

## Vom Acker zum Fließband

Mannheim, mit 325 000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt in Baden-Württemberg kann 2007 gerade mal ihr Vierhundertjähriges Stadtjubiläum feiern. Sie ist damit eine recht junge Stadt in der Metropolregion Rhein-Neckar. Die ehemalige Residenz- und Hauptstadt der Kurpfalz wurde 1803 durch den Reichsdeputationshauptschluss nach Verordnung Napoleon I. dem neu geschaffenen Großherzogtum Baden zugesprochen. Markgraf Karl Friedrich von Baden hatte schon 1796 mit Frankreich einen Sonderfrieden geschlossen und die rechtsrheinischen Gebiete des Bistums Speyer militärisch besetzt. Mannheim zählte 1777 bereits 25 353 Einwohner, Stuttgart hatte 1788 zum Vergleich nur eine Bevölkerungszahl von 17 628 und Frankfurt/Main 45 000 Einwohner gezählt.

Die endgültige politische Neuordnung Europas erfolgte auf dem Wiener Kongress (1814–1815). 1815 wurde der Deutsche Bund gegründet, eine lose Konföderation von 37 deutschen Fürstenstaaten und 4 freien Städten. Das Großherzogtum Baden gehörte dazu. Aber nicht nur große politische Veränderungen vollzogen sich in jener Zeit, sondern vor allem auch umwälzende technische Entwicklungen, welche die Arbeits- und Lebensbedingungen der Menschen außerordentlich beeinflussten. Begonnen hatte die Entwicklung mit der Erfindung der ersten praktisch brauchbaren Dampfmaschine durch James Watt in England. Aus vielen Gründen nahm dieses Land lange Zeit in der industriellen Ausnutzung der Technik eine Spitzenposition ein. Die so genannte industrielle Revolution griff aber auch bald auf das Festland über. Die strukturelle Entwicklung des Landes Baden vom Agrarland zu einem bevorzugten Industriestandort wurde durch Maschinen geprägt. Durch die traditionelle Realteilung waren hier vorwiegend nur kleine bäuerliche Betriebe vor-

handen. Sie konnten großen Familien kein genügendes Einkommen mehr sichern und wurden nur noch als Nebenerwerbslandwirtschaft betrieben. Das erleichterte die Umstrukturierung, weil sich die jüngeren Familienmitglieder dadurch schneller von ihrer Heimat trennen konnten. Baden profitierte bei der Ansiedlung von Industriebetrieben vor allem von seiner günstigen Lage am Rhein. Waren um 1800 noch 62% der Bevölkerung in der Landwirtschaft beschäftigt, sind es heute nur noch etwa 2,5%. Die Korrektur der Wasserstraße nach den Plänen



*Freiherr Carl Friedrich von Drais erfand den Vorläufer des Fahrrads*  
Landesmuseum Technik und Arbeit

des badischen Majors G. Tulla kam der einsetzenden Industrialisierung im Rheingraben sehr entgegen. Die 1840 eröffnete erste Eisenbahn auf der Strecke Mannheim–Heidelberg, der erst 1870 die Rheintalbahn nach Karlsruhe folgte, spielte dabei zusammen mit dem Ausbau des Binnenhafens ebenfalls eine für die ganze Region bedeutsame Rolle. Mannheim entwickelte sich damals zu einem der belebtesten der rheinischen Umschlagplätze, zu einem „Seehafen im Binnenlande“, dem zweitgrößten Binnenhafen Europas. 1878 wurde die Kettenschlepperlinie Mann-



Mannheimer Hafen hatte 1960 einen Güterumschlag von 8 Mio. t

Stadtarchiv Mannheim

heim–Heilbronn eröffnet. Zuvor wurden die Frachtschiffe noch von Pferden gezogen.

Das Rhein-Neckar-Dreieck, in dessen Mitte Mannheim liegt und das über die Ländergrenzen hinweg Gebietsteile in Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg umfasst, ist mit 2,3 Mio. Einwohnern zum 7. größten Ballungsraum der Bundesrepublik geworden.

