Beiwort zur Karte 4,13

Großstadtentwicklung im Industriezeitalter II: Mannheim

von EUGEN REINHARD

1. Die Stadtentwicklung Mannheims bis ins Industriezeitalter

Keine der im Zeitalter des fürstlichen Absolutismus gegründeten Städte in Baden-Württemberg hat im Lauf ihrer Entwicklung von noch nicht einmal vier Jahrhunderten einen so häufigen und für das Stadtbild so entscheidenden Funktionswandel erfahren wie Mannheim. Keine der frühneuzeitlichen Stadtgründungen am Oberrhein hat in der Barockepoche des 17. und 18. Jahrhunderts einen so radikalen Wandel ihrer Grund- und Aufrißgestaltung hinnehmen müssen wie die im Mündungsbereich des Neckars gegründete Stadt. Entscheidend dafür waren zweifellos die mehrfachen Zerstörungen im Dreißigjährigen Krieg und im Pfälzischen Erbfolgekrieg, die sich durch die erste dominierende Stadtfunktion als kurpfälzische Festung am Rhein erklären lassen. Entscheidender für den Wandel des Grundrißplans und Aufrißbildes der Stadt im 18. Jahrhundert war aber der Wille des Landesherrn, seine fürstliche Residenz in die Stadt inmitten der Rheinebene zu verlegen und ihr damit die Funktionen und die sich in der Bebauung auswirkende Sonderstellung einer Landeshauptstadt zu geben. In schwierigen Jahrzehnten des ausgehenden 18. und frühen 19.Jahrhunderts hat Mannheim nach dem Verlust seiner kurpfälzischen Hauptstadtfunktionen, die geprägt waren durch erneute Kriegseinwirkungen im Zuge der von Frankreich ausgelösten Revolutionskriege sowie von Stagnation und Rückgang in Wirtschaft und Bevölkerung, lange nach einer neuen Funktion gesucht, bis ihm die moderne Verkehrs- und Industrieentwicklung neue Ziele setzte. Eigeninitiative von Stadtverwaltung und Unternehmerschaft haben dann wesentliche Verbesserungen der Verkehrs- und Wirtschaftslage bewirkt und Mannheim zusammen mit dem erst im vorigen Jahrhundert gegründeten linksrheinischen Ludwigshafen zu einem doppelstädtischen Industrie- und Wirtschaftszentrum überregionaler Bedeutung am nördlichen Oberrhein heranwachsen lassen.

Die Anfänge der Stadt im Jahr 1606 durch Kurfürst Friedrich IV. von der Pfalz deuteten zuerst einmal in ganz andere Richtung. Seinen Intentionen nach sollte auf einer isolierten Niederterrassenplatte, die schon seit frühmittelalterlicher Zeit eine Dorfsiedlung trug, im Mündungsdreieck von Rhein und Neckar eine militärische Festung nach niederländischem Festungsbaumuster entstehen, an die nach Nordosten hin eine planmäßige Bürgerstadt mit einem rechtwinkligen Straßennetz und rechteckigen Baublöcken anschloß. Die Siedlungslage inmitten der von zahlreichen ehemaligen und unterschiedlich alten Rhein- und Neckarschleifen durchzogenen Rhein-Neckar-Aue war nur zum Teil günstig und barg für die spätere Stadtentwicklung mancherlei Probleme in sich. Die ab 1606 gebaute sternförmige Zitadelle (vgl. Abb. 1), die nach ihrem fürstlichen Gründer Friedrichsburg genannt wurde, lag zwar im höchstgelegenen südlichen Abschnitt der Niederterrasseninsel hochwasserfrei an der Stelle eines bereits für 766 im Lorscher Codex überlieferten Dorfes *Mannenheim* oder *Manninheim* im Bereich der späteren Oberstadt. Die tiefer liegende bürgerliche Ansiedlung unmittelbar nordöstlich der Friedrichsburg, die spätere Unterstadt, hatte aber bis zur Neckarregulierung im Jahr 1794 immer wieder unter teils katastrophalen Hochwässern und Überschwemmungen zu leiden. Die frühmittelalterliche Dorfsiedlung mit ihrem für das oberrheinische Altsiedelland charakteristischen -heim-Ortsnamen, der mit einem germanischen Personennamen zusammen-

gesetzt ist und der auf die im frühen 17. Jahrhundert entstehende Stadt übertragen wurde, wurde aufgrund eines Vertrages zwischen Kurfürst Friedrich IV. und der Einwohnerschaft anläßlich der Stadtgründung vorübergehend in den Jungbusch verlagert. Ein etwas höher aufragendes Niederterrassenstück bot dort nördlich des alten Dorfes einen Siedlungsansatz inmitten des durch Überschwemmungen gefährdeten Neckarmündungsgebiets außerhalb der geplanten Festungswerke und der Stadt.

Der Hauptgrund für die Anlage der Zitadelle Friedrichsburg lag wohl in der Tatsache, daß das auf einer Grundgebirgsdenudationsterrasse über dem Neckartaltrichter errichtete Heidelberger Schloß als mittelalterlicher Herrschaftssitz der Pfalzgrafen zu Rhein und der Kurfürsten von der Pfalz nicht mehr den wehrtechnischen Erfordernissen des 17. Jahrhunderts entsprach. Die neue Festung in der weiten Ebene in der Gestalt eines siebenzackigen Sterns mit mächtigen, von Wällen und Wassergräben geschützten Bastionen war somit eine militärische Notwendigkeit zum Schutz der rechtsrheinischen Kurpfalz aus der Sicht der damaligen Zeit. Außerdem benutzten die wetterauischen Grafen ihren Einfluß am Heidelberger Hof, um durch eine Festungsgründung an den für die Spanier wichtigen Nachschubwegen in die Niederlande die Politik des Hauses Oranien zu unterstützen. Der Zitadelle war am linksrheinischen Ufer an der Stelle des um 1835 entstehenden Ludwigshafen mit der Rheinschanze ein Vorwerk vorgelagert. Die nordöstlich anschließende Stadt, die nur durch die Zitadellpforte mit der Friedrichsburg verbunden war, wurde in ihrer Anlage ganz dem ursprünglichen Festungscharakter der Friedrichsburg untergeordnet. Im Innern geprägt von breiten, sich rechtwinklig schneidenden Gassen und rechteckigen Baublöcken, deren Längsseiten auf die Zitadelle ausgerichtet waren, war diese im sogenannten Hugenottenstil gestaltete Bürgerstadt, deren erste Besiedler zum geringen Teil aus Frankreich stammende Glaubensflüchtlinge waren, von einem sternartigen Kranz von acht Bastionen umgeben. Wie bei der Zitadelle waren auch sie durch Wälle und Wassergräben, die vom Neckar und Rhein gespeist wurden, geschützt. Diese Befestigungswerke der Bürgerstadt waren unmittelbar an die Festungsanlagen der Friedrichsburg angefügt. Nach außen bildeten Bürgerstadt und Zitadelle so eine bastionäre Einheit, auch wenn im Inneren – nicht nur nach der Grund- und Aufrißgestaltung – beachtliche Unterschiede bestanden. Die Bürgerhäuser dieser ersten Stadtanlage Mannheims waren überwiegend einfache Holzbauten, die die erste Zerstörung der Stadt im Jahr 1622 nicht überdauerten. Nach der rechtlichen Stellung waren die Zitadelle und die Bürgerstadt keine Einheit: die Militäranlage der Friedrichsburg war deutlich von der Handels- und Gewerbestadt Mannheim geschieden. Aus ihr führten drei die Festungswerke durchziehende Toranlagen, die zum Teil durch Vorwerke geschützt waren, ins Umland hinaus: das Heidelberger Tor im Osten, das Neckartor im Norden und das Rheintor im Westen (vgl. Abb. 1).

Diese erste Stadtanlage Mannheims mit ihrer strikten Trennung von Militär- und Bürgerstadt bestand nur wenige Jahre. Bei Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges waren ihre Befestigungsanlagen, vor allem die Vorwerke und die Rheinschanze an der linken Seite des Stroms, noch nicht voll ausgebaut. Als militärisches Bollwerk der protestantischen Union wurde sie dann auch schon im Spätjahr 1622 von den Truppen der katholischen Liga unter der Führung Tillys erobert und im Lauf des Krieges fast völlig zerstört. Die Neubesiedlung war das Werk des Kurfürsten Karl Ludwig, der die Stadt ab 1652 neu aufbauen ließ, wobei der alte Grundriß- und Befestigungsplan zugrundegelegt wurde. Genaue Bauvorschriften über Stockwerkshöhen und das Baumaterial der Häuser ermöglichten nun aber eine planmäßigere und städtischer wirkende Gestaltung der Straßenfluchten. Die Anlage von Bauerngärten wurde innerhalb der städtischen Bebauungszone ebenso untersagt wie die Errichtung strohgedeckter Schuppen und Nebengebäude. Kleinere Häuser und Mühlen wurden aus den Hauptstraßen verbannt und an die Peripherie in der Nähe der Wälle verwiesen. Außer der ursprünglichen militärischen Funktion als Festung am Rhein wurde der Stadtanlage in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts eine verstärkte Funktion als Handels- und Gewerbeniederlassung zugedacht, d.h. die eigentlich städtischen Aufgaben der Neusiedlung wurden gegenüber der ersten Anlage stärker gefördert. Dafür gewährte der Landesherr weitreichende Privilegien, die neben früheren, aus der zerstörten Stadt vertriebenen Bewohnern eine Großzahl von Glaubensflüchtlingen, vor allem Hugenotten und Wallonen, in die neu zu besiedelnde Stadt lockten. Pläne aus den 60er bis 80er Jahren des 17. Jahrhunderts künden vom raschen Wachstum der Stadtbevölkerung und der stetigen Vermehrung der rechteckigen Baublöcke, der »Quadrate«, die bei der Vermessung von 1684 erstmals mit römischen Ziffern und Hausnummern bezeichnet wurden. Die vorher üblichen Straßennamen wurden aber auch weiterhin beibehalten.

Der Bereich der Zitadelle Friedrichsburg erfuhr nach dem Willen des kurfürstlichen Neubegründers der Stadt eine andere Funktion. Sie brachte einen bemerkenswerten Wandel im Grund- und Aufrißbild der Oberstadt, wodurch sich die zweite Stadtanlage Mannheims ganz wesentlich von der ersten, in den Kämpfen des Jahres 1622 untergegangenen Stadt unterschied. Karl Ludwig beabsichtigte, die Festung Friedrichsburg zum Sitz des Hofes auszubauen und ließ einen ersten und einfachen Schloßbau errichten. Er bestand aus drei Pavillons mit Verbindungsbauten an der Stelle des späteren kurfürstlichen Residenzschlosses und wurde 1664 nach Plänen des Architekten Daniel la Rousse gebaut. Die Friedrichsburg wurde für die Zivilbevölke-

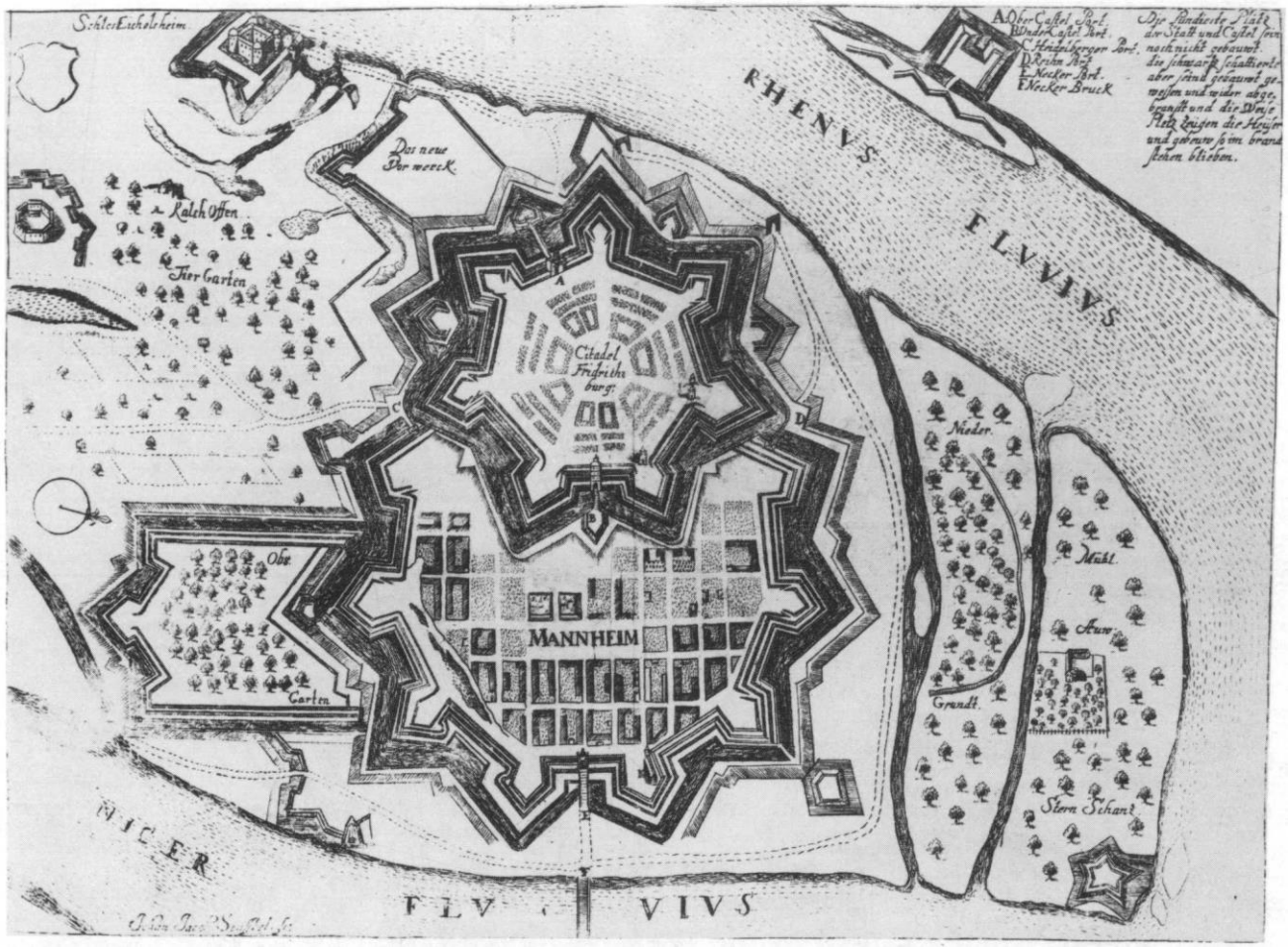

Abb. 1: Stadt Mannheim und Festung Friedrichsburg um 1620. GLA H Mannheim 122
(Aufn.: Generallandesarchiv Karlsruhe)

