

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Planen für die Zukunft

[urn:nbn:de:bsz:31-219125](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-219125)

Für die Verkehrsplanung
im Karlsruher Bereich
interessierte sich auch
Bundesverkehrsminister Leber
anlässlich seines Besuchs
bei Oberbürgermeister Günther Klotz
im März 1968



PLANEN

FÜR DIE ZUKUNFT

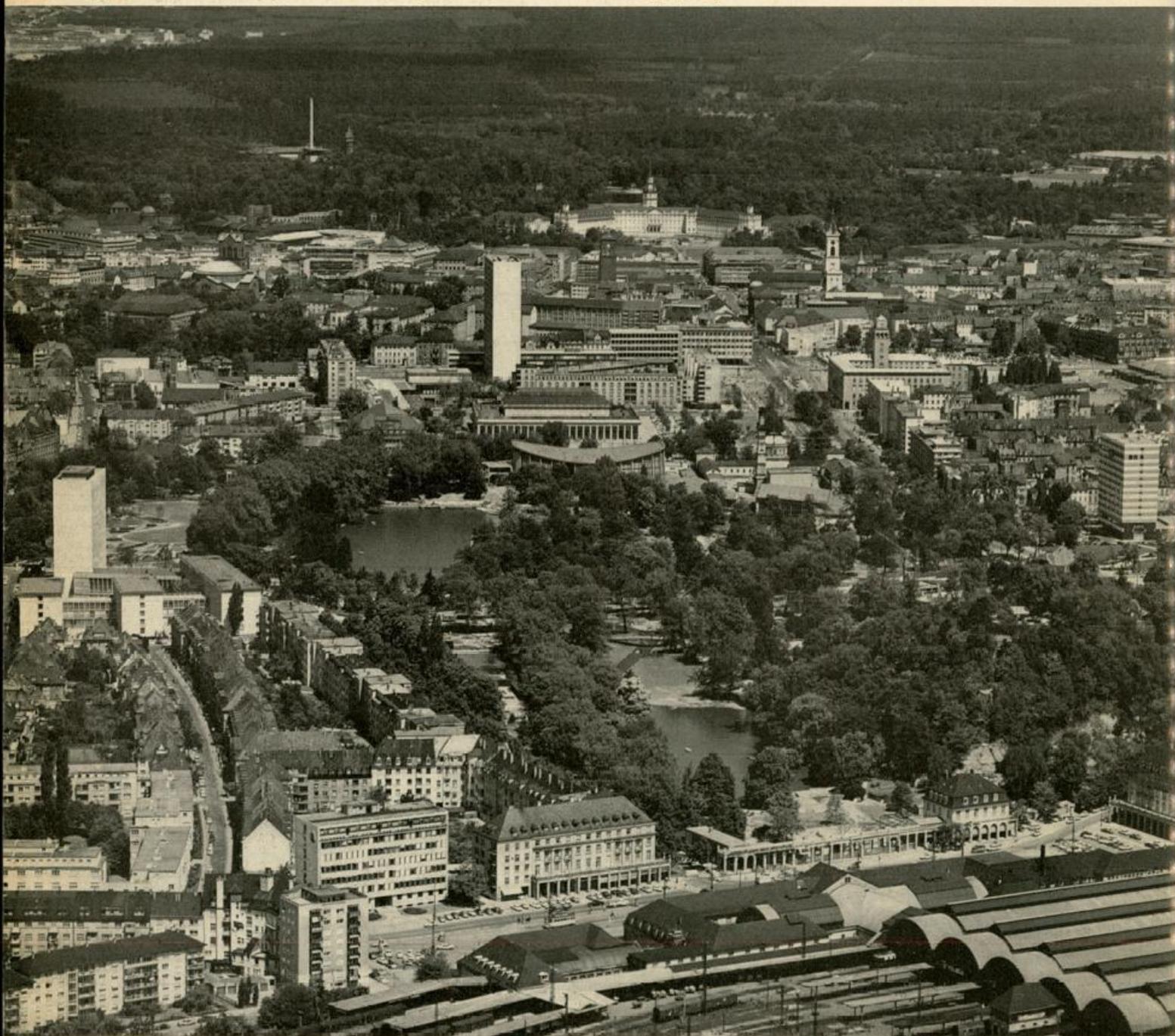
Oberbürgermeister Günther Klotz

Ein Geschäftsmann, so er erfolgreich sein will, kann sich nicht allein damit begnügen, den augenblicklichen Bedarf seiner Kundschaft zu decken. Er muß sein Ohr am Puls der Zeit haben und versuchen, so früh wie irgendmöglich herauszuhören, was morgen sein wird an neuen Entdeckungen, Erkenntnissen und damit zusammenhängenden Änderungen des Bedarfs oder auch nur des Geschmacks. Danach wird er kalkulieren, investieren, planen. Nichts anderes wird von den Verantwortlichen für das Gemeindewohl verlangt. Eine Gemeinde kann die Chancen, die ihr in verschiedenster Weise immer wieder einmal geboten werden, nur wahrnehmen, wenn sie diese nicht allein erkennt, sondern auch für die Realisierung gewappnet ist. Wann die Chance kommt, ob früher oder später, vielleicht sehr lange nicht, wird niemand sagen können. Sicher aber ist, daß günstige Gelegenheiten da vorübergehen, wo sie keine Heimstatt vorbereitet finden oder angeboten bekommen. In Karlsruhe soll solches nicht passieren.