Mit dem von ihm kreierte Laufrad hatte 1817 Baron Carl Friedrich von Drais mit seiner legendären Radtour von Mannheim nach Schwetzingen das Zeitalter der Technik in unserem Raum eingeläutet. Lange Zeit war



Carl Benz mit seinem späteren Direktor Josef Brecht auf dem 1886 patentierten Motorwagen

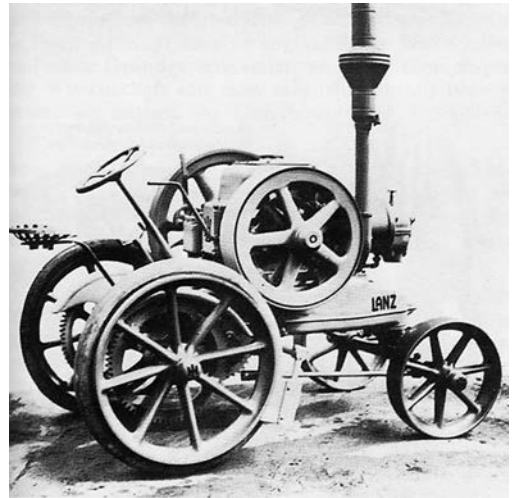
Landesmuseum Technik und Arbeit – LTA

Mannheim Endpunkt der Rheinschiffahrt. Dieser besonders bevorzugten Verkehrslage wegen siedelten sich hier die bedeutendsten Industrien an. Zahlreiche Erfindungen und Produkte aus Mannheim veränderten die Welt.

Um nur einige Unternehmen aus der Frühzeit der industriellen Ansiedlungen zu nennen: 1823 wurde im Wohlgelegen eine Schwefelsäurefabrik (Giulini) eröffnet, 1850 die erste Gummifabrik (Rheinische Gummiwerke). Nun

ging es Schlag auf Schlag. 1852 kam mit ihren Arbeitern aus Frankreich die Spiegelmanufaktur St. Gobin, 1859 die Maschinenfabrik Heinrich Lanz, 1861 die Badische Anilin- und Soda-fabrik, die allerdings wegen fehlender Erweiterungsmöglichkeiten bereits 1865 nach Ludwigshafen auf die andere Rheinseite wechselte. 1863 siedelte sich die Telegraphendraht- und Kabelfabrik an, der etwas später auch die Süddeutschen Kabelwerke folgten, 1883 gründete sich die Gasmotorenfabrik Carl Benz, die zunächst in der Innenstadt ihre Produktion aufnahm und dann mehrfach den Standort wechselte, bis sie auf dem Waldhof ihre Bleibe fand. Die Armaturenfabrik Bopp & Reuther, kam gleichfalls auf den Waldhof, weil sie sich in der Neckarstadt nicht mehr weiterentwickeln konnte. 1884 begann die Zellstofffabrik Waldhof ihre Produktion, eine Jutespinnerei gesellte sich hinzu und schließlich fand die Brown, Boveri u. Cie. (BBC) in Mannheim ihren Standort. Im Süden der Stadt siedelten sich die Chemischen Fabriken Lever Sunlicht und Th. Goldschmidt an, im Vorort Friedrichsfeld die Steinzeug GmbH. Neben der chemischen Industrie entwickelte sich Mannheim, wiederum durch den Hafen begünstigt, auch zu einem der bedeutendsten Standorte für Öl- und Getreidemühlen. Die Liste der Betriebe könnte natürlich noch leicht und lange erweitert werden.