rung geöffnet, und bei Zuwanderung wurden ähnlich günstige Vorrechte gewährt wie beim Zuzug in die Bürgerstadt. Baugelände konnte zu einem äußerst geringen Bodenzins erworben werden. Der ursprüngliche Grundrißplan der Zitadelle mit radialer Straßenführung wurde zugunsten des rechtwinkligen Straßennetzes mit »Quadraten« aufgegeben und so die bauliche Verwachsung von Ober- und Unterstadt vorbereitet (vgl. Abb. 2). Wie in der Bürgerstadt wurden auch für die Bebauung der Friedrichsburg genaue Vorschriften erlassen. Um den Schloßplatz sollten stattliche dreigeschossige Gebäude mit Arkaden und Walmdächern entstehen, und die Häuser der übrigen Straßen mußten nach vorgegebenen Modellen errichtet werden. Trotz aller Privilegien wie billige Bauplätze und Gewährung von Schatzungsfreiheit als Bauanreiz am Schloßplatz machte das Zivilbauwesen in der Friedrichsburg aber nur zögerliche Fortschritte.

Trotz der Förderung von Gewerbe und Handel sowie der Neugestaltung und Öffnung der Zitadelle für die Zivilbevölkerung wurde die Festungsfunktion der Stadt nicht vernachlässigt. Die Fortifikationen wurden nach der Jahrhundertmitte mehrfach verbessert, und die Rheinschanze am linken Flußufer wurde neu angelegt. 1681 mußte die Stadt eine Stadtmauer errichten. Mit all diesen Maßnahmen konnte aber auch nicht verhindert werden, daß das aufstrebende Gewerbe- und Handelszentrum nur wenige Jahre später im Zuge des Pfälzischen Erbfolgekrieges von den Franzosen erobert und – zum zweiten Mal im 17. Jahrhundert – völlig verwüstet wurde. Vom 5. bis 10. März 1689 wurden die Einwohner vertrieben und die Stadt vernichtet, so daß von den Bauwerken des 17. Jahrhunderts im heutigen Stadtbild nichts übriggeblieben ist. Die aus der Stadt gejagte Bevölkerung schuf auf dem rechten Neckarufer bei den *Sandäckern* die provisorische Siedlung *Neu-Mannheim*, die 1692 bereits bestand, und von der aus die landwirtschaftlich tätigen Mannheimer versuchten, ihre Äcker und Wiesen zu bestellen. Diese Notsiedlung Neu-Mannheim zählte bis zu 155 meist nur leicht und provisorisch gebaute Häuser, von denen über ein Drittel bei einem Großfeuer im Jahr 1697 abgebrannt ist.

Nach dem Friedensschluß von Rijswijk forderte der Kurfürst Johann Wilhelm zur Rückkehr nach Mannheim und zum Wiederaufbau der 1689 zerstörten Stadt auf, der ab 1697 auch tatsächlich einsetzte. Im Oktober

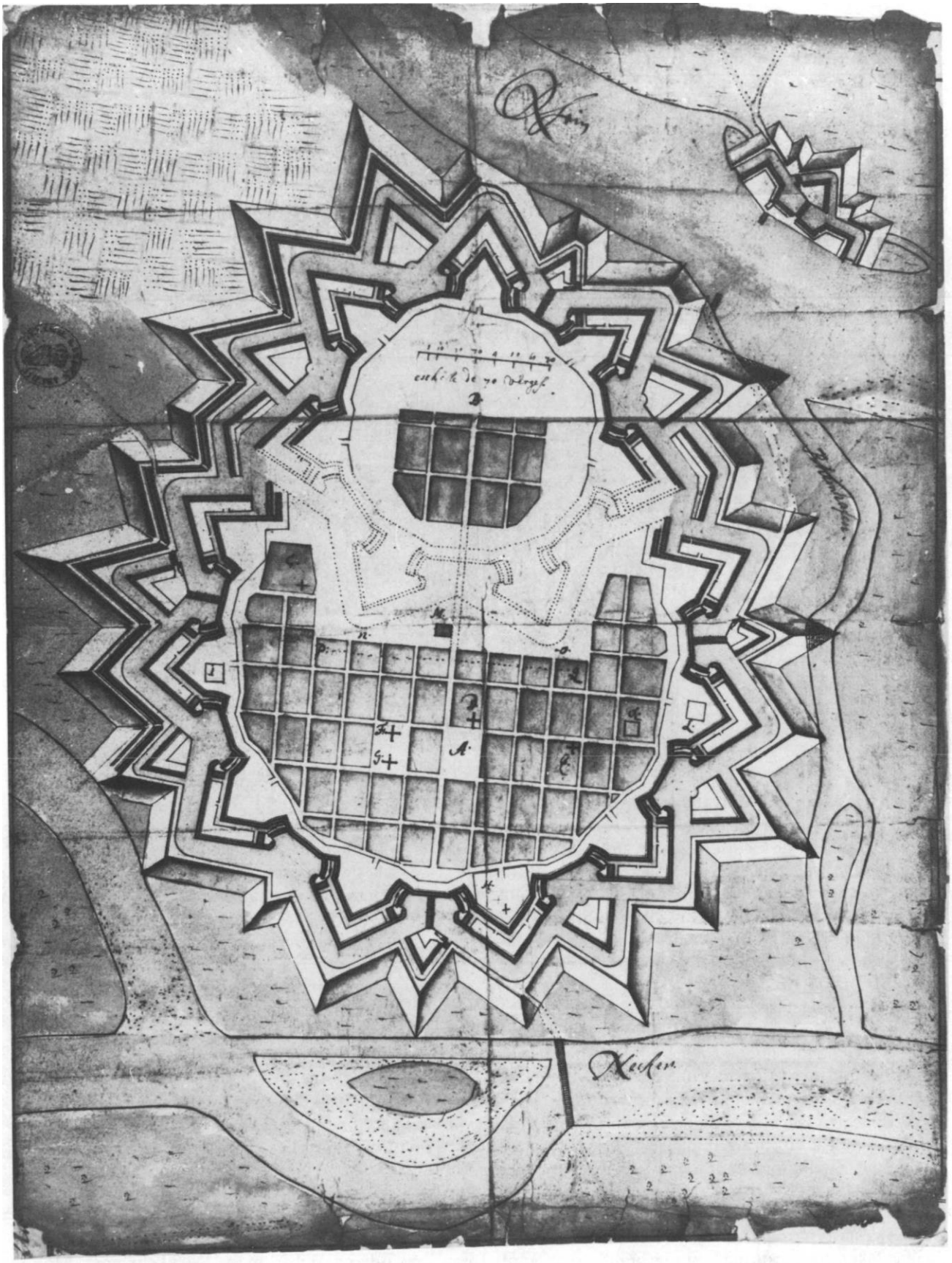

Abb. 2: Stadt und Festung Mannheim um 1705 mit beginnender städtischer Bebauung im Festungsbereich. GLA H Mannheim 46 (Aufn.: Generallandesarchiv Karlsruhe)

1699 erfolgte die feierliche Grundsteinlegung zur Neubefestigung, wobei vorläufig noch am alten Grundrißplan der Stadt festgehalten wurde. 1709 stimmte der Kurfürst dem Plan des Festungsingenieurs Nottum zu, die Friedrichsburg als eigenständige Zitadelle aufzuheben und in die Stadt miteinzubeziehen. Diese Entscheidung bedeutete einen für die Zukunft Mannheims folgenschweren Schritt und eine wesentliche Abweichung vom bisherigen Stadt- und Festungsplan. Die Bastionen und Schanzenwerke im innerstädtischen Bereich konnten damit aufgegeben werden. Der durch die Zusammenlegung von ehemaliger Friedrichsburg und Bürgerstadt gewonnene Raum schuf innerhalb des städtischen Weichbildes erst die Möglichkeiten zum Ausbau Mannheims zur kurpfälzischen Fürstenresidenz und Territorialhauptstadt in der nachfolgenden Zeit. Und in der Tat sollte sich erweisen, daß die Lage Mannheims an Rhein und Neckarmündung als Haupt- und Residenzstadt eines links und rechts des Oberrheins teilweise weit gestreuten Territoriums, das sich vom Nieder- und Mittelrhein bis an den mittleren Neckar erstreckte, geopolitisch geradezu ideal war.

Im Innern, in dem fortan die Oberstadt im Bereich der einstigen Zitadelle und die Unterstadt im Gebiet der alten Bürgersiedlung unterschieden wurden, wurde das rechtwinklige Straßennetz mit den »Quadraten« nahtlos in den ehemaligen Festungsbereich der Friedrichsburg hineingeführt. Diese Entwicklung verlief in den ersten beiden Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts aber nur sehr schleppend und langsam und wurde 1714 durch die unentgeltliche Abgabe von Bauplätzen gefördert. Als Kurfürst Karl Philipp 1720 dann aber seinen Entschluß bekannt machte, seine Residenz von Heidelberg nach Mannheim zu verlegen, brachte dies neuen Auftrieb für die vor gut einem Jahrzehnt eingeleitete Entwicklung. Dieser Entschluß des Landesfürsten bewirkte einen erneuten, ganz entscheidenden Funktionswandel der Stadt. Mit dem Bau des großen Residenzschlosses auf dem Boden der einstigen Zitadelle verlor Mannheim nach und nach an Bedeutung als Festung und Handelsstadt, und die Verlagerung des Hofstaats mit einer Großzahl von adeligen und bürgerlichen Hofbeamten, Dienern und Offizieren nach Mannheim ließ die Residenz- und Verwaltungsfunktion immer deutlicher in den Vordergrund treten.

Die Residenzstadtfunktion des 18. Jahrhunderts bestimmt das Stadtbild trotz zahlreicher und starker Zerstörungen gerade der Innenstadt Mannheims im Zweiten Weltkrieg (s. u.) bis in die Gegenwart ganz wesentlich. Der architektonische Glanz- und Mittelpunkt der Stadtanlage wurde das von 1720 bis 1760 in mehreren Bauabschnitten errichtete Residenzschloß der Kurfürsten. Namhafte Barockbaumeister wie Louis Remy de la Fosse, Johann Clemens Froimont, Guillaume d'Hauberat, Alessandro Galli da Bibiena, Nicolas de Pigage und berühmte Werkmeister wie Johann Adam Breunig, Johann Jakob Rischer und Sigismund Zeller verliehen dem groß dimensionierten Bauwerk seine monumentale Gestalt. Erbaut im Zentrum der einstigen sternförmigen Festung Friedrichsburg nimmt es selbst in der heutigen Oberstadt ganz im Südwesten der Gründungsanlage des 17. Jahrhunderts eine randliche Lage ein. Eine geschickte Grundriß- und Aufrißgestaltung ließen Schloß und Stadt zu einer gelungenen Einheit verschmelzen, in der die herausragende Sonderstellung des absolutistischen Landesfürsten innerhalb des Stadtbildes architektonisch und künstlerisch treffend dokumentiert wurde. Dies gelang durch den Ausbau einer breiten Mittelachse der Stadt, der Breiten Straße oder heutigen Kurpfalzstraße, die das Neckartor mit dem Zentralbereich der Residenzschloßanlage, dem Ehrenhof und dem 1720/30 erbauten Corps de Logis, verband. Auch für die Parallelstraßen dieser Stadtmittelachse bildet das Schloß mit seiner insgesamt 600 m breiten Stadtfront einen glanzvollen baulichen Abschluß im Südwesten. Die Weiterführung der »Quadrate« mit gleichmäßigen, auf dem Reißbrett entworfenen rechteckigen Baublöcken und rechtwinklig sich schneidenden Straßen in der Oberstadt bis zum Schloß erweckt den Eindruck, als wäre die gesamte Stadtanlage auf den Schloßbau hin ausgerichtet (vgl. Abb. 3). Von der Unterstadt mit ihren bürgerlichen Wohnquartieren, wo repräsentative Bauwerke vor allem am Marktplatz entstanden, über die Oberstadt mit Adelspalais, von denen allerdings nur wenige den Bombenkrieg der 1940er Jahre überdauerten, sowie monumentalen Bauten der Herrschaft und der Kirche erfuhr das Stadtbild bis in den Schloßbereich eine teils prachtvolle barocke Ausgestaltung, die bis heute den Charakter Mannheims als Barockstadt prägt.

