Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Generalbebauungsplan der Landeshauptstadt "Karlsruhe in Baden"

Schneider, Hermann

Karlsruhe i. B., 1926

urn:nbn:de:bsz:31-52706

Visual Library

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Oj
4620

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

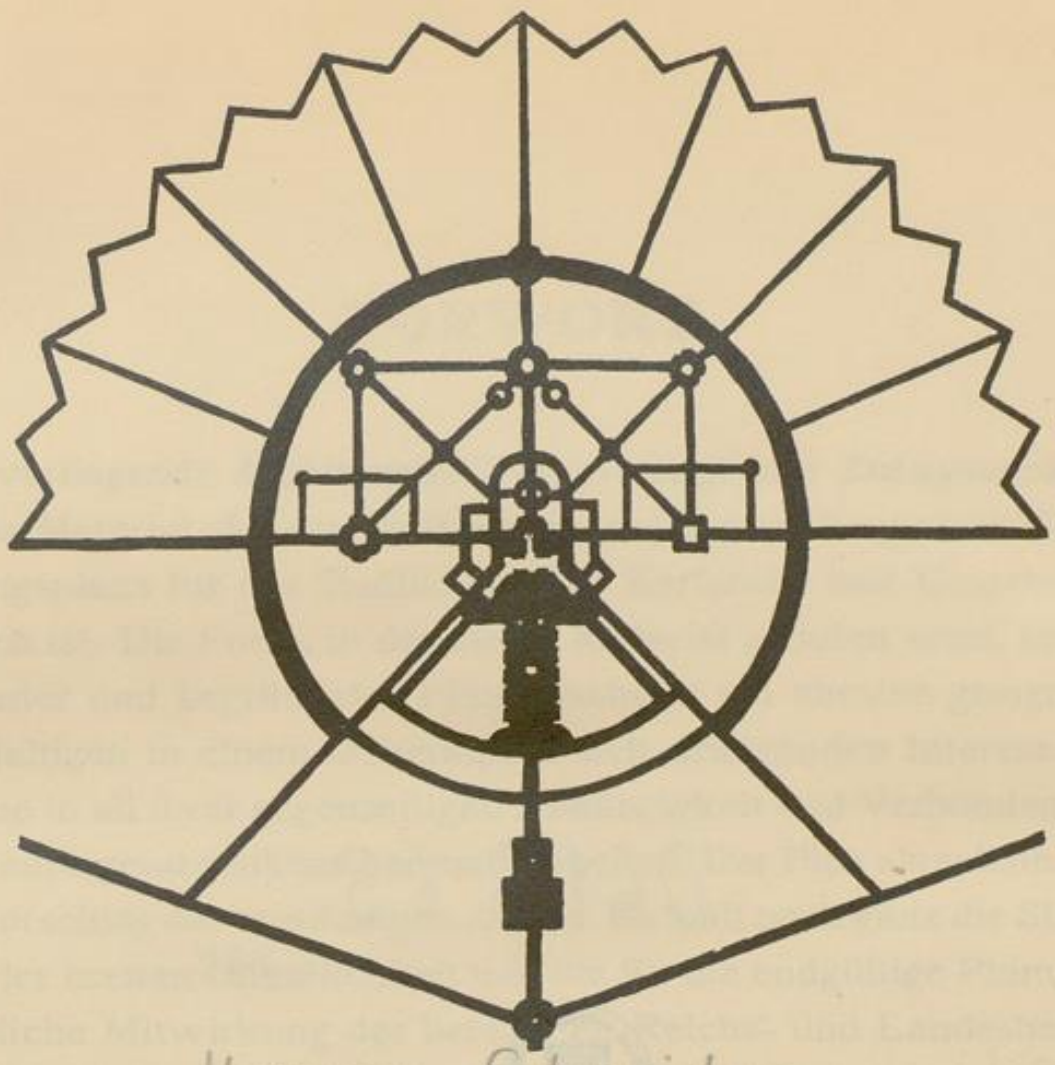
BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

STÄDT. HOCHBAUAMT KONSTANZ

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



Hermann Schneider

GENERALBEBAUUNGSPLAN DER LANDESHAUPTSTADT ›KARLSRUHE IN BADEN‹

1926

C. F. MÜLLER, VERLAGSBUCHHANDLUNG, KARLSRUHE I. B.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK

Baden-Württemberg

Gv

061 B 63

LS/BW

BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK KARLSRUHE

= Oö 4620

GENERALBEBAUUNGSPLAN DER LANDESHAUPTSTADT »KARLSRUHE IN BADEN«

1926

C. F. MÜLLER, VERLAGSBUCHHANDLUNG, KARLSRUHE I. B.

ZR.

Oö 4620

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK

Baden-Württemberg

VORWORT

Die vorliegende Arbeit enthält in gedrängtester Zusammenfassung das Material, das zur Aufstellung und Beurteilung eines Generalbebauungsplans für das Siedlungsgebiet Karlsruhe und Umgebung erforderlich ist. Die Form, in der dieses Material geboten wird, ein fertig aufgebauter und begründeter Plan, erscheint am ehesten geeignet, die mannigfaltigen in einem Generalplan sich drängenden Interessen und Probleme in all ihrer gegenseitigen Abhängigkeit und Verbundenheit so klar als nur irgend denkbar herauszuarbeiten. Der Plan als solcher ist ein erster Vorschlag des zuständigen Amtes. Es fehlt noch ganz die Stellungnahme der breiten Öffentlichkeit und die für die endgültige Planung unentbehrliche Mitwirkung der beteiligten Reichs- und Landesbehörden und der Nachbargemeinden. Der Plan liefert aber die Grundlage und den Rahmen für diese Mitwirkung und verbürgt bestmöglich ihren sachlichen Erfolg.

Karlsruhe, im September 1926.

Hermann Schneider, Bürgermeister.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Einleitung 9

II. Der Karlsruher Stadtorganismus und die in ihm wirkenden Kräfte . . 14

a) Geschichtliches und Geographisches 15

b) Gemarkung, Geländenutzung, Wasser-, Licht- und Kraftversorgung, Beseitigung der Abfälle 23

c) Bevölkerung, Berufsgliederung, soziale Schichtung und Wohnung 31

d) Industrie, Handel und Verkehr 53

III. Die Verkehrsanlagen als das Hauptaufbauelement der Plangestaltung. — Der Verkehrslinienplan 66

IV. Der gestaltete Plan 91

V. Die Durchführung des Plans 96

VI. Schlußbemerkung 108

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK

Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

I. Einleitung

In Übereinstimmung mit den Wünschen und Bestrebungen der Stadtverwaltung wird in Karlsruhe seit Jahren schon die Aufstellung eines Generalbebauungsplans von allen Seiten dringend verlangt. Ein solcher Plan, der weit vorausschauend der wachsenden Stadt die Wege weist, ist notwendig, wenn anders die Stetigkeit und Zielsicherheit ihrer Entwicklung gewährleistet und Hindernisse und Störungen einer gesunden, ästhetisch, kulturell und wirtschaftlich gleicherweise befriedigenden Gestaltung ihres Organismus so weit als überhaupt möglich ausgeschlossen sein sollen. Die langjährigen Bemühungen der Stadt, zu einem Generalbebauungsplan zu kommen, haben in der Hauptsache bisher wohl deshalb zu einem Erfolg nicht zu führen vermocht, weil man es — vom Standpunkt des gewissenhaften Planbearbeiters mit Recht — für notwendig gehalten hat, wichtige, den Plan entscheidend beeinflussende Vorfragen, insbesondere die Frage der künftigen Entwicklung der Eisenbahnanlagen, vor Eintritt in die eigentliche Planarbeit zu klären. Daß diese Klärung sich nicht hat ermöglichen lassen, ist indes wohl zu verstehen. Die geographische Lage des Karlsruher Stadtgebildes und seine Verbindung mit den Eisenbahnanlagen zeigen für den, dem es an Zeit und Gelegenheit zu gründlichem und liebevollem Einfühlen in alle Zusammenhänge fehlt, so wenig naturgegeben Zwangsläufiges, daß es schlechterdings als eine Unmöglichkeit bezeichnet werden muß, unabhängig von der Gesamtplanung städtebaulich brauchbare Vorschläge über die künftigen Bahnanlagen aufzustellen. Eine sachdienliche, die Interessen aller Beteiligten wahrende Bearbeitung wichtiger Teile des Plans ist nur dann zu erwarten, wenn der Planbearbeiter in der Lage und gewillt ist, alle durch das Gesamtproblem aufgeworfenen, in gegenseitiger Verbindung und Abhängigkeit stehenden Einzelfragen gleichermaßen zu berücksichtigen. Der nunmehr eingeschlagene Weg, das zur Aufstellung und Beurteilung eines Generalbebauungsplans erforderliche Material in der Form eines fertigen Plans zu bieten, ist neu, erscheint aber nach den bisherigen Erfahrungen als der einzig mögliche und erfolgversprechende. Dieser Plan will und kann nicht für sich in Anspruch nehmen, etwas Fertiges und Endgültiges zu bieten, er soll nur die denkbar sachlichste

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

und gründlichste Stellungnahme der an ihm Interessierten sicherstellen und baldmöglichst dazu führen, daß Karlsruhe endgültig einen Generalbebauungsplan erhält, der, getragen von dem Willen aller, seiner Entwicklung Weg, Richtung und Ziel sein kann.

Vielleicht war es, von der heutigen Lage der Stadt aus gesehen, ganz gut, daß so lange Zeit vergehen mußte, bis jetzt endlich diese überaus wichtige Arbeit in ein entscheidendes Stadium eintreten soll. Die Entwicklung der letzten Jahre auf sozialem, kulturellem und wirtschaftlichem Gebiet hat in Verbindung mit den durch die neuen Verkehrsmittel bedingten Umwälzungen auf der ganzen Welt zu einer tiefgreifenden Wandlung hinsichtlich dessen geführt, was von einer gutangelegten Stadt und deren Wachstum gefordert wird. Die Wissenschaft des Städtebaues hat in allerjüngster Zeit so rasche Fortschritte gemacht, daß ein vor dem Kriege festgestellter Generalbebauungsplan den heutigen Anforderungen kaum mehr genügen würde. Für Deutschland kommt hinzu, daß der verlorene Krieg so schwere Erschütterungen wirtschaftlicher und politischer Art im Gefolge gehabt hat, daß erst heute wieder mit einiger Wahrscheinlichkeit die Grundlagen der weiteren Entwicklung erkannt und festgestellt werden können, auf denen die Planung aufgebaut werden muß, wenn sie überhaupt zu einem praktischen Ergebnis führen soll.

Eine Vorfrage drängt sich hier vor allen anderen auf: Wird die Stadt von heute und gestern auch die Stadt von morgen sein? Wird die von Anbeginn deutlich wahrnehmbare Stadtentwicklung, die in der Mehrzahl der Fälle als selbstverständlich und natürlich angesehen wurde, auch weiterhin ihre Richtung beibehalten? Wird das stetige Wachstum der Stadtgebilde, die Häufung von Menschenmassen in Wirtschafts- und Verkehrsmittelpunkten, die Zurückdrängung landwirtschaftlichen Bodens und landwirtschaftlicher Tätigkeit, die Vormachtstellung der Industrie und das Übergewicht der Industriebevölkerung über die Landbevölkerung in ununterbrochenem Laufe weiterfließen, oder wird die Flut sich aufstauen und überstürzend sich selbst vernichten oder doch wenigstens langsam abebben und in eine rückläufige Bewegung sich verwandeln? Wird diese Umkehr mit der Notwendigkeit eines Naturgesetzes sich einstellen oder sollen menschlicher Wille, gesetzlicher Zwang und politische Macht, sollen Bevölkerungs- und Siedlungspolitik diese Umkehr zielbewußt herbeiführen? — Mit widerspruchsloser Sicherheit können diese Fragen heute nicht beantwortet werden. Die Entwicklungslinie, die sich in der Vorkriegszeit deutlich erkennbar abgezeichnet hat und für die Beurteilung ihres weiteren Verlaufs ausreichende

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Unterlagen zu bieten schien, ist abgerissen, die Enden an der gleichen Stelle wieder miteinander zu verknüpfen, fast unmöglich. Die Rufe sind noch nicht verstummt, die den Zusammenbruch einer durch die Entwicklung der Städte in erster Linie gekennzeichneten äußeren wirtschaftlichen Blüte nicht zum geringsten der entwurzelnden und entsittlichenden Zusammenballung der Massen zur Last legten. Die Forderung: Rückkehr zur Scholle, innigere Verbindung von Mensch und Boden, von Arbeit und Ertrag, wird immer wieder aufs neue erhoben. Noch immer ist die Meinung zu hören, die Umstellung unserer gesamten Siedlungs- und Bevölkerungspolitik in dieser Richtung sei auch heute noch möglich. Diesen Ideen gegenüber steht heute die eine entscheidende Tatsache fest: Deutschland ist im Krieg unterlegen, es hat die Unabhängigkeit seines Handelns verloren, es hat Reparationen zu zahlen. Die heutige Stellung Deutschlands innerhalb der Weltwirtschaft und die Richtung, die seinem Wirtschaftsleben nunmehr aufgezwungen ist, verweist zwingend auf eine Fortdauer des überwiegenden Einflusses von Industrie und Handel, die begehrte großzügige Reagrarisierung ist eine z. Zt. unerfüllbare Forderung und wird auf Jahre hinaus unerfüllbar bleiben. Die Städte, die natürlichen Mittelpunkte von Industrie und Handel, des wirtschaftlichen Lebens überhaupt, werden auch weiterhin wachsen müssen, wenn dem deutschen Volke überhaupt noch eine Weiterentwicklung beschieden ist.

Eines sollte allerdings anders, besser werden als bisher. Es muß dafür gesorgt werden, daß die in der Zusammendrängung der Menschen tatsächlich vorhandene Gefahr auf das geringstmögliche Maß zurückgeführt wird. Die Großstadt muß aufgelockert, der Stadtkern entlastet, der Mensch mit der Natur wieder in engere Berührung gebracht werden. Der heute vielfach unsteten Bevölkerung der Mietskasernen muß es wieder ermöglicht werden, in der Heimaterde Wurzel zu fassen. Es sind Wege zu eröffnen, wieder möglichst viele in den Besitz von Grund und Boden und des eigenen Hauses zu bringen und die heute überwiegende städtische Verbraucherwirtschaft zu einem bescheidenen Teil wenigstens in Erzeugerwirtschaft zurückzuverwandeln. Der heutige Städtebau erfüllt diese Forderungen durch weitgehende Dezentralisation; er treibt Grünstreifen von außen her tief in den Stadtkern hinein und begünstigt das selbständige Wachstum geschlossener Siedlungskörper weitab von Lärm und Staub der City. Durch wohlausgestattete Verkehrslinien verbindet er die Einzelgebiete unter sich und mit der inneren Stadt zur organischen lebensstarken Einheit.

Ein neuzeitlicher Generalbebauungsplan greift zeitlich weit über die Gegenwart hinaus, auch seine räumliche Ausdehnung ist u. U. recht groß,

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

er reicht mit seinen Ausstrahlungen über das ganze Wirtschaftsgebiet einer Stadt. Einzelheiten in einem solchen Plan allzufrüh festzulegen, hat natürlich keinen Sinn; andererseits wäre aber auch eine rein akademische Arbeit ohne jede Bindung der Zukunft doch allzu wertlos. Es ist hier wohl das Verdienst des Verbandsdirektors des Ruhrsiedlungsverbandes, Dr. Robert Schmidt-Essen, daß in neuester Zeit rechtlich und plantechnisch der Weg gefunden worden ist, die künftige Gestaltung einer Stadt in großen Linien vorauszubestimmen und den Weg für ihre planmäßige Entwicklung von wirtschaftlichen und technischen Hindernissen frei zu halten. Es wird heute in der Weise zu verfahren vorgeschlagen, daß an Hand eines ins einzelne bearbeiteten und auf seine Durchführbarkeit, Zweckmäßigkeit und Schönheit geprüften Generalplans die Verwendungsart derjenigen Geländeteile bestimmt wird, die dem Verkehr, der Bebauung und der Volkserholung vorbehalten werden sollen. Es werden insbesondere ausgeschieden: Verkehrsflächen und -bänder (mit der Bestimmung, der Aufnahme künftiger Straßen, Anlagen der Eisenbahn, der Schiffahrt und des Luftverkehrs zu dienen), Industrie- und Wohnflächen für die Bebauung und schließlich Grünflächen (Kleingartenland, Spiel- und Sportplätze, Parks und Wälder) für die Volkserholung. Die Feststellung der für die künftige Entwicklung der Stadt vorzubehaltenden Bodenflächen und ihrer Verwendungsart nach den großen Gesichtspunkten des Verkehrs, der Industrie, der Wohnung und der Volkserholung hat rechtlich eine rein negative Wirkung; es sollen auf diesen Geländeflächen Veränderungen verhindert werden, die ihrem zukünftigen Verwendungszweck und damit der planmäßigen und organischen Stadtentwicklung wirtschaftlich, technisch oder rechtlich Hindernisse bereiten könnten; der sachlich positive Erfolg liegt in der Gewähr, daß die Entwicklung der Stadt und der mit ihr in Verbindung stehenden Verkehrsanstalten auf Jahrzehnte hinaus sich in einer Linie bewegen kann, die städtebaulich und wirtschaftlich als die günstigste erkannt und planmäßig festgelegt worden ist.

Mit der Aufstellung von Generalbebauungsplänen übernehmen die Städte heute wieder eine Aufgabe, an die man sich seit vielen Jahrzehnten nicht mehr herangewagt hat. Den Großtaten früherer Jahrhunderte auf dem Gebiete des Städtebaues soll erst heute wieder — der völlig gewandelten Zeit entsprechend allerdings auch in vollkommen neuer Form — Vergleichbares an die Seite gestellt werden. Von uns aus betrachtet scheint die Aufgabe in früherer Zeit allerdings auch viel leichter gewesen zu sein. Der Rahmen der Stadtsiedlung war verhältnismäßig eng gespannt, der Kreis der Berücksichtigung heischenden Bedürfnisse wie auch

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

die Zahl der in Betracht kommenden Bewohner klein und leicht zu übersehen. So war es oft wohl nicht allzu schwer und für den künstlerischen Willen einer einzelnen mit der notwendigen Macht ausgestatteten Persönlichkeit fast eine Selbstverständlichkeit, die Stadt bewußt als Kunstwerk zu gestalten und in ihr den Ausdruck einer bestimmten künstlerischen Kultur zu erblicken. Der neuzeitliche Generalplan hat demgegenüber eine Vielheit von Interessen zu berücksichtigen, in ihm spiegeln sich die unendlich vielgestaltigen Lebensäußerungen einer Großstadtbevölkerung; er ist Weg, Richtung und Ziel für deren geistige, wirtschaftliche und soziale Entwicklung. So sehr aber auch die Vielfältigkeit der Interessen und Probleme des neuzeitlichen Stadtplans verlangt, ihn auf breitester Grundlage aufzubauen, so ist doch ebenso auch hier die Einheit der Führung bei Aufstellung des Planes unbedingtes Erfordernis. Diese Führung obliegt nach Sachlage am besten der Gemeinde, und, im Falle der Beteiligung mehrerer, derjenigen, welche nach Bevölkerungsziffer, Wirtschaft und Verkehr als Mittelpunkt des Plangebietes angesprochen werden kann. Sie ist an einem Generalplan am meisten interessiert; die Interessen der übrigen sind bei ihr in besten Händen, da das Zustandekommen des Planes davon abhängt, ob es ihr gelingt, sich mit ihnen über ihre besonderen Wünsche zu verständigen.

Die Planarbeit selbst zerfällt in zwei Teile: einmal die Feststellung der bisherigen Entwicklung und Entwicklungsrichtung der Stadt und des daraus für die Zukunft sich ergebenden Ausblicks, sodann, aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen, die Plangestaltung selbst. Die erstgenannten Feststellungen haben sich mit der Wirtschafts- und Baugeschichte der Stadt zu befassen, mit den geographischen und topographischen Grundlagen ihres Gebiets, mit der Bevölkerung, ihrer beruflichen und sozialen Schichtung, mit Industrie, Handel und Verkehr, kurz, sie müssen einen Querschnitt durch das Stadtgebiet liefern, der in die Zusammenhänge des gesamten städtischen Lebens einen klaren Einblick gewährt und Schlüsse auf Ausmaß und Richtung der folgerichtig zu erwartenden künftigen Entwicklung gestattet. Mit der zergliedernden muß sich schöpferische Tätigkeit verbinden in einem planvoll arbeitenden Gestaltungswillen, der das Bild der bisherigen Entwicklung erkannt und das der künftigen erschaut hat. Aus ihm müssen die Aufbauelemente des Planes und der Maßstab für seine Begrenzung hervorgehen. Nur zusammengehörige, aus der gleichen Wurzel natürlich gewachsene oder doch von ihr genährte, im Gegenseitigkeitsverhältnis stehende Elemente lassen sich organisch und lebensfähig miteinander verbinden. Der Plan darf nichts enthalten, dessen Zugehörigkeit zum Ganzen nicht nach-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

gewiesen ist und das die Kraft nicht klar erkennen läßt, die die Wechselwirkung zwischen ihm und dem Mittelpunkt begründet. Wo diese Zusammengehörigkeit und diese Verbundenheit fehlen, bleibt der Generalbebauungsplan ein Spiel der Ideen ohne greifbare Form und verurteilt ihn von vornherein zur Undurchführbarkeit. In der richtigen Erfassung des Umfangs der Aufgabe und in der richtigen Wahl des führenden Aufbauelements liegt der Schlüssel zu einer erfolgreichen und fruchtbringenden Lösung. Zwischen den beiden Gefahren, Überspannung und allzu großer Enge, die rechte Mitte zu halten, ist die Kunst, die geübt werden muß.

II. Der Karlsruher Stadtorganismus und die in ihm wirkenden Kräfte

Es ist in Karlsruhe infolge der durch Krieg und Nachkriegszeit bewirkten Veränderungen besonders schwer, aus dem gegenwärtigen Stand der Dinge brauchbare Schlüsse auf die Zukunft zu ziehen. Karlsruhe ist Grenzstadt geworden, durch den Wegfall des Hofes und der Garnison ist seine wirtschaftliche und geistige Struktur entscheidend beeinflußt. Vor dem Kriege ein anerkannter Mittelpunkt künstlerischer, wissenschaftlicher und gesellschaftlicher Kultur, wirtschaftlich durch Hofhaltung und Garnison weitgehend befruchtet, muß Karlsruhe sich heute endgültig umstellen und versuchen, durch verstärkte Pflege von Industrie und Handel dem Erwerbsleben neue Gebiete zu erschließen, dadurch zu neuem Wohlstand zu kommen und schließlich auch den drohenden Verlust seiner Kulturwerte zu vermeiden. In welchem Umfange diese Umstellung, zu der eine weitblickende Stadtpolitik glücklicherweise bereits früher den Grund gelegt hat, gelingt, welche Zeit dazu erforderlich sein wird, darüber sich ein Urteil zu bilden, ist keineswegs leicht. Die wenigen Jahre, die seit der deutschen Katastrophe zur Anpassung an die neuen Verhältnisse zur Verfügung gestanden haben, die zudem erfüllt waren von schweren politischen, sozialen und wirtschaftlichen Krisen, geben begreiflicherweise noch keinen sicheren Anhalt zu Schlußfolgerungen hinsichtlich der kommenden Zeit. Die nachfolgenden Untersuchungen und Betrachtungen sind daher nur ein (allerdings notwendiger) Versuch, ausgehend von der bisherigen Entwicklung der Stadt, den Boden zu ergründen, aus dem der Karlsruher Lebensbaum seine Nahrung zieht, die Lebenskraft des Baumes selbst zu erforschen und damit Klarheit über die Voraussetzungen zu erhalten, von denen bei Aufstellung des Generalbebauungsplanes auszugehen ist.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

a) Geschichtliches und Geographisches

Im Gegensatz zu anderen Städten des mittleren und oberen Rheins, deren Geschichte großenteils zurückgreift in die Zeit der Römer oder doch des früheren Mittelalters, ist Karlsruhe eine verhältnismäßig recht junge Gründung. Vor wenig mehr als 200 Jahren war das Gelände, das der heutige Stadtkern bedeckt, noch mit Wald bestanden, der zum Besitz der damals in Durlach residierenden Markgrafen von Baden-Durlach gehörte.

