

Friedericke Stakelbeck und Florian Weber

Heidelberg – Mannheim – Ludwigshafen: Stadtentwicklung zwischen Idealstadtmodellen, Leitbildern und historischem Einfluss*

mit 9 Abbildungen und 4 Fotos

1 Einleitung: Stadtentwicklung in Deutschland

Die Betrachtung der Stadtentwicklung in Deutschland aus geographischer Perspektive orientiert sich vielfach an Idealstadtmodellen und Leitbildern. Der Einfluss von Idealmodellen auf die Siedlungsentwicklung bzw. Stadtgründungen ab Römerzeit über Mittelalter bis Renaissance und Barock ist weitreichend und bis heute in den Grundrissen vieler Städte zu erkennen. In der Gründerzeit wird die Stadtentwicklung kleinteiliger: Städte werden erweitert. Zahlreiche planmäßig angelegte Stadtviertel entstehen. Der große Bruch in der Stadtentwicklung sind die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs. In der Nachkriegszeit lenken und gestalten unterschiedliche, teilweise konträre Leitbilder die Stadtentwicklung, die zu kleinteiligen Stadtveränderungen führen.

Die Analyse von Stadtentwicklungen anhand generalisierender Idealstadtmodelle und Leitbilder gestaltet sich schwierig, da Entwicklungen dabei sehr stark entkomplexisiert werden und der besondere lokal-historische Kontext in den Hintergrund rückt.

Ziel dieses Beitrags ist es, Leitbilder und Idealstadtmodelle mit dem lokal-historischen Kontext zu verschneiden sowie Gegensätze, Gemeinsamkeiten und Wechselwirkungen in der Stadtentwicklung am Beispiel der drei Städte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen herauszuarbeiten. Diese werden im Rahmen einer stadtgeographischen Exkursion durch die ausgewählten Städte dargestellt. Die drei Städte bieten sich besonders gut für Exkursionen an, da sie in direkter räumlicher

*) Der vorliegende Beitrag basiert auf einer dreitägigen Exkursion des Instituts für Geographie Erlangen unter der Leitung von Dipl.-Geogr. Friedericke Stakelbeck und Dipl.-Geogr. Florian Weber im April 2010 und versteht sich als exkursionsdidaktischer Beitrag. Zu den Städten Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen wurden Karten erstellt und jeweils Standorte ausgewählt, an denen die Inhalte dieses Beitrags vermittelt werden können.

Nähe zueinander liegen, was vergleichende Studien vereinfacht. Zudem sind sie bezüglich des historischen Kontexts stark miteinander verbunden.

Beginnend mit einem Grobübersicht über zentrale Modelle und Leitbilder der Stadtentwicklung als Rahmen werden die spezifischen und für die Ausarbeitung relevanten Entwicklungen der drei Städte beschrieben und anhand von Exkursionsstandorten verdeutlicht. Diese Entwicklungen werden am Ende kontrastiert und zusammengefasst.

2 Schematischer Überblick über die Stadtentwicklung in Deutschland anhand von Idealstadtmodellen und Leitbildern

Städte sind ständig im Wandel begriffen. Stadtplaner und Architekten versuchen, jeweils gültige Vorstellungen zu verwirklichen, womit Stadt- und Baukörper überprägt werden. Dabei werden Entwicklungen früherer Epochen selten komplett zerstört – diese „Permanenzen einer Stadt“ (BLUM 1994: 3) sind bei genauerem Hinsehen weiterhin erkennbar. Unter anderem Straßengrundrisse und Plätze bleiben vielfach erhalten und beeinflussen städtebauliche Umgestaltungen. Um Einflüsse von Idealstadtmodellen und Leitbildern auf die Entwicklung von Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen besser nachzeichnen zu können, wird im Folgenden ein schematischer Überblick gegeben (dazu Abbildungen 1 und 2).

2.1 Idealstadtmodelle

2.1.1 Die römische Stadt

Von entscheidender Bedeutung für Mitteleuropa sind die ersten Stadtanlagen, die in den römischen Provinzen entstanden. Markant ist das regelmäßige Rechteckmuster der Stadt (Hippodamisches Schema, siehe Abbildung 1). Die Stadt wird durch die beiden Hauptachsen *cardo* (Nord-Süd-Achse) und *decumanus* (Ost-West-Achse), die senkrecht zueinander stehen, in vier Quartiere (*insulae*) geteilt. Die weiteren Straßen verlaufen parallel zu den Hauptachsen, wodurch ein schachbrettartiger Grundriss entsteht. Im Zentrum liegt der zentrale öffentliche Platz, das *forum*. In direkter Umgebung befinden sich öffentliche Gebäude wie Tempel, Theater und Gericht. Amphitheater und Thermen werden meist am Rand der Siedlung oder außerhalb der Befestigungsmauer, die die Stadt umgibt, gebaut.

Nach der Blüte der römischen Städte in Mitteleuropa im 3.-4. Jahrhundert nach Christus zerfallen sie in der Zeit der Völkerwanderung ab Ende des 4. Jahrhunderts nach Eroberungen durch Alemannen und Franken (BLUM 1994: 2f.; FASSMANN 2009: 87; HEINEBERG 2001: 193ff.; HOTZAN 1997: 25; LICHTENBERGER 2002: 16ff.).

2.1.2 Die mittelalterliche Stadt

Nach dem Zerfall der antiken Städte entwickelt sich neues städtisches Leben erst wieder um das 8./9. Jahrhundert. Entscheidend für die neuen Stadtgründungen sind Königshöfe, Bischofssitze, Klöster oder kaufmännische Tätigkeiten, die als Keimzellen für das Städtewachstum fungieren. Durch Privilegien wie das Stadt- und Marktrecht gewinnen die Städte des Mittelalters zunehmend ab dem 11. Jahrhundert an Bedeutung. Besonders zwischen 1200 und 1350 kommt es zu einer Hochphase neuer Stadtgründungen, darunter auch Heidelberg. Neben Burg, Kloster oder Kirche sind der zentral gelegene Marktplatz und eine enge, verwinkelte Gassenstruktur weitere Charakteristika der mittelalterlichen Stadt. Nach außen wird die Stadt durch eine Mauer mit Türmen und Toren abgegrenzt (siehe Abbildung 1). Die Stadt wird zur vom „Umland klar abgegrenzte[n] Einheit“ (BLUM 1994: 4). Die Grundrisse der Städte folgen schematisch zwei Leitprinzipien, wobei selten ein Prinzip allein prägend ist. Auf der einen Seite orientieren sich die Städte am Relief (geomorphes Prinzip). Auf der anderen Seite werden Städte, vor allem ab dem 12. Jahrhundert, planmäßig geometrisch angelegt (geometrisches Prinzip) (BLUM 1994: 4; ENGEL 1993; FASSMANN 2009: 89ff.; HEINEBERG 2001: 196; HIRSCHMANN 2009; LICHTENBERGER 2002: 22ff.).

2.1.3 Die absolutistische Stadt

Mitte des 15. Jahrhunderts geht die Zahl der Stadtgründungen deutlich zurück, was auf Seuchen, Agrarkrisen, den Zerfall der Städtebünde und Kriege zurückzuführen ist (HEINEBERG 2001: 200).

Dennoch gibt es bedeutende Stadtgründungen, wie Städte in Renaissance und Barock belegen. Der Städtebau ab etwa 1520 ist entsprechend der Rückbesinnung auf Werte und Kenntnisse der Antike deutlich theoretischer und naturwissenschaftlicher beeinflusst als im Mittelalter. Neue Befestigungstechniken und geometrische Formen prägen das Erscheinungsbild der Städte. Garnisons- und Festungsstädte lassen die Ideale der Renaissance am deutlichsten sichtbar werden. Die Befestigungsmauer ist sternförmig und ermöglicht durch das Vaubansche System, mit dem Prinzip des flankierenden Schutzes, eine bestmögliche Verteidigung. Der innere Bereich der Stadt ist symmetrisch angelegt: Das Straßennetz folgt einem Rechteckschema oder führt sternförmig auf einen zentralen Platz zu. Idealtyp einer Renaissancestadt in Deutschland ist Mannheim (siehe Abbildung 1) (HEINEBERG 2001: 203; LICHTENBERGER 2002: 30ff.).

In der Folgezeit verschiebt sich die Zielsetzung der Stadt von der Verteidigungs- zur Repräsentationsfunktion. Es entstehen Residenzstädte, die die Macht der Territorialfürsten nach außen repräsentieren: „Offene Systeme, deren Achsen Stadt und Landschaft beherrschen, bestimmen die Planung“ (BLUM 1994: 5). Die

Hauptachsen laufen alle auf ein Zentrum hin, das meist von einem Schloss gebildet wird. Klassische Beispiele für neu entstehende Schlossanlagen sind diejenigen in Versailles (Frankreich) und Karlsruhe. Teile der Idealvorstellungen können aber auch bei Stadtumgestaltungen erreicht werden, wie es bei Mannheim der Fall ist (dazu Kapitel 3.2.2): Dort wird die Zitadelle zugunsten einer neuen Schlossanlage geschleift, das heißt die Zitadelle wird abgerissen und entfernt (BRÄUNCHE/KOCH 2008; HEINEBERG 2001: 202ff.).

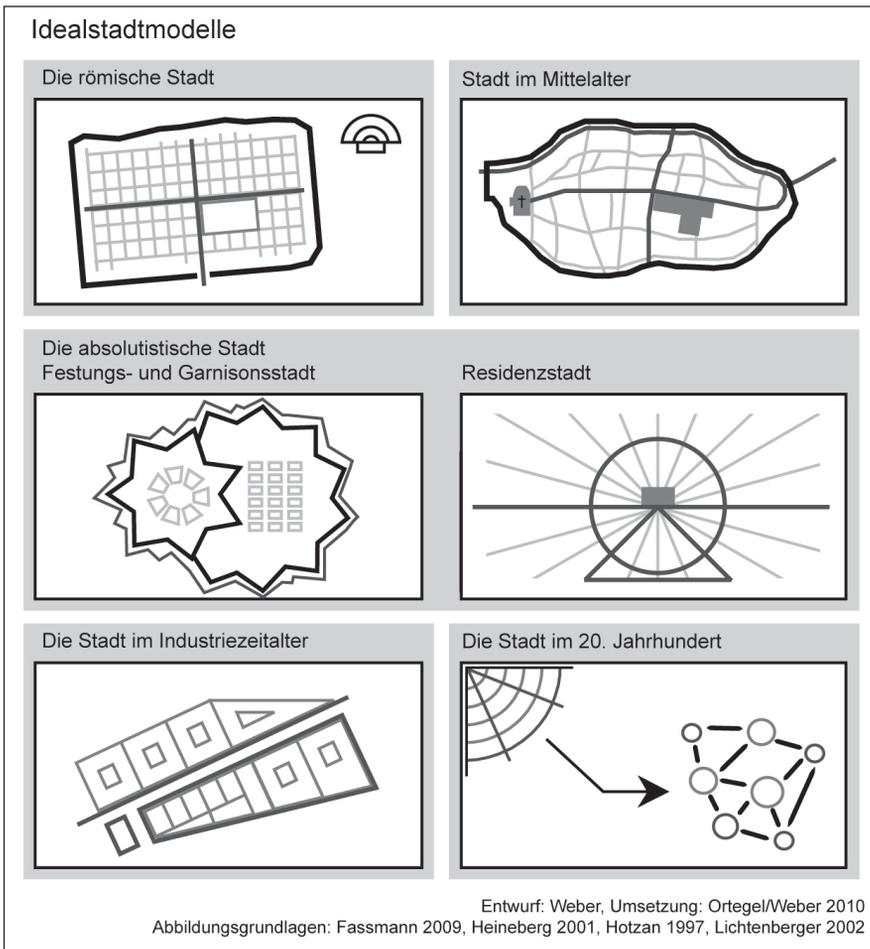


Abb. 1: Idealstadtmodelle im Überblick

2.1.4 Die Stadt im Industriezeitalter

In der Industrialisierung ab dem 19. Jahrhundert setzen weit reichende wirtschaftliche und soziale Veränderungen ein, die auch die Städte nicht unberührt lassen. Zum einen kommt es zur Gründung neuer Industriestädte, zum anderen werden bestehende Städte überprägt und erweitert. Der wachsende Zuzug in die Städte macht den Bau neuer Wohnquartiere erforderlich. Dabei wird vor allem auf den Bau von Mietshäusern (Mietskasernen) in Blockrandbebauung gesetzt (siehe Abbildung 1), um möglichst platzsparend zu bauen. Schlechte sanitäre und hygienische Zustände, Lärm und Lichtmangel prägen die Lebensumstände. Neben Werkskolonien für die Fabrikarbeiter entstehen Villensiedlungen für reiche Bevölkerungsteile. Bezogen auf die Straßenplanung wird die Umgestaltung von Paris unter dem Präfekten Haussmann Ende des 19. Jahrhunderts zum Vorbild für Stadtumgestaltungen in Deutschland. Im Gegensatz zur gewachsenen, verschachtelten Grundrissstruktur mittelalterlicher Städte werden die Stadterweiterungen im Industriezeitalter funktional geplant: Der Grundriss folgt vielfach einem Rechteckschema mit Hauptachsen bzw. breiten Boulevards, was heute deutlich im Stadtbild ablesbar ist (FASSMANN 2009: 96ff.; HEINEBERG 2001: 209ff.; LICHTENBERGER 2002: 41ff.; REULECKE 1985).