Die Unter- und die Oberstadt wurden durch die aufgrund ihrer Breite ebenfalls aus dem Stadtplan hervorstechende Querachse der Planken geschieden, die das Rheintor im Nordwesten und das Heidelberger Tor im Südosten verband. Wie die Kurpfalzstraße teilweise zur Fußgängerzone umgestaltet, bildet sie heute eine der Hauptgeschäftsstraßen der Innenstadt. Am Schnittpunkt dieser beiden Hauptachsen wurde in der Oberstadt das Bauquadrat O 1 als Paradeplatz freigehalten, dem in der Unterstadt das ebenfalls unbebaute Quadrat G 1 mit dem Marktplatz entspricht. Beide Plätze sind noch heute durch repräsentative Kunstwerke der Barockzeit geschmückt. Auf dem Paradeplatz steht die von Gabriel de Grupello gestaltete Pyramide, die von Kurfürst Johann Wilhelm in Auftrag gegeben worden war und vor ihrer Aufstellung auf dem Mannheimer Paradeplatz im Jahr 1738 im Hof der Düsseldorfer Kunstgalerie stand. 1743 wurde sie auf einen von Alessandro Galli da Bibiena entworfenen Sockel gestellt. Der Brunnen auf dem Marktplatz zeigt eine Sandsteingruppe der vier Elemente, die 1719 von Peter und Johann Matthäus van den Branden für den Heidelberger Schloßgarten geschaffen wurde. Nach der Umgestaltung zu einer Allegorie der Stadt Mannheim 1769

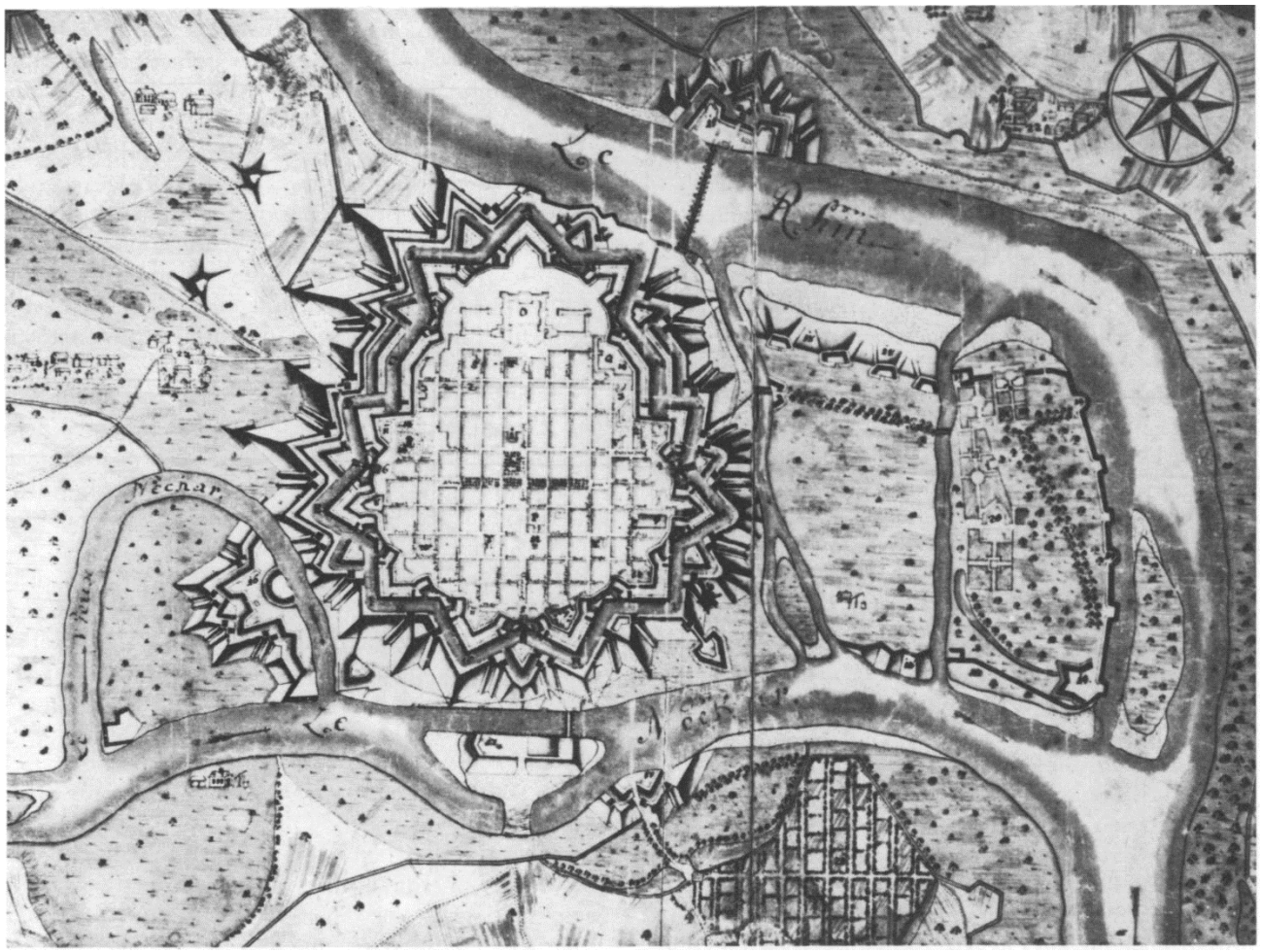

Abb.3: Kurpfälzische Residenzstadt Mannheim im 18. Jahrhundert. GLA H Mannheim 74
(Aufn.: Generallandesarchiv Karlsruhe)

wurde sie im leeren Quadrat G 1 aufgestellt. In der unmittelbaren Nachbarschaft findet sich am Marktplatz der älteste erhaltene barocke Baubestand der Stadt: das 1701/11 erbaute ehemalige Rathaus mit seinem eleganten Turm von 1701/07. Entworfen wurde er wohl von Rischer, der 1706/23 an der Nordseite des Rathausturms auch die katholische Untere Pfarreikirche St. Sebastian anfügte.

Erinnerungen an die barocke Glanzperiode der Residenzstadt Mannheim sind einzelne Bauten, Denkmäler und Brunnen, die aber auch heute noch dem in der Nachkriegszeit weitgehend neu entstandenen Aufrißbild der modernen Innenstadt seine besondere Note aufprägen. Nahe dem kurfürstlichen Residenzschloß, das nach seinem Wiederaufbau als Wirtschaftshochschule und Universität eine neue Verwendung gefunden hat, fällt im Quadrat A 2 das ehemalige Palais Bretzenheim auf, das größte erhaltene Adelspalais, das jetzt von einer Bank genutzt wird. Dieser spätbarocke, eigentlich schon dem Klassizismus verpflichtete Bau von Peter Anton Verschaffelt wurde 1771 bis 1788 für die illegitimen Kinder des Kurfürsten Karl Theodor errichtet. Seine lange Straßenfront wird durch einen nur schwach vorspringenden Mittelrisalit mit Balkon vornehm gegliedert. Nur unweit davon ragt im Baublock A 4 der hohe Kuppelbau der ehemaligen Jesuitenkirche über die umgebenden Häuser empor. Dieses von Bibiena und Rabaliatti in den Jahren 1733 bis 1755 entworfene Gotteshaus, das im Zusammenhang mit dem Jesuitenkolleg entstand, ist eine der bedeutendsten Sakralanlagen des 18. Jahrhunderts und die wohl größte Barockkirche im oberrheinischen Raum. Ihre nach Südosten blickende, reich verzierte Hauptfassade wurde unter Abänderung der ursprünglichen Pläne Bibienas von Verschaffelt und das Giebelrelief der Vorhalle von Paul Egell gestaltet. Das prachtvolle schmiedeeiserne Gitter geht auf einen Entwurf Rabaliattis zurück. Im gleichen Baublock erhebt sich hinter der Jesuitenkirche die ehemalige Sternwarte, die Rabaliatti 1772/74 für den berühmten Hofastronomen Christian Mayer erbaut hatte. Wie das Palais Bretzenheim läßt der achteckige Turmbau mit fünf Geschossen schon nachbarocke, klassizistische Formenelemente erkennen. Das monumentale Gebäude des einstigen Zeughauses in C 5, in dem heute das städtische Reiß-Museum eine Heimstatt gefunden hat, gestaltete Verschaffelt in den Jahren

1777/79 in Anlehnung an den italienischen Spätbarock. Einen wesentlichen Einfluß auf das »barocke« Stadtbild der Unterstadt übt neben den genannten Bauten von Altem Rathaus und Pfarrkirche St. Sebastian die östlich der Kurpfalzstraße im Quadrat R 2 seit 1950 wiederhergestellte evangelische Konkordienkirche aus. Ursprünglich war sie eine Doppelkirche der deutsch- und wallonischreformierten Gemeinden mit einem gemeinsamen Mittelturm, die in das Jahr 1685 zurückreichte. Nach der Zerstörung von 1689 wurde sie 1717 und 1739 wiederaufgebaut. Nach einem Brand von 1795 wurde aber nur der deutsche Teil der Doppelkirche rekonstruiert. Auch für das Bürgerhaus des 18. Jahrhunderts gibt es in der heutigen Mannheimer Innenstadt, die durch den Wiederaufbau der Nachkriegszeit geprägt ist, nur noch wenige Beispiele. Ein weiteres, ebenfalls von einer Bank genutztes zweigeschossiges Gebäude mit in der Dachneigung abgestuftem Mansarddach im Quadrat C 3 mag beispielhaft für das barocke Wohnhaus der Mannheimer Bürgerschaft genannt sein. Residenzschloß, kunstvolle Kirchen und repräsentative öffentliche Gebäude, schmuckvolle prächtige Adelshäuser mit drei und mehr Stockwerken, Wohnbauten des Bürgertums, unter denen eingeschossige Häuser in Nebenstraßen nur noch gelegentlich vertreten waren, vielmehr breite traufständige zweistöckige Bauten sowie dreigeschossige Häuser der Beamten vorherrschten, bestimmten das Aufrißbild der blühenden barocken Residenzstadt.

Als 1778 die kurfürstliche Residenz im Zuge der wittelsbachischen Erbfolge nach München verlegt wurde, änderte sich an diesem äußeren Bild der Barockstadt zunächst wenig. Der Wegzug des Hofes, eines Großteils der Beamtenschaft und der Offiziere brachte für die Stadt aber nicht nur einen empfindlichen Funktionsverlust, sondern auch einen hohen Bevölkerungsrückgang und schweren wirtschaftlichen Rückschlag. Das Jahr 1795 sah die Stadt erneut im Mittelpunkt schwerer kriegerischer Auseinandersetzungen, die letztlich zum Verlust der fast zweihundertjährigen Festungsfunktion führten. Am 20. September 1795 wurde Mannheim im Verlauf des Ersten Koalitionskrieges an die Franzosen ausgeliefert. Dies führte zu einer harten Belagerung und schweren Beschießung der Stadt durch die österreichische Armee in den Monaten Oktober und November 1795, bei der kaum ein Gebäude unbeschädigt geblieben war. Rund 200 Häuser überwiegend in der Nähe des Heidelberger Tors – auf der Angriffsseite der Österreicher – wurden völlig zerstört. Der Westflügel des Schlosses mit dem nicht wieder aufgebauten Opernhaus, die reformierte Kirche (s.o.), das Kapuzinerkloster und die Kasernen im Süden der Stadt wurden besonders schwer beschädigt. Im Juni 1799 wurde mit dem Abbau der Festungsanlagen begonnen, und im Mai 1801 war die Festung Mannheim geschleift. Das einstige Festungsgelände im Südwesten der Stadt zwischen Schloß und Rhein wurde nach der Eingliederung Mannheims in den neuen badischen Rheinbundstaat napoleonischer Prägung 1811/12 vom Schwetzinger Gartenbaudirektor Zeyher in einen Schloßgarten im englischen Stil umgewandelt, der bis auf einen kleinen Teil auch der Bürgerschaft zugänglich war. Der Bereich der übrigen Bastionen, welche die Stadt sternförmig einfaßten, wurde im wesentlichen in Gartenland umgestaltet, das sich noch um die Mitte des vorigen Jahrhunderts als breiter Gürtel um die ehemalige kurfürstliche Residenzstadt legte (vgl. Abb. 4). Die Tatsache, daß Mannheim bis in jene Zeit der vorigen Jahrhundertmitte nicht über die bebaute Stadtfläche des 18. Jahrhunderts hinausgewachsen war, wenn man einmal von der ersten Bahnhofsanlage der 1840er Jahre absieht, verdeutlicht drastisch, daß die Stadt nach dem Verlust der kurpfälzischen Residenzfunktion im 19. Jahrhundert erst in langen und schweren Jahrzehnten eine neue Aufgabe finden mußte, die ihr erneuten Aufschwung und wieteres Wachstum sicherte. Der Ausbau des Rheins als internationale Großschiffahrtsstraße, die ihren ersten oberrheinischen Endpunkt in Mannheim fand, der damit verbundene Ausbau der staatlichen und städtischen Hafenanlagen und die Gründung von Schiffahrts-, Speditions- und Industrieunternehmen boten diese Chance am Anfang des neuen Industrie- und Eisenbahnzeitalters. 1811 erhielt die heutige Mannheimer Innenstadt das noch jetzt gültige System der Bezeichnung der Bauquadrate mit Großbuchstaben und Zahlen, wobei die Buchstaben A bis K der westlichen, die Buchstaben L bis U der östlichen Stadthälfte vorbehalten blieben, die beide durch die Breite Straße (Kurpfalzstraße) geschieden werden. Eine ähnliche Bezeichnung mit Buchstaben und Zahlen – allerdings mit den gleichen Buchstaben A bis I beiderseits der Breiten Straße – wurde schon in den 1790er Jahren eingeführt.