Es gibt keinen Zweifel, die Technik und Industrialisierung haben neben manchen überwindbaren Schwierigkeiten Wohlstand ins badische Land gebracht. Mit jeder neuen Maschine und jedem weiteren Arbeiter wurde die Produktion gesteigert und brachte somit wachsende Gewinne, an denen langfristig betrachtet, auch die Arbeitnehmer partizipieren konnten. Ohne den Strukturwandel vom Agrarland zu einer Industriezone könnten wir, da wir so gut wie über keine eigenen Rohstoffe verfügen, in der Mitte Europas kaum noch auf unserem relativ hohen Niveau existieren. Andererseits ist es bei der seit Jahren rückläufigen Konjunktur, den politischen Veränderungen und der zunehmenden Globalisierung der Wirtschaft in unserem Land besonders schmerzlich, wenn sich die Konzerne immer wieder neue und günstigere Standorte suchen und dadurch bei uns zwangsläufig Arbeitsplätze abgebaut werden müssen. Das Kapital sucht nach dem ökonomischen Prinzip, „mit dem geringsten Einsatz den höchstmöglichen Gewinn zu erzielen“, in den so genannten Billiglohnländern neue Felder. Es ist verhängnisvoll, wenn bald nur noch die Reduzierung der Beschäftigtenzahlen zu positiven Bilanzen führt. Die fortgeschrittene Automatisierung der Produktionsvorgänge setzt leider schon immer mehr Arbeitsplätze frei, als unser Sozialsystem verkraften kann. Mehr Automaten fertigen mit immer weniger Arbeitern größere Mengen Industriegüter, deren Absatz zunehmend schwieriger wird. Industriestandorte wie Mannheim haben darunter ganz besonders zu leiden und finden nur sehr schwer Ersatzarbeitsplätze. So viele Arbeitsplätze wie im produzierenden Gewerbe abgebaut werden, können im Dienstleistungsbereich leider nicht, oder zumindest nicht so schnell wie es erforderlich wäre, geschaffen werden. Baden-Württemberg schneidet in der Arbeitslosenstatistik März 2006 im Ländervergleich mit einer Quote von 7,1% gegenüber 12% im Bund sehr günstig ab. Mannheim hat dabei jedoch mit 11,7% seit vielen Jahren die höchste Arbeitslosigkeit im Lande aufzuweisen und bedauerlicherweise keine große Aussicht, dass sich dies tendenziell in absehbarer Zeit bessern könnte, es sei denn, das Land unternimmt für

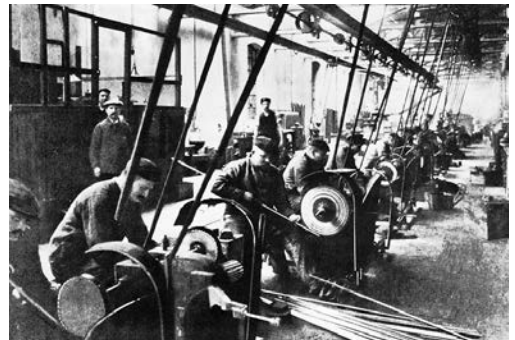


Der „Lanz-Bulldog“ erlangte weltweiten Ruhm

LTA

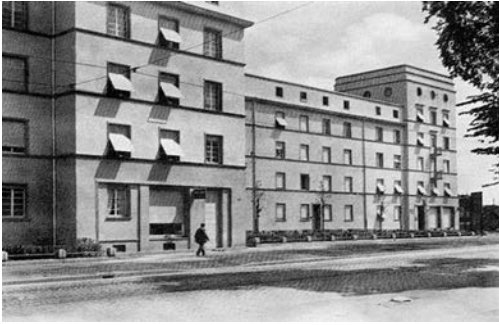
unsere Metropolregion ganz besondere Anstrengungen.

Natürlich hatte die Industrialisierung ihre guten Seiten. Zahlreiche Mannheimer Erfindungen und Produkte haben die Welt verändert. In der Silvesternacht 1879 sprang der von Carl Benz entwickelte Zweitaktmotor erstmals an. Berta und Carl Benz „lauschten über eine Stunde lang tief ergriffen dem einförmigen Gesang“. Die Silvesterglocken begannen zu läuten. Der Erfinder erinnerte sich später: „Uns war's als läuteten sie nicht nur ein neues Jahr, sondern eine neue Zeit ein, die vom Motor den neuen Pulsschlag empfangen sollte“. 1886 erhielt Carl Benz sein Patent für den ersten Motorwagen. 1911 machte ein von Schütte-Lanz gebautes Luftschiff seine erste