2.1.5 Die Stadt im zwanzigsten und einundzwanzigsten Jahrhundert

Auch im 20. und 21. Jahrhundert werden die Städte durch neue Entwicklungen verändert, die allerdings nicht mehr an Stadtneugründungen, sondern auf Quartiersebene ansetzen und Veränderungen innerhalb der bestehenden Strukturen bezwecken. Dabei reichen angestrebte Veränderungen von den Vorstellungen einer Gartenstadt über die Straßenverkehrsanpassung an das Automobil bis hin zur Etablierung von Städtenetzen (dazu u.a. HEINEBERG 2001 und BLOTEVOGEL 2002). Die Hauptleitbilder der Stadtentwicklung im 20. und 21. Jahrhundert werden nun detaillierter erläutert.

2.2 Leitbilder der Stadtentwicklung

War die Stadtentwicklung bei der Neugründung von Städten stark von Idealstadtmodellen beeinflusst, ist spätestens zu Beginn des 20. Jahrhunderts der Begriff von Idealmodellen nicht mehr treffend. Umgestaltungsansprüche können zwar durchaus ganze Städte betreffen, jedoch werden keine Städte ganz neu errichtet. Leitbilder rücken in den Fokus der Stadtentwicklung – zu deuten als Idealmodelle auf großmaßstäblicher Ebene (dazu Abbildung 2). Leitbilder stellen den Hintergrund für Entwürfe und Planungskonzepte dar und erfüllen eine Orientierungsfunktion im Städtebau, indem übergreifende Ziele formuliert werden. Sie sind entscheidend von bestehenden Problemlagen und dem jeweiligen Zeitgeist abhängig (WIEGANDT 2009: 4).

2.2.1 Reformbewegungen um die Jahrhundertwende

Eine zentrale Reformvorstellung stellt das Modell der Gartenstadt von Ebenezer Howard dar. In Reaktion auf die wuchernden Industriestädte mit schlechten Lebensbedingungen und fehlenden Grünflächen strebt Howard die Errichtung von „Gartenstädten“ an, die räumlich und demographisch begrenzt und von Grünanlagen und Gärten durchzogen sein sollen. Die einzelnen Gartenstädte sollen durch Grüngürtel voneinander getrennt werden. Auch wenn kaum Gartenstädte in Reinform errichtet werden, so werden die Prinzipien der geringeren Wohndichte und der Durchgrünung doch leitend für die Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert, so beispielsweise bei der Siedlung Margarethenhöhe in Essen (HEINEBERG 2001: 116ff.; HÜNSELAR 2010).

2.2.2 Zwischenkriegszeit

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts werden weitere Konzepte entwickelt, mit denen Missstände der Industrialisierung beseitigt werden sollen. Vor allem die bestehende Nutzungsmischung von Wohnen und emissionsbelastetem Arbeiten (u.a. in Fabriken) wird als Problem identifiziert und darauf mit der Charta von Athen reagiert. Bei der Charta von Athen handelt es sich um ein Manifest, das 1933 entwickelt und 1941 von Le Corbusier, einem Architekten und Künstler, zunächst anonym veröffentlicht wird. Die zentrale Forderung ist die Trennung von städtischen Nutzungsflächen nach Wohnen, Arbeiten, Erholen und Verkehr. Ziel ist eine geordnete Stadtentwicklung durch klar getrennte Funktionsbereiche (BRUNOTTE/GEBHARDT et al. 2001: 214; HEINEBERG 2001: 122; LICHTENBERGER 2002: 46ff.).

Diese Idee zeigt sich auch in Stern- und Bandstadtkonzepten, die ab den 1920er Jahren entwickelt werden. Mit ihnen wurde versucht, das ungelenkte Stadtwachstum in geordnete Bahnen zu bringen. Ausgehend von einem Zentrum soll die Stadtentwicklung entlang verschiedener Bänder verlaufen, die in den suburbanen Raum führen. Entsprechende Entwicklungsachsen lassen sich in Hamburg erkennen, aber auch in Mainz, wo zwischen Hauptbändern Grünflächen freigehalten werden (ALBERS 1974, 1988).

2.2.3 Die frühe Nachkriegszeit

Der Zweite Weltkrieg stellt aufgrund der starken Zerstörungen der Bausubstanz eine entscheidende Zäsur für die Stadtentwicklung in Deutschland dar und bedingt ein grundsätzliches Nachdenken über den erforderlichen Aufbau der Städte. Sollen Städte an die modernen Vorstellungen angepasst und verändert oder sollen sie im historischen Stil wieder aufgebaut werden? Meist wird an der historischen

Struktur festgehalten. Gründe dafür sind unter anderem die bestehende Bodenordnung, also der private Grundbesitz, die bestehenden unterirdischen Ver- und Entsorgungsleitungen, das vorhandene Straßennetz und der Traditionswillen der Bevölkerung (HEINEBERG 2001: 122). Leitbild der Nachkriegszeit ist die Orientierung am historischen Erbe.

Beeinflusst von der Gartenstadtbewegung und der Charta von Athen setzt sich in der Nachkriegszeit das Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt durch. Hierbei wird bei dem Prinzip der Funktionentrennung angesetzt, was zu großem Flächenverbrauch führt (WIEGANDT 2009: 6f.).

In der Nachkriegszeit setzt zudem die Suburbanisierung ein. Besonderen Einfluss hat das Zweite Wohnungsbauförderungsgesetz von 1956. Dieses verschafft dem Eigenheimbau eine besondere Stellung, womit sich eine zunehmende Siedlungsexpansion im Stadtumland vollzieht (HEINEBERG 2001: 222f.; WIEGANDT 2009: 7).

2.2.4 Städtebauliche Entwicklungen in den 1960er Jahren

Waren die Innenstädte nach dem Krieg vielfach nach historischem Vorbild wieder aufgebaut worden, werden die 1960er Jahre mit der zweiten „Zerstörung“ der Innenstädte in Verbindung gebracht: In der Stadterneuerung werden „Funktionschwächen“, wie schlechte sanitäre Einrichtungen und schlechte Bausubstanz, häufig durch Flächensanierungen beseitigt. Heute entsprechen die damals funktionalen Gebäude nicht mehr aktuellen Vorstellungen und werden einem überkommenen Zeitgeist der 1960er Jahre zugeschrieben.

Als Folge des Leitbilds der gegliederten und aufgelockerten Stadt schreitet in den 1960er Jahren die Suburbanisierung fort, die allerdings zunehmend negativ bewertet wird. Neben der Zersiedelung der Landschaft wird in der Gesellschaft der Verlust an Urbanität beklagt (WIEGANDT 2009: 7). Darauf wird durch ein Gegenmodell, dem Leitbild der Urbanität durch Dichte, reagiert. Um die weitere Siedlungsexpansion zu bremsen, soll die Entwicklung auf Siedlungsschwerpunkte konzentriert werden. Es entstehen hoch verdichtete Großwohnsiedlungen, die zunächst dem Leitbild der Moderne entsprechen. Durch die enormen Größenordnungen, unzureichende Verkehrsanbindung und Infrastruktur sowie schlechte Bausubstanz geraten diese allerdings bereits in den 1980er Jahren in eine Krise und stellen heute vielfach in der Außenwahrnehmung Orte von Kriminalität und Verwahrlosung dar (dazu BRAILICH/GERMES et al. 2008).

Durch die Suburbanisierung und die zunehmende Motorisierung wird es erforderlich, sowohl die inneren Teile der Städte an die zunehmende Verkehrsbelastung anzupassen, als auch die Peripherie mit den Zentren zu verknüpfen. In der Logik der damaligen Zeit erscheint es notwendig, dem motorisierten Individualverkehr mehr Platz einzuräumen. Es setzt sich das Leitbild der autogerechten Stadt durch (WIEGANDT 2009: 7f.).

2.2.5 Städtebauliche Entwicklungen in den 1970er Jahren

In den 1970er Jahren kommt es zu einem erneuten Umdenken in der Stadtentwicklung. Eine neue Wertschätzung der historischen Bausubstanz setzt sich durch. Ziel ist es nun wieder, historische Stadtstrukturen zu erhalten. Besonderen Einfluss darauf haben das 1971 erlassene Städtebauförderungsgesetz, das Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen unterstützt, und das Europäische Denkmalschutzjahr von 1975. Im Sinne des Denkmalschutzes werden Gebäude objektsaniert, d.h. stark zugebaute Innenhöfe von Gebäudeblöcken werden blockentkernt, Gebäudeteile werden entfernt und beispielsweise Grünflächen und Spielplätze angelegt. Die erhaltende Stadterneuerung wird zum neuen Leitbild (HEINEBERG 2001: 126, 232f.; WIEGANDT 2009: 9).

Neben diesem neuen Fokus auf innerstädtische Baubestandentwicklung ist weiterhin das Problem der Verkehrsentwicklung drängend. Das Leitbild der autogerechten Stadt wird zum Leitbild der massenverkehrsgerechten Stadt weiterentwickelt (HEINEBERG 2001: 125).

2.2.6 Städtebauliche Entwicklungen in den 1980er und 1990er Jahren

In den 1980er Jahren wird dem Umweltschutz mehr Bedeutung beigemessen. Es entstehen Maßnahmen zu Renaturierungen oder autofreien Zonen. Diese treten allerdings eher vereinzelt auf. Der ökologische Städtebau verfestigt sich nicht zu einem zentralen Leitbild.

Mit Beginn der 1990er Jahre kommt wieder ein umfassendes Leitbild zum Tragen, das bis heute kaum an Bedeutung verloren hat: Das Leitbild der nachhaltigen Stadt. Um auf Siedlungsdispersion, Entmischung und Verkehrswachstum zu reagieren, werden drei Haupthandlungsfelder festgelegt: Ziel der Dichte im Städtebau ist es, kompaktere, aber dennoch hochwertige Siedlungen zu schaffen, um einem weiteren Flächenwachstum entgegen zu wirken (Leitbild der kompakten Stadt). Mit dem Ideal der Nutzungsmischung wird ein Nebeneinander von Wohnen, Leben, Arbeiten und Sich-Versorgen angestrebt (Leitbild der Stadt der kurzen Wege) – somit das Gegenteil der Charta von Athen. Aus den ersten beiden Handlungsfeldern leitet sich das dritte ab: Das der Polyzentralität bzw. der dezentralen Konzentration. Es soll zur Bildung von Siedlungsschwerpunkten kommen, sodass der Verkehr verringert und die Zersiedelung eingedämmt wird (vgl. BERGMANN/WIEGANDT 1996; GATZWEILER 2001: 4ff.; HEINEBERG 2001: 127ff.).

Daneben wird auf die Revitalisierung der Innenstädte gesetzt. Der Bau von Shopping Centern auf der Grünen Wiese und die Abwanderung von Bewohnern in den suburbanen Raum stellen Probleme dar, auf die die Städte reagieren müssen (u.a. GÜTTLER 1994).

Zudem entstehen seit den 1990er Jahren in vielen Städten Großprojekte, die erneut eine weit reichende Dimension in Bezug auf Stadtumgestaltungen annehmen. Im innerstädtischen Bereich wird dies möglich, da Brach- und Umstrukturie-

rungsflächen, also nicht mehr genutzte Industrie-, Hafen-, Bahn- oder militärische Flächen, frei werden und einer neuen Nutzung zugeführt werden können. Hier besteht also das Potential, Stadtquartiere neu anzulegen und zu gestalten (HEINEBERG 2001: 238ff.). Beispiele für Großvorhaben sind die HafenCity in Hamburg (dazu *HafenCity Hamburg GmbH* 2010) und Projekte wie die Bahnstadt in Heidelberg oder Mannheim 21, die noch genauer erläutert werden.

2.2.7 Städtebauliche Entwicklungen in den 2000er Jahren

Neben den Großprojekten, die auch zu Beginn der 2000er Jahre eine wichtige Rolle spielten, wird die Vernetzung von Städten untereinander immer bedeutender, was auf die Globalisierung und den wachsenden Städtewettbewerb, aber auch auf die Finanzkrise zurückgeführt wird (WIEGANDT 2009: 11). Um diesem Wettbewerb besser begegnen zu können, schließen sich Städte zunehmend in Kooperationen

Leitbilder und Charakteristika der Stadtentwicklung in Westdeutschland	
um 1900	Gartenstadtbewegung (Howard 1898/1902)
Zwischenkriegszeit	Funktionalismus im Städtebau/Charta von Athen (1933/1941) Stern- und Bandstadtkonzepte
frühe Nachkriegszeit	Orientierung am historischen Erbe gegliederte und aufgelockerte Stadt, Beginn der Suburbanisierung
1960er Jahre	Stadterneuerung durch Flächensanierungen autogerechte Stadt (Reichow 1959)
1970er Jahre	erhaltende Stadterneuerung/behutsamer Stadtumbau (1971 Städtebauförderung, 1975 Europ. Denkmalschutzjahr) Objektsanierungen und Blockentkernungen
1980er Jahre	ökologischer Städtebau
1990er Jahre	Revitalisierung der Innenstädte Realisierung von Großprojekten nachhaltige Stadt (Agenda 21 und Lokale Agenda 21)
2000er Jahre	Städtenetze, regionale Kooperation, Metropolregionen Stadtumbau West und Ost, Soziale Stadt

Quelle: Heineberg 2001: 125, verändert
Entwurf: Weber 2010, Umsetzung: Ortegel 2010

Abb. 2: Schematische Übersicht über Leitbilder der Stadtentwicklung in Deutschland

zusammen (HEINEBERG 2001: 78ff.). Von besonderer Bedeutung sind seit Ende der 1990er Jahre auch die ausgewiesenen Metropolregionen in Deutschland, die eine Schlüsselrolle für soziale, gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklungen einnehmen sollen – wie die Metropolregion Rhein-Neckar (BLOTEVOGEL 2002; HEINEBERG 2001: 67).