Der gewaltige Einschnitt, den der Verlust der Residenzstadtfunktion für Mannheim bedeutete, spiegelt sich in der Entwicklung der Einwohnerzahlen wider. In dem durch Kriege und Zerstörung gekennzeichneten 17. Jahrhundert hatte sich die Einwohnerschaft etwa verdreifacht und war von ca. 1200 Einwohnern im Jahr 1618 auf gegen 4000 am Ende des Jahrhunderts angestiegen. Durch weitreichende und freiheitliche Privilegien der Kurfürsten Friedrich IV. und Karl Ludwig setzte sie sich zu einem großen Teil aus Wallonen, Flamen und Hugenotten zusammen, aus Glaubensflüchtlingen, die vorwiegend als Tuchmacher aus den Bereichen von Calais, Guines, Paris, Poitou und Sedan sowie als Handwerker und Kaufleute aus den Gegenden um Amsterdam, Vlissingen, Leyden, Maastrich, Middelburg, Rotterdam, St. Quentin, Utrecht und der französischen Schweiz um Neuenburg in Mannheim eine neue Heimat gefunden hatten. Judenfamilien waren ebenfalls aus Frankreich, ferner aus Portugal und anderen deutschen Landen zugewandert. Bis zur Verlegung der Residenz von Heidelberg nach Mannheim war die gesamte Stadtbevölkerung auf über 5000 angewachsen.

Abb. 4: Die entfestigte Stadt Mannheim im Jahr 1813. GLA H Mannheim 72
(Aufn.: Generallandesarchiv Karlsruhe)

Die Residenzstadtfunktion brachte dann mit den neuen Aufgaben eine rasche Zunahme. 1739 umfaßte die Stadtbevölkerung ohne Hof und Garnison schon etwa 8000 Personen, 1766 war sie bereits bei einem Stand von 16355 (Gesamtbevölkerung mit Hof und Garnison: 24 190) und 1777 insgesamt bei 25353 Einwohnern angelangt. Diese Einwohnerzahl verminderte sich durch den Wegzug des Hofes in den Jahren nach 1778 kontinuierlich. Am Anfang der badischen Zeit der Stadt wurden etwas über 18000 Einwohner gezählt (1807: insgesamt 18026), und die Gesamteinwohnerschaft von über 25000 war um die Mitte des vorigen Jahrhunderts noch nicht wieder erreicht worden (1852: 24316).

2. Die Stadtentwicklung im Industriezeitalter

Die moderne Entwicklung Mannheims zum Verkehrs- und Industriezentrum am nördlichen Oberrhein erforderte einen entscheidenden Funktionswandel der Stadt, der sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nur langsam anbahnte. Der Ausbau des Rheins zu einer internationalen Großschiffahrtsstraße, die Eröffnung der ersten badischen Staatsbahnlinie zwischen Heidelberg und Mannheim sowie die Ansiedlung der ersten Großindustrie waren die entscheidenden Meilensteine auf diesem Weg, auf dem die Stadt an der Neckarmündung bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts zu einer Großstadt heranwuchs, die seit den Gründerjahren im letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts bis in den Ersten Weltkrieg hinein durch Bevölkerungszuzug und Eingemeindung umliegender Dörfer einen rasanten Aufschwung verzeichnete. Erst 1855 wurde wieder die Einwohnerzahl des Jahres 1777 erreicht. Bis 1864 (30555 E.) war Mannheim nur unwesentlich über den Höchststand der Bevölkerungszahl während der Residenzstadtzeit des 18. Jahrhunderts gewachsen. 1875 wurden aber bereits 46456 Einwohner ermittelt, und 1895, noch vor Beginn der ersten Eingemeindungswelle, wurde mit 91119 Einwohnern die Großstadtgrenze fast erreicht. 1905 war sie mit 163693 Einwohnern längst überschritten, und 1915 lebten auf dem bis dahin um fünf dörfliche Gemarkungen erweiterten Stadtgebiet schon 220 000 Menschen (vgl. Abb. 6 und 7).

Die Entwicklung zur modernen Handels- und Hafenstadt setzte in der nachnapoleonischen Ära ein. Die Lage an Rhein und Neckar, wo an beiden Flüssen bei Mannheim bereits mittelalterliche Zollstellen bestanden hatten, bot dazu auch die günstigsten Voraussetzungen. 1808 wurde durch Baden am Neckar ein Stapelplatz eingerichtet, der aufgrund eines Beschlusses des Wiener Kongresses allerdings nur kurze Zeit bestand. Rhein- und Neckarhochwasser in den Jahren 1817, 1819, 1820, 1823, 1824 und 1829, die für die Stadt im Mündungsdreieck beider Flüsse – wie bereits mehrfach im 17. und 18. Jahrhundert – eine ernste Gefahr bedeuteten, führten zu Flußbaumaßnahmen, die eine Verbesserung der Schiffahrt und des Ausbaus von Hafenanlagen bewirkten. Nachdem am 18. September 1825 das erste Dampfschiff auf dem Rhein Mannheim erreicht hatte, konnte am 1. September 1828 am südlichen Ende des heutigen Verbindungskanals der Freihafen eröffnet werden. 1834 wurde er nach Norden zum Neckar hin erweitert und 1840 als »Rheinhafen« der Schiffahrt übergeben. Der 1831 in Kraft getretene Vertrag über die freie Schiffahrt auf dem Rhein, der Beitritt Badens zum Deutschen Zollverein 1825 und das zweite Vertragswerk der Rheinuferstaaten, die Mainzer Schiffahrtsakte von 1838, welche die einer unbehinderten Schiffahrt noch entgegenstehenden städtischen Stapelrechte und die Schiffahrtszünfte aufhob, begünstigte Mannheim als Hafenplatz an Rhein und Neckar. Mit dem Bau der ersten badischen Staatsbahnstrecke von Mannheim nach Heidelberg seit 1838 und ihrer Eröffnung 1840 setzte dann die Erschließung des Hinterlandes des Mannheimer Hafens ein, der 1854 einen ersten Anschluß an das in Baden bereits bis Basel ausgebaute Eisenbahnnetz erhielt. Ein Aufschwung des Handels und die Zunahme des Hafenumschlags waren die Folge und ließen Mannheim zum wichtigsten süddeutschen Binnenhafen mit einem bis in die Donauländer reichenden Hinterland werden. Die Revision der Mainzer Schiffahrtsakte, die als »Mannheimer Akte« von 1868 dem Grundsatz der Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein auch den der Gleichheit aller Rheinschiffahrt treibenden Nationen hinzufügte und 1869 Mannheim zum Sitz der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt bestimmte, der erst 1918 nach dem Ersten Weltkrieg nach Straßburg verlegt wurde, verdeutlichen diesen Aufschwung der ehemaligen kurpfälzischen Residenz zum herausragenden Handels- und Hafenzentrum und den geglückten Funktionswandel der Stadt nach der Jahrhundertmitte.

Der Ausbau der Hafenanlagen konnte anfangs aufgrund der noch ausstehenden Rheinkorrektion bei der 1814 errichteten Schiffbrücke durch die Aufstellung eines Krans und die Umgestaltung des ehemaligen jüdischen Schlachthauses zu einem Lagerhaus nur provisorisch erfolgen. Dieser erste Freihafen (s.o.) erwies sich sehr rasch als zu klein, und 1834 wurde mit dem Ausbau des größeren, 1840 eingeweihten Rheinhafens begonnen, der in den nachfolgenden Jahren durch die Umgestaltung des Neckarufers in einen Flußhafen erweitert wurde. Diese aus umgebauten Uferstrecken bestehenden Hafenanlagen, in denen 1836 über 530000 z Ladung aus 510 Schiffen gelöscht und 1844 bereits fast 2 Mio. z aus 5 178 Schiffen umgeschlagen wurden, erhielten nach dem Bahnanschluß und der Korrektion von Rhein und Neckarmündung (1866) ihren entscheidenden Ausbau. 1870 bis 1876 entstand mit dem Mühlauhafen das erste künstliche Hafenbecken im Bereich der Mündungsspitze zwischen Rhein und Neckar von über 2 km Länge. 1885 wurde der aus zwei Becken bestehende Binnenhafen ausgehoben, in den vom Neckar

aus einzufahren war und der in den 1970er Jahren wieder zugeschüttet wurde. Die Kaianlagen am Rhein wurden 1890 bis 1894 weiter ausgebaut. Zu diesem staatlichen Handelshafen, der sich durch modernste technische Anlagen, darunter 25 Petroleumtanks auf der Neckarspitze auszeichnete, kamen im Zuge der Industrieansiedlungen seit den 1870er Jahren weitere Hafenanlagen. Weit südlich der Stadt und damals noch außerhalb des Stadtgebiets wurden 1896 bis 1898 auf ursprünglich Seckenheimer Gemarkung die Becken des Rheinauhafens ausgehoben, und an dem durch die Rheinkorrektion und den Ausbau der Neckarmündung abgeschnittenen Altrhein entstand von 1896 an, nachdem die Friesenheimer Insel am 1. Juli 1895 der Stadtgemarkung zugeschlagen worden war, der 1907 eingeweihte städtische Industriehafen.

Die große Bedeutung der Mannheimer Häfen spiegelt sich in dem raschen Wachstum der Umschlagszahlen in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts: 1845: 161 100 t, 1865: 368 500 t, 1885: 1 716 100 t, 1905: 6 869 822 t, 1913: 7 396 218 t. Mannheim wurde so zum wichtigsten binnenländischen Umschlagplatz zwischen den Seehäfen und Süddeutschland sowie bis nach Südosteuropa hinein. Das gewaltige Verkehrsaufkommen führte auch zur Herausbildung bedeutender Mannheimer Reedereien und Speditionen. Bereits 1842 wurde die Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Aktiengesellschaft gegründet. 1882 entstand ein Neckarschifferverein und 1885 der Partikulierschifferverband Jus et justitia. 1903 schlossen sich zahlreiche Einzelunternehmer in der Firma Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrtsgesellschaft mbH zusammen. Die entscheidenden Großfirmen bildeten sich vor dem Ersten Weltkrieg unter Einbringung älterer, zwischen 1870 und der Jahrhundertwende gegründeten Unternehmen. 1909/11 entstand so der Preußische Schifffahrtskonzern, zu dem die aus einer Mannheimer Firma von 1869 hervorgegangenen Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft Cöln, die Mannheimer Lagerhausgesellschaft (gegr. 1865) und die Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft gehörten. Im Badischen Schiffahrtskonzern wurden 1912 die Rheinschiffahrts AG, vormals Fendel (gegr. 1894), die Badische Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport von 1886 sowie die Bayerische Transportgesellschaft, gegründet 1847 als Theodor Fügen GmbH in Ludwigshafen, vereinigt. Als Tochterunternehmen des Badischen Rheinschiffahrtskonzerns entstand ebenfalls 1912 die Rhenus-Transportgesellschaft.

Im Zuge der nach Johann Gottfried Tullas Planungen durchgeführten Korrektion des Oberrheins wurde der gesamte Stromlauf bis Basel zur internationalen Schifffahrtsstraße ausgebaut. Flußaufwärts entstehende Hafenanlagen bei Karlsruhe, Straßburg, Kehl und Basel, das bis zum Ausbau des Ölhafens in Birsfelden für viele Jahrzehnte der Endpunkt der Rheinschiffahrt wurde, bedeuteten für die herausragende Stellung der Mannheimer Häfen als Umschlagplatz mit weit ausgreifendem Einzugsgebiet eine schwere Konkurrenz. In dieser für Mannheim wenig vorteilhaften Situation sicherte ein sich etwa ab 1870 konsequent abzeichnender Funktionszuwachs die wirtschaftlich herausragende Stellung der Stadt am Oberrhein. Der Hafen- und Handelsplatz mit zahlreichen Speditionen, Versicherungsgesellschaften und Banken wurde nach anfänglichen Mißerfolgen bei der Industrialisierung, für die die Abwanderung der in Mannheim gegründeten Badischen Anilin- und Sodafabrik nach Ludwigshafen bezeichnend ist, ein bedeutender Industriestandort. Großunternehmen verschiedenster Sparten, die durch Mannheims Verkehrslage inmitten der Rheinebene an Wasser-, Schienenwegen und Fernstraßen günstige Standortbedingungen vorfanden, sicherten das wirtschaftliche Wachstum der Stadt vom endenden 19. Jahrhundert bis zum Zweiten Weltkrieg sowie den Neubeginn und Wiederaufstieg danach.

Unter ihnen haben Mühlenbetriebe und Großmühlenwerke eine bis in die erste Hälfte des vorigen Jahrhunderts zurückreichende Tradition. 1834 entstand schon eine Dampfmühle. Von den 13 Betrieben des Jahres 1905 kam besonders der Ersten Mannheimer Dampfmühle von 1883, der 1887 gegründeten Rheinmühlenwerke AG und der Germania Mühle von 1901 eine große Bedeutung zu. Die Hildebrand-Rheinmühlenwerke und die Pfalzmühlenwerke, die beide 1907 entstanden waren, sowie die 1931 in Betrieb genommene Mühle der Deutschen Konsumgenossenschaft haben diesen eng mit der Hafenfunktion und dem Getreidehandel verbundenen Industriezweig noch verstärkt. Zum Wirtschaftsbereich Steine und Erden zählen ebenfalls einige in die frühe Industrialisierungsphase zurückreichende Betriebe. Die Vereinigten Glaswerke, eine Spiegelfabrik im Südteil des Waldhofs, geht auf eine französische Gründung der Jahre 1852/53 zurück. Eng mit der Hafenfunktion der Stadt verbunden war die Entstehung der 1861 gegründeten Süddeutschen Portland-Zementfabrik im Jungbusch, die nach ihrer 1901 erfolgten Vereinigung mit der Heidelberger Portland AG anläßlich des Baus der Jungbuschbrücke 1904 stillgelegt wurde. Die Steinzeugfabrik Friedrichsfeld, die ihren Aufschwung vor allem der Produktion von Kanalisationsröhren verdankt, geht auf eine 1870 entstandene Ultramarinfabrik zurück, die 1890 zur Badischen Tonröhrenfabrik AG umgewandelt wurde und durch den nahen Bahnanschluß in Friedrichsfeld eine gute Verkehrslage aufwies. Brikettfabriken entstanden in Mannheim vor allem im Zusammenhang mit dem Kohlenumschlag des Rheinauhafens seit 1892 und gehörten großen niederrheinischen Kohlenhandelsgesellschaften.

