

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Baugeschichte von Karlsruhe 1715 - 1870

Ehrenberg, Kurt

Karlsruhe, 1909

3. Stadterweiterungsprojekte und Ausführungen

[urn:nbn:de:bsz:31-50251](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-50251)

So erklärt es sich, daß Karlsruhe dem Ankommenden gewissermaßen abweisend entgegentritt. Verkehr zeigt sich kaum. Das Straßenbild könnte einen glauben machen, daß man an einem Vorortbahnhof und nicht wenige Hundert Meter vom Mittelpunkt der Stadt ausgestiegen sei!

3. Stadterweiterungsprojekte und Ausführungen 1820—1870.

Außer einigen Fortsetzungen von Straßen in der inneren Stadt handelt es sich in dieser Periode vor allem um die Anlage des südwestlichen (Mühlburger Tor-) Stadtviertels, des Bahnhofstadtteiles und schließlich um die Festlegung eines Planes für die angrenzenden Teile der Beiertheimer und Mühlburger Gemarkung.

Die Hauptdaten sind folgende:

- 1826 Zähringerstraße bis zur Ritterstraße eröffnet.
- 1831—1847 Zähringerstraße von der Waldhornstraße zum Durlacher Tor, Fasanenstraße und Fasanenplatz.
- 1835 Verordnung über das Bauwesen außerhalb der Stadt.
- 1838 Verkauf des westlichen Dreiecks des Langensteinschen Gartens bis zur Hirschstraße.
- 1837—1848 Verhandlungen und Bauplanentwürfe für den südwestlichen Stadtteil.
- 1841 Verfügung über das Bauen in Nähe der Eisenbahn.
- 1846 Steinstraße, vorher Staadenstraße, bis zur Kronenstraße verlängert.
- 1856 Wiederaufnahme des Bauplans.
- 1857 Genehmigung und Veröffentlichung.
- 1860 Beginn der Bebauung der Augärten.
- 1861 Eröffnung der verlängerten Ritterstraße.
- 1862 Eröffnung der verlängerten Adlerstraße.
- 1863 Baudistrikte zwischen Karlstraße und verlängerter Sophienstraße eröffnet.
- 1864 Hirschstraße verlängert.
- 1865 Viktoriastraße.
- Nach 1869 Aufstellung des Ortsplans für Teile der Mühlburger und Beiertheimer Gemarkung.
- 1870 Lammstraße verlängert.

1871 Kapellenstraße durch Überwölbung des Steinschiffkanals.
Friedrichsplatz.

1873 Langensteinsche Garten parzelliert.

1889 Kreuzstraße zum Bahnhof verlängert.

Über die Stadterweiterungsprojekte der neueren Zeit, seit den 60er Jahren auch über ihre Entstehung, hat v. Weech ausführliche Mitteilungen auf Grund des gedruckten Materials gemacht. Doch stützt er sich anscheinend auch hier wohl vielfach auf unkontrollierbare Erzählungen.

Zuweilen sind die Akten, die einen Einblick in den Werdegang der Stadterweiterungsprojekte gewähren, interessanter als die Verordnungen selbst.

Der Erweiterung der Zähringerstraße nach Westen stand das Seubertsche Haus entgegen. Es wurde von der Stadt angekauft und die Hintergebäude teilweise niedergelegt, die Straße dann in einem kurzen Knick vorbeigeführt. So entstand eine der wenigen nicht geraden Straßen im älteren Karlsruhe, abgesehen von Klein-Karlsruhe. Die Straße hat dadurch, da an diese Stelle in neuerer Zeit einige wirkungsvolle Neubauten gekommen sind, nur gewonnen. Die Plätze an dieser Straße, soweit sie dem Staate gehörten, wurden 1826 versteigert und ergaben an Geboten:

In drei einzelnen Plätzen	3750 fl.
In 2 Teilen zu 50 und 60'	3800 fl.
Im ganzen ungeteilt	7000 fl.

Es wird aber kein Zuschlag erteilt und eine neue Versteigerung angesetzt, bei der die drei Plätze einzeln für zusammen 8000 fl. — der Anschlag war 9000 fl. — losgeschlagen wurden. Inbetreff des Straßenterrains wird gesagt: Die Taxation brauche nicht mehr als 8,30 fl. zu betragen, da die Grundstücke durch die Straßenanlage sehr an Wert gewonnen, um jedoch alle mögliche Billigkeit zu erschöpfen, schlage man 60 fl. mit Einschluß der Bäume vor, wie sie Kreglinger bekommen habe.

Im selben Jahr wird die Erweiterung der Straße nach Osten erwogen. Zur Begründung wird gesagt, daß die Vermögensverhältnisse der Eigentümer von der Waldhorngasse bis ans Durlacher Tor seit Jahren sichtbar dadurch abgenommen hätten, daß die Stadt sich mehr nach Westen ausdehne, der Häuserwert in jenem Teil der Stadt sei bedeutend gesunken. Es wollten

deshalb auch die Bewohner der Zähringerstraße bis an den Markt die Anlage durch freiwillige Beiträge unterstützen. Indessen fordern die Besitzer der für die Anlage notwendigen 11 Häuser ganz exorbitante Preise, zusammen 49 580 fl., während das Steuerkapital 20 329 fl. beträgt, woraus der wahre Wert sich durch Zuschlag von 25% etwa mit 25 514 fl. ergibt. Eine vorgenommene Taxation erreicht 35 280 fl. Durch die Neuanlage bekommt man im ganzen etwa 42 Hausplätze.

1830 wird in einer Eingabe die Angelegenheit wieder angeregt. — Die Regierung habe für die Verschönerung der Stadt seit Jahren 8000 fl. ausgeworfen, von denen aber die obere Stadt nichts bekommen habe.

1833 finden sich vier Skizzen für diese Anlage:

1. Fasanenstraße und Fasanenplatz, wie sie heute sind, außerdem aber noch ein Durchbruch der vom Fasanenplatz senkrecht auf die Durlachertorstraße führt.
2. Dieselben Straßen ohne den Platz.
3. Außer der Zähringerstraße nur eine von der Langenstraße zum Schnittpunkt der Durlachertor- und Waldhornstraße führende Straße. Kein Platz.
4. Zwei Straßen zwischen Langen- und Zähringerstraße und zwischen beiden von der Zähringerstraße ab eine senkrecht auf die Durlachertorstraße führende.

Es sollen zunächst mit einem Kostenaufwand von 19 400 fl. der Platz und die drei Stichstraßen eröffnet werden, außerdem die Mitte der Zähringerstraße ohne Durchbruch nach beiden Seiten. Die Anwohner hätten hier einstweilen nach Osten und Westen einen Ausweg durch das Heckengäßchen, das man soweit bestehen lassen würde.

1834 beschließt der große Ausschuß, mit einem Kostenaufwand von 15 400 fl. die Fasanenstraße zu eröffnen, nicht aber den Durchbruch zur Durlachertorstraße, 1838 genehmigt er die Anwendung des Expropriationsgesetzes für die Eröffnung der Zähringerstraße nach der Waldhornstraße zu, wofür 27 000 fl. veranschlagt sind. Die Kosten der Eröffnung nach der Durlachertorstraße würden 26 300 fl. betragen und nach Abzug von 5357 fl. Wiedererlös die Gesamtsumme 40 943 fl.

1847 ist die Straße auch bis zur Durlachertorstraße vollendet. Die Bauplätze werden versteigert und ergeben 40—42 fl. pro Rute neuer Art.

Die Geschichte dieser Straße zeigt die beschränkten Finanzverhältnisse jener Zeit, wo die Stadt mit anderen Straßenanlagen doch kaum beschwert war. 21 Jahre dauerte es, bis das Projekt — und nicht einmal in vollem Umfange — durchgeführt war.

Von den zwanziger Jahren ab wiederholen sich die Gesuche um Bauerlaubnis vor der Stadt, die zunächst alle abschlägig beschieden wurden. Es erfolgte dann 1833 ein Bericht des Polizeiamtes zu dieser Frage, der folgendes enthält: Es sei »ungeteiltes« Recht, daß Niemand ohne Erlaubnis bauen dürfe. Darüber gebe es zwar kein Staatsgesetz, aber Lokalverordnungen. — Man habe eine Menge auswärtiger Bauordnungen vor sich liegen. Nirgends sei des Bauens vor der Stadt beschränkend erwähnt, nur außerhalb Wiens dürfe in einem Umkreise von zwei Stunden kein Haus gebaut werden. In dieser Hinsicht entstanden nun die Fragen: Erlaubt es

- a. der Stadtbauplan?
- b. die öffentliche Sicherheit?
- c. die indirekte Besteuerung?
- d. die Forderungen der Baupolizei?