Darüber hinaus sind aktuelle Vorhaben durch Maßnahmen zur Bekämpfung demographischer, baulicher und sozialer Probleme geprägt. Mit der Schaffung des Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die Soziale Stadt“ werden seit 1999 Stadtquartiere gefördert, in denen es zu einer Akkumulation sozialer und baulicher Problemlagen gekommen ist und die durch Abwanderung einkommensstärkerer und den Zuzug einkommenschwächerer Bevölkerungsgruppen gekennzeichnet sind (u.a. ENGLER/MEIER 2009; GÖDDECKE-STELLMANN/KOCKS 2007).

Daneben wird seit 2001 bzw. 2004 mit den Stadtumbauprogrammen Stadtumbau Ost und Stadtumbau West auf demographische und strukturelle Entwicklungen reagiert. Lösungsansätze sind mitunter Revitalisierungsmaßnahmen für die Innenstädte und von Brachflächen und der Rückbau von ungenutztem Wohnraum – besonders von Großwohnsiedlungen in Ostdeutschland (*Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung e. V.* 2010; *Begleitforschung Stadtumbau West* 2010).

Vor allem bei den letztgenannten Maßnahmen ist es erforderlich, den jeweiligen lokalen Kontext zu berücksichtigen. Allumfassende Leitbilder greifen nicht mehr. Ziel ist es, spezifische Ansätze für bestimmte Problemstellungen mit verschiedenen Akteuren zu entwickeln, wie WIEGANDT (2009: 12) betont.

Nach diesem schematischen Überblick über Idealstadtmodelle und Leitbilder der Stadtentwicklung in Deutschland, wird im Folgenden die Entwicklung der drei Städte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen beschrieben, wobei jeweils unterschiedliche Modellvorstellungen und Zielvorgaben aus stadtgeographischer Perspektive im Vordergrund stehen.

3 Städtebauliche Entwicklung von Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen

3.1 Heidelberg: Mittelalterliches Gassenflair und ambitionierte Großprojekte

3.1.1 Heidelberger Stadtgeschichte: Von den Anfängen bis zum Bedeutungsverlust im Barock

Heidelbergs Stadtentwicklung setzte bereits im Mittelalter ein. Heidelberg wurde 1196 erstmals urkundlich und 1229 als Stadt – „civitas“ – erwähnt (SCHEUERBRANDT 1996a) (Standort 1 in Abbildung 3 für einen Überblick über die Stadt). In den folgenden Jahren wurde das frühe Heidelberg planmäßig und rechtwinklig – im Sinne

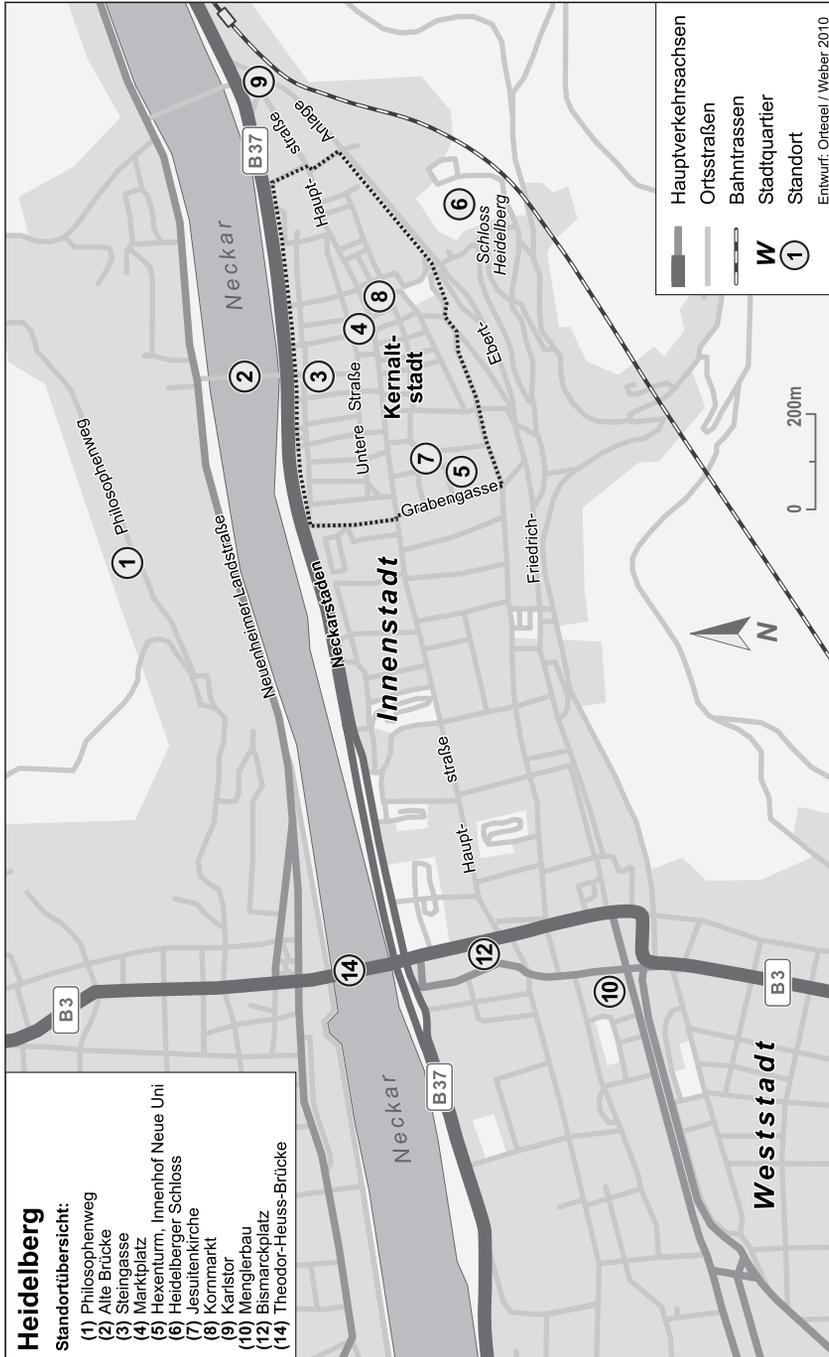


Abb. 3: Kernaltstadt und Innenstadtbereich Heidelberg

einer mittelalterlichen Stadt (Gründungsstadt älteren Typs) angelegt (CSER 2007: 17; HEINEBERG 2001: 195ff.). Für Heidelberg besonders bedeutsam war die hölzerne Neckarbrücke (an der Stelle der heutigen Karl-Theodor-Brücke/Alten Brücke, Standort 2), die sechs Jahrhunderte lang den einzigen Übergang über den Neckar darstellte und damit von entscheidender Bedeutung für den Handelsverkehr war. Damit ist die Brücke neben Burg und Stadtmauer ein weiteres Machtsymbol dieser mittelalterlichen Stadt. Von der Alten Brücke führt die Steingasse (Standort 3) zum zentral gelegenen Marktplatz (Standort 4), über den die zwei wichtigen Straßen Hauptstraße und Untere Straße verlaufen. Ausgehend von den beiden (ehemaligen) Hauptstraßen teilen Querstraßen die Stadt in regelmäßige Viertelstrukturen. Bis heute lässt sich im Grundriss die historische Kernaltstadt (Abbildung 3) anhand der Parzellenstruktur erkennen. Viele Straßennamen, wie Fischmarkt oder Heugasse, lassen auf ehemalige Gewerbe in der Kernaltstadt schließen (CSER 2007; PRÜCKNER 1996; RIEDL 1996; SCHEUERBRANDT 1996b). Die Mauer ist heute, bis auf den Hexenturm im Innenhof der neuen Universität (Standort 5), aus dem Stadtbild verschwunden (RIEDL 1996: 110). Straßennamen, wie zum Beispiel Grabengasse, lassen auf den ehemaligen Verlauf der Stadtmauer schließen.

Nachdem Heidelberg bereits im 12. und 13. Jahrhundert zum Zentrum der kurfürstlichen Herrschaft geworden war, setzte sich im 14. Jahrhundert mit der Aufgabe der Reichsherrschaft die Stadt als Residenzstadt der Kurfürsten durch (CSER 2007; GENSICHEN 1996; SCHEUERBRANDT 1996b). Zu Beginn des 15. Jahrhunderts wurde die Kernaltstadt im Zuge des politischen Bedeutungsgewinns planmäßig erweitert (siehe Abbildung 4) und damit das Stadtgebiet nahezu verdoppelt. Diese Erweiterung lässt sich in vier Phasen einteilen:

1. Erweiterung der westlichen Vorstadt bis zum Bismarckplatz, erkennbar an der im Vergleich zur Kernaltstadt lockeren Bebauung.
2. Erweiterung der östlichen Vorstadt bis zum heutigen Karlstor.
3. Erweiterung südlich der Kernaltstadt bis zum Schloss.
4. Ausbau der Burg (Standort 6) zum Schloss, dem Wohnsitz der Kurfürsten (Foto 1) (CSER 2007; GENSICHEN 1996; SCHEUERBRANDT 1996b).

Im 16. Jahrhundert entstand eine Vielzahl von Renaissancebauten, die bis auf das Hotel Ritter (Nähe Marktplatz) im Dreißigjährigem Krieg (1618-1648) sowie dem Pfälzischen Erbfolgekrieg (1689-1693) vernichtet wurden. Die Stadtbefestigung und das Schloss wurden 1693 zerstört.

Da Heidelberg in der Folgezeit als barocke Stadt auf dem mittelalterlichen Grundriss wieder aufgebaut wurde und so das mittelalterliche Gassenflair konserviert blieb, gilt sie auch heute noch als typisch mittelalterliche Stadt. Es wird vereinfacht von klaren Permanenzen (BLUM 1994: 3) im Stadtbild ausgegangen. Wird allerdings der Kupferstich von Merian (Abbildung 5) mit dem aktuellen Aufriss der Gebäude verglichen (sehr gut sichtbar an den Standorten 1 und 2), dann fällt auf, dass viele der heutigen barocken Gebäude traufständig (die Dachseite ist zur Straße hin orientiert) und nicht mehr giebelständig gebaut sind (CSER 2007; GENSICHEN 1996; RIEDL 1996; SCHEUERBRANDT 1996b).

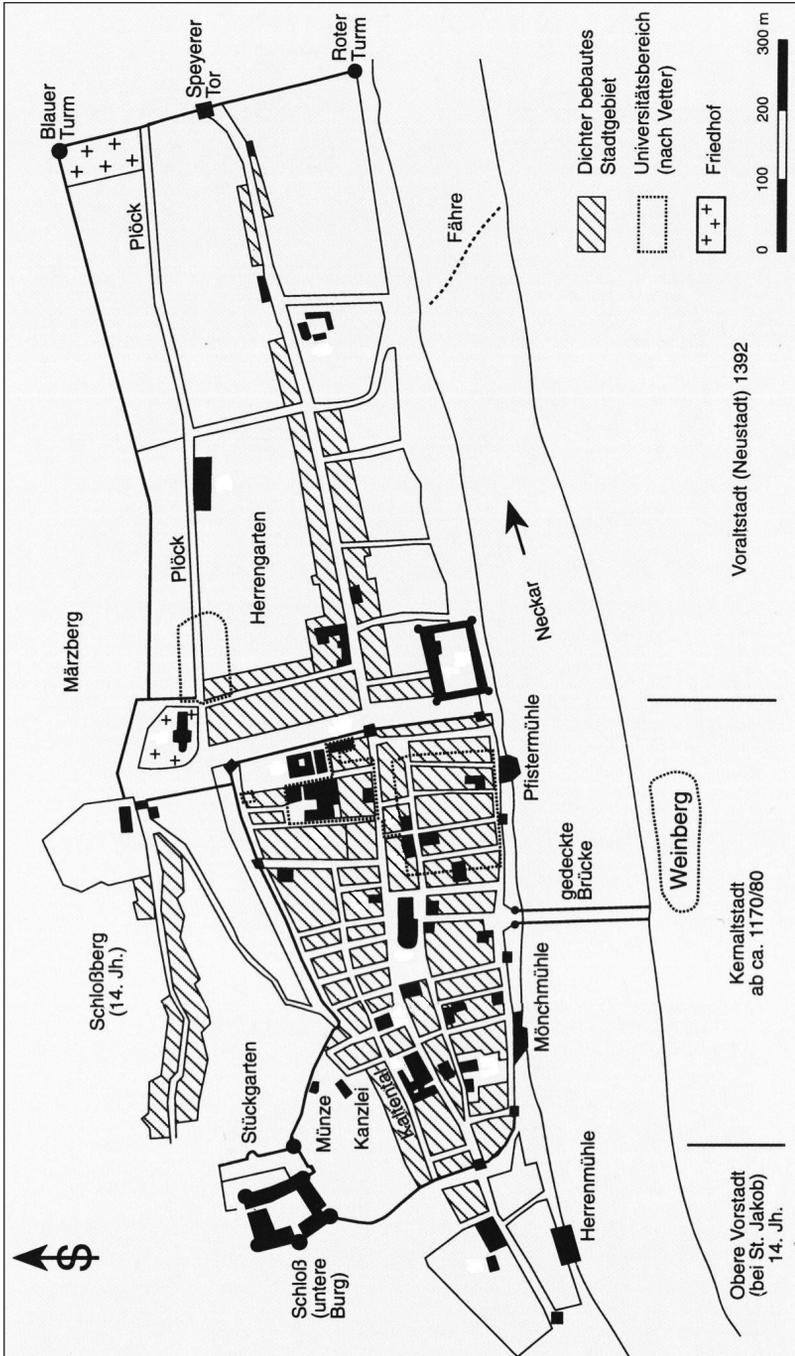


Abb. 4: Mittelalterliche Stadterweiterungen: Grundrissentwicklung in Heidelberg bis zum 16. Jahrhundert (Quelle: SCHEUERBRANDT 1996b: 50, verändert)



Abb. 5: Heidelberg im Kupferstich Merians aus dem Jahr 1620
(Quelle: MITTLER 1996: Anhang)



Foto 1: Blick auf die Altstadt (Aufnahme: Friederike Albert 2010)

Ab 1698 wurden durch die Kurfürsten im Südwesten der Heidelberger Kernaltstadt Jesuiten angesiedelt. Es entstand ein Jesuitenviertel mit großen Palais und der Jesuitenkirche (Standort 7). Typisch ist eine weitläufige und lockere Bebauung mit Gebäuden im Barockstil. Auch die Marien- und Madonnenstatuen an den Häusern erinnern an die Rekatholisierung der Stadt durch die Jesuiten (Standort 8: Brunnen am Kornmarkt) (CSER 2007; RIEDL 1996).