Karlsruhe verdankt seine Entstehung dem Markgrafen Karl Wilhelm, der im Jahre 1715 eine Stunde westlich von Durlach in der Rheinebene den Grundstein zum Bau eines Lusthauses legte. Der Bauplatz lag mitten im herrschaftlichen Hardtwald, der eine ununterbrochene Fläche von 15 km Länge und etwa 4 km Breite bedeckte. Ringsum (vergl. den Plan Abb. 1) lag außer dem ehemaligen Kloster Gottesaue, das, um 1100 gegründet, nach mancherlei Schicksalen in den Besitz der Markgrafen von Baden-Durlach gekommen war, eine Reihe teilweise recht alter Ortschaften; von ihnen war Mühlburg bereits 50 Jahre vor der Gründung Karlsruhes zur Stadt erhoben worden. Der nächstgelegene Verkehrsweg, die über Rintheim und Gottesaue führende Verbindungsstraße Durlach—Mühlburg, verlief in ostwestlicher Richtung südlich der neuen Gründung im Abstande von nahezu 500 Meter.

Zweifellos hatte der Markgraf von Haus aus nicht die Absicht, eine neue Stadt, gar eine Landeshauptstadt, zu gründen, vielleicht ging sein erster Plan über den eines bescheidenen Ruhesitzes überhaupt nicht hinaus. Tatsächlich bemühte er sich aber noch im Jahre 1715, „verschiedene nutz- und ehrbare Gewerbe, Manufacturen und Handtierungen“ in „Carols-Ruhe“ anzusiedeln, und 3 Jahre später, als die Regierung nach der neuen Residenz verlegt wurde, umfaßte das junge Gemeinwesen bereits 2000 Einwohner und hatte eine eigene, von 55 Bürgern gewählte Gemeindeverwaltung, bestehend aus einem Bürgermeister und sechs Ratsherren.

Die Uridee zu dem Plane, nach welchem die neue Stadt gebaut wurde, soll vom Markgrafen selbst herrühren. Dieser Plan (vergl. Abb. 2) enthielt im Mittelpunkt der ganzen Anlage den Schloßturm. Von ihm aus wurde die Umgebung mit 32 Straßen strahlenförmig erschlossen. Die 9 vom Turm in südlicher Richtung nach der Landstraße Durlach—Mühlburg führenden Straßen bildeten zusammen mit dieser Verkehrsstraße, der Langen Straße, und 2 Zirkelstraßen das Gerippe des für die Bebauung vorgesehenen Geländes; die übrigen 23 Strahlen durchschnitten nach Norden, Osten und Westen den Hardtwald als schnur-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

gerade Alleen und wurden unter sich durch den äußeren, etwa 900 m weit gespannten Zirkel verbunden. Nach den vom Markgrafen erlassenen Bauvorschriften war nur im „Schloßzirkel" zweistöckige Bebauung zugelassen, an allen übrigen Straßen waren einstöckige Holzhäuschen mit Mansarde vorgeschrieben. Reine Steinbauten wurden zunächst überhaupt nicht errichtet, auch das Schloß war mit Ausnahme des massiven Turms in Holzfachwerk erstellt. Die unmittelbar nach Süden führende mittlere der 9 für die Bebauung vorgesehenen Radialstraßen (heute Karl-Friedrich-Straße) kreuzte die Lange Straße senkrecht und erweiterte sich hier zu einem Marktplatz, dessen Südseite durch die 1722 eingeweihte lutherische Schloßkirche mit Pfarr- und Schulhaus abgeschlossen wurde; der Altar der Kirche stand an der Stelle der heutigen Pyramide. Einen ähnlichen Abschluß fand die heutige Kreuzstraße durch die reformierte Kirche mit westlich anschließendem Pfarr- und Schulhaus (später ersetzt durch die heute noch stehende Kleine Kirche). In gleicher Stellung war an der Lammstraße eine Kirche für die Katholiken vorgesehen, die aber nicht zur Ausführung kam. An der Nordwestecke des heutigen Marktplatzes wurde im Jahre 1728 ein Rathaus erstellt mit dahinterliegendem Rathaushof, auf dem das Feuerhaus, der Schlachthof und andere städtische Einrichtungen untergebracht waren. An der dem Rathaus gegenüberliegenden (Nordost-)Ecke des Platzes entstand das von Durlach verlegte Gymnasium. Die 9 südlichen Radialstraßen endigten im übrigen sämtlich an der Langen Straße und fanden nur vereinzelt ihre Fortsetzung in ehemaligen Wald- oder Feldwegen nach den Gebieten südlich der Stadt. Sie überquerten auf Holzbrücken den 100—300 m südlich der Langen Straße hinziehenden Landgraben, der schon um das Jahr 1600 zur Entwässerung der sich südwestlich Durlachs ausbreitenden Niederung künstlich angelegt worden war und bei Knielingen in die Alb mündete.

Das ganze Stadtgebiet wurde bald nach der Gründung durch einen Holzzaun umschlossen. Er war an drei Stellen durch einfache Tore unterbrochen, durch die allein der Verkehr nach auswärts erfolgen durfte. Das Linkenheimer Tor stand am westlichen Ende des Zirkels, das Mühlburger und Durlacher Tor schlossen die Lange Straße da ab, wo diese bei der heutigen Wald- bezw. Waldhornstraße das damals bebaute Stadtgebiet verließ. Dazu kam noch ein viertes, das Rüppurrer Tor, etwa 250 m südlich der Langen Straße, da wo heute die Durlacher Straße in die Kronenstraße einmündet. Hier, zwischen Durlacher und Rüppurrer Tor, war etwa gleichzeitig mit der planmäßig angelegten Stadt eine ziemlich ungeordnete Siedlung entstanden, die den Namen „Klein-Karls-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

ruhe“ oder „Dörfle“ erhielt. Hier wohnten die zugewanderten mittellosen Arbeiter und Handwerker, die den Bedingungen für die Niederlassung innerhalb der markgräflichen Stadt nicht genügen konnten. Sie hatten jenes Gebiet vom Markgrafen zur Ansiedlung zugewiesen erhalten und durften sich dort beliebig Wohnstätten bauen, ohne an bestimmte Pläne und Vorschriften gebunden zu sein. Die Bewohner dieser sehr ärmlichen Siedlung wurden nicht Bürger der Stadt Karlsruhe; sie bildeten eine eigene Gemeinde, standen aber unter dem Schutz des Markgrafen und mußten dafür jährlich einige Tage Fronarbeit leisten.

Die Gemarkung der Stadt umfaßte anfänglich einen Raum von nur 158 ha. Sie grenzte gegen Westen, Süden und Osten an Mühlburg, Beiertheim und das Kammergut Gottesaue. Im Norden waren die Grenzen ziemlich unklar. Hier stieß die Stadt an den „Hofbezirk“, noch weiter nördlich ging dieser selbst wieder in den herrschaftlichen Hardtwald über, aus dem er, ebenso wie die Stadt, herausgeschnitten war.

Die Bodenfläche der Gemarkung reichte zu Gartenland für die Bewohner der Stadt gerade noch aus, rein landwirtschaftliche Tätigkeit war völlig ausgeschlossen. Auch von einer eigentlichen industriellen oder handelsgewerblichen Tätigkeit finden sich jahrzehntelang kaum Spuren. Der Markgraf hatte eben von vornherein weiter nichts gewollt, als Quartiere für seine Hofleute zu schaffen und die im Zusammenhang mit der Hofhaltung notwendigen Gewerbe anzusiedeln.

Die Residenz lag zunächst ja auch abseits jeden Verkehrs. Die beiden wichtigsten Nord-Süd-Straßen des Landes (Heidelberg — Linkenheim — Grünwinkel — Rastatt und Heidelberg — Bruchsal — Durlach — Ettlingen — Rastatt) zogen westlich und östlich der neuen Stadt in je 6 km Entfernung vorbei. Die nächstgelegene bedeutende Ost-West-Straße verlief von Speyer über Germersheim — Bruchsal nach Pforzheim. Der Markgraf richtete allerdings sehr bald besondere Landespostkurse zwischen seiner Residenz und den benachbarten Städten ein, es kann aber keine Rede davon sein, daß die besondere Lage Karlsruhes zwischen Rhein und Gebirge hinsichtlich ihrer Einfügung in den Überlandverkehr sich damals schon irgendwie hätte günstig auswirken können.

Es ist unter diesen Umständen nicht zu verwundern, daß die Bürger in recht bescheidenen, wenn nicht ärmlichen Verhältnissen leben mußten und daß für die innere Ausstattung des Gemeinwesens zunächst nur wenig geschehen konnte. Schon 1718 beschwerten sich die Hardtorte darüber, daß die Straße vom Linkenheimer Tor wegen Baumstumpen und Morast kaum befahren werden konnte. Auch die übrigen Straßen waren in einem trostlosen Zustande. Um die Postkutsche durch den

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

tiefen Sand hindurch zu schleppen, waren 4—6 Pferde erforderlich. Dächer und Küchen führten Regen- und Brauchwasser über die Gehwege nach der Straße. Diese selbst war der Ablagerungsplatz für allerlei Unrat und ohne öffentliche Beleuchtung. So rasch deshalb auch in den ersten 3 Jahren nach der Grundsteinlegung des Schlosses die Stadt entstand, so schnell ihre Einwohnerzahl auf 2000 Seelen stieg, so gering war ihre innere Kraft zur Weiterentwicklung in den unmittelbar folgenden Jahrzehnten.

Regierung und Behörden begünstigten aber auch weiterhin das Aufblühen der jungen Gründung. Namentlich der Markgraf Karl Friedrich, der nach dem Tode Karl Wilhelms und achtjähriger vormundschaftlicher Regentschaft seiner Mutter im Jahre 1746 die Regierung übernahm, widmete sich mit Umsicht und Tatkraft dieser Aufgabe. Der Gebiets- und Bevölkerungszuwachs durch die 1771 erfolgte Vereinigung der Markgrafschaft Durlach mit der Markgrafschaft Baden-Baden, noch mehr die weitere Vergrößerung des Landes und seine Erhebung zum Kurfürsten- und schließlich Großherzogtum zu Anfang des 19. Jahrhunderts mit bald einer Million Einwohner mag ihm dabei ein mächtiger Impuls gewesen sein und den Gedanken endgültig zur Reife gebracht haben, die Residenz nun auch zur Landeshauptstadt auszubauen.

Von Anfang an förderte er die Ansiedlung industrieller Betriebe nach besten Kräften und bemühte sich, den baulichen Zustand und die Verkehrsverhältnisse der Stadt zu verbessern, soweit die Geldmittel des Staates und die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gemeinde und ihrer Bewohner dies irgend zuließen. Das markgräfliche Schloß, das mit Ausnahme des Turmes wie alle Gebäude der ersten Zeit in Holzfachwerk ausgeführt war, wurde trotz vielfacher Hindernisse durch Kriege und andere Ereignisse in 30jähriger zäher Arbeit erneuert, der Schloßplatz und die zugehörigen Gartenanlagen gleichzeitig durchgreifend umgestaltet. Auch sonst in der Stadt entstanden schöne herrschaftliche Gärten. Eine Reihe von Straßen wurde gepflastert und mit Entwässerungsdohlen versehen; an die Stelle der über den Landgraben führenden Holzbrücken traten Steinbrücken. Öffentliche und private Gebäude wurden allüberall einer gründlichen Erneuerung unterzogen. Der Markgraf ließ sich durch den Erbauer des neuen Schlosses ein neues Hausmodell mit Steinfassade ausarbeiten und verordnete schon im Jahre 1752, daß an Bewohner Holz nur abgegeben werden solle, „soweit es ohne Schaden für die Wälder geschehen könne“.

Die Bezugsquelle für Steine und Bauholz lag zum großen Teil in der Nähe der alten Residenz Durlach. Der Bau einer neuen, leistungsfähigen

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Straße Karlsruhe-Durlach—der heutigen Durlacher Allee—, daneben ein schiffbarer Kanal durch Verbindung des Landgrabens mit der Pfinz war die unmittelbare Folge der neu einsetzenden Bautätigkeit.

Um das Jahr 1765 füllten die vorhandenen Einwohner, deren Zahl auf etwa 2900 Köpfe gestiegen war, den vom Gründer vorgesehenen Raum der Stadt ganz aus. Der dem Markgrafen im Jahr 1768 vorgelegte Erweiterungsplan der Stadtanlage (vergl. Abb. 3) umfaßte in der Hauptsache die Verlängerung der 9 vom Schloß ausgehenden südlichen Radialstraßen über die Lange Straße hinaus bis zum Landgraben und zur Beiertheimer Grenze, dazu einige südlich der Langen Straße sich zur Aufteilung der neuen Baublöcke notwendig erweisende Querstraßen, außerdem Vorschläge über die Versetzung der Tore, die Anlage öffentlicher Gebäude und herrschaftlicher Häuser. Dieser Plan enthielt bereits auch schon die Fortsetzung der heutigen Karl-Friedrich-Straße (damals Bärengasse) zwischen Landgraben und Rondellplatz, das Rondell selbst sowie die in ihm einmündenden Diagonalstraßen Markgrafenstraße (Spitalstraße) und Erbprinzenstraße. Ungelöst blieb vorläufig noch die Straßenstrecke zwischen der Langen Straße und dem Landgraben. Hier bildete die Stadtkirche mit dem Grab des Markgrafen Karl Wilhelm (von anderen Gebäuden abgesehen) ein fast unüberwindliches Hindernis.

Eine eigens zur Bearbeitung der in diesem Zusammenhang aufgetretenen Bauprobleme eingesetzte Kommission konnte trotz Zuziehung bedeutender Baukünstler, die eine Reihe sehr beachtlicher Bebauungspläne vorlegten, zu keinem Ergebnis gelangen. Erst Friedrich Weinbrenner, 1801 als Nachfolger Wilhelm Jeremias Müllers zum Baudirektor des Landes berufen, führte die Entscheidung herbei. Der noch im Jahre seiner Berufung durch Weinbrenner dem Markgrafen vorgelegte Plan fand mit einigen Vorbehalten dessen Zustimmung. Nach diesem Plane sollte die Stadtkirche samt den anschließenden Bauten und dem Friedhof entfernt und an deren Stelle südlich der Langen Straße eine großartige Platzanlage geschaffen werden, und zwar unmittelbar neben der Langen Straße der eigentliche Marktplatz mit dem Grabdenkmal des Stadtgründers und anschließend daran das Forum, beherrscht auf der Ostseite durch die neue monumentale Stadtkirche mit Gymnasium und auf der Westseite durch das Rathaus. Dieser Platz kam in den folgenden Jahren so, wie er sich heute noch darbietet, auch tatsächlich zur Ausführung. Auch der Rondellplatz wurde nach den Plänen Weinbrenners ausgebaut und, wiederum nach dem Vorschlag Weinbrenners, der ganze Straßenzug durch ein monumentales, in antikem Stil gehaltenes Tor (Ettlinger Tor) an der Kriegsstraße abgeschlossen. Die Gesamtanlage der Wein-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

brennerschen Karl-Friedrich-Straße bildet in ihrer vornehmen Größe und einheitlichen Wirkung, ihrer monumentalen Steigerung vom Tor über das Rondell zum Forum und Markt und darüber hinaus zum Residenzschloß noch heute den architektonischen Glanzpunkt der Stadt.

Dem ersten Stadterweiterungsplan Weinbrenners mußten sehr bald schon (vergl. Abb. 4) weitere Pläne folgen, deren Aufgabe es war, zur Aufnahme der nun rasch wachsenden Bevölkerung neue, mit der alten Stadt harmonisch zusammengefügte Wohnquartiere zu erschließen. Auch diese Pläne knüpften an den bisherigen symmetrischen Stadtaufbau und sein Fächersystem folgerichtig an. Das letztere fand aber an der Linie der Kriegsstraße notwendigerweise seinen Abschluß; schon in dem Raum zwischen der Kriegs- und der Langen Straße, wo die zwischen den einzelnen Strahlen liegenden Baublöcke allzu große Abmessungen erhalten hätten, mußte es durch andere Straßensysteme ergänzt werden. Rücksichten auf Sonderinteressen mögen hierbei manchen städtebaulichen Wunsch noch offengelassen haben, im einen oder anderen Fall haben wohl auch örtlich architektonische Gesichtspunkte diejenigen des Verkehrs allzu stark zurückgedrängt; alles in allem hat Weinbrenner aber die ihm gestellte Aufgabe des Ausbaues der Stadt mit größter Zähigkeit und ungeheurem Erfolg durchgeführt. Er ist derjenige Baukünstler, der seit dem Bestehen der Stadt deren bauliche Entwicklung am meisten zu fördern berufen gewesen ist.

Als im Jahre 1826 Weinbrenner starb, war die Einwohnerzahl auf 20000 angewachsen. Die Stadt hatte sich nicht nur entsprechend ausgedehnt, auch ihr Aussehen hatte eine durchgreifende Wendung zum Bessern erfahren. Die kleinen, meist recht ärmlichen Häuschen hatten zum großen Teile schon ansehnlichen, zwar einfachen, aber vornehm wirkenden Bauten Platz gemacht; vordem grundlose und schmutzige Straßen waren gepflastert und mit Wasserableitung ausgestattet, gepflegte öffentliche und private Gärten und Anlagen unterbrachen allenthalben die geschlossenen Häuserreihen und lockerten die teilweise schon eng mit Seiten- und Hintergebäuden besetzten Baublöcke; an den Stadtausgängen waren die alten Holztore durch künstlerisch wertvolle Torbauten ersetzt.

Kriegsjahre, Mißernten und Überschwemmungen hatten allerdings die Bevölkerung des Landes vielfach in Not gebracht und damit auch den langsam wachsenden Wohlstand der Hauptstadt immer wieder zerstört. Im Jahre 1815 bezogen etwa 80 % aller Gewerbetreibenden in Karlsruhe eine jährliche Einnahme von nicht mehr als 150 bis 180 Gulden, 90 % der Einwohner hatten ein Vermögen von weniger als 10000, 33 %

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

weniger als 100 Gulden. Indes, die politischen Veränderungen, die wiederholte Berührung der Stadt und ihrer Bürger mit fremden Truppen und Gästen aus aller Herren Länder hatten doch auch einen gewissen Aufschwung der Gewerbetätigkeit und des ganzen Wirtschaftslebens zur Folge. Bereits waren einige Fabriken entstanden, von denen 2 mehr als 50 Arbeiter beschäftigten. Auch der Handel hatte, namentlich durch die Versorgung der wachsenden Bevölkerung und der fremden Heere mit dem notwendigen Lebensbedarf, einen merklichen Aufschwung erfahren. Die Stadt hatte es zwar noch nicht (etwa nach den Vorschlägen Tullas) zu einer unmittelbaren schiffbaren Verbindung mit dem Rhein gebracht, aber in dem verhältnismäßig nahe gelegenen Hafen Schröck (Leopoldshafen) hatte sich bereits ein lebhafter Umschlagsverkehr entwickelt. Holz aus dem Schwarzwald wurde dort nach Holland verflößt, Waren vom Niederrhein nach der Schweiz, Italien und Schwaben auf Landfuhrwerke umgeladen. Im Jahre 1835 wurde die Linkenheimer Landstraße dem Verkehr übergeben und damit die Landeshauptstadt auf dem kürzesten Wege mit diesem Umschlagsplatz verbunden.

Bereits machten sich die ersten Zeichen einer neuen Zeit bemerkbar. Im Jahre 1827 war ein Dampfschiff für Personenbeförderung auf einer Probefahrt, die bis Kehl führte, im Hafen von Schröck angekommen; wenige Jahre später (1833) wurde im Badischen Landtag der Bau einer Eisenbahnlinie von Mannheim nach Basel erstmals erörtert und im Jahre 1838 deren Durchführung als Staatsbahnlinie genehmigt. Diese Tat, im Verein mit der schon vorher erfolgten Niederlegung der Zollschranken gegenüber den anderen deutschen Staaten wirkte sich in der Folgezeit für die wirtschaftliche Entwicklung im Lande Baden überaus segensreich aus, beeinflußte aber auch grundlegend — in baulicher Beziehung nicht immer günstig — die weitere Entwicklung der Landeshauptstadt.

Die Eröffnung des Bahnhofs vor dem Ettlinger Tor im Jahre 1843 weckte bisher nicht gekannte Verkehrsbedürfnisse, gab dem Straßenverkehr erstmals einen ausgesprochenen Richtungspunkt und rückte ganz neue Forderungen für den weiteren Ausbau des Stadtkörpers sowie die Angliederung neuer Stadtteile in den Vordergrund. Leider kennzeichnet der Mangel eines umfassenden, den neuen Verkehrsbedürfnissen genügenden, mit dem bisherigen Stadtsystem harmonisch verbundenen Erweiterungsplans die nun folgende Bauperiode. Seit 1860 entstand hinter dem Bahnhof in rasch fortschreitender Bautätigkeit ein ganz neuer Stadtteil, die Südstadt, trotzdem das Baugelände für die Bebauung noch nicht freigegeben war, der Stadtteil infolgedessen auch vorerst weder Straßen noch Versorgungsleitungen und Kanalisation erhalten konnte. Gleich-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

zeitig waren auch westlich des Ettlinger Tors und im Südwesten der bisherigen Stadt neue Baublöcke entstanden.

Bis zum Jahre 1871 war die Bevölkerungszahl auf 36 582 gestiegen, die Bautätigkeit griff zum Teil schon auf die benachbarten Teile der angrenzenden Gemarkungen Gottesaue, Beiertheim und Mühlburg über, deren Grenzen trotz zahlreicher Erweiterungsakte die Stadt immer noch allzu eng umschlossen. Erst die durchgreifenden Eingemeindungen, die zwischen 1873 und 1910 die umliegenden Gemarkungen von Rintheim über Rüppurr bis Daxlanden mit der Stadt vereinigten (vergl. den Plan Anlage 1), gaben ihr die erforderliche Entwicklungsfreiheit und bereiteten insbesondere den Weg zum Hafenbau und damit zum Anschluß der Stadt an die leistungsfähigste deutsche Wasserstraße, den Rhein. Das wirtschaftliche Leben nahm rasch einen ungeahnten Aufschwung, entsprechend auch die Bauentwicklung (vergl. den Plan Anlage 2) einen geradezu stürmischen Verlauf, städtebaulich meist wohl wenig erfreulich, jedoch mit dem Ergebnis, daß heute die Stadt 200 Jahre nach ihrer Gründung zum großen Teil schon innig mit den ehemaligen Vororten zusammengewachsen ist.

Sein rasches Wachstum im ersten Jahrhundert seines Bestehens, insbesondere aber seine Entwicklung zu einem Kulturzentrum ersten Ranges, zur Pflegestätte von Kunst und Wissenschaft verdankt Karlsruhe ganz gewiß mit in erster Linie seiner Eigenschaft als Landeshauptstadt und dem Wohlwollen seiner Fürsten. Der starke wirtschaftliche Aufschwung aber, den die junge Stadt namentlich in den letzten Jahrzehnten bis Kriegsbeginn erlebte, ihre Entwicklung zu einem bedeutenden Handels- und Industriezentrum am Oberrhein, ihr Heranblühen neben dem durch seine natürliche Lage von Haus aus viel mehr begünstigten Mannheim zur zweitgrößten Stadt Badens beruht fast ausschließlich auf ihrer Lage zu den die oberrheinische Tiefebene durchziehenden und überquerenden großen Verkehrsstraßen und auf ihrer Verbindung mit dem Rheine selbst.

Es ist nicht richtig, wie manchmal zu behaupten versucht wird, daß Durlach als Residenz und Landeshauptstadt ohne die neue Gründung sich viel besser zu der Bedeutung hätte entwickeln lassen, die dem heutigen Karlsruhe zukommt. Durlach hat unbestreitbar die natürlichen Vorbedingungen für eine gesunde und stetige Entwicklung; es ist das Eingangstor für eine wichtige, von Stuttgart—Pforzheim kommende, in die Rheinebene einmündende Verkehrsstraße. Aber schon seiner baulichen Ausdehnung sind durch die besonderen Umstände seiner topographischen Lage ziemlich enge Grenzen gezogen. Im Rücken stößt es auf die steilen Hänge der Schwarzwaldberge, von der Rheinebene und

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

dem Rhein selbst ist es durch das stark verästelte Bett des ehemaligen Kinzig-Murgflusses getrennt (vergl. den Plan Abb. 5), das bei Durlach eine Breite von etwa 2½ km erreicht und sich noch heute durch sumpfige Wald- und Wiesenflächen, insbesondere aber dadurch bemerkbar macht, daß an den zahlreichen, bis zu etwa 100 m breiten Flußarmen Torf- und Moorboden in mächtigen Lagern ansteht. Der Gründer der neuen Stadt vermied diese Hindernisse. Er legte den Mittelpunkt seines Schlosses mitten in die eigentliche, verhältnismäßig hochliegende Rheinebene, die ohne nennenswerte Höhenunterschiede überall guten, tragfähigen Baugrund darbietet. Dem Wachstum Karlsruhes stellen sich weder gesundheitlich noch baulich Hindernisse entgegen, es kann sich nach allen Seiten hin frei entfalten. Erst etwa 2,5 km östlich des Schlosses und 4 km westlich erheben sich Schranken in Gestalt der ungünstigen Untergrundverhältnisse des schon erwähnten alten Kinzig-Murgtales bezw. der Rheinniederung. Im Norden tritt der Hardtwald mit seinem Kiefern- und Eichenbestand unmittelbar an die Stadt heran, im Süden durchschneidet die Alb teilweise in tieferer Rinne das Gelände und gibt etwa 3—4 km vom Schlosse entfernt dem Stadtgebiet einen gewissen Abschluß, ohne daß jedoch die bauliche Entwicklung hier haltzumachen braucht. Im Gegenteil, dieses teilweise recht reizvolle Wiesental zusammen mit den Wasserflächen des nahen Rheins gibt die schönste Gelegenheit zu ausgedehnten Grünflächen und Anlagen aller Art für die Volksgesundheit.

