



Gesamtanlage „Weststadt Heidelberg“

Ein exemplarisches Beispiel gründerzeitlicher Stadterweiterung

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat im März 2012 einstimmig beschlossen, die Weststadt, ein herausragendes Zeugnis der gründerzeitlichen Epoche Heidelbergs, als Gesamtanlage gemäß §19 Denkmalschutzgesetz unter Schutz zu stellen. Mit dem Satzungsbeschluss kommt die Stadt ihrer Verantwortung nach, das überlieferte Erscheinungsbild der Weststadt für künftige Generationen zu sichern und denkmalgerecht weiterzuentwickeln.

Timo Hagen/Daniel Keller

Schon im Jahr 2009 hat die Stadt Heidelberg für die Weststadt eine Erhaltungssatzung verabschiedet, um den städtebaulichen Besonderheiten des Stadtteils Rechnung zu tragen. Der Erlass der Gesamtanlagensatzung ermöglicht es nun, das historisch überlieferte Stadtbild der Weststadt als ein einziges zusammenhängendes Denkmal zu behandeln. Insbesondere der enge räumliche und funktionale Wirkungszusammenhang zwischen Frei- und Grünflächen und der historischen Bebauung bestimmt heute die Qualität der Gesamtanlage „Weststadt Heidelberg“. Die Wirkung der überlieferten Einzelbauten und Anlagen kommt erst in diesem städtebaulichen Rahmen voll zur Geltung. Die Geschichte der Weststadt Heidelbergs wird nicht nur in einzelnen Kulturdenkmälern anschaulich überliefert, sondern auch in siedlungsgeschichtlichen Zusammenhängen. Gerade auch die Vielzahl der so genannten anonymen Ar-

1 Geschlossene Bauweise entlang der Blumenstraße.



chitekturen formt Straßen- und Platzräume und damit Quartiere. Die Gesamtanlagensatzung bietet die rechtliche Handhabe, künftig das überlieferte Stadtbild als Maßstab für die fachliche Beurteilung von Bauvorhaben heranzuziehen. Entsprechend dem besonderen öffentlichen Erhaltungsinteresse am geschützten Bild der Gesamtanlage können höhere Anforderungen an Vorhaben innerhalb des Geltungsbereiches gestellt werden, als dies mit den einschlägigen bau- und planungsrechtlichen Instrumentarien möglich ist. Die Erfahrung, die die Stadt Heidelberg mit der Gesamtanlagensatzung „Alt Heidelberg“ sammeln konnte, trug sicherlich dazu bei, dass das vielfach zitierte Bild der „Käseglocke“ nicht mehr in den Köpfen der Bevölkerung steckt. Zu rechtlichen und fachlichen Voraussetzungen und Auswirkungen einer Gesamtanlage sei auf Heft 3/2004 des Nachrichtenblattes verwiesen.

Der hier abgedruckte Text ist ein Auszug aus der im Herbst 2013 erscheinenden Publikation „Stadtkreis Heidelberg“ der Reihe „Denkmaltopographie der Bundesrepublik Deutschland – Kulturdenkmale in Baden-Württemberg“.

Situation vor Anlage des Stadtteils 1872

Das Gebiet der heutigen Weststadt war vor Anlage des Stadtteils vorwiegend Ackerland; am Hang des Gaisbergs befanden sich Weingärten. Zu den wenigen bereits existierenden Straßen gehörten die Römerstraße als so genannter Galgenweg, die Rohrbacher Straße als Chaussee nach Karlsruhe und die Gaisbergstraße als Erschließungsweg für die Weingärten. Eine wesentliche Voraussetzung für die Besiedlung war der Bau des ersten Heidelberger Bahnhofs 1840 südwestlich der Altstadt, im Bereich des heutigen Menglerbaus (Ecke Rohrbacher Straße/Kurfürstenanlage). Im Vorfeld der