(Planen für die Zukunft)

Darum muß geplant werden, und zwar nicht nur für einen speziellen Zweck, sondern auch generell für die Zukunft. Im Detail kann sich und wird sich im großen Plan noch manches ändern, aber eine Generallinie muß erkennbar sein. Dies gilt für die Aufbereitung von Industriegelände gerade so wie für Wohngebiete. Zwei Beispiele sollen dies verdeutlichen: die Altstadtsanierung und das Projekt einer echten „Rheinstadt“, das zunächst noch ruhig in die Tiefkühltruhe gelegt, aber bei einem sicher kommenden Bedarf fertig herausgeholt und rasch „angerichtet“ werden kann. Daß das Wachstum der Städte gegenwärtig stagniert, hat nichts zu bedeuten; es vollzieht sich immer in Intervallen. Nun habe ich aber am eigenen Leibe verspürt, was es heißt, einer Bevölkerungsexplosion unvorbereitet gegenüberstehen zu müssen. Bei meinem Amtsantritt vor sechzen Jahren lagen keinerlei Pläne vor - ich vermerke dies ohne Vorwurf, denn damals hatte man andere

Freigegeben vom Innenministerium Baden-Württemberg Nr. 21821 Luftbild: Albrecht Brugger, Stuttgart



Eine Gemeinde kann die Chancen, die ihr in verschiedenster Weise immer wieder einmal geboten werden, nur wahrnehmen, wenn sie diese nicht allein erkennt, sondern auch für die Realisierung gewappnet ist.