Metallverarbeitung und Maschinenbau, Elektroindustrie, chemische Industrie und Papierherstellung haben aber in erster Linie den Aufschwung und das Bild der Industriestadt Mannheim geprägt. Die 1881 ins Leben gerufene Maschinenfabrik Mohr und Federhaff,

die sich vor allem durch den Bau von Kran- und Aufzugsanlagen einen Namen machte, geht auf einen 1802 gegründeten handwerklichen Betrieb zurück. Ebenso die Maschinenfabrik Josef Vögele, die bis heute im Eisenbahnbau und in der Herstellung von Baumaschinen tätig ist und aus einer Schmiede am Heidelberger Tor hervorging. 1874 errichtete sie ihre ausgedehnten Produktionsstätten an der Bahnlinie nach Friedrichsfeld. 1867 entstand die Landmaschinen- und Traktorenfabrik Heinrich Lanz, die 1880 ihre heute dem amerikanischen John-Deere-Konzern gehörenden Fabrikanlagen auf dem Lindenhof bezog. Die 1868 gegründete Eisen- und Metallgießerei Gebr. Reuling und das anfangs im Bau von Wasserversorgungsanlagen und Gaswerken tätige Unternehmen Bopp & Reuther, das heute Armaturen und Meßgeräte im Waldhof produziert und 1872 entstand, zählen zu den bedeutenden Firmengründungen der Metallindustrie im 19. Jahrhundert. Das weltweit wohl am besten bekannte Unternehmen war die 1883 gegründete Automobilfirma Carl Benz & Co, die nach mehreren Änderungen ihrer Rechtsform und des Namens 1926 mit der Daimler-Benz-AG zusammengeschlossen wurde. Eine Ofenfabrik in Neckarau (1886), eine Kesselschmiede und Schiffswerft, die 1893 mit einem aus Mainz nach Mannheim verlegten Schiffs- und Maschinenbauunternehmen fusionierte und ihre Produktionsanlagen an der Einmündung des Verbindungskanals in den Neckar errichtete, die 1895 gegründete Südd. Drahtindustrie AG auf dem Waldhof und die Oberrheinische Metallwerke AG von 1896 waren neben der Draiswerke GmbH, die ebenfalls auf dem Waldhof seit 1896 Fahrräder herstellte, bedeutende Firmengründungen der Metallbranche im späten 19. Jahrhundert.

Auch die Anfänge der elektrotechnischen Industrie gehen noch in das vorige Jahrhundert zurück. Die Rheinelektra wurde 1897 als Rheinische Schuckert-Gesellschaft in Mannheim gegründet. Die Errichtung elektrischer Anlagen, der Bau und die Verwaltung von Elektrizitätswerken bis hin zum Bau der Pfalzwerke (1912) und des Mannheimer Großkraftwerkes (1923) waren ihre ersten Aufgaben. 1891 begann die Firma Stotz als Installationsunternehmen. Seit 1902 produziert sie elektrische Spezialgeräte. Die Schweizer Weltfirma Brown, Boveri & Cie konnte 1898 anläßlich des Baus des Mannheimer Elektrizitätswerks zur Verlegung ihrer Frankfurter Niederlassung nach Mannheim (1900) bewegt werden. Etwa gleichzeitig wurde in Neckarau die Süddeutsche Kabelwerke AG gegründet, und ein Jahr später entstand die Isolations AG in Rheinau als Teil der BBC-Gruppe. Isolationsdrähte, später auch Dampfturbinenschaufeln gehörten zu ihrem Fertigungsprogramm. Starkstromapparate wurden ebenfalls seit 1899 in der elektrotechnischen Fabrik Bischoff & Hensel AG hergestellt.

Die Anfänge der chemischen Industrie reichen mit Bleizuckerfabriken auf der Mühlau und einer Schwefelsäurefabrik nördlich des Neckars in die 1820er und 1830er Jahre zurück. Aus letzterer ging die Chemische Fabrik Wohlgelegen und 1854 nach einem Zusammenschluß mit chemischen Fabriken in Heilbronn und Lampertheim der Verein chemischer Fabriken Mannheim hervor. Ab 1860 finden sich die Anfänge der von Friedrich Engelhorn gegründeten Aktiengesellschaft Badische Anilin- und Sodafabrik im Jungbusch. Gescheiterte Fusionsverhandlungen mit dem Verein chemischer Fabriken Mannheim sowie das günstige Angebot eines größeren Fabrikareals auf linksrheinischer Seite führten 1865 zur Verlegung der Produktionsstätten nach Ludwigshafen. Der Firmensitz blieb allerdings bis zur Gründung des IG-Farben-Konzerns 1925 in Mannheim. Die ehemalige Anilinfabrik im Jungbusch erwarb 1870 der Fabrikant C. F. Boehringer, der dort 1872 seine in Stuttgart gegründete pharmazeutische Fabrik eröffnete. Schon 1882 wurde sie in ein größeres Fabrikgelände auf dem Waldhof verlegt. 1877 entstand die Chemische Fabrik Lindenhof (Weyl & Co), die sich mit Teerdestillation und der Herstellung von Anilinfarben befaßte. Schon 1872 hatte ein Mannheimer Konsortium die der Sodafabrikation dienende Chemische Fabrik Rheinau gegründet. Ein weiteres großes Unternehmen der chemischen Industrie, das noch vor der Jahrhundertwende in Rheinau gegründet wurde, ist die einem englischen Konzern gehörende Seifen- und Waschmittelfabrik Sunlight GmbH (1899), die 1914 nach dem Verkauf der englischen Geschäftsanteile an eine deutsche Bank den eingedeutschten Namen Sunlicht erhielt. Papierindustrie war in Mannheim durch eine Tapetenfabrik ebenfalls schon in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts vertreten. Mannheimer Geschäftsleute gründeten 1884 am Altrhein bei Sandhofen die Zellstoffabrik Waldhof in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft. Gummiherstellung wurde in Mannheim seit 1852 betrieben, industrielle Textilherstellung kam 1887 mit einer von Bad Rappenau nach Mannheim verlegten Korsettfabrik auf, aus der die Miederfabrik Felina hervorgegangen ist. Auch die 1897 gegründete Süddeutsche Juteindustrie AG in Sandhofen, deren Hauptproduktionszweig Säcke für die Mühlenindustrie war, gehört ebenfalls zu diesem Industriezweig.

Diese vielschichtige Entwicklung, die die Hafen- und Handelsstadt in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts zu einer ausgesprochenen Industriemetropole heranwachsen ließ, führte schon bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs zu einer wesentlichen Vergrößerung des überbauten Stadtgebiets sowie zu einem großen Bedarf an Bauland für Wohn-, Gewerbe- und Industrieanlagen, der ab 1895 nur noch durch die Ausweitung der Stadtgemarkung im Zuge von Eingemeindungen gedeckt werden konnte. Die bauliche Erweiterung der Stadt setzte um die Mitte des vorigen Jahrhunderts mit der Aufstellung des ersten Bebauungsplans ein, der 1840/41 zunächst die bauliche Erschließung der ehemaligen Festungsanlagen zwischen Innenstadt und den

Ringstraßen vorsah. Die vollständige Bebauung der Quadrate innerhalb des den heutigen Stadtkern umschließenden Rings dauerte bis in die 1880er Jahre. Dabei wurde der Ostring – der heutige Kaiserring – durch die Anlage des 1876 eingeweihten Hauptbahnhofs mit repräsentativem Vorplatz zu einer alleeartigen Prachtstraße ausgestaltet. Zu dieser Zeit entstanden auch die ersten Vorstadtanlagen außerhalb der Ringstraßen. Nachdem 1871 das städtische Bauamt geschaffen wurde, konnte die planmäßige Bebauung der Neckargärten nördlich des Flusses festgelegt werden. Dort hatten sich schon seit der Jahrhundertmitte über 2000 Menschen auf kleinsten Gartenparzellen angesiedelt. Ungenügende sanitäre Anlagen und teils primitivste Wohnverhältnisse waren für diese wilde Bebauung bezeichnend, die in erster Linie durch den rasch wachsenden Bedarf an Arbeitskräften in den aufstrebenden Fabriken bedingt war. Das Ergebnis der Planung war dann die weitgehend durch mehrgeschossige Wohnhäuser und Mietskasernen geprägte Neckarvorstadt, die sich bereits 1910 vom Industriehafen im Westen bis zum Industriegebiet Wohlgelegen im Osten ausdehnte. Seit 1879 entstand zwischen dem Verbindungskanal und dem heutigen Luisenring der Stadtteil Jungbusch in der Nachbarschaft von Industrie- und Hafenanlagen. In den Schwetzinger Gärten südwestlich des Kaiserrings hatte – ebenfalls schon vor der Planlegung im Jahr 1871 – eine Entwicklung zur Fabrikvorstadt in der Nähe des ersten Rangierbahnhofs stattgefunden. An diese in den 1870er Jahren mit rechtwinkligem Straßennetz ganz regelhaft gestaltete und dicht bebaute Schwetzinger Vorstadt schloß dann nach 1880 südlich der Bahnanlagen der Stadtteil Lindenhof an, ein für die junge Industriestadt typisches Neubauviertel mit dem großflächigen, bis an den Südrand der alten Stadtgemarkung ausgreifenden Gelände der Lanzschen Maschinenfabrik im Osten und den Wohnbereichen bis zum Rhein im Westen. Der sich bis zur Emil-Heckel-Straße ausdehnende südliche Wohnbereich des Lindenhofs entstand als ausgesprochene Wohnsiedlung für mittlere Bevölkerungsschichten ab 1890. Um die Jahrhundertwende wohnten in diesem ebenfalls dicht bebauten neuen Stadtteil schon über 6000 Einwohner.

Ab 1880 setzte nördlich der Schwetzinger Vorstadt, von dieser durch die geschwungen verlaufende Seckenheimer Straße getrennt, die Bebauung der Oststadt ein, die auf stadteigenem Allmendgelände, dem *Rosengarten* und der *Kuhweide*, angelegt wurde. Sie war die Wohnstadt der gehobenen Bürgerschichten, der Geschäftsleute und Industriellen mit breiten Straßen, gepflegten Gärten, Wohnhäusern und Villen. Hauptachse dieses vornehmen Stadtviertels wurde die alleeartige Augustaanlage, die sich von dem 1885/86 erbauten Wasserturm südostwärts zieht und heute bevorzugter Standort von Banken, Versicherungen und Firmenverwaltungen ist. Jugendstilelemente und neuhistorische Baustile prägen die Oststadt trotz Kriegszerstörungen bis in unsere Zeit entscheidend. Der Jugendstil sticht nicht nur an dem in einer großen Anlage mit Wasserspielen stehenden Wasserturm, sondern auch an zahlreichen Häusern und Villen hervor. Ganz der Neorenaissance verpflichtet ist dagegen die monumentale, 1911 erbaute Christuskirche.

Die bauliche Entwicklung seit der Mitte des 19.Jahrhunderts ließ die Stadt schon gegen Ende des vorigen Jahrhunderts an die Grenzen der Wachstumsmöglichkeiten im Bereich der alten Stadtgemarkung stoßen. Mit der Anlage der Vorstädte im Süden und nördlich des Neckars waren die Grenzen der bis zum 30. Juni 1895 insgesamt 2384 ha umfassenden Stadtgemarkung erreicht. Sie war schon aus der Gemarkung des im Frühmittelalter gegründeten Dorfes Mannheim durch Zusammenschluß mit der nördlich des Neckars sich ausdehnenden Gemarkung des gegen Ende des 13. Jahrhunderts abgegangenen Dorfes Dornheim und der Mark des einstigen Hofguts Rheinhausen entstanden. Die ehemalige Gemarkung Dornheim war schon früh ein Streitobjekt zwischen der neugegründeten Stadt und dem hochmittelalterlichen Dorf Käfertal, in dem sich Dornheimer Bauern niedergelassen hatten und von dort aus ihre Felder in der alten Mark bestellten sowie Wiesen im *Herzogenried* nutzten. Vor allem die Nachfrage nach geeignetem Industriegelände führte dann zwischen 1895 und dem Ersten Weltkrieg zu einer ersten Eingemeindungswelle (vgl. Tab. 1 und Abb. 7), die das Stadtgebiet um 8245 ha auf 10629 ha anwachsen ließ. Das entsprach fast dem Viereinhalbfachen der ursprünglichen Gemarkungsfläche von 1895.

Tabelle 1: Eingemeindungen von 1895 bis 1913

Stadtteil	Datum der Eingemeindung	Gemarkungsfläche in ha	Einwohnerzahl bei der Eingemeindung
Mannheim	bis 30.Juni 1895	2384	91 119
Friesenheimer Insel	1.7.1895	717	–
Käfertal	1.1.1897	1 776	4 010
Neckarau	1.1.1899	1 730	11 204
Feudenheim	1.1.1910	781	4 489
Sandhofen	1.1.1913	2 437	8 213
Rheinau	1.1.1913	804	3 930

Der Erwerb der Friesenheimer Insel von den linksrheinischen Gemeinden Oppau und Friesenheim (heute Stadt Ludwigshafen) ermöglichte den Ausbau des seit 1892 geplanten städtischen Industriehafens am südlichen Altrhein. Die Eingemeindung Käfertals erlaubte die Sicherung der städtischen Wasserversorgung im Käfertaler Wald und die Bebauung neuer Wohnflächen im Nordosten der Stadt sowie die Anlage ausgedehnter Industrieareale auf dem Waldhof, eine Entwicklung, die durch die Eingemeindung Sandhofens am nördlichen Altrhein weitergeführt werden konnte. Die Eingemeindung Feudenheims, die wie die Sandhofens entscheidend von der Gemeinde aus betrieben wurde, schuf Raum für neue Wohnsiedlungen im Osten des Stadtgebiets. Neues Industrie-, Gewerbe- und Wohngelände konnte im Süden durch die Eingliederung des alten und an der Rheintalbahnlinie stark gewachsenen Dorfes Neckarau und von Rheinau erschlossen werden.

