

Anlage zur Begründung des Bebauungsplanes für das Quadrat F 3
Überlegungen zur Umgestaltung der Mannheimer Innenstadt

Die Mannheimer Innenstadt ist trotz aller Zerstörungen immer wieder auf dem ursprünglichen Plan der sich in einem rechtwinkligen Raster kreuzenden Straßen aufgebaut worden.

Als Mannheim in der Mitte des 18. Jahrhunderts Haupt- und Residenzstadt war, hatte diese Stadt in ihren Hauptachsen eine Ausdehnung von 900 x 900 m. Damals waren auf der 64 ha großen fast kreisförmigen Grundfläche 94 Quadrate untergebracht.

Nach der Schleifung der Festungswälle und Gräben wurde die Stadt im 19. Jahrhundert bis an den heutigen umgebenden Ring ausgebaut. Sie erhielt eine halbkreisförmige Grundgestalt mit den Abmessungen 1000 und 1400 Metern in den Achsen bei einer Flächengröße von 144 ha, auf denen nun 143 Quadrate Platz fanden.

Die Fläche der Innenstadt ist also von 64 ha auf 144 ha gewachsen. Sie hat um 80 ha oder um 125 % der ursprünglichen Größe zugenommen. Die Zahl der Baublöcke hat sich um 49 erhöht, wobei zu berücksichtigen ist, daß die neuen äußeren, am Ring gelegenen Quadrate vielfach die Größe mehrerer Altquadrate besitzen.

Aber nicht nur in der Flächengröße hat unsere Innenstadt einen Wandel durchlaufen. Auch in der Bauweise, in der Höhe der Bebauung, ist eine deutliche Entwicklung festzustellen. Während um 1750 die zweigeschossige Bauweise mit Mansarddach überwiegend anzutreffen war, an einigen Stellen von 3-geschossigen Gebäuden durchsetzt, bot sich im 19. Jahrhundert ein ganz anderes Bild.

Die Straßen waren in ihrer Breite zwar die gleichen geblieben, aber die Gebäude waren auf 4 bis 4 1/2 Geschosse gewachsen. Einige Neubauten aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, wie der Plankendurchbruch und das Technische Rathaus E 5, wurden mit 5 Geschossen errichtet.

Und als nach der Zerstörung des 2. Weltkrieges der Wiederaufbau begann, wurden entlang der Hauptstraßen und des Ringes bei teilweise bescheidenen Straßenverbreiterungen 5 und 6 Geschosse als Richthöhe festgelegt. An einigen Punkten, in der Nähe des Wasserturms, und am Hauptbahnhof wurden diese Höhen noch überschritten. Dort sind 8 bzw. 12 Geschosse zugelassen worden.

Hierbei handelte es sich nicht um öffentliche Gebäude, sondern um private Bauwerke mit privater Nutzung. Bis dahin waren es vor allem die öffentlichen Gebäude wie Rathaus, Kaufhaus, Kirchen und Schulen, die in ihrer Höhenentwicklung aus dem Maßstab der umgebenden Bebauung herausragten. Diese öffentlichen Gebäude waren im Laufe der Zeit durch das Aufwachsen der übrigen Bebauung gleichsam eingesunken in die allgemeine Bau- masse und es bedurfte, wie z.B. am Alten Rathaus in F 1, oder bei der Jesuitenkirche besonderer Festlegungen, um diese das Stadtbild prägenden historischen Gebäude in ihrer städte- baulichen Bedeutung zu erhalten und gegenüber der baulichen Nachbarschaft zu betonen.

Neben dem Wandel in der Flächenausdehnung der Innenstadt hat also auch ein erheblicher Wandel in der Höhengausdehnung statt- gefunden, nämlich von ursprünglich 2 1/2 Geschossen auf das Doppelte und mehr.

Wir stehen nun heute vor der Frage, ob der erreichte Zustand als Endzustand zu betrachten ist, oder ob die Entwicklung weiter geht und wie sie weiter gehen soll.

Nun läßt sich eine Entwicklung des Stadtbildes sicher nicht nur an der Zunahme der Flächengröße und am Anwachsen der Stock- werkzahlen ablesen. Der Wandel in der Nutzung der Innenstadt, der wirtschaftliche Wandel, die sozialen Veränderungen, die soziologischen Umstrukturierungen müssen in die Betrachtung einbezogen werden.