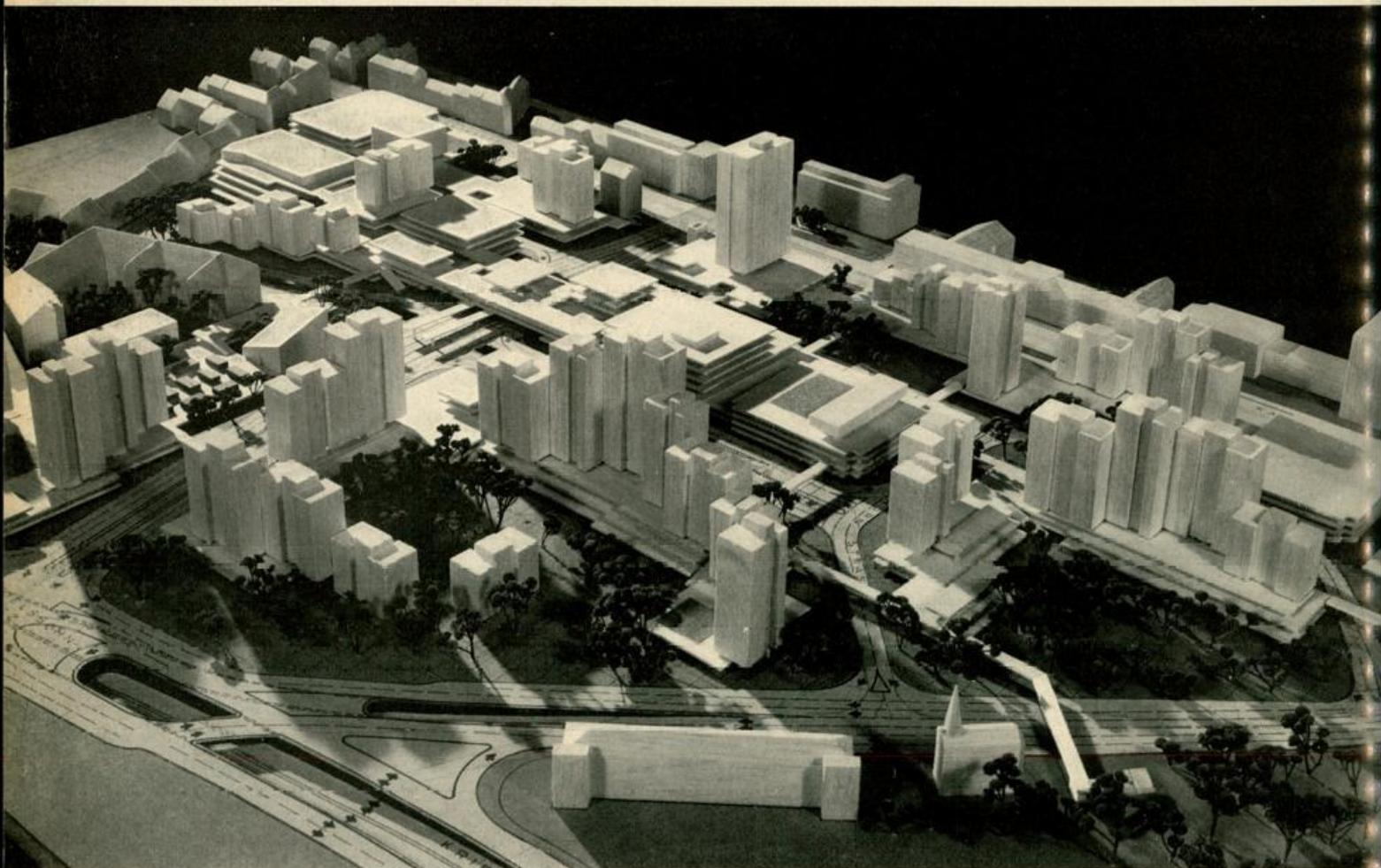
Sorgen - und es waren keine Vorstellungen bekannt über ein Mühlburger Feld, eine Waldstadt, eine Nordweststadt, eine Bergwaldsiedlung oder ein Oberreut.

All das mußte schnell aus dem Boden gestampft werden, um den Entwicklungsprozeß der Stadt zu fördern. Dabei muß man, um spätere Mehrkosten zu vermeiden, die Kanalisationsstränge auf weite Sicht hin ausreichend dimensionieren, die Straßenführungen, Trassen von Überlandleitungen und vieles andere für den Gesamtaufwand Entscheidende bedenken. Es ist ein unablässiges, langfristiges Bemühen und Hand-in-Hand-Arbeiten der verschiedenen Bauämter und der gemeinderätlichen Bauausschüsse notwendig, um das Beste für die Stadt und ihre jetzigen und zukünftigen Bürger herauszufinden.

Bei der Altstadt war es so, daß im Jahre 1925 erstmals Sanierungspläne aufgestellt wurden. Sie hatten im wesentlichen die Verbreiterung einiger Straßenzüge zum Inhalt. Nach dem 2. Weltkrieg und der Währungsreform war im Jahre 1948 der Sanierungsgedanke wieder aufgetaucht; damals war abzusehen, daß sich Karlsruhe zu einer Industrie- und Handelsstadt erweitern würde. Die Überlegungen für die Altstadt drehten sich hauptsächlich um die Erweiterung des Citygebietes zwischen Hauptpost und Marktplatz nach Osten und um die Einplanung des rapide ansteigenden Kraftfahrzeugbestandes unter Berücksichtigung entsprechender Prognosen, sowie die Herstellung einer fehlenden Verkehrsverbindung zwischen Ruppurrer Straße und Kaiserstraße. Für den ersten Sanierungsvorschlag aus dem Jahre 1955 war wegen der hohen Kosten nur ein Straßendurchbruch vorgesehen, dem sich eine Längsbebauung mit Läden im Erdgeschoß anschließen sollte. Allerdings wäre die Verkehrssituation weiterhin unbefriedigend gewesen, und die Fußgänger hätten wiederum von einer Straßenseite zur anderen überwechseln müssen. Als im Jahre