2 Luftbild mit Abgrenzung der Gesamtanlage (rot).

Eröffnung des Bahnhofs wurde 1836 in unmittelbarer Nähe das spätere Hotel Schrieder (Kurfürstenanlage 1) erbaut. Der Anschluss Heidebergs an die Bahn führte zu einem sprunghaften Anstieg des Fremdenverkehrs, sodass zahlreiche weitere Hotels in Bahnhofsnähe errichtet wurden, darunter 1876/1877 auch das Grand Hotel (Rohrbacher Straße 11). Begünstigt durch die Nähe zum Bahnhof entwickelte sich zwischen Rohrbacher- und Gaisbergstraße ein kleines Industriegebiet. Bereits seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bestand hier die farbstoffproduzierende Krappfabrik (später Ultramarinfabrik, Auflassung um 1876), hinzu kamen die Eisengießerei und Maschinenfabrik V. Hefft (ca. 1858–1903) und die Farbholzfabrik Ch. Keller (1861/1863–1903). Die Waggonfabrik H. Fuchs (Nachfolgerin der Wagenfabrik J. Schäfer) produzierte von 1861 bis 1902 auf einem großen Areal zwischen der heutigen Bahnhof-, Häusser-, Blumen- und Landhausstraße Eisenbahnwaggons. Die ältesten Wohnbauten der Weststadt aus den 1860er und 1870er Jahren wurden überwiegend entlang der bereits bestehenden Rohrbacher- und Gaisbergstraße und der sie verbindenden Seitenstraßen errichtet. Vielfach waren es Landwirte, die die langgestreckten Parzellen auf der Hangseite der Gaisbergstraße landwirtschaftlich nutzten.

Städtebauliche Entwicklung 1872 bis 1914

Mit der Feststellung eines Ortsbauplans 1872, also kurz nach der Reichsgründung, wurde mitten in der Hochphase der Gründerjahre der „Rohrbacher Baubezirk“, so die Bezeichnung für das Gebiet zwischen Römer-, Bahnhof-, Gaisberg- und Franz-Knauff-Straße, offiziell eröffnet. Das vorgesehene Straßennetz im Schachbrettsystem orientierte sich an der Feldflureinteilung und ist heute noch gut im Bereich nördlich der Zähringerstraße ablesbar. Die

Nord-Süd-Verbindungen wurden an den Verlauf der existierenden Römer- und Rohrbacher Straße angepasst. Der Großteil der Straßen wurde 1875 fertiggestellt. Später angelegte kleinere Straßen wie die Wilhelmstraße (1887), die ehemalige Treitschkestraße (1896, jetzt Goldschmidtstraße), die Albert-Mays-Straße (1901) und die Goethestraße (1902) unterteilten die großen Planquadrate in kleinere Baublöcke. Bald nach Eröffnung des Baubezirks setzte mit dem Wiener Börsenkrach von 1873 die Gründerkrise ein. Die Besiedlung erfolgte zunächst nur langsam und war weitgehend auf die Nordhälfte des Baubezirks bis zur Zähringerstraße beschränkt. Günstig auf die Entwicklung wirkte sich der Bau der Neckarbrücke zwischen Neuenheim und Heidelberg 1875 bis 1877 aus, da er den Schwerpunkt des städtischen Lebens Heidebergs nach Westen an den Bismarckplatz verlagerte. Die Rohrbacher Straße erfuhr durch den Bau der Neckarbrücke eine Auf-

3 Blick auf die Landhauerschule.





4 Eingangsfassade des St. Josefs-Krankenhauses.

5 Blick vom Wilhelmsplatz auf Bonifatiuskirche und Häuserzeile der Kleinschmidtstraße.

6 Übersichtsplan der Weststadt und angrenzender Stadtgebiete von 1881 (schwarz) mit nachträglich eingezeichneter Bepflanzung (rot), Baumeisterplanung (braun) und geplanter Trassenführung der Odenwaldbahnlinie (Bleistift).