Der Hauptvorzug der Lage Karlsruhes gegenüber Durlach ist aber die Nähe des Rheins, die Verbindung mit dieser Hauptschlagader des mitteleuropäischen Nord-Südverkehrs, die für Durlach allein bis zur heutigen Zeit so gut wie sicher versperrt geblieben wäre. Berücksichtigt man noch die durch die neuzeitlichen Verkehrsmittel gegebenen Entfaltungsmöglichkeiten, so darf man die geographische Lage der Stadt Karlsruhe ganz allgemein und ohne Übertreibung sehr wohl als überaus günstig bezeichnen. Karlsruhe erstreckt sich heute vom Gebirge bis zum Rhein. Es wird ununterbrochen von dem in der oberrheinischen Tiefebene landauf landab ziehenden Verkehr durchströmt, es nimmt im Osten den von Stuttgart und Pforzheim kommenden bedeutenden Verkehrsstrom in sich auf, im Westen aber holt es frisches Leben aus dem schier unerschöpflichen Kraftquell des Rheins.

b) Gemarkung, Geländenutzung, Wasser-, Licht- und Kraftversorgung, Beseitigung der Abfälle.

Wie schon erwähnt, war die Gemarkung der Stadt von Anfang an unverhältnismäßig klein, ihre Fläche betrug nur 158 ha. Der Ausdehnung

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

der jungen Gemeinde waren auf allen Seiten die engsten Grenzen gesetzt. Sie vermochte sie nur sehr langsam und oft nur in jahre- und jahrzehntelangem Ringen weiter zu ziehen. Von 1718 bis 1871 (vergl. Tabelle 1), also innerhalb 153 Jahren, bedurfte es 21 einzelner Eingemeindungsakte, um das Gemeindegebiet auf 284 ha zu erweitern. Das bedeutete noch nicht einmal die Verdoppelung der Bodenfläche bei bereits 18facher Einwohnerzahl. Erst die Eingemeindung des Kammerguts Gottesaue, die nach 40jährigen Rechtsstreitigkeiten und Verhandlungen endlich im Jahre 1873 ermöglicht wurde, brachte eine nennenswerte, wenn auch noch lange nicht ausreichende Erweiterung des Stadtgebiets auf 537 ha. Weitere langjährige und unausgesetzte Bemühungen der Stadtverwaltung waren notwendig, bis sie endlich über ein für die Entwicklung der Stadt einigermaßen ausreichendes Gebiet verfügen konnte. Da eine Erweiterung nach Norden — glücklicherweise kann man heute wohl sagen — durch den „Hofbezirk" und den herrschaftlichen Hardtwald völlig ausgeschlossen war, richteten sich diese Bemühungen nach Süden und Osten, insbesondere aber nach dem Westen mit dem Endziel des Anschlusses an den Rhein.

Im Jahre 1884 wurden endlich die höchst unklaren Grenzverhältnisse zwischen Stadt- und Hofbezirk durch Einbeziehung des letzteren in die Stadtgemarkung beseitigt, bald darauf, am 1. Januar 1886, wird als erste Nachbargemeinde die Stadt Mühlburg mit Karlsruhe vereinigt. In rascher Folge breitet sich nun das Stadtgebiet allseitig immer weiter aus, namentlich die Grenze der Gemeinde Beiertheim wird mehr und mehr zurückgedrängt, bis dieser Vorort schließlich am 1. Januar 1907 gleichzeitig mit Rintheim und Rüppurr mit Karlsruhe endgültig vereinigt wird. Schon vorher, am 1. Januar 1903, hatten die Gemeinden Knielingen, Daxlanden und Bulach große Gebietsteile, die im Tiefgestade des Rheins für die Anlage des Rheinhafens erforderlich waren, abgetreten. Mit der völligen Eingemeindung von Grünwinkel und anschließend Daxlanden im Jahre 1910 hat diese etwa 25jährige Periode von Eingemeindungen, in der sich die Stadtgemarkung auf etwa 4400 ha ausdehnen konnte, ihr vorläufiges Ende erreicht. Es folgten bis heute nur noch unbedeutende Grenzverschiebungen, die mit der Anlage des Bahnhofes zusammenhingen und der Erschließung neuer Siedlungen dienten.

Die Gemarkung Karlsruhe umfaßt nunmehr ein Gebiet von 4532 ha, das als 4—6 km breiter Streifen zwischen dem Rhein und Durlach in einer Länge von rund 10 km quer über die Rheinebene hingelagert ist. Sie grenzt heute im Norden an die abgesonderte Gemarkung Hardtwald, die als Erholungsfläche von unschätzbarem Wert für die Bevölkerung

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Tabelle 1

Die Entwicklung der Gemarkung Karlsruhe

Jahresende	Größe der Gemarkungsfläche ha	Eingemeindungen ehemal. Gemarkung	ha	Gesamteinwohnerzahl	Auf 1 Einwohner treffen qm
1715	158	. . . . .	—	2 000	790
1800	204	Teile von Hardtwald und Beiertheim .	46	8 500	240
1820	266	Teile von Hardtwald, Beiertheim und Kleinkarlsruhe	62	16 200	164
1871	284	Teile von Hardtwald und Beiertheim .	18	36 582	78
1873	530	Gottesaue 30. VII. 1873 . . . 253 ha Tausch mit Beiertheim . . . — 7 „	246	39 752*)	134
1876	549	Teile von Hardtwald	19	44 197*)	124
1882	625	Teile von Hardtwald	12		
		„ „ Beiertheim	64	50 831*)	123
1884	790	Teile von Hardtwald	165	55 421*)	143
1885	1002	Gesamtgemarkung Mühlburg	212	56 959	175
1886	1060	Teile von Hardtwald	58	62 000*)	171
1888	1135	Teile von Rintheim	29		
		„ „ Hardtwald	46	64 500*)	176
1890	1144	Teile von Beiertheim	9	73 684	155
1895	1232	Teile von Hardtwald	4		
		„ „ Bulach	57		
		„ „ Daxlanden	10		
		„ „ Beiertheim	17	84 030	147
1900	1456	Teile von Beiertheim	174		
		„ „ Rüppurr	5		
		„ „ Ettlingen	45	97 185	150
1903	2107	Teile von Hardtwald	26		
		„ „ Knielingen	155		
		„ „ Daxlanden	74		
		„ „ Bulach	396	102 000*)	206
1907	3241	Teile von Hardtwald	5		
		Gesamtgemarkung Beiertheim	160		
		„ Rintheim	169		
		„ Rüppurr	800	122 600*)	254
1909	3363	Gesamtgemarkung Grünwinkel . . .	122	127 500*)	264
1910	4431	Gesamtgemarkung Daxlanden	1068	134 302	330
1913	4500	Teile von Durlach	66		
		„ „ Hardtwald	3	143 000*)	315
1925	4532	Teile von Ettlingen	9		
		„ „ Hardtwald	16		
		„ „ Bulach	7	145 694	311

*) Durch Rechnung ermittelt.

die größte Bedeutung hat, und deren für Karlsruhe wichtigster Teil demnächst eingemeindet werden wird. Zwischen Hardtwald und Rhein schließt sich die umfangreiche, auf etwa 7 km Länge an den Rhein anstoßende Gemarkung Knielingen an; sie bietet mit einer Fläche von 2087 ha in der Rheinniederung und auf dem Hochgestade namentlich im Anschluß an den Rheinhafen und das Industriegebiet überaus wichtige Erweiterungsmöglichkeiten. Im Osten und Süden haben neben einigen kleineren Gemeinden (Hagsfeld, Forchheim, Kastenwörth) vornehmlich die Stadtgemeinden Durlach und Ettlingen auf eine große Länge mit Karlsruhe gemeinsame Grenzen. Am auffallendsten ist der Verlauf der Grenze im Süden gegenüber der Dorfgemeinde Bulach-Scheibenhardt. Bulach wird von Karlsruhe in großem Bogen von drei Seiten umschlossen und bildet städtebaulich mit ihm eine untrennbare Einheit.

Gleichgültig, ob nun im Verlaufe der nächsten Jahrzehnte im Interesse einer geordneten Entwicklung weitere Eingemeindungen notwendig werden (etwa diejenige der Dorfgemeinde Bulach zur Beseitigung der nachgerade unhaltbar werdenden Grenzverhältnisse, oder etwa von Knielingen mit Rücksicht auf die Entwicklung des Rheinhafens und des Industriegebietes), oder ob solche Eingemeindungen (etwa der Städte Durlach und Ettlingen) weder notwendig noch erwünscht sein mögen: Für die vorliegende Arbeit ist es wichtig festzustellen, daß heute schon zwischen Karlsruhe und den Nachbargemeinden innige Beziehungen und Verflechtungen städtebaulicher, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Art bestehen, die dazu berechtigen, von einem „Wirtschaftsgebiet Karlsruhe und Umgebung" zu sprechen. Alle Glieder dieses Wirtschaftsgebietes haben das größte Interesse daran, daß diese Beziehungen immer enger, reibungsloser und fruchtbringender ausgebaut werden, daß zu diesem Zwecke der Generalbebauungsplan möglichst großzügig und weitschauend das ganze Gebiet umfaßt.

Die nachfolgenden Untersuchungen und Darstellungen werden deshalb, soweit erforderlich und möglich, zunächst auf die von der Entwicklung der Stadt Karlsruhe in erster Linie beeinflußten Nachbargemeinden Bulach-Scheibenhardt, Knielingen, Maxau, Neureut und Hagsfeld, die „nächste Umgebung", ausgedehnt. Die Nachbarstädte Durlach und Ettlingen mit Grötzingen und Wolfartsweier, die heute schon in mancher Beziehung mit Karlsruhe verknotet sind, werden als weitere Gruppe angegliedert und zusammen mit Karlsruhe und der „nächsten Umgebung" als „Wirtschaftsgebiet Karlsruhe und Umgebung" aufgefaßt. Zwar stehen auch die entfernteren Dorfgemeinden nördlich und südlich von Karlsruhe

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Tabelle 2

Geländenutzung auf den Gemarkungen des Wirtschaftsgebiets Karlsruhe und Umgebung

(Katastermäßige Aufstellung vom 1. Dezember 1924.)

1	2	3	4*)	5	6	7	8	9	10**)	11
Nr.	Bezirk	Gesamtfläche ha	Bebaut mit Häusern einschl. Hofraum u. Hausgärten ha	Wege, Straßen und Eisenbahnen ha	Öffentliche Park- und Schmuckanlagen ha	Wald ha	Friedhöfe ha	Wasserflächen ha	Restliche Flächen einschl. landw. Gelände ha	Bemerkungen
1	Karlsruhe	4524	759	608	81	707	31	174	2164	*) Überbaute Flächen einschl. Industriegelände
	in Prozent	100	16,7	13,4	1,8	15,6	0,7	3,9	47,9	
2	Hardtwald . . .	4910	6	108	—	4646	—	3	147	
3 a b	Bulach-Scheibenhardt	536	17	57	—	101	—	4	357	
4	Knielingen . . .	2087	31	64	—	638	—	249	1105	
5	Welsch-Neureut .	232	14	9	—	—	—	—	209	
6	Teutsch-Neureut .	1176	24	119	—	299	—	1	733	**) Landw. Gelände einschl. Ödland, Kies- u. Sandgruben und Bauplätze
7	Hagsfeld	398	17	14	—	15	—	—	352	
8 a b	Durlach-Aue . . .	3142	121	158	3	1200	3	27	1630	
	in Prozent	100	3,9	5,1	0,1	38,2	0,1	0,9	51,7	
9	Grötzingen . . .	1134	36	48	—	332	—	8	710	
10	Wolfartsweier . .	195	8	5	—	47	—	—	135	
11	Ettlingen	3044	95	90	—	1573	3	18	1265	
	in Prozent	100	3,1	3,0		51,7	0,1	0,6	41,5	
12	Forchheim . . .	1049	29	28	—	368	—	4	620	
13	Kastenwörth . . .	334	—	—	—	315	—	19	—	
14	Mörsch	1680	26	42	—	674	—	4	934	
15	Neuburgweier . .	352	8	6	—	125	—	35	178	
16	Eggenstein . . .	1611	33	44	—	491	—	153	890	
17	Leopoldshafen . .	589	16	16	—	142	—	68	347	
18	Linkenheim . . .	1401	30	39	—	263	—	48	1021	
19	Büchig	132	4	2	—	6	—	—	120	
20	Blankenloch . . .	837	22	21	5	60	—	8	721	
21	Staffort	596	15	9	—	191	—	5	376	
22	Friedrichstal . .	259	25	14	—	—	—	3	217	
23	Weingarten . . .	2938	50	64	—	1047	—	7	1770	
24	Berghausen . . .	1208	32	51	—	407	—	5	713	
25	Söllingen	1057	34	37	—	380	—	4	602	
26	Kleinsteinbach . .	306	10	12	—	50	—	2	232	
27	Grünwettersbach .	616	14	13	—	166	—	1	422	
28	Hohenwettersbach	414	11	9	—	—	—	—	394	
29	Palmbach	138	6	5	—	—	—	—	127	
30	Stupferich	644	13	16	—	178	—	1	436	
31	Busenbach . . .	446	14	16	—	147	—	1	268	
32	Reichenbach . . .	471	19	14	—	152	—	—	286	
33	Etzenrot	219	10	8	—	109	—	1	91	
34	Spessart	437	12	4	—	233	—	1	187	
35	Ettlingenweier . .	511	11	21	—	194	—	1	284	
36	Bruchhausen . .	417	12	7	—	152	—	2	244	
37	Oberweier . . .	410	12	5	—	152	—	1	240	
38	Durmersheim . .	2334	45	42	—	992	—	6	1249	

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK

Baden-Württemberg

durch Verkehrsanlagen und sonstige Beziehungen heute schon in recht innigem Zusammenhang mit der Stadt und werden in der Zukunft noch weiter mit ihr verknüpft werden, ihre wirtschaftlichen Verhältnisse sind aber so einfach gelagert und ihre Gemarkungen im Verhältnis zur Einwohnerzahl mit Erweiterungsgelände so reichlich ausgestattet, daß hier von näheren Untersuchungen wohl abgesehen werden kann.

* * *

Aber auch der Umfang der derzeitigen Geländenutzung für Siedlungszwecke im Wirtschaftsgebiet Karlsruhe und Umgebung (vergl. Tabelle 2 und das zugehörige Schaubild Abb. 6) ist verhältnismäßig noch so klein, daß für die weitere Entwicklung auch hier geeignetes Gelände praktisch in fast unbegrenztem Ausmaß zur Verfügung steht. Nur das Gebiet der engeren Stadtgemarkung selbst bedarf hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse und der Art und Weise, wie es von seinen Bewohnern genutzt wird, noch einer näheren Betrachtung (vergl. das Schaubild Abb. 7). Stadtwirtschaftlich in Gebrauch genommen sind heute von den 4532,6 ha des Stadtgebiets 36,8 %. Etwas mehr als die Hälfte dieses Teils der Gemarkung (einschließlich 262,4 ha von Industrie und Handel in Anspruch genommener Fläche und 108,2 ha noch nicht genutzter Bauplätze) ist besiedelt im engeren Sinne, etwas mehr als $^1/_5$ entfällt auf Verkehrsanlagen aller Art und etwa $^1/_{10}$ auf Erholungsflächen. Von dem bisher unbesiedelten Gebiet (nicht ganz $^2/_3$ der Gemarkung) sind 71,9 % landwirtschaftlich genutzt, ein Viertel ist Wald, nur 3,5 % sind für Zwecke der Besiedlung ungeeignet.

Das zur derzeitigen Gemarkung Karlsruhe gehörige Gebiet enthält hiernach ebenfalls noch manche, wenngleich für eine weitere Zukunft nicht mehr zureichende Ausdehnungsmöglichkeiten. Zusammen mit den übrigen Gemarkungen des Wirtschaftsgebiets Karlsruhe und Umgebung bestehen aber die allergünstigsten Voraussetzungen für jede nur denkbare Entwicklung: Karlsruhe ist bisher schon durch seine Alleen und Parkanlagen (Stadtgarten mit Sallen- und Beiertheimer Wäldchen, Nymphengarten und Palaisgarten, Schloßgarten) als Grünstadt rühmlichst bekannt, die Stadt hat auch schon vieles für die Bereitstellung von Kleingärten, Spiel- und Sportplätzen getan. Es besteht aber zurzeit noch der Mangel, daß grosse Teile der Kleingärten und der Sportsanlagen an ihrer jetzigen Stelle nur Provisorien darstellen und eines Tages der Bauentwicklung weichen müssen. Es ist notwendig, künftighin für beide Zwecke Dauergelände zur Verfügung zu halten und Kleingärten, Sport und Spiel für alle Zeiten unlösbar in den Stadtorganismus einzufügen. Der Hardtwald

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

im Norden, die Waldungen im Süden und Südosten, das Wiesental der Alb, im Südwesten aber auch der Rheinwald und der Rhein selbst bieten für diese und alle anderen der Volksgesundheit dienenden Einrichtungen die günstigsten Aussichten und Möglichkeiten. Die mit den Grünanlagen in engsten Zusammenhang zu bringenden Wohngebiete finden im Süden, Osten und Westen beliebig Raum für weitere Ausdehnung. Die Sprengung des allzu engen Rings der die Stadt im Süden und Westen umklammernden Eisenbahnanlagen ist dabei allerdings unvermeidlich, ihre Unterbringung im Norden aber sehr wohl möglich. Ebenfalls im Norden liegen fast unbegrenzte Entwicklungsmöglichkeiten für die Industrie und den Rheinhafen.

* * *

Die notwendige Versorgung des Gebiets der Stadt mit Gas, Wasser und Elektrizität ist verhältnismäßig einfach. Die Stadt ist zurzeit schon im Besitze eines großen leistungsfähigen Gaswerks, das gerade im heutigen Augenblick auf doppelte Leistung gebracht wird. Gleichgültig, ob dieses im Osten liegende Werk künftig weiter ausgebaut, oder ob späterhin einmal ein neues Werk etwa am Rheinhafen errichtet wird, auf alle Fälle weisen die neuzeitlichen Gesichtspunkte der Gasfernversorgung unzweifelhaft darauf hin, daß die Stadt auch weiterhin auf die Entwicklung eines einzigen, mit allen technischen Errungenschaften ausgestatteten großen Zentralwerks hinarbeiten muß mit dem Ziele, nicht nur das eigene engere Stadtgebiet, sondern auch die nähere und weitere Umgebung zu versorgen. Das derzeitige Wasserwerk im Südosten der Stadt ist an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angekommen. Die städtischen Kollegien werden demnächst über den Bau eines neuen Wasserwerks im Forchheimer Wald im Südwesten der Stadt Beschluß zu fassen haben. Umfangreiche und sehr gründliche Bohrungen und Wasseruntersuchungen haben ergeben, daß das dort in ausgezeichneter Güte vorhandene Wasser in so großen Mengen zur Verfügung steht, daß es auf viele Jahrzehnte für das gesamte Wirtschaftsgebiet von Karlsruhe, wenn nötig noch unter Einschluß benachbarter Gemarkungen ausreicht. Auch in der Stromversorgung, in der Hauptsache abgestellt auf eine eigene leistungsfähige Dampfzentrale am Rheinhafen, ist die Stadt vollkommen unabhängig und selbständig. Diese Selbständigkeit hindert aber nicht, im Gegenteil, sie verschafft erst den dazu notwendigen Rückhalt, sich jederzeit auch in günstiger Weise der Fernversorgung durch das staatliche Badenwerk zu bedienen.

* * *

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Die Reinhaltung des Stadtgebiets stößt auf keinerlei Schwierigkeiten. Die Abfälle werden heute durch eigens für diese Zwecke gebaute Kraftwagen abgefahren und im Gemarkungsgebiet an Stellen gelagert, für die eine Auffüllung ohnehin erwünscht ist. Gelegenheiten hierzu sind auch für die fernere Zukunft in reichlichem Maße vorhanden.

Für die Entwässerung, d. h. die Beseitigung von Niederschlags- und Schmutzwasser aus dem Gebiete der Stadt Karlsruhe und Umgebung sind die nächstgelegenen natürlichen Vorfluter zwei kleine Flußläufe, die Pfinz im Osten und die Alb im Süden und Westen. Beide haben jedoch sehr unregelmäßige und lange Zeit des Jahres nur geringe Wasserführung und fließen auf lange Strecken durch bebautes Gebiet. Sie kommen infolgedessen für die Aufnahme von größeren Mengen Schmutzwasser nicht in Frage, die Reinhaltung ihres Bettes ist aus gesundheitlichen, ästhetischen und wirtschaftlichen Gründen gebieterische Pflicht aller Anlieger. Die Entwässerung der Stadt Karlsruhe benutzt deshalb von Haus aus den Rhein unmittelbar als Vorfluter. Die erforderlichen Gefälle sind sowohl von Ost nach West als auch von Süden nach Norden vorhanden.

Die Basis des ganzen Kanalsystems ist der Landgraben, jener schon früher erwähnte um das Jahr 1600 zur Entwässerung des Niederungsgebietes bei Durlach angelegte künstliche Wasserlauf. Er erstreckt sich, für die Aufnahme großer Mengen Schmutzwasser entsprechend ausgebaut, in ostwestlicher Richtung von Durlach bis Mühlburg, findet dort eine Fortsetzung nach Norden in einem früheren Bewässerungsgraben, dem Neugraben, und endigt in den Niederungswiesen bei Neureut. Dort gibt er seinen Inhalt an eine mechanische Kläranlage ab, von der aus das gereinigte Abwasser dem Rhein zufließt. Zur Entlastung des Landgrabens sind im Osten und Westen der Stadt je eine Abzweigung in nördlicher Richtung erstellt, die zu Zeiten hoher Wasserführung Teile der Abwässer dem Klärwerk unmittelbar zuführen. Ein Regenauslaß nach der Alb bei Mühlburg gestattet den Abfluß eines Teils des in diesem Falle erheblich verdünnten Grabeninhalts zu Zeiten besonders starker Niederschläge.

Eingehende Untersuchungen haben ergeben, daß es möglich ist, noch weitere Gebiete mit etwa 80000 Einwohnern nach dem Landgraben zu entwässern, bevor eine unzulässige Verschmutzung des in Zeiten starker Niederschläge nach der Alb abfließenden Kanalinhalts eintritt, die nach den wasserpolizeilichen Genehmigungsbedingungen weitere bauliche Maßnahmen erfordern würde. Als wichtigste Grundlage zu diesen Studien dienten sorgfältige Aufzeichnungen (vergl. das Schaubild Abb. 8) über

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Regen-, Grundwasser- und Abflußmengen im Landgraben in der Zeit von 1892 bis 1925, anhand deren die Größe der nach ihm zu entwässernden Gebiete (vergl. Schaubild Abb. 9) mit großer Sicherheit bemessen werden konnte. Das Endergebnis der angestellten Untersuchungen ist auf dem Plan Abbildung 10 niedergelegt, der eine Übersicht des Hauptnetzes der Kanalisation für Karlsruhe und seine nähere und weitere Umgebung enthält. Nach dieser Übersicht wird der weitaus größte Teil des Gebiets in den Landgraben, kleinere Teile unmittelbar in die Entlastungskanäle und der am Hochgestade liegende westliche und nordwestliche Teil in besonderem Sammelkanal unmittelbar nach dem Klärwerk Neureut entwässert. Die Kläranlage genügt in ihrem heutigen Umfang noch geraume Zeit, ist im übrigen beliebig erweiterungsfähig.