Das historische Mannheim des 18. Jahrhunderts war eine Stadt der Beamten, der Soldaten, der Handwerker. In dieser Stadt wurde verwaltet, produziert und gewohnt. Im Laufe der Zeit verlagerte sich das Produzieren auf Randgebiete außerhalb der Bannmeile der Innenstadt. Das Verwalten, das Verkaufen, die Dienstleistungen blieben in der Stadt und verdrängten durch ständiges Größerwerden einen Teil der Bewohner. Um 1900 hatte die Innenstadt noch 56 000 Einwohner. Heute sind es nicht mehr ganz 27 000, also weniger als die Hälfte. Und die verbliebenen Einwohner haben einen anderen Altersaufbau und eine andere soziale Struktur als die Einwohner der Jahrhundertwende.

Diese bevölkerungsstrukturellen Veränderungen, die Änderungen durch Ausdehnung der Verkaufsläden, die Änderungen im Warenangebot, die Zunahme der Büroflächen, der Flächen für Banken, Versicherungen, Behörden sollen hier nur angedeutet werden, um zu zeigen, daß die Stadt sich in einem ständigen Wandel befindet, in einem Strukturwandel der sich nicht nur im Maß der Bebauung, sondern auch in der Art der Bebauung niederschlägt.

In der Bauweise ist ein zunächst langsam einsetzender Wandel vom klein parzellierten Quadrat zum ungeteilten Quadrat festzustellen, in welchem Baublockgrenzen und Grundstücksgrenzen identisch und deckungsgleich sind. Das gab es im historischen Mannheim nicht. Selbst so hervorragende Bauwerke wie das Rathaus in F 1, das Kaufhaus in N 1, die Kirche in R 2 oder die Adelspaläste beim Schloß nahmen nicht ganze Quadrate in Anspruch. Die Entwicklung vom vielfältigen Verwendungszweck eines Baublockes zum einheitlichen Verwendungszweck, zur einheitlichen Nutzung mit einem Gebäude oder Gebäudekomplex, auf einem Quadrat setzte erst verhältnismäßig spät ein. Von einigen Vorläufern abgesehen zeichnet sich dieser Trend erst heute deutlich ab. Von den 143 Innenstadtquadraten sind immerhin 43 Quadrate nicht mehr durch Grundstücksgrenzen aufgeteilt und zeigen eine einheitliche Nutzung.

Neben den freien Plätzen handelt es sich bevorzugt um Nutzungen für Behörden, wie E 5 mit dem Rathaus, L 3 mit den Finanzämtern, A 1 mit dem Landgericht usw. Daneben nehmen aber auch Schulen wie in K 5, C 6, T 4, T 5 ganze Quadrate ein. Kaufhäuser und Banken versuchen ganze Quadrate auszufüllen, wie in E 1, P 1 und P 2. Parkhäuser bedecken ganze Quadrate wie R 5. Aber auch für das Wohnen sind ganze Quadrate einheitlich genutzt und von früheren gewerblichen Nutzungen befreit worden, wie dies in F 5, F 6, S 5 und I 3 der Fall ist.

Es zeichnet sich darüberhinaus auch die Möglichkeit des Zusammenfassens einzelner Quadrate zu Großquadraten ab. Hierzu wurden teilweise Straßen aufgehoben, um größere zusammenhängende Bau- und Freiflächen zu bekommen. Ansätze hierzu sind bei der Schule in den T Quadraten und beim Institut für Seelische Gesundheit in den I und H Quadraten zu sehen. Ansätze zeigen sich auch im Wunsch einiger Großfirmen, Brücken zu Nachbarquadraten zu schlagen, um wenigstens im Luftraum über den Straßen eine Verbindung zu dringend benötigten Erweiterungsflächen zu erhalten. Im Stadtplanungsamt, bei freiberuflichen Architekten wie auch bei der Mannheimer Kaufmannschaft sind im Zusammenhang mit denkbaren Fußgängerzonen solche Überbrückungen gedacht und gezeichnet worden. Sie sollen Einkaufsstätten untereinander verbinden. Sie sollen Ladenpassagen mit Parkhäusern verknüpfen.