Darauf antworte man: Im allgemeinen solle die Erlaubnis nicht versagt werden, denn

1. sehe man den Stadtbauplan für geschlossen an;
2. halte man den Schutz der öffentlichen Sicherheit dann zwar für erschwert, aber nicht untunlich;
3. finde man die Kontrolle der indirekten Besteuerung zu wandelbar und unbedeutend, als daß darauf eine Versagung gegründet werden solle;
4. glaube man, daß den Forderungen der Baupolizei in jeder Rücksicht entsprochen werden könne.

Man müsse demnach einige Bestimmungen treffen und das übrige den Lokalbehörden überlassen.

Im Anschluß hieran schlägt die Bauinspektion Karlsruhe folgende Punkte vor, die dann durch die Verordnung von 1835 Gesetz geworden sind:

1. Ist genau anzugeben, welche Baugrenzen die Stadt Karlsruhe jetzt hat und immer behält.
2. Alle Bauten, die innerhalb dieser Grenzen errichtet werden, sind den baupolizeilichen Vorschriften unterworfen.
3. In den Gärten innerhalb dieser Grenzen dürfen Wohngebäude nur angebracht werden, wenn die Straße abgesteckt und die baupolizeiliche Erlaubnis erteilt ist.
4. Auf die Grenzen dürfen nie Bauten gestellt werden, die gegen außen eine Verbindung haben, gibt man ihnen diese aber nicht, so unterliegt die Erbauung doch der baupolizeilichen Prüfung.
5. Die Grenzen für Anlage von Wohnhäusern bestimmen sich nach den Grenzen der eigentlichen Stadt und auf eine volle halbe Stunde im Umkreis, die Gemarkung möge gehören wohin sie wolle.
6. Auf diese Entfernung gehört der Bau zum Baupolizeibereich der Stadt.
8. Öffentliche Anlagen außerhalb der Stadt dürfen nimmermehr ohne polizeiliche Bauprüfung mit Häusern umbaut oder überbaut werden.
9. Dasselbe bei Land- und Nebenstraßen, bei Garten-, Wald- und Feldwegen.
11. Kein Haus außerhalb der Stadt darf so angelegt werden, daß es eine Seite oder einen Giebel übrig läßt, wo angebaut werden kann.
12. Jedes muß für sich ein geschlossenes Ganzes bilden und in und für sich symmetrisch und architektonisch abgeschlossen sein.
13. Gewerbhäuser dürfen außerhalb der Stadt nicht sein.
14. Ebenso wenig Häuser zu teilweiser Vermietung. Es darf nur im ganzen vermietet werden.
15. Daher sind nicht zwei Kochküchen zu erlauben.
16. Ebenso keine zum Wohnen eingerichtete Nebenbauten.
17. Dem Innern der Stadt nötige Magazine, Keller und Lagerhäuser ohne Wohnungen dürfen nicht ohne baupolizeiliche Vorschrift erbaut werden und müssen eine zierliche Form haben.
19. Werden Wohnhäuser an die Flucht einer Straße oder eines Platzes gelegt, so dürfen nur Gitter die Flucht schließen. Ökonomiegebäude dürfen von der allgemeinen Gesichtsseite her den Platz nur dann schließen, wenn sie mit dem Wohnhaus ein würdiges Ganzes bilden.
20. Mauern als Abschluß werden nicht geduldet.
21. Gitter nicht höher als 6' 5".
22. Mauern gegen den Nachbarn sind erlaubt, aber nicht höher als 7' 5".
23. An Straßen oder Plätzen hat das Haus die schönste Seite nach diesen zu richten.
24. Innerhalb des Gartens kann die Hauptfassade beliebig sein.
25. 10 Reichstaler Strafe, wenn die baupolizeiliche Genehmigung nicht vorher eingeholt wird.

26. Vor Baubeginn sind an Plänen einzureichen:
- a. Ein wohlbeschriebener Situationsplan
 - b. mit Einzeichnung der baulichen Anlagen;
 - c. diese baulichen Anlagen nach allen Stockwerken in Grundrissen,
 - d. in allen Ansichten von außen.

1841 ergeht eine für das ganze Land geltende Verordnung, daß die baupolizeiliche Erlaubnis zur Aufführung von Gebäuden in Nähe der Eisenbahnhöfe oder der dazu definitiv bestimmten Plätze ohne spezielle Ermächtigung des Ministeriums des Innern nicht zu erteilen sei.

Bereits 1837 beginnen die Verhandlungen wegen Anlage des Mühlburgertor-Stadtteiles, aus denen sich der **Stadtbauplan von 1857** entwickelt.

Wie sah die Stadt in dieser Gegend damals aus? Die Karlstraße war bis ans Tor, die Waldstraße bis an die Neutorstraße — jetzt Sophienstraße — bebaut, die Hirschstraße über die Amalienstraße hinaus fortgesetzt, bis zu ihr auch die Nordseite der Neutorstraße mit Häusern besetzt. Schließlich existierte ein Stück der Schlachthausstraße, jetzigen Leopoldstraße, bis an den Landgraben, an dem das Schlachthaus stand. — Es handelte sich nun um die Einteilung des Gebietes innerhalb der jetzigen Krieg- und der Westendstraße und um die Anlage einer nahe der Kriegstraße zum Mühlburger Tor führenden Straße, wobei freilich das v. Beustsche Haus — jetzt Nr. 93 der Amalienstraße — im Wege war.

Den Reigen eröffnet ein Bericht des Polizeiamtes: Bereits 1835 sei von allen Seiten als nötig erkannt und gefordert, die Hirschstraße fortzusetzen. Jetzt sei die Straße ausgebaut und geschlossen, mit Ausnahme des Eckhauses, das noch nicht zu bestimmen sei.

»Der Besitzer des einen neu zu eröffnenden Quadrates hat eine Fortführung der Neutorstraße angeregt, Der Gemeinderat ging dann noch weiter und beantragte 5 Quadrate.«

Das Polizeiamt beantragt nun, das neue Mühlburger Stadtviertel zu genehmigen. Seine Grenzen seien: Vom Mühlburger Tor die Amalienstraße bis zur Hirschstraße, letztere bis zur Neutorstraße, diese bis zur Karlstraße, endlich die Kriegstraße bis zum Mühlburger Tor zurück.

Feld und Gärten seien zu Bauplätzen zu erklären. Dadurch wachse der Wert um das Dreifache und voraussichtlich an mehreren Orten noch höher; es sei daher die Kaufsumme für das Beustsche Haus auf die Grundstücke bei Überbauung zu legen — nämlich auf etwa 170 Hausplätze.

Die Stadt solle in drei Jahren die Ahamauer vom Mühlburger Tor zum Karlstor herstellen. Das Areal für den Aha und die beiden Straßen sollten die Eigentümer unentgeltlich geben, »eine Anordnung, die seit Jahrzehnten allgemein und unwidersprochen hier in Übung ist«.

Für jedes Quadrat sei die Regierungsgenehmigung einzuholen, um den Nachteilen zu begegnen, die eine zu schnell versuchte Vollendung so vieler Neubauten für die Stadt haben könnte.

In den Stadtakten findet sich zur selben Angelegenheit ein Gutachten einiger Gemeinderatsmitglieder: Es sei kein Quadrat in jener Gegend zu eröffnen, bevor nicht der Plan für alles festgesetzt sei. Auch sei zu berücksichtigen, daß »wahrscheinlich die Anfahrt der Eisenbahn an das obere Eck des neuausgestockten Waldteiles hinter dem Junkerinstitut (am Linkenheimer Tor) angelegt werden dürfte«. Es würden dann dort auch Verbindungswege nötig, und da alle von der Stephaniensstraße dorthin führenden verbaut seien, müsse man einen großen Teil des Pfründnerhauses auf Abbruch kaufen, und da außerdem wenigstens eine mehr in das Innere führende Straße Bedürfnis werden würde, müßten die Güterbesitzer, welche bauen wollten, bedeutende Kosten tragen. »Hieraus erhellt wohl zur Genüge, daß das Ganze erst erwogen werden muß, wenn nicht in kurzer Zeit für begangene Fehler große Kosten zu tragen sein sollen«. — Die Neutorstraße solle sich schon am Eck der Waldstraße brechen und die Fortsetzung mindestens 50' breit sein. Das kleine so entstehende Quadrat biete Platz für ca. 23 schöne Gebäude.

