, den Siedler völlig zu ernähren, müssen streng voneinander geschieden werden. Der am Stadtrand untergebrachte Siedler kann und will kein Bauer werden. Für ihn handelt es sich vor allem darum, sich für die nicht absehbare Dauer seiner Erwerbslosigkeit einen Lebensinhalt zu schaffen und seine Familie aus dem Innenraum der Großstadt heraus — und in eine etwas gesündere und bessere äußere Umgebung zu bringen. Wenn wieder genügend Arbeit vorhanden ist, will der Siedler in die Fabrik oder Werkstatt zurückkehren und die Siedlerstelle lediglich zur Ergänzung seines Lebensbedarfs und als Sicherung für künftige Krisen behalten. Diese eigenartige Situation erfordert, daß die Siedlerstellen von den Arbeitsplätzen der Städte nicht zu weit entfernt, und daß sie auch nicht zu groß sein dürfen, daß der Siedler, wenn er später wieder Arbeit bekommt, das Land mit seiner Familie nicht mehr bewirtschaften kann.

Aber wenn Dr. Heimerich mit den Worten schließt:

„Rand siedlung und Schrebergärten sind zwar nur schwache Aushilfsmittel, aber sie be-

14

[Faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side of the page]

deuten sehr viel in einer Zeit, wo zahl-
reiche arbeitslose Menschen dem seelischen
Druck der Hoffnungslosigkeit zu erliegen
drohen“.

und wenn Senator Ellart sich dafür einsetzte,
„trotzdem die halbe Million Mark vom Reich

für 200 Siedlerstellen in Bemerode zu nehmen“,
so wissen wir und erkennen, daß sich ihre Be-
denken nicht gegen eine Randsiedlung an sich
oder gegen eine Randsiedlung als „krisenfeste
Existenz“ richteten, sondern nur gegen die oben-
erwähnte Ueberschätzung des ganzen Ge-
dankens. Mit allem Ernst und mit aller Sach-
kenntnis haben die verantwortlichen Stellen es
verhütet, daß aufs neue, wie um 1919 und 1920,
ein wildes Siedeln „auf jeden Fall und um
jeden Preis“ einsetzte. Werden die Randsiedler
vor Enttäuschungen bewahrt, so haben sie es
nur den Mahnern zu verdanken, die sich nicht
von einem Schlagwort den klaren Verstand ver-
wirren ließen.



Inzwischen ist die hannoversche
Stadtrand siedlung

aus der Erde gewachsen. Man fährt bis Wülfel,
dann hat man auf dem Wege nach Bemerode
Fortsetzung nächste Seite.

Hannovers Stadtrand siedlung

Fortsetzung von voriger Seite

in 20 Minuten die Stätte der Arbeit erreicht.
Kleine, aber geschmackvolle Häuser, die wie ein
Dorf anmuten und keineswegs den Eindruck
einer wilden Bauerei hinterlassen. Man hat
bei den Siedlern möglichst viele Bauhandwerker
gewählt, überdies junge Menschen, die dort im
freiwilligen Arbeitsdienst tätig sind. Auf dem
Fundament der 2300 Mark Herstellungskosten,
die es aus den Staatsmitteln gab, eine Art
angewandter Selbsthilfe. Acht Stun-
den wird stramm gearbeitet; acht Stunden für
25 Pfennig, das sind am Tage zwei Mark. Das
Wohlfahrtsamt liefert für 10 Pfennig das

Mittagessen. Und wenn einige Wochen und
einige Monate gearbeitet sind, dann ist die
Siedlung, die nun im Rohbau vor uns steht, fix
und fertig, und 200 Arbeitslose können auf
einem Grund und Boden aufatmen, den sie für
3½ und 4 Pfennig für das Quadratmeter von
der Stadt in Erbpacht bekamen.

Für monatlich 15 Mark kann der Siedler auf der eigenen Scholle sitzen.

Abwegig wäre es, sich nun vorzustellen, als
ob ihn dann wieder ein behagliches und idylli-
sches Leben umgibt. Es ist, wir wiederholen es
ausdrücklich, nur ein Notbehelf, um in schwieri-
gen Zeiten über das Größte zu kommen. Ge-
arbeitet muß auch in Zukunft von morgens bis
abends werden, um aus dem Garten die Zusat-
znahrung zu ernten. Kartoffeln, Gemüse, etwas
Obst, Hühner und Kaninchen — dann ist die
„Landwirtschaft“ wohl schon am Ende. So bleibt
der Siedler also zunächst Unterstützungsempfän-
ger, um dann, wenn die Entfernung nach der

Stadt nicht zu groß ist, vielleicht einmal wieder
Gelegenheitsarbeit anzunehmen

Trinkwasser wird aus 20 Brunnen geholt,
Licht und Kanalisation würden die Gestehungs-
kosten eines Hauses ins Unaufbringbare steigern.

Und doch — wenn man hier draußen einige
Stunden unter den Handwerkern und Arbeitern
(da nicht jedes Handwerk unter den Siedlern
vertreten war, mußten noch andere Arbeiter zum
normalen Tarif eingestellt werden) und unter
den Arbeitenden weilt, spürt man den frischen
und gesunden Zug, der dem Gedanken der Stadt-
randsiedlung innewohnt. Gewiß, nicht viele unter
den Arbeitslosen werden davon betroffen, ein
Tropfen nur auf den heißen Stein, aber in der
Verbindung mit der ländlichen Siedlung und
mit dem Arbeitsdienst doch geeignet, das ent-
setzliche Heer der 6 Millionen wenigstens um
etwas zu vermindern.

Von diesen Gedankengängen ist auch die
Stadtverwaltung geleitet, wenn sie uns vor
wenigen Tagen schreibt:

„Im Herbst v. J. wurde von der Reichs-
regierung auf Grund der 3. Notverordnung des
Reichspräsidenten vom 6. 10. 1931 ein Reichs-
kommissar für die Förderung der vorstädtischen
Kleinsiedlungen eingesetzt. Diese Maßnahme
fußt auf dem Gedanken, daß in dieser Notzeit
durch die Förderung der Siedlungstätigkeit am
Rande der Städte Familien, die erwerbslos
sind, ermöglicht werden soll, sich eine „krisen-
feste Existenz“ zu schaffen. Nach den bis-
herigen Erfahrungen ist im allgemeinen der
Preis für Grund und Boden im Bereiche einer
Stadt — auch an ihrem Rande — so hoch, daß
der erwerbslose Siedler nicht so viel Gelände
erwerben kann, als nötig wäre, um darauf eine
wirklich krisenfeste Existenz aufzubauen. In der
Mehrzahl der Fälle handelt es sich bei dieser
Art der Siedlung mehr darum, Familien, die
in Not gekommen sind, zu einem sie wenig be-
lastenden Unterkommen außerhalb der eigent-
lichen städtischen Bebauung, und zwar mit etwas
Gartenland, zu verhelfen. Allerdings muß bei
Erfüllung dieses Wunsches mit in Kauf ge-
nommen werden, daß die Familien weitab von
dem Verkehrsmittelpunkt und ohne jede städtische
Bequemlichkeit (wie elektrisches Licht, Gas und
Wasser) wohnen müssen. Häufig wird auch der
Weg zu etwaigen Beschäftigungsstellen weit
sein; ebenso wird der Zugang zu den einzelnen
Grundstücken oft nur über unbefestigte Feldwege
möglich sein, die in den Monaten mit schlechter
Witterung nichts weniger als bequem begehbar
sind. Es muß sich daher jeder, der den Wunsch
hat, in einer solchen kleinen Siedlung zu hausen,
überlegen, ob er sich mit diesen sehr einfachen
Zuständen abfinden will, ob seine Frau und
Kinder den weiten Weg zur Stadt und zur
Schule auf die Dauer zurücklegen wollen, da die
Stadt selbst bei der heutigen mickrigen Finanz-
lage nicht in der Lage ist, in absehbarer Zeit
etwa Schulen zu errichten oder befestigte Zu-
wege zu bauen.

1/2

Woolly Hamlet
1/2

Trotz dieser Bedenken hat aber die Stadt mit Rücksicht auf die große Wirtschaftsnot geglaubt, denen, die eine vorstädtische Kleinsiedlung errichten wollen, hierzu die Möglichkeit bieten zu sollen.“ Und: „... ist nunmehr der Begriff der vorstädtischen Kleinsiedlung ausgedehnt auch auf solche Bauvorhaben, die nicht mit Reichsmitteln unterstützt werden, wenn sie im übrigen den Bedingungen entsprechen. Der Reichskommissar hat vor kurzem seine Tätigkeit eingestellt. Seine Befugnisse sind auf die zuständigen Ministerien und die Regierungsprä-

sidenten übertragen worden; die örtliche Betreuung ist wie bisher den Gemeinden verblieben.“

Und dann folgen die näheren Bestimmungen — „Die gesamten Baukosten dürfen in Großstädten einen Gesamtherstellungswert von 6000 Mark nicht überschreiten“ — und dann kommen die Erleichterungen — „vor allen Dingen dürfen diese Siedlungen in den dazu bestimmten Gebieten der Stadt errichtet werden, ohne daß diese Gebiete, wie sonst vorgeschrieben, durch Straßen abgeschlossen sind“ — und „schließlich können für vorstädtische Kleinsiedlungen noch Reichsdarlehen gewährt werden, jedoch erhalten nur Erwerbslose und Kurzarbeiter solche Reichsdarlehen. Hierüber sind noch be-

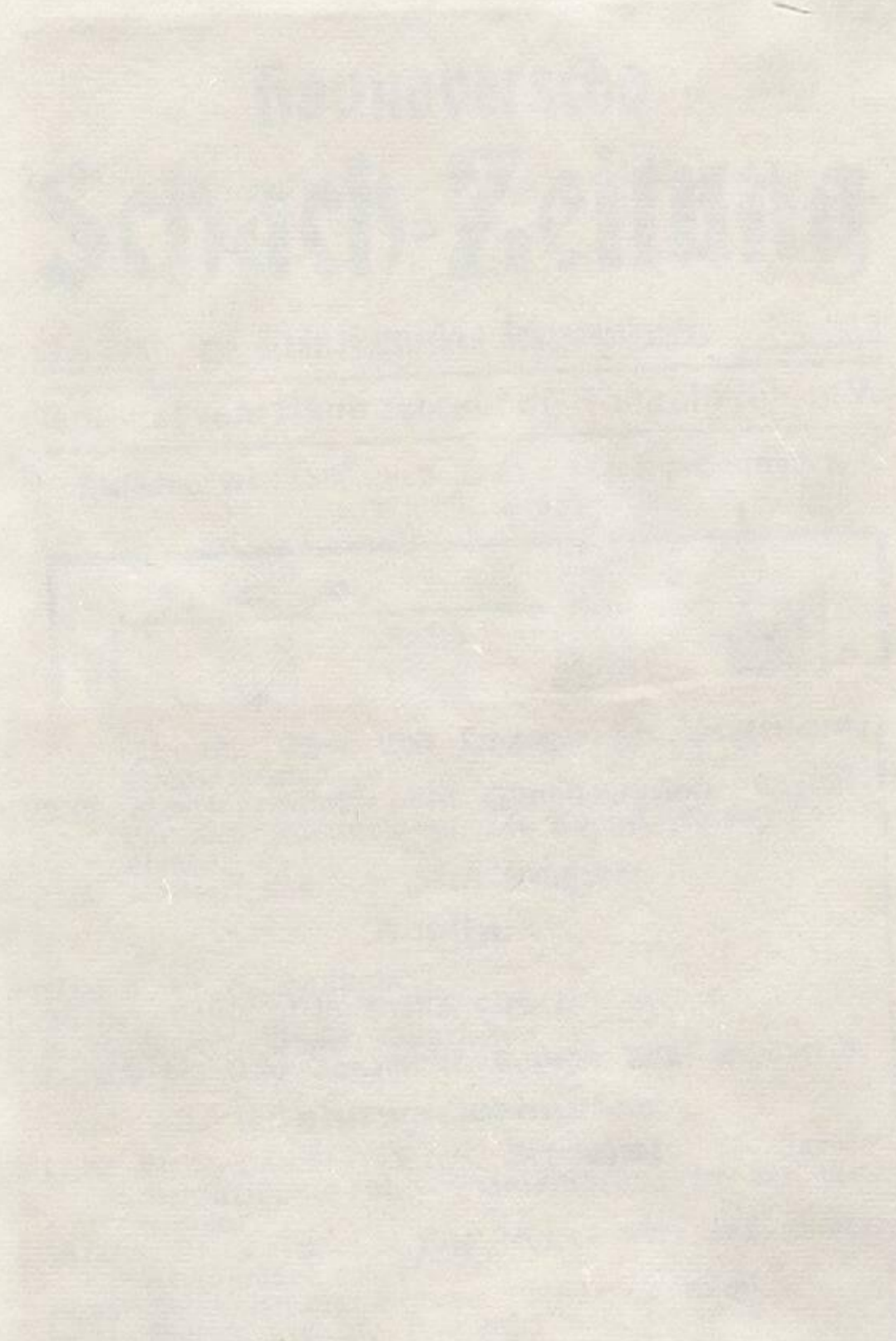
sondere Bestimmungen festgesetzt, deren Aufzählung zu weit führen würde, um so mehr, als der Stadt Hannover solche Darlehen aus Reichsmitteln zur Zeit nicht zur Verfügung stehen.“

Woraus, trotz des Nachsatzes (Reichsmittel stehen zur Zeit nicht zur Verfügung) hervorgeht, daß Hannover gewillt ist, wenn die Erfahrungen von Bemerode so, wie sie sich anlassen, weiterhin gute und nützliche bleiben, auch in Zukunft dem Gedanken der Stadtrand-siedlung mit einem freundlichen Gesicht und mit einer hilfreichen Hand zu begegnen.

Was um der Arbeitslosen willen, die hier wenigstens wieder ein gesichertes, wenn auch bescheidenes Dasein fristen können, nur zu begrüßen ist.

Werner Rusack.

3/3



Nachlass Helmerich

Randsiedlung eine große Gegenwartsaufgabe**Oberbürgermeister Dr. H. Heimerich-Mannheim spricht bei den deutschen Staatsbürgerinnen**

Vor 59 Jahren, vom 5. bis 8. Oktober 1873, tagte der Allgemeine Deutsche Frauenverein, aus dem der Deutsche Staatsbürgerinnenverband hervorging, unter dem Vorsitz von Auguste Schmidt in Stuttgart, und zwar im Bürgermuseum, in dem auch gestern die kommunalpolitische Tagung der Staatsbürgerinnen eröffnet wurde. Selbst die Themenstellung zeigt gewisse Parallelen: Während damals über „neue Wege der Selbsthilfe“ gesprochen wurde, stand in der Vormittagsversammlung die neueste Form der Selbsthilfe, die „Siedlung am Stadtrand“, zur Diskussion, ein Thema, das zurzeit im Brennpunkt der Erörterungen steht und für das Oberbürgermeister Dr. H. Heimerich-Mannheim als Referent gewonnen worden war.

Nach den einleitenden Worten der stellvertretenden Vorsitzenden Frau Dr. Ulich-Beil (die erste Vorsitzende Dr. Dorothee von Belsen weist im Augenblick als Sachverständige der deutschen Völkerbundskommission in Genf und wird erst in der zweiten Hälfte der Tagung anwesend sein), in denen sie einen kurzen Rückblick auf Geschichte und Ziele des Deutschen Staatsbürgerinnenverbandes gab und gleichzeitig ihren Dank an die vertretenen Behörden und Verbände ausdrückte, begrüßte Oberbürgermeister Dr. Lautenschlager im Namen der Stadt Stuttgart, des Deutschen Städtetags und anderer kommunalpolitischer Organisationen die städtische Versammlung. Er stellte unter großem Beifall der Anwesenden fest, daß ein wesentlicher Anteil an dem Aufstieg Stuttgarts den Stadträtinnen mitgebühre, die als hochgeschätzte Mitarbeiterinnen auf dem Rathaus nicht wegzudenken seien. Ein Gemeinderat ohne Frauen gleiche einem frauenlosen Haushalt, der nicht als das Normale angesehen werden könne. Er wünschte der Versammlung guten Erfolg.

Frau Dr. Kopp entbot als Stadtverordnete den zahlreich erschienenen Stadtverordneten aus ganz Deutschland den Willkommengruß. Sie erhofft einen Erfahrungsaustausch über die Arbeit in der Gemeinde und gleichzeitig eine Stärkung des politischen Frauenwillens. Die umfassende Kommunalreform darf nicht nur eine Büroreform sein, die Gemeindeverwaltungen sollen moralische Verantwortlichkeiten werden und der Frau muß bei dieser Umgestaltung eine wesentliche Aufgabe zufallen.

Lebhaft begrüßt, betrat Johann Dr. H. Heimerich die Rednertribüne, um in einem ausführlichen und von großer Sachkenntnis zeugenden Referat über die „Siedlung am Stadtrand“ zu sprechen. Wir geben das Wesentliche der interessanten Ausführungen, die an Hand zahlreicher Lichtbilder vorgebracht wurden, wieder.

Die drückendste Sorge der Gegenwart ist für Deutschland das Schicksal der sechs Millionen Erwerbslosen, die sich mit ihren Familien vor allem in den Großstädten zusammenballen. Was kann geschehen, um ihre Not einigermaßen herabzumindern und ihre Aktivität wieder zu erwecken. Soll uns ein neuer wirtschaftlicher Aufschwung, auf den wir in absehbarer Zeit hoffen, bereit finden, so dürfen die körperlichen und moralischen Kräfte breiter Volksschichten nicht völlig in Verfall geraten. Auswanderung und Kolonisation sind uns so gut wie verschlossen. Deshalb gewinnt die Siedlungstätigkeit innerhalb Deutschlands selbst erhöhte Bedeutung. Wenn auch ihre Möglichkeiten nicht überhäuft werden dürfen, da Siedlungsgelände nur in beschränktem Umfang zur Verfügung steht, da auch erhebliche Kapitalinvestitionen notwendig sind, so hätte doch

**zur Förderung der ländlichen Siedlung weit mehr
geschehen können.**

Man hat sich nicht entschlossen, wesentliche Teile des nicht mehr sanierbaren Großgrundbesitzes für ländliche Siedlungen in Anspruch zu nehmen, und man ist in den schweren Fehler verfallen, die ländlichen Siedlungen zu üppig auszugestalten, so daß die Siedler von vornherein mit zu hohen Zins- und Amortisationskosten belastet waren.