Es liegt in der Natur der Sache, daß das auf dem Plan dargestellte Entwässerungsnetz an Gemarkungsgrenzen nicht haltmachen kann. Die Stadt Durlach, am Oberlauf des Landgrabens gelegen, ist für die Beseitigung ihrer Abwässer auf diesen Vorfluter geradezu angewiesen und hat das vertragliche Recht, unter bestimmten Bedingungen die Anlagen und Einrichtungen der Karlsruher Kanalisation zu benützen. Zurzeit mit Ettlingen schwebende Verhandlungen werden mit Sicherheit dahin führen, daß auch das Gebiet dieser Stadt an das Karlsruher Netz angeschlossen wird und dadurch sehr störende Wirkungen einer besonderen Kläranlage in der Gegend des Scheibenhardter Waldes und die noch schlimmere Gefahr einer Verschmutzung der Alb vermieden werden. Beide Städte ziehen Vorteile aus diesem Anschluß. Die Abwässerreinigung in einem einheitlichen Klärwerk ist verhältnismäßig billig, auch die Reinhaltung und Unterhaltung des Kanalnetzes selbst ist in durchaus wirtschaftlicher Weise durchzuführen, weil es möglich ist, regelmäßige Spülungen durch Zuführung von Pfinz- und Albwasser mit natürlichem Gefälle vorzunehmen.

c) Bevölkerung, Berufsgliederung, soziale Schichtung und Wohnung

Nach den bisherigen Untersuchungen sind die geographischen, die topographischen und die allgemeinen technischen Vorbedingungen für eine gesunde und hoffnungsvolle Entwicklung der Stadt Karlsruhe auf dem von ihr beherrschten Gebiet und in dessen näherer und weiterer Umgebung gegeben. Welchen Umfang diese Entwicklung in den nächsten 50 Jahren möglicherweise wird annehmen können und in welche Richtung sie drängen wird, das ist in erster Linie abhängig von der Lebens-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

kraft der Bevölkerung, ihrem voraussichtlichen Wachstum, ihrer beruflichen und sozialen Schichtung.

Nicht immer in seiner Entwicklungsgeschichte (vergl. das Schaubild Abb. 11) hat Karlsruhe den notwendigen und geeigneten Raum für den Ausdehnungsdrang seiner Bevölkerung zur Verfügung gehabt; oft genug war die Entwicklung der Stadt durch allzu enge Grenzen gedrosselt. Den Höhepunkt erreichten diese Schwierigkeiten, als im Jahre 1873 sich 39752 Einwohner auf einer Gemarkung von nur 284 ha, also 140 Einwohner auf 1 ha zusammendrängen mußten. Heute ist dieses Verhältnis mit 32 Einwohner auf 1 ha glücklicherweise einigermaßen normal. Wichtiger als diese Feststellung ist aber, ein Bild darüber zu gewinnen, wie die Bevölkerung sich auf die einzelnen Stadtteile und die Nachbargemeinden verteilt. Man kann dabei (vergl. die Tabelle 3 und das zugehörige Schaubild Abb. 12) drei sich deutlich gegeneinander abhebende Gruppen unterscheiden: Die inneren Stadtbezirke 1—3, der „Stadtkern", erreichen ihre größte Einwohnerzahl ungefähr im Jahr 1895 mit 44052 Köpfen. Von da an nimmt die Bevölkerungsdichte dieser Bezirke langsam aber stetig ab, eine Folge der Umwandlung von Wohnraum in Geschäftsraum durch Gewerbebetriebe und Behörden (Citybildung). Die Volkszählung vom 8. Oktober 1919 ergibt hier bereits eine Verminderung der Einwohnerzahl gegenüber 1895 von 40052 auf 37127, also um 16 %. Im Gegensatz dazu zeigt die Einwohnerzahl der Bezirke 4—9, des „erweiterten Stadtkerns", ein dauerndes Wachstum, sie steigt von 1871 bis heute von 8595 auf 88507, also auf mehr als das zehnfache; die Entwicklung ist hier naturgemäß noch keineswegs abgeschlossen. Die 3. Gruppe, die Vororte Beiertheim, Rintheim, Rüppurr, Grünwinkel und Daxlanden, steigern ihre Bevölkerungsziffern seit 1871 zwar stetig, aber doch verhältnismäßig nur langsam auf etwa das 2,4 fache. Mit dem Ausbau der Verkehrsverbindungen werden auch diese Bezirke enger mit der Wirtschaft der übrigen Stadt verbunden sein und auch ihrerseits einem rascheren Aufstieg entgegengehen. Noch geringer ist die bisherige Entwicklung in den weiter entfernten Nachbargemeinden, die kaum eine Verdoppelung aufweisen, immerhin aber doch stärker als der Durchschnitt des Landes Baden, das seine Bevölkerung seit 1871 nur auf das 1,6 fache zu steigern vermochte.

Die Statistik (vergl. Tabelle 4) unterscheidet zwei Quellen für den Bevölkerungszuwachs einer Stadt, den Geburtenüberschuß und den Wanderungsgewinn. Der Geburtenüberschuß, d. h. der Unterschied zwischen der Zahl der Geburten und der Zahl der Sterbefälle, steht in einem gewissen, zwar in längeren Zeitabschnitten schwankenden, aber

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

doch im allgemeinen gesetzmäßigen Verhältnis zur jeweiligen Einwohnerzahl. Er erreicht in Karlsruhe um das Jahr 1900 seinen Höhepunkt mit jährlich etwa 11 auf 1000 Einwohner. Von da ab sinkt er erschreckend rasch und beträgt bei Kriegsbeginn nur noch 7,3 auf das Tausend. Auch nach dem Krieg zeigt sich noch keine Besserung. Die Nachkriegsjahre sind indes für die Bevölkerungsentwicklung infolge des herrschenden Wohnungsmangels und der schlechten Wirtschaftslage ausnehmend ungünstig. Man kann deshalb aus der Tatsache, daß in diesen Jahren immerhin noch eine Durchschnittsziffer von 7,2 auf das Tausend erreicht worden ist, doch vielleicht den Schluß ziehen, daß künftig mit wachsender Besserung der Lebensverhältnisse auch wieder einmal ein Aufstieg folgen wird. Es sollte schon im Bereiche des Möglichen liegen können, den Geburtenüberschuß in den nächsten Jahrzehnten wenigstens ungefähr auf der heutigen Höhe, etwa auf durchschnittlich 7,5 auf das Tausend, zu halten. Trifft dies zu, so wird die Bevölkerung von Karlsruhe und nächster Umgebung rein durch natürliche Vermehrung angewachsen sein:

im Jahr 1935 auf $158295 \times 1{,}0075^{9}$ = rund 170000,
„ „ 1950 „ $158295 \times 1{,}0075^{24}$ = „ 190000,
„ „ 1975 „ $158295 \times 1{,}0075^{49}$ = „ 228000.

Weit schwieriger ist es demgegenüber, aus den bisherigen Zahlen des Wanderungsgewinns Schlüsse auf die Zukunft zu ziehen, da für Zuzug und Abwanderung in erster Linie die Wirtschaftslage von Einfluß ist, und zwar nicht allein die des engeren Wirtschaftsgebietes einer Stadt, sondern sehr erheblich auch die wirtschaftliche Gesamtlage des Landes und Reiches und nicht zuletzt die Weltwirtschaft, also Faktoren, die gerade heute noch recht wenig übersehen werden können. Der Wanderungsgewinn in Karlsruhe schwankt ohne jede Gesetzmäßigkeit in weiten Grenzen, ist aber wesentlich größer als der Geburtenüberschuß. Die Jahre 1886 bis 1905 bringen beispielsweise einen Jahresgewinn von 1300 bis 2000, die Jahre 1906 bis 1910 (wirtschaftliche Krisenjahre) nicht viel mehr als die Hälfte davon. Die folgenden Jahre wirtschaftlichen Aufschwungs zeigen wieder rasch steigende Ziffern, die höchste — über 3000 — das Jahr 1913. Die Nachkriegsjahre mit durchschnittlich 560 Köpfen müssen wohl für die Beurteilung der weiteren Zukunft zurücktreten. Es ist ganz klar, daß hier nicht nur die wirtschaftliche Krise, sondern ganz besonders auch die Wohnungszwangswirtschaft, die sich zum Teil bekanntlich fast bis zur Aufhebung der Freizügigkeit auswirkte (in Karlsruhe noch die Aufhebung der Hofhaltung und der Garnison), Ergebnisse zeitigten, die zu Schlüssen auf die Zukunft nicht herangezogen

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Bevölkerungsentwicklung der Stadt Karlsruhe m

Nr.	Bezirk	Gesamtfläche im Jahre 1925 ha	Bevö 1871	1875	1880
1	Innere Oststadt	54	13 967	15 142	15 610
2	Innere Weststadt	114	14 835	16 469	18 364
3	Altes Hardtwaldviertel	197	1 790	2 107	2 341
	Zusammen: Stadtkern:	365	30 592	33 718	36 315
4	Äußere Oststadt	238	1 234	1 073	1 370
5	Südstadt	265	4 024	7 180	10 359
6	Stadtgartenviertel	76	63	146	220
7	Südweststadt	300	669	810	1 002
8	Neues Hardtwaldviertel	77	—	—	35
	Zusammen: Erweiterter Stadtkern:	—	5 990	9 209	12 986
	Jeweilige Gesamtstadt	—	36 582	42 927	49 301
9	Mühlburg	866	2 605	2 882	3 520
	Zusammen: Erweiterter Stadtkern:	1 822	8 595	12 091	16 506
	Jeweilige Gesamtstadt	—	—	—	—
10	Beiertheim	185	1 110	1 490	1 757
11	Rintheim	169	962	1 041	1 104
12	Rüppurr	800	1 655	1 657	1 737
13	Grünwinkel	122	520	631	777
14	Daxlanden	1 069	2 253	2 446	2 658
	Zusammen: Ehemalige Vororte:	2 345	6 500	7 265	8 033
	Gesamtstadt auf heutiger Gemarkung	4 532	45 687	53 074	60 854
	Änderung der Einwohnerzahl	absolut	7 387	7 780	7 864
		in %	16,0	14,7	12,9
	Durchschnittliche Änderung/Jahr	absolut	1 847	1 556	1 573
		in %	4,0	3,0	2,6
23	Hardtwald (Teil)	1 130	—	—	—
30/31	Bulach-Scheibenhardt	536	1 002	1 046	1 147
19	Knielingen-Maxau	2 087	2 085	2 209	2 320
20/21	Welsch-Teutschneureut	1 408	2 638	2 728	2 907
27	Hagsfeld	398	1 077	1 151	1 209
	Zusammen: Karlsruhe und nächste Umgebung:	10 091	52 489	60 208	68 437
15	Durlach	--	6 326	6 853	7 474
17	Aue	—	830	856	939
	Zusammen: Stadt Durlach:	3 142	7 156	7 709	8 413
18	Stadt Ettlingen:	3 044	5 094	5 288	5 608
22	Eggenstein	1 611	1 577	1 623	1 755
26	Büchig	132	260	275	290
24/25	Blankenloch mit Stutensee	837	1 535	1 592	1 589
28	Grötzingen	1 134	2 294	2 180	2 232
41	Weingarten	2 938	3 316	3 440	3 506
29	Wolfartsweier	195	377	399	443
32	Forchheim mit Kastenwörth	1 383	1 193	1 267	1 383
34	Mörsch	1 680	2 220	2 403	2 462
35	Neuburgweier	352	403	420	456
	Zusammen: Entferntere Nachbarorte:	10 262	13 175	13 599	14 116
	Karlsruhe mit allen umliegenden Nachbargemeinden:	26 539	77 914	86 804	96 574

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Tabelle 3

sruhe mit Nachbarorten in den Jahren 1871 bis 1925

Bevölkerungszahl nach Zählungen in den Jahren:										Bemerkungen
1880	1885	1890	1895	1900	1905	1910	1916	1919	1925	
15610	16585	17463	18434	17707	16931	16252	15132	15401	15181	
18364	19650	21675	22596	20028	19634	19361	16952	18761	19812	
2341	3052	3115	3022	3056	3048	3103	3169	2965	3929	
36315	39287	42253	44052	40791	39613	38716	35253	37127	38922	
1370	1481	2935	5507	9787	15087	17034	16300	16347	18124	
10359	13098	16582	18380	23284	24104	24306	21948	22945	23080	
220	388	516	651	672	681	652	955	1441	1237	
1002	2700	7070	9456	14041	20655	23979	25272	25680	26341	
35	5	201	1498	3507	3895	4112	4064	2649	3919	
12986	17672									
49301	56959									
3520	4110	4127	4486	5103	7214	11305	15418	13826	15806	
16506	21782	31431	39978	56394	71636	81388	83957	82888	88507	
—	—	73684	84030	97185	111249					
1757	1150	1253	1408	1657	2172	2675	2717	3044	3631	
1104	1236	1260	1567	1685	2017	2247	1897	2199	2225	
1737	1749	1834	1886	2185	2571	2819	3514	3903	4597	
777	795	902	1033	1566	1804	2003	1997	2071	2524	
2658	2719	2912	3032	3487	3825	4454	4295	4724	5288	
8033	7649	8161	8926	10580	12389	14198	14420	15941	18265	
60854	68718	81845	92956	107765	123638	134302	133630	135956	145694	
0	7864	13127	11111	14809	15873	10664	Kriegsjahre	9738		
7	12,9	19,1	13,6	16,0	14,7	8,6		7,2		
5	1573	2625	2222	2962	3175	2133		1623		
0	2,6	3,8	2,7	3,2	2,9	1,7		1,2		
—	—	—	—	32	44	58	49	49	56	
1147	1236	1322	1547	1828	1937	2306	2191	2287	2349	
2320	2453	2636	2782	3125	3305	3564	3489	3824	4137	
2907	2978	2988	3071	3226	3439	3603	3217	3565	3841	
1209	1246	1273	1390	1527	1710	2009	1847	2090	2218	
68437	76631	90064	101746	117503	134073	145842	144423	147771	158295	
7474	7656	8241	9088	11354	12706	13896	14766	14762	18016	
939	1020	1127	1310	1768	2183	2750	2665	2971		
8413	8676	9368	10398	13122	14889	16646	17431	17733	18016	
5608	6199	6547	6897	8033	8669	9407	9601	9553	9412	
1755	1825	1904	1848	2006	2219	2368	2043	2378	2448	
290	296	290	271	283	320	306	271	289	311	
1589	1612	1684	1796	1946	2050	2142	1933	2155	2300	
2232	2524	2738	3049	3226	3406	3794	3621	3870	4019	
3506	3570	3823	3870	4091	4505	4751	4600	4757	5038	
443	453	446	465	511	557	604	589	633	689	
1383	1429	1545	1670	1813	1980	2092	1971	2294	2457	
2462	2390	2471	2581	2794	3038	3326	3057	3428	3608	
456	492	475	471	529	626	729	707	778	755	
14116	14591	15376	16021	17199	18701	20112	18792	20582	21625	
96574	106097	121355	135062	155857	176332	192007	190247	195639	207348	

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Tabelle 4

Entzifferung der Bevölkerungsbewegung in Karlsruhe

Zeitabschnitt	Durchschnittl. Einwohnerzahl auf jew. Gem.	Geburtenüberschuß			Wanderungsgewinn		Eingemeindungen	Zunahme der Einwohnerzahl aus Geburtenüberschuß u. Wanderungsgewinn		Bemerkungen
		Jährlich auf 1000 Einw.	Insgesamt	In 1 Jahr	Insgesamt	In 1 Jahr		Insgesamt	In 1 Jahr	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1872/75	39 755	8,9	1414	353	4 931	1233	—	6 345	1586	
1876/80	46 110	9,8	2249	450	4 125	825	—	6 374	1275	
1881/85	53 130	7,5	2002	400	5 656	1132	—	7 658	1532	
1886/90	67 380	7,0	2343	468	10 167	2033	4 215	16 725	2501	Eingemeindung von Mühlburg 1. Januar 1886
1891/95	78 860	9,3	3667	733	6 679	1336	—	10 346	2069	
1896/1900	90 610	11,2	5061	1012	8 094	1619	—	13 155	2631	
1901/05	104 220	11,0	5771	1154	8 193	1639	100	14 064	2793	Teile von Beiertheim alt 1. Januar 1901
1906/10	124 240	10,5	6556	1311	4 108	822	12 389	23 053	2133	Eingemeindung von Beiertheim, Rüppurr, Rintheim 1. Jan. 1907 „ „ Grünwinkel, 1. Januar 1909 „ „ Daxlanden 1. Januar 1910
1911/13	137 900	7,3	3009	1003	5 631	1877	—	8 640	2880	
1913/19	Dieser Zeitabschnitt wurde wegen der Unnatürlichkeit der Bevölkerungsbewegung außer Betracht gelassen.									
1919/25	140 570	7,2	6045	1005	3209	560	—	9254	1565	

werden dürfen. So wenig sichere Schlüsse also namentlich auch die Zahlen der Nachkriegsjahre für den künftig zu erwartenden Wanderungsgewinn zulassen, so geht man aber doch kaum fehl, wenn man nach erfolgter Gesundung der Wirtschaft künftighin auch wieder einen Wanderungsgewinn in ähnlichem Ausmaß erwartet, wie er in der Vorkriegszeit festgestellt worden ist. Ein langsames Wiederansteigen der Ziffern auf 1300 bis zum Jahre 1935 und von da ab bis 1975 auf 2000 im Jahr ist gewiß keine übertriebene Annahme. Trifft sie zu, so ergibt sich eine Bevölkerungszunahme in Karlsruhe aus Wanderungsgewinn um $10 \times \frac{560 + 1300}{2}$ = rund 9000 bis zum Jahre 1935 und um weitere $40 \times \frac{1300 + 2000}{2}$ = rund 66000 bis zum Jahre 1975, insgesamt in den nächsten 50 Jahren also eine Zunahme von rund 75000 Einwohnern.

Man kann hiernach wohl erwarten, daß die Bevölkerung der Stadt Karlsruhe und ihrer nächsten Umgebung insgesamt etwa betragen wird

im Jahre 1935: 170000 + 9000 = rund 180000 und
im Jahre 1975: 228000 + 75000 = rund 300000 Einwohner.

Jedenfalls darf es als der Sachlage entsprechend angesehen werden, diese Zahlen der Bemessung des Umfangs des Generalbebauungsplans zugrunde zu legen, wenigstens dann, wenn man gleichzeitig annehmen darf, daß die wachsende Bevölkerung auf dem Gebiet der Stadt auch die notwendigen Existenzmöglichkeiten vorfindet.

* * *

Über die derzeitige Berufsgliederung der Karlsruher Bevölkerung (vergl. Tabelle 5 und Schaubild 13) liegen 4 Zählungen vor, die letzte vom Juni 1925. Darnach hat sich die Zahl derjenigen, die von Industrie, Handel und Verkehr ihren Lebensunterhalt beziehen, von 1882 bis 1907 nicht nur absolut, sondern auch im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung stetig erhöht: in der Industrie von 32,5 auf 44,6 %, in Handel und Verkehr von 21,7 auf 25,3 %, insgesamt also von 54,2 auf 69,9 %. Diese verhältnismäßige Steigerung der Zahl der von Industrie, Handel und Verkehr lebenden Personen hält auch trotz der wirtschaftlichen Erschütterungen des Krieges und der Nachkriegszeit von 1907 bis heute, wenn auch in geringerem Maße (von 69,9 auf 71,3 %) an; dabei fällt allerdings die ganze Steigerung auf die Gruppen Handel und Verkehr, während die Industrie um ein geringes zurückgedrängt erscheint. Sehr bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang der verhältnismäßige stetige Rückgang der im öffentlichen Dienst tätigen Beamten und Arbeiter mit ihren Familienangehörigen; ihre Zahl fiel zwischen 1882 und 1907 von 22,1 % auf 14,8 %

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Berufsgliederung der Wohnbevölkerung i

Berufsart		5. Juni 1882		14. Juni 1895		12.
		Absol				
		α	β	α	β	
A. Landwirtschaft, Gärtnerei, Tierzucht, Forstwirtschaft, Fischerei	a) Selbständige und leitende Personen	—	—	110	359	
	b) Angestellte	—	—	20	66	
	c) Arbeiter	—	—	283	429	
	Zusammen . . .	201	489	413	854	1
B. Bergbau, Hüttenwesen, Industrie, Bauwesen	a) Selbständige und leitende Personen	—	—	3732	11096	4
	b) Angestellte	—	—	1134	2734	2
	c) Arbeiter	—	—	11973	21468	16
	Zusammen . . .	8900	20033	16839	35298	24
C. Insgesamt: Handel und Verkehr (einschl. Post, Bahn, Straßenbahn)	a) Selbständige und leitende Personen	—	—	2037	6707	2
	b) Angestellte	—	—	1413	3102	3
	c) Arbeiter	—	—	4368	8039	7
	Zusammen . . .	4244	11059	7818	17848	13
C_1. Handel und Verkehr (einschl. Gast- und Schankgewerbe — aber ohne Post, Bahn, Straßenbahn)	a) Selbständige und leitende Personen	—	—	2000	6513	2
	b) Angestellte	—	—	701	1289	1
	c) Arbeiter	—	—	2987	3784	5
	Zusammen . . .	—	—	5688	11586	9
C_2. Post, Bahn und Straßenbahn	a) Selbständige und leitende Personen	—	—	37	194	
	b) Angestellte	—	—	712	1813	1
	c) Arbeiter	—	—	1381	4255	2
	Zusammen . . .	—	—	2130	6262	3
D. Häusl. Dienste, auch Lohnarbeit wechselnder Art	Zusammen . . .	545	1017	795	1498	9
E. Insgesamt öffentlicher Dienst (einschließl. Militär und freie Berufe)	Zusammen . . .	5918	11276	8090	14951	9
E_1. Offentlicher Dienst (ohne Militär)	a) + b) Beamte	—	—	2164	5594	3
	c) Arbeiter	—	—	445	1868	5
	Zusammen . . .	—	—	2609	7462	3
E_2. Militär	Zusammen . . .	—	—	4579	5678	4
E_3. Freie Berufe	Zusammen . . .	—	—	902	1811	1
F. Ohne Beruf (Rentner usw.) . . .	Zusammen . . .	3653	7165	6183	10374	9
	Zusammen . . .	23461	51039	40065	80873	58

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

erung in Karlsruhe nach der Zählung vom:

Tabelle 5

i 1895	12. Juni 1907*)		16. Juni 1925**)		5. Juni 1882		14. Juni 1895		12. Juni 1907*)		16. Juni 1925**)		Bemerkungen
Absolut					Von 1000 Einwohnern waren beschäftigt								
β	α	β	α	β	α	β	α	β	α	β	α	β	
359	367	874	316	--	—	—	26,6	42,0	32,5	42,2	29,6	—	*) Zählung 1907 umfaßt auch die ehemaligen Vororte Beiertheim, Rintheim und Rüppurr.
66	32	96	38	—	—	—	4,8	7,7	2,8	4,6	3,6	—	
429	730	1 107	710	—	—	—	68,6	50,3	64,7	53,2	66,8	—	**) Vorläufiges Ergebnis.
854	1 129	2 077	1 064	1 862	— **9**	— **10**	100% **10**	100% **11**	100% **19**	100% **17**	100% **14**	— **13**	α = Erwerbstätige.
11 096	4 232	12 725	4 447	—	—	—	22,2	31,3	17,4	23,8	14,2	—	β = Erwerbstätige mit Angehörigen (einschl. Dienstboten, die im Haushalt der Herrschaft wohnen).
2 734	2 831	6 607	4 959	—	—	—	6,8	7,7	11,8	12,4	15,8	—	
21 468	16 978	34 190	21 989	—	—	—	71,0	61,0	70,8	63,8	70,0	—	
35 298	24 041	53 522	31 395	61 537	— **380**	— **392**	100% **420**	100% **438**	100% **410**	100% **446**	100% **417**	— **423**	
6 707	2 670	7 916	3 935	—	—	—	26,0	37,6	19,8	26,2	19,7	—	
3 102	3 091	6 751	7 308	—	—	—	18,1	17,4	22,9	22,4	36,5	—	
8 039	7 743	15 557	8 785	—	—	—	55,9	45,0	57,3	51,4	43,8	—	
17 848	13 504	30 224	20 028	42 330	— **181**	— **217**	100% **195**	100% **220**	100% **230**	100% **253**	100% **266**	— **290**	
6 513	2 596	7 656	—	—	—	—	35,2	56,3	26,2	40,5	—	—	
1 289	1 925	3 688	—	—	—	—	12,3	11,1	19,5	19,5	—	—	
3 784	5 363	7 552	—	—	—	—	52,5	32,6	54,3	40,0	—	—	
11 586	9 884	18 896	—	—	— —	— —	100% **(142)**	100% **(143)**	100% **(168)**	100% **(166)**	— —	— —	
194	74	260	—	—	—	—	1,7	3,1	2,0	2,3	—	—	
1 813	1 166	3 063	—	—	—	—	33,4	29,0	32,2	27,1	—	—	
4 255	2 380	8 005	—	—	—	—	64,9	67,9	65,8	70,6	—	—	
6 262	3 620	11 328	—	—	— —	— —	100% **(53)**	100% **(77)**	100% **(62)**	100% **(87)**	— —	— —	
1 498	940	1 379	944	1 203	**23**	**20**	**20**	**18**	**16**	**12**	**13**	**8**	
14 951	9 405	17 660	9 884	20 642	**252**	**221**	**200**	**185**	**160**	**148**	**131**	**142**	1925: Kasernierte Polizei **903.**
5 594	3 001	7 699	—	—	—	—	82,9	75,0	84,4	82,8	—	—	
1 868	553	1 603	--	—	—	—	17,1	25,0	15,6	17,2	—	—	
7 462	3 554	9 302	—	—	— —	— —	100% **(63)**	100% **(93)**	100% **(61)**	100% **(79)**	— —	— —	
5 678	4 339	5 526	—	—	—	—	**(114)**	**(70)**	**(74)**	**(46)**	—	—	
1 811	1 512	2 832	—	—	—	—	**(23)**	**(22)**	**(25)**	**(23)**	—	—	
10 374	9 682	14 864	11 922	18 120	**155**	**140**	**155**	**128**	**165**	**124**	**158**	**124**	
30 873	58 701	119 726	75 237	145 694	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

und weiter bis zum Jahre 1925 auf 14,2 %. Gleich geblieben ist seit 1907 der Anteil der „Berufslosen", nämlich der Rentner, an der Gesamtbevölkerung mit 12,4 %, wobei jedoch gleich hier bemerkt werden soll, daß das frühere wirtschaftliche Gewicht dieser Bevölkerungsgruppe heute infolge der Inflation sich fast ins Gegenteil verkehrt hat. Die übrigen Berufsgruppen sind so gering an Zahl, daß von ihrer näheren Betrachtung wohl abgesehen werden kann.