Über die Frage der Stadterweiterung im allgemeinen findet sich noch eine bemerkenswerte Äußerung des Polizeiamtes. Man habe nicht mit Gewißheit ermitteln können, ob für die Stadt je ein Stadtbauplan projektiert war (20 Jahre nach Weinbrenner! Wo mag man gesucht haben?), ein geprüfter und genehmigter Plan liege jedenfalls nirgends vor.

»Die Vergrößerungen und Erweiterungen, welche die Stadt seit 1801 erhalten hat, sind daher sämtlich Stückerarbeiten ohne einen festgestellten allgemeinen Plan und offenbar ohne Rücksicht auf den Verkehr der Stadt, dessen mutmaßliche Ausdehnung und die davon bedingte Bevölkerung. — Wenn sich demohngeachtet eine schöne Anlage an die andere reiht, so ist dies ein Ergebnis, das allgemein anerkannt wird.«

Die Stadterweiterung führe auf folgende Betrachtung:

a. Werden 180 neue Hausplätze nicht den Häuserwert zu tief herunterdrücken und dadurch das Aufbauen der alten Häuser noch mehr verzögern?

b. Schließt sich mit dem neuen Stadtviertel der Stadtbau? Ist solches zweckmäßig gelegen und wie auszuführen?

Die Stadt zähle auf einem unverhältnismäßig großen Raum 1285 Häuser, darunter 468 alte, zwischen diesen Bauten zwei große Gärten, die voraussichtlich nicht zu Bauplätzen bestimmt würden. Der Häuserzuwachs betrug im letzten Dezennium — im richtigen Verhältnis zu der Bevölkerungsvermehrung von jährlich 200—300 Seelen — 10—14 Häuser im Jahr, darunter besonders in letzter Zeit viele an Stelle der alten. Man nehme an, daß wahrscheinlich im nächsten halben Jahrhundert zwei Drittel der 468 alten Häuser aufgebaut würden. Dazu gebe es in der Stadt noch 35 Bauplätze. So decke der gegenwärtige Umfang der Stadt das Baubedürfnis wenigstens noch dreißig Jahre. Eile man dieser Entwicklung voraus, so schade das nur.

»Wir fühlen wohl, man werde uns dagegen die Bemerkung machen, daß der Wert dieser alten Häuser, besonders in der Langenstraße, so ungemein steigen wird, daß ihr Aufbau dadurch nur noch mehr erschwert wird, allein auch der Wert der übrigen Häuser wird wachsen und dadurch das Verhältnis auf ganz natürlichem Wege ausgleichen.«

Man solle den Stadtbauplan aufstellen, aber die Eröffnung wenigstens auf zwei Jahre vertagen.

Dagegen bemerkt eine Kommission des Gemeinderates: Durch die Eröffnung der Hirschstraße seien die Preise in der Langenstraße und den anderen Straßen nicht gefallen, es sei auch in der Amalien- und Stephaniensstraße und, obwohl auch die Zähringerstraße Bauplätze darbiete, in der Langenstraße mehr als je gebaut. Auch wachse die Bewohnerzahl beim Neubau alter Häuser nicht mit der Stockwerkzahl, weil die Räume größer angelegt würden.

Es geht schließlich aus einem Bericht des Stadtamtes hervor, daß der Gemeinderat den Antrag gestellt hat, den Beschluß über das neue Viertel auszusetzen, bis über das Bahnhofsprojekt entschieden sei.

»Wenn die Eisenbahn ihren Zug an jenen Gegenden vorbei nimmt, so ist der Plan, wie er jetzt vorliegt, nicht genügend, berührt aber die Eisenbahn jene Gegenden nicht, so ist er zu ausgedehnt. Das neue Stadtviertel bringt ohnedies die Stadt aus ihrem natürlichen Mittelpunkt. Wird diese unnatürliche Ausdehnung noch weiter fortgesetzt, so wird sie einen wahren Mißstand hervorbringen. Nach dem früheren Weinbrennerschen Plan sollte die Stadt mit der Neutorstraße geschlossen werden. Wenn man sie bis zur Kriegstraße fortsetzt, werden für die nächsten Jahre genug Plätze geschaffen. In der Zwischenzeit eröffnen sich vielleicht im Innern der Stadt, wie z. B. durch Verkauf des Langensteinischen Gartens, weitere Bauräume. Geschieht dies nicht, so würde eine Erweiterung vielleicht zweckmäßiger durch Überbauung der Quadrate hinter dem Freystedtschen Haus und dem Kadettenhaus geschehen. Wenn aber die Eisenbahn, wie es nicht unwahrscheinlich ist, vor das Ettlinger Tor verlegt werden sollte, so werden sich neue Quartiere in dieser Gegend bilden.«

Ein Jahr lang erfolgte dann nichts weiter in dieser Angelegenheit, so daß im Jahre 1840 die Anlieger der Kriegstraße, deren Wortführer Ministerialrevisor Dietz ist, sich erbieten, das Straßenland und sogar das Terrain für den Aha unentgeltlich zu geben. Bei der Stephaniestraße hätten die Besitzer nicht einmal das Straßenareal unentgeltlich gegeben, woher es denn auch gekommen sei, daß jene übermäßig lange Straße ohne alle Unterbrechung fortgesetzt werden mußte.

»Bemerken zu sollen glaube ich übrigens noch, daß die Güter in diesem Stadtteil nicht zu dem hohen Preise von 4800 fl. pro Morgen bezahlt worden wären, wenn nicht bekannt gewesen wäre, daß schon 1827 Unterhandlungen wegen Eröffnung der Bauquadrate gepflogen wurden.«

Durch ein Baugesuch des Dietz wird die Angelegenheit dringlich gemacht. Ein Entwurf des Polizeiamtes geht zwischen Oberbaudirektion, Kreisregierung und Ministerium hin und her.

Auch die Stadt beschäftigt sich weiter mit der Angelegenheit und ein Bericht der Baukommission des Gemeinderates erörtert die Fragen:

1. Ist eine Erweiterung der Stadt notwendig?
2. Wohin kann und soll solche geschehen?

Ad 1. Die Stadt kann noch wachsen,

»da sie noch nicht die Größe erreicht hat, welche sie bei gehöriger Pflege im Verhältnis zum badischen Lande und zu den Residenzstädten benachbarter Länder erreichen kann.«

Ad 2. Man könne a. die Häuser höher bauen und allzu-große Quadrate durchbrechen, z. B. von der alten Herrenstraße zur alten Waldstraße, von da in die Akademiestraße, von der neuen Kreuz- zur Adlerstraße, von der alten Kronen- zur Waldhornstraße. Ferner könne man die neue Zähringerstraße bebauen und den Langensteinschen Garten zu Bauplätzen abgeben;

b. die begonnenen Stadtteile zwischen Mühlburger Tor und Ludwigstor ausbauen;

c. einen neuen Stadtteil vorm Ettlinger, Rüppurrer und Karlstor in der Nähe des Bahnhofes anlegen.

Ad b. Dies sei vorzuziehen, weil dieser Teil die höchste und gesündeste Lage besitze.

Ad c. Dieser Teil werde gewiß sehr beliebt werden, dadurch aber die alte Stadt unendlich verlieren (?). Außerdem mangle mit der alten Stadt jede größere Verbindung und die Anlage würde Hunderttausende kosten. Da der Bahnhof nun dicht an der Stadt liege, so glaube man, daß von diesem Projekte für immer abstrahiert werden müßte.

Es schließt sich ein im Auftrage der Regierung verfaßtes Gutachten des Oberbaudirektors Hübsch, Residenzbaumeisters Schwarz und Stadtbaumeisters Küntzle an: »Über die definitive Begrenzung von Karlsruhe und die Art, wie die dermalen noch unbebauten Flächen innerhalb dieser Grenzen überbaut werden sollen.«

Als Grenzen werden angegeben: Gegen Norden die Mühlburger Allee, jetzt Moltkestraße, abgeschlossen durch eine Mauer ohne Ausgänge. Gegen Westen die Kriegstraße, bis an die Mühlburger Allee verlängert und durch einen Aha geschlossen. Gegen Süden dieselbe bis ans Rüppurrer Tor fortgesetzte Straße und weiter die an der Ostseite des Friedhofes hinziehende Allee. Hier soll die Steinstraße wie die Lindenstraße als innere Straße verlaufen, außen ein Aha und dann gegen Osten die feste Mauer des Friedhofes.