Wenn dieser Wandlungsprozess von der vielfältigen und vielschichtigen Nutzung zur einheitlichen Ausfüllung eines Gesamtquadrates und zum Übergreifen gleichartiger Nutzungen auf Nachbarquadrate auch feststellbar ist, so ist die Entwicklung zu Baublöcken mit Monostruktur städtebaulich nicht zu begrüßen. Es besteht die Gefahr der Anhäufung zu vieler gleichartiger Baumassen. Diese Gefahr der Vereinheitlichung, der architektonischen und städtebaulichen Langeweile, in mancher Beziehung auch der Verödung besteht nicht nur bei Monostrukturen für Parkhäuser, sondern auch für Behörden, Banken, Versicherungen, in gemildertem Maße sogar für Wohnquartiere.

Wenn der eingeschlagene Weg zur Bildung größerer Einheiten weiter verfolgt wird, dann ist eine Abkehr von der Vereinheitlichung in der Nutzungsart und in der Bauweise, eine Abkehr von der Uniformierung ganzer Baublöcke zu fordern.

Anzustreben ist hingegen eine gemischte Nutzung, in der sowohl das Verkaufen, das Verwalten, das Parken wie auch vor allem das Wohnen möglich sind. Auch an die Unterbringung von Freizeiteinrichtungen, wie Kleinschwimmbäder, Sport- und Spielräume ist in steigendem Maße zu denken. Eine derartige gemischte Nutzung spiegelt in ihrer baulichen Gestalt das Vielfältige und Vielschichtige ihres Inhaltes wieder.

Wie können nun solche städtebauliche Wünsche und Vorstellungen gefördert und unterstützt werden? Welche Anreize können gegeben werden, um das Ziel einer lebendig gegliederten Stadt zu erreichen?

Im Zusammenhang damit treten weitere Fragen auf:

Was kann getan werden, um ein weiteres Absinken der Bevölkerung in der Innenstadt zu verhindern? (Absinken ist hier nicht nur quantitativ gemeint). Was kann getan werden, um die Aktivität und Attraktivität der Innenstadt als Kaufstadt zu heben? Was kann getan werden, um das Wohlbefinden der in der Stadt Arbeitenden, der in der Stadt Wohnenden und in der Stadt Kaufenden zu verbessern? Was kann getan werden, um Verkehrsballungen und Konzentrationen auf wenige Punkte bzw. Straßenabschnitte zu vermeiden? In welchem Zusammenhang sind die Entwicklungsmöglichkeiten der Innenstadt mit Ludwigshafen zu sehen und welche Auswirkungen ergeben sich bei den Mannheimer Cityrandzonen? Welche Gebiete der Innenstadt bieten sich für Umgestaltungsabsichten an und welche Gebiete sollten ausgeklammert werden?

Die primäre Frage ist wohl die nach den Förderungsmöglichkeiten der städtebaulichen Vorstellungen, die Frage nach den Anreizen, die gegeben werden können, um bauwillige und baufähige Eigentümer und Unternehmer zu veranlassen, sich mit ihrem Grundeigentum, ihrem Kapitalvermögen und ihrer Initiative für eine Fortentwicklung und Umstrukturierung der Innenstadt zu engagieren.

Bei dieser zunächst städtebaulichen Betrachtung sollen die finanziellen Möglichkeiten durch Bund, Land und Gemeinde, wie sie sich durch verschiedene Förderungsprogramme und durch das Städtebauförderungsgesetz ergeben, vorerst ausgeklammert werden. Es muß wohl mit Recht davon ausgegangen werden, daß auch die beste Finanzierung keine Verbesserung oder Fortentwicklung der bestehenden Situation bringt, solange die oben gestellten Grundfragen nicht zufriedenstellend beantwortet werden können. Der Abriß vorhandener Gehäuse und ihr Ersatz durch andere neue Gehäuse gleichen Inhalts wird keine Lösung bringen.

Eine der Haupttriebfedern für eine Erneuerung und Umwandlung alter Quartiere wird im Gewinnstreben der Eigentümer gesehen werden müssen. Solange aus einem Altbesitz eine noch vertretbare Rendite erwirtschaftet werden kann, wird sich kaum ein Eigentümer mit dem Abbruch und einer Neubebauung befassen, um seinen Beitrag zur Stadtbildverbesserung zu leisten. Erst wenn der Neubau oder sein Anteil an einem Neubau eine spürbar höhere Rendite ergibt, wird er sich mit dem Gedanken einer Umwandlung befassen. Die finanziellen Beihilfen, die von Bund, Land oder Gemeinde gegeben werden können, werden nicht so hoch sein, um einen Ausgleich zwischen den meist geringen Belastungen des Altbesitzes und den hohen Belastungen der Neubauten zu gewährleisten. Es wird also aus Gründen der Gewinnmaximierung angestrebt werden, eine höhere Bebauung, eine dichtere Bebauung genehmigt zu bekommen.