Wichtig sind dagegen noch die in Tabelle 6 und Schaubild Abb. 14 mitgeteilten Ergebnisse der Gewerbezählungen. Hiernach beschäftigen in Karlsruhe die Industriezweige für Metallbearbeitung und Maschinenbau, das Nahrungsmittel- und Baugewerbe $^2/_3$ aller Industrieangestellten und -arbeiter. Die größte Zahl der Arbeiter wie auch der Betriebe zeigt das Jahr 1922. Die Ziffern dieses Jahres sind durch die Aufblähung in der Zeit der Geldentwertung genügend erklärt, der inzwischen eingetretene verhältnismäßige Rückgang kann bei Schlußfolgerungen auf die Zukunft außer Betracht bleiben.

Die Berufs- und Gewerbezählungen, ergänzt durch die Steuerstatistik (vergl. die Tabellen 7 bis 10), ergeben ganz unzweifelhaft, daß die in Industrie und Handel beschäftigte Bevölkerungsgruppe schon vor dem Krieg die im öffentlichen Dienst Beschäftigten und die Rentner verhältnismäßig zurückgedrängt hat, daß Karlsruhe an dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung der Vorkriegszeit bereits stark mitbeteiligt gewesen ist und seit Jahrzehnten in zunehmendem Maße seinen Charakter als Beamtenstadt zur Industrie- und Handelsstadt umstellt. Dies zeigt auch recht deutlich ein Vergleich (vergl. das Schaubild Abb. 15 und die Tabellen 11 und 12) mit Mannheim und Freiburg. Die Ähnlichkeit des heutigen Aufbaues Karlsruhes mit Mannheim fällt in die Augen, ebenso der Gegensatz zu Freiburg, dessen industrielle Bevölkerung gegen die von der Rente Lebenden zusehends zurücktritt: Karlsruhe als Landeshauptstadt und Sitz der Zentralbehörden in Handel und Industrie, den Durchschnitt der deutschen Großstädte überragend, hält die Mitte zwischen Mannheim, der reinen Handels- und Industriestadt, und Freiburg, der Stadt der Fremden und der Rentner.

* * *

Leider liefert die Finanzstatistik für die Nachkriegsjahre fast gar kein Material, so daß ein klares Urteil hinsichtlich der Wirkungen des Krieges auf die soziale Schichtung der Bevölkerung überaus erschwert ist. Sicher ist, daß die Zahl der „Minderbemittelten" erheblich größer ist als vor dem Krieg. Wir wissen auch, daß das gewerbliche Betriebsvermögen

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

gegenüber der Vorkriegszeit auf die Hälfte zurückgegangen und daß das Kapitalvermögen, aus dem früher 12,4 % der Bevölkerung ihren Lebensunterhalt bezogen haben, vernichtet ist; die Zahl der selbständigen und leitenden Personen in Industrie, Handel und Verkehr ist seit dem Jahr 1907 von 18,3 auf 16,3 % gesunken. Man darf demgegenüber ja wohl hoffen, daß nach Wiederherstellung einer geordneten Wirtschaft die in diesen Zahlen deutlich zum Ausdruck kommende Verarmung auch wieder einer zunehmenden wirtschaftlichen Erstarkung, ähnlich der Entwicklung vor dem Krieg, Platz machen wird. Eines steht jetzt schon fest: Karlsruhe muß darnach trachten, Handel und Industrie nach Kräften zu fördern; es muß u. a. versuchen, durch einen Generalplan alle diejenigen siedlungstechnischen Vorbedingungen zu schaffen, die zu einer gesunden und zielsicheren Entwicklung von Industrie, Handel und Verkehr erforderlich sind. Zu diesen Voraussetzungen gehört auch die wohnliche Unterbringung der werktätigen Bevölkerung in bestmöglicher Verbindung mit den Arbeitsstätten und unter Bedingungen, die ein menschenwürdiges Dasein und geordnetes Familienleben verbürgen.

* * *

Die Wohnverhältnisse einer Stadtbevölkerung sind Gradmesser ihrer wirtschaftlichen und kulturellen Verfassung; die körperliche und geistige Kraft der Menschen ist umgekehrt weitgehend beeinflußt durch ihre Wohnung. Die Planlegung der neuen Wohngebiete — nicht nur für die Industriebevölkerung — ist deshalb für die Zukunft der Karlsruher Bevölkerung mit von entscheidender Bedeutung; auch hier winken überaus lohnende und wichtige Ziele.

Vielleicht kann man sagen, daß die bisher in Karlsruhe bestehenden Wohnverhältnisse besser sind, als in manchen anderen deutschen Großstädten; keineswegs (es sei hier von der augenblicklichen Wohnungsnot ganz abgesehen) ist aber alles einwandfrei, sicherlich manches noch sehr der Verbesserung bedürftig. Man erkennt dies schon in groben Umrissen aus dem Schaubild Abb. 16 und den Zahlen der zugehörigen Tabelle 13, in denen über die Bevölkerungsdichte in den einzelnen Stadtgebieten Aufschluß zu geben versucht wird. Man muß sich aber davor hüten, aus der geringen Zahl der auf die Gesamtfläche einzelner Stadtteile oder der ganzen Stadt (Spalte 4) entfallenden Bewohner ohne weiteres auf eine gute Unterbringung der Bevölkerung in diesen Bezirken zu schließen. Diese Zahlen haben zunächst nur bedingten Wert. Es ist sehr wohl denkbar, daß ein Stadtteil, betrachtet auf die Flächeneinheit, eine geringe Bevölkerung aufweist, daß sich aber trotzdem in

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Entwicklung der Industrie in Karlsruhe na

Bezirk	Jahr der Zählung	Gesamtzahl der Betriebe	Gesamtzahl der Angestellten und Arbeiter	Zahl der Betrie: Betriebe absolut	Betriebe in % der Gesamtzahl	Angestellte und Arbeiter absolut	Angestellte und Arbeiter in % der Gesamtzahl	Metallverarb. und Maschinenbau: Betriebe	Metallverarb. und Maschinenbau: Angestellte u. Arbeiter absolut	Metallverarb. und Maschinenbau: Angestellte u. Arbeiter in % der Gesamtzahl	Nahrungsmittelgewerbe: Betriebe	Nahrungsmittelgewerbe: Angestellte u. Arbeiter absolut	Nahrungsmittelgewerbe: Angestellte u. Arbeiter in % der Gesamtzahl	Baugewerbe: Betriebe	Baugewerbe: Angestellte u. Arbeiter absolut	Baugewerbe: Angestellte u. Arbeiter in % der Gesamtzahl
Stadt Karlsruhe mit Bulach, Knielingen und Hagsfeld	1906	376	15 075	180	48	14 565	97	42	6 084	41,8	28	1 640	11,3	17	1 400	9,6
	1912	666	18 365	258	39	17 403	95	46	6 652	38,2	33	1 971	11,3	64	2 410	13,9
	1922	nicht gezählt		277	—	28 595	—	62	13 080	45,2	32	3 750	13,1	66	2 516	8,8
	1925	—	—	225	—	23 200	—	56	9 370	40,3	28	3 650	15,8	45	2 540	11,0
Durlach-Aue mit Wolfartsweier und Grötzingen	1906	69	4 335	21	30	4 080	94	6	3 480	85,0	5	92	2,3	1	10	0,2
	1912	89	5 780	30	34	5 295	92	6	4 430	84,0	4	87	1,6	11	259	4,8
	1922	—	—	33	—	7 250	—	11	5 550	77,0	1	44	0,55	8	195	2,7
Ettlingen	1906	51	2 370	22	43	2 275	92	6	360	15,8	3	55	2,4	3	77	3,4
	1912	65	2 975	23	35	2 935	99	7	485	16,5	2	47	1,6	1	28	1,0
	1922	—	—	24	—	3 780	—	9	720	19,0	4	278	7,4	3	54	1,4
Gesamtes Wirtschaftsgebiet Karlsruhe und Umgebung	1906	496	21 780	223	45	20 920	96	54	9 924	47,5	36	1 787	8,5	21	1 487	7,1
	1912	820	27 120	311	38	25 633	95	59	11 565	45,0	39	2 104	8,2	76	2 697	10,5
	1922	—	—	334	—	39 625	82	82	19 350	49,0	37	4 072	10,3	77	2 765	6,9
Im ganzen Land Baden	1912	12 062	274 700	3830	32	249 100	86	930	78 360	31,4	938	51 820	20,8	450	16 342	6,6
	1922	—	—	4175	—	318 300	—	1140	110 590	34,7	965	56 410	17,7	540	25 548	8,0
Also waren im Wirtschaftsgebiet Karlsruhe und Umgebung (in % des Landes Baden)	1912	6,8%	9,9%	8,1%	—	10,3%	—	6,4%	14,7%	—						
	1922	—	—	8,0%	—	12,5%	—	7,2%	17,5%	—						

Ergebnis einer im Jahr 1924 bei Industrie- und Han

1 Von den Angestellten und Arbeitern wohnen rund 70% in Karlsruhe und

2. „ „ „ „ „ sind rund 60% verheiratet.

3. Durchschnittlich sind beschäftigt: a) 195 Angestellte und Arbeiter auf 1 h

b) 85 „ „ „ „ 1 „

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Tabelle 6

ruhe nach Zahl der Arbeiter und Betriebe

Betriebe mit 10 und mehr Arbeitern																					In einem Betrieb mit mehr als 10 Arbeitern sind durchschnittlich beschäftigt Arbeiter
Davon in:																					
ugewerbe		Polygraphisches Gewerbe			Seifen und Fette			Holzgewerbe			Textilgewerbe			Bekleidung und Reinigung			Sonstige, d. h. alle übrigen Industriegruppen				
Angestellte u. Arbeiter			Angest. u. Arbeiter			Angest. u. Arbeiter			Angestellte u. Arbeiter			Angestellte u. Arbeiter			Angest. u. Arbeiter			Angestellte u. Arbeiter			
absolut	in % der Gesamtzahl	Betriebe	absolut	in % der Gesamtzahl	Betriebe	absolut	in % der Gesamtzahl	Betriebe	absolut	in % der Gesamtzahl	Betriebe	absolut	in % der Gesamtzahl	Betriebe	absolut	in % der Gesamtzahl	Betriebe	absolut	in % der Gesamtzahl	Zahl
1 400	9,6	22	1015	7,0	3	791	5,4	16	789	5,4	9	910	6,25	29	910	6,25	14	1 026	7,0	81
2 410	13,9	25	1024	5,9	3	1108	6,4	18	817	4,7	8	1068	6,1	44	1288	7,4	17	1 068	6,1	68
2 516	8,8	22	1283	4,5	1	1938	6,8	22	1 279	4,5	14	1725	6,0	38	1204	4,2	20	1 820	6,4	103
2 540	11,0	17	1626	7,0	1	1500	6,4	24	1 313	5,7	11	1047	4,5	20	1134	4,9	23	1 020	4,4	103
10	0,2	—	—	—	—	—	—	2	31	0,8	1	31	0,8	1	18	0,5	5	418	10,4	195
259	4,8	—	—	—	—	—	—	2	32	0,5	—	—	—	1	15	0,3	6	472	8,8	177
195	2,7	1	13	0,15	—	—	—	2	26	0,3	1	38	0,5	1	46	0,6	8	1 338	18,2	220
77	3,4	1	16	0,7	—	—	—	2	40	1,7	5	1 600	70,4	1	57	2,5	1	70	3,1	—
28	1,0	1	10	0,3	—	—	—	1	10	0,3	6	2 190	74,5	2	93	3,2	3	72	2,5	—
54	1,4	—	—	—	—	—	—	1	87	2,3	4	2 570	68,0	2	46	1,2	1	25	0,7	—
1 487	7,1	23	1 031	4,8	3	791	3,8	20	860	4,1	15	2 541	12,1	31	985	4,7	20	1 514	7,4	—
2 697	10,5	26	1 034	4,1	3	1 108	4,3	21	859	3,3	14	3 258	12,7	47	1 396	5,5	26	1 612	6,4	—
2 765	6,9	23	1 296	3,3	1	1 938	4,8	25	1 392	3,5	19	4 333	10,9	41	1 296	3,3	29	3 183	8,0	—
16 342	6,6	126	4 745	1,9	25	2 075	0,8	300	14 406	5,8	195	35 830	14,4	186	7 227	2,9	680	38 295	15,4	—
25 548	8,0	122	4 752	1,5	26	3 038	1,0	407	19 619	6,2	200	38 300	12,0	173	6 744	2,2	602	53 299	16,7	—

- und Handelsfirmen angestellten Rundfrage:
ruhe und Umgebung.

er auf 1 ha von Industriefirmen besetztem Gelände.
„ 1 „ „ Handels-, Lager- und Umschlagfirmen besetztem Gelände.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Tabelle 7

Entwicklung des Kapitals von Handel und Industrie

und jeweiliger Anteil (in %) am gesamten Gewerbesteuerkapital

Jahrgang	Handelsfirmen		Industriefirmen über 100 Arbeiter		Gesamtes Gewerbesteuer-kapital
	absolut	in %	absolut	in %	
1890	15 995 700	35,8	8 592 100	19,2	44 637 700
1895	19 496 700	37.4	13 258 100	25,4	52 093 200
1900	28 407 500	37,9	17 389 700	23,2	74 910 000
1905	36 433 000	39,4	22 703 000	24,6	92 422 500
1910	75 139 142	44,4	51 668 019	30,6	169 122 800
1914	87 554 500	37,8	81 831 200	35,3	232 004 300
1924	—	—	—	—	113 456 700
Zunahme 1890 bis 1914 auf das	5,5 fache	—	9,5 fache	—	5,2 fache

Tabelle 8

Entwicklung des Einkommens in Karlsruhe

Jahr	Aus Grundstücken, Land- und Forstwirtschaft		Aus Gewerbebetrieben		Aus sonstigen Arbeiten		Aus Kapital		Insgesamt	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
1890	6 692 518	14,0	11 868 560	24,8	19 759 774	41,2	9 557 969	20,0	47 858 821	100
1895	6 015 951	11,7	10 549 008	20,5	23 912 940	46,5	10 953 121	21,3	51 431 020	100
1900	7 721 644	11,2	13 326 574	19,3	33 875 083	49,1	14 106 121	20,4	69 029 422	100
1905	9 585 095	10,8	17 614 717	19,8	44 633 375	50,2	17 042 236	19,2	88 875 423	100
1910	11 126 160	10,5	21 564 108	20,3	54 738 731	51,7	18 597 929	17,5	106 026 928	100
Zunahme 1890 bis 1910 auf das	1,66 fache	—	1,81 fache	—	2,77 fache	—	1,95 fache	—	2,22 fache	—

Tabelle 9

Zahl der Einkommensteuerpflichtigen

in den Jahren 1890 bis 1914

Jahr	Zahl der Einkommensteuerpflichtigen im ganzen		Jahres-Einkommen								Bemerkungen
			unter 900 Mk.		900 bis 3000 Mk.		3000 bis 6000 Mk.		über 6000 Mk		
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	
1890	17 790	100	5990	33,7	8 840	49,7	1780	10,0	1180	6,6	Im Jahre 1904 wurde das Einkommensteuergesetz geändert. Diese Änderung kommt erstmals 1910 zum Ausdruck.
1895	21 070	100	6780	32,3	11 220	53,1	1810	8,6	1260	6,0	
1900	25 590	100	5960	23,3	15 560	60,8	2550	10,0	1520	5,9	
1905	28 090	100	1960	7,0	20 640	73,4	3430	12,3	2060	7,3	
1910	36 480	100	2070	5,7	27 540	75,5	4410	12,1	2460	6,7	
1914	38 580	100	2220	5,8	28 620	74,1	5320	13,8	2420	6,3	
Zunahme 1890 bis 1910 auf das	2,05 fache	—	0,35 fache	—	3,10 fache	—	2,50 fache	—	2,10 fache	—	

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Tabelle 10

Die städtischen Vermögens- und Einkommensteuern in Karlsruhe

Steuer-Anschläge

Jahr	Liegenschafts-vermögen		Betriebsvermögen		Kapitalvermögen		Zusammen Vermögen		Einkommen	Insgesamt
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	Mark	Mark
1880	49 254 700	44	33 556 416	30	30 692 571	26	113 503 687	100	18 526 392	—
1890	74 893 310	25	43 955 200	15	179 397 200	60	298 245 710	100	22 683 425	—
1900	103 124 640	44	70 192 000	16	260 164 140	60	433 480 780	100	36 938 665	—
1910	415 211 290	39	192 668 200	18	456 021 000	43	1063 900 490	100	61 381 644	—
1913	431 298 580	37	224 132 800	19	517 617 000	44	1173 048 380	100	—	—
1924	519 422 700	—	125 450 600	—	—	—	—	—	—	—

Ertrag der Steuer

1880	147 764	43	100 669	30	92 078	27	340 511	100	55 579	396 090
1890	247 147	45	145 052	26	157 869	29	550 068	100	224 565	774 633
1900	464 061	45	315 864	32	228 944	23	1 008 869	100	498 672	1 507 541
1910	1 445 153	56	661 169	26	456 020	18	2 562 342	100	1 282 166	3 844 508
1913	1 585 737	49	815 485	25	826 497	26	3 227 719	100	1 719 902	4 947 621
1924	3 012 651	—	727 613	—	—	—	—	—	—	—

Die Zahlen der Jahre 1900 und 1910 können infolge Änderung der Steuergrundlagen am 1. Januar 1904 nicht ohne weiteres miteinander verglichen werden.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Tabelle 11

Vergleich der erhobenen Gemeindesteuern in den Städten Karlsruhe, Mannheim und Freiburg 1900 und 1913

(Nach Statist. Jahrbuch deutscher Städte)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Städte	Jahr	Grund- und Gebäude-	Kapital-renten-	Ge-werbe-	Ein-kommen-	Aufwands-, Verkehrs-, Ver-brauchs-	Ins-gesamt	Von 100 ℳ Gesamtsteuer waren					Ein-wohner-zahl am 1. Juli 1900 bezw. 1913	Durch-schnittl. Gesamt-steuer auf einen Ein-wohner
								Grund- und Ge-bäude-	Kapital-renten-	Ge-werbe-	Ein-kom-mens-	Auf-wands-, Ver-kehrs-, Ver-brauchs-		
		Steuern												
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		
Karlsruhe .	1900	443 437	241 916	301 826	476 551	407 635	1 871 365	23,7	13,0	16,1	25,4	21,8	95 870	19,5
	1913	1 585 737	826 497	865 485	1 719 902	362 000	5 359 621	29,5	15,5	16,2	32,0	6,8	139 283	38,5
Mannheim .	1900	785 978	229 085	1 266 588	913 307	333 018	3 531 976	22,3	6,5	35,8	25,8	9,6	137 140	25,7
	1913	2 933 033	1 019 414	3 262 645	4 035 574	599 800	11 850 466	24,8	8,6	27,5	34,0	5,1	221 134	53,5
Freiburg . .	1900	264 699	175 652	169 734	287 859	306 689	1 204 633	22,0	14,5	14,1	23,9	25,5	60 880	19,8
	1913	1 232 302	758 016	370 829	843 529	288 720	3 493 396	35,3	21,1	10,7	23,5	8,4	86 390	40,5

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Tabelle 12

Berufsgliederung der Stadt Karlsruhe
verglichen mit Mannheim, Freiburg und dem Durchschnitt von 42 deutschen Großstädten
— 1907 —

Bezeichnung		Insgesamt: Erwerbstätige	A	B. Industrie									C. Handel u. Verkehr				D	E	F
			Landwirtschaft, Gärtnerei und Tierzucht	Metallverarbeitung, Maschinenbau	Nahrungsmittelgewerbe	Baugewerbe	Polygraphische Gewerbe	Seifen und Fette	Holzbearbeitung	Textilgewerbe und Papierindustrie	Bekleidungs- und Reinigungsgewerbe	Sonstige Industriezweige	Handelsgewerbe	Versicherungsgewerbe	Verkehrsgewerbe	Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe	Häusliche Dienste	Öffentlicher Dienst, auch Militär und freie Berufe	Ohne Beruf (Rentner)
Erwerbstätige in:	absolut																		
Karlsruhe		**58 701**	**1129**	**7229**	**2957**	**3616**	**1141**	**703**	**1761**	**647**	**4537**	**1450**	**5943**	**690**	**4559**	**2312**	**940**	**9405**	**9682**
Mannheim		79 174	1545	13 869	4330	6079	861	989	2496	1912	5793	5182	10 977	761	6538	3834	1518	5591	6899
Freiburg		41 146	1243	2 329	1862	4152	615	130	1390	1499	2867	1489	3 968	149	2050	1944	695	4992	9772
42 deutschen Großstädten		5 684 147	71 162	691 151	267 724	419 102	106 500	31 201	194 336	226 089	591 278	279 839	771 653	39 372	359 374	213 730	203 991	516 061	701 584
	in ‰																		
Karlsruhe		**1000,0**	**19,2**	**123,1**	**50,3**	**61,5**	**19,4**	**12,0**	**30,1**	**11,0**	**77,3**	**24,7**	**101,1**	**11,8**	**77,7**	**39,4**	**16,0**	**160,2**	**165,2**
Mannheim		1000,0	19,5	175,0	54,6	76,8	10,9	12,5	31,5	24,2	73,0	65,5	138,5	9,6	82,5	49,1	19,2	70,6	87,0
Freiburg		1000,0	30,2	56,3	45,3	101,0	15,0	3,2	33,8	36,3	69,7	36,2	96,4	3,6	49,3	47,3	16,9	121,0	238,5
42 deutschen Großstädten		1000,0	12,5	121,5	47,1	73,7	18,7	5,5	34,2	39,8	104,1	49,4	136,0	6,9	63,2	37,6	35,8	90,7	123,3
Wenn die ‰ = Zahlen der 42 deutschen Großstädte = 100, dann:																			
Karlsruhe		—	**153,5**	**101,5**	**107,0**	**83,5**	**104,0**	**218,0**	**87,8**	**27,6**	**74,0**	**50,1**	**74,5**	**171,0**	**123,0**	**105,0**	**44,7**	**177,0**	**134,2**
Mannheim		—	156,0	144,0	116,0	104,0	58,3	227,0	92,2	60,8	70,1	132,5	102,0	139,0	130,5	130,5	53,2	78,0	70,5
Freiburg		—	242 0	46,3	96,2	137,0	80,2	58,1	98,7	91,3	66,8	73,3	71,0	52,2	78,0	125,5	47,1	133,5	193,0

Tabelle 13

Bevölkerungsdichte im Stadtgebiet 1925

Stadtteil	Einwohnerzahl	Bezogen auf die Gesamtfläche: ha	Gesamtfläche: auf 1 ha entfallen Einwohner	Siedelungsfläche: ha	Siedelungsfläche: auf 1 ha entfallen Einwohner	Wohnfläche: ha	Wohnfläche: auf 1 ha entfallen Einwohner	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9
I. Innere Oststadt .	15 181	54	282	53,2	285	26,6	570	Spalte 5. Bebaute Grundstücke einschließlich der zugehörigen Straßen und Plätze. Spalte 7. Wohngrundstücke einschließlich Garten und Hofraum.
II. Innere Weststadt.	19 812	114	174	102,6	193	61,9	320	
III. Altes Hardtwaldviertel	3 929	197	20	44,1	88	29,0	136	
Stadtkern	38 922	365	107	199,9	195	117,5	331	
IV. Äußere Oststadt .	18 124	238	76	75,1	242	39,6	458	
V. Südstadt	23 080	265	87	70,0	330	46,8	493	
VI. Stadtgartenviertel	1 237	76	16	21,3	58	4,7	263	
VII. Südweststadt . .	26 341	300	88	114,2	230	61,3	428	
VIII. Neues Hardtwaldviertel	3 919	77	50	56,6	69	38,2	103	
IX. Mühlburg	15 806	866	18	76,7	206	44,5	355	
Erweiterter Stadtkern	88 507	1 822	48	413,9	214	235,1	377	
X. Beiertheim . . .	3 631	185	19	29,9	121	19,5	186	
XI. Rintheim	2 225	169	13	16,0	139	13,7	162	
XII. Rüppurr	4 597	800	6	58,4	79	46,6	99	
XIII. Grünwinkel . . .	2 524	122	21	18,0	140	13,6	186	
XIV. Daxlanden . . .	5 288	1 069	5	42,5	125	30,8	172	
Vororte	18 265	2 345	8	164,8	111	124,2	147	
Gesamtstadt . .	145 694	4 532	32	778,6	189	476,7	306	

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

ihm überaus schlechte Wohnquartiere vorfinden, wie es auch möglich ist, daß ein anderer Bezirk dicht besiedelt erscheint und doch günstige Wohnverhältnisse aufweist. Eher schon gestatten ein Urteil die Zahlen der Spalte 6, welche die Bevölkerungsziffern derjenigen Bodenflächen angeben, die baulich bereits genutzt sind. Aber auch hier sind Trugschlüsse möglich. Es kann bebaute Gebiete geben, die großenteils mit Eisenbahn- und Industrieanlagen bedeckt sind und daneben wiederum trotz geringer „Siedlungsdichte" schlechte Wohnviertel enthalten. Einigermaßen sichere Schlüsse ermöglicht erst Spalte 8, deren Zahlen sich ausschließlich auf reine Wohngrundstücke beziehen. Aus ihnen ergibt sich unzweifelhaft, daß in dem einen oder anderen Stadtteil in Karlsruhe die Wohnbevölkerung doch recht unerfreulich zusammengedrängt ist. Es sind insbesondere die innere Oststadt und die Südstadt, die mit 570 bezw. 493 Einwohnern auf den Hektar Wohngrundstück ungesunde Zustände verraten und Maßnahmen zur Besserung erwünscht erscheinen lassen.