wertung und entwickelte sich zur Hauptverkehrs- und Geschäftsstraße des Stadtteils. Die Stadtberechnungen erwarteten, dass sich der neue Baubezirk zu einem gehobenen Wohngebiet mit Landhäusern, also freistehenden Wohngebäuden mit großzügigen Gartenflächen, entwickeln würde. Er sollte so dem ambitionierten Bild Heidelbergs als Fremdenverkehrs- und Universitätsstadt entsprechen, zumal sich Heidelberg auch als Terrainkurort zu etablieren suchte. Landhäuser entstanden zwar auch vereinzelt, primär am hierfür prädestinierten Gaisberghang und entlang der südlichen Landhausstraße. Vor allem wurden jedoch Mietshäuser in Blockrandbauweise errichtet, häufig mit Ladengeschäften im Erdgeschoss und Gewerbebetrieben im Hinterhof, so vor allem im nördlichen Drittel des Baubezirks nahe der Bahntrasse (heu-

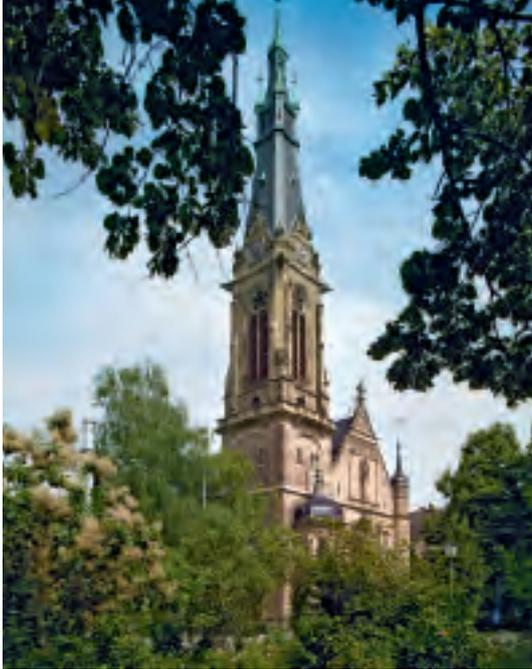


tige Kurfürstenanlage) und in der Rohrbacher Straße. Mit dem Bau einer städtischen Volksschule, der Landhausschule (1884–1886), und der Anlegung des Wilhelmsplatzes 1886 erfolgten erste Schritte, die Wohnqualität des Baubezirks zu steigern. Die soziale Infrastruktur wurde in der Folgezeit sukzessive ausgebaut. Öffentliche Bauten wie das St. Josefs-Krankenhaus (1889), die katholische St. Bonifatiuskirche (1899–1903) und das Spritzenhaus (Wilhelmstraße 1) für die Stadtteil-Feuerwehr (1903) entstanden in der Umgebung des Wilhelmsplatzes, der sich damit zu einem Zentrum des Stadtteils entwickelte. Die Platzierung der evangelischen Christuskirche (1900–1904) gab den Startschuss für das Wachstum des Stadtteils nach Süden. Ab Mitte der 1880er Jahre verstärkte sich trotz Wirtschaftskrise der Zuzug in sämtliche Städte Badens. So setzte Ende der 1880er Jahre auch in der Weststadt eine erhöhte Wohnbautätigkeit ein. Für die Zeit bis 1912 kann, übereinstimmend mit der damaligen Entwicklung der Weltwirtschaft, von einem regelrechten Bauboom gesprochen werden, der um die Jahrhundertwende und kurz vor dem Ersten Weltkrieg seine stärksten Ausprägungen erreichte.

Ortsbauplan von Reinhard Baumeister 1891

Um den Anforderungen eines modernen und repräsentativen Stadtteils gerecht zu werden, beauftragte die Stadt mit Reinhard Baumeister aus Karlsruhe einen der damals bedeutendsten Städteplaner mit der Erarbeitung eines revidierten und erweiterten Ortsbauplans. Der 1891 festgestellte Plan erweiterte das Gebiet des Rohrbacher Baubezirks nach Westen bis zur Bahnlinie nach Karlsruhe und bezog auch den von Bahngleisen, Ring- und Lessingstraße begrenzten Speyerer Baubezirk mit ein. Das Gebiet nördlich der Zähringer- und östlich der Römerstraße war nicht betroffen, da