Als neuer Versuch tritt für die Großstadterwerbslosen die Stadtrand-siedlung und Kleingartenbewegung in den Vordergrund. Erwerbslose sollen sich mit eigener Kraft kleine Wohnhäuser am

Rande der Stadt erbauen und dazu so viel Land erhalten, daß sie es mit ihrer Familie auch dann noch bewirtschaften können, wenn das Familienhaupt wieder Arbeit findet. (Dieser Punkt ist als sehr wesentlich zu beachten.) Der Ertrag des Gartenlandes und der Kleintierzucht soll in erster Linie der Familie dienen, eventuell noch einen Verkauf in kleinen Mengen ermöglichen. Im Gegensatz zur ländlichen Siedlung kann sich auch der Stadtrand-siedler von seiner Scholle nicht voll unterhalten, sondern bedarf, solange er arbeitslos ist, der zusätzlichen Unterstützung (daher der Name „Nebenerwerbs-siedlung“).

Durch Notverordnung vom 6. Oktober 1931 ergriff das Reich die Initiative, um die Stadtrand-siedlung planmäßig zu fördern. Es wurden zuerst 48 Millionen und dann weitere 25 Millionen für ihre Zwecke aus-geworfen. Mit diesen Mitteln können 27 000 vorstädtische Kleinsiedlungen und etwa 80 000 neue Kleingärten ge-schaffen werden.

Das bedeutet, daß in reichsunterstützten Kleinsied-lungen, wenn man auf die Stelle fünf Köpfe rechnet, 135 000 Menschen untergebracht werden können, und daß für 80 000 erwerbslose Familien mit rund 400 000 Personen wenigstens ein Kleingarten bereit-gestellt werden kann.

Die Stadtrand-siedlung hat im übrigen in den Groß-städten eine wilde Siedlungsbewegung aufgefangen, die überhand zu nehmen drohte und mit den schwersten hygienischen und ethischen Gefahren für die beteiligten Bevölkerungskreise verbunden war.

Dr. Heimerich spricht nun zur Ausgestaltung des Hauses selbst. Der umbaute Raum soll nicht weniger als zirka 200 Kubikmeter umfassen, die Wohn-fläche nicht weniger als 50 bis 60 Quadratmeter, die Hauswirtschaftsfläche, die auch Stall, Boden und Keller in sich birgt, als wenigstens 100 Quadratmeter. Die Ausgestaltung des Hauses muß solide, aber möglichst einfach sein. Die Wohnung für den kleinen Mann in Deutschland wurde nach Auffassung des Redners nach dem Kriege viel zu luxuriös ausgestaltet. Der Arbeiter saß zwar schließlich in einer Wohnung mit Spülklosett, Bad, elektrischem Herd und anderen Einrichtungen, war aber schon mit seinem normalen Lohn kaum in der Lage, den Preis dieser Wohnung zu erschwingen. Dr. Heime-rieh tritt für die

Rückkehr zu einem viel primitiveren Wohnungsstil

ein, den er, da sich die Wohnung nicht mehr in einer Mietskaserne, sondern in einem Siedlungshaus mit Garten befindet, auch sozial für gerechtfertigt hält. Die Mannheimer Randsiedlungswohnungen wurden weder mit Kanalisation noch mit elektrischem Licht, noch mit Gas, noch mit Wasser-leitung ausgestattet. Neben jeder Siedlungs-wohnung befindet sich ein Brunnen. (Hier setzte unter den Zuhörern die Kritik ein, es lassen sich wesentliche Gründe gegen eine solche Einstellung geltend machen, die vermutlich auch bei der nachfolgenden Aussprache laut wurden.) Die vom Reichskommissar vorgeschriebene Mindestgröße des Gartenlandes beträgt 600 Quadrat-meter, doch werden im Durchschnitt 800—1200 Quadrat-meter pro Siedlungsstelle gegeben. Diese Grenze sollte im allgemeinen nicht überschritten werden, da sonst die Gefahr besteht, daß das Siedlungsland nicht genügend ausgenützt wird.

Bei der Eingliederung der Stadtrand-siedlungen in das gesamte Stadtgebiet kann in der Hauptsache nur Gelände in Betracht kom-men, das sich bereits in öffentlicher Hand befindet. Es muß weiterhin beachtet werden, daß die Siedlungen nicht an einigen Stellen gehäuft werden, da sonst Kirchen und Schulbauten, neue Verkehrsverbindungen und Straßenherstellung notwendig werden. (Auch hier lassen sich Einwände machen.)

Das ganze Streben der Siedlungsunternehmung muß darauf gerichtet sein, den Siedler finanziell so gering wie nur möglich zu belasten.

Der Höchstbetrag der gesamten Kosten für eine Siedler-wohnung ist vom Reich einschließlich der mit zirka

1/1

Handwritten text at the top of the page, possibly a title or header, which is mostly illegible due to fading.



Main body of the document containing several paragraphs of handwritten text. The text is very faint and difficult to read, but appears to be organized into distinct sections or paragraphs.

500 Mark zu bewertenden Eigenarbeit des Siedlers auf 3000 Mark festgesetzt worden. Dieses Reichsdarlehen von äußerstenfalls 2500 Mark ist vom Siedler nach einer gewissen Ankurbelungszeit mit 3 und später mit 4 Prozent zu verzinsen und mit einem Prozent zu tilgen. Die Belastung des Siedlers auf dem Hause beträgt also höchstens 5 Prozent aus 2500 Reichsmark = 125 Reichsmark im Jahr oder rund 10.50 Reichsmark im Monat. Dazu kommen die Kosten für das im Erbbaurecht überlassene Gelände mit etwa 3 Mark pro 100 Quadratmeter, was bei 1500 Quadratmetern 45 Reichsmark pro Jahr ausmacht. Schließlich ist noch mit etwa 40 Reichsmark Unterhaltungskosten zu rechnen, so daß die Gesamtjahresbelastung 210 Reichsmark beträgt. (Die Stadt Mannheim hat übrigens eine andere Rechnung aufgemacht, die ungefähr zu demselben Resultat kommt, bei der aber die Baukosten nur 1700 Reichsmark betragen.)

Dr. Heimerich geht dann von der technischen Seite auf die noch bedeutendere menschliche des Unternehmens über. Viel höher als der wirtschaftliche Nutzeffekt der Siedlung ist ihre ethische Bedeutung und ihre psychologische Auswirkung einzuschätzen. Wichtig ist die richtige Auswahl der Siedler, es sollen nur Persönlichkeiten ausgewählt werden, die den absoluten Willen zur Selbsthilfe haben und die entweder selbst oder deren Familienmitglieder gewisse landwirtschaftliche oder bautechnische Kenntnisse besitzen. (Diese Begrenzung erscheint etwas unzulänglich, wenn die Schwierigkeiten der Auswahl auch nicht verkannt werden sollen.)

Dr. Heimerich gibt dann sehr aufschlußreiche Einzelheiten über die Organisation des Baues, er tritt auch hier in weitestem Umfang für Selbsthilfe ein. Interessant seine Darlegungen über die neue freie Siedlungsbewegung, die dem Reichsiedlungswerk nachgefolgt ist. Es setzt vielerorts geradezu ein Run auf billiges Pachtgelände am Rande der Stadt ein. Da sich herausgestellt hat, daß diese Familien noch gewisse kleine Erparnisse besitzen, die sie in das Siedlungshaus stecken, wurden sie vom Volksmund als „Strumpfsiedler“ bezeichnet.

Zusammenfassend warnt Dr. Heimerich davor, den Wert der Stadtrand siedlung zu überschätzen und in ihr etwa die Lösung der sozialen Frage erblicken zu wollen.

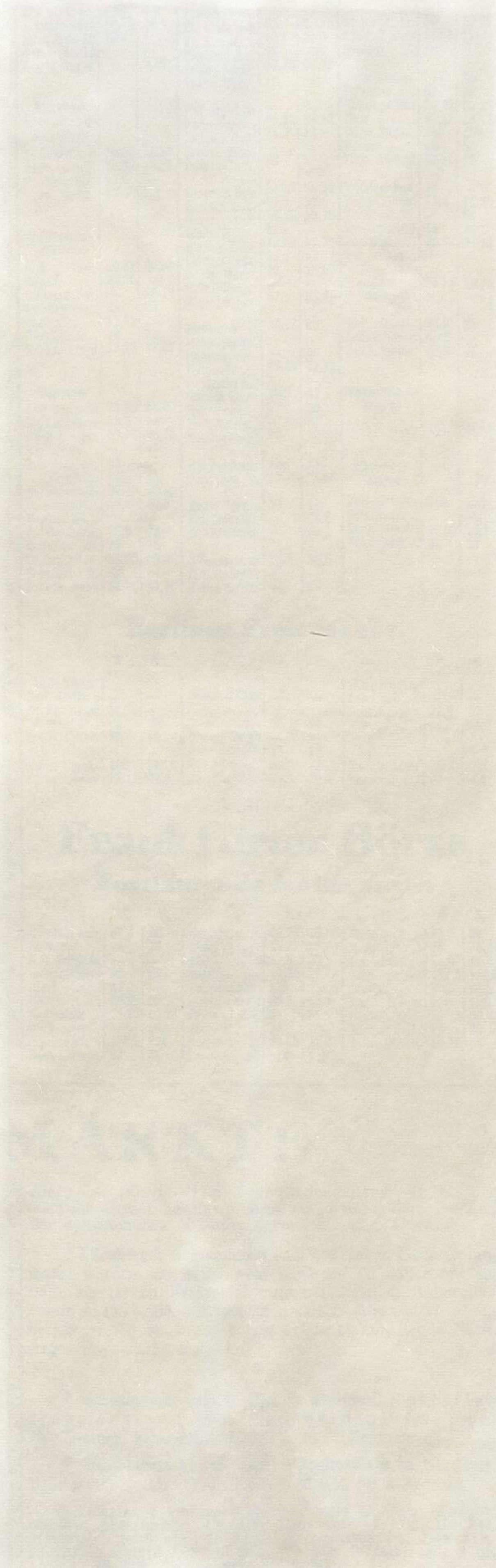
Der Stadtrand siedlung sind schon durch den Mangel an geeignetem Gelände enge Grenzen gesetzt; sie darf auch zu keiner Entvölkerung der Stadt führen

und zu einer schweren Wertminderung der Gebäude in derselben. Besonders bedeutsam seine Feststellung, daß die Stadtrand siedlung, auf lange Sicht gesehen, nicht die Lebensform des deutschen Arbeiters sein kann und darf. Wenn wir uns in Deutschland für unsere Arbeiterschaft kein höheres Ziel mehr setzen könnten, als ein primitives Siedlungshaus am Rande der Stadt, so wären wir zu beklagen.

Bei allem Skeptizismus aber darf die Bedeutung der Rand siedlung im gegenwärtigen Augenblick nicht unterschätzt werden. Sie rettet eine nicht ganz geringe Zahl von Familien vor dem wirtschaftlichen Untergang. Wenn in schwerer Zeit auch nur für verhältnismäßig wenige Menschen wieder ein Licht der Hoffnung aufgesteckt und das Selbstvertrauen in ihnen gestärkt werden kann, so ist das Ziel erreicht, das sich diejenigen gesteckt haben, welche trotz mancher nicht unberechtigter Warnungen für diese Rand siedlungen eintraten.

Lebhafter Beifall dankte dem Redner für seine ausgezeichneten Ausführungen, die teilweise ganz neue Gesichtspunkte hervorhoben. In der anschließenden Diskussion berichtet Gräfin Sierstorff über die Gründung einer Bau- und Siedlungsgenossenschaft des Vaterländischen Frauenvereins vom Roten Kreuz oberhalb der Stadt Neunkirchen. Diese Siedlung ist bereits zu einer eigentlichen Siedlergemeinde geworden, sie umfaßt ein Siedlungsheim mit Versammlungsraum, Lesestube, hygienischen Bädern, Telephonzentrale und gewährt den Bewohnern fern vom Ruß und Staub der Industriestadt eine ganz neue Lebensform. Als weitere Rednerinnen sind unter anderem Frau Dr. Wilma Kopp, Stuttgart und Frau Emma Kromer, Heidelberg, vorgemerkt. Die Versammlung dauert bei Redaktions schluß fort.

5/2



28.8.1947

Mannheim wieder neuer Mittelpunkt

MANNHEIM. — Ein findiger Bürgermeister hat vor einer Reihe von Jahren ausgerechnet, daß sein Mannheim, das sich vor 1939 den 300,000 näherte und jetzt schon wieder 230,000 Einwohner zählt, eigentlich ein Millionenzentrum sei. Er hat es an einer Landkarte bewiesen. In der Tat wohnen auch heute noch 950,000 Menschen im Umkreis von etwa 25 Kilometer vom Stadtkern entfernt, nach sechs Bahn- und Windrichtungen: Ludwigshafen—Neustadt a. H., Frankenthal—Worms, Schwetzingen, Heidelberg, Weinheim, Lampertheim. Mannheim ist unumstrittener Mittelpunkt, die ungekrönte kurpfälzische Hauptstadt geblieben, die es staatsrechtlich schon seit 1803 mit dem Übergang an Baden nicht mehr gewesen.

Ich erinnere mich, obwohl kein Jubelreis, noch der Zeit sehr gut, wo man sich in dem am Rhein unmittelbar gegenüberliegenden Ludwigshafen (einst der Brückenkopf der Festung Mannheim), das durch nichts als den Fluß (und jetzt durch eine Zonenschranke) von Mannheim getrennt ist, spöttisch die zwei einzigen "öffentlichen" Bäume, einen am Brückenaufgang, den anderen auf dem Marktplatz, zeigte. Des Nachmittags zog mit der ersten Frühlingsregung von Ludwigshafen eine Prozession von Aberdutzenden von Kinderwagen über die Brücke in den Mannheimer Schloßgarten, um die Pflegebefohlenen in dem daheim vermißten Grün zu sonnen. Um nicht mißverstanden zu werden: Ludwigshafen hat sich seitdem gründlich gewandelt. Die die Stadt beherrschenden I.G. Farben, heute wieder Anilin-Fabrik genannt wie einst (ohne ihren historischen Vornamen "Badische" allerdings, weil sie vor mehr als hundert Jahren von Mannheimern gegründet wurde) hatte mit ihrem anspruchsvollen und gutverdienenden Personal von 25,000 Betriebsangehörigen nebst deren Familien einen größeren Zug in die Stadt gebracht. Die Stunde schien schon nahe, daß sich der Zukunftsplan des Vordreiunddreißiger Mannheimer Oberbürgermeisters Dr. Heimerich (der 1945 der zeitlich früheste Landespräsident der damals amerikanisch besetzten Rheinpfalz wurde) zum mindesten in einer Wirtschafts-, wenn nicht Kommunaleinheit Mannheim-Ludwigshafen verwirklichte. Für ein künftiges Doppelstadtgebilde hatte man sogar bereits einen, nicht sehr glücklichen, Namen nach dem Muster von Wuppertal zur Hand. "Rheinbrücken" sollte es heißen.

Mannheim ist erst im Anfang der 90er Jahre des 19. Jahrhunderts durch die Initiative eines genialen Oberbürgermeisters, Otto Beck, aus einer Handels- zur Fabrikstadt geworden, durch die Rheinkanalisation bedingt, die es als Umschlagplatz weitgehend ausschaltete. In 50jährigem Wachstum wurde es das beherrschende Kernstück eines südwestdeutschen Industriegebietes. Die Quittung für diese Tatsache hat der "Raum Mannheim" — um es noch einmal wehrmachtsberichtsartig auszudrücken — als das nach Essen meist angegriffene und am furchtbarsten zerstörte Stadtgebiet sehr gründlich empfangen. Links des Neckars, nahe am Rhein, ist weit über eine Stunde Gehwegs lang nicht ein einziges Werk mehr erhalten. Über dem Neckar drüben, im Norden nach Waldhof und Sandhofen zu, sieht es etwas weniger schlimm aus. Neues Leben blüht noch immer wenig aus den Ruinen, eher weniger als 1946, seitdem vorhandene Rohstoffvorräte aufgebraucht und nicht genügend durch Nachschübe ersetzt sind. Manches einzelne Werk macht eine Ausnahme, wie die Sunlicht-Seifen-Fabrik englischer Abstammung, deren erstes mitteleuropäisches Werk Mannheim unlängst mit Stolz seine durch viele Hemmnisse erschwerte Arbeit vorführte.