Blick in eine Werkshalle bei Bopp & Reuther, etwa 1912

Werkfoto



1926 wurde die Gemeinnützige Baugesellschaft (GBG) die größte Baugesellschaft im Land gegründet. Als erstes Bauvorhaben wurde von Architekt Ferdinand Mündel der Erlenhof mit 393 Wohnungen erstellt. Archiv GBG

Versuchsfahrt. 1912 fuhr mit einem Dieselmotor der Benz & Co., Rheinische Automobil- und Motorenfabrik, das erste deutsche Schiff auf hoher See. 1921 entstand bei der Heinrich Lanz AG der von Dr. Fritz Huber entwickelte Rohölschlepper, der wegen seines Aussehens „Bulldog“ genannt in zahlreichen Ländern und in fast allen Kontinenten eingesetzt wurde. Für die Stromversorgung wurde 1923 das inzwischen mehrfach erweiterte Großkraftwerk, das vorwiegend mit Kohle betrieben wird, errichtet. Zu Recht wird auf unseren Industrieballungsraum im Badner Lied hingewiesen, wo es heißt: „in Mannheim die Fabrik“, denn Mannheim trug ganz wesentlich dazu bei, dass Baden den höchsten Industrialisierungsgrad aller deutschen Bundesländer aufzuweisen hat.

Um die Räder zum Laufen zu bringen benötigte die rasch wachsende Industrie jede Menge Arbeitskräfte. Diese kamen als Pendler gerne aus dem Odenwald, Hessen-Süd, Kraichgau oder dem Pfälzer Wald. Es setzte aber auch ein bis dahin nicht gekannter Zuzug, eine regelrechte Landflucht, ein. Die Fertigungsbetriebe in der Stadt versprachen den Töchtern und Söhnen des ländlichen Raumes Arbeit und Brot. Im Jahr 1800 lebten nur 10% der Bevölkerung in Gemeinden mit mehr als 5000 Einwohnern, heute sind es ca. 84%. Die Zahl der Einwohner, besonders in den Industriestandorten, nahm deshalb täglich zu und Mannheim machte dabei keine Ausnahme.

Mit der rasanten Bevölkerungszunahme, als Beispiel wird der Stadtkreis Mannheim

genannt, er hatte 1875 lediglich 64 796 Einwohner und wuchs bis 1939 auf 285 753 Bewohner an, konnte allerdings die Infrastruktur und das Wohnungsangebot nicht mithalten. Die Arbeiter und ihre Familien fanden bei einem relativ niedrigen Einkommen nur sehr schwer ausreichenden und vor allem auch bezahlbaren Wohnraum. Es entstand eine heute kaum mehr vorstellbare Wohnungsnot. Nur wenige Industriefirmen waren, wie z. B. die Spiegelfabrik (St. Gobin), Bopp & Reuther, Draiswerke, Zellstofffabrik Waldhof und die Jutespinnerei, bereit oder in der Lage, für ihre Mitarbeiter Werkwohnungen zu schaffen. Aus der Einwohnerentwicklung wird deutlich, welche Anstrengungen damals unternommen werden mussten um die Wohnversorgung der Bevölkerung einigermaßen sicher zu stellen.

Das ging nicht von heute auf morgen. Gegen Ende des 20. Jahrhunderts wurde daher und verständlicherweise der Ruf nach Interventionen zu Gunsten des Wohnungsbaus durch die Kommunen und die Länder immer dringlicher und lauter. Besondere Situationen forderten eben auch besondere Maßnahmen.

Besser und eindringlicher als dies nackte Zahlen können, schildert uns ein Interview von Lothar Steinbach mit dem 1984 97jährigen Karl Eichhorn, die damalige Wohnungssituation. Seine Eltern waren in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts aus Großheubach im Odenwald nach Mannheim zugewandert. Das wörtliche Zitat aus dem Buch „Mannheim Erinnerungen aus einem halben Jahrhundert“ (mit freundlicher Genehmigung des Konrad Theiss Verlag Stuttgart 1984) lautet: „Die Geburt meiner Zwillingbrüder war für mich ein Ereignis – unsere Wohnung bestand aus einem Zimmer und einer Küche. Wir wohnten im zweiten Stock, Mittelstraße 29. Ich und meine Schwester Emma schliefen in einem Erwachsenenbett, das an der Wand entlang stand; das Bett meiner Eltern vis-a-vis. Während des Geburtsvorgangs legte uns Vater ins so genannte ‚Gräbele‘. Es war doch alles so eng! – Er türmte neben uns eine Anzahl Kissen auf, damit wir nicht sehen sollten, was vor sich ging. Er hat aufgepasst, dass wir den Kopf nicht ausstrecken – und sonst hat der eigentlich nichts zu tun gehabt, was wollte der da zugucken. Und unterdessen hat die so ge-