hier die Straßenfluchten durch die fortgeschrittene Bebauung nicht mehr modifizierbar waren. Baumeister lockerte das schachbrettartige Straßennetz durch Diagonalstraßen (Schiller- und Endemannstraße), Platzanlagen und Grünstreifen (an Zähringer- und Dantestraße) auf und sah in bestimmten Bereichen Vorgärten vor. So entstand der Straßenfächer an der Kreuzung Zähringerstraße/ Römerstraße, der durch die hier erbaute Christuskirche (1904) zu einem zweiten Stadtteilzentrum aufgewertet wurde. Ziele des Bebauungsplanes waren neben einem abwechslungsreichen malerischen Straßenbild eine bessere Orientierung und kürzere Verkehrswege innerhalb des Quartiers sowie die Schaffung von Freiräumen für mehr Licht und Luft. Letzteres war das Hauptanliegen der für einen gesünderen Städtebau eintretenden Hygie-



nebewegung, zu deren Wortführern Baumeister zählte. Kennzeichnend für Baumeisters Planungen ist die differenzierte Behandlung einzelner Straßenabschnitte und Straßenseiten nach ihrer Lage, vorgesehenen Funktion und sozialen Nutzung. Gestützt wurde dies durch die 1893 neu eingeführte städtische Bauordnung. Sie unterschied nach Frankfurter Vorbild Zonen von offener und geschlossener Bauweise, die zudem in Gebäudehöhe und Grad der Grundstücksüberbauung divergierten. So wurde etwa der Bereich zwischen Zähringer-, Rohrbacher-, Dante- und Kleinschmidtstraße als Villengebiet ausgewiesen. Weitab des Bahnhofs mit seinen Emissionen entstanden in großzügigen Grundstücken gelegene freistehende Einzel- und Gruppenbauten für ein gehobenes Publikum. Die breit angelegte Schillerstraße mit

7 Blick auf die Christuskirche.

8 Offene Bauweise im mittleren Abschnitt der Kleinschmidtstraße.



9 Jugendstilgebäude in der Zähringerstraße.

10 Jugendstilvilla in der Zähringerstraße.



11 Wohnhausblock aus den 1920er Jahren entlang der Franz-Knauff-Straße.

12 Blick in die Gaisbergstraße; in der Bildmitte ein Beispiel für die noch in der Tradition des Spätklassizismus stehende früheste Wohnbebauung der Weststadt.

Blockrandbebauung, Mietwohnungen mittlerer Größe und zahlreichen Geschäften wurde dagegen als Hauptverkehrs- und Geschäftsstraße konzipiert; selbst die Straßenbahn, damals noch in Form einer Pferdebahn, wurde bereits berücksichtigt. Da sich die eingangs erwähnten großen Industriebetriebe nicht mit dem Bild eines gehobenen Wohngebiets vertrugen, wurden sie bis 1903 aus dem Stadtteil gedrängt.

Bautätigkeit nach dem Ersten Weltkrieg

Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges war der Rohrbacher Baubezirk weitgehend geschlossen bebaut. Eine Ausnahme bildete der durch die Nähe der Odenwaldbahnlinie benachteiligte südwestli-

che Bereich des Plangebietes. Dementsprechend konzentrierte sich die Bautätigkeit späterer Jahre auf dieses Areal. Die Zwanzigerjahre brachten mit genossenschaftlichen Wohnanlagen von teils erheblichen Ausmaßen eine neue Bauaufgabe mit sich. Neben einigen Villen (Häusserstraße) entstanden in dieser Zeit in der Weststadt mehrere größere Wohnblöcke an der Dantestraße, der Rohrbacher Straße sowie an der Franz-Knauff-Straße. In ihrer Formensprache knüpften diese noch an die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg an.