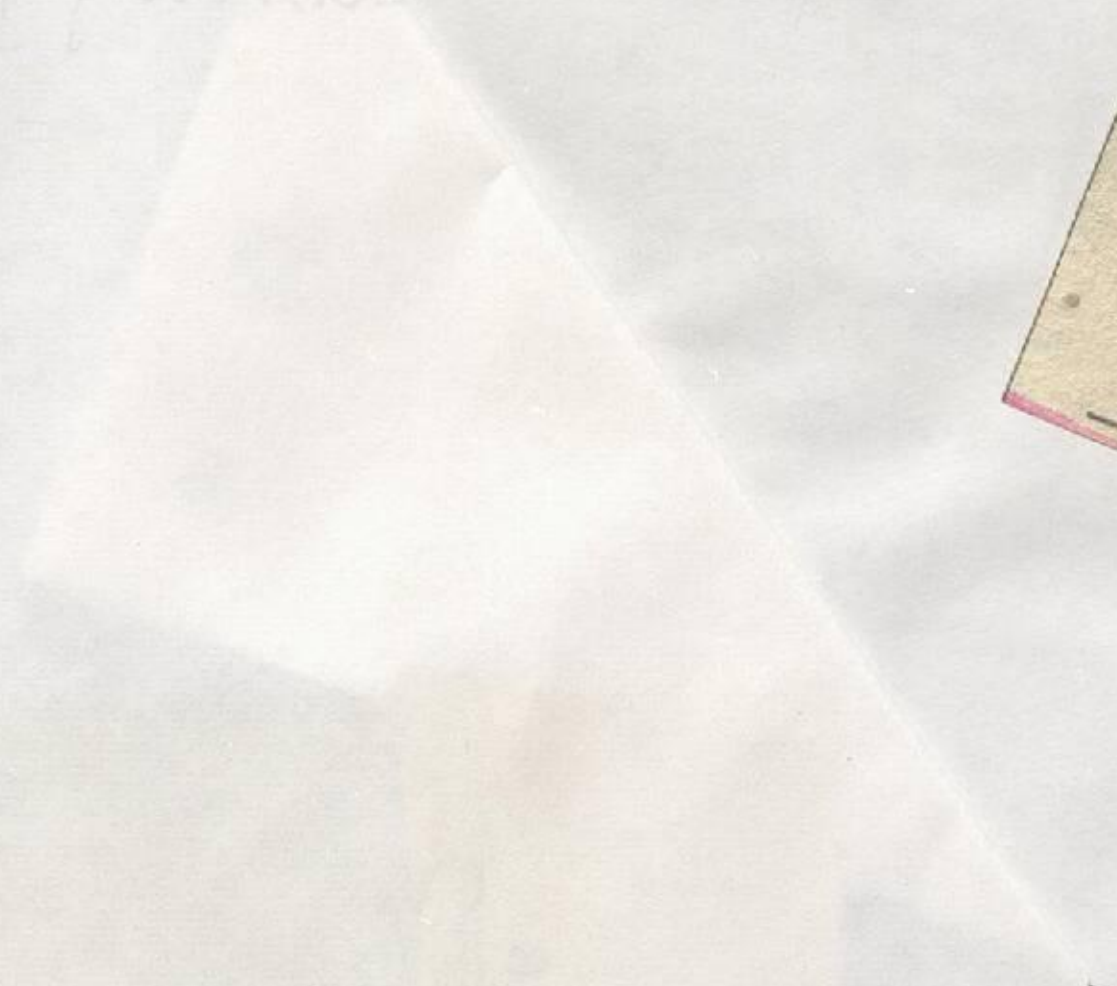
Die Anstrengungen des dem Ingenieurfachentstammenden Mannheimer Oberbürgermeisters Josef Braun, seiner Bevölkerung in dieser Übergangszeit zunächst die theoretisch-wissenschaftlichen Grundlagen zu schaffen, sind groß und verdienstvoll. Wir besitzen bereits wieder eine Wirtschafts-(Handels-)Hochschule sowie eine Ingenieurschule wie einst und als Neugründung eine nach englischem Muster als Lernschule für Erwachsene aufgebaute Abendakademie. Daneben ist das Kunstleben sowohl im Nationaltheater, das in dieser Saison zwei nach Wahl und Wiedergabe ausgezeichnete Opernuraufführungen unter Erich Kronen und Richard Laugs brachte, als auch in der Kunsthalle unter Passarge in Ausstellungen wie in Vortragsreihen zu voller Entfaltung gelangt.

Dr. Ernst Leopold Stahl

ONNERSTAG, den 28. AUGUST 1947

Handwritten text at the top right, possibly a name or title.

85



28, 8, 1947

N.Y. Staatszeitung
sind Herold

Sie hausen in einem Mannheimer Splittergraben



Photo: Deutscher Zentralausschuß, Stuttgart

Das Wohnungselend in Mannheim ist besonders gross, da die Stadt zu 75 Prozent zerstört ist. Familie Dettmer (Ehepaar und 8 Kinder!) wohnen in einem Splittergraben unter der Erde unter den allersprimitivsten Lebensbedingungen. Der Mann ist durch ein Augenleiden arbeitsunfähig und bekommt eine Rente. Die beiden älteren Kinder verdienen schon etwas. Die Familie hat bei den Bombenangriffen alles verloren, wurde dann in die französische Zone evakuiert, musste auch dort wieder fort und sitzt nun unter der Erde

5/5

APR 8 1917

N.Y. State
Health

[Faint, illegible text from a document, possibly a certificate or report, covering the majority of the page.]

AUFBAU DER STÄDTE

Mannheim



Wer das Glück hat, an einem sonnigen Tag etwa aus der herben Landschaft Norddeutschlands kommend, in Mannheim einzutreffen, wird erstaunt und beglückt bemerken, daß sich für ihn hier eine neue Welt auftut. Diese so schwer zerstörte und so eigenwillig und großzügig aufbauende Stadt strahlt mit ihren behaglichen und hellen, breiten Straßen, ihrem beweglichen, aufgeschlossenen Menschenschlag schon etwas von der gelassenen Heiterkeit des Südens aus. Ohne Bitterkeit wird hier von den Zerstörungen gesprochen und mit ruhiger Selbstverständlichkeit von den Plänen, Mannheim schöner und anziehender zu gestalten, und die Stadt mit dem zweitgrößten Binnenhafen Deutschlands auch zum natürlichen Wirtschaftsmittelpunkt der Pfalz, des Odenwalds und Nordbadens auszubauen.

Optimismus und Tatkraft, Lebensfreude und Aufgeschlossenheit gegenüber allem Fremden und Neuen, besonders aber auf kulturellem Gebiet, zeichnen diese Stadt aus, die als Fischerdorf zwischen Rhein und Neckar urkundlich im 8. Jahrhundert zuerst genannt wird, die als Stadt aber erst 350 Jahre alt ist. Diesem relativ späten Eintritt in die Geschichte verdankt die Stadt, der ihre geographische Lage zur Bestimmung wurde, wohl einen Teil ihres jugendlichen und auf den Fremden immer faszinierend wirkenden Elans.

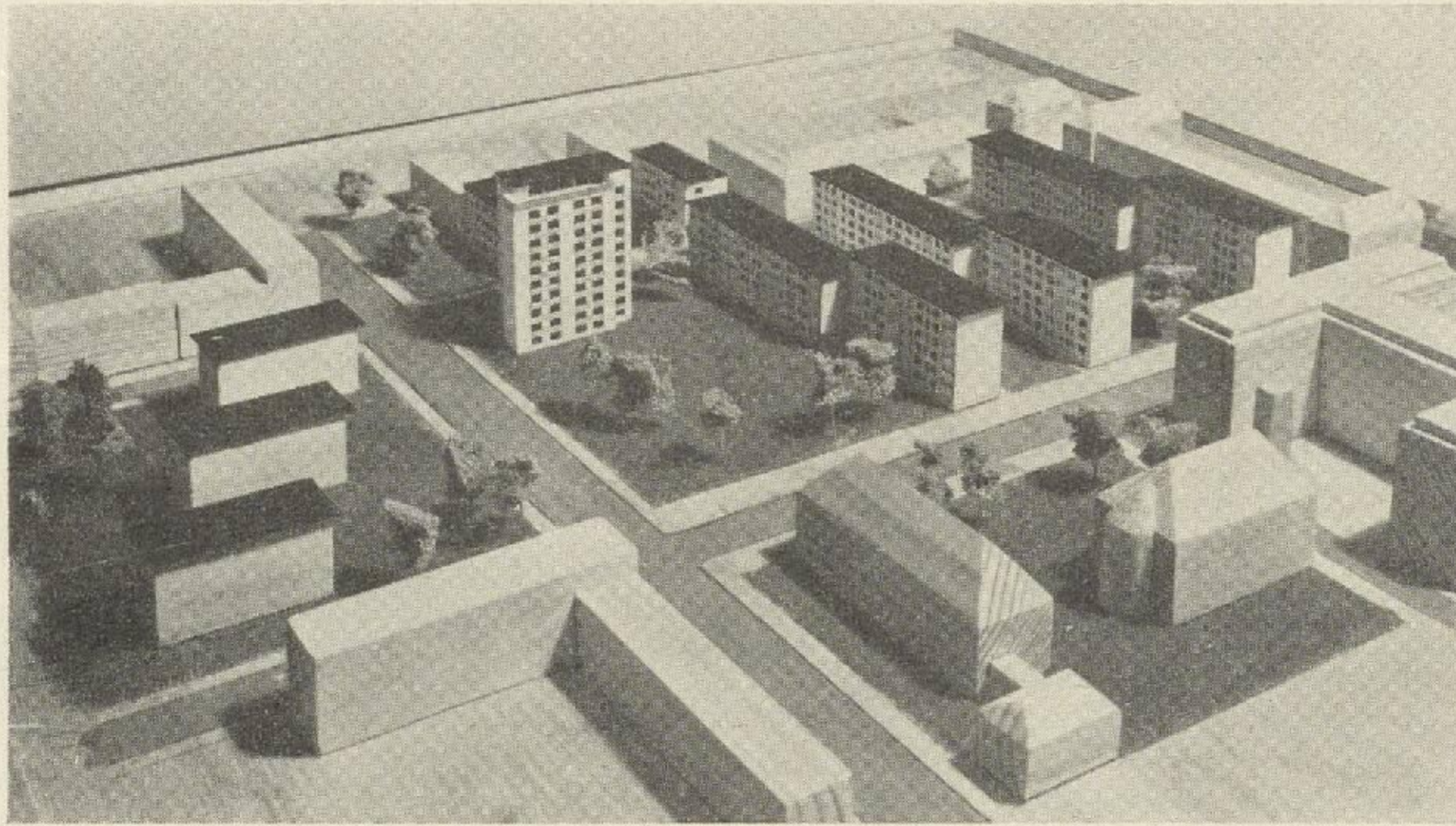
Die hier lebenden und schaffenden Menschen waren immer schon gute Haushälter und wußten das ihnen Gegebene so zielbewußt zu nutzen, daß in organischem Zueinanderwachsen der Teilgebiete ein geschlossener und strukturell ausgewogener Wirtschaftsraum entstand, das Rhein-Neckar-Gebiet, eines der größten europäischen Binnenschiffahrts-, Handels- und Industriezentren. Bestimmte Vorstellungen verbinden sich mit seinem Bild: Die Hausflaggen der Mannheimer Rheinreedereien wehen über Schleppzügen und Selbstfahrern, man erinnert sich der überragenden Stellung des Großhandels, an Chemiewerke von Weltruf, an Landmaschinen und Motoren, an eine hochentwickelte feinmechanische und elektrotechnische Industrie, an Leder und Tabak.

Daß sich der Raum Mannheim-Heidelberg im Jahre 1952 mit einer beachtlichen Mehrheit für den Südweststaat entschied, hatte seine guten Gründe; es waren dies politische Einsichten und wirtschaftliche Erkenntnisse, aber auch Gefühlsmomente, hervorgerufen durch peinliche Erinnerungen aus der Vergangenheit.

Mannheim ist im Jahre 1803 zwangsweise, auf Grund eines fürstlichen Handelsgeschäftes, der Markgrafschaft Baden einverleibt worden. Die einzige wirklich große

Leistung des badischen Staates für Mannheim war der Bau der badischen Staatshäfen. Leider hat sich im übrigen die Benachteiligung Mannheims bei der Errichtung von Behörden und Zentralstellen bis heute fortgesetzt. Im neuen Südweststaat kann und darf diese Vernachlässigung Mannheims nicht andauern. Mannheim gehört nicht nur zu den deutschen Städten, die die größten Kriegszerstörungen hinnehmen mußten, auch seine Struktur hat sich seit 1907 gewandelt. Mannheim ist kein bedeutender Bankplatz mehr, es ist nicht mehr der Endpunkt der Rheinschiffahrt und hat durch den wirtschaftlichen Konzentrationsprozeß den Sitz mancher Hauptniederlassung verloren. Unmittelbar nach dem Kriege war die Stadt in einem solchen Maß zerstört, daß sie selbst Unternehmungen, die gerne nach Mannheim gekommen wären, keine Niederlassungsmöglichkeiten bieten konnte. Im übrigen ist es überhaupt fraglich geworden, ob die wirtschaftliche Betätigung allein genügt, um als Basis für eine Großstadt zu dienen. Staat und Wirtschaft sind in eine enge Verflechtung geraten. Wir haben zwar noch keinen totalen Verwaltungsstaat, aber doch wesentliche Ansätze zu seiner Entwicklung. Die gemeindliche Selbstverwaltung ist eingeeengt, die Staatsabhängigkeit der Städte weit größer geworden, als dies früher der Fall war. Darum bedarf heute eine Stadt, die keine „freie Stadt“ wie Hamburg oder Bremen ist, einer engeren Verklammerung mit dem Lande. Dazu kommt der große Verlust an Persönlichkeiten, den Mannheim besonders seit der Nazizeit erlitten hat, mit seinen Auswirkungen auf das parlamentarische Leben und die parlamentarischen Entscheidungen. Die Austreibung der Juden hat Mannheim wertvolle Kräfte entzogen. Der frühe Tod von Dr. Cahn-Garnier und Gustav Zimmermann brachte die Stadt um die Möglichkeit, eine engere Verbindung zur Regierung zu behalten oder wieder zu erlangen. Derartige Verluste sind heute schwer aufzuholen. Von der Erinnerung an große politische oder erzieherische Persönlichkeiten, wie Ludwig Frank, Ernst Bassermann, Anton Sickinger, um nur einige zu nennen, kann die Mannheimer Gegenwart nicht leben. Es bleibt für uns eine sehr ernste Frage, bedeutende Persönlichkeiten, die in der Hauptsache nicht nur Wirtschaftsführer sind, in Mannheim wieder heranwachsen zu lassen oder für Mannheim zu gewinnen.

Aber noch ein anderer Gesichtspunkt spielt für die Stellung Mannheims im neuen Südweststaat eine große Rolle. Mannheim liegt, nachdem es durch die Auflösung des pfälzer Kurfürstentums seine zentrale Bedeutung verloren hatte, in einer Dreiländerecke. Es gehört damit zu



Modell für den Neuaufbau der Quadrate F 5/6

den binnendeutschen Grenzgemeinden, die sich alle in einer mehr oder weniger schwierigen Lage befinden. Je größer die Städte-Agglomeration an einer deutschen Binnengrenze ist, desto vielfältiger sind die auftauchenden Einzelfragen. Wir haben im Raume Mannheim—Ludwigshafen—Heidelberg—Frankenthal—Viernheim über drei Ländergrenzen hinweg den bahnbrechenden und bis zu einem gewissen Grade bereits geglückten Versuch gemacht, in einer kommunalen Arbeitsgemeinschaft gemeinsame Probleme gemeinsam zu lösen. Keiner der Beteiligten möchte die Clearingstelle, die das Büro des Geschäftsführers der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft bildet, vermissen. Aber die drei Länder, in deren Gebiet die Orte der Arbeitsgemeinschaft liegen, und ebenso sehr der Bund und seine Zentralstellen, müssen von ihr auch Notiz nehmen und erkennen, daß eine solche Menschen- und Wirtschaftsballung an drei Ländergrenzen auch einer besonderen Berücksichtigung bedarf. Man sollte einsehen, daß der Bereich dieser Arbeitsgemeinschaft zu einer einheitlichen Bundesbahndirektion und zu einer Oberpostdirektion gehören muß, daß der Arbeitsvermittlung hier ganz besondere Aufgaben gestellt sind, und daß die Bewältigung des Pendlerproblems — in Mannheim allein sind es 41 000 Einpendler — außergewöhnliche Maßnahmen, vor allem auch auf dem Gebiet des Wohnungsbaus, erfordert.



„Plastik im Freien“ in den Lauer'schen Gärten

Der neue südwestdeutsche Staat wird seine Bewährungsprobe noch bestehen müssen. Im ganzen aber hoffen wir, daß die ausgefahrenen Gleise verlassen werden, daß neue Ideen die politischen Geister im Südweststaat befruchten und daß Mannheim deutlicher in den Blickpunkt der Regierenden rückt. Dann werden auch die Mannheimer Bürger für den Südweststaat zu gewinnen sein, für den sie einstweilen in ihrer Mehrheit hoffnungsfreudig nur gestimmt haben.

Oberbürgermeister Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich

Die Wandlung des Stadtbildes

Zur Zeit der Gründung der Stadt war es möglich, auf Grund eines rationalen Grundrißplanes Straßen und Platzräume zu bestimmen und mit vorgeschriebenem Aufriß entstehen zu lassen. Das starke Wachstum der Stadt gegen Ende des letzten Jahrhunderts, besonders die Erweiterung der ursprünglichen Stadtgrenze bis zu einem neu anzulegenden Ring mit ihrem wegen der übergroßen Wohndichte dieses Gebiets gänzlich anderen Bebauungsmaßstab, zerstörten jedoch das alte Stadtbild völlig. Nach 1900 setzte dann außerhalb des alten Stadtkreises eine in ihren planerischen Ideen unabhängige und weitläufige Bebauung ein, die vor allem auch großflächige Grünanlagen schuf. Gerade dieses Element der Stadtbaukunst wurde in den folgenden Jahrzehnten in Mannheim großzügig weiterentwickelt. Seine Pflege auch innerhalb der alten Stadtteile blieb ein besonderes Anliegen, das in, wenn auch wenigen, so doch guten Beispielen verwirklicht wurde. Die Stadterweiterung geht neuerdings Hand in Hand mit der Einbeziehung ehemals landwirtschaftlich bestimmter Siedlungskerne, die allerdings immer mehr ihre ursprüngliche Existenzbasis verlieren und zu reinen Wohnzentren einer in Industrie und Handel tätigen Bevölkerung werden. So ist die Stadt als Ganzes jetzt wesentlich mit der umgebenden Landschaft, bis hin zu der Gebirgskette des Odenwaldes verbunden und der Stadtkern selbst von den Wohngebieten aus nur noch als Silhouette spürbar. Diese Weite des heutigen Stadtbildes bildet die Grundlage für die gegenwärtigen Planungen, sowohl in den reinen Wohngebieten als auch in der Innenstadt.

Die Planung für die innere Stadt muß sehr verschiedenartige Aufgaben lösen.