Eine Erhöhung der bisher im Durchschnitt üblichen Geschosflächenzahl von etwa 2.0 auf etwa 3.5 bis 4.0 läßt sich aber einmal auf den vorhandenen, relativ kleinen Einzelgrundstücken aus Gründen des Bauordnungsrechtes gar nicht erzielen; zum anderen wäre sie wegen der damit verbundenen städtebaulichen Nachteile abzulehnen, weil sie nur eine Verschlechterung der bestehenden Situation mit noch mehr Hinterhäusern und Hofüberbauungen bedeuten würde bei gleichzeitiger relativer Einengung des Straßenraumes durch das gestörte Verhältnis zwischen unveränderter Straßenbreite und aufschießender Randbebauung. Die Fragen des ruhenden Verkehrs ließen sich nicht mehr bewältigen, Spielmöglichkeiten für Kinder und Grünpflanzungen würden undenkbar werden.

Hingegen läßt sich die Geschosfläche wesentlich erhöhen, sobald vom Einzelgrundstück als Bezugsfläche abgegangen wird und der Gesamtblock oder sogar eine Zusammenfassung mehrerer Blöcke ins Auge gefaßt wird.

Auf diesen zusammengefaßten Grundflächen lassen sich Großkomplexe entwickeln, die den verschiedensten Anforderungen genügen können. Diese Großkomplexe können schichtweise, etagenweise, andersartige Nutzungen aufnehmen, ohne daß gegenseitige Störungen zu entstehen brauchen. In den Untergeschossen kann der ruhende Verkehr aufgenommen werden, wobei gefordert werden muß, daß über den Eigenbedarf hinaus zusätzliche Abstellplätze geschaffen werden, die öffentlichen Charakter haben. Damit sollte gleichzeitig eine großflächigere Verteilung des Parkraumes über die Gesamtstadt erreicht werden, anstelle einer bisher angestrebten Konzentration auf einige Parkhäuser, bei denen sich durch An- und Abfahrten immer wieder Verkehrsballungen und Störungen ergeben müssen. Das heutige Verkehrsaufkommen kann ja leider noch nicht als Sättigung angesehen werden. Es ist daher anzustreben, nicht nur an einigen Punkten der Innenstadt parken zu können, sondern, verteilt auf die

Gesamtstadt, ein Parkangebot zu erreichen, das mindestens quantitativ nicht hinter dem bisher vorgesehenen zurücksteht. Einem einzelnen Parkhaus mit 800 Einstellplätzen ist eine Verteilung auf vier benachbarte Parkmöglichkeiten mit je 200 Parkständen vorzuziehen.

Um unnötige Verkehrsbelastungen zu vermeiden, sollte bei der Errichtung von Parkhäusern von dem Grundsatz ausgegangen werden: je dichter am Ring, umso konzentrierter, d. h. Parkhäuser mit großem Fassungsvermögen in Ringnähe, kleinere aber dichtere Parkgelegenheiten im inneren Kernbereich.

In den Erdgeschossen und evtl. auch in den 1. Obergeschossen können Läden, Gaststätten, kleine, nichtstörende Werkstätten untergebracht werden, während die darüber folgenden Geschosse Geschäftsräume, Büros, Verwaltungen und schließlich Wohnungen aufnehmen können.

Da es nicht möglich sein wird, ganze Innenstadtviertel auf einmal umzugestalten, sondern mehr ein blockweises Vorgehen erfolgen wird, sind durch die bestehenden Baugesetze und die geforderten Abstände Höhenentwicklungen bis zu etwa 12 Geschossen möglich, wobei die Randzonen der Blöcke meist über 4 - 5 Geschosse nicht hinaus gehen können und die 12-Geschossigkeit nur im Kern des Blocks erzielbar ist. Hierdurch ergibt sich ein gestaffelter Aufbau, bei dem die zurückgesetzten Hochbauteile gleichzeitig von den Störungen des Straßenverkehrs abgerückt werden. Sie werden von einem Kranz niederer Bauteile umgeben, auf deren terrassenförmig gestalteter Oberfläche Kinderspielplätze, Freizeiteinrichtungen, Gemeinschaftsräume gebaut werden können.