Diese ersten Eingemeindungen, die durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs ihren Abschluß fanden und der Stadt einen Zuwachs von weit über 30000 Einwohnern brachten, fanden erst gegen Ende der 1920er Jahre eine Weiterführung. Noch vorher übernahm die von der Stadt 1926 gegründete Gemeinnützige Baugesellschaft mbH die Verwaltung des gesamten städtischen Wohnhausbesitzes und trat fortan als Bauherr neuer Wohnanlagen hervor. Dazu zählten auch die 1123 nach 1933 errichteten Kleinsiedlerstellen in mehreren Nebenerwerbssiedlungen. In noch unmittelbarer Nachkriegszeit wurde in dem seit den 1870er Jahren planmäßig überbauten Gebiet nördlich des Neckars bei den 1900/01 westlich der Käfertaler Straße erbauten Kasernen die Wohnsiedlung »An den Kasernen« angelegt (1919). Nördlich der Neckarstadt entstand zwischen der Untermühlau- und der Waldhofstraße 1926/27 die Wohnsiedlung Erlenhof mit 393 Wohnungen in 51 Häusern. Östlich davon wurde noch vor der 1929 durchgeführten Planlegung für den Bereich zwischen Herzogenried-, Langenrötter- und Friedrich-Ebert-Straße, der zum Teil erst nach dem Zweiten Weltkrieg bebaut wurde, das Gebiet zwischen der Waldhofstraße und Max-Josef-Straße baulich erschlossen. Wie im Viertel Wohlgelegen (s.o.), zu dem ebenfalls in den letzten 1920er Jahren eine Wohnhausbebauung dazukam, entwickelten sich dort Wohn- und Industriebauten in enger Nachbarschaft. Das Gelände unmittelbar nördlich des Neckars, dessen Erschließung bereits 1912 einsetzte, fand im Bereich des Neckarparks mit der Einweihung der städtischen Krankenanstalten im Jahr 1922 einen vorläufigen Abschluß seiner Bebauung.

In Käfertal wurde die bereits vor dem Ersten Weltkrieg einsetzende Bebauung zwischen Rollbühlstraße und Oberer Riedstraße, wofür die Planungen bereits 1916/17 fertiggestellt waren, mit einer 1919 verwirklichten Siedlung für kinderreiche Familien weitergeführt. Nach teilweise abgeänderten Plänen wurde sie um 1930 dort abgeschlossen. Südlich der Mannheimer Straße entstand zwischen der Neustadter und Rüdesheimer Straße 1922 eine Siedlung für vertriebene Elsaß-Lothringer. 1931 war dieser ganze südliche Bereich bis zur Völklinger Straße für die Bebauung erschlossen. Nordwestlich des alten Dorfkerns von Käfertal wurden zwischen den Industriearealen des Luzenbergs und von BBC die Speckwegsiedlung weit südlich und die Siedlung Sonnenschein weit östlich der Gartenstadt in den Jahren 1933/35 angelegt; sie brachten eine großflächige Erweiterung der Wohngebiete auf der ehemaligen Gemarkung Käfertal.

Die Gartenstadt entstand unter der Federführung der 1910 gegründeten Gartenvorstadtgenossenschaft auf städtischem Bauland südlich des Käfertaler Waldes. 1912 einsetzende Planungen wurden durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs unterbrochen und in abgeänderter Form unter Aufgabe des Ostrings verwirklicht. Mit dieser vorwiegend durch ein- und zweigeschossige Reihenhäuser mit zugehörigen Gärten geprägten Wohnstadt erhielt der um die Jahrhundertwende als Industriegebiet mit zugehörigen Arbeiterwohnsiedlungen angelegte Waldhof im Osten eine ansprechende Erweiterung, die auch heute noch zu den besseren Wohnlagen der Stadt Mannheim zählt. Eine Abänderung der ursprünglichen Gartenstadtidee bedeuteten bereits die 1921 im Westen nördlich der Waldstraße errichteten städtischen Kleinsiedlerhäuser. Nördlich der Straße Waldfrieden wurde 1929/30 eine Siedlung für alte Menschen und kinderreiche Familien mit der als Freiluftschule konzipierten Waldschule verwirklicht. Im nördlich anschließenden Wald entstanden 1935/37 die beiden Neueichwald-Siedlungen mit zusammen 384 Siedlerstellen. Im Osten der Gartenstadt wurde 1937 neues Baugelände erschlossen und mit der sogenannten Holzhaussiedlung nördlich der Wotanstraße auch bebaut.

Die im Norden und Süden gelegenen Stadtteile Sandhofen und Rheinau erfuhren in der Zwischenkriegszeit nur kleinflächige, randliche Erweiterungen der alten Siedlungskörper. Anders war es dagegen in dem östlichen Stadtteil Feudenheim. Noch vor dem Ersten Weltkrieg erwuchs dort südlich des Neckars der vornehme Villenvorort Neuostheim. 1911 wurden für den Siedlungsbereich nördlich des Flusses Erweiterungspläne in den Gewannen *Unterfeld* und *Wasserbett* ausgearbeitet, die nach dem Krieg zu einer ausgedehnten Neubautätigkeit im Westen des alten Dorfes bis zum Aubuckel führten. Die Nachkriegsbebauung südlich des Ortskerns, die 1922 mit der Bebauung der Eberbacher Straße einsetzte, basierte auf Planungen des Jahres 1917. Die ersten Häuser im westlich angrenzenden *Kirchfeld*-Gewann, das ab 1932 erschlossen wurde und dessen endgültige Planlegung westlich der Neckarstraße aber erst 1939 abgeschlossen war, entstammen ebenfalls noch der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg, ebenso rand-

liche Neubauten im Osten des alten Dorfkerns an der Wallstadter Straße.

Der südliche Stadtteil Neckarau, in dem bis zum Ersten Weltkrieg östlich der Neckarauer Straße ausgedehnte Industrieflächen überbaut wurden, wuchs in der Zwischenkriegszeit weiter nach Süden. Schon 1920 wurden dafür Planungen durchgeführt, die 1921 zu der Siedlung Almenhof führten. Ein 1929 ausgearbeiteter Erweiterungsplan für das Gebiet bis zur Rottfeldstraße führte dann in den Jahren 1934/35 und 1938 zu großflächigen Baulanderschließungen, die an der Speyerer Straße im Norden einsetzten und eine rasche Überbauung des Stadtteils Almenhof-Niederfeld brachten. Die 1931 entstandene Pfingstbergsiedlung und die 1936 begonnene Siedlung Casterfeld zwischen Sandrain und Sporwörthstraße weiteten die Wohnbebauung weiter gegen Rheinau zu aus.

Abgesehen von innerstädtischen Umwandlungen des innerhalb der Ringstraßen liegenden Stadtkerns, die bereits in den 1930er Jahren eine Entwicklung zum Geschäfts- und Verwaltungszentrum einleiteten, galt das bauliche Wachstum der Zwischenkriegszeit, das bis zum Ende der 1920er Jahre wiederum an die Grenzen des damaligen Stadtgebiets vorgedrungen war, überwiegend der Bereitstellung von Wohnraum für die stark gewachsene Zahl der in Industrie, Wirtschaft und Verwaltung tätigen Arbeitskräfte und ihrer Familien. Die Erschließung neuer Baulandflächen erforderte daher neue Eingemeindungen, die fast alle an der Wende zum vierten Jahrzehnt erfolgten (vgl. Tab. 2 und Abb. 7).

Tabelle 2: Eingemeindungen von 1929 bis 1944

Stadtteil	Datum der Eingemeindung	Gemarkungsfläche in ha	Einwohnerzahl bei der Eingemeindung
Wallstadt	1.Juli 1929	674	2 836
Seckenheim	1.Okt. 1930	1687	7 323
Friedrichsfeld	1.Okt. 1930	225	4 547
Kirschgartshausen	1.Okt. 1930	483	
Sandtorf	1.Okt. 1930	264	
Straßenheim	1.Okt. 1930	406	
Rohrhof	1.Okt. 1944	225	

Die Stadtgemarkung konnte mit dieser zweiten Eingemeindungswelle um knapp 4000 ha vergrößert werden und umfaßte 1944 insgesamt 14593 ha. Das bedeutete gegenüber der ursprünglichen Stadtgemarkung von 1895 eine Ausweitung um über das Sechsfache. Die teilweise Ausgliederung des Rohrhofs 1953 und kleine Grenzkorrekturen brachten dann einen geringen Gebietsverlust um 98 ha auf 14495 ha.

Diese Entwicklung schlug sich auch deutlich in einem geradezu stürmischen Bevölkerungswachstum nieder. Von 193 902 Einwohnern im Jahr 1910 über 247 486 in der Mitte der 20er Jahre wuchs die Stadtbevölkerung auf 280 365 vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs (= Zunahme 1910 bis 1939 um 78,3%). Die nachfolgenden Kriegsjahre, in denen die Industriestadt an der Neckarmündung mit 151 Luftangriffen ein bevorzugtes Ziel der englischen und amerikanischen Bomberflotten war, brachten einen großen Rückschlag. In der Innenstadt, deren Baubestand zu über 80% vernichtet war, gingen nicht nur wertvollste historische Baubestände des 18. Jahrhunderts verloren, sondern auch die meisten Wohnungen. Gleiches gilt auch für die Innenstadt Ludwigshafens, deren Gebäude ebenfalls zu über 80% zerstört wurden. Neben dem Staatlichen Handelshafen und den Fabrikanlagen der BBC in Käfertal wurden dann die mit Wohnblöcken dicht bebauten südlichen Vorstädte (Schwetzingerstadt, Lindenhof und Almenhof) am stärksten betroffen, so daß von den rd. 87 000 Wohnungen des Jahres 1939 fast die Hälfte (49%, rd. 42 500) so stark beschädigt waren, daß sie als unbewohnbar galten. Die Einwohnerzahl war daher bis zum Kriegsende mit 106 310 (April 1945) auch auf den Stand vor der Jahrhundertwende zurückgefallen. Das waren knapp 38% der Stadtbevölkerung des Jahres 1939. Erst 1955 konnte der Vorkriegsstand wieder erreicht werden.

Unmittelbar nach dem Kriegsende mußten zuerst einmal umfangreiche Aufräumungs- und Enttrümmerungsarbeiten durchgeführt werden. Ein Schuttberg von etwa 4 Mio. cbm mußte zur Freilegung der Straßenzüge und Grundstücke beseitigt werden, bevor mit den eigentlichen Wiederaufbaumaßnahmen begonnen werden konnte. Der 1949 verabschiedete Generalbebauungsplan legte dafür die Richtlinien fest. Im Stadtkern innerhalb der Ringstraßen wurde der alte Grundriß beibehalten. Einige Straßenzüge im hufeisenförmigen Ring, in der Bismarckstraße beiderseits des Hauptbahnhofs, in der Kurpfalzstraße und in Parallelstraßen zu den Planken wurden allerdings verbreitert sowie neue Brückenauffahrten zur Konrad-Adenauer-Brücke im Schloßgarten und zur neuen Kurt-Schumacher-Brücke über den Handelshafen angelegt. Die wichtig-

Abb. 5
Aus: Die Stadt- und die Landkreise Heidelberg und Mannheim Bd. 3 (1970), S.390

sten historischen Baudenkmäler der Residenzstadtzeit wurden wiederhergestellt. Das Aufrißbild erfuhr in seiner Gesamtheit vor allem durch die nun sich sehr stark und bestimmend auswirkende Citybildung (vgl. Abb. 5) einen großen Wandel zur Vorkriegszeit. Moderne Geschäftshäuser, Kaufhäuser und Spezialgeschäfte des täglichen und gehobenen Bedarfs, Verkaufsräume von Autofirmen, Banken, Versicherungen, Verwaltungsbauten und Parkhäuser haben in der Mannheimer Innenstadt der Nachkriegszeit die Wohnfunktion in den Hintergrund gedrängt. Hochhäuser mit zehn bis zwanzig Stockwerken, in Grünanlagen stehende Wohnblökke mit fünf bis sechs Geschossen prägen ferner das neue Bild des Stadtkerns.

Die Entwicklung außerhalb des Stadtkerns und der angrenzenden Innenstadtbezirke war geprägt durch den Wiederaufbau der Hafen- und Industrieanlagen und durch großflächige Erweiterungen der Wohngebiete im Norden Schönaus und Osten Sandhofens, südlich und westlich der Gartenstadt, im neuen Stadtteil Vogelstang östlich von Käfertal, an den westlichen und östlichen Rändern von Feudenheim, im Westen und Osten Sekkenheims und bei Hochstätt, im Niederfeld bei Nekkarau und in der Pfingstbergsiedlung nördlich von Rheinau. Dabei wurde darauf geachtet, daß zwischen den Außenbezirken und der Innenstadt durch Grünanlagen, Sportstätten und Schulen sowie unbebaubarem Feldland Freizonen erhalten blieben, die sich bis zum Innenstadtbereich erstreckten. Einerseits gliedern sie die äußeren, eingemeindeten Stadtteile, und zum anderen halten sie Erholungs- und Freizeitraum vor allem für die Innenstädter bereit. Lokalklimatisch erfüllen diese Freiräume für den dicht bebauten Innenstadtbereich die Funktionen von Luftschleusen.