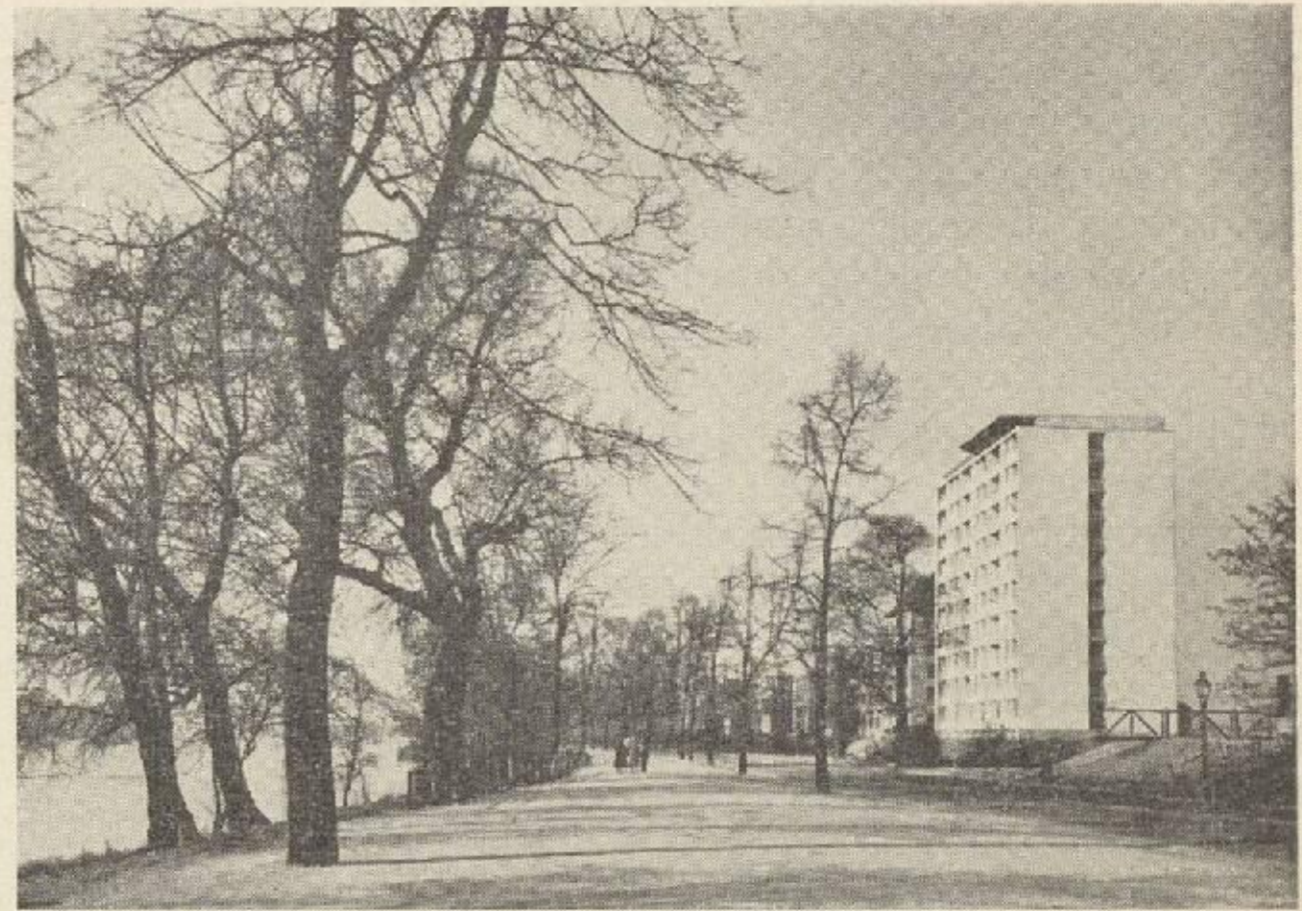
Im Vordergrund stand gerade in den ersten Jahren nach dem Kriege der Wiederaufbau der großen Geschäftsstraßen, deren formale Gestaltung infolge des Bautempos und der unterschiedlichen finanziellen Lage sehr unklar geworden ist. Hinzu trat die verkehrsnotwendige Straßenverbreiterung, die nur in Etappen verwirklicht werden kann. Die erhaltenen Gebäude und die neuen Gebäude stehen nicht in gleicher Flucht. Die Gesamtgestaltung kann nur im Ablauf längerer Zeiträume erwartet werden. In der Erdgeschoßzone entsteht ein neues Element der Gemeinsamkeit, das als eine überdeckte Fußgängerfläche entlang der Geschäfte angesehen werden kann. Die Kragplatte, die sich allmählich als formales Glied in den Geschäftsstraßen durchsetzt, verleiht ihnen eine starke architektonische Note.

Vor unserer Zeit war zweifellos die in Paris entwickelte Boulevard-Straße das Vorbild der inneren Stadtstraßen. Sie wirkte auf große Perspektiven vor allem von der *Mitte* des Straßenraumes her. Diese Mitte ist jedoch immer mehr von dem schnellen Fahrzeug aufgesaugt, der Mensch an den Rand gedrängt worden. So wird der *Straßenrand* in seiner formalen Ausgestaltung zum eigentlichen Standpunkt des Betrachters, und dessen Blick wendet sich gegen die Hauswand, vor allem gegen die Auslagen des Erdgeschosses, und wandert oft die Bebauungslücken entlang. Das erklärt die vielen erweiterten Eingangs- und Durchgangsanlagen, die „Passagen“, der modernen Geschäftsstraßen. Eine richtige Planung wird diese Entwicklung nicht zu verhindern suchen, sondern wird sie bewußt fördern.

Die übrigen Bezirke der Innenstadt, vor allem diejenigen, die nach dem Kriege und nach der Zerstörung nicht so rasch wieder aufgebaut worden sind, befinden sich in einer Umwertung.

Im Gegensatz zu den Geschäftsbezirken, mit denen man schon wegen der Intensität des Verkehrs kaum andere Werte verknüpfen kann, wird man in den ruhigeren Zonen danach streben, die zentralen Einrichtungen der Stadt, so vor allem die kulturellen Gebäude, von der Planung her weiträumig und ungestört zu entwickeln. Hier sollte man deshalb, soweit es finanziell vertretbar ist, die baulichen Anlagen viel mehr als früher mit freien Flächen umgeben. – Schließlich hat die Innenstadt immer noch Wohnbezirke, wenn auch nicht mehr in der früheren Verdichtung.

Bei der Planung dieser Wohngebiete hält Mannheim teilweise an einem alten Ortsstatut fest, wonach die innere Zone des Quadrats nicht bebaut wird und die Höhe der



Das Frauenwohnheim an der Rheinpromenade

Bebauung an dem Straßensaum die Breite der Straße nicht überschreitet. Auch hier strebt man den gemeinsamen Wiederaufbau an, um den inneren Hofraum als Freifläche gestalten zu können. Zum andern Teil wird eine Zeilenbebauung geplant, mit der von außen sichtbare Grünräume geschaffen werden, an die der Stadtplan bewußt mit öffentlichen Grünzonen anknüpft, so daß diese Komplexe als größeres Ganzes architektonische Bedeutung gewinnen.

Stadtbaudirektor R. Jörg

Der Wohnungsbau

In Mannheim lebten von den 282 000 Einwohnern der Vorkriegszeit bei Kriegsende nur noch rund 105 000 inmitten von Trümmern und Ruinen. Der Wohnungsbestand war von 86 682 auf 44 144 abgesunken, wobei ein Großteil dieser Wohnungen wohl bewohnbar war, aber schwere Kriegsschäden erlitten hatte.

Es entsprach dem Charakter der Industriestadt, daß nach 1945 zunächst Wert auf die Schaffung der Arbeitsplätze gelegt wurde, so daß der Wohnungsbau erst nach 1948 wieder zum Zuge kam.

Der nicht evakuierte Teil der Wohnbevölkerung war inzwischen in die Stadtteile umgesiedelt, die am wenigsten zerstört waren. Auffallend war die Entvölkerung der Innenstadt, der Schwetzingen Vorstadt und des Linden-



Kindergarten in der Schönausiedlung

hofs, wo noch im Jahre 1952 annähernd 50 % weniger Menschen lebten als 1939. Die Außenbezirke der Stadt dagegen waren durch den starken Zustrom überbevölkert, die Wohnungen bis zur Unerträglichkeit überbelegt. Schon aus diesem Grunde mußte man zunächst in den Randbezirken neue Wohnungen schaffen, ganz abgesehen von der in allen Städten gemachten Erfahrung, daß das notwendige Baugelände dort leichter, billiger und schneller zu haben war als in der Innenstadt.

Auf längere Sicht jedoch war es unumgänglich, auch die entvölkerten innerstädtischen Wohngebiete und ebenso entvölkerten stadtnahen Vororte wieder aufzubauen.

Neben den vielen privaten Bauherren, die mit Unterstützung durch städtische Baudarlehen ihre zertrümmerten Häuser wiederherstellten, haben sich sehr bald nach 1948 auch die Wohnungsbaugesellschaften und -genossenschaften dem Wiederaufbau zunächst ihres eigenen zerstörten Besitzes gewidmet. Da jedoch die Privatinitiative nicht ausreichte, wurde mit Unterstützung der Stadtverwaltung Mannheim und der Landeskreditanstalt Karlsruhe eine Bautreuhandgesellschaft gegründet, die mit großem Erfolg den Wiederaufbau privater Wohngebäude, unter Beibehaltung des ursprünglichen Eigentumszustandes, unterstützte.

Um auch den geschlossenen privaten — also etwa blockweisen — Wiederaufbau voranzutreiben, wurde etwas später die Aufbauförderungsgemeinschaft e. V. Mannheim, ebenfalls mit Unterstützung der Stadtverwaltung ins Leben gerufen. Diese Gemeinschaft hat für den Aufbau gerade in der Innenstadt in den letzten Jahren Hervorragendes geleistet.

Als dritte Einrichtung dieser Art fiel der Gemeinnützigen Baugesellschaft Mannheim m. b. H., vor allem die Aufgabe zu, städtebauliche Sanierungsmaßnahmen in der Innenstadt durchzuführen, die von Wohnungshygienikern, Städtebauern und Verkehrsplanern gleichermaßen für dringend notwendig erachtet wurden. In Zusammenarbeit mit der Stadtplanung hat diese Gesellschaft beim Wiederaufbau für eine ausreichende Durchgrünung gesorgt und in der Innenstadt Wohnungen erstehen lassen, die nicht nur einen hohen Wohnwert darstellen, sondern auch wegen ihrer verkehrsgünstigen Lage von volkswirtschaftlicher Bedeutung sind.

In dem Zeitraum von Mai 1945 bis November 1953 wurden in Mannheim rund 25 000 Wohnungen neu errichtet. Trotz dieser Leistung fehlen heute noch 20 000 Wohneinheiten. Diese Zahl wird sich noch wesentlich erhöhen, wenn der jährliche Wanderungsgewinn anhält, durch den allein jährlich 2000 zusätzliche Wohnungen benötigt werden.

Die Einwohnerzahl Mannheims liegt mit 274 000 nur noch um 8000 unter dem Stand von 1938. Die vorhandenen Wohnungen reichen daher bei weitem nicht aus, um die Bevölkerung ordnungsgemäß unterzubringen, und es bedarf auch in Zukunft einer mindestens gleich großen Anstrengung wie in den vergangenen Jahren, um des Wohnungselends Herr zu werden.

Die umfangreiche Aufgabe im Wohnungsbau gab die Möglichkeit, die Forschungsergebnisse über rationelle Herstellung von Wohnungen in der Praxis anzuwenden. Gerade hierbei ist es in Mannheim gelungen, Vorbildliches zu leisten. Mehrere tausend Wohnungen wurden im Schüttbetonverfahren hergestellt, d. h. es wurden die vorhandenen Trümmer zu Trümmersplitt aufgearbeitet und dieser zur Errichtung neuer Wohnbauten verwendet. Die Ausnützung aller in diesem neuen Baustoff liegenden Möglichkeiten führte dazu, daß man erstmals in Deutschland ein zehngeschossiges Wohnhochhaus in Schüttbeton errichten konnte, das weit über die Grenzen Mannheims und der Bundesrepublik hinaus Aufsehen erregt hat. Es ist gelungen, aus den Ersparnissen, welche die Rationali-

sierung mit sich brachte, den Wohnwert durch bessere Ausstattung der Wohnungen zu erhöhen. Heute werden in Mannheim vielfach Wohnungen gebaut, die allen Anforderungen des Wärme- und Schallschutzes entsprechen und die im Interesse der Heizkostensparnis mit Verbundfenstern ausgestattet sind. Neuerdings ist man auch dazu übergegangen, die Wohnküche, die von den Wohnungshygienikern abgelehnt wird, durch eine voll eingerichtete Arbeitsküche zu ersetzen. Vor allen Dingen in den neuen Wohngebieten, aber auch im innerstädtischen Wiederaufbau werden gleichzeitig mit dem Wohnungsbau soziale Einrichtungen geschaffen, so z. B. in der 800 Wohnungen umfassenden Schönausiedlung von der Gemeinnützigen Baugesellschaft ein Kindergarten, der heute von der Stadtverwaltung betrieben wird. Größere Wohngebiete haben auch Zentralwaschküchen erhalten, in denen die Hausfrauen unter Ausnützung der neuesten Maschinentypen ihre Wäsche mit durchschnittlich 18 kg monatlich innerhalb von vier bis sechs Stunden schrankfertig waschen und bügeln können.

Grünanlagen mit Kinderspielplätzen gehören heute selbstverständlich zu den neuerstandenen Wohnvierteln, so daß mit Recht behauptet werden darf, daß Mannheim im Wohnungs- und Siedlungsbau nicht nur die modernen städtebaulichen Erkenntnisse anwendet, sondern darüber hinaus sowohl im sozialpolitischen als auch im volkswirtschaftlichen Sinne das Bestmögliche zu erreichen sucht.

Oberbaurat Peter Urban

Der Wiederaufbau der Wirtschaft

Der Wiederaufbau eines zerstörten Wirtschaftskörpers kann sich nicht darauf beschränken, die alten Mauern wieder aufzurichten, gleichsam einen status quo herzustellen, um die Arbeit dort wieder aufzunehmen, wo sie nach den Bombennächten verlassen worden war. Gewiß, auch in Mannheim war es das erste optimistische Zeichen einer neuen tatkräftigen Zeit, als die Arbeiter, häufig auf eigenen Antrieb, den Schutt von ihren alten Werkstätten wegräumten, um wenigstens primitivste Voraussetzungen für neue Tätigkeit zu schaffen; und es war bewußter Ausdruck der Verantwortung vor Mannheims Zukunft, daß die Männer der Stadtverwaltung und der Wirtschaft es als ihre erste Aufgabe ansahen, den zu fast 90 % zerstörten Hafen wieder funktionsfähig zu machen. Aber schon bei dieser Arbeit stellte sich heraus, daß die Mannheimer Wirtschaft, der ja keine Rohstoffe aus eigenem Besitz zur Verfügung stehen, durch den Krieg und in erheblichem Umfang auch schon durch die Jahre des nationalsozialistischen Dirigismus ihre gewachsene Funktionsfähigkeit verloren hatte. Sie war vor dem ein Glied in einem äußerst diffizilen Organismus, der von den Laboratorien und Konstruktionsbüros der Mannheimer Unternehmungen über die Fabrikationsstätten bis in die letzten Ausläufer eines anspruchsvollen Binnenmarktes und in sehr bemerkenswertem Umfang auch eines im Zeichen starker Konkurrenz stehenden Weltmarktes reichte.

Das war zusammengebrochen, und die Aussicht, die Verluste wieder gutzumachen, schien sehr gering. Die Rohstoffe fehlten fast vollständig. Der deutsche Käufer hatte lernen müssen, seine Ansprüche auf das niedrigste Niveau zurückzustellen, und der Weltmarkt wandte sich denjenigen Industrieländern zu, deren technische Entwicklung sich voll hatte entfalten können und die sich zudem in den Besitz wertvollster deutscher Patente und Warenzeichen gesetzt hatten. Vor allem aber mußte die Lage des Arbeiters — in Mannheim des hochqualifizierten Facharbeiters — bedenklich stimmen. Er war zumeist durch lange Jahre seiner Tätigkeit entfremdet, hatte durch die



Der wiedererstandene Rheinkai mit dem Mühlauhafen

Erlebnisse des Krieges und des Zusammenbruchs seine geistige, durch Nahrungs- und Wohnungsmangel seine körperliche Energie in erheblichem Maße verloren. Und der Nachwuchs fehlte.

Man muß sich diesen geradezu hoffnungslos erscheinenden Start der Mannheimer Wirtschaft vor Augen halten, wenn man ihren Aufschwung, der sich in den statistischen Angaben über die Industrieproduktion, das Steueraufkommen und die Zahl der Beschäftigten offenbart, würdigen will. Gewiß spiegelt sich hier die deutsche Konjunktur, aber die graduellen Unterschiede, die im Gesamtbild der Gegenwart unwesentlich erscheinen können, waren für Mannheim von entscheidender Bedeutung. Man wird nur einige von ihnen aufzuzählen brauchen, um die Problematik des Mannheimer Wirtschaftsraumes nachzuweisen.

Mannheims Wirtschaft war von jeher auf die eigene Leistung aufgebaut, kräftig unterstützt von den Mannheimer Banken, deren Wirkung weit über die Grenzen der Stadt hinausgereicht hatte. Eine Steuerpolitik, die dem Unternehmen die Bildung von Eigenkapital sehr erschwerte, und eine Wirtschaftspolitik, die in früher nie gekanntem Maße die öffentliche Hand für die Kreditgewährung einschaltete, müssen natürlich diese wertvollen Kräfte der Eigeninitiative weitgehend lahmlegen oder sogar ausschalten. Dies galt zunächst schon für die dringend notwendige Rationalisierung der ansässigen Unternehmungen; noch stärker aber für den Wiederaufbau zerstörter Werke, für die Rücksiedlung von Betrieben, die aus Anlaß des Krieges ihren Sitz in andere Gemeinden verlegt hatten, und schließlich auch für Neugründungen. Es mußte die Aufgabe der städtischen Wirtschaftspolitik sein, die Tragfähigkeit des Mannheimer Wirtschaftsraumes genau zu prüfen und den förderungswürdigen Unternehmungen die Unterstützung öffentlicher Stellen zu sichern. Dabei waren oft Gesichtspunkte der Erschließung neuen Industriegeländes sehr wesentlich. Zu einer Zeit, in der der Wohnungsbau im Vordergrund stehen mußte, waren begreiflicherweise für die Erschließung von Industriegelände die Mittel beschränkt. Aus der Tatsache schließlich, daß Mannheim nicht mehr im gleichen Maße wie früher die Kohlenreserve für Süddeutschland war, mußte endlich die Konsequenz gezogen werden. So begann man den Hafen Rheinau in stärkerem Maße für industrielle Nutzung zu

erschließen. Die Ansiedlung der Sulfatzellstofffabrik ist dafür nur ein Beispiel, allerdings das bedeutendste.