In der inneren Stadt soll überbaut werden:

a. Das Quadrat des Langensteinschen Gartens.
b. Das Mühlburger Viertel mit 7 Quadraten, wovon 2 nur mit einzelstehenden Häusern bebaut werden dürfen; ebensolche Bauten zwischen dem Bahnhof und der fortgesetzten Steinstraße.

c. In den Augärten eine 50' breite Allee hinter dem Bahnhof; die zwei anderen Alleen — jetzt Schützen- und Luisenstraße — sollen bleiben und nur auf 50' verbreitert werden. Schließlich schlägt man eine hierzu senkrechte Allee vor, wodurch 4 Quadrate entstünden, die mit Landhäusern bebaut werden dürften.

Vom folgenden Jahre — 1844 — ist ein Bericht des Stadt- und des Polizeiamtes und ein anderer der Mittelrheinkreisregierung datiert.

In ersterem wird gesagt: »Der Gemeinderat war schon früher gegen Erweiterung der Stadt beim Bahnhof.« Da sich im Mühlburger Viertel bereits mehrere Güterbesitzer zum Bauen gemeldet hätten, sei die Frage entschieden, welche Blöcke zuerst bebaut werden sollten.

In dem zweiten Bericht heißt es:

»Im Inneren der Stadt sind wenig Häuser für Gewerbetreibende zu bekommen und zumal die Gebäude beim Bahnhof in festen Händen. Weil ferner sich jetzt schon die Tendenz zeigt, die Gewerbe dies- und jenseits des Bahnhofes beim Ettlinger Tor zu errichten, so daß bereits verschiedene größere Gewerbe von Karlsruher Bürgern auf Beirather Gemarkung betrieben werden, und weil überhaupt in der Natur der Sache liegt, daß sich die Gewerbe in Nähe des Bahnhofes ansiedeln, weil endlich die Stadt besonders in ihrem Mittelpunkt hinsichtlich der Länge zur Breite in einem auffallenden Mißverhältnis steht, ist eine Erweiterung nach Süden notwendig.«

Eine Heranziehung der Eigentümer zu den Kosten könne nicht gesetzlich, sondern nur auf dem Wege des Vertrages geschehen.

Im nächsten Jahr wird im Ministerium des Innern ein Verordnungsentwurf ausgearbeitet, der 1846 bekannt wird und verschiedene Eingaben hervorruft.

Die eine — als Beilage zum »Karlsruher Beobachter« auch gedruckt — wendet sich gegen den Paragraphen, wonach es, wenn der Eigentümer eines Grundstückes nicht selbst baut, jedem

der darauf bauen will, freistehen soll, die Abtretung des Platzes nach dem Zwangsabtretungsgesetz zu verlangen. Dieser Paragraph sei da anwendbar, wo die Herrschaft oder die Stadt Terrain wohlfeil und unterm Wert zum Überbauen anweise, wie es 1825 in der Amalienstraße von Seiten der Hofdomänenkammer geschah.

Ganz anders liege die Sache im Mühlburger Stadtteil. Schon 1827 seien die dortigen Gutsteile zu Bauplätzen erklärt und seither mehrfache Unterhandlungen mit den Beteiligten gepflogen.

»Solche Unterhandlungen konnten eine Einwirkung nicht verfehlen. Sie erweckten unter der Einwohnerschaft immer mehr und mehr die Lust zum Erwerb der dort feil gewordenen Grundstücke und es sind deshalb schon vor mehr als 10 Jahren die Preise bis auf die hohe Summe von 4000 fl. pro Morgen gestiegen.«

Mit Zinsverlust ständen die Plätze also jetzt schon auf 5600 fl., dazu die Kosten für den Haha und Brückenbau, jedenfalls noch 3 fl. pro Rute, ergebe 6800 fl. und mit ca. 4 fl. für das abzutretende Terrain 8400 fl. pro Morgen. Man wendet sich gegen die Landhäuser. Diese Bauart »war früher auch schon in anderen Städten üblich, aber man ist seit Jahren davon abgekommen, siehe z. B. Darmstadt!«

Es liegt eine Berechnung von Dietz bei, wonach ihn sein Land, mit Einschluß des Straßenlandes, der Hahakosten, Steuern, Accis etc., und nach Abrechnung von 30 fl. jährlichen Ertrages durch 10 Jahre, die Rute auf 25 fl., der Morgen auf 10 000 fl. komme. Zu diesem Preise will er seine übrig bleibenden 290 Ruten verkaufen und will nur ein Viertel bar verlangen, das übrige nach Wunsch des Käufers zu 4% drei oder mehr Jahre unkündbar stehen lassen.

»Soweit geht die vermeintlich so glänzende Spekulation!«

Es setzt jetzt zugleich eine stärkere Agitation für den Bahnhofstadtteil ein. Die dortigen Besitzer sagen in einer Eingabe:

»Ein Blick auf die südliche Umgebung der Stadt zeigt, daß schon früher als die Eisenbahn da war, das natürliche Streben, die Stadt zu erweitern nach Süden ging, während das gezwungene sie nach Westen ausdehnte.«

Warum man nicht mit der Stadtgrenze statt mit der Kriegstraße abschließe? Dann würde die Kriegstraße zwischen Karls- und Promenadehaus eine schöne Straße der Stadt bilden.

Auch die Handelskammer wünscht die Bebauung der ersten Augärtenquadrate.

1847 fand eine Beratung vom Gemeinderat, engeren und großen Ausschuß statt. Inzwischen war Klose zum Bürgermeister gewählt und durch Neuwahlen die Südstadtpartei im Gemeinderat zur Majorität geworden. Das Mannheimer Journal ließ sich dazu berichten:

»Es läßt sich der Sieg der Ettlindertorpartei voraussehen, da sie durch Erwählung Klosens zum Bürgermeister, der selbst ein Haus vor diesem Tor besitzt und vorher ein Hauptagitator dafür war, den Sieg über ihre Gegner am Mühlburger Tor zum voraus davontrug.«

Der Versammlung wurden folgende Anfragen vorgelegt:

1. Ist eine Stadterweiterung wünschenswert? Die Antwort lautete: Ja!

2. Sollen die zum Bau bestimmten Distrikte gleichzeitig in Angriff genommen werden? Antwort: Ja!

3. Wie soll die Einteilung in Quadrate geschehen?

Hierfür wurde eine Kommission eingesetzt.

Aus den Verhandlungen hierüber ist zu erwähnen: Die Werte in der Langestraße seien unnatürlich. Hausplätze kosteten 25 000 fl. Advokat Dürr weist darauf hin, daß seit Eröffnung der Eisenbahn der Verkehr sich nicht nur von Westen nach Osten, sondern von Süden nach verschiedenen Richtungen bewege.

Die erwähnte Kommission macht folgende Vorschläge:

1. Die Bauerlaubnis überall nur unter der Bedingung zu erteilen, daß keine Ansprüche auf Pflaster, Dohlen usw. zu machen sind, bevor zwei Drittel der Straße bebaut sind.

2. Die Beteiligten müssen sich über die Abtretung des Straßenlandes verständigen.

3. Im südwestlichen Stadtteil solle man unter Beibehaltung des jetzigen Stadtschlusses weiterbauen und über eine andere Einfriedigung erst entscheiden, wenn die Notwendigkeit dazu eingetreten sei.

4. Karl- und Ritterstraße (diese parallel zu ersterer) sollen fortgesetzt werden. In den Augärten sollen zwei Nord-Südstraßen angelegt werden.

Der große Ausschuß nimmt diese Anträge an mit dem Zusatz, daß die Grundbesitzer gefragt werden sollen, ob sie eine Einfriedigung auf ihre Kosten wollen und welche?

Das Gelände zwischen Kriegstraße und Kesslerscher Fabrik (Gartenstraße) soll als Vorstadt bebaut werden.