1960 der Gemeinderat mit einem Zuschuß von Bund und Land in Höhe von 12 Mio DM die Durchführung der Altstadtsanierung beschloß, war man sich darüber im klaren, daß die sanierte City von Karlsruhe den Bedürfnissen der Fußgänger und der Autofahrer gleichermaßen Rechnung tragen müsse. Der Fußgänger erhält 6 m über einem dem Straßenverkehr vorbehaltenen Bereich eine eigene Zone. Die ca. 6000 Parkierungsflächen werden in Keller- und Erdgeschossen bzw. in den drei Parkhäusern vorgesehen. Durch die Errichtung von Hochhäusern wird es möglich sein, eine Wohndichte von 375 Menschen pro Hektar Fläche und zugleich eine reichliche Begrünung zu erhalten. Die Bebauung sieht eine gute Mischung von Wohn- und Geschäftshäusern, Läden sowie Gebäuden für Versicherungen und andere Institutionen vor. Schon jetzt besteht großes Interesse an einer Niederlassung in diesem neuen Stadtteil, in dem einmal 6200 Menschen wohnen werden. Die Sanierung der Altstadt, von Bund und Land als Studien- und Modellvorhaben anerkannt, ist neben dem Berliner Wedding das größte Sanierungsvorhaben der Bundesrepublik.

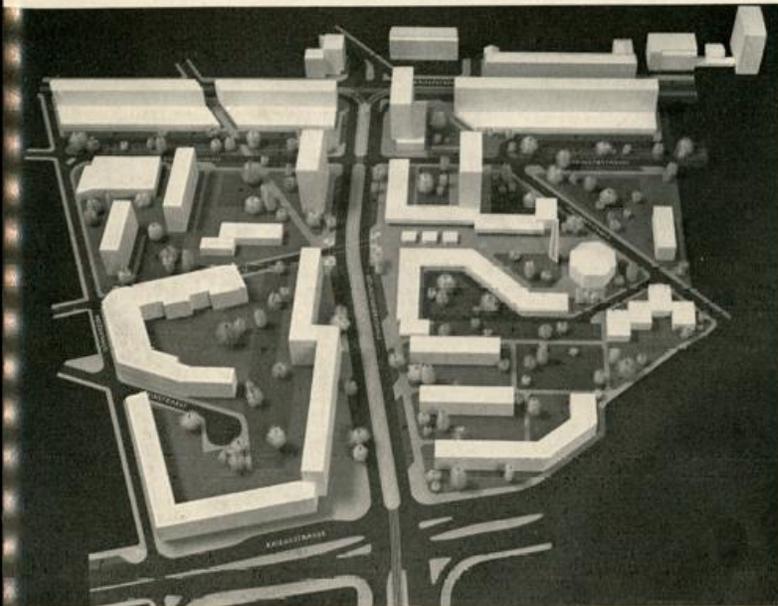
(Fortsetzung Seite 8)



Altstadtsanierung

(Planungsvorschlag Stadtplanungsamt 1960)

Einer der ersten Bebauungsvorschläge sieht nur eine Randbebauung am geplanten Durchbruch der Ruppurrer Straße vor. Die Verdichtung entspricht einer Geschößflächenzahl GFZ = 1 entsprechend den gesetzlichen Vorschriften.