Darüber hinaus wäre in den hierzu erforderlichen Bebauungsplänen eine Grundflächenzahl festzulegen, die auf jeden Fall kleiner als 1.0 sein sollte. Das bedeutet, daß die überbaute Grundfläche eines Großkomplexes nicht der Gesamtgrundstücksfläche entsprechen kann. Es müssen vielmehr Fluchtrücknahmen, Einsprünge

und Ausklinkungen vorgenommen werden, die das Pflanzen von Bäumen und Sträuchern, die Anlage von Schmuckbeeten und Pflanzbecken ermöglichen.

Ebenso muß in den Bebauungsplänen ein öffentliches Durchgangsrecht eingetragen sein, um die Erdgeschosszonen nicht nur durch eine aufgelockerte Umrißgestaltung sondern auch durch hindurchlaufende Fußwege so transparent wie möglich zu machen. Der Fußgänger muß viel mehr als bisher die Möglichkeit haben, getrennt vom Fahrverkehr durch die Stadt gehen zu können, wobei besonders an das Bestreben, abkürzende Diagonalverbindungen zu wählen, gedacht werden muß. Ziel und Quellrichtungen müssen für die Anlage solcher Durchquerungsmöglichkeiten beachtet werden. Bei den freizuhaltenden Flächen, die durch Rücksprünge, Aussparungen und Fluchtenverlegung entstehen, handelt es sich um private Flächen, die bepflanzt und mit Schauvittrinen, Brunnen, Plastiken und Sitzgelegenheiten für Gaststätten im Freien gestaltet werden können. Der Übergang dieser Freiflächen und Passagen zu den echt öffentlichen Flächen sollte so fließend und unmerklich wie möglich ausgebildet werden.

Vor allem ist besonderer Wert auf das Anpflanzen von Bäumen zu legen. Die heutigen Innenstadtstraßen lassen wegen der zu schmalen Gehwege und wegen der völligen Inanspruchnahme durch Leitungen aller Art ein Pflanzen von Bäumen praktisch nicht mehr zu. Zusätzliches Grün kann nur noch auf solchen Flächen geschaffen werden, die hinter den heutigen Baufluchten liegen. Fluchtrücknahmen sind aber nur möglich, wenn als Ausgleich an anderer Stelle höher gebaut werden kann.

Durch eine solche Auflockerung im Grundriß wie auch im Aufbau kann eine neue Stadtatmosphäre geschaffen werden, in der die Mischung zwischen geschäftiger Hektik und Inseln der Ruhe als wohltuend empfunden wird. Der Wechsel zwischen Innen- und Außenbereich mit fließenden Übergängen bietet gerade für den Fußgänger besondere Reize, wie wir sie z. B. in Bremen's

Böttcher-Straße oder an vielen anderen Orten finden. Wenn es gelingt, für solche Aufgaben, für das Gestalten von hinter- und nebeneinander liegenden kleinräumigen Folgen, befähigte Architekten zu gewinnen, kann auch die Innenstadt wieder liebenswert und anheimelnd werden.

Sie kann neben den attraktiven Einkaufsstraßen an einigen Stellen eine Mischung aus passagen- und boulevardähnlichem Charakter annehmen, der ihre Anziehungskraft verstärkt, und zwar nicht nur für den Konsumenten, sondern auch für den Bewohner und für den dort Arbeitenden.

Für die Bewohner dieser Innenstadt ist ein möglichst breitgestreutes Angebot zu machen. Der Trend zur kleineren Wohnung wird unterstützt durch das Ansteigen der Baukosten und Mietpreise. Es wäre aber falsch, ausschließlich Kleinwohnungen oder Appartements den geschilderten Großkomplexen zu errichten, weil damit wieder eine Nivellierung eintreten würde, sei es im Alter, im Einkommen oder im Familienstand. Es muß eine Mischung von Einzimmerappartements, 2-, 3- und einigen 4-Zimmer-Wohnungen angestrebt werden. Auch die soziale Schichtung der Gesamtbevölkerung muß in der Innenstadt ihren Niederschlag finden, d. h. der Anteil des sozialen Mietwohnungsbaues kann allein zur Unterbringung der heute schon in der Innenstadt Wohnenden nicht gering sein. Besonderer Wert ist schließlich auf den Bau von Studentenwohnungen und Altenwohnungen zu legen.