Der nach diesen Entschlüssen vom Gemeindeamt umgearbeitete Entwurf wird im Mai 1848 vom Polizeiamt kritisiert:

»Der Bürgerausschuß folgt dem Prinzip, die Verhältnisse sich natürlich entwickeln zu lassen und ferner der Idee, daß die industrielle Richtung nach der Eisenbahn gehe. Was ist nun das vorherrschende Interesse von Karlsruhe? — Karlsruhe ist kein Industrieort und wird es bei seiner ungünstigen Lage nie werden. Es ist entstanden durch die Idee eines Fürsten, hier seinen Hofhalt zu nehmen. Diesem Fürsten und seinen Nachfolgern verdankt Karlsruhe Entstehung, Ausdehnung und Bedeutung. Karlsruhe ist sonach vorzugsweise eine Hofstadt; von dem Hof, den Gesandten, Fremden, Beamten und Militär hat es vorzugsweise seine Existenz. Hierauf ist in den Ausschlußbeschlüssen nicht genügend Rücksicht genommen. Als Residenz muß Karlsruhe trachten, die vielen unansehnlichen Bauten im Stadtbezirk zu beseitigen und elegante Bauten in seinen Umgebungen zu erhalten. Statt der eleganten Bauten verlangen diese gewöhnliche Vorstädte, statt die Bauten außerhalb zu beschränken, lassen sie solche ungehindert zu und garantieren dadurch das fernere Bestehen der alten Baracken in der Stadt. Die Stadt wird zu ausgedehnt, zu teuer und die Gebäude und Bauplätze der Stadt verlieren offenbar an Wert.«

Der Gemeinderat habe zwischen den Ausschlußbeschlüssen und dem Entwurf einen Kompromiß geschaffen. Eine nochmalige Umarbeitung sei nötig.

Im Gegensatz hiermit ist die Regierung des Mittelrheins der Meinung des Bürgerausschusses, daß alle Quadrate mit Häusern, die Giebel an Giebel ständen, bebaut werden sollten. In die Eisenbahngegend sollten keine Wohngebäude. »Im allgemeinen bemerken wir gehorsamst, daß wohl dermalen infolge der Zeitbewegungen die Baulust dahier gewaltig abgenommen hat.«

Im Dezember 1848 wird der Entwurf mit einigen Änderungen vom Ministerium genehmigt. Unter anderem sollte die längs der Grenze laufende Straße nicht bis zum Beustschen Haus durchgeführt werden — mit Ausgang über ein unbebautes Grundstück daneben — sondern nur bis zum Landgraben.

Nun schweigen die Akten bis 1856. Es kam die schlimmste Zeit, die Karlsruhe je durchgemacht hat, vielleicht die einzigen bösen Tagen der Stadt, denn in den Napoleonischen Kriegen hatte sie, abseits der Heerstraße liegend, wenig zu leiden gehabt.

Nach kurzen Verhandlungen wird jetzt der alte Entwurf genehmigt. Freilich mußte man, da der ihm zugrunde liegende Stadtplan nicht aufzutreiben war, einen neuen zeichnen.

Der Stadtbauplan von 1857 hat nun in 30 Paragraphen folgenden Inhalt:

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Die Grenzen des Baubezirkes der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe, soweit sie nicht durch das Großh. Schloß und die dazu gehörigen Gärten gegeben sind, werden in folgender Weise bestimmt.

1. Gegen Norden die Mühlburger Allee vom Linkenheimer Tor zur verlängerten Kriegstraße.
2. Gegen Westen ist von der Mühlburger Allee bis zum Mühlburger Tor und weiter bis zum Promenadehaus der Baubezirk durch die Kriegstraße begrenzt.
3. Gegen Süden die Kriegstraße vom Promenadehaus bis zum markgräflichen Gartenhause am Ettlinger Tor und von da bis zum Friedrichstor, sodann läuft die Grenze des Baubezirks längs der im Bogen verlängerten Kriegstraße bis an das Militärwaschhaus.
4. Gegen Osten zieht die Grenze von dem eben erwähnten Punkte beim Militärwaschhaus unter einem rechten Winkel auf die südwestliche Ecke der Friedhofsmauer und von da längs des Steinschiffkanals an das Durlacher Tor.

§ 2. Die innerhalb dieses Stadtbezirkes liegenden unüberbauten Grundstücke werden vom Stadtamt distriktweise nach Bedürfnis zum Überbauen eröffnet.

§ 3. Wer innerhalb des Stadtbaubezirkes auf einem noch nicht zum Überbauen eröffneten Platze ein Gebäude aufführt, hat dasselbe ohne Entschädigung abzurechen, wenn es dem bei Eröffnung des Platzes aufzustellenden Bauplan widerspricht.

§ 4. Bei Eröffnung eines Baubezirkes das im Zwangsabtretungsgesetz vorgeschriebene Verfahren.

§ 5. Die Gemeinde erwirbt das zu Straßen und Plätzen nötige Gelände und legt sie nach dem genehmigten Bauplan an.

§ 6. Die der Gemeinde hieraus entstehenden Kosten legt sie sofort, wenn mit dem Eigentümer kein anderes Übereinkommen getroffen ist, nach dem Flächengehalt der den eröffneten Baudistrikt bildenden Bauplätze um und erhebt den Betrag von den Eigentümern und zwar sogleich, wenn diese sich zu freiwilliger Zahlung alsbald verstehen, jedenfalls aber bei Erteilung der Bauerlaubnis mit Zins von 5^o/_o.

II. Bauplan für den zwischen Amalien-, Krieg- und Karlstraße zu eröffnenden Baubezirk.

§ 7. Der obengenannte Baubezirk wird zum Überbauen bestimmt.

§ 8. Dieser Bezirk enthält folgende neue Straßen:

1. Die vom Karlstor bis zum Mühlburger Tor längs der Kriegstraße hinziehende Straße in derselben Breite wie die Lindenstraße.
2. Die in gerader Linie bis zur Kriegstraße verlängerte Schlachthausstraße.
3. In gleicher Weise die Fortsetzung der Hirschstraße, bei deren Einmündung in die Waldstraße ein freier Platz anzulegen ist.
4. Die 50' breite in gerader Linie verlängerte Neutorstraße, welche sich bei ihrer Einmündung in die Schlachthausstraße bricht und parallel mit der Langenstraße bis an den westlichen Teil der Kriegstraße hinzieht.
5. Eine 100' oberhalb dem Landgraben von der Kriegstraße parallel mit der Langenstraße zur Schlachthausstraße hinziehende Straße.

Die Straße Ziffer 1 erhält beim Mühlburger Tor, so lange sie nicht nach Abbruch des v. Beustschen Hauses vom Landgraben bis auf die Langestraße fortgesetzt werden kann, einen Durchgang zwischen dem v. Beustschen Hause und dem Gasthaus zur Stadt Rastatt (Rose).

§ 9. Sämtliche Plätze zwischen Amalienstraße und Neutorstraße sind mit Häusern, deren Giebel an Giebel stößt, zu bebauen.

§ 10. Die Straßen des ganzen Baubezirkes dürfen an allen ihren Fassaden nicht mit Hinterhäusern besetzt werden, es sei denn, daß ein Hausplatz nach vorn und hinten auf eine Straße stößt und nur 120' tief ist.

Das Hinterhaus muß in diesem Fall in symmetrisch-architektonischen Formen ausgeführt werden. Bei den nur 120' tiefen Bauplätzen kann auch ein mit einem schönen Geländer versehener Garten an die eine Straße gelegt werden.

§ 11. Bis das in § 4 und 5 bezeichnete Verfahren stattgefunden hat, kann die Erlaubnis zum Bauen in diesen Abteilungen unter der Bedingung erteilt werden, daß das Gebäude unter Beobachtung der Vorschriften dieses Statutes ausgeführt wird. Auch erwächst der Stadtgemeinde durch Erteilung einer solchen vorläufigen Erlaubnis keinerlei Verbindlichkeit zur Herstellung der Straße, Einrichtung der Beleuchtung und dergleichen.

§ 12. Die Kosten unter Hinzuschlag der nach einem Voranschlag zu berechnenden Kosten der Straßenanlagen werden nach § 6 auf den ganzen Baudistrikt umgelegt.