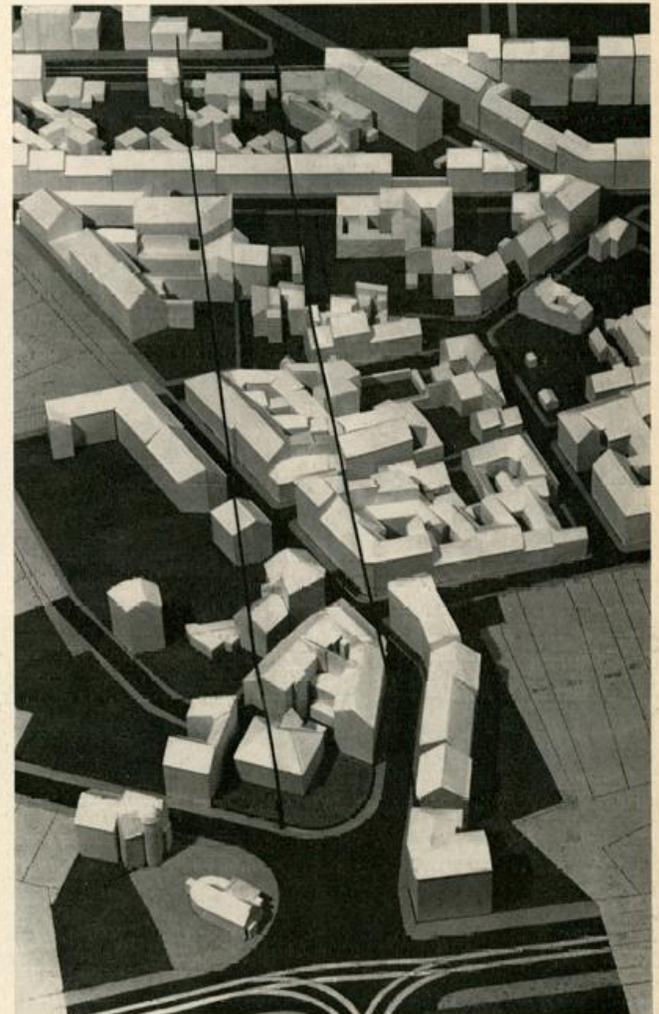


Planung:	Stadtplanungsamt Karlsruhe
Sanierungszone:	ca. 11 ha
Einwohner:	2.200 EW
Wohnungen:	ca. 650
Läden:	ca. 8.400 qm
Büros:	ca. 6.250 qm
Beschäftigte:	ca. 1.100 Pers.
Parkplätze:	ca. 800

Durchbruch verlängerte Ruppurrer Straße

(jetzt Fritz-Erler-Straße)

Die von der Verkehrsplanung dringend geforderte Nord-Süd-Verbindung war erneuter Anlaß, gleichzeitig mit dem Straßenneubau eine Altstadtsanierung zu planen. Von der ursprünglich geplanten Straßenrandsanierung weitete sich die spätere Sanierungsplanung über eine Sanierungsfläche von ca. 18 ha aus.



Altstadtsanierung

(Planungsvorschlag Prof. Kraemer 1965)

Durch die Verlegung der Fußgängerzone in eine Ebene 6 m über Normalniveau wird eine eindeutige Entflechtung von Fahrverkehr und Fußgängerwegen erreicht. Die Geschosse bis 6 m dienen als Parkebenen oder Lagerräume. Die Bebauung strebt eine Verflechtung von Wohnzonen und Ladenzonen an.

Architekt:	Künstlerische Oberleitung unter Prof. Kraemer
Grundfläche: Nettobauland	132.100 m ²
Einwohner:	6.200 Pers.
Wohnungen:	ca. 1.200
Läden:	ca. 30.000 m ²
Büroflächen:	ca. 20.000 m ²
Parkplätze in Parkgeschossen:	ca. 3.160 Stück
Baubeginn:	1969