Durch die neue Atmosphäre der Innenstadt, durch ihre Vielschichtigkeit und Vielgestaltigkeit kann auf eine Anhebung und Angleichung abgesunkener Bevölkerungsteile gehofft werden, auf einen Assimilierungsprozess, der bei homogener Bevölkerungszusammensetzung ausbleiben muß, trotz neuer Gehäuse, trotz hygienischer und sanitärer Fortschritte. Hier sei an das Märkische Viertel in Berlin erinnert.

Alle hier angedeuteten Umgestaltungsvorstellungen kosten sehr viel Geld. Die öffentlichen Förderungsmittel allein werden auf

keinen Fall ausreichen können, um solche städtebaulichen Ansprüche erfüllen zu können. Den zukünftigen Bauherren werden zusätzliche Gewinnmöglichkeiten angeboten werden müssen, um sie für derartige Projekte zu gewinnen. Aus diesem Grund wird eine Verdichtung in der geschilderten Form mit einer erhöhten Ausnutzung und einer stärkeren Rendite angestrebt werden müssen, wenn man nicht im luftleeren Raum planen will oder einem weiteren Absinken und einer weiteren Verödung zuschauen will.

Welche Stellen unserer Innenstadt sind nun für eine solche Umgestaltung in Betracht zu ziehen? Die Frage kann leichter beantwortet werden, wenn man zunächst alle Stellen ausklammert, die durch historische Bauten bestimmt sind. Die Umgebung des Schlosses an der Bismarckstraße, der Jesuitenkirche, des Zeughauses, des alten Marktplatzes mit Rathaus und Konkordienkirche sollten aus Gründen des städtebaulichen Maßstabes in ihrem Bestand belassen werden. Hier erscheint es richtig, die heute zulässigen Geschoßhöhen nicht zu überschreiten.

Andererseits werden das Collini-Zentrum, die Neckaruferbebauung Nord, die Nordbrücke und der Bereich beim Bahnhof als Ansatzpunkte für eine solche Umgestaltung zu betrachten sein. Von diesen Punkten aus kann eine Einstrahlung in den City-Bereich erfolgen, der vor allem die Randquadrate erfaßt und teilweise bis in die Nähe des Stadtmittelpunktes vorstößt. Hierbei wird es bei den Großkomplexen sehr darauf ankommen, die auf den Menschen bezogenen städtebaulichen Maßstäbe nicht zu verletzen.

Die ineinander fließenden Großkomplexe können vom Fußgänger in der Erdgeschoßebene wegen der anzustrebenden Kleinräumigkeit der Fußgängerzone nicht in ihrer Größe erfaßt werden. Der Fußgänger hat beim Durchgehen dieser Zone nicht den genügenden Abstand, um die Höhe und die Masse wahrzunehmen. Er bewegt sich in einer Folge von Passagen und kleinen Freiräumen. Nur vom Ring her mit seinen breiten Abmessungen, oder als Autofahrer von der

Nordbrücke her, ist ein Erfassen möglich. Durch das Verhältnis von Freifläche zur bebauten Fläche, von Straßenbreite zur Gebäudehöhe wird am Ring die Häufung größerer Baumassen als bisher gewohnt, nicht als störend empfunden werden, besonders wenn diese Baumassen im Aufriß und Grundriß gegliedert, gestaffelt, zurückgesetzt, terrassiert sind. Hinzu kommt, daß der gekrümmte Ring beim Begehen oder Befahren ein sich ständig wechselndes Bild bietet. Bei der Fortbewegung treten Baukörper ins Blickfeld, die vorher verdeckt waren; Überschneidungen treten auf, die immer nur Teile der Bebauung sichtbar werden lassen.

Anders ist es hingegen bei gerade verlaufenden, relativ breiten Straßen, wie bei den Planken oder der Kurpfalzstraße. Hier kann der Fußgänger in einer Zentralperspektive weite Strecken überschauen, deren Bild sich bei der Fortbewegung nur langsam ändert. Eine Auftürmung aller Baublöcke entlang den Planken und der Breiten Straße muß als bedrückend und beängstigend empfunden werden. Je nach Blickrichtung würden Wasserurm und Schloß in ein maßstäbliches Mißverhältnis gezwungen werden, das disharmonisch und befremdend wirkt. Überhaupt ist es wichtig, Blickrichtungen auf besondere Bauwerke frei zu halten und nicht durch störende oder ablenkende Einbauten zu verdecken.