Da das Heidelberger Schloss nach dessen Zerstörung unbewohnbar war und zudem nicht mehr dem Zeitgeschmack bzw. dem Idealmodell des Barock mit weiten Flächen und Parkanlagen in der Ebene entsprach, verlagerte Kurfürst Karl Theodor zu Beginn des 18. Jahrhunderts seine Residenz nach Mannheim (Details siehe Kapitel 3.2.2). Damit verlor Heidelberg seine Stellung als politisches Machtzentrum und litt ökonomisch unter der Verlagerung des Hofstaates. „Symbol“ für den Niedergang Heidelbergs ist das Karlstor (Standort 9). Es sollte einen triumphalen Stadteingang bilden und wurde zu Ehren des Kurfürsten im klassizistischen Stil erbaut. Damit versuchten die Bürger den Kurfürsten von Mannheim nach Heidelberg zurückzuholen – ohne Erfolg (LOOSE 1992; RIEDL 1996: 119; SCHADT 2006: 10f.).

3.1.2 Die Weststadt als Beispiel für die Gründerzeit in Heidelberg

Nach Stadterweiterungen in Renaissance und Barock kam es mit der Anlage der Weststadt zu einer heute noch deutlich im Stadtgrundriss erkennbaren Stadter-

weiterung der Gründerzeit (Abbildung 6) (HEINEBERG 2001: 209ff.). Dieser Stadtteil entstand in der Industrialisierung ab 1875 und schließt sich südlich an den Eisenbahnverlauf und den alten Hauptbahnhof an (heutiger Standort des Menglerbaus, Standort 10).

Die Wohnbevölkerung der Weststadt unterlag im Laufe der Zeit einem gewissen Wandel. Anfangs galt die Weststadt als Viertel des gehobenen Bürgertums mit großen Villen und Gärten, mit gleichzeitiger Blockrandbebauung als Wohnraum für Arbeiter. Anfang der 1920er Jahre verlor die Weststadt als Wohnstandort an Attraktivität für die gehobenen Schichten, was an der städtischen Randlage und der baulichen Verdichtung lag (*Stadtteilverein Heidelberg West* 1982). Heute gilt die Weststadt wieder als eine der attraktivsten Wohnlagen in Heidelberg – ein Gentrificationprozess (dazu beispielsweise BLASIUS/DANGSCHAT 1990) lässt sich nachzeichnen, indem ärmere Bevölkerungsgruppen verdrängt werden und einkommensstärkere zuziehen. Bis heute ist der Stadtteil aber weiterhin auch stark studentisch geprägt (Standort 11 in Abbildung 6).

3.1.3 Flächen- und Objektsanierung am Bismarckplatz

Im Zweiten Weltkrieg war Heidelberg kaum zerstört worden, was damit zusammen hängen könnte, dass die Stadt strategisch wenig bedeutsam war und vor allem wohl von den Amerikanern als Hauptquartier nach dem Sieg über das Dritte Reich vorgesehen war (HAAS 1996: 502).

Ist die Stadt damit Kriegszerstörungen „entkommen“, so ist sie allerdings nicht vollständig den Eingriffen im Zuge von Flächensanierungen in der Nachkriegszeit entgangen. Ein Beispiel für ein Nebeneinander von Flächen- und Objektsanierungen stellt der Bismarckplatz dar (Standort 12 in Abbildungen 3 und 6), der im Zuge des Baus der Theodor-Heuss-Brücke 1878 angelegt wurde und an dem Fabrikgebäude errichtet wurden. Die Flächensanierung der 1960er Jahre ignorierte hier in Teilen die alte Bausubstanz, wie an den Neubauten der heutigen Kaufhäuser Kaufhof und Woolworth deutlich wird. Andere Gebäude, die an den Bismarckplatz grenzen, wurden später im Rahmen der Objektsanierung modernisiert (HAAS 1996). So ist das Darmstädterhof-Centrum ein Beispiel für die Objektsanierung einer alten Essigfabrik. Auf diese Weise sollte sie im Sinne des alten Stadtbildes im Eingangsbereich der Innenstadt erhalten bleiben.

Insgesamt ist auffällig, dass das Leitbild der Stadterneuerung durch Flächensanierungen weit weniger zum Tragen kam als in vielen anderen Städten. Hier dominieren Objektsanierungen. Diese „Sanierungsmentalität“ kann unter anderem an der stark touristischen Ausrichtung der Stadt liegen, die ihr Image als historische (mittelalterliche) Stadt transportieren möchte.

Ein anderes Leitbild, das auf die Stadtentwicklung Heidelbergs einwirkte, ist das der „autogerechten Stadt“ – entsprechende Infrastruktur ist am Bismarckplatz und den Neckarstaden zu sehen.

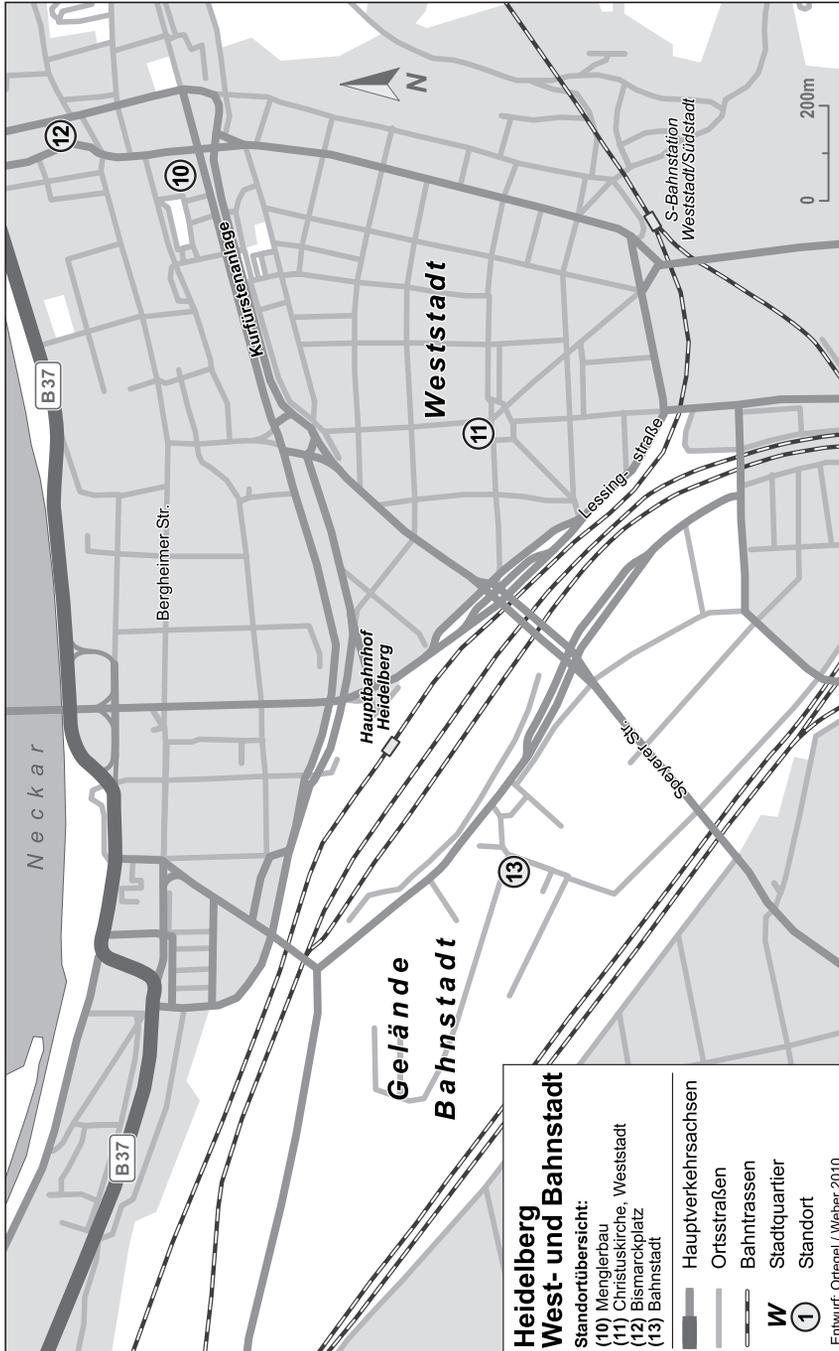


Abb. 6: Weststadt und Bahnstadt in Heidelberg

3.1.4 Heidelberg im neuen Jahrtausend: Die Bahnstadt und die Umgestaltung der Neckarstaden

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts werden in Heidelberg zwei markante Großprojekte umgesetzt beziehungsweise sind in Planung.

Die Bahnstadt: Neues Wohnen auf alten Gleisen

Auf der Bahnbrache des ehemaligen Rangier- und Güterbahnhofs westlich des Hauptbahnhofs wird ein neuer Stadtteil, die Bahnstadt, angelegt (Standort 13 in Abbildung 6). Brachflächen wie diese bieten städtebauliche Vorteile, aber auch Probleme bei deren Erschließung. Vorteilhaft ist, dass sie meist innenstadtnah liegen und an bestehende Strukturen angebunden werden können. Sie bieten gute Voraussetzungen für Nutzungsmischung und tragen zur Deckung der Nachfrage nach Wohnraum und Arbeitsplätzen bei. Probleme zeigen sich bei der Flächenverfügbarkeit (die Flächen müssen im Eigentum des Entwicklers sein), in strukturellen Gegebenheiten (beispielsweise Altlastenbeseitigung) und der Gemengelage, wenn emissionsbelastende Industrie neben Wohnen angesiedelt würde (BECKMANN/TINTEMANN 2004; WIEGANDT 1997).

Auf der Bahnbrache der Heidelberger Bahnstadt entsteht momentan ein 116 Hektar großes Wohn- und Gewerbegebiet. Dabei soll Wohnraum für 5000 Einwohner sowie 7000 Arbeitsplätze durch die Ansiedlung von Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben geschaffen werden. Entsprechend dem Leitbild der nachhaltigen Stadt soll ein durchmischter Stadtteil mit kurzen Wegen und guter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr entstehen. Eine Ansiedlung von Forschungseinrichtungen ist ebenfalls vorgesehen (EGH Entwicklungsgesellschaft Heidelberg 2010).

„Stadt an den Fluss“: Aufwertung der Neckarstaden

Derzeit wird in Heidelberg ein weiteres städtebauliches Großprojekt diskutiert, bei dem es um die Umgestaltung der Neckarstaden geht. Ausgangspunkt ist die hohe Verkehrsbelastung durch die Bundesstraße B 37 entlang des Neckars.

Bis vor etwa 150 Jahren war das städtische Leben in Heidelberg stark mit dem Neckar verbunden. Als in den 1920er Jahren die Altstadtumgehung gebaut wurde, entwickelte sich die Uferstraße zu einer der Hauptverkehrsachsen zwischen dem Ballungsraum Rhein-Neckar und dem Odenwald. Durch das starke Verkehrswachstum seit den 1950er Jahren und dem Ziel, Städte möglichst autogerecht zu entwickeln, vollzog sich eine Abwendung der Stadt vom Fluss (*Stadtplanungsamt Heidelberg* 2010).

Heute sind der Neckar und die Altstadt trotz unmittelbarer Nähe stark voneinander getrennt (Standort 14 in Abbildung 3, gut sichtbar auch am Standort 2). Zwar mag der Blick vom Philosophenweg auf die Altstadt das weltberühmte Postkartenmotiv und Stadtimage bestätigen, aber aus der Nähe betrachtet zeigt sich am Neckarufer ein hoch belasteter und gestalterisch vernachlässigter Raum

(WÜRZNER 2009). Planungen des Projektes „Stadt an den Fluss“ sehen vor, das Neckarufer zwischen Bismarckplatz und Karlstor zu untertunneln, damit vom Durchgangsverkehr zu entlasten und als Fußgängerzone zu entwickeln. So könne eine erneute Vernetzung der beiden Räume Innenstadt und Promenade erreicht werden (WÜRZNER 2009; *Stadtplanungsamt Heidelberg* 2010). Das Projekt wird seitens der Heidelberger Bevölkerung positiv aufgenommen. Zur Umsetzung müssen nun die notwendigen finanziellen Mittel durch EU- und Bundesbeteiligungen eingeworben werden (KRUG 2010).