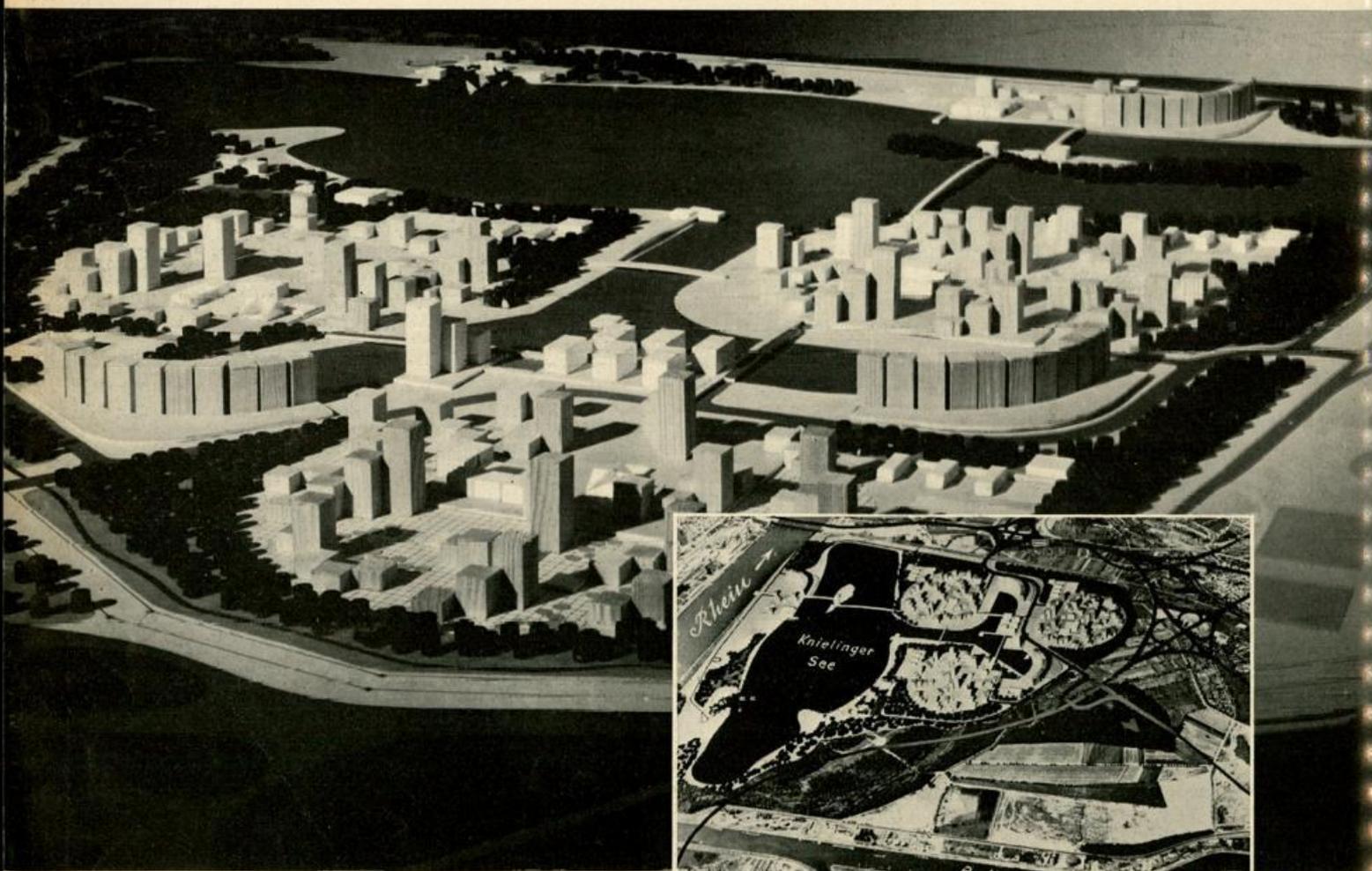
Als Vorkehrung für entsprechende Anforderungen im Bedarfsfalle kann die Planung der Rheinstadt aus der Erkenntnis der Notwendigkeit weit vorausschauender Überlegungen heraus als ein konkretes Beispiel des Planens für die Zukunft bezeichnet werden. Das Gelände liegt verkehrsmäßig sehr günstig zwischen dem Rhein, der Süd- und Nordtangente und angelehnt an den Knielinger See. Manch einer wunderte sich über die eigenwillige Form der Rheinstadt, die von den Planern der kurvenreichen Führung der Rheinebenarme entliehen worden ist. Der Entwurf sieht kreisförmige Ansiedlungen mit einem Durchmesser von 400 m vor, die sich um eine vom Knielinger See hereingezogene Lagune gruppieren. Nur 36 Hektar der insgesamt 100 Hektar großen Fläche sollen bebaut werden; das restliche Land bleibt begrünt und natürlich erhalten. Zwanzig Stockwerke hohe Häuser, zweigeschossige Garagen, ein Marktplatz, Einkaufszentren, moderne Schulen und stadtnähe Erholungsgebiete kennzeichnen den Entwurf dieser Rheinstadt, in der einmal 27 000 Menschen zeitgerecht wohnen und leben sollen.