Die Schwerpunkte der Umgestaltung sollten daher in den Innenstadtrandzonen, im Bereich der westlichen Innenstadt mit Angrenzung zum Jungbuschgebiet, in der Umgebung des Bahnhofs und bei der Kurpfalzbrücke bis zum Theater liegen.

Im Bereich des Nordbrückenkopfes und seiner Ausstrahlung zur Innenstadt ist diese Umwandlung besonders erwünscht, weil hier ein Gegenstück zur Umgestaltung des früheren Ludwigshafener Bahnhofs gebildet werden kann, das als Mannheimer Eingangszone nach Ludwigshafen hin wirkt, gleichzeitig aber auch von der Nordbrücke in die Innenstadt hinein zielt.

Da der durch die Nordbrücke entstehende westliche Zugang zur Innenstadt ein neuer Zugang zur City ist, wäre es erwünscht gewesen, möglichst zum Zeitpunkt der Öffnung dieser Pforte auch schon den Eingangsbereich städtebaulich umgestaltet zu haben. Dies ist aus verschiedenen Gründen nicht erreichbar. Trotz intensiver Bemühungen, den städtischen Grundbesitz in der Umgebung des Brückenkopfes zu vermehren, ist es nicht gelungen, größere zusammenhängende Grundflächen in das Eigentum der Stadt zu bringen, die geeignet wären, Großkomplexe aufzunehmen wie sie oben geschildert wurden. Auch das private Grundeigentum ist nur in Form von Splitterbesitz vorhanden. Die Frage der städtebaulichen Neugestaltung des Brückenkopfes kann daher nur im Zusammenhang mit einer späteren Sanierung des Jungbuschgebietes und der westlichen Innenstadt gesehen werden. Auf der Linie zwischen Nordbrückenkopf und Citymitte bieten sich aber als nächstgelegene Grundstücke zwei Flächen an, bei denen ein Anfang für eine Bebauung mit Großkomplexen gemacht werden kann. Es handelt sich um die Quadrate D 3 und F 3. Diese Quadrate waren Anfang der 50-er Jahre vom Stadtplanungsamt für Parkflächen ausgewählt worden. Tiefbauamt und Stadtplanungsamt haben seinerzeit gemeinsam eine Vorlage an den Gemeinderat gerichtet, in welcher diese Flächen zusammen mit anderen für den ruhenden Verkehr vorgeschlagen wurden. Beide Quadrate sind vollständig in städtischen Besitz übergegangen. Wenn es auch vom Gesamtkonzept her erwünschter wäre, wenn diese Bauflächen als Standorte für eine konzentrierte höhere Bebauung näher zum Ring liegen würden, so scheint eine städtebauliche Einfügung von Großkomplexen auch an diesen Stellen noch möglich, zumal die ringwärts gelegenen Quadrate wieder im Einflußbereich der historischen Bauten Zeughaus und Spitalkirche E 6 liegen.

Für die beiden Quadrate D 3 und F 3 liegen Vorprojekte von 3 Interessentengruppen vor. Für D 3 bewirbt sich der Architekt Mengler aus Darmstadt für F 3 bewerben sich die Firma Mosch und der Architekt Klimmer, beide Mannheim. Den Interessenten stehen jeweils verschiedene Finanzierungsinstitute zur Seite.

Alle drei Vorprojekte gleichen sich in der Baumassenverteilung. Sie zeigen die gewünschten Fluchtrücksprünge mit Pflanz- und Begrünungsmöglichkeiten, Fußgängerpassagen, 4-geschossige Sockelbebauung und 11 bis 13-geschossige Kernhäuser. In allen Projekten wird eine Mischung in der Nutzung vorgesehen zwischen Läden, Büros, Wohnungen, öffentlichen und privaten Parkmöglichkeiten.

Die Quadrate D 3 und F 3 haben eine Grundfläche von 4400 bzw. 4800 qm. Für Gewerbeflächen werden in allen Projekten zwischen 6000 und 8000 qm angenommen und zwar für Läden und Büros. Die Zahl der Wohnungen schwankt zwischen 70 und 90. Für Kraftfahrzeuge sind zwischen 420 und 650 Abstellmöglichkeiten vorgesehen, wobei 200 bis 300 Plätze über den Eigenbedarf hinaus angeboten werden.