3.2 Mannheim: Die Quadratestadt

3.2.1 Die kurfürstliche Stadtgründung und die Entstehung der Garnisonsstadt

Die Stadt Mannheim ist gegenüber Heidelberg deutlich jünger. Zwar wurde Mannheim erstmals 766 erwähnt (*Stadt Mannheim* 2010b), allerdings blieb die Stadt im Mittelalter ein unbedeutendes Dorf. Politische Bedeutung erhielt Mannheim erst im 17. Jahrhundert, als sich Kurfürst Friedrich IV. entschied, eine Festungs- und Handelsstadt an der Neckarmündung in den Rhein zu errichten. 1607 erhielt Mannheim die Stadtprivilegien (HEINEBERG 2001: 203; LOOSE 1992: 13). Orientierung bei der Planung gab die Idealstadt der Renaissance, das heißt geometrisch-symmetrische Formen prägen den Grundriss (SCHADT 2006: 9). Im Vordergrund der Stadtgründung stand die Wehrhaftigkeit der Stadt mit dem Bau einer stark befestigten Zitadelle und rautenförmigen Baublöcken im Inneren der Anlage (siehe Abbildung 1). An die Zitadelle schloss sich die Bürgerstadt mit einem schachbrettartigen Grundriss an, die ebenfalls stark mit einem Bastionssystem befestigt wurde. Mannheim wird zum Idealtyp eines Zitadellenkopfschemas.

Unter Friedrich IV. zeichneten sich bereits konfessionelle Spannungen ab, die später zum Dreißigjährigen Krieg führten. Nach Ende des Krieges begann ein erneuter Aufstieg Mannheims unter Kurfürst Karl Ludwig. Doch auch dieser Aufstieg wurde unterbrochen – in diesem Fall durch den Pfälzischen Erbfolgekrieg (1688-1697), bei dem die Stadt erneut stark zerstört wurde (LOOSE 1992: 13ff.; SCHULZE 1983).

3.2.2 Mannheims Umgestaltung zur Residenzstadt

Da Heidelberg nicht den Anforderungen an eine barocke Schlossanlage gerecht werden konnte, wurde die Residenz der Kurfürsten zu Beginn des 18. Jahrhunderts nach Mannheim verlagert, womit Mannheim zum politischen Zentrum der Kurpfalz wurde. Dort bestand zwar eine Stadt mit festem Grundriss, doch eine Umgestaltung nach damaligen Idealen war möglich. So wurde die Zitadelle, die im Krieg stark zerstört worden war, nicht wieder aufgebaut, sondern geschleift. Der Bereich der Zitadelle wurde mit der Bürgerstadt vereinigt und an dieser Stelle

zwischen 1720 und 1760 eine barocke Schlossanlage errichtet (Standort 1 in Abbildung 7). Obwohl die Hauptachsen nicht strahlenförmig auf das Schloss zulaufen, ist es von allen Hauptachsen durch seine Ausmaße aus sichtbar, womit die Macht des Kurfürsten auch symbolisch verdeutlicht wird (HEINEBERG 2001: 204; LOOSE 1992: 17; SCHADT 2006: 10).

Als 1777 die bayerischen Wittelsbacher ausstarben, erbte Kurfürst Karl Theodor Bayern und verlagerte seine Residenz nach München, womit die Glanzphase der Stadt Mannheim endet (SCHADT 2006: 10f.).

3.2.3 Besondere Einflüsse von Leitbildern und historischen Wegmarken auf das Stadtbild

Neben dem politischen Bedeutungsverlust im Übergang zum 19. Jahrhundert kam es zu deutlichen stadtgeographischen Veränderungen. 1799 wurde die Befestigungsanlage geschleift (LOOSE 1992: 18). Entscheidenden Einfluss auf die Stadtmorphologie hatte auch die Industrialisierung, in der Mannheim zur Handels- und Industriestadt aufstieg. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die Unterversorgung mit Wohnraum immer offensichtlicher und als Problem drängender, so dass 1865 mit einer Stadterweiterung begonnen wurde. Die Ringstraße wurde angelegt und die Straßen der Innenstadt mit dem Ring verbunden (LOOSE 1992: 19). Zwar ist heute die ehemalige Befestigungsanlage nicht mehr physisch-materiell im Stadtbild erkennbar, aber Rückschlüsse auf diese lassen sich immer noch am aktuellen Stadtgrundriss ziehen: Der Verlauf ist an der Lage der ehemals alleeartigen Ringstraße erkennbar, den heutigen Bundesstraßen B37 und B38 (Standort 2), die einer vierspurigen Bundesstraße gewichen sind.

Besonders nach der Reichsgründung 1871 kam es zu einem verstärkten industriellen Boom der Stadt, der sich in der Erweiterung der Hafenanlage sowie in Stadterweiterungen niederschlug. Ein Beispiel für gründerzeitliche Stadtquartiere ist der Mannheimer Jungbusch, der ab 1879 für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen entstand (zur Lage des Jungbuschs s. Abbildung 7) (*Stadt Mannheim* 2010b).

Eine entscheidende Zäsur in der Stadtentwicklung stellt der Zweite Weltkrieg dar. Etwa die Hälfte der Stadt wurde vollständig zerstört. Von den verbliebenen Wohnungen waren weitere 60 Prozent unbewohnbar (LOOSE 1992: 20; SCHADT 2006: 14). Nach dem Krieg strömten allerdings schnell erneut Bewohner in die Stadt. Die Wohnungsnot bewirkte, dass über die Schaffung neuen Wohnraums diskutiert wurde – und dabei auch, ob das stark zerstörte Schloss nicht neuem Wohnraum zu weichen hatte. Hier bewirkte allerdings der Traditionswille eine Orientierung am historischen Erbe, sodass das Schloss wieder aufgebaut wurde und bis heute eines der Wahrzeichen der Stadt blieb. Ebenso zeugt der Wasserturm (Standort 3) vom Traditionswillen der Bevölkerung, der trotz Umgestaltungsplänen in seinem historischen Zustand wieder errichtet wurde (GORMSEN/HAHN 1992: 87).

Ein Blick auf den Stadtgrundriss zeigt, dass am Schachbrettgrundriss und dem Verlauf der Ringstraße festgehalten wurde. Der in der Renaissance angelegte



Abb. 7: Quadratstadt Mannheim

Straßengrundriss wird also beibehalten – eine Permanenz in der Stadt. In der Nähe des Schlosses wurde allerdings kaum historische Bausubstanz wieder aufgebaut. Nur das Palais Bretzenheim (Quadrat A2, Standort 4) erinnert noch an die Bauweise im Barock. Die Gebäude gegenüber dem Schloss sind im schlichten Stil der Nachkriegszeit erbaut.

Auch in Mannheim lässt sich in der Nachkriegszeit der Wandel verschiedener Leitbilder beobachten. Das Wachstum der Stadt ins Stadtumland und die einsetzende Suburbanisierung machten eine autogerechte Anbindung notwendig. In Reaktion auf den hohen Flächenverbrauch wurde versucht, durch Verdichtungsprozesse entsprechend dem Leitbild Urbanität durch Dichte entgegenzuwirken. Im Mannheimer Osten entstand beispielsweise in den 1960er Jahren die Großwohnsiedlung Mannheim Vogelstang.

Während die Ringstraße autogerecht umgestaltet wurde, setzten sich die Pläne, auch die Breite Straße autoverkehrsgerecht auszubauen, nicht durch. Hier entschied man sich Mitte der 1970er Jahre, Fußgängerzonen anzulegen (beispielsweise Standort 5) (Planken 1974, Breite Straße 1976) (GORMSEN/HAHN 1992: 87).

Weitere Wandlungsprozesse lassen sich heute noch sehr deutlich um den Marktplatz (Standort 5) herum beobachten. Während die Gebäude direkt am Marktplatz und in den Quadraten östlich des Marktplatzes saniert und blockentkernt wurden, sind noch einige Quadrate nordwestlich bisher kaum entkernt worden. Die Bausubstanz entspricht nicht den Anforderungen an modernes Wohnen. Typisch sind kleine, zugebaute Innenhöfe mit versiegelten Flächen. Der Bereich älteren Baubestands, der noch nicht aufgewertet wurde, ist besonders durch günstige Mieten für Bevölkerungsgruppen mit geringerem Einkommen attraktiv. In diesem Bereich (schön sichtbar in den Quadraten G2-G3-H2-H3) wohnen viele Personen mit Migrationshintergrund, vor allem türkische und türkischstämmige Mitbürger (SCHADT 2006: 15). Dies wird auch im Stadtbild sichtbar: Viele Geschäfte tragen türkische Schriftzüge und bieten türkische Waren und Dienstleistungen an. Es hat sich mit dem *immigrant / ethnic business* ein Nischenbereich für Immigranten herausgebildet (dazu PÜTZ 2003).

Noch einmal in den 1970er Jahren ansetzend, lässt sich in Mannheim ein weiterer stadtgeographischer Prozess nachzeichnen, der sich in die Leitbilder der Stadtentwicklung einpasst: In den 1970er Jahren wurde das Bauen in Mannheim stark durch die Bundesgartenschau beeinflusst, die 1975 im Herzogenried- und Luisenpark (Standort 6) stattfand. So wurde ein Grünordnungsplan für das gesamte Stadtgebiet erarbeitet, der Grünzüge von künftiger Bebauung freihält. Damit kommen stadtökologische Elemente in Mannheim also früher als in anderen Städten zum Tragen. Das Leitbild der ökologischen Stadt, das eher mit den 1980er Jahren in Verbindung gebracht wird, wird in Mannheim durch die Bundesgartenschau bereits früher zum Thema (GORMSEN/HAHN 1992: 89).

Auswirkungen auf die Stadtgestalt hat auch die Städtebauförderung, die 1971 für bauliche Aufwertungsmaßnahmen geschaffen wird. 1987 wurde die Innenstadt in das Programm „Einfache Stadterneuerung“ aufgenommen. Zentraler Anknüp-

fungspunkt war die Erneuerung des Paradeplatzes (Standort 7), der – orientiert an historischen Vorlagen – mit Grünflächen ausgestattet wurde. In diesem Zuge wurde auch der Bau des Stadthauses gefördert. Nachdem lange Zeit Uneinigkeit über einen möglichen Wiederaufbau des historischen Gebäudes bestand, wurde 1990 ein moderner Entwurf realisiert. Am Paradeplatz zeigt sich damit ein auffälliges Nebeneinander des modernen Stadthauses und des historisch erhaltenen Brunnens aus dem 18. Jahrhundert in der Mitte des Platzes. Ein weiterer Baustein der innerstädtischen Sanierung war die Neugestaltung des Mannheimer Bahnhofsvorplatzes (Standort 8). Der Durchgangsverkehr sowie ein Großteil der Parkplätze wurden aus diesem Bereich herausgenommen und ein Übergang in Richtung Innenstadt geschaffen (GORMSEN/HAHN 1992; NAUDÉ 2001: 626).

3.2.4 Probleme und Visionen im einundzwanzigsten Jahrhundert

Im Übergang vom 20. zum 21. Jahrhundert wird Mannheim mit neuen Herausforderungen konfrontiert. Dazu zählen unter anderem soziale Problemlagen wie Arbeitslosigkeit, Armut und soziale Exklusion in bestimmten Stadtvierteln und Brachflächen, die Potential für neue Stadtdynamiken bieten.

Ein Stadtviertel, das lange Zeit damit in Verbindung gebracht wurde, ist der Mannheimer Jungbusch im Norden der Stadt, begrenzt durch den Neckar, den Luisenring und den Rhein (Standort 9). Wie bereits kurz ausgeführt, entstand der Stadtteil in den 1870er Jahren. Mit dem Übergang zum Postfordismus und dem Niedergang der Binnenschifffahrt in den 1970er Jahren verlor der Jungbusch seine Bedeutung als Industriestandort und der Stadtteil wandelte sich zum Rotlichtbezirk. Bis heute wird der Stadtteil von vielen einkommensschwachen Familien und Ausländern bewohnt, die günstigen Wohnraum suchen (*Brockhaus* 2006: 157; *Quartiermanagement Jungbusch* 2010).

Um baulichen und sozialen Problemlagen entgegen zu wirken, entschloss sich die Stadt Mannheim, einen Antrag zur Aufnahme in das Programm Soziale Stadt zu stellen (Details zum Programm u.a. in ENGLER/MEIER 2009; GÖDDECKE-STELLMANN/KOCKS 2007). Seit 2003 wird der Jungbusch im entsprechenden Programm gefördert. Ziele sind bauliche und soziale Verbesserungen. Dazu zählen unter anderem der Bau einer Gemeinschaftshalle und eines Sportplatzes unter Aktivierung und Beteiligung der Bewohner sowie die Umgestaltung der Hafenanlagen und des Verbindungskanals am Neckar. Damit soll auch das Image des Stadtteils positiv beeinflusst werden (*Quartiermanagement Jungbusch* 2010).

Neben diesem Projekt stehen in Mannheim auch städtebauliche Großvorhaben im Fokus der Stadtentwicklung. Südwestlich des Hauptbahnhofs im Stadtteil Lindenhof zwischen Viktoria-Turm und Neckarauer Übergang sind Bahn- und Industrieflächen brachgefallen, die heute umgestaltet werden. Hier wird mit dem Projekt Mannheim 21 (Standort 10) eine deutliche Parallele zu Heidelberg sichtbar. Mannheim 21 umfasst ein etwa 24ha großes Areal. Geplant sind bis zu 13-geschossige Bürogebäude und bis zu 6-geschossige Wohngebäude. Insgesamt sollen

so etwa 100 000 m² Büro- und Dienstleistungsflächen, 17 000 m² Wohnfläche und bis zu 2 300 m² Einzelhandelsfläche entstehen. Ziel ist die Schaffung nachhaltiger Strukturen, also die Verwirklichung eines kompakten, durchmischten Quartiers (*Stadt Mannheim* 2010a).