Einen weiteren Einblick in die Karlsruher Wohnverhältnisse gibt Tabelle 14 zusammen mit Schaubild Abb. 17. Sie enthalten Angaben über die Zahl der Wohnungen auf den einzelnen Baugrundstücken und geben damit ein Bild über die vorherrschenden Bautypen. Das Ergebnis ist für Karlsruhe ziemlich erfreulich, das Massenmiethaus (über zehn Wohnungen auf einem Anwesen) ist verhältnismäßig nur schwach vertreten. Es umfaßt im Durchschnitt der Gesamtstadt nur etwa 5 % aller Wohnungen, während das kleinere Stockwerkhaus zusammen mit dem Einfamilienhaus mit 70 % weitaus überwiegt. In zwei Stadtteilen aber, der Südstadt und der äußeren Oststadt, enthalten 60—65 % aller Anwesen über 6, 11—12 % sogar über 10 Wohnungen. Scheinbar zeigt demgegenüber die innere Oststadt günstigere Verhältnisse (35 % der Grundstücke mit über 6 und nur 6 % mit über 10 Wohnungen). Hier gibt es aber noch eine große Zahl sehr niedriger, vielfach einstöckiger Häuser aus den ersten Anfängen der Stadt; sie sind überaus eng zusammengebaut, entbehren der Sonne und der Belüftung und können nach der gesundheitlichen Seite keineswegs als einwandfrei angesehen werden. Schon die Feststellung einer Belegungsdichte dieser Wohnanwesen mit 570 auf den ha nach den Ergebnissen der Tabelle 13 ließ vermuten, daß die Wohnungen dieses Stadtteils die allerungünstigsten in ganz Karlsruhe sind; diese Vermutung wird durch Tabelle 15 bestätigt, nach der in der inneren Oststadt gegen 24 % aller Wohnungen im Hinterhaus liegen, weit mehr als sonstwo in der Stadt. Nur noch in zwei Stadtteilen, in der westlichen Innen-Stadt und der Südstadt liegen 20 bis 22 % der

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Wohnungen in Hinter- und Seitengebäuden, alle anderen bleiben unter 10%. Als weiteres Ergebnis der Tabelle 15 ist übrigens die Tatsache bemerkenswert, daß 52 bis 55% aller Wohnungen in Karlsruhe im 1. und 2. Stock gelegen sind. Dieses Zahlenverhältnis kommt auch im Schaubild Abb. 18 deutlich zum Ausdruck, wo die mehr flachgebauten Stadtteile von den mit vielgeschossigen Wohnhäusern durchsetzten sich deutlich unterscheiden.

Vielleicht am allerwichtigsten für die Beurteilung der Unterbringung der Karlsruher Wohnbevölkerung ist aber schließlich die Statistik der Größe der einzelnen Wohnungen nach Tabelle 16 und Schaubild Abb. 19. Aus ihnen ist auf den ersten Blick schon zu erkennen, daß die kleineren Wohnungen weitaus überwiegen. Bezeichnet man eine Wohnung mit 1—3 Zimmern als Kleinwohnung, diejenige mit 4—6 Zimmern als Mittelwohnung, und eine solche mit 7 und mehr Zimmern als Großwohnung, so ist festzustellen, daß in Karlsruhe (ähnlich übrigens in fast allen deutschen Großstädten) in den Stadtteilen mit vorwiegend geschlossener Hochbauweise bis 80% aller Wohnungen Kleinwohnungen sind, während zum Teil nicht einmal 1%, höchstens aber 10% auf Großwohnungen entfallen. Die entsprechenden Durchschnittsziffern für die gesamte Stadt lauten auf etwa 70% und 4%. Ergänzt wird das hier gewonnene Bild noch durch Tabelle 17 über die Belegung der einzelnen Wohnungen. Bereits im Jahre 1905 beherbergten hiernach 17% aller Einzimmerwohnungen mehr als drei Personen, auch von den Zwei- bezw. Dreizimmerwohnungen waren noch 7,5 bezw. 2% als überfüllt (mehr als drei Bewohner auf ein Zimmer) anzusprechen.

Auch aus diesen Feststellungen ergibt sich die bekannte Tatsache, daß schon vor dem Krieg, zur Zeit wirtschaftlicher Blüte, der Großwohnung und dem Luxushaus, die sich so stark dem Stadtbild aufdrängen, nur eine recht bescheidene Rolle im Aufbau der Wohnungswirtschaft auch der Stadt Karlsruhe zukommen. Die Großwohnung und das Luxushaus haben in jüngster Zeit noch weiter an Bedeutung eingebüßt. Man muß nach allem, was an neuerer Beobachtung zur Verfügung steht (steigende Mieten, erschwerter Daseinskampf), damit rechnen, daß diese Entwicklung andauert, daß also der Bedarf an Kleinwohnungen künftig noch zunehmen und die Luxuswohnung hinter ihr völlig zurücktreten wird.

Es ist notwendig, diese Erkenntnis bei der Planlegung der künftigen Wohn- und Arbeitsstätten zu berücksichtigen und dabei zu versuchen, der „minderbemittelten" Bevölkerung nicht nur gesunde, sondern auch billige Wohnung zu verschaffen. Seit Jahrzehnten ist festzustellen,

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Tabelle 14

Zahl der Wohnungen bezw. Bewohner auf einem Anwesen 1910

Stadtteil	Zahl der Anwesen	Darunter mit Wohnungen: 1 absolut	1 in %	2 bis 5 absolut	2 bis 5 in %	6 bis 10 absolut	6 bis 10 in %	mehr als 10 absolut	mehr als 10 in %	Wohnungen (mit Anstaltswohnungen) überhaupt	Wohnungen Durchschn. auf 1 Anwesen	Zahl der Anwesen	Darunter mit Bewohnern: 1 bis 5	6 bis 20	21 bis 50	51 bis 100	über 100	Bewohner überhaupt	Bewohner auf 1 Anwesen *)
1. Innere Oststadt	730	75	10	400	55	211	29	44	6	3 637	4.98	730	69	310	315	34	2	16 256	22,24
2. Innere Weststadt . . .	1135	141	12	771	68,5	194	17	29	2,5	4 572	4.03	1135	104	740	270	20	1	19 373	16,89
3. Alter Hardtwaldstadtteil	291	114	39	166	57	8	3	3	1	706	2.43	291	86	188	12	2	3	3 102	10,66
4. Äußere Oststadt	499	24	5	153	31	264	53	58	11	3 665	7.34	499	18	123	299	57	2	17 034	34,00
5. Südstadt	849	29	3.5	296	35	427	50	97	11,5	5 842	6,88	849	23	255	514	51	6	24 306	28,60
6. Stadtgartenviertel . . .	47	12	25	31	66	3	7	1	2	145	3.09	47	3	37	6	1	—	652	14.17
7. Südweststadt	1065	51	5	591	55	383	36	40	4	5 888	5.53	1065	34	549	446	30	6	23 977	22,53
8. Neuer Hardtwaldstadtteil	94	41	43.5	47	50	1	1	5	5.5	295	3,14	94	23	60	6	—	5	4 110	44,19
9. Mühlburg	568	146	25,5	274	48	129	23	19	3.5	2 353	4.14	568	89	325	131	20	3	11 111	20,01
Zus.: Stadtkern und erweiterter Stadtkern:	5278	633	12	2729	52	1620	31	296	5	27 103	5,14	5278	449	2587	1999	215	28	119 921	22,71
10. Beiertheim	209	61	29	116	55.5	31	15	1	0.5	649	3,11	209	49	126	31	3	—	2 675	12,80
11. Rintheim	201	44	22	150	75	7	3	—	—	505	2,51	201	36	140	24	1	—	2 245	11,23
12. Rüppurr	266	71	26,5	186	70	7	2,5	2	1,0	625	2,35	266	60	188	17	1	—	2 819	10,60
13. Grünwinkel	139	27	19.5	91	65.5	21	15	—	—	451	3,24	139	22	88	29	—	—	2 004	14,42
14. Daxlanden	494	209	42	284	57.5	1	0,5	—	—	909	1,84	494	125	350	19	—	—	4 434	9,05
Zus.: Ehem. Vororte . .	1309	412	31	827	62	67	5	3	2	3 139	2,40	1309	292	892	120	5	—	14 177	10,86
Gesamtstadt:	6587	1045	16	3556	54	1687	25.5	299	4.5	30 242	4.59	6587	741	3479	2119	220	28	134 098	20,37
Außerdem leben in Wohnwagen und Schiffen insgesamt:																		204	
Zusammen: Gesamteinwohnerzahl:																		134 302	

*) Die Durchschnittszahlen dieser Spalte eignen sich nicht zum gegenseitigen Vergleich infolge des ganz zufälligen Einflusses der Kasernen, Seminare, Krankenhäuser und anderen Anstalten.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Tabelle 15

Zahl der Wohnungen (Vorder- und Hinterhäuser) in den einzelnen Stockwerken, getrennt nach Stadtteilen 1910 und 1925

Jahr	Stadtteil	Zahl der Familienwohnungen (ohne Anstaltswohnungen)	In % sämtlicher Familienwohnungen	Von 100 Familienwohnungen liegen															
				überhaupt	im Vorderhaus							überhaupt	im Hinterhaus					
					1.	2.	3.	4.	5.	6.	Dach-		1.	2.	3.	4.	5.	Dach-
					Stock								Stock					
		absolut	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
1910	1. Innere Oststadt	3 599	11,92	76,22	14,45	21,53	16,17	8,17	1,56	—	14,34	23,78	5,39	8,92	4,20	1,25	0,08	3,94
1925		3 625	10,28	76,39	14,45	21,52	16,22	8,15	1,54	—	14,51	23,61	5,35	8,85	4,17	1,24	0,08	3,92
1910	2. Innere Weststadt	4 552	15,08	78,03	18,47	22,14	17,87	7,36	0,64	0,04	11,51	21,97	4,49	8,74	3,71	1,19	0,02	3,82
1925		4 631	13,14	78,36	18,41	21,96	17,77	7,38	0,71	0,04	12,09	21,64	4,43	8,59	3,65	1,17	0,02	3,78
1910	3. Alter Hardtwaldstadtteil	700	2,32	93,28	43,71	26,43	15,14	2,43	0,14	—	5,43	6,72	3,00	2,86	0,43	0,14	—	0,29
1925		721	2,05	93,49	43,08	26,04	15,24	2,49	0,13	—	6,51	6,51	2,91	2,77	0,41	0,14	—	0,28
1910	Zusammen: Stadtkern	8 851	29,32	78,50	18,84	22,23	16,96	7,30	0,97	0,02	12,18	21,50	4,73	8,34	3,65	1,13	0,05	3,60
1925		8 977	25,47	78,78	18,79	22,11	16,94	7,30	1,00	0,02	12,62	21,22	4,67	8,24	3,60	1,11	0,04	3,56
1910	4. Äußere Oststadt	3 658	12,12	91,31	18,42	21,57	20,67	13,61	1,18	—	15,86	8,69	1,75	2,92	1,48	0,19	0,11	2,24
1925		4 280	12,14	92,33	21,55	21,76	20,19	12,69	1,00	—	15,14	7,67	1,61	2,55	1,26	0,16	0,10	1,99
1910	5. Südstadt	5 834	19,33	80,03	15,24	20,72	20,09	10,39	0,08	—	13,51	19,97	5,44	6,65	3,33	1,06	—	3,49
1925		6 097	17,31	80,81	15,82	21,08	20,14	10,10	0,08	—	13,59	19,19	5,21	6,41	3,21	1,02	—	3,34
1910	6. Stadtgartenviertel	145	0,48	92,41	29,65	26,90	20,69	7,59	—	—	7,58	7,59	3,45	2,07	0,69	0,69	—	0,69
1925		274	0,78	96,01	30.07	28,26	17,03	5,07	—	—	15,58	3,99	1,82	1,09	0,36	0,36	—	0,36
1910	7. Südweststadt	5 879	19,48	91,10	19,92	22,94	22,15	10,00	0,20	—	15,89	8,90	2,01	3,20	1.67	0,30	—	1,72
1925		6 880	19,50	92,29	20,91	23,26	22,45	9,42	0,17	—	16,08	7,71	1,73	2,75	1,47	0,26	—	1,50
1910	8. Neuer Hardtwaldstadtteil	289	0,96	98,27	44,64	24,91	22,15	—	—	—	6,57	1,73	—	0,69	—	0,35	—	0,69
1925		547	1,55	98,72	47,52	34,13	12,12	0,18	—	—	4,77	1,28	—	0,55	0,18	0,18	—	0,37
1910	9. Mühlburg	2 391	7,91	91,42	28,40	22,17	14,51	7,86	0,08	—	18,40	8,58	4,39	1,97	0,46	0,04	—	1,72
1925		3 794	10,75	92,56	31,07	22,57	15,34	7,68	0,08	—	15,82	7,44	3,80	1,87	0,40	0,03	—	1,34
1910	Zusammen: Erweiterter Stadtkern	18 196	60,28	87,76	19,70	21,92	20,17	10,39	0,35	—	15,23	12,24	3,35	4,04	1,97	0,49	0,02	2,37
1925		21 872	62,03	89,35	22,15	22,57	19,81	9,66	0,29	—	14,87	10,65	3,00	3,50	1,68	0,41	0,02	2,04
1910	10. Beiertheim	648	2,15	90,28	34,26	23,77	9,26	0,77	—	—	22,22	9,72	4,94	2,47	0,15	—	—	2,16
1925		893	2,56	92,23	36,96	24,31	11,10	0,55	—	—	19,31	7,77	3,77	2,00	0,11	—	—	1,89
1910	11. Rintheim	506	1,68	95,06	45,26	12,25	0,59	—	—	—	36,96	4,94	2,97	0,59	—	—	—	1,38
1925		580	1,65	94,83	46,22	13,96	0,69	—	—	—	33,96	5,17	3,27	0,52	—	—	—	1,38
1910	12. Rüppurr	624	2,07	92,95	48,72	16,35	—	—	—	—	27,88	7,05	3,85	1,12	0,32	—	—	1,76
1925		1 137	3,23	96,05	57,46	22,28	—	—	—	—	16,31	3,95	2,11	0,70	0,18	—	—	0,96
1910	13. Grünwinkel	451	1,49	92,68	40,13	18,40	0,22	—	—	—	33,93	7,32	—	3,33	1,33	—	—	2,66
1925		592	1,68	94,43	37,84	31,08	0,17	—	—	—	25,34	5,57	—	2,53	1,01	—	—	2,03
1910	14. Daxlanden	909	3,01	94,50	57,21	9,68	—	—	—	—	27,61	5,50	4,40	0,11	—	—	—	0,99
1925		1 197	3,37	95,80	56,00	15,03	—	—	—	—	24,77	4,20	3,36	0,07	—	—	—	0,77
1910	Zusammen: Ehem. Vororte	3 138	10,40	93,15	46,40	15,58	2,04	0,16	—	—	28,97	6,85	4,02	1,15	0,09	—	—	1,69
1925		4 399	12,49	94,82	48,75	20,82	2,38	0,12	—	—	22,75	5,18	3,00	0,82	0,07	—	—	1,29
1910	Gesamtstadt	30 185	100,0	85,61	22,22	21,35	17,35	8,42	0,49	0,01	15,77	14,39	3,82	4,99	2,27	0,63	0,03	2,65
1925		35 248	100,0	87,34	24,62	22,23	16,90	7,87	0,43	0,01	15,28	12,66	3,42	4,37	1,97	0,54	0,02	2,34

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

daß von jeher Mangel an Kleinwohnungen herrscht und daß die Kleinwohnung im Verhältnis zu den Baukosten höher in der Miete steht als die Mittel- und Luxuswohnung. Die billige Kleinwohnung im Stadtinnern ist fast nie einwandfrei. Wenn es erreicht werden könnte, die ländliche Siedlung in wohltuender Verbindung mit der Natur und in genügender Nähe der neuen Industriegebiete (Arbeitsstätten) zu fördern und dabei wenigstens einem namhaften Teil der Arbeiterbevölkerung den Weg zum eigenen Haus (mit 1—3 Wohnungen) zu eröffnen, so wäre damit nicht nur wohnungskulturell und sozial, sondern auch wirtschaftlich und politisch ein ungeheurer Fortschritt erzielt.

d) Industrie, Handel und Verkehr

Die vorstehenden Darlegungen haben u. a. unzweifelhaft ergeben, daß nach Lage aller Verhältnisse Karlsruhe sich in zunehmendem Maße zur Handels- und Industriestadt entwickelt. Das dieser Feststellung zugrunde liegende reiche Material erfährt noch eine recht bemerkenswerte Ergänzung durch die Angaben des Schaubildes Abb. 20 über den Post- und Telegrammverkehr und zeigt mit aller Deutlichkeit, welch große Bedeutung Industrie, Handel und Verkehr heute schon in Karlsruhe besitzen.

Die Entwicklung Karlsruhes zur Industrie- und Handelsstadt wird auch künftig fortschreiten. Aufgabe der Stadtverwaltung ist es, die Stetigkeit und Zielsicherheit dieser Entwicklung durch eine weitausschauende Politik zu sichern. Bereits in diesem Augenblick ist es unablässigen Bemühungen gelungen, die Fertigstellung der Murgtalbahn sowie insbesondere die Erstellung einer festen Rheinbrücke bei Maxau in greifbare Nähe zu rücken. Beide Maßnahmen, voran die letztere, werden die Stellung Karlsruhes innerhalb des südwestdeutschen Verkehrs erheblich stärken; vielleicht kann man heute hoffen, daß der Stadt Karlsruhe als Grenzstadt und südlichstem deutschen Rheinhafen — beides Folgen des verlorenen Krieges — auf dem Gebiet des Handels Vorteile zufallen werden, durch die, zum Teil wenigstens, die erlittenen Schäden wieder ausgeglichen werden können. Jedenfalls ist bei Aufstellung des Generalbebauungsplans der Erschließung neuer Gebiete für Industrie und Handel besondere Sorgfalt zuzuwenden. Zusammen mit den ihnen dienenden Verkehrsanstalten und den zugehörigen Wohnsiedlungen für Arbeiter und Angestellte sind diese Gebiete in organischer Verbindung mit der übrigen Stadt und mit den Ziel- und Mittelpunkten des innerstädtischen Verkehrs so anzulegen, daß auch die bestmögliche örtliche Entfaltung der Betriebe gewährleistet ist.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Tabelle 16

Zahl der Wohnungen, getrennt nach Größenklassen und Stadtteilen 1900, 1910 und 1925

Jahr	Stadtteil	Anzahl der Wohnungen mit Zimmern: Kleinwohnungen 1 und 2		3		1 bis 3		Mittelwohnungen 4		5 und 6		4 bis 6		Großwohnungen 7 und mehr		Gesamtzahl der Wohnungen (ohne Anstaltswohnungen) (Spalt. 7, 13 u. 15)		Gesamtzahl der Zimmer		Zahl der Einwohner			
		absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	absolut	in % der Gesamtstadt	absolut	in % der Gesamtstadt	absolut	in % der Gesamtstadt	pro Wohnung	pro Zimmer
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1900	1. Innere Oststadt .	1 611	45,0	921	25,8	2 532	70,8	458	12,8	445	12,5	903	25,3	136	3,9	3 571	17,7	10 910	16,3	17 707	18,2	4,96	1,62
1910		1 600	44,5	961	26,7	2 561	71,2	465	12,9	439	12,2	904	25,1	134	3,7	3 599	11,9	11 080	11,5	16 252	12,1	4,52	1,48
1925		1 582	43,7	985	27,1	2 567	70,8	486	13,4	442	12,2	928	25,6	130	3,6	3 625	10,3	11 094	9,9	15 181	10,4	4,17	1,37
1900	2. Innere Weststadt	1 097	25,2	841	19,3	1 938	44,5	735	16,9	1167	26,8	1902	43,7	516	11,8	4 356	21,6	18 070	27,1	20 028	20,6	4,60	1,11
1910		1 049	23,0	946	20 8	1 995	43,8	850	18,7	1213	26,6	2063	45,3	494	10,9	4 552	15,2	18 550	19,6	19 361	14,4	4,25	1,04
1925		1 077	23,2	959	20,7	2 036	43,9	852	18,4	1238	26,8	2090	45,2	505	10,9	4 631	13,1	18 874	16,9	19 812	13,6	4,27	1,05
1900*)	3. Alter Hardtwaldstadtteil	125	15,7	107	13,4	232	29,1	102	12,8	213	26,7	315	39,5	251	31,4	798	4,0	4 460	6,7	6 563	6,8	8,22	1,47
1910		44	6,3	118	16,9	162	23,2	111	15,9	187	26,7	298	42,6	240	34,2	700	2,3	3 904	4,0	3 103	2,3	4,43	0,79
1925		56	7,8	122	16,9	178	24,7	110	15,3	192	26,6	302	41,9	241	33,4	721	2,0	3 955	3,6	3 929	2,7	5,41	0,99
1900	Zus.: Stadtkern:	2 833	32,5	1 869	21,4	4 702	53,9	1295	14,9	1825	20,9	3120	35,8	903	10,3	8 725	43,3	33 440	50,1	44 298	45,6	5,08	1,27
1910		2 693	30,4	2 025	22,9	4 718	53,3	1426	16,1	1839	20,8	3265	36,9	868	9,8	8 851	29,4	33 534	34,9	38 716	28,8	4,37	1,15
1925		2 715	30,2	2 066	23,0	4 781	53,2	1448	16,1	1872	20,9	3320	37,0	876	9,8	8 977	25,4	33 923	30,4	38 922	26,7	4,33	1,14
1900	4. Äußere Oststadt .	564	31,0	775	42,6	1 339	73,6	288	15,8	154	8,5	442	24,3	39	2,1	1 820	9,0	5 685	8,5	9 787	10,1	5,38	1,72
1910		1 298	35,5	1 565	42,8	2 863	78,3	516	14,1	241	6,6	757	20,7	38	1,0	3 658	12,1	10 873	11,3	17 034	12,7	4,66	1,57
1925		1 541	36,0	1 914	44,8	3 455	80,8	541	12,6	246	5,7	787	18,3	38	0,9	4 280	12,1	12 495	11,2	18 124	12,4	4,21	1,45
1900	5. Südstadt . . .	2 880	54,4	1 418	26,8	4 298	81,2	699	13,1	258	4,9	957	18,0	43	0,8	5 298	26,2	14 185	21,2	23 956	24,6	4,52	1,69
1910		3 116	53,4	1 732	29,7	4 848	83,1	702	12,0	247	4,2	949	16,2	37	0,7	5 834	19,3	15 498	16,1	24 306	18,2	4,16	1,57
1925		3 187	52,3	1 907	31,2	5 094	83,5	717	11,8	250	4,1	967	15,9	36	0,6	6 097	17,3	16 207	14,5	23 080	15,7	3,78	1,42
1900	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1910		24	16,5	25	17,2	49	33,7	18	12,4	50	34,5	68	46,9	28	19,4	145	0,5	690	0,7	652	0,5	4,50	0,94
1925		68	24,8	54	19,7	122	44,5	34	12,4	80	29,3	114	41,7	38	13,8	274	0,8	1 161	1,0	1 237	0,8	4,52	1,06