Die im Zweiten Weltkrieg unzerstörte Weststadt erfuhr in den 1950er und 1960er Jahren einige spürbare Veränderungen im Bereich der Rohrbacher Straße und an der südlichen und westlichen Randzone. Entlang der Rohrbacher Straße wurden die Ladenzonen zahlreicher Geschäftshäuser modernisiert und Teile der alten Bebauung durch moderne Geschäftsneubauten ersetzt. Im südlichen und westlichen Bereich entstanden Mietshäuser, die den Stadtgrundriss nach der Planung von Baumeister auffüllten.

Bahnhof als Faktor der Stadtteilentwicklung

Bahnhöfe wirkten anfangs auf das wohlhabende Bürgertum überaus anziehend, und so entstanden auch am heutigen Adenauerplatz in den 1870er Jahren repräsentative Villen. Dahingegen herrschte noch im weiteren, ehemals besonders emissionsbelasteten Umfeld des damaligen Güterbahnhofs (etwa auf Höhe der heutigen Stadtbücherei) eine lediglich bescheidene Bebauung durch geschlossene Mietshausreihen vor. Der anfängliche Enthusiasmus der Anwohner schlug in den folgenden Jahren in Unmut über die Belastung des Straßenverkehrs und der Wohnqualität durch Gleisverlauf und Bahnbetrieb um. Bereits 1901 wurde eine Verlegung des Hauptbahnhofs an seinen heutigen Standort beschlossen. Die Weststadt und Bergheim sollten so besser an die Altstadt angebunden werden; außerdem wollte man dem zunehmenden Bahnverkehr in Nordsüdrichtung mit einem Durchgangsbahnhof Rechnung tragen. Das Gesamtkonzept des von Baumeister projektierten Straßennetzes wurde durch den Bau des Königstuhltunnels (1908–1909) und die damit verbundene ringförmige Neuführung des Gleiskörpers (Anbindung an die Odenwaldlinie) im Südwesten beschnitten.

Noch vor dem Ersten Weltkrieg verlegte man den Güterbahnhof nach Westen vor die Stadt. Die ihn bedienenden Gleise sowie die Odenwaldlinie umschlossen ein großflächiges Areal, die zur Weststadt gehörige so genannten Bahninsel. Im Zuge der derzeitigen Entwicklung des neuen Stadtteils „Bahnstadt“ ist dieses Areal starken Veränderun-

gen unterworfen. Der Güterbahnhof und die ihm zugehörige Bahnlinie wurden 2003 aufgelassen. Es blieben lediglich ein Eisenbahnwasserturm und einige Eisenbahnbrücken erhalten. Die durch zwei Weltkriege verzögerte Verlegung des Hauptbahnhofs erfolgte erst 1950 bis 1955. Anstelle der Bahntrasse legte man die Kurfürstenanlage als Magistrale vom neuen Bahnhof zum Zentrum an.

Bauweisen und Stilformen

Ein nicht unerheblicher Teil des heutigen Erscheinungsbilds der Weststadt wird von offener Bauweise geprägt. Dies gilt insbesondere für die gehobeneren bürgerlichen Wohngebiete am Gaisberghang, im Zentrum des Schutzbereichs sowie in den nordwestlich und südwestlich daran anschließenden Arealen. Hier herrscht als Haustyp die zweigeschossige Villa als palais- oder landhausartiges Wohngebäude mit umgebendem Garten vor. Neben Villen finden sich aber auch Zwei- und Mehrfamilienhäuser mit reich gegliederten Fassaden. Im nördlichen und nordwestlichen Bereich dagegen dominiert die geschlossene Bauweise. Die Straßenzüge sind hier von einer drei- bis viergeschossigen Blockrandbebauung mit traufständigen Gebäuden geprägt, die hauptsächlich für Handwerker, Kaufleute und Beamte errichtet wurden. Hier wurden die Erdgeschosszonen und Rückgebäude häufig gewerblich genutzt. Eine Verdichtung traufständiger Häuserzeilen ist auch im Süden sowie entlang der Rohrbacher Straße zu erkennen, was zu deren Charakter als Hauptgeschäfts- und Hauptverkehrsstraße der Weststadt beiträgt.