III. Vorschriften für die Aufführung von Gebäuden in der Umgebung der Stadt.

A. Allgemeine Bestimmungen.

§ 13. Auf der Gemarkung außerhalb des Stadtbaubezirkes, in dem Beiertheimer Feldbezirk (§ 29) und auf dem Beiertheimer Feld längs der Beiertheimer Promenade bis auf eine Entfernung von 150' von derselben dürfen nur

- a. größere Fabrikgebäude und andere einen großen Raum erfordernde Gewerbsanlagen,
 - b. Gartenhäuser,
 - c. Landhäuser,
 - d. zum Betrieb solcher Gewerbe eingerichtete Häuser, welche, wenn sie in der Stadt betrieben würden, für das Publikum unangenehm oder gefährlich wären,
 - e. die zum Betrieb einer größeren Gärtnerei, oder
 - f. einer größeren Landwirtschaft nötigen Gebäude
- aufgeführt werden.

§ 14. Die Grenzen des Gutes, auf dem gebaut werden soll, müssen vorher durch Grenzsteine bezeichnet sein.

§ 15. Die Front oder Fassade muß gegen einen der Wege gerichtet werden, die das Gut begrenzen.

§ 16. Abtritte dürfen niemals an einen Weg gebaut werden. Sie sind in der durch das Landrecht vorgeschriebenen Entfernung von dem Nachbargut zu halten und müssen vor dem Publikum auf angemessene Weise verborgen werden.

§ 17. Die Umfassungsmauern der Häuser müssen in der Regel von Stein erbaut werden. Die Polizeibehörde kann aber bei kleinen Bauanlagen davon dispensieren.

§ 18. Die Bauerlaubnis wird aber nur erteilt, wenn der Bauplan den Forderungen entspricht, welche nach den Regeln der Baukunst zur Verschönerung der Umgebungen der Residenz gemacht werden können.

§ 19. Gartenhäuser dürfen nur in eleganten Formen aufgeführt werden.

§ 20. Die in § 13 d bezeichneten Gebäude dürfen nur an solchen Plätzen errichtet werden, wo sie nicht stören und ungefährlich sind, außerdem in angemessener Entfernung von den öffentlichen Wegen.

§ 21. Der öffentlichen Aufsicht und Genehmigung unterliegt auch die Einfassung der Gärten. Dieselbe soll gegen die Straße in Gitterwerk bestehen. Gegen das Nachbargut kann es auch eine Mauer sein, deren Höhe auf 8' bestimmt wird, wenn die Interessenten nicht anders übereinkommen.

§ 22. Im übrigen gelten dieselben Vorschriften, wie bei Aufführung von Gebäuden im Stadtbaubezirk.

§ 23. Vor Erteilung einer Erlaubnis zum Bauen im Beiertheimer Feldbezirk (§ 29) oder längs der Promenade ist nach Einvernahme der Lokalpolizeibehörde von Beiertheim der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe zu vernehmen.

B. Besondere Bestimmungen.

1. Für den Gartenbezirk der Augärten.

§ 24. Die zwei hinteren auf die Ettlinger und Rüppurrer Chaussee führenden Gartenalleen sollen auf 40' verbreitert werden. Die erste Allee, welche hinter dem Bahnhof hinzieht, erhält eine gerade mit dem Bahnhof parallele Richtung und eine Breite von 60'.

Von dieser Allee aus verbinden in südlicher Richtung zwei Straßen, 40' breit, oben genannte drei Alleen, in der Art, daß in diesem Bezirk sechs Abteilungen bestehen. Wo sich diese Straßen kreuzen, werden die Ecken der betreffenden Abteilungen »wegen des Ranges« etwas abgebrochen, so daß jedesmal ein kleiner Platz entsteht.

§ 25. Zuerst soll die Korrektion der hinter dem Bahnhof hinziehenden Allee zur Ausführung gebracht werden.

2. Über den Gartenbezirk der Kriegstraße.

§ 26. Die von dem südwestlichen Ende der Stadtgrenze am Promenadehaus bis zum Ettlinger Tor zwischen der Kriegstraße und dem Beiertheimer Feld und Viehtriebweg liegenden Gärten werden durch nachbenannte Queralleen durchschnitten:

1. Durch die außerhalb des Stadtbaubezirkes in rechtem Winkel zur Kriegstraße und in ihrer bisherigen Breite verlängerte Schlachthausstraße.
2. Durch die außerhalb des Karlstors bis zum Beiertheimer Viehtriebweg in bisheriger Richtung in der Breite der Kriegstraße verlängerte Karlstraße.
3. Durch die außerhalb des Karlstors in rechtem Winkel zur Kriegstraße und in bisheriger Breite fortgesetzte Kirschenallee.

§ 27. Der Beiertheimer Viehtriebweg wird auf dem Punkte, wo er mit der verlängerten Karlstraße zusammentrifft, in der Art reguliert, daß er in einer geraden mit der Kriegstraße parallelen Linie und in der Breite derselben bis zum Beiertheimer Promenadeweg geführt wird.

Die längs der Kriegstraße aufgeführten Gebäude müssen 5' hinter die Gutsgrenze zurückgesetzt werden.

§ 28. Wenn dieser Bezirk dereinst zum Stadtbaubezirk gezogen wird, so sind die durch Anlegung der Straßen und dergleichen entstandenen Kosten nach § 6 umzulegen, ohne Unterschied, ob alsdann einzelne Grundstücke schon überbaut sind oder nicht.

3. Für den Beiertheimer Feldbezirk.

§ 29. Die Karlstraße wird auf dem Punkte, wo sie den Beiertheimer Viehtriebweg trifft, in der Breite der Kriegstraße in gerader Linie in das Beiertheimer Feld auf eine Länge von 142 Ruten fortgesetzt und führt sodann in einem rechten Winkel gegen Osten bis zu dem auf dieser

Seite den Bezirk schließenden Beiertheimer Promenadeweg und gegen Westen bis zu der vom Mühlburger Tor zum Promenadehaus führenden gegen Süden verlängerten Kriegstraße.

§ 30. Die in vorhergehenden Paragraphen erwähnten Alleen werden zwar zur Zeit noch nicht ausgeführt, wer aber in diesem Bezirk bauen will und die baupolizeiliche Erlaubnis dazu erhalten hat, darf die Fluchten dieser Alleen bei Vermeidung des Abbruches nicht überschreiten und muß mit derselben parallel bauen.

Karlsruhe, den 13. März 1857.

Großherzogliche Regierung des Mittelrheinkreises.

War in diesem Plan die Geschlossenheit der Stadt noch beibehalten, so wurde sie nun nach wenig Jahren aufgegeben. 1863 wird ein Gesuch eingereicht, die parallel zur Kriegstraße laufende, durch den Aha getrennte Straße wegzulassen und den Aha zu werfen. Der Gemeinderat beantragt demgemäß, die Straße erst in 40' Abstand von der bisher projektierten Linie zu bauen und diesen Raum zu Gärten zu benutzen, wodurch der Vorsprung des Beustschen Hauses ausgeglichen würde.

Dagegen ist man mit einer Änderung des § 9, so daß in der Kriegstraße freistehende Häuser gebaut würden, nicht einverstanden. Diese sähen zwar gut aus, nähmen aber viel Raum in Anspruch. Jedenfalls könne man dies nicht dem Einzelnen überlassen. Eine Regel müsse bestehen, damit sich nicht zu beiden Seiten eines freistehenden Hauses zwei kahle Giebel zeigten.

Die Regierung des Mittelrheinkreises bestimmt darauf, daß freistehende Häuser errichtet werden können, wenn nicht zu befürchten sei, daß hierdurch an den Nachbargrenzen freistehende Giebelwände entstünden.

1864 bemerkt das Stadtamt über ein Gesuch um Änderung in der Einteilung der Quadrate im südwestlichen Bezirk: Der Gemeinderat sei dagegen, da er eine Änderung des mühsam entstandenen Stadtplanes nicht wünsche.

»Darauf legen wir unsrerseits kein Gewicht, da der Stadtbauplan ja unterdessen bei geänderten Verhältnissen und Anschauungen so manche andere Gestaltung schon erfahren hat und noch erfahren wird. . . . Die Baulust hat sich in jenem Stadtteil in letzter Zeit sehr geregt.«

Es handelt sich dabei jedenfalls um die jetzige Viktoriastraße

Ehrenberg, Stadtbaugeschichte Karlsruhe.

10

»Mit Recht wird darauf hingewiesen, daß die allgemeine Lage und Ausdehnung der Stadt eine möglichst sparsame Benützung der zum Bauen sich anbietenden Plätze dringend geboten erscheinen läßt. Auch werden die betreffenden Stadtteile durch die seit 1857 zustande gekommenen Eisenbahnbauten weit mehr in den allgemeinen Verkehr hineingezogen werden, als dies damals anzunehmen war.«

Etwa 1860 beginnt die Bebauung des Augartenstadtteiles und schreitet schnell fort, obwohl die Anwohner zunächst ohne gebaute und kanalisierte Straßen auskommen mußten.