schriem und gestöhnt, das haben wir ja gehört und haben halt immer wieder den Kopf rausstrecken wollen, um zu sehen, was da mit der Mutter ist. Ja, und nun habe ich mir durch die Kissen einen Ausguck geschaffen und hab' da zugesehen, und von dort an hab' ich natürlich nimmer an die blöden Storchengeschichten geglaubt ...“

Der Mannheimer Oberbürgermeister Otto Beck setzte sich in mehreren Denkschriften 1897 und 1899 mit den Wohnungsproblemen jener Zeit kritisch auseinander und befürwortete, dass die Stadt Mannheim durch Bereitstellung von Baugelände im Wege des Erbbaurechts, mit Baukapital und Bürgschaften bauwillige Gesellschaften und Genossenschaften unterstützte. Er hatte in den Jahren 1889–1893 umfangreiche sanitätspolizeiliche Untersuchungen in Mietwohnungen und Schlafstellen durchführen lassen, wobei neben gesundheitswidrigen Zuständen und Überfüllung der Wohnungen, unverhältnismäßig hohe, gerade für Arbeiter, unerschwingliche Mietzinsen festgestellt wurden. Er schlug deshalb Lösungen zur Behebung der Wohnungsfrage vor, denen nicht nur der Mannheimer Stadtrat zustimmte. Viele andere Kommunen folgten den guten Ratschlägen.

Der private Wohnungsbau konnte die entstandene gewaltige Herausforderung natürlich nicht alleine lösen. Frühere Versuche in größerem Maßstab den Mangel an Wohnungen mit Hilfe von neu gegründeten gemeinnützigen Baugesellschaften oder Baugenossenschaften zu beheben, waren aber aus den verschiedensten Gründen leider auch schon mehrfach gescheitert. Meist waren diese Versuche erfolglos, weil der Wohnungsbau mit einer langfristigen Kapitalbindung und hohen Risiken verbunden war und seinerzeit eine Begrenzung der Haftung auf das eingesetzte Beteiligungskapital noch nicht möglich war. Eine unbegrenzte Haftung mit seinem gesamten privaten Vermögen wollte, ja konnte, niemand eingehen. Erst das Genossenschaftsgesetz von 1889 gab die Möglichkeit die Haftung der Investoren auf eine bestimmte Summe zu begrenzen. Das GmbH Gesetz von 1892 (Gesellschaft mit beschränkter Haftung) folgte. Jetzt endlich konnte verstärkt Kapital für den Wohnungsbau geworben werden.



1914 waren in der Gartenstadt schon 116 Einfamilienhäuser bezogen  
Gartenstadt-Genossenschaft

Außerdem wurde durch die Gesetzgebung zugelassen, dass die Landesversicherungsanstalten und die Angestelltenversicherung einen Teil ihrer Vermögensrücklagen in Form von Hypothekarkrediten dem Wohnungsbau zur Verfügung stellen konnten. Schon die Erwartung dieser verbesserten Rahmenbedingungen gab dem sozialen Wohnungsbau einen beachtlichen Auftrieb. So wurde 1895 in Mannheim die Baugenossenschaft „Spar und Bauverein eGmbH“ gegründet, ein Jahr später folgte der „Spar- und Bauverein Konstanz eGmbH“, 1897 der „Mieter- und Bauverein Karlsruhe eGmbH“ und 1899 der „Bauverein Freiburg eGmbH“. Im ganzen Land entstanden nun Initiativen zur Verbesserung der Wohnverhältnisse.