Im Zuge des Wiederaufbaus der Hafen- und Industrieanlagen erhielten weite Bereiche des staatlichen Handelshafens und des städtischen Industriehafens am Altrhein ein neues Gesicht. Neue Lagerhallen und Fabrikgebäude ersetzten dort die im Krieg zerstörten oder stark beschädigten Anlagen. Den größten Wandel hat dabei der Bereich im Mündungswinkel von Rhein und Neckar erst in den 1970er Jahren durch den Bau der Auffahrtsrampen zur Kurt-Schumacher-Brücke und das Zuschütten der beiden Binnenbecken erfahren, die seither als unbebaute Lagerflächen genutzt werden. Auf der Friesenheimer Insel, deren industrielle und gewerbliche Nutzung mit dem Bau des Industriehafens einsetzte, entstanden in der Nachkriegszeit ausgedehnte Industrieneubauten mit einem Zweigwerk der BASF und einer Erdölraffinerie mit Ölhafen im Norden. Bereits bestehende Industrieareale wurden im Bereich des Waldhofs und bei Käfertal sowie im Industriegebiet

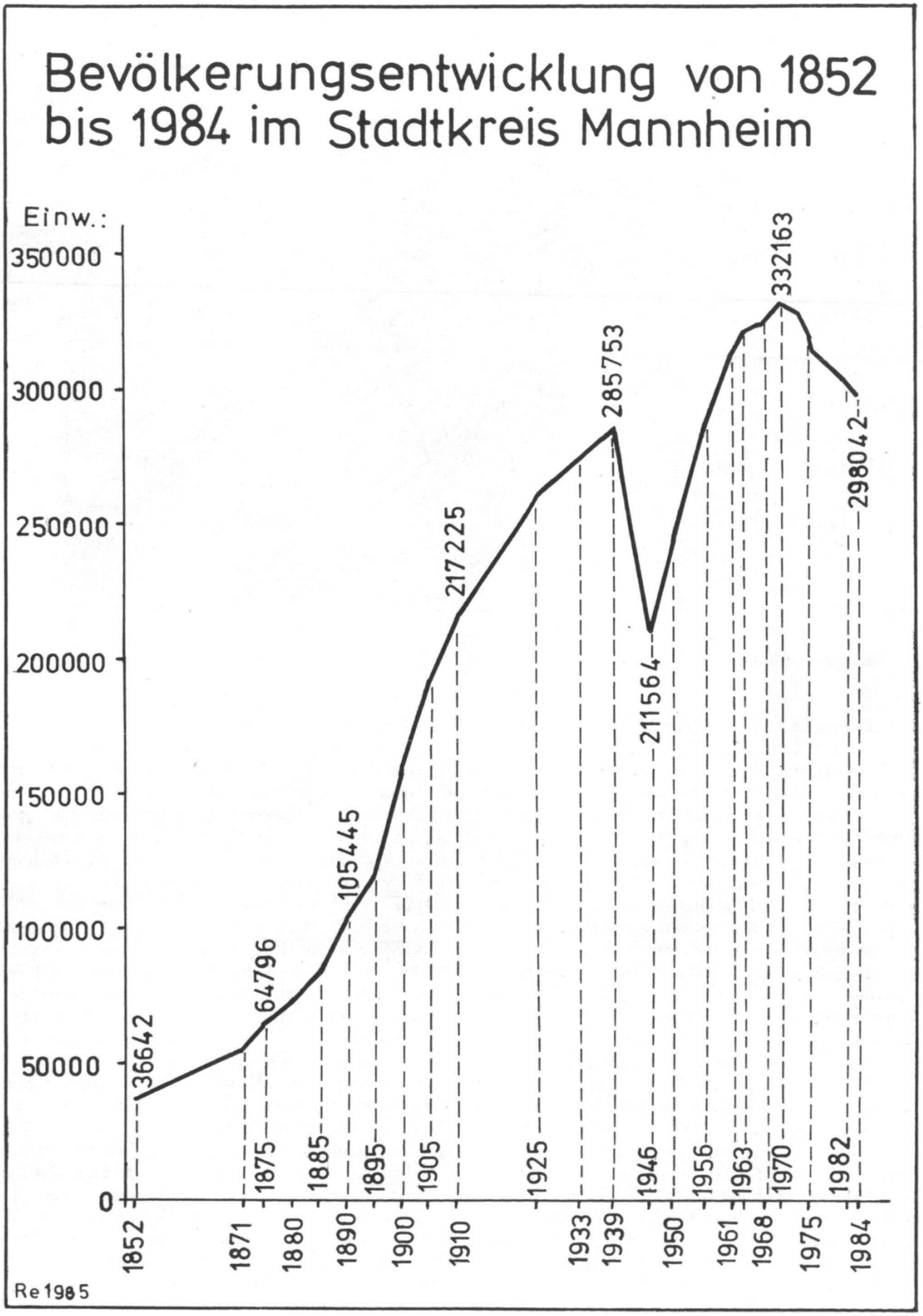
Bevölkerungsentwicklung von 1852 bis 1984 im Stadtkreis Mannheim
Einw.:
350000
300000
250000
200000
150000
100000
50000
0
36642
64796
105445
217225
285753
211564
332163
298042
1852
1871
1875
1880
1885
1890
1895
1900
1905
1910
1925
1933
1939
1946
1950
1956
1961
1963
1968
1970
1975
1982
1984
Re 1985

Abb. 6

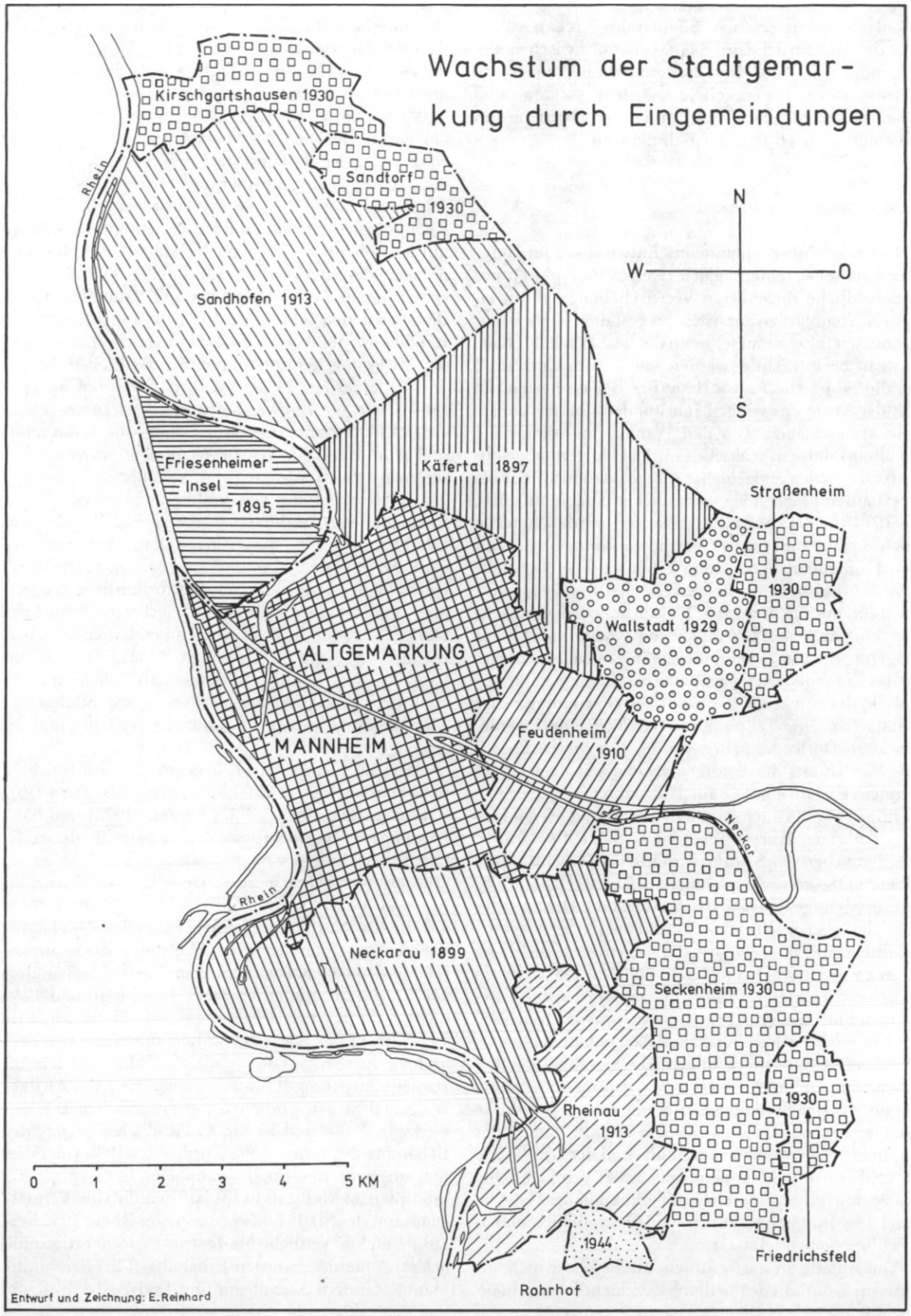
Wachstum der Stadtgemarkung durch Eingemeindungen
Kirschgartshausen 1930
Sandtorf 1930
Rhein
N
W
O
S
Sandhofen 1913
Friesenheimer Insel 1895
Käfertal 1897
Straßenheim 1930
Wallstadt 1929
ALTGEMARKUNG
MANNHEIM
Feudenheim 1910
Neckar
Rhein
Neckarau 1899
Seckenheim 1930
Rheinau 1913
1930
0 1 2 3 4 5 KM
1944
Friedrichsfeld
Rohrhof
Entwurf und Zeichnung: E. Reinhard

Abb. 7

Wohlgelegen ausgeweitet. Südlich des Neckars wuchsen die Industrieflächen bei Neckarau zwischen der Rheintalbahn und dem Rangierbahnhof sowie im Rheinauhafen. Im Casterfeld zwischen Neckarau und Rheinau siedelten sich vor allem Gewerbebetriebe und Kleinindustrie entlang der Bahnlinie an.

3. Zur Methodik der Karte

Die Karte über Mannheims Entwicklung im Industriezeitalter vereinigt in sich zwei kartographisch unterschiedliche Ziele, deren Verwirklichung auf nur einem Kartenblatt zwangsweise zu gestalterischen Kompromissen führen mußte, wenn die Lesbarkeit der Karte nicht beeinträchtigt werden sollte. Zum einen muß sie die räumliche Entwicklung der Bebauungsflächen seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts bis in die Gegenwart aufzeigen. Um den Wandel des städtischen Siedlungsbildes in seiner Gesamtheit einigermaßen objektiv darstellen zu können, mußten dazu nicht nur die überbauten Flächen in vier zeitlichen Stufen um 1850, bis 1910, bis 1945 und bis 1982 kartiert werden, sondern auch die Veränderungen, die im Zusammenhang mit den Flußlaufkorrektionen an Rhein und Neckar standen. So sind neben den Wasserläufen der Gegenwart auch die um die Mitte des 19.Jahrhunderts bestehenden Flußläufe und Altwasser von Rhein und Neckar eingetragen. Das heutige Stadtgebiet von Mannheim ist das Ergebnis einer systematischen Eingemeindungspolitik, die von Seiten der Stadt zur Gewinnung neuer Bauflächen, zum Teil auch von Seiten der eingemeindeten alten Dörfer betrieben wurde. Um diesen Prozeß des Wachstums der Stadtgemarkung seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert im Kartenbild mitzuberücksichtigen – wenn auch sein zeitlicher Ablauf bei der Fülle des übrigen Karteninhalts nicht darstellbar war –, wurden neben der Stadtkreisgrenze der Gegenwart die Gemarkungsgrenzen des Jahres 1850 festgehalten. Die zweite wichtige Aufgabe der Karte ist die Dokumentation der vorherrschenden Funktionen der einzelnen Stadtteile und Baugebiete in der Gegenwart. Zu diesem Zweck wurden Rastermuster gewählt, die einerseits ein möglichst leichtes Erkennen der im Vordergrund stehenden Funktion erlauben, die aber zum anderen auch die Lesbarkeit der zeitlichen und flächenhaften Bauentwicklung nicht beeinträchtigen. Die Kombination dieser beiden unterschiedlichen Karteninhalte erlaubte gerade bei der Funktionskartierung keine allzu starke Differenzierung. Daher wurde die 1970 in Band 3 der amtlichen Beschreibung der Stadt- und der Landkreise Heidelberg und Mannheim auf S. 390 veröffentlichte Karte mit einer differenzierten funktionalen Gliederung der Mannheimer Innen- und Oststadt diesem Beiwort beigegeben (Abb.5).

Von Anfang an war beabsichtigt, die Karte nicht als Inselkarte nur mit den siedlungsgeschichtlichen Abläufen innerhalb der Mannheimer Gemarkungsgrenzen darzubieten, zumal die Entwicklung Mannheims seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nur im Zusammenhang mit der linksrheinischen Schwesterstadt Ludwigshafen am Rhein und den im unteren Rhein-Nekkar-Land gelegenen Nachbarstädten und -Siedlungen zu verstehen ist. So wurde die Entwicklung Ludwigshafens, dessen heutiger Innenstadtkern seit den 1830er Jahren als Hafen anstelle der einstigen Mannheimer Rheinschanze entstand, mitberücksichtigt. Als anfangs mit Mannheim konkurrierender Hafen- und Handelsplatz hat die junge Siedlung, die mit der Ansiedlung der ersten chemischen Fabriken von P. F. Giulini und J. A. Benkiser in den Jahren 1851 und 1857 auch Industriestandort wurde, bereits 1859 Stadtrecht erhalten. Mit der Verlegung der Produktion der Badischen Anilin-und Sodafabriken in den Stadtteil Hemshof im Jahr 1865 setzte für Ludwigshafen als bevorzugter Industriestandort dann die Entwicklung zur linksrheinischen Großstadt ein. Wie bei Mannheim war auch dieser Prozeß zur Gewinnung von Wohnflächen nur durch die Eingemeindung der umliegenden alten Dörfer Rheingönheim, Maudach, Oggersheim, Oppau und Edigheim möglich, die 1938 erfolgte. Aufgrund des ganz auf die Stadt Mannheim bezogenen Kartentitels wurde in diesem Beiwort auf eine ausführliche Darstellung der Stadtentwicklung Ludwigshafens verzichtet. Das gilt auch für die im Kartenbild enthaltenen rechtsrheinischen Nachbargemeinden Mannheims, deren bauliche Entwicklung und funktionale Gliederung wie auch bei Ludwigshafen nach den für das Stadtgebiet Mannheims festgelegten Grundsätzen erhoben und gezeichnet wurden.