3.3 Ludwigshafen: Die Chemiestadt am Rhein

3.3.1 Stadtentstehung und prägende Einschnitte

Ausgangspunkt für die Entstehung von Ludwigshafen war die Festungsstadt Mannheim. Zum Schutz und zur Verteidigung Mannheims wurde auf der linken Rheinseite ab 1607 die Rheinschanze errichtet (Standort 1 in Abbildung 8). Diese sicherte zum einen den Rheinübergang ab, zum anderen wurden Brückengelder und Zölle von Passanten eingezogen und der Schiffs- und Straßenverkehr kontrolliert (MÖRZ/RUF 2003: 107).

Aus dieser Keimzelle ging die Stadt Ludwigshafen hervor (HIPPEL 1994: 17). Doch erst mehr als 200 Jahre nach der Errichtung der Rheinschanze wurden Ludwigshafen 1859 die Stadtrechte verliehen (*Stadt Ludwigshafen* 2009). Ein markanter Einschnitt in der Stadtgeschichte war die Ansiedlung der Badischen Anilin- und Soda Fabrik (BASF) 1865, wodurch die Stadt einen entscheidenden Entwicklungsschub erfuhr. Das Chemieunternehmen entwickelte sich zu einem weltweit agierenden Konzern, der das Gesicht der Stadt bis heute maßgeblich prägt (HIPPEL 1994). Ludwigshafen wurde aufgrund der boomenden Industrialisierung und der expandierenden Großstadt ab etwa Mitte des 19. Jahrhunderts stark erweitert (ZIMMERMANN 2003: 667).

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Industriestadt Ludwigshafen besonders stark zerstört. In der Innenstadt war etwa 70 Prozent der Wohnsubstanz betroffen (ZIMMERMANN 2003: 664). Ein hoher Anteil der zerstörten Wohnungen konnte zwar schnell wieder provisorisch hergestellt werden, mit der „planmäßigen Rekonstruktion“ (ZIMMERMANN 2003: 666) wurde allerdings erst 1948 begonnen. Die Gründe für den späten und sich herauszögernden Wiederaufbau Ludwigshafens lagen am Baustoffmangel sowie den restriktiven Praktiken der französischen Besatzungsmacht, die den Ländern ihrer Zone erst 1948 eigene Wirtschaftskompetenz erteilte (ZIMMERMANN 2003: 672).

Nach dem Krieg bestand Konsens darüber, dass die Kriegszerstörungen eine einmalige Chance waren, um sich von den bereits vor dem Krieg begangenen Bausünden zu lösen (ZIMMERMANN 2003: 666). Diese Zielsetzung legitimierte die radikale Abrisspolitik ab 1948 (ZIMMERMANN 2003: 661). Beim Wiederaufbau der Stadt sollte die Stadt stärker strukturiert und für den Verkehr geöffnet werden (ZIMMERMANN 2003: 666). Die baulichen, funktionalistischen Umstrukturierungsmaßnahmen prägen in weiten Teilen bis heute das Stadtbild.

3.3.2 Gründerzeitliche Bausubstanz in Ludwigshafen: Der Hemshof

Da sich Ludwigshafen erst mit der Industrialisierung zur Großstadt entwickelte, stammt der älteste, heute noch erhaltene zusammenhängende Baubestand aus der Gründerzeit. Mit Ansiedlung der BASF im Norden der Stadt entstand mit dem Stadtteil Hemshof in der Gründerzeit ein Stadtquartier mit Wohnraum für die Arbeiter des Chemie-Konzerns (BREUNIG 2003: 313ff.; LUKOM 2009). Bis heute lassen sich dort zwei unterschiedliche Bebauungen bereits im Grundriss (Abbildung 8) erkennen.

Der nördliche Teil des Hemshof (nördlich der Hemshofstraße) umfasst eine Arbeitersiedlung der BASF mit kleinen Häusern und linearen, klar gegliederten Straßen. Auf Höhe des BASF-Hochhauses, westlich und östlich der Leuschenstraße, befindet sich die älteste Arbeitersiedlung (Standort 2). Diese zeichnet sich durch streng in Reihen angeordnete, absolut gleichförmige, niedrige, dunkle Backsteinhäuser aus, die wiederum von Gärten umgeben sind. Die Häuser, die nicht im Zweiten Weltkrieg zerstört oder im Zuge funktionaler Umgestaltungen in den 1960er Jahren abgerissen wurden, stehen heute unter Denkmalschutz. Sie wurden objektsaniert und modernen Ansprüchen an Wohnraum angepasst (RITTER 2010).

Der südliche Hemshof ist in großen Teilen durch gründerzeitliche Blockrandbebauung geprägt. Obwohl dieser Stadtteil nach dem Zweiten Weltkrieg weitaus weniger zerstört war als die benachbarten Stadtteile, wies er allerdings eine sehr schlechte Bausubstanz auf. Da unmittelbar nach dem Krieg keine Sanierungsmaßnahmen durchgeführt wurden, verfiel das Quartier nach und nach. Zwar spiegelt sich in den Baumaßnahmen zu Beginn der 1970er Jahre ein Umdenken in Richtung des Erhalts der historischen Bausubstanz wider, doch wurden immer noch einige Gebäudekomplexe – beeinflusst von dem Ideal von Flächensanierungen der 1960er Jahre – abgerissen. So wurden zur Abgrenzung des Quartiers zum Werksgelände der BASF moderne Hochhaus-Reihenblöcke, die sogenannten Papageien-Hochhäuser in orange und braunen Farbtönen (Standort 3: zwischen Hemshof- und Fabrikstraße) errichtet.

Um das Gesicht des alten Hemshof zu bewahren, wurden im südlichen Teil viele Gebäudeblöcke objektsaniert, blockentkernt, begrünt und mit angebauten Balkonen attraktiver gemacht, was heute an vielen Stellen sehr gut im Stadtbild sichtbar wird (Standorte 4, Foto 2 und Standort 5). Zudem wurden Parkanlagen geschaffen und die Prinzregentenstraße als Fußgängerzone ausgewiesen.

Der Hemshof zeichnet sich heute durch Bewohner niedrigen und mittleren Einkommens, vielfach mit Migrationshintergrund, aus, was unter anderem an den international geprägten Einzelhandelsstrukturen (*immigrant / ethnic business*, dazu PÜTZ 2003) sichtbar wird. Heute befindet sich der Stadtteil in einem Aufwertungsprozess (ERBE/MÖRZ 2003: 897ff.; *Stadt Ludwigshafen* 2010a).



Abb. 8: Stadt Ludwigshafen am Rhein



*Foto 2: Blockenkernung im Hemshof
(Aufnahme: Wolfgang Meier/Johannes Strass 2010)*

3.3.3 Verkehrsplanung in Ludwigshafen: Die Umgestaltung Ludwigshafens zur autogerechten Stadt

Entscheidende Bedeutung für die Entwicklung Ludwigshafens haben die städtebaulichen Umgestaltungen nach dem Zweiten Weltkrieg. Wurde das Leitbild der autogerechten Stadt in Deutschland vor allem ab Ende der 1950er Jahre prägend, so stand bereits in der Nachkriegszeit in Ludwigshafen der verkehrsgerechte Ausbau der Stadt im Fokus der Planer. Alte Raumstrukturen sollten durch neue Verkehrsführungen aufgebrochen und ein „Paradies der Mobilität“ (ZIMMERMANN 2003: 662) geschaffen werden (ERBE/MÖRZ 2003: 873). Im Zuge des steigenden Individualverkehrs wurde eine Stadtentwicklung angestrebt (ZIMMERMANN 2003: 688f.), bei der der Durchgangsverkehr möglichst kreuzungsfrei über das bebaute Stadtareal geleitet werden sollte (gut sichtbar an Standort 6) (ERBE/MÖRZ 2003: 886). Die Kernstadt sollte vom Verkehr entlastet und damit stärker betont werden. „Hochstraßen, Ringe, Tangenten oder Stadtautobahnen, wie es sie seit dem Ende der fünfziger Jahre gab, erschienen unter Eindruck des amerikanischen Vorbilds als ultimative Lösung der Verkehrsplanung“ (ZIMMERMANN 2003: 706) (Standort 7: Konrad-Adenauer-Brücke, Foto 3). Damals glaubten die Verkehrsplaner damit eine Aufwertung der Stadt zu erreichen (ZIMMERMANN 2003: 710). Die Realität sah anders aus: Die neue Verkehrsführung ging auf Kosten des Einzelhandels, denn die Verkehrs- und Kundenströme flossen über die Hochstraßen, vielfach nach Mannheim, an der Innenstadt vorbei (ERBE/MÖRZ 2003: 889).

Ab 1962 begann die Umsetzung eines weiteren Verkehrsprojekts: Der seit 1847 bestehende Kopfbahnhof wurde 1969 zugunsten eines neuen Durchgangsbahnhofs (Standort 8) einen Kilometer weiter westlich aufgegeben (ZIMMERMANN 2003: 710).

Als problematisch allerdings erwiesen sich in den kommenden Jahren seine periphere Lage und die schlechte Verknüpfung mit der Innenstadt. So konnte sich der neue Hauptbahnhof nicht, wie erhofft, zum Mittelpunkt der Stadt entwickeln und wurde abgewertet (ERBE/MÖRZ 2003: 875f.; ZIMMERMANN 2003: 712).

Auf dem Gelände des alten Kopfbahnhofs wurde ab 1974 der Bau des Rathaus-Hochhauses realisiert (ZIMMERMANN 2003: 712), in dem sich neben dem Sitz der Stadtverwaltung ein Einkaufszentrum befindet (Standort 9) (ERBE/MÖRZ 2003: 879).

Insgesamt zeigt sich in der Umgestaltung Ludwigshafens der kompromisslose Glaube an eine funktional-moderne Zukunft. In den 1960er/1970er Jahren ging die Stadtplanung dabei rücksichtslos vor. Zahlreiche Gebäude fielen der Vorrangstellung des Verkehrs zum Opfer. Für den Bau von Hochstraßen wurden flächenhaft alte Gebäude abgerissen. Zudem wurde das Rheinufer von der Innenstadt durch den Bau der Rheinuferstraße abgeschnitten (ERBE/MÖRZ 2003: 882). Werden die verkehrsplanerischen Maßnahmen betrachtet, dann zeigen sich deutlich die trennenden Wirkungen durch die stark befahrenen Hochstraßen und Stadtautobahnen im Stadtbild. Ludwigshafen ist zu einer baulich-strukturell geteilten Stadt geworden.



Foto 3: Hochstraßen im Ludwigshafener Stadtbild
(Aufnahme: Renate Grillmeier/Lena Wunderlich 2010)

3.3.4 Das Projekt Visitenkarte und die Umgestaltung des Berliner Platzes

Neben der Umgestaltung zur autogerechten Stadt wurde in Ludwigshafen ab 1961 mit dem Projekt „Visitenkarte“ ein weiteres Großprojekt umgesetzt, das die Stadt entscheidend verändern sollte. Das Projekt hatte folgende Ziele:

- Die Kernstadt sollte repräsentativer gestaltet werden, um eine ihrer ökonomischen Bedeutung entsprechende Großstadt zu formen, d.h. die Kernstadt sollte durch große Gebäude sichtbar gemacht werden.
- Ein zentrales Hochhaus, das Rathaus-Center, sollte die Stadtlandschaft überragen und dem BASF-Hochhaus als administratives Zentrum gegenüber gestellt werden.
- Die Kaufkraft sollte in der Stadt gehalten und die Bewohner des Umlands angeregt werden, nicht in Mannheim, sondern in Ludwigshafen einzukaufen. Dazu wurde der Jubiläumsplatz (ab 1969: Berliner Platz, Standort 10) umgestaltet und unter anderem der Kaufhof als Rundbau errichtet (ZIMMERMANN 2003: 706f.).

Trotz dieser Neugestaltung wurde der Berliner Platz nicht als Einkaufsbereich angenommen, was zu Neugestaltungen zu Beginn der 1990er Jahre führte. Es wurden Bäume gepflanzt, ein Platanenhain im französischen Stil angelegt und der Platz neu gepflastert. Zusätzlich wurde versucht, die Attraktivität durch den Bau eines Regionalbahnhofs und eines Gebäudekomplexes, der den Platz am südöstlichen Ende von der Hochstraße abschirmt, zu steigern (ERBE/MÖRZ 2003: 883).

3.3.5 Aktuelle Innenstadtentwicklung

Vor allem in den letzten Jahrzehnten hat sich das Bild vieler deutscher Innenstädte stark verändert. Aufgrund von Kaufkraftverlagerungen in die Shopping Center im suburbanen Raum verloren Innenstädte als Einzelhandelsstandorte stark an Bedeutung. Diese Entwicklungen leiteten ein *trading down* der Innenstädte ein (SCHMITT 2010; *Stadt Ludwigshafen* 2010b).