Wenn man davon ausgeht, daß auf einer Fläche der Größe von D 3 bzw. F 3 etwa

7000 qm Gewerbefläche
80 Wohnungen und
450 Abstellplätze für Autos, davon
200 über den Eigenbedarf hinaus,
mit öffentlichem Charakter

errichtet werden, ergibt sich für eine umzugestaltende Innenstadtrandzone, die etwa beim Theater ansetzt und über die U und K Quadrate die gesamte Westflanke der City einnimmt, folgende Rechnung:

Die Randzone hat eine Größe, die etwa 60 Quadraten des Ausmaßes v ca. 4500 qm entspricht. Das ergibt eine Baufläche von $60 \times 4500 = 270\ 000$ qm. Bei einer durchschnittlich vorhandenen Ausnutzung von 2.0 sind das 540 000 qm Geschoßfläche. In dieser Geschoßfläche sind heute 4900 Wohneinheiten vorhanden, die bei einer Durchschnittsgröße von netto 50 qm eine Bruttofläche von etwa 330 000 qm einnehmen.

Die Differenz zur Gesamtgeschoßfläche beträgt 210 000 qm, die nicht für Wohnzwecke, also für Läden, Büros, Werkstätten, Lager, Schulen usw. genutzt werden.

Bei einer Multiplikation der vorgeschlagenen Nutzungen von D 3 bzw. F 3 ergeben sich für diese Randzone:

$$60 \times 7000 \text{ qm} = 420\,000 \text{ qm} \text{ Geschoßfläche für}$$

gewerbliche, büromäßige, tertiäre Zwecke, d.h. das Doppelte des heute vorhandenen. Bei den Wohnungen wäre ein Angebot von $60 \times 80 = 4800$ Wohneinheiten zu erwarten, was etwa dem heutigen Satz entspricht. Da nicht anzunehmen ist, daß der Bedarf ausreicht, das Gewerbeflächenangebot auszufüllen, müßte eine Verschiebung zugunsten der Wohnungsanzahl eintreten, was der angestrebten Einwohnervermehrung entgegen käme. Wenn das Gewerbeflächenangebot gegenüber der heute vorhandenen Fläche von 210 000 qm nur um gut 40 % auf 300 000 qm angehoben wird, bleibt eine Fläche von 120 000 qm für den Wohnungsbau als Reserve. Bei einer durchschnittlichen Größe von 80 qm brutto je Wohnung könnten 1500 Wohnungen für etwa 3000 Menschen zusätzlich gegenüber dem heutigen Stand in der Innenstadt gebaut werden.

Bei den Abstellplätzen für Kfz. würden sich $60 \times 200 = 12\,000$ über den Eigenbedarf hinaus reichende Stellplätze mit öffentlichem Charakter ergeben. Bisher waren in diesem Bereich nicht ganz 2000 öffentliche Stellplätze vorgesehen.

Alle diese Rechnungen sind noch recht grob. Sie sollen auch nur einen Überblick der Größenordnungen gewähren. Sie zeigen aber, daß neben der erstrebten städtebaulichen Verbesserung auch eine quantitative Verbesserung der Flächennutzung in der Innenstadt erzielt werden kann.

Zusammengefaßt stellen sich die Verhältnisse für die genannte Randzone so dar:

Wohnungen	heute	4 900	künftig	6 400
Gewerbl. Flächen	heute	210 000 qm	künftig	300 000 qm
öffentl. Stellplätze	heute	2 000	künftig	12 000

Bisher liegen Vorprojekte für D 3 und F 3 vor. Alle drei Interessenten projektieren bisher auf eigenes Risiko. Sie möchten bald Klarheit haben, ob es sinnvoll ist, ihre Projekte weiter zu verfolgen:

Hierfür sind folgende Entscheidungen erforderlich:

1. Zustimmung des Gemeinderates zum Gesamtkonzept der Innenstadtentwicklung
2. Aufstellung von Bebauungsplänen zunächst für D 3 und F 3 mit Festsetzungen über Art der Nutzung als Kerngebiet, Mindestanteil von Wohnungen, Mindestanteil öffentlicher Einstellplätze, Grundflächenzahl ≤ 0.9 .
Geschoßflächenzahl ≤ 4.0 , Höchstzahl der Geschosse 12, Geh- und Leitungsrechte zugunsten der Allgemeinheit, Anpflanzen und Erhalten von Bäumen und Sträuchern.

E. W.
8.8.71.