Bekanntlich war die Industrialisierung in England unserer Entwicklung schon weit voraus. Mit allen Vor- und Nachteilen. Die soziale Frage, die Not der Arbeiterfamilien, die Kinderarbeit, Hungerlöhne und Wohnungsmangel waren dort viel krasser und vordringlicher aufgetreten als bei uns. Aber auch die Überlegungen, wie man zu einer Verbesserung der misslichen Wohnverhältnisse kommen könne, griffen dort rascher. Treibende Kraft in England war aber aus eigennützigen Gründen die Industrie selbst, denn sie konnte sich in den Ballungsräumen nicht mehr weiter entwickeln. Die Betriebe waren deshalb aus wirtschaftlichen Gründen gezwungen, weit vor den Großstädten Areale zu finden auf denen sie sich besser entfalten konnten. Natürlich ent-

stand dabei auch der Zwang den dort benötigten Arbeitern genügend Wohnraum und die erforderliche Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. So wuchsen in England die ersten Trabantenstädte heran, die sich wegen ihrer Lage im grünen Umfeld „Gartenstädte“ nannten. Ebenezer Howard hatte 1898 durch sein Buch „A Peaceful Path to Real Reform“ erstmals die von den „utopischen Sozialisten“ R. Owen’s und Ch. Fourier’s entwickelten Vorstellungen aufgegriffen und die Idealstadt in grüner Landschaft beschrieben. Eine geringe Baudichte, große öffentliche Freiräume, meist Doppelhäuser mit eigenem WC und Bad (damals als Luxus bezeichnet) und bei jeder Wohnung ein Garten zur Selbstversorgung der Familien, waren neben vorbildlichen sozialen Einrichtungen, Schulen, Kindergärten, Sportstätten, Kneipen, Versammlungsräumen usw., die offensichtlichsten Merkmale. Ein wesentliches Element war aber der Hausgarten, der den Lebensunterhalt der Familien verbesserte und den Fabrikanten dadurch ermöglichte, die Löhne recht niedrig zu halten.

Die englischen Verhältnisse konnten natürlich nicht ohne weiteres mit den unsrigen verglichen und auch die Rezepte zur Verbesserung der Situation auf dem Wohnungsmarkt nicht einfach kopiert werden. Eine 1902 in Berlin gegründete Deutsche Gartenstadt Gesellschaft propagierte aber die fortschrittlichen Ideen aus England und passte sie den bei uns gegebenen Voraussetzungen an. Die Siedlungen sollten nicht wie in England autonom und weit vor den Toren der Städte entstehen, sondern es sollten die in den Städten schon vorhandenen und teuren Infrastrukturen mitbenutzt werden können. Es war schon revolutionierend genug, dass keine Mietskasernen, sondern vorwiegend kleine Häuser mit einem Garten entstehen sollten. „Wo kommen wir denn hin, wenn jeder Arbeiter ein Einfamilienhaus, man nannte es ‚Villa‘, haben möchte?“, war eine von Hauseigentümern und teilweise auch von Städteplanern gestellte Frage.

Trotzdem, die englische Reformbewegung war auch in Deutschland zur Kenntnis ge-



Das Luftbild zeigt das Neubaugebiet Waldhof-Ost, dahinter die Gartenstadt und Neueichwaldsiedlung. Links das Neubaugebiet Kirchwaldsiedlung. Nach dem Krieg war es notwendig überall im Lande neue Baugebiete zu erschließen.

Stadtarchiv Mannheim

nommen worden und fand viele begeisterte Anhänger. Einer der aktivsten Vertreter und Propagandisten der Gartenstadtbewegung in Deutschland war deren Generalsekretär, der nachmalige Landeswohnungskommissar Dr. Hans Kampffmeyer, der 1907 in Karlsruhe, 1909 in Rastatt und 1910 in Mannheim einer der maßgeblichen Initiatoren zur Gründung von Genossenschaften zum Zwecke der Errichtung von Gartenstädten wurde.