Typisch für die Gründerzeitbebauung der Weststadt ist neben der Vielfalt der historisierenden Baustile und Stilvarianten der Reichtum an Gliederungs- und Schmuckelementen. Während in den 1860er und 1870er Jahren noch Putzbauten in der Tradition des Spätklassizismus vorherrschten, bestimmten bis um 1900 Fassaden mit reichen Natursteingliederungen und/oder Klinkerflächen das Bild der Weststadt. Um die Jahrhundertwende wurden gerade bei den Landhäusern Giebel, Erker oder Kniestöcke nicht selten in Blendfachwerk ausgeführt. Hinzu kommen entsprechende Dachformen als Krüppelwalmdach oder vorgezogene Satteldächer im so genannten Schweizerhaus-Stil. Reine Jugendstilbauten sind in der Weststadt – wie auch im übrigen Stadtgebiet – nur vereinzelt zu finden. Dennoch sind nach 1900 in ornamentalen Details Jugendstileinflüsse zu erkennen. Die Wohnbauten der Folgezeit sind weiterhin durch vom Historismus geprägte Grundmotive bestimmt, gehen aber verstärkt in kubische Bauformen mit großen Putzflächen über. Noch bis in die 1920er Jahre sind Rückgriffe auf eine gründer-

zeitliche Formensprache, etwa bei den genossenschaftlichen Wohnblöcken im südwestlichen Teil der Weststadt, feststellbar.

Erbauer und Bewohner

Der Rohrbacher Baubezirk zog mit seinen topografischen und strukturellen Vorzügen unterschiedliche Bevölkerungsschichten an, die jedoch fast ausschließlich dem Bürgertum angehörten – eine Entwicklung, die durch eine differenzierte Stadtplanung gefördert wurde. Es waren sowohl Einheimische, die der Enge der Altstadt zu entkommen suchten, als auch vom Ruf der Fremdenverkehrs- und Universitätsstadt angelockte Auswärtige, die sich hier niederließen. Über die Hälfte aller Wohnbauten wurden von Privatleuten in Auftrag gegeben, die übrigen wurden von Architekten oder Baumeistern als Spekulationsobjekte erbaut und nach Fertigstellung vermietet oder verkauft. Auftraggeber waren in erster Linie Handwerker, gefolgt von Privatiers und Kaufleuten, des Weiteren Lokomotivführer und Beamte jeden Ranges, Fabrikanten und Universitätsprofessoren. Diese Privatleute traten in der Regel nur einmal, manchmal auch zwei- oder dreimal als Bauherren auf. Eine Ausnahme stellt der Maler- und Tünchermeister Georg Hauck dar, der zwischen 1883 und 1910 fast 20 Einzel- und Gruppenbauten im gesamten Rohrbacher Baubezirk in Auftrag gab. Besonders in den Villengebäuden, die meist nur für eine Wohnpartei erbaut wurden, ließen sich die Auftraggeber selbst nieder. Hand-

13 Villa mit Blendfachwerk in der Zähringerstraße.



Glossar

Krüppelwalm

Das Walmdach hat anstelle des spitzen Giebels eine auf die Schmalseite des Hauses heruntergezogene Dachfläche. Wenn sie nicht über die gesamte Giebelfläche reicht, handelt es sich um eine reduzierte Dachfläche, eben den „Krüppelwalm“.