Stellten sich diese Aufgaben gleichsam zwangsläufig, so war die Ansiedlung neuer Betriebe Gegenstand besonders eingehender Prüfung. Gerade hier ergeben sich oft Differenzen zwischen den lokalen Gegebenheiten und den staatlichen Absichten. So ist Mannheim wegen seiner immer noch erschreckend großen Wohnungsnot darauf angewiesen, solche Betriebe zu bevorzugen, die den Wohnungsmarkt nicht allzu sehr belasten und die auf verfügbare Arbeitskräfte zurückgreifen können. Es sind dies Betriebe der Textilindustrie und Feinmechanik, die vor allem Frauen beschäftigen.

Die staatliche Wirtschaftsförderung, der eine möglichst weitgehende Streuung und die Berücksichtigung der Notstandsgebiete besonders am Herzen liegen, vermag sich mit einer solchen Konzentration nicht abzufinden. Zweifellos geht aber die Ansiedlung von Unternehmen in den Förderbezirken oftmals auf Kosten eben jener Firmen, die in ländlichen Bezirken nicht immer das für sie gedeihliche Betriebsklima finden. So sind in dem Umsiedlungsprozeß, der aus den wirtschaftsfeindlichen Maßnahmen der Sowjetzone seine ersten Anregungen erhielt, zahlenmäßig immer stärker solche Unternehmen in den Vordergrund getreten, die nach ihrem Abzug aus der Sowjetzone zunächst an für sie falschen Stellen angesiedelt waren und nunmehr einen geeigneten Ort für ihren endgültigen Sitz suchen. Selbstverständlich bedeutet eine solche doppelte Umsiedlung Verschwendung von volkswirtschaftlichem Kapital. Und diese Irrleitung wird noch durch ein weiteres Moment verschärft: Die Staatsunterstützung wird nämlich nur solchen Unternehmungen zuteil, die aus einem anderen Land in das Steuerhoheitsgebiet des Staates ziehen, nicht aber diejenigen, die innerhalb des Landes eine neue Unterkunft suchen, und schon gar nicht solchen, die aus den Förderbezirken hinwegstreben. Daraus ergibt sich die Tendenz, bei einer notwendig werdenden Umsiedlung das Land zu verlassen und bei einer anderen Regierung Unterstützung zu suchen. Hierdurch wird ein durch den erforderlichen Aufwand von Mitteln schon schwieriger Prozeß durch außerwirtschaftliche Gesichtspunkte noch komplizierter, und Unternehmungen, die meist ohne eigene Mittel nach dem

Westen kommen, mit Aufgaben belastet, denen sie nicht gewachsen sind. Dabei muß eine vorsorgliche Wirtschaftspolitik stets genau prüfen, ob ein Unternehmen, das jetzt im Westen Ansiedlungsmöglichkeiten sucht, vielleicht bei anderer politischer Lage wieder an seine ursprüngliche Wirkungsstätte im Osten zurückkehrt. Es muß also darauf ankommen, gewisse Schwerpunkte zu schaffen, die den neuen Firmen so sichere Standortsbedingungen geben, daß eine spätere Wiederlösung unwirtschaftlich erscheinen würde. Nur wenn eine Ansiedlungspolitik unter diesen Gesichtspunkten durchgeführt wird, werden spätere Enttäuschungen ausbleiben.

Zweifellos befinden wir uns im Augenblick noch in einer Periode des wirtschaftlichen Aufschwungs. Ob die Mannheimer Wirtschaftspolitik richtig war, wird sich erst erweisen, wenn eine kritischere Zeit eine Auslese trifft.

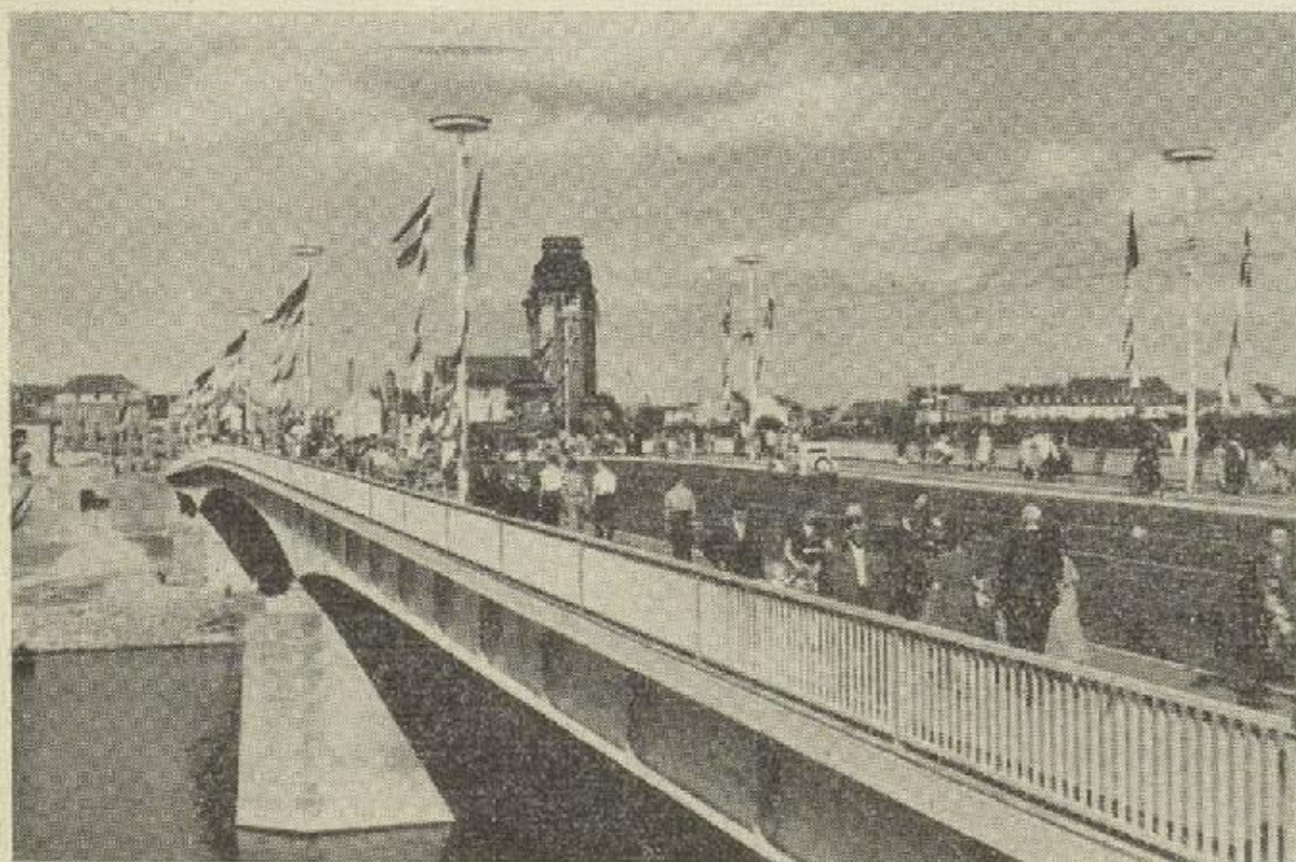
Beigeordneter Paul Riedel

Verkehrsplanung im Rhein-Neckar-Raum

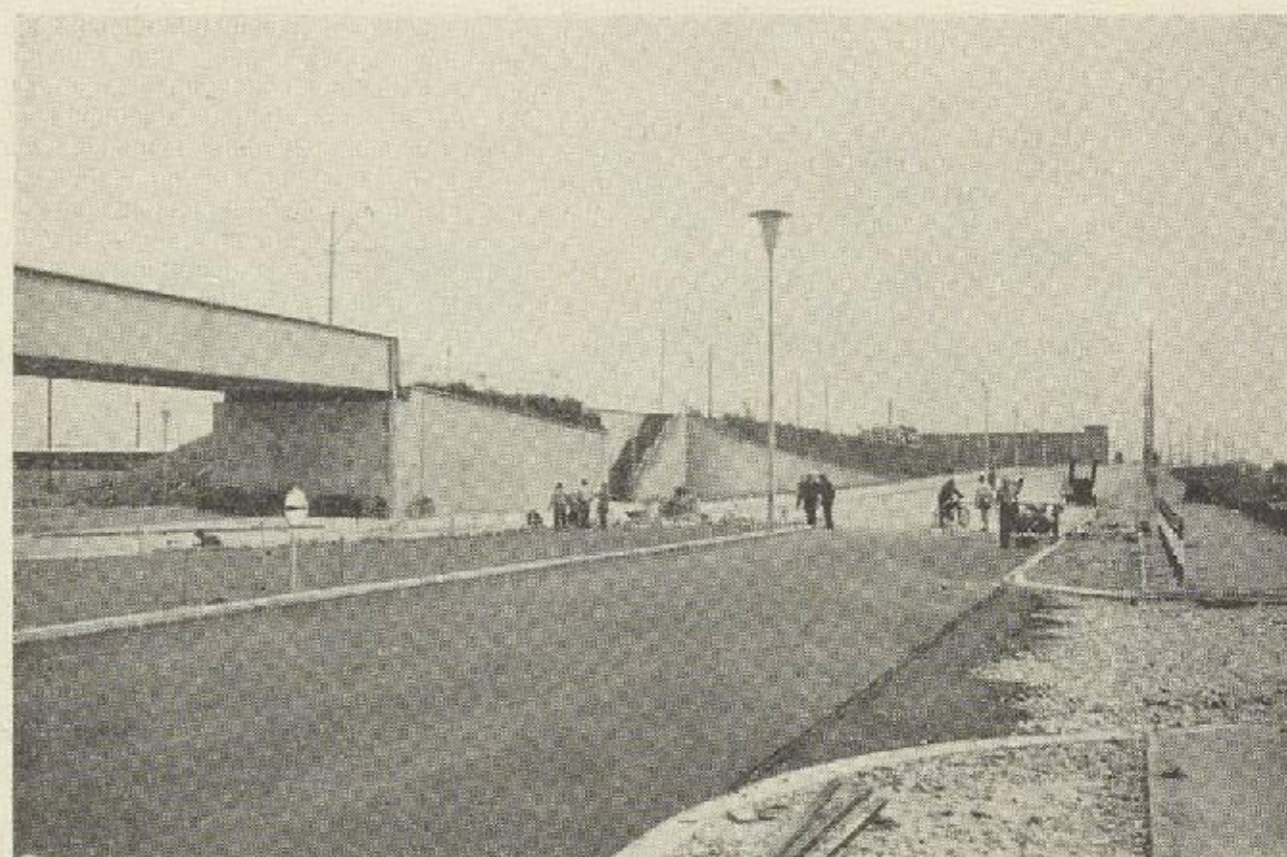
Für die geographische Lage Mannheims ist besonders charakteristisch, daß es im Westen auf eine Länge von 26 km durch den Rhein begrenzt und etwa in der Mitte in südost-nordwestlicher Richtung vom Neckar durchschnitten wird. Diese bevorzugte Lage an zwei Großwasserstraßen hat den aus drei großen Hafengebieten bestehenden Hafenplatz Mannheim als zweitgrößten Binnenhafen Deutschlands, vergrößert noch durch die Rheinhäfen des benachbarten Ludwigshafen, zu einem der wichtigsten Umschlagplätze werden lassen, wobei das Schwergewicht, das früher auf dem Umschlag vom Wasser zur Bahn lag, sich in den letzten Jahren stark auf den Umschlag vom Wasser zur Straße und umgekehrt verlagerte.

Da die Stadt im Schnittpunkt der Nord-Süd-Linie der Autobahn (Hamburg)—Frankfurt—(Basel) mit der Ost-westlinie (Nürnberg)—(Heilbronn)—Heidelberg—Kaiserslautern—(Saarbrücken) liegt und sich in ihrem Gebiet außerdem vier Bundesstraßen (B 36, B 37, B 38 und B 44) treffen, ist die Konzentration des Straßenverkehrs ohnehin bedeutend. Etwa die Hälfte des gesamten Fernverkehrs ist, wie eine Untersuchung ergeben hat, Ziel- und Quellverkehr. Dieser erstaunlich hohe Anteil des Verkehrsaufkommens der Stadt am Gesamtverkehr ist charakteristisch für das Mannheimer Wirtschaftsgebiet.

Mannheim hat seit dem Kriege sehr viel tun müssen, um die Wege, die diesen Verkehr in die Stadt und durch das



Die Kurpfalzbrücke



Neue Ausfallstraße nach Osten

Stadtgebiet hindurch leiten, einigermaßen leistungsfähig zu gestalten, und vieles muß noch geschehen, um der Schwierigkeiten Herr zu werden. 1945 waren sämtliche Brücken über Rhein und Neckar und in den Häfen zerstört. Sie wurden inzwischen teils behelfsmäßig, teils endgültig wiederaufgebaut. Die im Sommer 1950 eröffnete Kurpfalzbrücke ist hier besonders zu erwähnen, weil sie nicht nur verkehrstechnisch eine Leistung darstellt, sondern auch in konstruktiver Hinsicht als flache Trägerbrücke mit Leichtfahrbahn dem deutschen Brückenbau neue Wege gewiesen hat. Die nach Norden führende und den Autobahnzubringer bei der Theodor-Heuss-Brücke (Autobahnbrücke über den Rhein) berührende Bundesstraße 44 wurde zur Vermeidung der engen Durchfahrt des Vorortes Sandhofen mit 14 m breiter Fahrbahn mit einer Länge von 2,1 km östlich um den Ort herumgeführt. 1955 wurden die Ausfallstraße nach Nordosten, die Bundesstraße 38, zur Vermeidung des schienengleichen Überganges über die Riedbahn bei Käfertal über eine Strecke von 1,5 km als moderne und schnelle Straße neu gebaut und die Bundesstraße 36 in Richtung Schwetzingen verbessert.

Große Aufgaben sind noch zu lösen. In erster Linie muß der Übergang über den Rhein, der 1948 unter dem Zwang der Verhältnisse nur provisorisch neu gebaut werden konnte, grundlegend durch die Errichtung einer modernen und leistungsfähigen Brücke verbessert werden. Für später ist dann weiter nördlich eine zweite Rheinbrücke geplant, über deren genaue Lage noch zwischen den Städten Mannheim und Ludwigshafen verhandelt wird. Die behelfsmäßige Jungbuschbrücke über den Neckar muß durch eine endgültige ersetzt werden. Die Ausfallstraße nach Norden bis zum bereits neuerstellten Teil der Bundesstraße 44 als Zufahrt zur Autobahn bei Sandhofen (Theodor-Heuss-Brücke) bedarf dringend des Ausbaues, desgleichen die Bundesstraße 36 in Richtung Schwetzingen, wobei insbesondere der schienengleiche, sehr stark belastete Übergang bei Neckarau zu beseitigen ist. Ein Ring zwischen den verschiedenen Zweigen der Autobahn und dem engeren Stadtgebiet soll die Innenstadt noch weiter vom Fernverkehr entlasten und die Industriegebiete mit den Ausfallstraßen verbinden.

Hindernisse, die der Planung entgegenstehen, wie ungeklärte städtebauliche Fragen, ungelöste Bahnprobleme und nicht zuletzt der große Geldbedarf können all diese Pläne nur Schritt für Schritt Wirklichkeit werden lassen. Aber das, was bisher erreicht wurde, läßt hoffen, daß in nicht allzu ferner Zeit auch manches von dem noch übrigen erreicht werden kann. *Stadtdirektor Adolf Elsaesser*

Die Versorgungsunternehmen

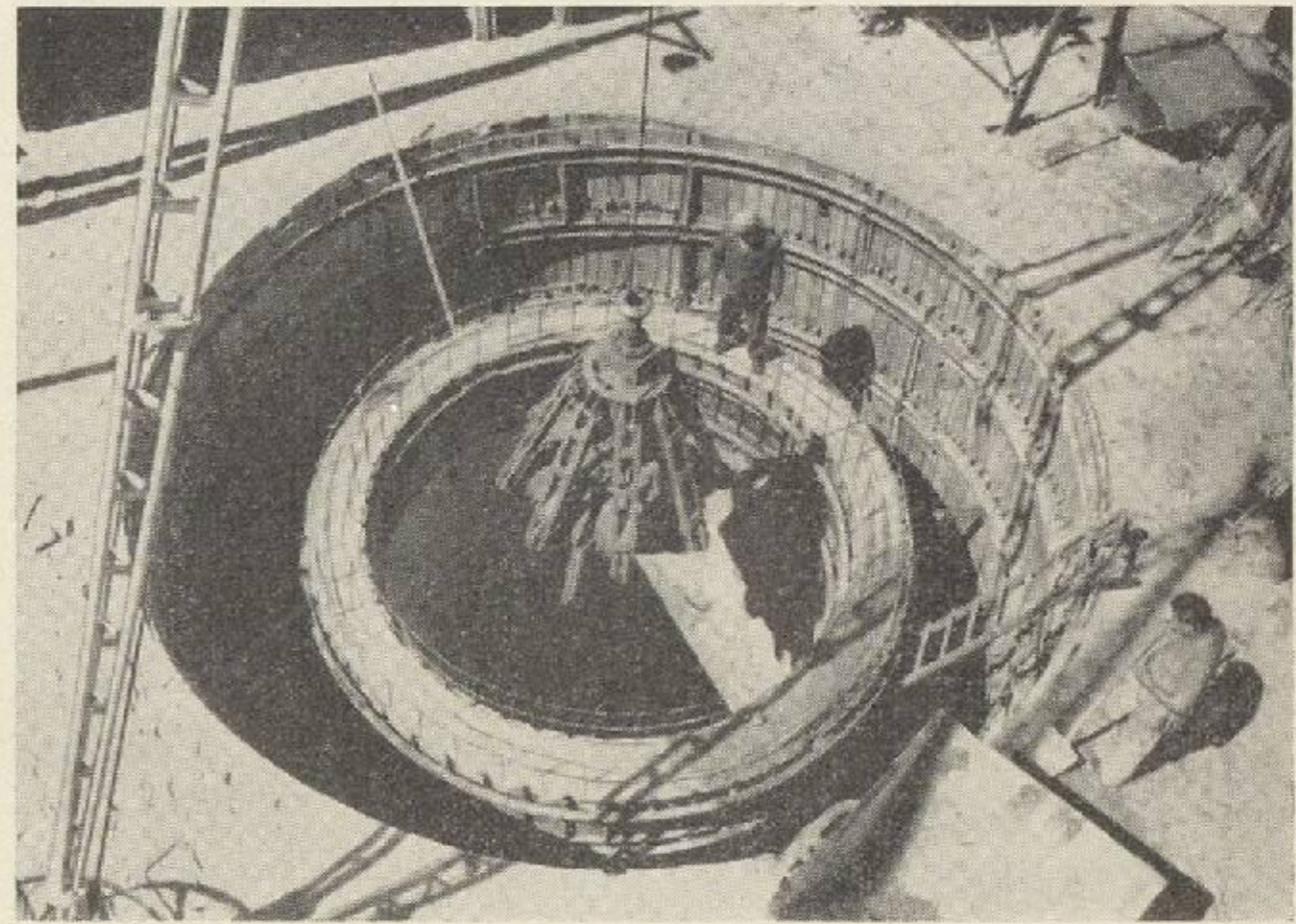
Den kommunalen Versorgungsunternehmen der Stadt Mannheim wurden durch die schweren Kriegsschäden einerseits, durch die von der Lage begünstigte Entwicklungsfähigkeit dieser arbeitsamen Industriestadt andererseits alle für diesen Zweig kommunaler Selbstverwaltung charakteristischen Probleme in ganzer Schwere gestellt. Die Erweiterungs- und Erneuerungsaufgaben mußten von dem Stadtrat und den Stadtwerken mit Wagemut und Weitblick angegangen werden. Ein Überblick über die Entwicklung der Mannheimer kommunalen Betriebe ist deshalb geeignet, über die rein örtlichen Verhältnisse hinaus ein aufschlußreiches typisches Bild der heutigen kommunalen Versorgungswirtschaft in der Bundesrepublik zu vermitteln.