1925		3 187	52,3	1 907	31,2	5 094	83,5	717	11,8	250	4,1	967	15,9	36	0,6	6 097	17,3	16 207	14,5	23 080	15,7	3,78	1,42
1910		24	16,5	25	17,2	49	33,7	18	12,4	50	34,5	68	46,9	28	19,4	145	0,5	690	0,7	652	0,5	4,50	0,94
1925		68	24,8	54	19,7	122	44,5	34	12,4	80	29,3	114	41,7	38	13,8	274	0,8	1 161	1,0	1 237	0,8	4,52	1,06
1900	7. Südweststadt . .	1 160	36,2	880	27,4	2 040	63,6	611	19,1	431	13,5	1042	32,6	121	3,8	3 203	15,9	10 483	15,7	14 041	14,4	4,38	1,34
1910		1 775	30,2	1 859	31,6	3 634	61,8	1340	22,8	741	12,6	2081	35,4	164	2,8	5 879	19,5	19 479	20,3	23 979	17,7	4,08	1,23
1925		1 917	27,9	2 319	33,7	4 236	61,6	1606	23,3	847	12,3	2453	35,6	191	2,8	6 880	19,5	22 940	20,5	26 341	18,1	3,82	1,15
1900	8. Neuer Hardtwald-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1910**)	stadtteil	92	31,8	21	7,3	113	39,1	22	7,6	56	19,4	78	27,0	98	33,9	289	0,9	1 375	1,5	4 112	3,1	14,2	2,90
1925		91	16,6	137	25,0	228	41,6	122	22,3	83	15,3	205	37,6	114	20,8	547	1,6	2 482	2,2	3 919	2,7	7,31	1,61
1900**)	9. Mühlburg . . .	639	56,6	285	25,2	924	81,8	112	9,9	70	6,2	182	16,1	24	2,1	1 130	5,6	3 042	4,5	5 103	5,3	4,52	1,67
1910**)		1 133	47,4	743	31,1	1 876	78,5	274	11,5	158	6,5	432	18,0	83	3,5	2 391	7,9	6 956	7,3	11 305	8,4	4,74	1,63
1925		1 568	41,3	1 398	36,8	2 966	78,1	484	12,8	220	5,8	704	18,6	124	3,3	3 794	10,8	11 175	10,0	15 806	10,7	4,11	1,40
1900	Zus.: Erweiterter	5 243	45,7	3 358	29,3	8 601	75,0	1710	15,0	913	8,0	2623	23,0	227	2,0	11 451	56,7	33 395	49,9	52 887	54,4	4,62	1,58
1910	Stadtkern:	7 438	40,8	5 945	32,7	13 383	73,5	2872	15,8	1493	8,2	4365	24,0	448	2,5	18 196	60,2	54 871	57,2	81 388	60,6	4,46	1,48
1925		8 372	38,3	7 729	35,4	16 101	73,7	3504	16,0	1726	7,9	5230	23,9	541	2,4	21 872	62,1	66 460	59,4	88 507	60,8	4,04	1,33
1900	10. Beiertheim . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1910		337	52,0	225	34,7	562	86,7	61	9,4	22	3,4	83	12,8	3	0,5	648	2,1	1 684	1,8	2 675	2,0	4,13	1,59
1925		377	42,2	366	41,0	743	83,2	105	11,7	40	4,5	145	16,2	5	0,6	893	2,5	2 463	2,1	3 631	2,5	4,02	1,46
1900	11. Rintheim . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1910		338	66,8	145	28,7	483	95,5	17	3,4	6	1,1	23	4,5	—	—	506	1,7	1 175	1,2	2 247	1,7	4,44	1,91
1925		363	62,6	185	31,9	548	94,5	26	4,5	6	1,0	32	5,5	—	—	580	1,7	1 380	1,2	2 225	1,5	3,82	1,61
1900	12. Rüppurr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1910		426	68,2	153	24,5	579	92,7	24	3,9	17	2,7	41	6,6	4	0,7	624	2,1	1 427	1,5	2 819	2,1	4,51	1,97
1925		486	42,8	507	44,6	993	87,4	63	5,5	67	5,9	130	11,4	14	1,2	1 137	3,2	3 097	2,8	4 597	3,2	4,04	1,47
1900	13. Grünwinkel . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1910		256	56,8	143	31,7	399	88,5	33	7,3	16	3,5	49	10,8	3	0,7	451	1,5	1 160	1,2	2 003	1,5	4,44	1,72
1925		280	47,2	241	40,8	521	88,0	49	8,3	19	3,2	68	11,5	3	0,5	592	1,7	1 583	1,4	2 524	1,7	4,24	1,59
1900	14. Daxlanden . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1910		584	64,3	249	27,4	833	91,7	52	5,7	21	2,3	73	8,0	3	0,3	909	3,0	2 117	2,2	4 454	3,3	4,90	2,11
1925		640	53,4	451	37,7	1 091	91,1	74	6,2	26	2,2	100	8,4	6	0,5	1 197	3,4	2 955	2,7	5 288	3,6	4,38	1,77
1900	Zus.: Ehem. Vororte:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1910		1 941	61,9	915	29,1	2 856	91,0	187	6,0	82	2,6	269	8,6	13	0,4	3 138	10,4	7 563	7,9	14 198	10,6	4,52	1,88
1925		2 146	48,8	1 750	39,8	3 896	88,6	317	7,2	158	3,6	475	10,8	28	0,6	4 399	12,5	11 478	10,2	18 265	12,5	4,12	1,58
1900	Gesamtstadt:	8 076	40,0	5 227	25,9	13 303	65,9	3005	14,9	2738	13,6	5743	28,5	1130	5,6	20 176	100,0	66 835	100,0	97 185	100,0	4,47	1,46
1910		12 072	40,0	8 885	29,5	20 957	69,5	4485	14,8	3414	11,3	7899	26,1	1329	4,4	30 185	100,0	95 968	100,0	134 302	100,0	4,45	1,40
1925		13 233	37,6	11 545	32,7	24 778	70,3	5269	15,0	3756	10,6	9025	25,6	1445	4,1	35 248	100,0	111 861	100,0	145 694	100,0	4,11	1,30

*) Einschließlich der 1900 schon bestehenden Häuser des „neuen Hardtwaldstadtteils".

**) Einschließlich Kasernen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Tabelle 17

Belegung der Wohnungen getrennt nach Größe (Zimmerzahl) 1905

Zahl der Wohngenossen pro Wohnung	Zahl der Wohnungen		Davon mit Zimmern													
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11 und mehr	1 bis 3	4 bis 6	6 und mehr
	%	absolut	absolut											in %		
1	6,4	1550	619	500	275	104	38	7	3	2	1	1	—	5,8	0,6	—
2	14,2	3400	329	1406	900	456	204	64	32	6	—	3	—	11,0	3,0	0,2
3	19,4	4641	210	1798	1215	703	393	187	83	29	12	6	5	13,5	5,4	0,6
4	19,4	4629	**123**	1657	1266	779	398	211	120	36	15	7	17	12,7	5,8	0,8
5	15,9	3790	**64**	1212	1071	621	369	214	118	52	20	26	23	9,8	5,0	1,0
6	10,9	2601	**26**	701	805	444	263	157	102	47	20	18	18	6,4	3,6	0,9
7	6,4	1548	**10**	**335**	508	262	189	107	69	32	11	11	14	3,6	2,3	0,6
8	3,5	830	**6**	**146**	270	153	102	60	37	20	8	9	19	1,8	1,3	0,4
9	1,7	417	**4**	**57**	137	82	45	34	21	12	9	5	11	0,8	0,7	0,2
10	1,0	229	**1**	**21**	**74**	44	29	25	13	7	1	3	11	0,4	0,4	0,1
mehr als 10	1,2	301	—	**31**	**61**	42	50	26	23	24	11	6	27	0,4	0,5	0,4
Zusammen:	100	23 936	1392	7 864	6 582	3 690	2 080	1092	621	267	108	95	145	15 838	6 862	1236
in %		100	5,8	32,9	27,5	15,4	8,7	4,5	2,6	1,1	0,5	0,4	0,6	66,2	28,6	5,2
Die Wohnungen sind belegt mit Bewohnern:		102 352	3039	30 177	29 335	16 744	10 101	5653	3370	1613	677	581	1062	62 551	32 498	7303
in %		100	3,0	29,4	28,6	16,3	9,8	5,5	3,5	1,6	0,7	0,6	1,0	61,0	31,6	7,4

Anmerkung: Überfüllte Wohnungen = Wohnungen mit mehr als 3 Bewohnern auf 1 Zimmer.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Es ist wohl aus der Entwicklungsgeschichte zu erklären, daß die zurzeit in Karlsruhe bestehenden Industrie- und Handelsbetriebe zumeist recht unglücklich in die Stadt eingefügt sind. Ursprünglich einfache Hausindustrie wuchs so manches Unternehmen allmählich heran, breitete sich in seiner Umgebung ganz nach Bedarf aus und bildet dort heute vielfach einen recht unerwünschten und unorganischen Teil im Stadtkörper. Das Schaubild Abb. 21 zeigt die ungünstige Verteilung der Gewerbebetriebe mit mehr als 10 Arbeitern über die ganze Stadt. Drei Hauptindustriegebiete sind aus diesem Bilde deutlich zu erkennen: im Osten zwei große Werke neben einer Anzahl kleinerer Betriebe, in der Mittel- und Südstadt eine Häufung kleiner bis mittelgroßer Anlagen aller Art (ein einziges größeres Industriewerk für Metallverarbeitung daraus hervorragend), im Südwesten und Westen eine Reihe mittlerer und großer Werke, nur schwach durchsetzt von Betrieben kleineren Umfangs. Die Industriewerke im engeren Sinne zusammen mit den Lager- und Umschlagsbetrieben bedecken innerhalb der Karlsruher Gemarkung eine Fläche von rund 260 ha. Die in der Umgebung vorhandenen wichtigeren Industrien, aus denen die Gruppen Durlach, Grötzingen und Ettlingen hervorragen, haben bisher einen merkbaren Einfluß auf die Entwicklung und Gestaltung von Karlsruhe nicht ausgeübt.

Eine Besserung des jetzigen, seit einem halben Jahrhundert allmählich gewordenen Zustandes läßt sich naturgemäß, so störend er auch da und dort sich auswirken mag, nicht ohne weiteres herbeiführen. Das Bestreben der städtischen Politik muß aber darauf gerichtet sein, auch den vorhandenen Industrien für ihre Fortentwicklung Wege zu eröffnen, die — ohne Zwang — im Laufe der Jahrzehnte zur Ausmerzung wenigstens der auffallendsten Fehler zu führen vermögen.

Städtebaulich stört heute wohl am meisten das bestehende Industriegebiet im Bannwald. Die dort vorhandenen Anlagen durchbrechen den Grüngürtel der Albniederung in höchst unliebsamer Weise, machen sich infolge ihrer Lage vor der Hauptwindrichtung für die Wohngebiete der Weststadt durch Ruß und Rauch recht unangenehm bemerkbar und verhindern, namentlich im Zusammenhang mit den zugehörigen Bahnanlagen, die bauliche Entfaltung der Stadt. Das von der Natur gegebene, städtebaulich für die Ansiedlung der Industrie bestgeeignete Gelände liegt im Nordwesten der Stadt. Industrielle Anlagen machen sich dort für die übrige Stadt in keiner Weise störend bemerkbar und lassen sich trotzdem in die weitere Entwicklung Karlsruhes und der Nachbarorte Knielingen und Neureut organisch eingliedern; billiges Bauland, auch für die Unterbringung der Beamten und Arbeiter, ist reichlich vorhanden; vor allem

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

aber: dieses Gebiet ist beste Verkehrslage, steht im engsten Zusammenhang mit der Eisenbahn und entwickelt sich im unmittelbaren Anschluß an den Rheinhafen; jeder nur denkbare Vorteil für die An- und Abfuhr von Rohstoffen und Fertigfabrikaten ist gegeben. Die Entfernungen zur Stadtmitte sind verhältnismäßig klein, die besten Verbindungen auf Straßen und Straßenbahnen für den örtlichen Geschäftsbetrieb, wie auch für den Weg der Belegschaften von und zur Arbeitsstätte sind ohne Schwierigkeiten zu schaffen.

Der letzterwähnte Gesichtspunkt des innerstädtischen örtlichen Verkehrs darf nie außer acht gelassen werden; seine Bedeutung beschränkt sich keineswegs auf Industrie- und Handelsbetriebe, erstreckt sich vielmehr auf die ganze Stadt. Je größer eine Stadt, je vielgestaltiger ihr Wirtschaftsleben, je schärfer der Daseinskampf ihrer Bewohner, desto wichtiger ein wohlgeordnetes Netz von Verkehrswegen aller Art.

* * *

Wie schon früher dargelegt, wurde bei Gründung der Stadt auf die Lage der damals vorhandenen Hauptverkehrswege, die von Kutschen der Reichs- und Landespost benützt wurden und der Beförderung von Handelsgütern von Stadt zu Stadt dienten, keine besondere Rücksicht genommen. Zwischen Bruchsal und Graben, etwa 17 km nördlich der neuen Stadt kreuzten sich zwei in der Nordsüdrichtung verlaufende Hauptverkehrsstraßen mit der wichtigen Ostweststraße Germersheim — Pforzheim. Durch Karlsruhe selbst führte nur eine Verbindungsstraße zwischen Durlach und Mühlburg. Sie hatte ursprünglich rein örtliche Bedeutung, diente aber später als Zugang zu der westlich am Hochgestade des Rheins entlang ziehenden Reichspostlinie Frankfurt — Straßburg, sowie als Zugang zu der östlich am Bergfuß verlaufenden Straße Bruchsal — Durlach — Ettlingen. Beide Nordsüdstraßen — die eine am Bergfuß, die andere am Rhein — beherrschen von jeher den Überlandverkehr des badischen Teils der Rheinebene. Die Straße Durlach — Mühlburg hat in der Folgezeit dadurch an Bedeutung gewonnen, daß sie nach Erbauung der Maxauer Schiffbrücke von Mühlburg über den Rhein fortgesetzt und damit zu einer wichtigen Überlandverbindung von Württemberg und Bayern über Pforzheim, Durlach und Karlsruhe zum linksrheinischen Ausland ausgebaut werden konnte. Alle drei bilden noch heute die Hauptstränge des im Wirtschaftsgebiet von Karlsruhe und Umgebung ausgebreiteten Straßennetzes. Zu ihnen kam im Laufe der Stadtentwicklung noch ein weiterer bedeutender Straßenzug hinzu, der (ähnlich wie die Straße Durlach — Mühlburg in ostwest-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

licher Richtung) in nordsüdlicher Richtung die beiden Rheintalstraßen verbindet. Mit ihm trifft im Stadtkern eine fünfte Straße zusammen; sie zieht am Westrande des ehemaligen Kinzig-Murgstromes entlang und verbindet die im Norden gelegenen Hardtorte mit der Stadt. Diese fünf Straßen ergeben zusammen mit einigen weniger wichtigen Ausfallstraßen nach den ehemaligen Vororten und den Dörfern und Städten der näheren und weiteren Umgebung sowie den wichtigsten nicht durch die Stadt führenden Verbindungsstraßen dieser Gemeinden und deren Fortsetzung das auf Abb. Plan 22 dargestellte Grundnetz der Straßen des ganzen Stadtgebiets.

Die Unvollkommenheit dieses Netzes, die wenig geeignete Führung der Straßen nicht nur für den neuzeitlichen (Auto-) Durchgangsverkehr, sondern auch für den Ortsverkehr selbst, geht aus diesem Plänchen deutlich hervor.

Den Hauptstrom des innerstädtischen Verkehrs trägt die Straße Mühlburg — Durlach; sie ist jedoch auch als Hauptzugang zum Rheinhafen und zu den umliegenden Industrien sowie als Durchgang für den ostwestlichen Überlandverkehr schwer belastet. Mitten im dichtbebauten Mühlburg trifft sie auf die westliche der beiden Nordsüdstraßen, die durch die Vorstädte Mühlburg und Grünwinkel sich überaus unübersichtlich hindurchwinden muß, überdies durch eine stark befahrene Eisenbahnlinie schienengleich gekreuzt wird. Im Kern der Altstadt kreuzt sie den schon erwähnten in mehrere Arme gespaltenen, nordsüdlich verlaufenden Hauptverkehrszug Linkenheimer Straße — Ettlinger Straße und Karlstraße — Ettlinger Allee. Der nördliche Teil dieses Verkehrszugs (die Linkenheimer Straße) verläuft verhältnismäßig günstig, seine Einführung in den Stadtkern aber, die Durchführung durch die stark bebaute Karlstraße und die Ettlinger Straße zum Hauptbahnhof, seine Herausführung aus dem Stadtkern an dessen Südgrenze mittels zweier Eisenbahnunterführungen und einer Überführung, schließlich die Fortsetzung nach Süden in der höchst unübersichtlichen Hauptstraße des Stadtteiles Rüppurr, all dies sind Mängel, welche die Entwicklung der Stadt und ihr Geschäftsleben schwer belasten. In ihrem weiteren Verlauf, am Ostrande der Altstadt, entsendet die Straße Mühlburg — Durlach einen Arm nach Nordosten zum Friedhof und nach einigen weniger bedeutenden Hardtorten; ihr Hauptstrom führt an dem östlichen Industriegebiet, dem städtischen Schlachthof und dem Gaswerk vorbei nach Durlach, wo er (wie zuvor in Mühlburg ebenfalls mitten in der Stadt) die östliche Nordsüdstraße erreicht. Dieser Kreuzungs-, besser Berührungspunkt liegt ganz besonders ungünstig. Die Nordsüdstraße findet hier ihre unmittelbare Fortsetzung

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

nur in der Westostlinie in Richtung auf Pforzheim, während diese selbst, von Karlsruhe kommend und sich durch die enge Hauptstraße Durlachs windend, in etwa 150 Meter Abstand nach Norden abbiegt und sich in der Bergstraße nach Bruchsal fortsetzt; zwei kurze Verbindungsstraßen bilden den Übergang von dem einen zum anderen Straßenzug.

Schon die vorstehend beschriebenen drei wichtigsten Treffpunkte der Hauptverkehrslinien bergen eine Reihe städtebaulicher Schwierigkeiten und stellen Aufgaben, die im Rahmen des Generalbebauungsplans gelöst werden müssen. Eine im Herbst 1925 allerdings in einem verkehrsarmen Monat und bei schlechtem Wetter vorgenommene Verkehrszählung (vergl. das Schaubild Abb. 23) zeigt zwar, daß die Verkehrshäufungen in Karlsruhe noch nicht so bedeutend sind, daß, abgesehen von Vorkehrungen für die örtliche Verkehrsführung, die Notwendigkeit sofortiger Maßnahmen großen Stils gefolgert zu werden bräuchte. Die zu erwartende Wiederbelebung der Wirtschaft (eine zweite im Frühsommer 1926 durchgeführte, noch nicht ausgewertete Zählung wird bereits höhere Ziffern aufweisen) wird aber sicher auch für Karlsruhe eine solche Zunahme der Kraftfahrzeuge bringen, daß der auf Jahrzehnte berechnete Generalbebauungsplan auch grundlegende Neuerungen vorsehen muß, die der umstürzenden Entwicklung des Verkehrs gerecht werden.

* * *

Das wichtigste für die Bewältigung des im Stadtinnern und zwischen ihm und den nächsten Vororten auftretenden Massenverkehrs ist vorerst immer noch die Straßenbahn. Karlsruhe ist durch seine vollkommen ebene Lage und seine geraden Straßen, namentlich aber durch seine Längenerstreckung von Durlach bis Mühlburg für die Anlage und den Betrieb von Straßenbahnen ganz besonders geeignet.

Eine Straßenbahn besteht in Karlsruhe bereits seit dem Jahre 1878. Sie wurde zunächst zwischen Durlacher Tor und Mühlburg sowie vom Marktplatz bis zum Bahnhof als Pferdebahn und als Dampfbahn vom Durlacher Tor nach Durlach durch einen Privatunternehmer betrieben. Um die Jahrhundertwende wurde sie bedeutend erweitert und elektrifiziert und in dieser Form im Jahre 1902 in den Besitz der Stadt übernommen. Das ganze Netz umfaßt insgesamt rund 26 km; die Linienführung im einzelnen und die Bedeutung der einzelnen Strecken für den Verkehr ist aus dem Schaubild Abb. 24 zu ersehen. Hiernach entfielen im Jahre 1913 nicht weniger als 350 Fahrten durchschnittlich auf jeden Einwohner der Stadt. Heute ist diese Zahl, nachdem sie während der Inflationszeit auf die Hälfte zurückgegangen war, annähernd wieder er-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

reicht und wird nach Inbetriebnahme neuer Linien nach den Vororten weiter wachsen.

Der weitere Ausbau des Vorortverkehrs ist die Aufgabe der nächsten Zukunft. Die Vororte Rüppurr, Grünwinkel, Daxlanden und Rintheim sind zurzeit nur recht mangelhaft mit dem Stadtkern verbunden, eine Folge der seit zwölf Jahren die Entwicklung hemmenden krisenhaften wirtschaftlichen Verhältnisse. Zwar besitzen alle vier bereits Bahnverbindungen mit der Stadt, Rüppurr durch die Albtalbahn, Grünwinkel und Daxlanden durch einen schmalspurigen Pendelbetrieb nach dem Kühlen Krug und Rintheim durch die nah heranführende Friedhoflinie. Voll befriedigende Verkehrsverhältnisse werden hier aber erst dann gegeben sein, wenn nach dem Ausbau der Rintheimer Straße Rintheim unmittelbar an die Straßenbahn angeschlossen werden kann, wenn Daxlanden und Grünwinkel vollspurig mit der inneren Stadt verbunden sind und wenn schließlich einmal die Lokalbahn Karlsruhe — Ettlingen durch eine zweigleisige Straßenbahn abgelöst ist. Aber gerade die Verkehrsverbesserungen für Daxlanden, Grünwinkel und Rüppurr stoßen zurzeit noch auf nicht unbedeutende Hindernisse. Die Linien nach Daxlanden und Grünwinkel enthalten schienengleiche Kreuzungen mit der Staatsbahn, ebenso die Hauptlinie nach Rüppurr. Für die Linie nach Rüppurr und Ettlingen kommt die unvermeidliche Auseinandersetzung mit der Albtalbahn hinzu. Es ist nicht zu verkennen, daß die letztere als einzige unmittelbare Bahnverbindung durch das Albtal nach Herrenalb und nach Pforzheim für Karlsruhe eine absolut notwendige Einrichtung darstellt. Die Inbetriebnahme einer städtischen Straßenbahn nach Rüppurr und Ettlingen trifft das Unternehmen an einem sehr empfindlichen Punkt und ist für seine weitere Zukunft von entscheidendem Einfluß. Etwas einfacher liegen die Verhältnisse für die zweite Lokalbahn, die schmalspurige Dampfbahn Durmersheim — Spöck, die sich seit dem Jahre 1914 im Besitze der Stadt Karlsruhe befindet und eine Verbindung nach den entfernteren, im Südwesten und Südosten liegenden Landgemeinden herstellt. Diese Bahn leidet unter dem Wettbewerb durch die fast neben ihr herlaufende Staatsbahn. Ihr nördlicher Teil wurde deshalb vor einigen Jahren schon infolge allzu geringer Wirtschaftlichkeit stillgelegt; die südliche, nach Durmersheim führende Strecke ist aber noch im Betrieb und dient in der Hauptsache dem Arbeiterverkehr in den Morgen- und Abendstunden. Es ist ganz sicher, daß sie auch in der Zukunft ihre Bedeutung für den Karlsruher Vorortverkehr behalten wird.