Gezeichnet wurden die Kartenentwürfe auf Topographischen Karten 1 : 25000 Nr.6416 (Ausgabe 1976), 6417 (Ausgabe 1973), 6516 (Ausgabe 1976) und 6517 (Ausgabe 1973), wobei gesonderte Karten für die bauliche Entwicklung der Siedlungen und ihre funktionale Gliederung angelegt wurden. Diese Entwurfskarten im Maßstab 1 : 25000 wurden beim Landesvermessungsamt Baden-Württemberg unter Festlegung der endgültigen Farbabstufungen in den Maßstab 1 : 50000 umgesetzt und auf ein Kartenblatt kombiniert. Als Grundlagen für die Bebauung der Jahre 1850, 1910 und 1945 dienten die Karten H Mannheim 94, 95, 98, 99, 141, 142, 146 aus der Kartensammlung des Generallandesarchivs Karlsruhe, die Stadtentwicklungskarten im Bauleitplan der Stadt Mannheim von 1964 sowie frühere Ausgaben der amtlichen topographischen Kartenwerke 1 : 25000 und 1 : 50000. Für die Kartierung der Bebauung des Jahres 1982 wurden der 1980 vom Vermessungsamt der Stadt Mannheim herausgegebene Stadtplan im Maßstab 1 : 15 000 sowie die vom Vermessungsamt der Stadt Ludwigshafen am Rhein 1982 herausgebrachte Amtliche Stadtkarte 1 : 15000 zugrunde gelegt. Außerdem wurden Erhebungen bei den Stadtplanungsämtern Mannheim und Ludwigshafen sowie

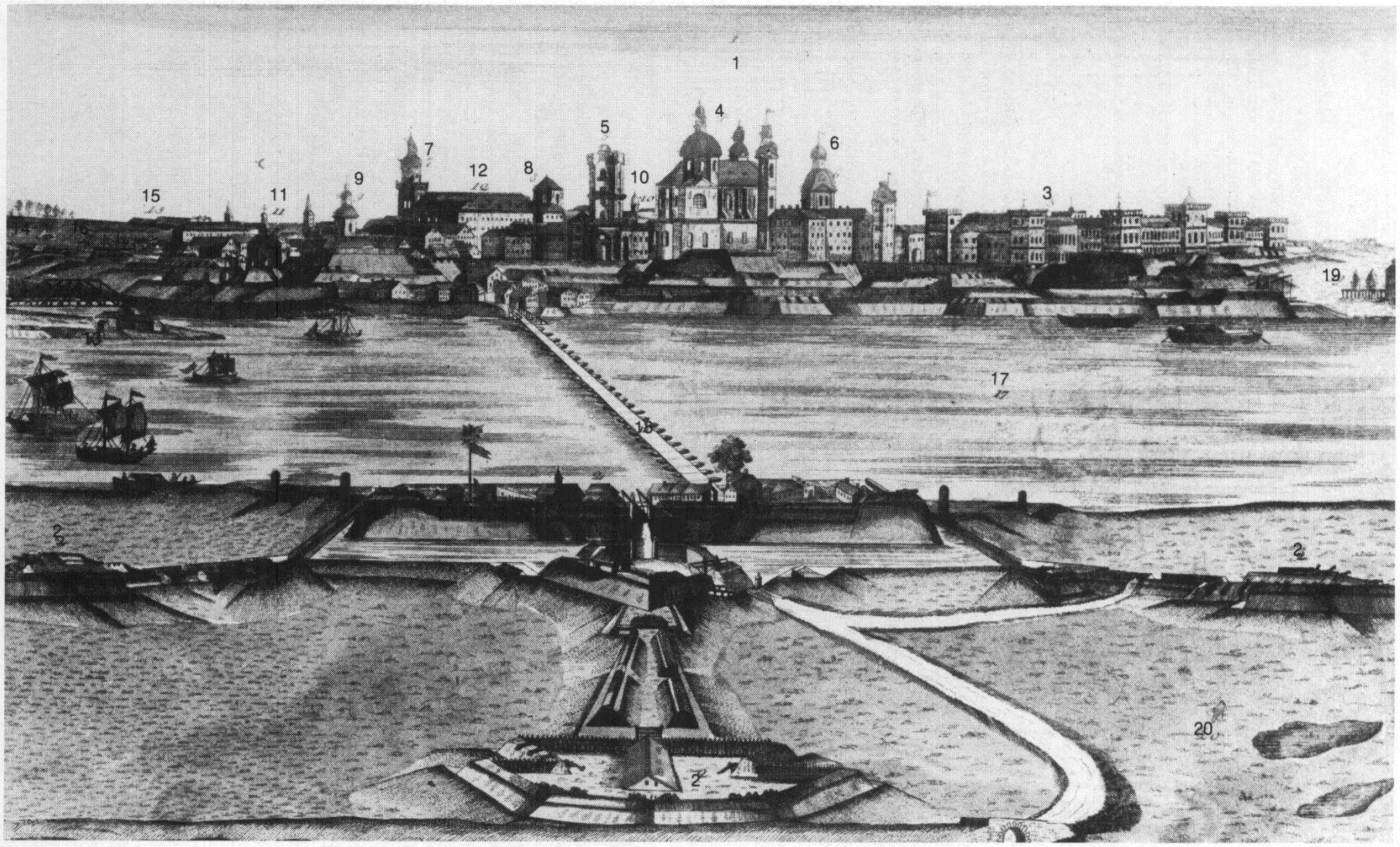

Abb. 8: Die Stadt Mannheim mit Rheinschanze gegen Ende des 18. Jahrhunderts von Westen. GLA I B Mannheim Nr. 10
(Aufn.: Generallandesarchiv Karlsruhe)

Erläuterungen: 1 Die Stadt Mannheim am rechten Rheinufer im Mündungswinkel von Rhein und Neckar, eingeschlossen von Festungswällen. 2 Die Rheinschanze am westlichen Rheinufer als Vorwerk der Festung Mannheim. Anstelle dieses westlichen Brückenkopfes entwickelte sich im 19. Jahrhundert der Stadtkern von Ludwigshafen. 3 Kurfürstliches Residenzschloß. 4 Jesuitenkirche. 5 Observatorium. 6 Kaufhaus. 7 Rathausturm. 8 Turm der Reformierten Kirche. 9 Lutherische Kirche. 10 Kapuzinerkloster. 11 Rheintor. 12 Zeughaus. 13 Mühlau-Insel. 14, 15 Schanzen. 16 Neckar. 17 Rhein. 18 Schiffbrücke über den Rhein. 19 Holzhof. 20 Feuchtes, morastiges Niederungsgelände in der linksseitigen Rheinaue

Ortsbegehungen in Stadtteilen und Ortschaften, in denen noch Bebauungsgrenzen unklar waren, durchgeführt. Das gilt auch für die Kartierung der vorherrschenden Funktionen in den verschiedenen Stadt- und Siedlungsteilen. Als vorteilhaft erwiesen sich dabei die umfangreichen Vorarbeiten des Autors für die Karte »Funktionale Gliederung von Mannheim (Stand 1968) im Maßstab 1 : 50000« in Band 3 der amtlichen Kreisbeschreibung Heidelberg-Mannheim nach S. 392 (1970), die als Manuskriptkarte im Maßstab 1 : 15000 in der Abteilung Landesbeschreibung des Generallandesarchivs Karlsruhe vorliegen. Weitere Arbeitsgrundlagen waren der Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim im Maßstab 1 : 25000 vom Mai 1982 sowie der Flächennutzungsplan Ludwigshafen/Rhein von 1977.

Literatur

BARTELS, D.: Nachbarstädte. Eine siedlungsgeographische Studie anhand ausgewählter Beispiele aus dem westlichen Deutschland (Forschungen zur deutschen Landeskunde 120) 1960.

BAULEITPLAN MANNHEIM. Grundlagenkarten. Hg. Stadtplanungsamt Mannheim. o.O.u.J. (1964).

BECK, O.: Die Mannheimer Wohnungsfrage und die Bau- und Bodenpolitik der Stadtgemeinde. Denkschrift des Oberbürgermeisters an den Stadtrat der Hauptstadt Mannheim. 1906.

BECKENBACH, H.: Mannheim. Die Entwicklung der Gemarkungsfläche und des stadteigenen Grundbesitzes. In: Bad. Heimat 37 (1957).

CARO, H.: Über die Entwicklung der chemischen Industrie von Mannheim-Ludwigshafen. In: Zeitschrift für angewandte Chemie 1904.

EISENLOHR, R.: Das Arbeiter-Siedlungswesen der Stadt Mannheim unter besonderer Berücksichtigung der großstädtischen Entwicklung von Mannheim als Industriestadt. 1921.

FISCHER, H.: Ludwigshafen am Rhein. Von der Gewerbe- und Industriesiedlung des 19. Jahrhunderts zur gegliederten Großstadt. In: Mannheim und der Rhein-Neckar-Raum. Festschrift zum 43. Deutschen Geographentag (= Mannheimer Geogr. Arbeiten 10) 1981.

FRIEDMANN, H.: Der Grundriß Alt-Mannheims. Muster einer idealtypischen Stadtanlage. In: Geographie heute (1973).

GESCHICHTE und Beschreibung der Mannheimer Hafenanlagen. Bearb. bei der Großherzogl. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahn. 1903.

GOTHEIN, E.: Mannheim im ersten Jahrhundert seines Bestehens. In: ZGO 43 (1889).

GUTZLER, H.: Das Rheinauer Industrie- und Hafengebiet von 1873 bis 1914 (Heidelberger Veröffentlichungen zur Landesgeschichte und Landeskunde 7) 1961.

HECK, W.: Hafen Mannheim: Eine Basis der Wirtschaft des Rhein-Neckar-Raumes. In: Der Rhein-Neckar-Raum. 1974.

HÖGY, U.: Das Bild der Stadt. In: Die Stadt- und die Landkreise Heidelberg und Mannheim. 3. Amtliche Kreisbeschreibung. Hg. Staatliche Archivverwaltung Baden-Württemberg in Verbindung mit den Städten und den Landkreisen Heidelberg und Mannheim (= KB Heidelberg-Mannheim) 1970.

HUTH, H.: Kunstgeschichte (der Stadt Mannheim), In: KB Heidelberg-Mannheim 3. 1970.

-: Eine Beschreibung der Festung Mannheim aus dem Jahr 1782. In: Mannheimer Hefte 1974/1.

-: Die Kunstdenkmäler des Stadtkreises Mannheim. 1–2. 1982.

JACOB, G.: Mannheim. In: Badisches Städtebuch. Hg. E. KEYSER. 1959.

KLÖPPER, R.: Landkreis und Stadt Ludwigshafen a.Rh. Die Landkreise in Rheinland-Pfalz. Hg. im Auftrag des Ministerpräsidenten – Landesplanung – vom Zentralausschuß für deutsche Landeskunde. 2. 1957.

MANNHEIM. in Vergangenheit und Gegenwart. Jubiläumsgabe der Stadt. Mannheim 1907. 1 u. 2 bearb. von F. WALTER. 3 dargestellt vom Statistischen Amt der Stadt.

MAYHER, W.: Die bauliche Entwicklung der Stadt Mannheim von der Gründung bis zur Gegenwart. 1606 bis 1905. 1905.

OBERDORFFER, K.: Ludwigshafen. In: Handbuch der historischen Stätten Deutschlands 5: Rheinland-Pfalz und Saarland. Hg. L. PETRY. [3]1976.

PRESS, V.: Graf Otto von Solms-Hungen und die Gründung der Stadt Mannheim. In: Mannheimer Hefte 1975/1.

REINHARD, E.: Verkehr. In: KB Heidelberg-Mannheim 3. 1970.

-: Beiwort zu den Karten IV, 18–19 »Die Veränderung, der Kulturlandschaft durch die Rheinkorrektion seit 1817« im Historischen Atlas von Baden-Württemberg, 3. Lieferung 1974.

-: Die oberrheinische Kulturlandschaft in der Barockzeit. In: Oberrheinische Studien 6. Hg. V. PRESS, E. REINHARD und H. SCHWARZMAIER im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft für geschichtliche Landeskunde am Oberrhein e.V. 1985.

SCHAAB, H.: Geschichte der Stadt. In: KB Heidelberg-Mannheim 3. 1970.

SCHAAB, M.: Kriegszerstörungen. In: KB Heidelberg-Mannheim 1. 1966.

SCHOTT, S.: Der Industriehafen zu Mannheim. Festschrift zur Einweihung des Hafens am 3. Juni 1907. 1907

STEIN, G.: Festungen und befestigte Linien des 17. und 18. Jahrhunderts am Oberrhein. In: Oberrheinische Studien 6. 1985.

TOLXDORFF, L.A.: Der Aufstieg Mannheims im Bilde seiner Eingemeindungen (1895–1930) (Veröffentlichungen der Wirtschaftshochschule Mannheim 1,9) 1961.

HISTORISCHER ATLAS VON BADEN-WÜRTTEMBERG: *Erläuterungen*
Herausgegeben von der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg
10. Lieferung 1985
Druck der Erläuterungen: Offizin Chr. Scheufele, Stuttgart