Die Wasserversorgung

In einer Zeit bedrohlich werdender Wasserknappheit darf sich der Mannheimer Raum glücklich schätzen, über eine ausreichende Wasserdarbietung zu verfügen. Aus den Niederschlagswässern der Waldgebirge zu beiden Seiten des Rheintales wird ein etwa parallel zum Rhein laufender unterirdischer Strom gespeist, dessen Ergiebigkeit nur durch leichtfertige Eingriffe in die natürlichen Bedingungen gestört werden könnte. Aus diesem Grunde beschränkt sich die öffentliche Wasserversorgung auf die Haushalte in den dicht besiedelten Stadt- und Ortsteilen und solche Gewerbebetriebe, deren Wasserverbrauch nicht übermäßig groß ist. Das übrige Gewerbe und fast die gesamte Industrie verfügen über eigene Brunnenanlagen.

Dazu kommen noch die Wassermengen, die von Großverbrauchern von Industrierwasser direkt dem Rhein oder Neckar entnommen werden. Der tägliche Gesamtverbrauch der Stadt Mannheim im Jahresmittel beträgt etwa:

Öffentliche Wasserversorgung 100 000 cbm/Tag
 Industrie-Brunnenanlagen 80 000 cbm/Tag
 Flußwassermengen für die Industrie .. 800 000 cbm/Tag.



Bau des Ranney-Brunnens
im Dossenwald

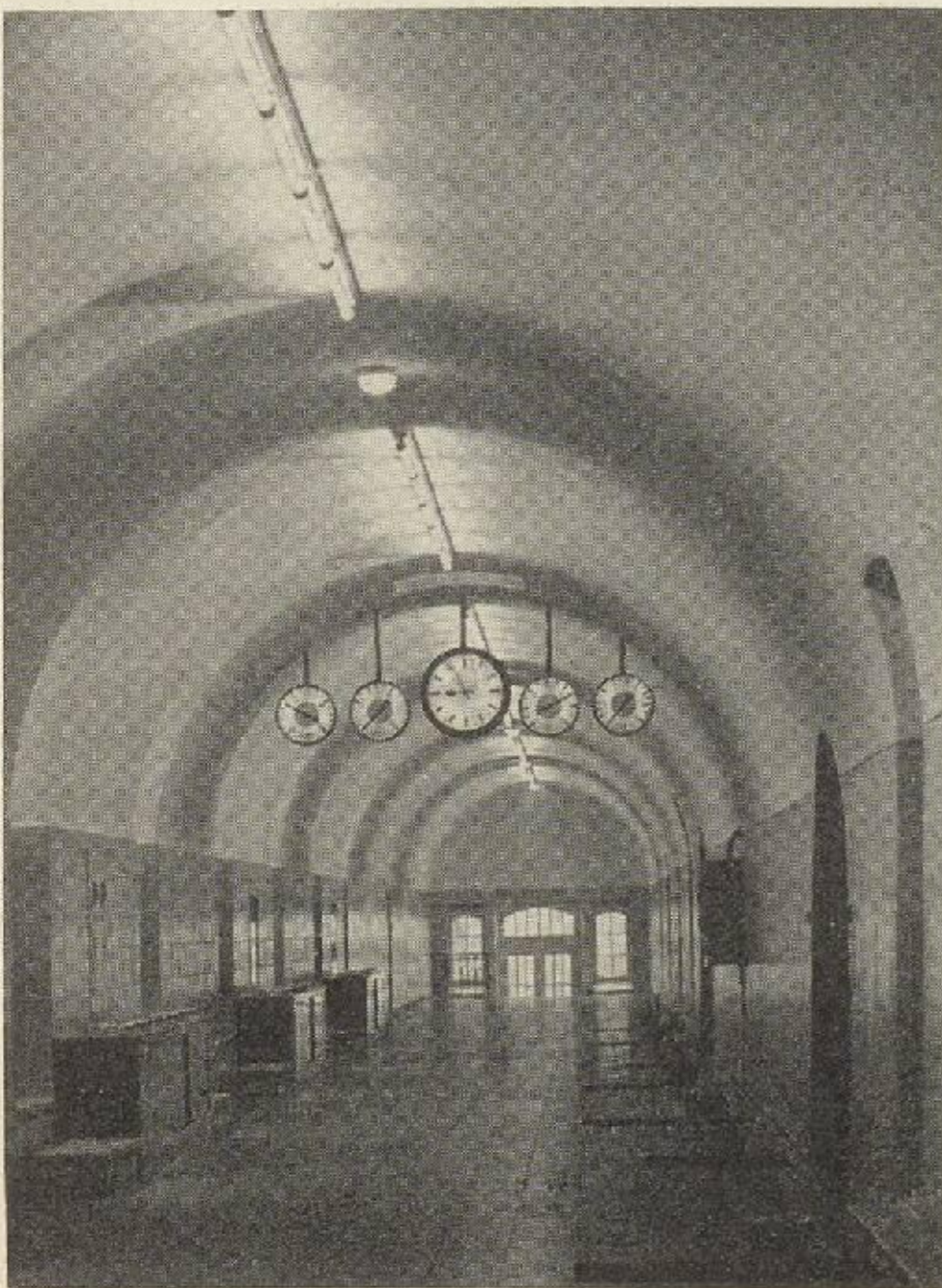
Die Entwicklung der öffentlichen Wasserversorgung der Stadt Mannheim gibt die folgende Tabelle an:

Jahr	Wasserförderung cbm	Höchste Tagesförderung cbm
1900	3 750 000	18 500
1914	8 520 000	35 000
1926	12 810 000	50 000
1938	18 320 000	85 000
1945	26 800 000	90 000
1948	29 400 000	122 000
1952	25 800 000	130 000

Die große Wasserlieferung von 1945 war nicht durch den Verbrauch der Abnehmer verursacht, sondern durch die hohen Verluste in dem stark kriegsbeschädigten Rohrnetz, die mit fast 48 % ermittelt wurden. In der Zwischenzeit war es möglich, diese Verluste auf etwa 15 % zu senken.

Die Stadtwerke Mannheim verdanken einer ebenso großzügigen wie wirtschaftlichen Planung der vergangenen Generation, daß sie über je ein leistungsfähiges Wasserwerk im Süden (Rheinau) und im Norden der Stadt (Käfertal) verfügen, so daß sie nicht auf ein Wasserwerk allein angewiesen sind. Hinzu kommen noch einige kleinere Wasserförderungsanlagen. Nach dem Kriege wurde beim Wasserwerk Rheinau mit dem Bau des ersten Horizontalbrunnens der öffentlichen Wasserversorgung nach dem Ranney-Prinzip begonnen. Die Anlage wird vom Werk Rheinau aus ferngesteuert und erfordert kein zusätzliches Bedienungspersonal. Der Erfolg der modernen Anlage hat alle Erwartungen übertroffen und die Leistungsfähigkeit des Werkes Rheinau im anhaltenden Betrieb von 72 000 auf 110 000 cbm/24 h erhöht.

Im Gegensatz zu dem eisenfreien Wasser von Rheinau enthält das Wasser im Förderungsgebiet des Werkes Käfertal Eisen. Mit dem in den letzten Jahren fast ständigen Absinken des Grundwasserspiegels war dort eine Erhöhung des Eisengehaltes zu verzeichnen. Die Erhöhung des Eisengehaltes hatte zu einer Überlastung der alten Langsamfilteranlage geführt und deren Leistungsfähigkeit



Wasserwerk
Käfertal:
Hauptbedie-
nungsgang
der neuen
Schnellfilter-
anlage

von ursprünglich 45 000 auf etwa 55 000 cbm/24 h herabgesetzt. Deshalb wurde 1951 mit dem Umbau der Langsamfilteranlage zu einer modernen Schnellfilteranlage nach dem System Wabag begonnen. Der Umbau war dank der früheren räumlich großzügigen Planung der alten Filteranlage möglich und hat zu einem vollen Erfolg geführt. Die Leistungsfähigkeit wurde auf 60 000 cbm/24 h erhöht, bei einem Eisenrestgehalt von 0,008 mg/ltr Wasser. Auch ist zu erwähnen, daß die schmutzige Arbeit des Aus- und Neupackens der früheren Langsamfilteranlage, für die ständig 8 Arbeitskräfte benötigt wurden, mit dem Umbau in Fortfall gekommen ist. Die neue Schnellfilteranlage wird von nur einem Mann je Schicht bedient.

Neben diesen beiden großen Bauvorhaben ist die Erneuerung und Erweiterung des Wasserwerkes Feudenheim bemerkenswert, das auf eine Leistungsfähigkeit von 15 000 cbm/24 h gebracht wurde und noch erweiterungsfähig ist. Außerdem sind im Laufe des Jahres 1953 im Gebiet des Wasserwerkes Käfertal 35 neue Brunnen angelegt worden, um die Wasserförderung der Leistungsfähigkeit des erneuerten Wasserwerkes anzupassen.

Gegenüber einer Leistungsfähigkeit der Mannheimer öffentlichen Wasserwerke von 121 150 cbm/24 h im Jahre 1938/39 beträgt die Leistungsfähigkeit im Jahre 1953/54 188 500 cbm/24 h. Damit dürfte die Deckung des Wasserbedarfes für das nächste Jahrzehnt gewährleistet sein.

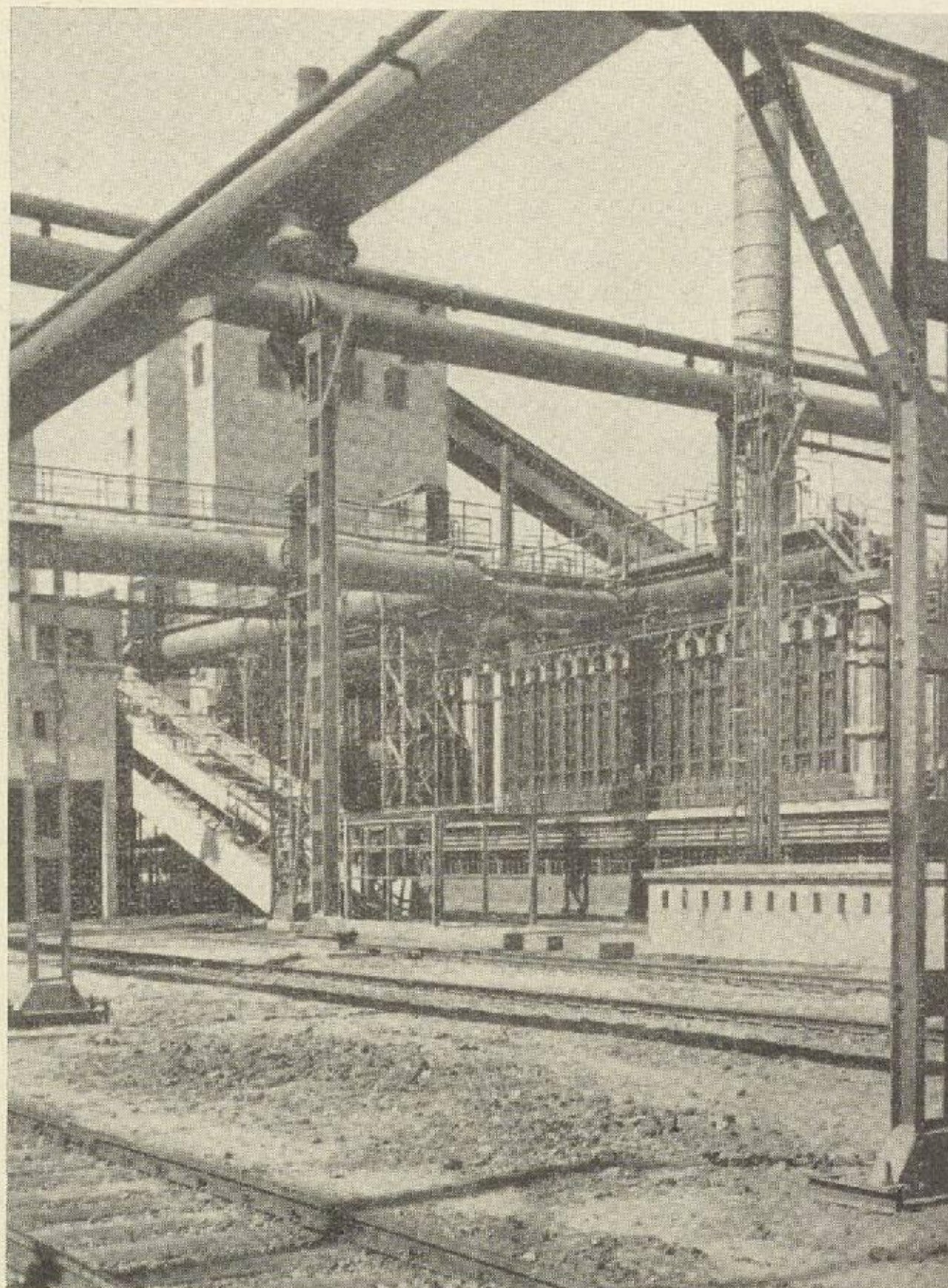
Das Wasserrohrnetz hat 1953 eine Länge von 462,191 km erreicht. Seit 1948 sind neue Leitungen in einer Länge von 35,539 km gelegt worden und zwar vor allem in größeren Dimensionen als Zuleitungen zu den Neubaugebieten in den Vororten und am Stadtrand, die durch die Zerstörung des Stadtzentrums bedingt waren.

Die Gasversorgung

Das im Stadtteil Luzenberg gelegene Gaswerk wurde 1922-24 zu einer für die damalige Zeit modernen Anlage mit einer Gesamtleistung von 220 000 cbm/Tag ausgebaut. Im Kriege wurde das Gaswerk zu 80 % durch Bombenangriffe zerstört. Vom 18. 10. 1944 bis 5. 4. 1945 ruhte die Gasversorgung vollständig. Obwohl der Wiederaufbau sofort nach dem Kriegsende einsetzte, eilte der Gasbedarf ständig der Gasdarbietung voraus. Mit Erschöpfung der Leistungsfähigkeit des Gaswerkes mußte jede Werbung für den Haushaltsabsatz und für neue Industrie-Gasverträge eingestellt werden. So entstand für Mannheim nach der Währungsumstellung die entscheidende Frage, ob seitens der Stadt an den Bau eines neuen Gaswerkes herantreten werden sollte. Zu dem Entschluß, das neue Werk zu erstellen, trug nicht nur die in der Vergangenheit bereits erwiesene Unsicherheit des Ferngasbezuges bei, sondern die in vieler Hinsicht günstigen Voraussetzungen. Infolge einer großzügigen Planung der früheren Generation war ein ausreichendes Gelände vorhanden. Dazu kam die günstige Lage am Rheinhafen, die den Kohlentransport sehr wirtschaftlich gestaltet.

Auch liegt Mannheim im Mittelpunkt einer gas-, koks-, teer-, benzol- und schwefelverbrauchenden chemischen Industrie. Das Mannheimer Werk liegt ferner am Schnittpunkt der Ferngasleitungen von Ruhr und Saar und ist der gegebene Ausgangspunkt einer künftigen Verbindungsleitung Mannheim-Karlsruhe-Stuttgart. Das Mannheimer Werk ist so als Stützpunktwerk einer künftigen Gasverbundwirtschaft besonders geeignet.

Bei dem Neubau konnte es sich der technischen Entwicklung und dem gestiegenen Absatz entsprechend nur um die Errichtung einer modernen leistungsfähigen *Gaskokerei* handeln.



Blick auf die Ofenanlage der neuen Gaskokerei (Baujahr 1953)

Das Projekt des 1. Bauabschnittes umfaßt:

- Wippdrehkran am Hafen (120 to/h),
- Einrichtung eines neuen Kohlenlagerplatzes (40 000 to) mit Verladebrücke (67 m Spurbreite; 160 to/h) und doppelter Bandbrücke,
- Kohlenmahanlage (160 to/h) und Kohlenmischanlage (4 Mischbunker je 265 to) mit den zugehörigen Bandbrücken und 2 weiteren Bandbrücken zur alten Ofenanlage und zum Kohlenturm,
- Kohlenturm (1 000 to; 36 m hoch),
- 2 Horizontalkammeröfen, je 18 Kammern, einschl. Bedienungsmaschinen (780 to Kohle/24 h; 320 000 cbm/24 h),
- Kokslöschurm mit Kläranlage,
- Grob- und Kleinkoksseparation für den Bahnversand,
- Kokslandabsatzanlage,
- Bandbrücken zwischen den beiden Koksstationen und zu den Koks bunkern der Generatoranlage,
- Erneuerung und Erweiterung der Gasstraße einschl. 2 Vorkühlern, Druckteerscheideanlage und Gassauger (28 500 cbm/h),
- Erweiterung der Trockenreinigeranlage um 4 Betonreiniger (zusätzlich 300 000 cbm/24 h),
- Gasabgabestation mit 3 Gebläsen (20 000 und zwei je 12 500 cbm/h) und 2 Drehkolbenzählern (je 20 000 cbm/h),
- 2 Generatoren (2,6 m ϕ ; 40 to Koks/24 h) mit Erweiterung der Koks bunkeranlage und 2 Gebläsen (100 000 cbm/24 h) für die Generatorgaszugabe zum Ofengas,
- Generatorgasbehälter (1 500 cbm),
- 20/4 kV-Station (2 x 3150 kVA),
- Umspannstation an der Ofenanlage (4 kV — 380/220 V; 2 x 1 000 kVA),
- Scheibengasbehälter (175 000 cbm).