Die mit wenig mehr als 250 Jahren kalendermäßig junge, durch ihre Geschichte als badische Residenz jedoch gewichtige Tradition fortschrittlich mit Gegenwart und Zukunft zu verbinden und in Anpassung an die Forderungen unseres Zeitalters weiter zu entwickeln, ist die Aufgabe, um deren glückliche Lösung mit mir ein weitsichtiger Gemeinderat stets bemüht sein muß. Der große, nach dem Kriege in friedlichem europäischem Wettbewerb errungene industrielle und wirtschaftliche Potenzgewinn Karlsruhes zeigt, daß wir auf dem richtigen Wege sind. Wir wollen ihn weitergehen!

Planung Rheinstadt

Die Rheinstadt ist auf aufgeschüttetem Gelände in der Rheintiefebene geplant. Diese Maßnahme fordert eine hohe Verdichtung. Dementsprechend kann der Parkraum nur in zweigeschossigen Parkbauten zur Verfügung gestellt werden, deren obere Dachebene reine Fußgängerebene ist.

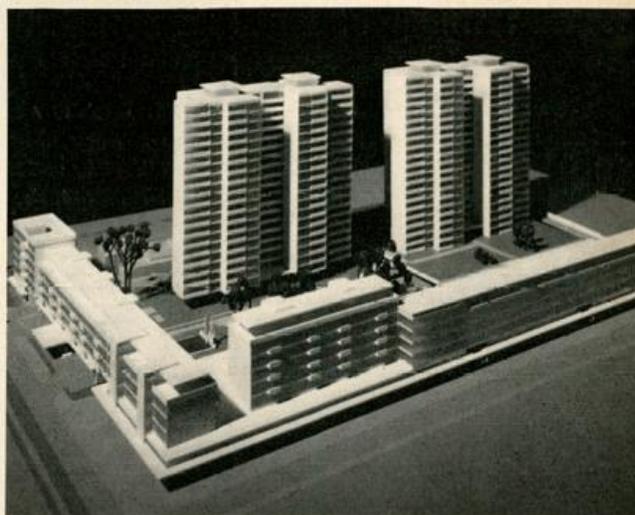
Planung:	Stadtplanungsamt Karlsruhe
Grundfläche:	ca. 100 ha
Einwohner:	ca. 28.000 Pers.
Wohnungen:	ca. 8.000
Läden und Büros:	nach Bedarf
Parkplätze:	ca. 10.000



Eigentumswohnungscenter Kaiserallee

Im Zentrum der Weststadt entsteht eine abgeschlossene Wohnanlage aus überwiegenden Eigentumswohnungen. Die Wohnanlage enthält in dem reinen Fußgängerzentrum alle nötigen Nebeneinrichtungen wie Supermarkt, Gaststätte, Cafe und Tankstelle.

Architekt:	Pfisterer
Bauherr:	EWG-Eigentumswohnungsbaugesellschaft
Grundfläche des Baugebietes:	20.000 m ²
Einwohner:	ca. 1.300 Pers.
Wohnungen:	428
Läden und Büros:	3.000 m ²
Parkplätze:	500
davon in Tiefgarage:	370
Baubeginn:	1968



Richt-Wohnanlage

2. Bauabschnitt

Die Wohnanlage enthält als erste in Karlsruhe reine Terrassenhäuser, die als Krankenhaus oder als

▼ Altenheim genutzt werden.

Richt-Wohnanlage

1. Bauabschnitt

Die Wohnanlage besteht aus vier 16-geschossigen Punkthäusern, drei 4-geschossigen Wohnblöcken und einem

▼ Appartementhaus mit Läden und einer Gaststätte im EG.

Grundfläche des Baugebietes:	27.000 m ²	Läden:	640 m ²
Einwohner:	ca. 900 Pers.	Krankenhaus:	150 Betten
Wohnungen:	248 WE	Altenheim:	140 Betten
davon in den Terrassenhäusern		Parkplätze:	300 Stück
Wohnungen:	50 WE	davon in Tiefgarage:	160 Stück
		Baubeginn:	1968

Architekt:	Colling & Schneider	Gaststätte:	1 = 170 m ²
Bauherr:	Richt-Immobilien	Parkplätze:	400 Stück
Grundfläche des Baugebietes:	31.000 m ²	davon in Tiefgaragen:	60 Stück
Einwohner:	1.200 Pers.	Baubeginn:	1965
Wohnungen:	400 WE	Fertigstellung:	1967
Läden:	5 = 650 m ²		