1863 wohnen hier 1000 Einwohner.

1866 wird die Zahl der Bewohner auf 2000 angegeben.

1871 beträgt die Zahl bereits 3616, im nächsten Sommer würden es etwa 4600 sein. Im Laufe der letzten 10 Monate seien in diesem Stadtteil 50 Baubewilligungen erteilt. Ein Verzeichnis aus diesem Jahre gibt 37 einstöckige, 53 zweistöckige und 87 dreistöckige Häuser an, die sich in folgender Weise verteilen:

Bahnhofstraße	25
Schützenstraße	29
Bleichstraße	32
Augartenstraße	20
Rüppurrerstraße	26
Marienstraße	12
Wilhelmstraße	23
Nowackanlage	5

1883 bewohnen 15 000 Menschen, also mehr als ein Viertel der Bevölkerung, diesen Stadtteil.

Schon 1866 wird gesagt:

»Die Erweiterung der hiesigen Stadt nimmt einen erfreulichen Fortgang. In besonders auffallender Weise ist dies mit dem neuen Augartenstadtteil der Fall. Die Rüppurrerstraße ist hierdurch und besonders auch durch verschiedene Anstalten und Geschäftsunternehmungen zu einer der belebtesten Straßen Karlsruhes geworden.«

Damit beginnen nun aber auch die Klagen über die Zustände an den Bahnübergängen; bei jedem Zuge wurden die Schranken, wie geklagt wird, 5, oft 10 Minuten geschlossen. 1875 wird gesagt, die Droschkenführer ließen sich nur ungern, häufig nur auf Androhen polizeilicher Anzeige bereit finden, das südlich des Bahnhofes gelegene Stadtgebiet zu befahren.

Die Entstehungszeiten der einzelnen Straßen sind folgende:

1860 wird ein Viertel Morgen in der ersten Allee für 700 fl. verkauft.

1861 wird die ordnungsmäßige Herstellung dieser Straße — Bahnhofstraße — beschlossen.

1863 wird das Baugesuch für die Nowackanlage eingereicht.

1864 die Schützenstraße angelegt, 1877 verlängert.

1864 mit der Bebauung der Wilhelmstraße begonnen, die Stadt kann sie aber noch nicht anlegen, weil der Augartenstadtteil noch nicht zum Überbauen im Sinne des § 4 der Bauordnung eröffnet ist. Wenn aber mehrere Häuser stehen und die Anwohner das Straßenland liegen lassen, will die Stadt für ihre Herstellung Sorge tragen. 1865 wird auch schon beschlossen, daß die durch die Straßenanlage entstehenden Kosten auf die Stadtkasse übernommen werden sollen. 1873 wird sie von der Schützenstraße zur Bleichstraße, 1878 zwischen Luisenstraße und Augartenstraße angelegt, 1902 bis zur Winterstraße.

1870 wird die Marienstraße begonnen, hat aber 1871 noch keine Laternen, 1873 wird ihre Verlängerung bis zur Bleichstraße beantragt.

1873 wird zwischen Schützen- und Bleichstraße, mit beiden parallel, die Werderstraße mit Werderplatz angelegt.

Inzwischen hatte man bereits 1868 begonnen, einen **neuen Stadtbauplan** zu beraten. Es handelte sich um die Straßenanlagen auf Beiertheimer und Mühlburger Gemarkung (»Sommerstrich« und »Vögelsäcker«).

Das Projekt ging von der Großh. Wasser- und Straßenbau-Inspektion aus, die es folgendermaßen begründet:

»Diese Bemerkung hätten wir uns nicht erlaubt, wenn nicht durch den Aufschwung der gewerblichen Anlagen und ganz besonders durch die hier hauptsächlich wichtigen Bahnanlagen der Stadt eine Erweiterung bevorstände, an die früher nicht gedacht werden konnte, und weil wir darum es als ein dringendes Bedürfnis halten, daß durch Aufstellung eines weitreichenden Planes Fehler vermieden werden, wie sie vorkamen.«

1868 äußert sich die Baukommission zu dem neuen Plan in folgender Weise: Um eine Ansicht aussprechen zu können, müsse man folgende Punkte berücksichtigen:

1. Straßen (Richtung, Breite, Länge).
2. Quadrate (Länge, Tiefe).
3. Öffentliche Plätze.
4. Marktplätze und Markthallen.

5. Städtische Requisiten- und Materialmagazine.
6. Feuerhäuser.
7. Schlachthaus.
8. Spital.
9. Kirchen.
10. Schulen.
11. Wasserabzugsdohlen.
12. Gas- und Trinkwasserleitung.

Die Straßen würden am besten unter 45 Grad zur Mittagslinie geführt, wie die Wald- und Waldhornstraße. Alle Häuser würden dann das ganze Jahr hindurch ziemlich gleichmäßig von der Sonne beschienen. (Der Vorschlag bezieht sich wohl auf ein rechtwinkliges Straßensystem, denn für eine einzelne Straße stimmt das Gesagte natürlich nicht). Diese Richtung sei aber hier nicht möglich, man müsse Ost-West anwenden. Die Breite dürfte nicht unter 50' sein. Lange Straßen hätten etwas sehr monotones.

»Straßen, welche eine Unterbrechung haben, zum Beispiel durch eine Kirche oder eine Querstraße, mit einem auf die Mitte der Straße stehenden schönen Privat- oder Regierungsgebäude, bieten ein zur Orientierung mehr in die Augen fallendes Bild, als dieses bei endlosen Straßen der Fall sein kann!«

Ein Satz, der ganz nach modernstem Städtebau klingt, nur zog man damals nicht die Konsequenzen.

Über die Größe der Quadrate wird gesagt: Das einzige regelmäßige in Karlsruhe sei zwischen Markt und Garnisonkirche mit 200 zu 200'. In Mannheim seien alle 200' tief und 200—400' lang. »Bekanntlich ist dieses Maß zu klein, insbesondere die Tiefe. (Z. B. in Karlsruhe zwischen Zähringerstraße und Langestraße). Große Quadrate dagegen, wie in München, bei 500—600' Tiefe und 800' Länge, haben den Nachteil, daß die Stadt zu weitläufig ist und die Straßen zu wenig belebt sind.« Zweckmäßig seien 300—400' Tiefe und 600—800' Länge. Im Augartenviertel seien es inkl. Straßenbreite 550 auf 550'.

Die übrigen Punkte seien jetzt nicht wichtig. In einem dem Bericht beiliegenden Situationsplan sind zwar die Anschauungen über die Blocks, nicht aber die über die Straßen verwertet, denn das ganze Gebiet südlich der Kaiserallee und westlich der Westendstraße ist in lauter annähernd gleiche Quadrate geteilt. Die Kriegstraße ist fortgeführt, nicht aber die Sophienstraße, die auf

die Mitte zwischen zwei Straßen trifft, eine verkehrstechnisch nicht gerade praktische Anordnung.

1871 wurde von der Kommission für Aufstellung eines neuen Bauplanes ein Programm vorgelegt*, dessen Hauptpunkte folgende sind:

1. Gegenüber der Augartenstraße an der Ettlinger Landstraße beginnt eine 30 m breite Hauptstraße, die durch Sallenwäldchen und Schießwiese nach Westen führt.

2. Südliche Kriegstraße, 30 m breit, am Militärspital beginnend parallel zur Langestraße gegen Westen fortgesetzt.

3. Die Karlstraße 30 m breit gegen Süden fortgeführt.

4. Die westliche Kriegstraße, ebenfalls 30 m breit nach Süden fortgesetzt, mit einer kleinen Abweichung von der Straßenachse, damit sie rechtwinklig auf die unter 1 genannte trifft.

5. Eine Straße senkrecht zur Mühlburger Landstraße, von der westlichen Grenze des Cleverschen Bierkellers.

So entstehen 4 große Baubezirke.

6. Bessere Verbindung des ersten Baubezirkes. (Augärten). Schießwiese zu einem Saalbau und für Volksfeste.

7. Der zweite Baubezirk wird durch die Rheinbahn geteilt, beide Teile durch eine Überbrückung im Zuge der Hirschstraße verbunden.