Vorgesehen sind ferner umfangreiche Kabelleitungen und Rohrleitungen für Gas, Wasser und Abwasser sowie die Neuverlegung von rd. 800 m Bahngleise und Erdbewegungen von rd. 30 000 cbm.

Nach Durchführung des Projektes wird eine neue Ofenleistung von 320 000 cbm/24 h zur Verfügung stehen. Außerdem können noch 3 der vorhandenen 4 Vertikal-kammeröfen betrieben werden, so daß die gesamte Ofenleistung 470 000 cbm/24 h beträgt. Die Gasstraße ist für eine Leistung von 600 000 cbm bemessen, abgesehen von den wenigen Anlagen, die später noch durch Hinzufügen eines weiteren Aggregates erweitert werden können. Die Gesamtleistungsfähigkeit des Werkes wird also mit einem verhältnismäßig geringen Kapitalaufwand auf 600 000 cbm/24 h erhöht werden können.

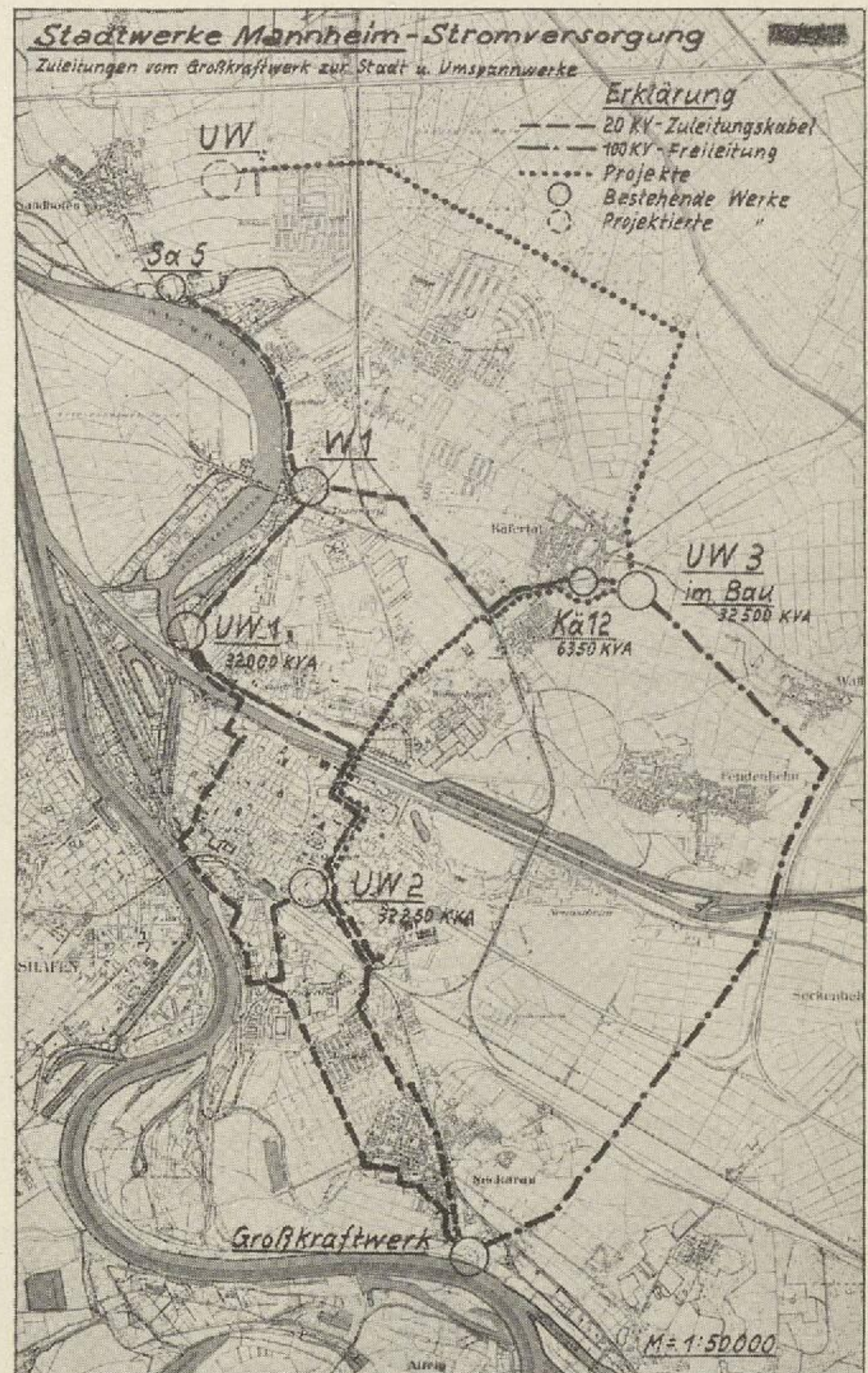
Mit den Bauarbeiten wurde im August 1952 begonnen. Nach einer Rekordbauzeit konnte die Ofenanlage bereits am 2. 7. 1953 angeheizt werden. Am 14. 9. 1953 wurde die Anlage in Betrieb genommen und der erste Koks gedrückt. Die neue Gaskokerei hat bereits im Winter 1953/54 es ermöglicht, daß bei Zusammenbruch der Saargasversorgung der Pfalz an diese täglich eine fühlbare Aushilfsleistung abgegeben werden konnte.

Das Gasverteilungsnetz hat heute eine Länge von etwa 500 km. Der weitere Ausbau des Verteilungsnetzes und insbesondere des Mittel- und Hochdrucknetzes muß den künftig zu erwartenden erheblichen Absatzsteigerungen Rechnung tragen. Gleichzeitig mit dem Neubau der Gaskokerei sind deshalb neue Hochdruckleitungen von 7,4 km Länge verlegt worden.

Die Rohrnetzverluste hatten auch beim Gas infolge der Kriegsschäden eine außerordentliche Höhe erreicht:

	Rohrnetzverluste	Jahresabgabe (cbm)	Höchste Tagesabgabe ins Netz (cbm)
1938/39	3,08%	46 583 000	159 000
1946/47	25,3 %	26 932 000	109 100
1948/49	12,5 %	44 467 000	169 100
1952/53	5,1 %	80 883 000	261 680

Die Übersicht zeigt, daß es gelungen ist, die Verluste wieder auf ein erträgliches Maß herunterzudrücken.



Plan der Zuleitungen vom Großkraftwerk zur Stadt und den Umspannwerken

Die Elektrizitätsversorgung

Als nach dem ersten Weltkrieg die Elektrizitätserzeugungsanlagen sowohl der Stadt Mannheim als der Nachbarstadt Ludwigshafen dem zunehmenden Bedarf nicht mehr gewachsen waren, wurde die Erzeugung der neugegründeten Großkraftwerk Mannheim AG übertragen. Seit dieser Zeit erstreckt sich die Tätigkeit der städtischen Elektrizitätsbetriebe im wesentlichen auf die Aufgabe der Stromverteilung. Hierfür waren zunächst die Zuleitungskabel vom Großkraftwerk zu den Umspannwerken zu verlegen. Bis zum Jahre 1952 verbanden das Erzeugerwerk und die Umspannwerke 8 Stück 20 kV-Kabel mit einer Gesamtlänge von etwa 108 km. Angesichts der Entwicklung des Strombedarfs (vgl. Tab.) war damit zu rechnen, daß diese Übertragungsleitungen im Winter 1953/54 nicht mehr ausreichen würden. Es wurde deshalb 1953 in fünf Monaten eine 9,5 km lange 100 kV-Freileitung erstellt, über die eine Leistung von 100 MVA übertragen werden kann. Zugleich wurde der erste Bauabschnitt eines neuen Umspannwerkes 3 vollendet, so daß vor Eintritt der Winterspitze dort der erste Transformator 100/20 kV 31,5 MVA und die zugehörige Einspeisungsmöglichkeit in das 20 kV-Netz in Betrieb genommen werden konnten. Damit hat sich die Stadt Mannheim unter die ersten deutschen Großstädte eingereiht, die in

ihrem Verteilungsnetz sich einer 100 kV-Leitung bedienen.

Innerhalb des Verteilungsnetzes waren am Ende des Geschäftsjahres 1952/53 47,38 km 20 kV-Kabel in Betrieb. Der Aufbau dieser 20 kV-Versorgung erfolgte nach dem Doppelkabelsystem. Neuerdings wird jedoch bei Erweiterung des 20 kV-Netzes auf das Ringkabelsystem übergegangen. Dem 20 kV-Netz ist das 4 kV-Netz untergeordnet, das mit 54,9 km Speisekabel und 257,4 km Konsumkabel die einzelnen Umspannwerke, Speisepunkte und Großabnehmerstationen verbindet. Weiter sind im Niederspannungsnetz zur Zeit 643,3 km Kabel eingebaut. In den Hauptumspannwerken betrug am Ende des Geschäftsjahres 1952/53 die Transformatorenleistung 64 050 kVA, während in den Transformatoren der Netzstationen (ohne die firmeneigenen Transformatoren) 56 326 kVA zur Verfügung waren. Die Netzverluste hatten durch Kriegsschäden im Jahre 1945/46 14,3 % der ankommenden Leistung erreicht. Im Zuge der Spannungsumstellung, die eine systematische Bereinigung der Niederspannungsnetzfehler zur Voraussetzung hatte, wurden viele schadhafte Kabel ausgewechselt und damit die Verluste im Jahre 1952/53 wieder auf den Vorkriegsstand von 8,5 % gebracht. Die 1938 begonnene, aber während des Krieges und der ersten Nachkriegszeit unterbrochene Arbeit an der Spannungsumstellung wird bei planmäßiger Weiterführung 1957 abgeschlossen sein.

Über die Entwicklung der Stromverteilungsanlagen der Stadt Mannheim gibt die folgende Tabelle einen Überblick:

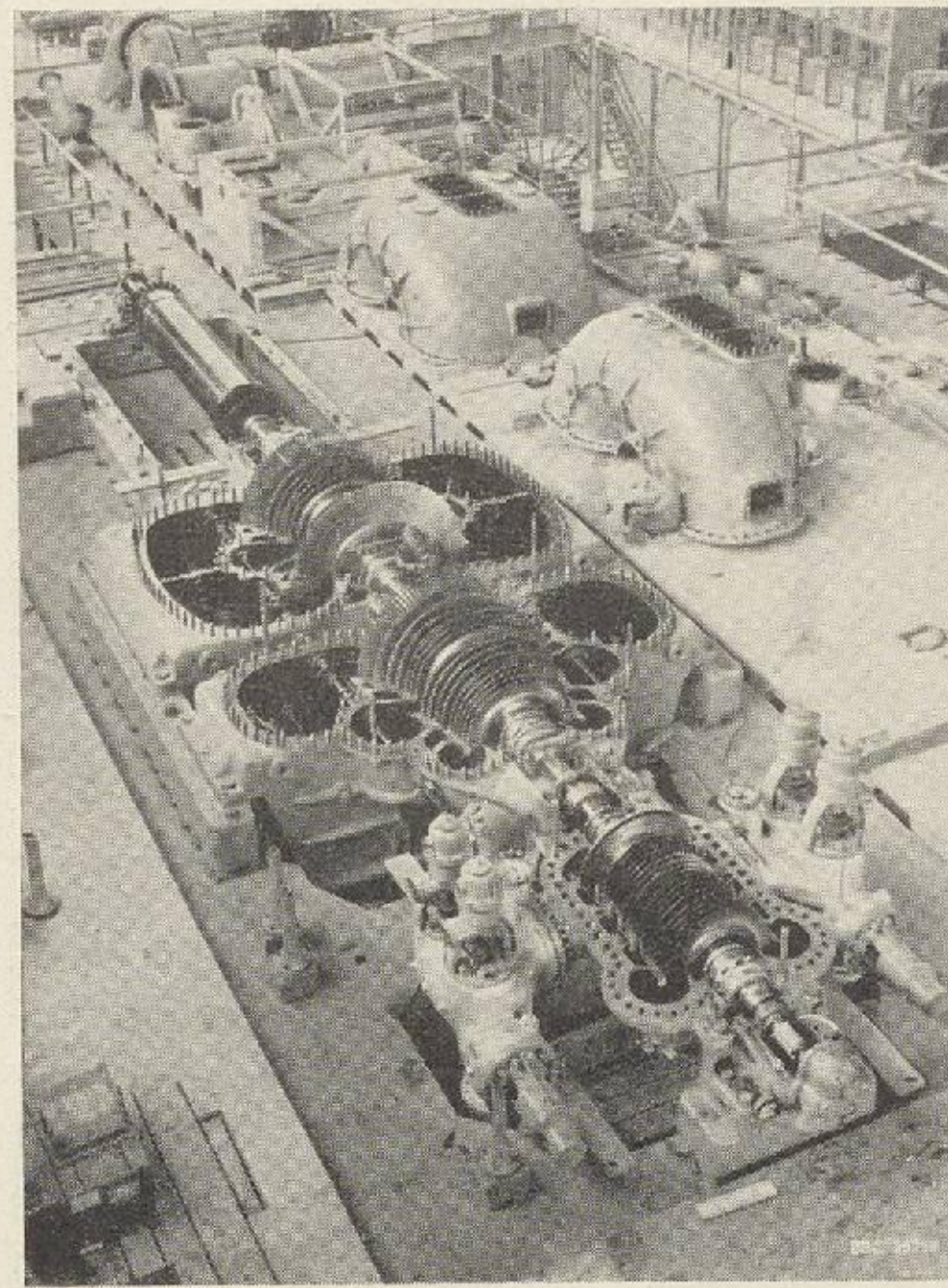
Jahr	Strom- erzeugung bzw. -bezug kWh	Jahres- maxi- mum kW	Trafos		Kabellänge in km			Zähler
			Zahl	kVA	20 kV	4 kV	1 kV	
1910	12 887 333	4 840	326	9 825	—	107,94	111,4	4 718
1915	16 968 000	5 550	373	12 850	—	139,3	136,7	9 418
1920	38 525 174	9 833	383	14 298	—	154,7	168,0	13 367
1925	45 899 284	13 070	421	16 285	36,242	170,2	216,6	26 800
1930	71 564 130	17 900	476	26 144	68,424	210,6	338,0	54 240
1935/36	75 170 000	18 200	460	27 034	68,023	232,0	445,3	76 098
1940/41	131 258 100	31 700	516	35 688	102,1	249,6	523,0	92 030
1944	93 940 000	24 400	489	34 982	107,1	164,7	541,6	67 142
1950/51	198 829 272	43 200	510	46 197	113,0	297,4	590,5	71 528
1952/53	254 048 606	57 750	537	56 326	155,2	312,3	643,3	79 296

Das Großkraftwerk Mannheim

Die Großkraftwerk Mannheim Aktiengesellschaft, Mannheim, wurde 1921 zu dem Zweck gegründet, die Stromversorgung für das Gebiet von Mannheim und Umgebung in wirtschaftlicher Weise zu ermöglichen, einen Teil der Pfalz zu versorgen und darüber hinaus Strom in das Badische Landesnetz zu liefern.

Die Gründer waren in der Hauptsache die heutigen Aktionäre, die Stadt Mannheim, Pfalzwerke AG, Ludwigshafen/Rhein, Badenwerk AG, Karlsruhe/Baden. Zu diesen Großaktionären, welche gleichzeitig die Hauptstromabnehmer sind, kommen noch zwei Energieversorgungsunternehmen als Stromabnehmer, die Oberrheinische Eisenbahn AG, Abtlg. Kraftwerk Rheinau, Mannheim und das Elektrizitätswerk Rheinhessen AG, Worms.

Es besteht ferner ein Stromlieferungsvertrag mit der Deutschen Bundesbahn, welche den Strombezug aus dem



Im neuen
Werk II:
Turbinen-
läufer einer
Konden-
sations-
maschine
mit 40000 kW
Leistung

Werk voraussichtlich im Laufe dieses Jahres noch aufgenommen wird.

Das 1923 in Betrieb gesetzte Werk I arbeitete anfangs mit einem Kesseldruck von 20 atü, aber schon im Jahre 1928 wurde die Werkserweiterung durch Erstellung einer 100 atü-Kessel- und Vorschaltmaschinen-Anlage durchgeführt. Sämtliche nachfolgenden Erweiterungen wurden in der gleichen Weise erstellt und die 20 atü-Kesselanlage nach Kriegsende demontiert.

Die Anlage des Werkes I umfaßt heute:

Zwei 100-atü-Kesselhäuser mit insgesamt 10 Hochdruckkesseln, ferner

Zwei Maschinenhäuser mit 5 Vorschalt- und 6 Kondensations-Turbo-Aggregaten,

eine 20-kV- und eine 100-kV-Schaltanlage mit den zugehörigen maschinen- und elektro-technischen Eigenbedarfs-Anlagen.

Die gesamte installierte Werksleistung beträgt rund 220 000 kW, die maximale Dauerleistung der Kesselanlage 1 150 t/h.

Das Werk I ist in der Lage, eine maximale Dauerleistung von rund 200 000 kW abzugeben. Die elektrische Energie wird mit 20 kV und 100 kV als Drehstrom mit 50 Hertz abgegeben. Die Stromerzeugung im Jahre 1953 betrug 970 Millionen kWh.

Außer der Stromlieferung wird von dem Dampfkraftwerk auch Ferndampf aus der Zwischenstufe zwischen den Vorschaltmaschinen und den nachgeschalteten Kondensationsmaschinen für Industrie- und Heizzwecke abgegeben.