In der Innenstadt von Ludwigshafen zeigt sich dieser Wandlungsprozess besonders deutlich. Sie (Standort 11) entspricht einer typischen, funktional errichteten Innenstadt der 1950er/1960er Jahre, die heute nur wenig Anziehungskraft bietet (SCHMITT 2010). Neben einer nur geringen Anzahl an filialisiertem Einzelhandel, der heute stark anziehend wirkt, und vielen „Ein-Euro-Shops“ und Mobilfunkläden nimmt die Anzahl an Leerständen zu. Ein Grund für die geringe Aufenthaltsqualität kann in der monotonen Gebäudesubstanz der Nachkriegszeit gesehen werden, die weder modernen Vorstellungen entspricht, noch zum Verweilen einlädt. Entscheidend ist aber, dass durch den Verlauf der Hochstraßen viel Verkehr an der Innenstadt vorbeigeführt wird und damit auch Kunden aus dem Umland (SCHMITT 2010; *Stadt Ludwigshafen* 2010c). Aufgrund dieser schlechten Standortbedingungen in der Innenstadt plädieren viele Einzelhändler dafür, die Fußgängerzone wieder für den Verkehr zu öffnen, um auf diese Weise die Einkaufsstraßen neu zu beleben, wie

es bereits in der Ludwigstraße geschehen ist. Die Annahme, dass die Ausweisung der Innenstadt als Fußgängerzone diese ausbluten lässt, erscheint paradox und steht entgegengesetzt zu der aktuellen Entwicklung in Deutschland. Um den Kaufkraftabfluss zu stoppen, wird eine „Kompaktierung“ der Innenstadt angestrebt. Bisher gliedert sich die City von Ludwigshafen in zwei Handelsschwerpunkte: Im Norden der Rathausplatz mit dem Rathaus-Center und im Süden der Berliner Platz. Dazwischen verlaufen parallel die beiden Einkaufsstraßen Bismarck- und Ludwigstraße. Durch die ungünstigen Ausgangsbedingungen ist es heute nicht möglich, dass beide Einkaufsstraßen in jeweils voller Länge durchgängig mit Geschäften besetzt sind. Ziel wird es deshalb sein, den Einkaufsbereich der Innenstadt kompakter zu gestalten, d.h. im südlichen Teil verstärkt Wohnraum und im nördlichen Teil vom Rathaus-Center aus eine starke Verbindung zum entstehenden Shopping Center Rhein-Galerie zu schaffen (SCHMITT 2010; *Stadt Ludwigshafen* 2010c).

3.3.6 Ein städtebauliches Großprojekt als Problemlöser? Die Rhein-Galerie

Mit der Aufgabe des Zollhofhafens 2004 entstand eine innerstädtische Brachfläche (Standort 12), die einer neuen Nutzung zugeführt werden sollte. Nach langen Planungen und Verhandlungen entschied sich die Stadt Ludwigshafen, das Gelände für die Entwicklung eines innerstädtischen Einkaufszentrums, die Rhein-Galerie (Foto 4) (Eröffnung im Herbst 2010), zu nutzen. Dieses 220 Millionen Euro teure



Foto 4: Die Rhein-Galerie im Modell
(Quelle: *Stadt Ludwigshafen*. 2010e)

neue Einkaufszentrum wird von dem privaten Betreiber ECE-Projektmanagement, einem führenden Entwickler von Einkaufszentren, finanziert, gebaut und in Zukunft auch betrieben. Diese Finanzierung und Entwicklung hat für Ludwigshafen den Vorteil, dass es weitgehend kostenneutral ist und zudem die Stadt Gewerbesteuern einnimmt. Die Rhein-Galerie umfasst eine Verkaufsfläche von 30 000 m² und 120 Geschäften. Durch das neue Einkaufszentrum sollen 1 000 neue Arbeitsplätze entstehen sowie das innerstädtische Angebot erweitert werden, um den Einkaufs- und Wirtschaftsstandort Ludwigshafen zu stärken. Auf diese Weise soll Kaufkraft zurück gewonnen bzw. gehalten werden. Damit die Stadt näher an den Rhein rücken kann, soll neben dem Einkaufszentrum ein öffentlicher Platz mit Zugang zum Rhein entstehen und die Rheinpromenade umgestaltet werden. Weiterhin sollen Durchbrüche und Fußgängerüberwege zwischen Rhein-Galerie und Innenstadt geschaffen werden (*Stadt Ludwigshafen* 2007, 2010b, c, d).

Die Rhein-Galerie gilt als eines der größten Stadtentwicklungsprojekte der jüngsten Geschichte Ludwigshafens. Es zeigen sich deutliche Parallelen zu den beschriebenen Großprojekten in Heidelberg und Mannheim, allerdings scheint in Ludwigshafen die Stadt aufgrund ihrer schlechten Finanzlage stark von den Vorgaben von ECE abhängig zu sein und relativ wenig Eigenspielraum in Bezug auf die Brachflächenumnutzung zu haben.

Ein städtebauliches Projekt in dieser Größenordnung erzeugt allerdings auch Kritikpunkte und wirft Fragen auf, zum Beispiel, ob es tatsächlich gelingen kann, neue Kaufkraft für Ludwigshafen zu gewinnen. Denn zieht die Rhein-Galerie nur die Kaufkraft der Innenstadt ab, verbessert sich die Situation stadtweit gesehen nicht, eher besteht die Gefahr, dass das neue Einkaufszentrum die Situation für die Innenstadt noch verschärft (SCHMITT 2010; *Stadt Ludwigshafen* 2010d).

Weiterhin ist abzuwarten, ob tatsächlich eine Verknüpfung der Innenstadt und der Rhein-Galerie erreicht werden kann. Allein die verkehrsreiche Rheinuferstraße stellt eine Zäsur zwischen dem eigentlichen Innenstadtbereich und der Rhein-Galerie dar.

4 Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Stadtentwicklung in Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen

Wird die Stadtentwicklung der Städte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen miteinander verglichen, dann zeigen sich, wie dargestellt, neben Gemeinsamkeiten auch markante Unterschiede (dazu Abbildung 9). Diese Unterschiede werden bereits durch den Vergleich der Stadtpläne sichtbar, allerdings erst durch das Einbeziehen des historischen Kontextes, der Aufrissgestaltung sowie aktueller städtebaulicher Projekte vollständig nachvollziehbar.

Heidelberg ist eine mittelalterliche Stadtgründung mit entsprechenden klassischen Elementen. Bis heute ist die kleinteilige Parzellenstruktur in der Kernalt-

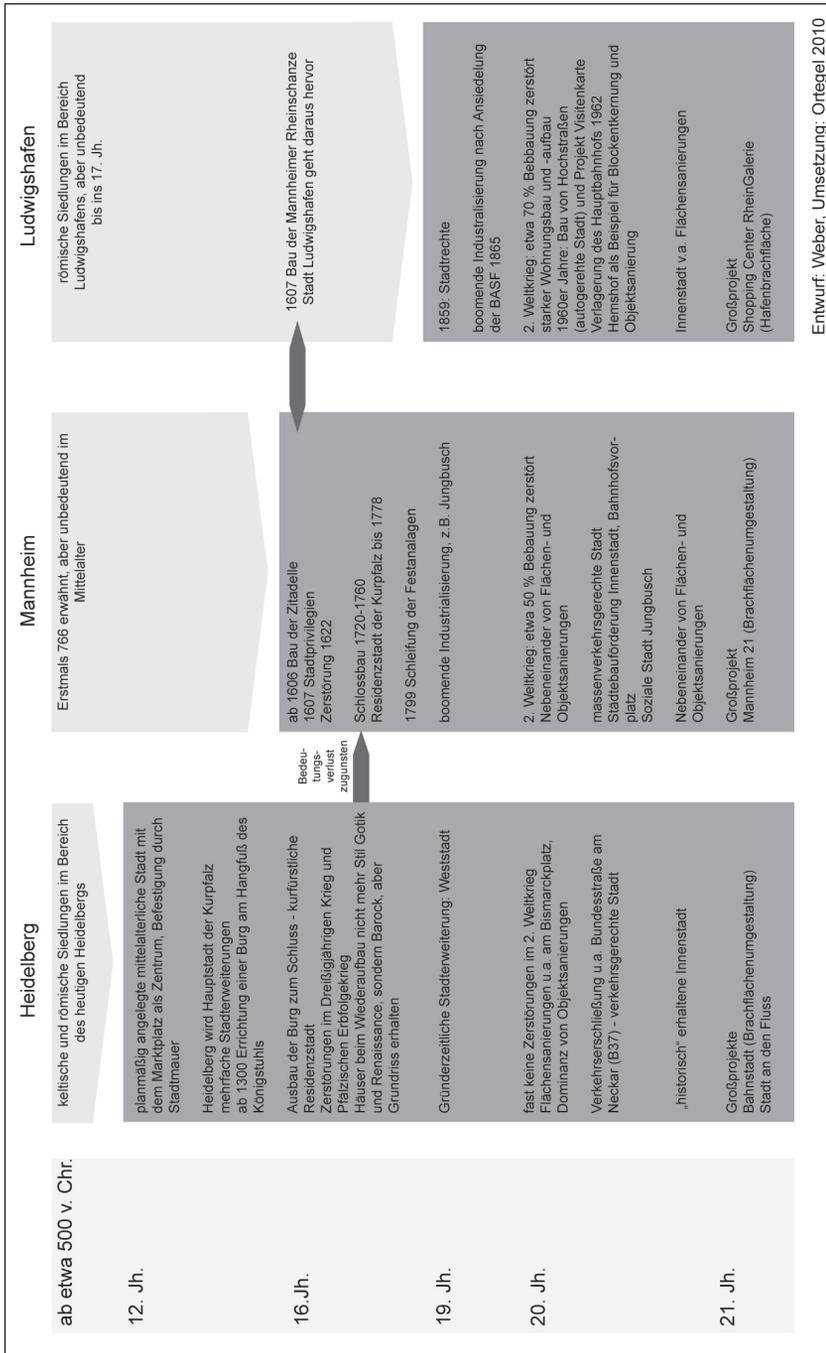


Abb. 9: Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen in einer vergleichenden Übersicht

stadt erhalten. Um den Marktplatz herum ist sie vergleichsweise eng gegliedert und steht im Kontrast zur lockeren Bebauung in Richtung Bismarckplatz, die im Zuge späterer Stadterweiterung entstand. Nach dem Aufstieg zur Residenzstadt mit prunkvollem Schloss folgten Zerstörungen im Dreißigjährigen Krieg und im Pfälzischen Erbfolgekrieg. Durch den Erhalt der mittelalterlichen Grundrisstruktur werden Überprägungen des Barock erst bei genauerem Hinsehen sichtbar.

Während Heidelberg im Barock einen Bedeutungsverlust erfährt, wird die Stadtentwicklung in Mannheim durch die Verlagerung der Residenz der Kurfürsten stark beschleunigt. Auch im Grundriss Mannheims zeigen sich trotz starker Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg Permanenzen: Die Quadrate in der Innenstadt blieben erhalten, anstelle der durchgehenden Allee ist diese aber heute von einer verkehrsangepassten Ringstraße umgeben, die entsprechend dem Leitbild der autogerechten Stadt ausgebaut wurde.

Ludwigshafen wiederum war aus der an die Fürstenstadt Mannheim angebundenen Rheinschanze hervorgegangen. Da dem Industriekonzern BASF in der Industrialisierung kein Gelände auf der Mannheimer Rheinseite zur Verfügung gestellt wurde, verlagerte sich das Chemieunternehmen nach Ludwigshafen und stieg zu einem *global player* auf. Diese Ansiedlung führte auf der einen Seite zum starken Wachstum der Stadt, auf der anderen Seite wurde Ludwigshafen gerade aufgrund der für den Krieg wichtigen Industrie im Zweiten Weltkrieg stark zerstört. Ludwigshafen nahm diese Zerstörungen zum Anlass, sich von der historischen Bausubstanz zu lösen. Heute prägen Hochstraßen und Stadtautobahnen das Bild der Stadt, welche die Stadt zerschneiden und untergliedern – Ludwigshafen ist zum Sinnbild einer autogerechten Stadt geworden, die heutigen Vorstellungen nicht mehr entspricht. Heute stellt die funktionale Innenstadtentwicklung im Zusammenhang mit den Hochstraßen und des damit aus der Innenstadt genommenen Verkehrs ein Problem dar. Dies bedeutet für den Einzelhandel starke Standortnachteile, was sich in Leerständen manifestiert.

In starkem Kontrast zum Hochstraßencharakter Mannheims steht das mittelalterliche Gassenflair in Heidelberg, welches stark belebt ist. Heidelberg wurde im Zweiten Weltkrieg kaum zerstört und konnte auf diese Weise seine Strukturen bewahren. Die Orientierung am historischen Erbe und der erhaltenden Stadterneuerung sind kennzeichnend für die Stadtentwicklung in Heidelberg.

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts werden in allen drei Städten Großprojekte geplant und umgesetzt, was noch einmal die Bedeutung übergreifender Modellvorstellungen und Leitbilder zeigt. In allen drei Fallbeispielen werden Brachflächen reaktiviert – die Bahnstadt in Heidelberg, Mannheim 21 und die Rhein-Galerie in Ludwigshafen. Unterschiede in Zielsetzung und Umsetzung werden wiederum nur bei genauerem Hinsehen sichtbar, also jenseits von verallgemeinernden Leitbildern.