8. Der dritte Baubezirk (zwischen verlängerter Krieg- und Westendstraße und den Straßen 1 und 5) wird in 15 Quadrate geteilt.

9. Sophienstraße parallel zur Mühlburger Landstraße verlängert.

10. Verlängerte Hirschstraße 18 m, sonst keine unter 15 m breit.

13 und 14. Anlage eines östlichen Stadtteiles zunächst dem Durlacher Tor und in Nähe des Friedhofes. — Es besteht begründete Klage über geringe Bautätigkeit in dem Dreieck zwischen Waldhornstraße, Zähringerstraße und Landgraben (Steinschiffkanal). Ein bequemer Ausweg nach dem Bahnhof fehlt hier, besonders von der Insel. (Eine später beseitigte Sackgasse, die vom Durlacher Tor in das zwischen Durlacherstraße und Steinschiffkanal gelegene Gebiet führte). Vorgeschlagen wird die Überwölbung

* Auch bei v. Weech III, 2 S. 228 mitgeteilt.

des Steinschiffkanals und Anlegung einer Straße daran mit 850 m Baufront.

15. Verlängerung der Kreuzstraße zum Bahnhof sei erwünscht.

Aus dem Erläuterungsbericht des Oberbürgermeister Lauter haben wir schon früher die Berechnung der Einwohnerzahl, für welche die Karlsruher Gemarkung ausreichen sollte, gegeben, wobei er 60 000 Einwohner vorerst als Maximum für die erreichbare Größe ansieht. Man wolle die Straßenanlage nicht über die städtische Gemarkung ausdehnen, ohne indessen mit Baubeschränkungen zu weit zu gehen. Das heißt, man wollte sich nur gegen ein unregelmäßiges Bauwesen auf den Karlsruhe benachbarten Teilen der fremden Gemarkungen sichern, andererseits aber zwängte man mit Gewalt die Stadt in ihre Gemarkung, obwohl deren unglückliche Form schon zu unvorteilhaften Bildungen geführt hatte. Von diesem Gesichtspunkte aus befürwortete Lauter auch eine Konzentration der Institute, die einen werterhöhenden Einfluß ausüben und spricht sich gegen eine Verlegung des Lyceums aus. Es liege keineswegs im Interesse der Stadt, den Grund und Boden im Hardtwald, der Staatsdomäne sei, auf ihre Kosten gesteigert zu sehen. Er befürwortet Ausbau der inneren Stadt, Straßenanlage, Neubau und Erhöhung alter Häuser.

1871 wird von mehreren wichtigen Straßen der durch Aufbau dritter und vierter Stockwerke zu erzielende Zuwachs an Zimmern in folgenden Zahlen angegeben:

	Häuserzahl	jetzige Zimmerzahl	Zuwachs
Langstraße	107	1141	1306
Stephanienstraße	61	777	846
Amalienstraße	63	792	868
Karlstraße	23	—	228
Sophienstraße	20	—	180
Hirschstraße	43	—	381
Linkenheimertorstraße	3	—	48
Summa	320	?	3857

Das ganze Verfahren, das man vorschlug, sagt eigentlich nichts anderes als: »Wir wollen nicht, aber wir müssen!« Es half indessen nicht mehr, wenn man Vogelstraußpolitik trieb, schneller noch als in den vorhergehenden 10 Jahren ging die Entwicklung ihren Weg. — Die Geschichte dieser Zeit zeigt, wie verkehrt es für eine Großstadt ist, Gemarkungspolitik zu treiben: Die Ge-

markung soll der Schuh sein, der nach dem Fuße gearbeitet wird, es soll aber nicht der Fuß hineingezwängt werden, bis die Hühneraugen da sind!

Die Entwicklung von Karlsruhe, wie sie seit dieser Zeit sich nach modernen Gesichtspunkten vollzogen hat, mit der Bildung von Wohn-, Geschäfts-, Industrie- und Villenvierteln bietet gewiß viel Interessantes und wird es noch mehr, wenn die Wirkung des Rheinhafens und des neuen Bahnhofes im Stadtplan noch mehr zu Tage treten wird, im Zusammenhang aber mit der Gründung der Stadt und den eigenartigen Bedingungen, die durch 150 Jahre ihre Gestalt bestimmten, steht sie nicht mehr. — Ihre Wirkung auf Bodenpreise und Bautätigkeit ist außerdem von Freudenberg ausführlich behandelt. — Wir wollen uns hier nur noch mit den Wandlungen beschäftigen, welche die innere Stadt bis zur Gegenwart erfahren hat.

Wir nannten schon die Verlängerungen der Ritter-, Adler-, Lamm- und Kreuzstraße. Im Jahre 1868 wurde mit der Durchführung der Seminarstraße begonnen, die 1872 vollendet war, aber den Ankauf zweier Häuser erforderte. Hier strafte sich die Fehler vergangener Zeiten.

Die Bismarckstraße, vorher Grünwinkler Allee, wird nach langen Verhandlungen endlich 1880 in die städtische Gemarkung übernommen, während die südlich anliegenden, bereits bebauten Grundstücke schon vorher auf Stadtgemarkung lagen. Allmählich entsteht zwischen dieser Straße und der Moltkestraße das Hardtwaldviertel. Für die Oststadt wird die Herstellung der Kapellenstraße von Bedeutung. — Zwischen Westend- und Leopoldstraße entsteht die Belfortstraße und mündet auf den dreiseitig geschlossenen Leopoldplatz, eine Seltenheit in neueren Stadtanlagen. Von höherem Interesse noch ist die schönste Gestaltung der neueren Zeit, die Karlsruhe aufweist, der Friedrichsplatz. Er entstand nach 1864, wie in »Karlsruhe im Jahre 1870« gesagt wird, »aus dem Wunsch, in der Stadt endlich ein Stück wirklicher Stadt zu haben«. Proportionen des Platzes und Gebäudehöhen stehen in glücklichem Verhältnis, die Wirkung wird durch die gärtnerischen Anlagen nicht beeinträchtigt. Die an der Nord- und Ostseite des Platzes angelegten Arkaden mit dem die Lammstraße schließenden Torweg erhöhen die Einheitlichkeit der Anlage. Zu wünschen wäre, daß der Verkehr, — vor allem

auf der den Platz nur tangierenden Ritterstraße —, etwas lebhafter wäre!

Im Jahre 1873 wurde nun auch der Rest des Langensteinschen Gartens zum Überbauen abgegeben, wodurch die Fortsetzungen der Douglas- und Akademiestraße entstanden.

Eine Ausnützung der größten Baublocks versuchten die Kaiserpassage von der Ecke Wald- und Kaiserstraße zur Akademiestraße und in neuester Zeit die Anlage der Baischstraße als Sackgasse von der Stephaniestraße nahe dem Pfründnerhaus nach Norden.

Vergessen darf ich nicht die bedeutenden Fortschritte für den Verkehr (über dessen Lebhaftigkeit ja in Karlsruhe von jeher geklagt wird), die durch Beseitigung künstlerisch wertvoller Stadttore erzielt wurden und die zahlreichen in Karlsruhe von jeher endemischen Namensänderungen der Straßen.

4. Überblick über das Privatbauwesen seit 1820.

Die Entwicklung des privaten Bauwesens in dieser Periode wird teilweise in den Abschnitten über die Stadterweiterungen und über die Langestraße mitgeteilt. Es sind noch einige Verordnungen zu erwähnen und einige Angaben über die Bautätigkeit zu machen, über die v. Weech eine Reihe ohne Methode herausgegriffener Daten in unübersichtlicher Anordnung gibt. Eine nackte Zusammenstellung derartiger Zahlen hätte als anschaulichstes Bild der Entwicklung nach meiner Meinung einen Platz in jeder Stadtgeschichte zu beanspruchen.

Die Privatbauten aus der Zeit von 1820—1860 sind nicht sehr zahlreich. Sie setzen, ohne architektonische Bedeutung zu zeigen, die Art Weinbrenners fort, wobei an Stelle der römischen Ornamente öfters solche in Art der Fortbildung frühchristlicher und mittelalterlicher Formen treten, wie sie Hübsch und Eisenlohr einführten.

Eine Reihe aus älterer Zeit übernommener Vorschriften und veralteter Anschauungen blieben bestehen und beförderten den Schematismus.

An für das Privatbauwesen geltenden Verordnungen erschienen: 1825 eine Vorschrift über Brand- und Scheidemauern,