werker und Kaufleute bewohnten dagegen Mietshäuser und hatten häufig ihre Werkstatt, ihr Lager oder ihr Comptoir im Hinterhof und ein Ladengeschäft im Vorderhaus. Zu den wenigen Vertretern der Unterschicht, die den Rohrbacher Baubezirk bewohnten, gehörten vor allem Bahnarbeiter und Dienstboten. Die vor dem Ersten Weltkrieg entstandenen Bauten wurden größtenteils von studierten Architekten, teils aber auch von handwerklich ausgebildeten Baumeistern entworfen. Nicht selten beauftragten Baumeister Architekten mit Entwürfen für ihre Bauprojekte. Das Architekturbüro Henkenhaf & Ebert prägte mit Entwürfen für knapp 40 Einzel- und Gruppenbauten – fast ausschließlich Auftragsarbeiten der Jahre 1885 bis 1912 – wie niemand sonst das architektonische Bild der Weststadt. Auf je über 20 Bauten bringen es die Architekten Wilhelm Spahn, Joseph Eirich, Franz Sales Kuhn und das Baugeschäft Beiler & Ueberle. Bezogen auf den Bestand der Einzeldenkmale, immerhin rund zwei Drittel aller Gebäude des ehemaligen Rohrbacher Baubezirks, bedeutet dies, dass lediglich 15 Prozent der Planfertiger über die Hälfte aller Entwürfe schufen. Fast 90 Prozent der Planfertiger waren in Heidelberg ansässig. Die übrigen kamen zumeist aus der Region. Zu den wenigen Bauten, die von nicht-ortsansässigen, überregional bekannten Architekten errichtet wurden, zählen eine Doppelvilla des Münchner Architekten Eugen Drollinger (1887–1889) und eine Villa des Berliner Architekten und Burgenrestaurators Bodo Ehardt (1899/1900). Zur Baupraxis im Rohrbacher Bezirk gehörte die Bebauung größerer zusammenhängender Parzellengruppen durch denselben Bauherrn und/oder Architekten. Diese hat ihren Höhepunkt in den fast ausschließlich von den Architekten Moosbrugger & Pflaumer

entworfenen Mietshausgruppen im Plandreieck zwischen Dante-, Häusser- und Schillerstraße (1909–1911).

Ziel der Gesamtanlagensatzung

Heute kann die Weststadt Heidelbergs, da von Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs verschont und von Neubaumaßnahmen der Nachkriegszeit nur gering betroffen, als eines der qualitativsten und aussagereichsten Gründerzeitviertel des Landes angesehen werden. Durch seine geschichtsbezogene Aussage leistet das hochwertige Erscheinungsbild der Weststadt einen wesentlichen Beitrag zur Identität, Attraktivität und Lebensqualität der Stadt Heidelberg. An seiner Erhaltung und Förderung besteht ein besonderes öffentliches Interesse. Ziel der Gesamtanlagenschutzsatzung ist es, die bis heute erhaltene einheitliche Stadtgestalt des einzigartigen Ensembles, von der städtebaulichen Idee der Bebauungspläne, der Integration unterschiedlicher Bau- und Wohnformen, über die stilistische Vielfalt der Gründerzeit mit ihren reichen Schmuckfassaden bis hin zur Gartenbaukunst zu bewahren und zu schützen.

Literatur

Christoph Vierneisel: Der differenzierte Fluchtlinienplan und der Umlegungsplan für die Heidelberger Weststadt von 1891–1896. Der Städtebau-Reformer Reinhard Baumeister in der Planungspraxis, in: Städtebaureform 1865–1900. Teil 1. Von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit. Allgemeine Beiträge und Bebauungsplanung, hg. v. Juan Rodriguez-Lores u. a. (= Stadt, Planung, Geschichte, Bd. 5 I), Hamburg 1985, S. 169–190.

Wolf Deiseroth: Die Weststadt von Heidelberg, in: Denkmalpflege in Baden-Württemberg 9/9, 1980, S. 37–50.

Heinz Kneile: Stadterweiterung und Stadtplanung im 19. Jahrhundert. Auswirkungen des ökonomischen und sozialen Strukturwandels auf die Stadtphysiognomie im Großherzogtum Baden, Freiburg 1978 (= Veröffentlichungen aus dem Archiv der Stadt Freiburg im Breisgau, Bd. 15).

Timo Hagen, M.A.
Kunsthistorisches Institut in Florenz –
Max-Planck-Institut
Via Giuseppe Giusti 44
I-50122 Firenze

Daniel Keller
Regierungspräsidium Karlsruhe
Referat 26 – Denkmalpflege

14 Blick in die
Rohrbacher Straße.