In Mannheim konnte er u. a. den Arbeitersekretär Richard Böttger, später Bürgermeister und Ehrenbürger, den Reichstagsabgeordneten RA Dr. Ludwig Frank, Stadtsyndikus Dr. Otto Moericke, den Fabrikanten Carl Reuther, Kommerzienrat Bernhard Spielmeier (Kabelwerke), die Dozentin Dr. Elisabeth Altmann-Gottheimer und viele weitere in Mannheim bekannte Persönlichkeiten für die Idee gewinnen. Sie waren ebenfalls von den Vorstellungen der Gartenstadtgesellschaft überzeugt und setzten die damals utopisch erscheinenden Vorstellungen, als „Gartenvor-

stadt“ erfolgreich in die Realität um. Die Gartenstadtbewegung hat natürlich den regional sehr unterschiedlichen Wohnungsbedarf alleine ebenfalls nicht ausgleichen können, aber sie hat doch wesentliche reformerische Impulse für den sozialen Wohnungsbau gegeben. Sie war damit ein Vorbereiter für die gemeinnützige Wohnungswirtschaft, ohne die eine Lösung der katastrophalen Wohnverhältnisse im Zusammenhang mit der industriellen Entwicklung nicht möglich gewesen wäre. Auch der Wiederaufbau der zerstörten Städte und die Versorgung der Flüchtlingsströme wäre ohne die Wohnungsunternehmen nicht so rasch bewältigt worden. Die Wohnungsunternehmen, gleichgültig in welcher Rechtsform, haben enorme Leistungen erbracht und wesentlich dazu beigetragen, dass sich die Wohnverhältnisse – trotz der gewaltigen Rückschläge die durch Inflation, die Kriege, Wirtschaftskrisen und Vertreibung entstanden sind – in den letzten 100 Jahren stark verbessert haben.



*In Mannheim-Friedrichsfeld entstand durch die Gartenstadt-Genossenschaft eine den Gartenstadt-Gedanken weitgehend entsprechende kleine Siedlung*

Archivbild Gartenstadt-Genossenschaft



Plakat vor der Fusion Daimler und Benz 1926  
Zeitschrift „Mercedes-Benz in aller Welt“ 1986

Nicht überall war es möglich große Flächen mit kleinen Häusern zu bebauen. Das nur begrenzt zur Verfügung stehende Bauland ließ dies ebenso wenig zu, wie der zunehmende Verkehr und die nicht beliebig vermehrbare Versorgung mit den erforderlichen öffentlichen Einrichtungen. Überall im Land, von Konstanz bis in den Taubergrund entstanden nach dem II. Weltkrieg Neubausiedlungen, die den Wohnungsmangel mindern und schließlich in den letzten Jahren ganz beseitigen konnten. Das heute vorliegende große Angebot an vielfältigen Bauformen,

unterschiedlichen Grundrissen, Wohnungsgrößen und Qualitäten lassen heute jeden Wohnungssuchenden die für seine persönlichen Verhältnisse passende Wohnung finden. Von einer strukturellen Wohnungsnot kann endlich nicht mehr gesprochen werden.

Das Einfamilienhaus ist im Land der „Häuslebauer“ natürlich das höchste Ziel der Familien geblieben. Es ist aber leider nicht überall zu verwirklichen. Umwelt- und Landschaftsschutz gewinnen aus guten Gründen eine immer größer werdende Bedeutung. Von den engen Wohnverhältnissen vor 100 Jahren konnten wir uns allerdings weit entfernen, die Nutzflächen der Wohnungen wurden je Familie immer größer und sind bis 2002 bei Einfamilienhäusern auf 150 m<sup>2</sup>, in Zweifamilienhäusern auf 105 m<sup>2</sup> und in Mehrfamilienhäusern auf immerhin 80 m<sup>2</sup> gestiegen. Die entstandenen Neubausiedlungen sind in der Regel von hoher Qualität, mit viel Licht und Sonne durchflutet und tragen wesentlich dazu bei, dass das Leben im badischen Land seit seiner Gründung in vielerlei Hinsicht lebenswerter geworden ist.



Anschrift des Autors:  
Walter Pahl  
Stiller Weg 50  
68305 Mannheim