Literatur

- ALBERS, Gerd. 1974: Modellvorstellungen zur Siedlungsstruktur in ihrer geschichtlichen Entwicklung. In: ARL (Hg.): Zur Ordnung der Siedlungsstruktur. Hannover (= Veröffentlichung der ARL, Forschungs- und Sitzungsbericht 85): 1-34.
- ALBERS, Gerd. 1988: Stadtplanung. Eine praxisorientierte Einführung. Darmstadt.
- BECKMANN, Klaus & Inken TINTEMANN. 2004: Umnutzung von Bahnbrachen: Schlussfolgerungen aus innovativen Projekten. In: Informationen zur Raumentwicklung 9/10: 551-565.
- Begleitforschung Stadtbau West*. 2010: Bundestransferstelle Stadtbau West. <<http://www.stadtbauwest.info/>> 20.07.2010.
- BERGMANN, Eckhard & Claus-Christian WIEGANDT. 1996: Nachhaltige Stadtentwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung 2/3: 71-97.
- BLASIUS, Jörg & Jens S. DANGSCHAT. 1990: Die Aufwertung innenstadtnaher Wohngebiete – Grundlagen und Folgen. In: BLASIUS, Jörg & Jens S. DANGSCHAT (Hg.): Gentrification. Die Aufwertung innenstadtnaher Wohngebiete. Frankfurt/New York: 11-31.
- BLOTEVOGEL, Hans Heinrich. 2002: Deutsche Metropolregionen in der Vernetzung. In: Informationen zur Raumentwicklung 6/7: 345-352.
- BLUM, Urs. 1994: Städte in Vergangenheit und Gegenwart. In: Geographie heute 120: 2-9.
- BRAILICH, Adam, GERMES, Méline et al. 2008: Die diskursive Konstitution von Großwohnsiedlungen in Deutschland, Frankreich und Polen. In: Europa Regional 16/3: 113-128.
- BRÄUNCHE, Ernst & Manfred KOCH. 2008: Kurze Karlsruher Stadtgeschichte. <<http://www.karlsruhe.de/kultur/stadtgeschichte/kurzestadtgeschichte/>> 21.07.2010.
- BREUNIG, Willi. 2003: Vom Handelsplatz zum Industriestandort. Gründung und Entwicklung Ludwigshafens 1843-1870. In: MÖRZ, Stefan & Klaus Jürgen BECKER (Hg.): Geschichte der Stadt Ludwigshafen am Rhein. Band 1. Von den Anfängen bis zum Ende des Ersten Weltkrieges. Ludwigshafen am Rhein: 265-363.
- Brockhaus* (Hg.). 2006: Der Brockhaus Mannheim. Mannheim/Leipzig.
- BRUNOTTE, ERNST, GEBHARDT, Hans et al. (Hg.). 2001: Lexikon der Geographie. Berlin, 1. Aufl.
- CSEER, Andreas. 2007: Kleine Geschichte der Stadt und Universität Heidelberg. Karlsruhe.
- EGH Entwicklungsgesellschaft Heidelberg*. 2010: Heidelberg Bahnstadt - Heidelbergs innovativer Stadtteil. <<http://www.heidelberg-bahnstadt.de/82/Konzept.htm>> 24.07.2010.
- ENGEL, Evamaria. 1993: Die deutsche Stadt des Mittelalters. München.
- ENGLER, Philip & Sarah MEIER. 2009: Das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“. Beispiele aus Bayern und Niedersachsen. In: Bayreuther Kontaktstudium Geographie 5: 223-246.
- ERBE, Michael & Stefan MÖRZ. 2003: Wohlstand und Krise – Ludwigshafen 1965-2003. In: MÖRZ, Stefan & Klaus Jürgen BECKER (Hg.): Geschichte der Stadt Ludwigshafen am Rhein. Band 2. Vom Ende des Ersten Weltkrieges bis zur Gegenwart. Ludwigshafen am Rhein: 729-972.
- FASSMANN, Heinz. 2009: Stadtgeographie I. Braunschweig (= Das Geographische Seminar).
- GATZWEILER, Hans-Peter. 2001: Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. In: Praxis Geographie 30/11: 4-8.
- GENSICHEN, Sigrid. 1996: Das Heidelberger Schloß. Fürstliche Repräsentation in Architektur und Ausstattung. In: MITTLER, Elmar (Hg.): Heidelberg. Geschichte und Gestalt. Heidelberg: 130-161.
- GÖDDECKE-STELLMANN, Jürgen & Martina KOCKS. 2007: Die Soziale Stadt. Acht Jahre Städtebauförderung für eine sozial orientierte Stadtpolitik. In: Informationen zur Raumentwicklung 6: 391-404.
- GORMSEN, Niels & Barbara HAHN. 1992: Stadtentwicklung und Architektur. In: HAHN, B. (Hg.): Mannheim - Analyse einer Stadt. Mannheim (= Südwestdeutsche Schriften): 83-92.

- GÜTTLER, Helmut. 1994: Revitalisierung von Innenstädten - Probleme und Aufgabenfelder. In: Informationen zur Raumentwicklung 3: 145-150.
- HAAS, Dieter. 1996: Heidelberg 1918-1995. Eine Chronik. In: MITTLER, Elmar (Hg.): Heidelberg. Geschichte und Gestalt. Heidelberg: 496-517.
- HafenCity Hamburg GmbH. 2010: HafenCity Hamburg. <<http://www.hafencity.com/>> 20.07.2010.
- HEINEBERG, Heinz. 2001: Stadtgeographie (= Grundriss Allgemeine Geographie). Paderborn u.a., 2. Aufl.
- HIPPEL, Wolfgang von. 1994: Ludwigshafen am Rhein im Zeitalter der Industrialisierung - vom Handelsplatz zur „Stadt der Chemie“. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 1: 17-20.
- HIRSCHMANN, Frank. 2009: Die Stadt im Mittelalter. München.
- HOTZAN, Jürgen. 1997: dtv-Atlas Stadt. Von den ersten Gründungen bis zur modernen Stadtplanung (= dtv-Atlas 3231). München, 2. Aufl.
- HÜNSELAR, Dirk. 2010: Die Margarethenhöhe. <<http://www.essen-margarethenhoehe.de/>> 24.07.2010.
- Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung e. V. 2010: Bundestransferstelle Stadtumbau Ost. <<http://www.stadtumbau-ost.info/>> 20.07.2010.
- KRUG, Henning. 2010: Gespräch zur Stadt an den Fluss Heidelberg während einer Exkursion des Instituts für Geographie in Erlangen am 15.04.2010. Krug ist Abteilungsleiter im Stadtplanungsamt der Stadt Heidelberg.
- LICHTENBERGER, Elisabeth. 2002: Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis. Darmstadt.
- LOOSE, Rainer. 1992: Stadtgeschichte Mannheims von der Gründung bis zur Gegenwart. In: HAHN, Barbara (Hg.): Mannheim - Analyse einer Stadt. Mannheim (= Südwestdeutsche Schriften): 13-21.
- LUKOM. 2009: Geschichte Hemshof. <<http://www.altstadt-hemshof.de/index.php?id=289>> 25.07.2010.
- MITTLER, Elmar (Hg.). 1996: Heidelberg. Geschichte und Gestalt. Heidelberg.
- MÖRZ, Stefan. & Peter RUF. 2003: Von der Reformation zum Jahrhundert der Kriege. Der Raum Ludwigshafen im 16. und 17. Jahrhundert. In: MÖRZ, Stefan & Klaus Jürgen BECKER (Hg.): Geschichte der Stadt Ludwigshafen am Rhein. Band 1. Von den Anfängen bis zum Ende des Ersten Weltkrieges. Ludwigshafen am Rhein: 87-131.
- NAUDÉ, Heinz. 2001: Städte im Wandel: Was leistet die Städtebauförderung? Ein Beispiel: Die Stadt Mannheim. In: Informationen zur Raumentwicklung 9/10: 619-630.
- PRÜCKNER, Helmut. 1996: Die Alte Brücke. In: MITTLER, Elmar. (Hg.): Heidelberg. Geschichte und Gestalt. Heidelberg: 162-171.
- PÜTZ, Robert. 2003: Berliner Unternehmer türkischer Herkunft. „Ethnic“ Business? In: Erde 134: 257-276.
- Quartiermanagement Jungbusch. 2010: Quartiermanagement Jungbusch. <<http://www.jungbuschzentrum.de>> 24.07.2010.
- REULECKE, Jürgen. 1985: Die Geschichte der Urbanisierung in Deutschland. Frankfurt am Main.
- RIEDL, Peter A. 1996: Heidelbergs Altstadt. Gestalt, profane Bauwerke, denkmalpflegerische Probleme. In: MITTLER, Elmar (Hg.): Heidelberg. Geschichte und Gestalt. Heidelberg: 106-129.
- RITTER, Barbara. 2010: Die „Kolonie“: BASF-Arbeitersiedlung in Ludwigshafen Hemshof. <<http://www.rhein-neckar-industriekultur.de/objekte/86/Die-Kolonie-BASF-Arbeitersiedlung-in-Ludwigshafen-Hemshof.html>> 25.07.2010.
- SCHADT, Jörg. 2006: Mannheim - Stadt der Hoffnung. In: Brockhaus (Hg.): Der Brockhaus Mannheim. Mannheim/Leipzig: 9-16.

- SCHEUERBRANDT, Arnold. 1996a: Die ersten urkundlichen Erwähnungen Heidelbergs. In: MITTLER, Elmar. (Hg.): Heidelberg. Geschichte und Gestalt. Heidelberg: 46-47.
- SCHEUERBRANDT, Arnold. 1996b: Heidelbergs Aufstieg und Niedergang in kurpfälzischer Zeit. In: MITTLER, Elmar (Hg.): Heidelberg. Geschichte und Gestalt. Heidelberg: 48-87.
- SCHMITT, Christian. 2010: Gespräch zur Rhein-Galerie und Innenstadtentwicklung der Stadt Ludwigshafen am Rhein während einer Exkursion des Instituts für Geographie in Erlangen am 14.04.2010. Schmitt arbeitet für die WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft der Stadt Ludwigshafen am Rhein.
- SCHULZE, Wilhelm August. 1983: Die Herkunftsorte der Mannheimer Wallonen. In: Mannheimer Hefte 2: 92-100.
- Stadt Ludwigshafen*. 2007: Rhein-Galerie öffnet 2010. <http://www.ludwigshafen.de/aktuell/die_neuelu/neuelu_novemberdezember_2007/rhein_galerie_oeffnet_2010/> 25.07.2010.
- Stadt Ludwigshafen*. 2009: Ludwigshafen feiert Stadtrechte. <http://www.ludwigshafen.de/aktuell/die_neuelu/neuelu_januarfebruar_2009/ludwigshafen_feiert_stadtrechte/> 25.07.2010.
- Stadt Ludwigshafen*. 2010a: „Altstadt mit Herz“ im Herzen der Stadt. <http://www.ludwigshafen.de/aktuell/die_neuelu/3/altstadt_mit_herz/>
- Stadt Ludwigshafen*. 2010b: Bedeutung von Innenstädten. <http://www.ludwigshafen.de/standort/innenstadt/bedeutung_von_innenstaeden/> 25.07.2010.
- Stadt Ludwigshafen*. 2010c: Entwicklungsziele Innenstadt Ludwigshafen. <http://www.ludwigshafen.de/standort/innenstadt/entwicklungsziele_innenstadt_ludwigshafen/> 25.07.2010.
- Stadt Ludwigshafen*. 2010d: Zollhofhafen. <<http://www.ludwigshafen.de/standort/innenstadt/zollhofhafen/>> 25.07.2010.
- Stadt Ludwigshafen*. 2010e: <http://www.ludwigshafen.de/fileadmin/user_upload/aktuell/pressebilder/ece_april_2008/RGLU_050_14.jpg> 25.07.2010.
- Stadt Mannheim*. 2010a: Mannheim 21 – Neues Stadtquartier am Bahnhof. <<http://www.mannheim21.com/>> 24.07.2010.
- Stadt Mannheim*. 2010b: Stadtgeschichte. <<http://www.mannheim.de/tourismus-entdecken/stadtgeschichte>> 24.07.2010.
- Stadtplanungsamt Heidelberg*. 2010: Stadt an den Fluss. Projektbeschreibung Neckaruferpromenade. Heidelberg (zu beziehen über das Stadtplanungsamt).
- Stadtteilverein Heidelberg West*. 1982: Heidelberg West. Entwicklung eines Stadtteils. Festbuch zum 90-jährigen Bestehen des Vereins West-Heidelberg. Heidelberg (= Kleine Beiträge zur Heimatgeschichte), 2. Aufl.
- WIEGANDT, Claus-Christian. 1997: Stadtbau auf Brachflächen: Damit es künftig nicht mehr 100 Fußballfelder am Tag sein. In: Informationen zur Raumentwicklung 8/9: 621-639.
- WIEGANDT, Claus-Christian. 2009: Leitbilder der Stadtentwicklung in Deutschland. In: Geographie und Schule 31/182: 4-12.
- WÜRZNER, Eckart. 2009: Vorwort des Oberbürgermeisters Dr. Eckart Würzner. In: *Stadtplanungsamt Heidelberg* (Hg.): Offener zweiphasiger Gestaltungswettbewerb. Neckaruferpromenade Heidelberg. Ergebnisse. Heidelberg (zu beziehen über das Stadtplanungsamt): 3.
- ZIMMERMANN, Clemens. 2003: Das neue Gesicht der Stadt. Ludwigshafen im Wiederaufbau 1948-1965. In: MÖRZ, Stefan & Klaus Jürgen BECKER (Hg.): Geschichte der Stadt Ludwigshafen am Rhein. Band 2. Vom Ende des Ersten Weltkrieges bis zur Gegenwart. Ludwigshafen am Rhein: 655-727.