Die Großkraftwerk Mannheim Aktiengesellschaft erweitert zur Zeit ihre Stromerzeugungsanlagen durch Errichtung eines zweiten etwa 500 m rheinabwärts auf demselben Gelände liegenden Werkes II, dessen Planung erkennen läßt, daß man, der Tradition entsprechend, bemüht ist, nicht nur die für den öffentlichen Bedarf des Versorgungsraumes notwendigen Kapazitäten aufzustellen, sondern dabei die letzten wissenschaftlichen Fortschritte auf dem Gebiet der Stromerzeugung anzuwenden und zu erproben.

Dr. K.

Lager Spiel

Das Schicksal eines Hafens / Glanz und Elend in Mannheim

Von Helmut Cron

Wie imposant war sonst das Bild, wenn man mit dem Schiff den Rhein herauf nach Mannheim fuhr! Wenn die ersten Schornsteine über der Uferböschung auftauchten, die Silhouette der mächtigen Fruchtspeicher, Lagerhallen, Verladekrane und Oeltanks sich über Rhein und Neckar erhob, und die Schleppzüge auf dem breiten reißenden Strom daherstampften! Das war nicht einfach eine Hafenstadt wie Dutzend andere auch, sondern ein Seehafen mitten im Binnenland. Noch heute ist das Mannheimer Hafengelände das größte von allen europäischen Binnenhäfen. Aber Hafen und Stadt liegen verwüstet und verödet. Gespenstisch schauen die zusammengestürzten und ausgebrannten Silos in die noch intakten Hafenbecken. Die wenigen Schiffe, die mit amerikanischem Mais oder Weizen an Bord vor Anker gehen, können die versteinerte Einsamkeit nicht verscheuchen. Friedhof wäre nicht das richtige Wort dafür. Mit einem Friedhof verbinden wir immerhin noch die Vorstellung eines organischen Todes. Aber hier ist etwas zerbrochen, das kunstvoller war und jetzt viel leichenhafter wirkt als ein natürlicher Tod.

Nicht einmal die Erinnerung findet in dieser Stadt noch einen Zeugen. Unbarmherzig ausgelöscht ist die „geprägte Form“, welche Geschichte, Gunst der Natur und menschlicher Fleiß aus diesem Flußgäader geschaffen haben. Zum drittenmal muß die Stadt ihr Leben neu einrichten. Sie gehörte nicht zu den Emporkömmlingen und Neureichen unter den modernen Städten. Sie hatte, was die wenigsten wissen, Namen und europäischen Rang lange bevor Handel und Industrie sie zu neuem Ruhm emportrugen. Als kurpfälzische Residenz war sie im 18. Jahrhundert das deutsche Athen am Rhein, eine Kunststadt. Hier hingen die Bilder, die wir jetzt in der Münchener Pinakothek bewundern; hier konzertierte ein Orchester, von dem Mozart, der es wissen mußte, behauptete, es sei das erste in Europa; von hier hat Schiller mit den „Räubern“ seinen Weg gemacht. Der große Atem, der die Stadt beherrschte, kam mit aus dieser Tradition. Im Inferno der Bombennächte ist dieses Mannheim untergegangen. Das weitläufige Barockschloß, das größte in Deutschland, mit seiner prächtigen Bibliothek, die Jesuitenkirche, das Theater, die alten Palais und Patrizierhäuser sind belanglose Ruinen, unter denen die Erinnerung an das fürstliche Mannheim auf ewig begraben liegt. Selbst die Schachbrettanlage des Stadtkerns, diese merkwürdige Erfindung eines geometriefreudigen Zeitalters, wird künftig vielfach ein anderes Gesicht erhalten. Auch von dem bürgerlichen Mannheim des 19. Jahrhunderts, der reichen und glücklichen Industrie- und Handelsstadt, ist nichts mehr zu finden. Die Firmen sind noch zum Teil da und die Fabriken, soweit sie nicht zerstört sind. Aber die sonst so lebenslustigen Menschen sind ernst geworden. Die das „Heute ist heut“ so gut verstanden, fragen besorgt nach dem Morgen. Nichts ist ihnen geblieben als eine Hoffnung: der Rhein. Vom Rhein her, vom Hafen, von der Industrie hat sich das moderne Mannheim entwickelt. Daran erinnert man sich wieder, daran klammert man sich. Wird Mannheim noch einmal das Rheingold heben und hämmern?

Die Vorzüge der Natur werden schon in den Stadtprivilegien von 1607 erwähnt. Mannheim sei, heißt es da, wegen des Zusammenflusses der beiden „schiffreichen Wasserströme zum Kaufhandel sehr wohl gelegen“. Allein diese schiffreichen Ströme, vor allem der Rhein, waren zu ungezügelt und launenhaft, als daß sie dem Handel viel nutzen konnten. Sie mußten erst zu geduldigen Lastentieren erzogen werden. Das ist im letzten Jahrhundert mit der Rheinkorrektion geschehen. Volle fünf Jahrzehnte hat man gebraucht, dem Rhein sein festes Bett vorzuschreiben. Jetzt konnten die Dampfer mit den großen Schleppschiffen bis Mannheim fahren, das man vorher nur auf kleinen Schiffen mit Pferdervorspann erreichen konnte. Der Staat muß damals von grundgescheitert und wirtschaftlich weitblickenden Männern geführt worden sein. Er hatte sich schon wacker für die Freiheit der Rheinschiffahrt und für die Abschaffung der Rheinzölle eingesetzt. Beides wurde auf dem Mannheimer Kongreß von 1868 von den Rheinuferstaaten akzeptiert. Darauf wagte der Staat

mit einer ganz unbürokratischen Witterung und Risikobereitschaft ein kühnes Unternehmen: er plante und baute in Mannheim einen Hafen in Dimensionen, die kein anderer Binnenhafen in Europa inzwischen übertrumpft hat. Bei der Eröffnungsfeier der Mannheimer „Hafenanstalten“ im Jahr 1875 wurde die großzügige Anlage gerühmt als eine „Mustereinrichtung, die ihresgleichen am ganzen Rhein, ja weit und breit selbst in vielen größeren See- und Handelsstädten vergeblich sucht“. Unter der alten Kleinstaaterei mit ihren Schlagbäumen, steht in der Festschrift, hätte der Mannheimer Hafen kaum Sinn und Bedeutung gehabt. Erst habe „die Erweiterung des Marktes, die Freiheit des wirtschaftlichen Verkehrs vom Bodensee bis zur Nord- und Ostsee und von den Ost- bis zu den Westmarken, die Idee der einheitlichen nationalen Haushaltung des deutschen Volkes“ vollzogen werden müssen. Die Hoffnung hat nicht getrogen.

Ein Füllhorn des Reichtums hat der Rhein über der Stadt ausgeschüttet. Wahrscheinlich war daran die Gunst der Monopolstellung Mannheims als Endpunkt der Rheinschiffahrt nicht mehr beteiligt als die Tüchtigkeit seiner berühmten Kaufmannsfamilien. Die Handelsherren sagten noch nicht, das Schönste an Mannheim sei Heidelberg, sie wohnten auch noch nicht in der Oststadt, sondern in der Rheinstraße oder am Ring zwischen Hafen und Börse. Mit einem Blick aus dem Kontorfenster machten sie ohne Telephon und Auto bessere Geschäfte als ihre Enkel mit zehnmal gestempelten Kontingentscheinen. Was für ein Glanzstück war doch der Mannheimer Getreidehandel! Nirgendwo in Deutschland gab es auch nur annähernd so hohe Getreideumsätze wie in Mannheim. Von der Weizeneinfuhr des ganzen deutschen Zollgebietes lagerten um die Jahrhundertwende in einzelnen Monaten bis zu zwei Drittel in Mannheim. Vom Weizenbestand sämtlicher deutscher Zolllager waren oft 85 Prozent in Mannheim-Ludwigshafen. Der Volksmund sagte: „Mannheim ist ein Mehlsack, wenn man drauf klopft, staubt's“. Ganz Süddeutschland von der Saar bis nach Bayern, die Schweiz und Oesterreich gehörten zum Mannheimer Absatzgebiet. Der vielseitige Bedarf dieses Hinterlandes mit seiner zunehmenden Industrialisierung und seinem wachsenden Wohlstand erlaubte keine Spezialisierung wie im Duisburger Hafen und keinen monotonen Warenumschlag wie in Gustavsburg. Massengüter wie Kohle spielten im Hafenverkehr wohl eine wichtige Rolle, aber typischer war der Umschlag von hunderterlei verschiedenartigen hochwertigen Stückgütern.

Was der Handel gesät, hat die Industrie geerntet. Das Leben, das der Rhein gespendet hatte, begann seinen eigenen Gesetzen zu folgen. Fast die ganze Mannheimer Industrie ist aus dem Handel herausgewachsen oder doch wenigstens in enger Verbindung mit ihm entstanden. So hat der Getreidehandel eine Mühlenindustrie nach sich gezogen, der Floß- und Holzhandel eine Zellstoffindustrie, der Chemikalien- und Drogenhandel eine chemische und pharmazeutische Industrie, der Kohlenhandel eine Brikettindustrie und der immer umfangreicher werdende Schiffs- und Landverkehr Werften, Maschinen- und Autofabriken. Wie ein Magnet zog der Rhein auch andere, weiter landein etablierte Fabriken ans Wasser. Am Unterrhein waren schon viele Stahlwerke die Ruhr hinab an den Rhein gewandert. So zogen auch am Oberrhein viele Betriebe ans Wasser, um entweder die günstigeren Transportverhältnisse für den Rohstoffbezug oder wie bei der chemischen Industrie den Wasserbedarf bequemer auszunutzen. Sie haben dem Handel mit der Zeit den Rang abgelassen und Mannheim zur Industriestadt gemacht. Der Handel rückte an zweite Stelle. „In Karlsruhe ist die Residenz, in Mannheim die Fabrik...“ hieß es in einem Badener Lied.

Nicht nur Handel und Industrie haben den Rhein als Lebensspender empfunden. Indirekt kam das belebende

Element auch dem Geld
und Versicherungen
Handel hatten
So veräst
Nerv
R.

Element auch dem Geldverkehr, den Banken, Börsen und Versicherungen zugute. Bei dem großen Risiko im Handel hatten die Versicherungen gute Konjunktur. So verästelte sich ein feinfädiges wirtschaftliches Nervensystem vom Hafen aus in die Stadt. Umschlag, Beschäftigung, Leben im Hafen bedeutete auch für die Stadt immer Glück und Geld und wirtschaftlichen Wohlstand. Ging es dem Hafen schlecht, litt auch die Stadt. In den Hafenkneipen drunten im Jungbusch und in den Mietskasernen der Schwetzingenstadt und Neckarvorstadt spürte man jeden Witterungsumschlag genau so schmerzlich wie in den Fabriken.

Mit alledem ist es aus. Wie im Märchen kann man nur sagen: es war einmal. Der Sturz aus der Beletage ist schon schmerzlich, schmerzlicher jedenfalls als aus dem Parterre. Aber hier geht der Sturz ins Nichts. Gewiß, man hat schon vor zwanzig Jahren seine Hafensorgen gehabt. Die Entthronung Mannheims als Endpunkt der Rheinschiffahrt hatte schon vor 1914 die Abwanderung kleiner Umschlagsprozente nach Karlsruhe und Kehl gebracht. Nach 1918 riß Straßburg einen großen Teil an sich, auch Basel machte bescheidene Konkurrenz. Aber das waren natürliche, schon lange vorauszu sehende Entwicklungen, die durch den Uebergang von der Handels- zur Industriestadt auszugleichen versucht wurden. Kummer hatte man auch mit dem gar nicht mehr großzügigen Staat. Die Stadt war ihm zu selbstbewußt geworden. Man könnte auch sagen, der Geist im Staat war zu subaltern geworden, um die Schicksale dieser Stadt noch so genial wie vor siebzig Jahren zu meistern. Man verwaltete aber nicht mehr. Lieber schimpfte man auf den „Wasserkopf“ oder das „Millionengrab“. Als die Bahn mit ihren Konkurrenztarifen den Verkehr vom Rhein wegzog, sah der Staat untätig zu. Es fehlte hüben und drüben nicht an Verbitterung. Das symbolisch gewordene „Mannem hinne“, mit dem der von Frankfurt kommende Passagier in Friedrichsfeld in den hinteren Zugteil umsteigen muß, hat lange die Gemüter beherrscht. Aber all das schnitt, so schmerzlich die Erfahrungen waren, noch nicht die Wurzeln der Existenz ab.

Beim Hafendirektor hängt eine Karte, auf der die Gebäudezerstörungen im Hafen mit bunten Farben markiert sind. Gelb ist total zerstört, rot schwer und braun leicht beschädigt, grau ist unbeschädigt. Ich suche die grauen Stellen, aber ich sehe zunächst nur gelb und rot, gelegentlich auch mal braun, und erst spät finde ich ein paar graue Punkte. Als unbeschädigt zählt hier schon, wenn sämtliche Türen und Fenster ersetzt werden müssen. Ein jammervolles Bild! Von dem alten Glanz sind eigentlich nur die Firmennamen übriggeblieben. Die Lagerhallen für Stückgut sind zerstört, die Benzintanks durchlöchert, die riesigen Silos nur noch Wracks. Bedrückend still ist es im Hafen. Auf den Hellingen der Werft liegen zahlreiche Schiffe, die versenkt waren und jetzt repariert werden, aber der sonst so muntere Lärm der Schweißgeräte und Elektrohämmer ist merkwürdig dünn. Die Kais liegen verlassen. Verhältnismäßig günstig ist noch der Zustand der Getreidespeicher und der Oeltanks, die wieder die Hälfte ihrer früheren Kapazität haben. Der Handelshafen mit seinen Lagerhäusern, Speichern und kostspieligen Verladeeinrichtungen ist dagegen schwer zerstört. Notdürftig sind in den Kellern wieder Lagermöglichkeiten geschaffen. Auch sonst ist man mit Umsicht und Eifer dabei, wieder Lagerraum vor allem für Nahrungsmittel zu gewinnen. Früher mehrstöckige Lagerhäuser werden provisorisch einstöckig aufgeführt. Büroräume müssen noch zurückstehen. Es muß vorläufig mit den primitiven Unterkünften zwischen Kellermauern hinter Drahtglasfenstern gehen. Man behilft sich. Aber die bange Frage

drückt alle: ob aus diesem Millionengrab wieder einmal ein Funke aufschlägt, der eine neue Lebensfackel anzündet.

Genau besehen, ist der Rhein das einzige, was Mannheim geblieben ist. Zurückgeworfen auf das Elementare, muß sich zeigen, ob der Impuls vom Rhein her noch stark genug ist. Die Stadt, wie sie war, ist wohl für immer ausgelöscht. Sie gleicht dem Bronze-Schiller, der von seinem hohen Postament auf dem Theaterplatz von einem Bombenwirbel heruntergeschleudert wurde und jetzt, unfähig sich selbst aufzurichten, mit ausgestreckter Hand rasch einen neuen Halt sucht. Mannheim ist gegenwärtig eine proletarisierte Stadt mit der wenig ermutigenden Aussicht, eine Art Gelsenkirchen am Oberrhein zu werden. Vorläufig rauscht der Rhein noch müde und arbeitslos vorüber, fast ein Fremdling. Mitten im Rhein liegt die Zonengrenze, unsichtbar, aber um so spürbarer. Ludwigshafen auf der anderen Rheinseite, das mit Mannheim immer in enger Lebens- und Wirtschaftsgemeinschaft stand, ist heute ferner gerückt als jemals. Es war früher oft beklagt worden, daß zwischen dem bayerischen Ludwigshafen und dem badischen Mannheim keine Hafengemeinschaft wie an der Unterelbe zustandekam. Alle Versuche, die sinnlose politische Landkarte nach der wirtschaftlichen Vernunft zu ändern, waren erfolglos. Jetzt scheint dieser noch viel dringlicher gewordene Wunsch überhaupt nicht mehr erfüllbar. Auch ohne die Zerstörungen in beiden Städten bedeutet der Zustand auf die Dauer eine unerträgliche wirtschaftliche Lähmung. Was vor 70 Jahren bei Eröffnung des Hafens über die notwendige Freiheit des Warenverkehrs gesagt wurde, trifft heute noch mehr zu als damals. Das Unglück, im Winkel Nordwestbadens zu liegen mit seltsamen Kompetenzüberschneidungen von Baden, Bayern und Hessen scheint — durch die Zonengrenze verschärft — Mannheims Schicksal zu bleiben.

Von den alten Streitfragen ist kaum noch eine aktuell. Nicht einmal die Hafenkonzurrenz mit Karlsruhe und Straßburg oder das leidige Kapitel der schiffahrtseindlichen Bahntarife ist mehr interessant. Denn vorerst gibt es keine Konkurrenz, weder mit anderen Häfen noch mit der Bahn, weil niemand weiß, was aus der Rheinschiffahrt wird. Erst fünfzehn Prozent des alten Schiffsparks der deutschen Reedereien sind wieder in Betrieb. Außerdem sperrt sich Rotterdam gegen den Verkehr von Rheinschiffen unter deutscher Flagge. Darum ist zunächst wichtig, daß die Rheinschiffahrt überhaupt wieder in Gang kommt. Solange freilich der Hafen nicht genügend Lagermöglichkeiten bietet, bleibt der Hafenverkehr eine offene Wunde. Intakt geblieben sind die Freilagerflächen für Schüttgüter wie Kohle, die hier für 1,25 Millionen Tonnen Platz haben. Dagegen fehlen die ausgedehnten gedeckten Lagerhallen für Stückgüter. Das Hafenamts hat mit Hilfe der Militärregierung schon 15 000 Quadratmeter Lagerraum hergerichtet, 10 v. H. des alten Bestandes.

Kühne Projekte mit weiten Aspekten wie vor drei Generationen stehen vorerst nicht zur Diskussion. Mit ganz simplen Maßnahmen muß die nächstliegende Not gebannt werden. Die Stadtverwaltung allein kann diese Aufgabe nicht erfüllen. Nur der Staat kann hier helfen. Die Hilfe wird eine mehr technische sein, das heißt sie wird die äußeren Verhältnisse des Hafenbetriebs wieder in Ordnung bringen. Ob der Rhein dann seinen Segen dazu gibt, wird von zwei anderen Voraussetzungen abhängen: von der Unternehmungslust und von der politisch-wirtschaftlichen Konstruktion, die der Rhein als europäische Verkehrsachse erhält.

1/2

Acta der Gefängnisverwaltung
 des Kantons Bern
 vom 1. bis 31. März 1904
 in Bern am 1. April 1904
 gehalten