Im inneren Stadtverkehr genügt das vorhandene Straßenbahnnetz fast allen Anforderungen, die beim heutigen Stadtumfang billigerweise

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

gestellt werden können. Seine Ergänzung zugleich mit der fortschreitenden Bauentwicklung stößt auf keine besonderen Schwierigkeiten. Neue Probleme werden allerdings dann zu erörtern sein, wenn einmal — was für die Zukunft mit Bestimmtheit zu erwarten ist — der zur Verfügung stehende Straßenraum für die immer stärker werdende Häufung der Fahrzeuge nicht mehr ausreichen und die Zwangsläufigkeit des durch Schienen geführten Straßenbahnwagens in allzu schroffem Gegensatz zu dem weit beweglicheren und anpassungsfähigeren Kraftwagen treten sollte. Es ist bekannt, daß im Innern der großen Weltstädte heute schon die Straßenbahnen dem Autobus das Feld haben überlassen müssen. Es handelt sich hier aber immer um Notmaßnahmen, die durch die Überfüllung des Straßenraumes erzwungen worden sind; fast immer muß dabei der Hauptmassenverkehr durch Untergrundbahnen übernommen werden. Für Karlsruhe kommt derartiges nicht in Frage. Es wird hier genügen, zur Entlastung derjenigen Straßen, welche die elektrische Straßenbahn tragen, besondere Straßen für Kraftwagen auszuscheiden und herzurichten, vor allem aber die Innenstadt dadurch zu entlasten, daß der Durchgangsverkehr durch besondere Umgehungsstraßen von ihnen ferngehalten wird.

Diese Umgehungsstraßen werden zweckmäßigerweise als reine Autostraßen ausgebildet und einem System von Autostraßen angegliedert, das zur Bewältigung des Überlandverkehrs parallel zu den wichtigsten schon bestehenden Landstraßen in den nächsten Jahrzehnten überall da wird entstehen müssen, wo ein starker neuzeitlicher (Kraftwagen-) Verkehr sich entwickelt. Es ist wohl unzweifelhaft, daß in absehbarer Zeit im Lande Baden mindestens eine Autostraße in Richtung Nord-Süd (etwa parallel zu der bestehenden Bergstraße) und zwei in westöstlicher Richtung (eine über Mannheim — Heidelberg nach dem Neckartal und die zweite über Maxau — Karlsruhe — Durlach — Pforzheim nach Stuttgart) gebaut werden müssen. Der Kraftwagen wird im Verkehr der Zukunft sicher einen namhaften Teil der Überlandtransporte übernehmen und dadurch den Straßen eine Bedeutung zurückgeben, die sie durch die Entwicklung der Eisenbahn seit Jahrzehnten ganz eingebüßt hatten. Wenn erst einmal dem Kraftwagen wirklich geeignete Straßen zur Verfügung stehen, auf denen er bei geringstem Verschleiß für Wagen und Straßendecke seine Geschwindigkeit voll entfalten kann, dann wird sich seine Überlegenheit über die Eisenbahn für bestimmte Transportarten auch in Deutschland erweisen.

* * *

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Diese Feststellung hindert aber keineswegs, daß die Eisenbahnen auch für den Verkehr der Zukunft ihre alles überragende Bedeutung behalten werden. Die Bewältigung der Massen und der großen Entfernungen wird immer ihre ureigenste Aufgabe bleiben, vielleicht ist es für die Eisenbahn gar nicht unwillkommen, vielmehr eine wirtschaftliche Erleichterung, sich auf sie beschränken zu dürfen. Für die vorliegende Betrachtung kann man jedenfalls an der Tatsache nicht vorübergehen, daß Karlsruhe durch seine Eisenbahnen (vergl. den Übersichtsplan Abb. 25) in den südwestdeutschen Verkehr ganz ausgezeichnet eingebunden liegt. Man muß dafür der früheren Politik der Badischen Regierung Dank zollen und hat allen Grund, auch für die Zukunft der Eisenbahn und ihren Einrichtungen neben dem mit ihnen eng zusammenhängenden Rheinhafen die größte Aufmerksamkeit zu schenken. Die Schaubilder Abb. 26, 27 und 28 sowie Tabelle 18 zeigen, welch gewaltiger Strom an Personen und Gütern auf Schienen und Wasser das Wirtschaftsgebiet Karlsruhe und Umgebung ununterbrochen speist und befruchtet.

Die beherrschende Stellung der Eisenbahn im Karlsruher Wirtschaftsleben und für die Entwicklung von Karlsruhe zur Handels- und Industriestadt kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Eisenbahnanlagen in Karlsruhe in ihrer heutigen Gestaltung und Lage der Abwicklung des innerstädtischen Verkehrs und ganz allgemein der baulichen Entwicklung der Stadt die allergrößten Hindernisse bereiten. Konnte schon die Lage des ersten Personen- und Güterbahnhofs, der sich quer vor die natürliche Erweiterungsrichtung der ursprünglichen Stadtanlage legte und zusammen mit den von ihm ausgehenden Eisenbahnlinien die erweiterte Stadt über 50 Jahre lang in Teile zerschnitt, städtebaulich nur als schwere Störung empfunden werden, so läßt leider auch die Lage des neuen Personenbahnhofs manches zu wünschen übrig. Die von ihm zum Stadtkern führenden Straßenzüge müssen die Anlage des Stadtgartens umgehen. Es fehlt absolut die natürliche, ungezwungene Verbindung mit der inneren Stadt; es fehlt auch an einer klaren, nach Osten in Richtung auf Durlach führenden Verbindung. Dem neuen Personenbahnhof vorgelagert ist der in Geländehöhe liegende Verschubbahnhof und verhindert die Erweiterung der Stadt nach Süden. Ganz ungelöst ist die Bahnfrage im Westen und Südwesten. Die überall niveaugleichen Bahnlinien bilden hier einen eisernen Ring, der jeden Verkehr erschwert und die bauliche Entwicklung abriegelt.

Gerade deshalb, weil die Eisenbahn so ungeheuer viel für Karlsruhe bedeutet, ist es notwendig, auf diese (höchst überflüssige) Gegensätzlich-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Tabelle 18

Verkehrszahlen

I. Eisenbahnverkehr

a) Staatsbahn

	Jahr	Abgereiste Personen (Verkaufte Fahrtausweise)	Güter			Von 100 Tonnen empfangener Güter waren				
			kamen an Tonnen	gingen ab Tonnen	insgesamt Tonnen	Lebensmittel	Brennstoffe	Baustoffe, Holz	Mineralien	Sonstige Güter
Karlsruhe . . . . . (ohne Hafenbahnhof)	1905	2 093 200	583 200	167 900	751 100	16	40	16	10	18
	1913	2 318 300	784 700	217 200	1 001 900	17	37	14	15	17
	1922	2 372 200	723 000	293 100	1 016 100	16	41	15	15	13
Durlach	1905	267 000	79 800	15 400	95 200	6	33	30	24	7
	1913	383 700	123 900	29 700	153 600	6	26	32	27	9
	1922	554 200	106 300	28 200	134 500	7	38	21	24	10
Ettlingen . . . . . (ohne Lokalbahnhof)	1905	31 800	11 300	1 700	13 000	9	37	28	11	15
	1913	65 400	11 800	4 000	15 800	10	23	29	26	12
	1922	216 400	10 800	4 000	14 800	17	24	27	23	9

b) Lokalbahn

Karlsruhe — Ettlingen — Herrenalb

Gesamtverkehr . . .	1905	2 715 000	—	—	164 100	—	—	—	—	—
	1913	3 348 000	—	—	242 000	—	—	—	—	—
	1924	3 262 000	—	—	164 100	—	—	—	—	—
Davon entfallen auf: Karlsruhe . .	1905	869 000	—	—	—	—	—	—	—	—
	1913	1 071 000	—	—	—	—	—	—	—	—
	1924	1 054 000	—	—	10 700	—	—	—	—	—
Davon entfallen auf: Ettlingen . . .	1905	543 000	—	—	—	—	—	—	—	—
	1913	670 000	—	—	—	—	—	—	—	—
	1924	626 000	—	—	87 100	—	—	—	—	—

II. Hafenverkehr

Jahr	Mit Schiff		Von 100 Tonnen angekommener Güter waren						Mit Bahn (Station Hafen)		Von 100 Tonnen angekommener Güter waren						Insgesamt	
	kamen an Tonnen	gingen ab Tonnen	Lebensmittel	Brennstoffe	Baustoffe	Holz	Mineralien	Sonstige Güter	kamen an Tonnen	gingen ab Tonnen	Lebensmittel	Brennstoffe	Baustoffe	Holz	Mineralien	Sonstige Güter	kamen an Tonnen	gingen ab Tonnen
1905	534 200	92 500	12	58	3	1.5	23	2.5	103 800	406 500	13	64	2	3	16	2	638 000	499 000
1913	1 217 400	266 300	10	72	2	2	11	3	307 700	1 047 800	11	71	2	3	11	2	1 525 100	1 314 100
1922	831 700	233 700	8	77	1	—	12	2	583 800	906 000	8	65	1	11	12	3	1 415 500	1 139 700

Jahr	Von 100 Tonnen mit der Bahn (Station Hafen) angekommener Güter stammten aus					abgegangener Güter gingen nach				
	Baden	Württemberg	Bayern	Schweiz und Elsaß-Lothringen	Sonstige Länder	Baden	Württemberg	Bayern	Schweiz und Elsaß-Lothringen	Sonstige Länder
1909	35	33	14	6	12	55	28	2	12.5	2.5
1913	37	38	15	2.5	7.5	49	31	2	16.5	1.5
1922	38	12	12	14	24	24	34	3	3	6

keit zwischen Bahn- und Stadtanlage hinzuweisen und ihre Beseitigung mit allen Mitteln zu erstreben. Bahn- und Stadtanlage sind ein einziges Ganzes. Je organischer sie miteinander verbunden sind, je besser die Eisenbahnen in allen ihren Einrichtungen sich dem Leben der Stadt einfügen, desto größerer Erfolg wird ihnen selbst im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln beschieden sein, desto wirtschaftlicher wird sich ihr eigener Betrieb gestalten können. Aus der Beseitigung der bisherigen Gegensätzlichkeit werden beide, Stadt und Bahn, gleicherweise Nutzen ziehen. Hier liegt die große Aufgabe der nächsten Zukunft. Weitschauende Entschlüsse sind zu fassen, tief einschneidende Maßnahmen ohne Rücksicht auf alle kleinlichen Interessen und Wünsche großzügig durchzuführen.

III. Die Verkehrsanlagen als das Hauptaufbauelement der Plangestaltung. Der Verkehrslinienplan.

Die bisherigen Untersuchungen hatten den Zweck, auf Grund des Gewordenen und Gegebenen einen Querschnitt durch den Stadtorganismus zu legen und daraus zu erkennen, welche Wege der neuen Entwicklung gewiesen werden können, auf welchen Grundlagen diese Entwicklung aufgebaut werden kann und welche der bisherigen Entwicklungsgrundlagen aufgegeben oder geändert werden müssen. Nunmehr ist der Boden vorbereitet, um den eigentlichen gestalteten Generalbebauungsplan entwickeln zu können.

Manche Erkenntnisse sind gewonnen worden, die für eine künftige gesunde Entwicklung Karlsruhes zu den besten Hoffnungen berechtigen. Aber auch mancherlei Krankheitserscheinungen sind zutage getreten. Ihre Heilung gilt es vor allem vorzubereiten und durchzuführen, wenn es gelingen soll, diese Hoffnungen auf eine schöne Zukunft zu verwirklichen. Freilich sind dem Erfolg gewisse Grenzen gesteckt. Er ist abhängig nicht nur von der Erkenntnis der Krankheit und der Wege, die zur Gesundung und zum Aufstieg führen, sondern vor allem auch von den zur Verfügung stehenden Mitteln. Die Wirtschaftslage wird es gar oft verhindern, siedlungs- und verkehrstechnische Verbesserungen und Fortschritte in einem Umfang auch wirklich durchzusetzen, wie er auf Grund der gewonnenen Erkenntnisse notwendig und erwünscht erscheint. Indes die Planung der künftigen Stadtentwicklung kann und will ja ihrem ganzen Wesen nach auch gar nicht mit einem Schlag das Ziel erreichen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Sie ist auch da am Platze, wo man noch nicht weiß, ob der Plan in allen seinen Teilen auch tatsächlich verwirklicht werden kann. Sie zeigt zunächst den Weg zum Ziel und ist der erste Schritt auf diesem Weg.

Die klare Erkenntnis des Zieles haben die bisherigen Untersuchungen gebracht. Die nächste Aufgabe ist, die Erkenntnis mit schöpferischer Kraft zu durchdringen und ihr in einem wohl aufgebauten Plan Gestalt zu verleihen. Man könnte dabei daran denken, den Plan derart zu entwickeln, daß die spekulativ festgelegten Siedlungsgedanken durch unmittelbare Ausscheidung der einzelnen Siedlungsglieder planmäßig dargestellt werden. Ein solches Verfahren könnte auch in der Tat von Erfolg begleitet sein, wenn ganz einfache und vollkommen übersichtliche Verhältnisse vorlägen und vor allem, wenn die derzeitige und zukünftige Gestaltung der Verkehrsanlagen im großen und ganzen als feststehend und den vorhandenen und zu erwartenden Bedürfnissen entsprechend bezeichnet werden dürfte. In allen Teilen der bisherigen Untersuchungen drängt sich immer und immer wieder die ausschlaggebende Bedeutung der Verkehrswege und ihrer Einrichtungen für den Karlsruher Stadtorganismus in den Vordergrund; sie sind das naturgegebene Hauptaufbauelement des Planes. Wären sie, städtebaulich betrachtet, in jeder Hinsicht zweckentsprechend angelegt und ausgestaltet und wäre in ihnen ihre weitere zweckentsprechende Entwicklung in großen Zügen vorgezeichnet, so müßte es verhältnismäßig einfach sein, nunmehr die Planung der neuen Wohn- und Industriegebiete sowie der Grünanlagen auf der Grundlage der derzeitigen und künftigen Verkehrsanstalten und im Zusammenhang mit ihnen folgerichtig durchzuführen. In allen bisherigen Erörterungen mußte aber auch auf sehr erhebliche städtebauliche Mängel der Karlsruher Verkehrsanstalten und auf Hemmungen und Hindernisse hingewiesen werden, denen die Entwicklung der Stadt durch ihre derzeitige Ausgestaltung begegnet. So wie die Dinge hier in Karlsruhe liegen, ist es deshalb vor endgültiger Gestaltung des Gesamtplans unumgänglich, erst durch Aufstellung eines Verkehrslinienplans (vergl. den Übersichtsplan Anlage III) die gesamten Verkehrsanlagen der Stadt in ihren Grundzügen vollkommen klarzustellen. Erst wenn diese Klarstellung erfolgt ist, kann der Gesamtplan durch Ausfüllung des von den Verkehrsanlagen gebildeten Netzes mit den einzelnen Siedlungsgliedern aufgebaut werden. Es ist aber klar, daß dem geistigen Auge dessen, der brauchbare und lebensfähige Vorschläge für die Verkehrsanlagen machen will, bereits auch schon der gestaltete Plan in großen Umrissen vorschweben muß. Verkehrsanlagen und Siedlungsgedanke müssen sich gegenseitig befruchten und ergänzen. Geschieht

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

dies, dann werden die Verkehrsanlagen, unter denen die Anlagen der Eisenbahn eine besondere Stelle einnehmen, nicht mehr als Hemmungen und Hindernisse der Entfaltung des Stadtorganismus erscheinen, sondern sie werden auf die Siedlungsgedanken klärend und bereichernd wirken und ihre Verwirklichung fördern.

* * *

Der Einfluß, den die Karlsruher Bahnanlagen auf die Stadterweiterung bisher genommen haben, konnte, wie eben erwähnt, auf Grund der vorstehenden Untersuchungen nicht immer als besonders günstig bezeichnet werden. Im Gegenteil, es wurde der Vorwurf erhoben, daß sie der baulichen Entwicklung und der Entfaltung des örtlichen Verkehrs sich vielfach hindernd und hemmend in den Weg gestellt hätten. Es kann in diesem Zusammenhang daran erinnert werden, daß u. a. bald nach der Eröffnung des neuen Personenbahnhofs, die für Karlsruhe naturgemäß ein Ereignis von einschneidendster Wirkung gewesen ist, in der Sitzung der 2. Badischen Kammer vom 1. Juli 1914 von einem Abgeordneten der Stadt darauf hingewiesen worden ist, daß die Vorzüge des neuen Bahnhofs von ihm nicht verkannt würden, daß aber die Stadt als solche darunter verkehrspolitisch schweren Schaden erlitten habe. Inwieweit dieser Vorwurf an sich berechtigt ist, wird weiter unten zu erörtern sein. Hier soll nur kurz die Frage gestreift werden, ob, wenn er tatsächlich zutrifft, daran nicht wesentlich der Umstand Schuld trägt, daß Bahnanlagen und Stadterweiterung nicht in jener organischen Verbindung und Zusammenarbeit geplant werden können, auf die die ganze Natur der Aufgabe hindrängt. Die Zusammenhänge zwischen beiden sind so eng, daß ihre Trennung unweigerlich zu Unvollkommenheiten und Unzulänglichkeiten führen mußte, die höchst überflüssig waren und sich keineswegs durch technische Schwierigkeiten begründen lassen. Die Wahrheit dieser Behauptung kann durch einen Rückblick auf die Entwicklung der Karlsruher Bahnhofsanlagen in Verbindung mit der Karlsruher Stadterweiterung bis in Einzelheiten einwandfrei erhärtet werden. Es sei hier nur auf die Verlegung des Karlsruher Personenbahnhofs hingewiesen, ihre ganze lange Geschichte vom Anfang der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts bis zu seiner Inbetriebnahme im Jahre 1913 ist dafür ein einziger großer Beweis. Die Wandlungen, die bei der Lösung dieser Frage sich feststellen lassen, sind teilweise so überraschend, daß sie nur aus dem Mangel der organisatorisch festgelegten Zusammenarbeit sich erklären lassen, für die das im entscheidenden Augenblick bewußt angestrebte und ge-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

wollte Einvernehmen naturgemäß immer nur ein ganz schwacher Ersatz sein konnte.

An Ansätzen, eine gemeinsame Lösung in dieser Frage zu finden, hat es nicht gefehlt. Eine Reihe von Vorschlägen, namentlich solche der früheren Zeit, sahen umfassende und durchgreifende Umgestaltungen der Bahnanlagen vor; zum Teil waren es Vorschläge, die heute bei Aufstellung des Generalbebauungsplans als unerläßliche städtebauliche Forderungen stärker als je wieder in den Vordergrund treten. Das Unglück war, daß nur ein Teil dieser großzügigen Verbesserungen verwirklicht und dabei der Zusammenhang mit dem Gesamtkomplex der Karlsruher Bahnfragen verlassen worden ist.

Die bedeutendste Veränderung der Karlsruher Bahnanlagen der früheren Zeit stammt aus dem Jahre 1892. Sie war angestoßen durch den im Interesse der Landesverteidigung durchgeführten Bau der Eisenbahnlinie Karlsruhe—Röschwoog. Für Karlsruhe wichtig war die im Zusammenhang damit stehende Verlegung des Verschubbahnhofs an seine heutige Stelle und die daraus folgende neue Führung der Gütergleise im Osten und Westen der Stadt. Diese Änderungen führten zur Anordnung eines Industriegebiets im Osten der Stadt und zu Industrieniederlassungen im Südwesten, dem sogenannten Bannwaldgebiet. Es kommt dies in der Begründung einer Bürgerausschußvorlage vom 27. Oktober 1897 deutlich zum Ausdruck. „In dem Bestreben, einerseits das Aufblühen der Industrie in hiesiger Stadt zu fördern, andererseits aber auch die Wohnbezirke der Stadt vor Errichtung belästigender industrieller Anlagen zu schützen, bemüht sich der Stadtrat schon seit Jahren, der Industrie bestimmte Gemarkungsgebiete bereitzustellen, wo sie noch verhältnismäßig billiges Gelände findet und sich, ohne zu stören oder gestört zu werden, in günstiger Weise entwickeln kann. Hauptsächlich um diesem Interesse zu dienen, ist s. Zt. der Bannwald angekauft worden. Die zahlreichen und lebhaften Anfragen nach Gelände aus jenem Gebiet, die von industrieller Seite an den Stadtrat herantreten, zeigen, daß das städtische Unternehmen einem Bedürfnis entsprochen hat, und lassen hoffen, daß es eine gedeihliche industrielle Entwicklung zur Folge haben wird. Ist einmal der Rheinhafen bei Mühlburg fertiggestellt, so wird sicher das ihm benachbarte Gelände von der Industrie gleichfalls gerne aufgesucht werden und im äußersten Westen der Stadt ein neuer Industriebezirk entstehen. Aber auch das Gelände im Osten der Gemarkung eignet sich wegen der Möglichkeit seiner Verbindung mit der Staatseisenbahn, wegen seiner Lage an guten Verkehrsstraßen, wegen seiner Entfernung von den Wohnbezirken der Stadt, und weil es von zwei der Beförderung von Arbeitern

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

dienenden Lokalbahnen berührt wird, vortrefflich zu industriellen Anlagen, wie denn auch solche dort schon in namhaftem Umfang entstanden sind."

Die Verlegung des Verschubbahnhofs konnte damals für Karlsruhe gewiß große städtebauliche Erleichterungen bringen, es war aber ein Fehler, daß sie außer Zusammenhang mit der ebenfalls notwendigen Verlegung des Personenbahnhofs vorgenommen wurde und die Stadtverwaltung, wohl unter dem Druck der in den Vordergrund geschobenen Gesichtspunkte der Landesverteidigung, ihre Bedenken zurückstellte und es schließlich begrüßte, daß namentlich die Anlage eines Rangierbahnhofs das Verbleiben des Personenbahnhofs an seiner gegenwärtigen Stelle sichere und die Sperrung verschiedener Eisenbahnübergänge innerhalb der Stadt vermindere. Hätte man damals entsprechend den früheren viel umfassenderen und großzügigeren Vorschlägen der Eisenbahnverwaltung selbst das Problem des Personenbahnhofs nicht hinausgeschoben, sondern gleich miterledigt, so wären ganz sicher weder der Verschubbahnhof noch auch der schließlich im Jahre 1913 doch verlegte Personenbahnhof an ihrer heutigen Stelle. So stehen wir heute aufs neue vor drei großen, vorerst noch völlig ungelösten Fragen: der abermaligen Verlegung des Verschubbahnhofs, der Um- oder Neugestaltung der Bahnanlagen im Osten der Stadt und schließlich der durchgreifenden Umänderung der Bahnanlagen des Westens.

Die ursprüngliche Stadtgründung war auf die Entwicklung in der Ostwestrichtung angelegt und durch die Natur darauf geradezu angewiesen. Heute beträgt die Entfernung zwischen der Ost- und Westgrenze der Gemarkung in der Längsrichtung gemessen 11 km, über etwa 7 km ist die Bebauung fast ununterbrochen durchgeführt. In der Nordsüdrichtung liegen die Gemarkungsgrenzen nur etwa 6 km auseinander, von denen knapp rund 4 km als zusammenhängend bebautes Gebiet anzusehen sind. Das städtebaulich und verkehrspolitisch nach Abrundung und Zusammenfassung drängende Streben weist nach Süden, gegen Norden bildet der ausgedehnte Waldbereich, auch nachdem hier gewisse politische Hemmungen weggefallen sind, immer noch ein natürliches Hindernis. Im Süden aber stößt die vorwärtstreibende Entwicklung, kurz nachdem die Verlegung des Personenbahnhofs eine vorübergehende Erleichterung gebracht hat, auf den Wall der Bahnanlagen und läuft sich von neuem tot. Im Südosten schiebt sich von der Durlacher Allee bis gegen Bulach die hintereinander geschaltete Anlage des Verschub- und Personenbahnhofs in einer Länge von 4½ km und einer Breite von 300 m als Riegel vor, und im Südwesten ist der Erweiterung die von der Siemens-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

bis zur Honsellstraße auf etwa 2 km ausgedehnte Anlage des Westbahnhofs mit seinen Zufahrtslinien als Hindernis vorgelagert, zwischen beiden erhebt sich der Damm der teilweise hochliegenden Personenbahnlinie.

Mit der Verlegung des Personenbahnhofs ist also seinerzeit die innere Schranke und Trennungslinie gefallen, aber sie wurde an eine andere Stelle in verstärkter Gestalt hinausgetragen und schafft dort für die großanzulegende Erweiterung der Stadt ähnliche Erschwerungen, wie sie damals für die enge Verbindung der beiderseits der alten Bahn liegenden Stadtteile bestanden. Zwar ist durch Hochlegung die Möglichkeit gegeben, die Mauer der Bahnanlagen an verschiedenen Stellen zur Durchführung von Straßen zu durchbrechen — es ist dies für den Personenbahnhof im engeren Sinne auch an 4 Stellen geschehen —, aber unmittelbar am Südausgang dieser Durchbrüche stoßen die Straßen auf die tiefliegenden Güterbahnlinien und erfordern für die schienenfreien Überschreitungen neuerdings Maßnahmen, die nicht ohne weiteres als verkehrsfördernd angesehen werden können. Der tieferliegende Verschubbahnhof unmittelbar neben und hinter dem hochliegenden Personenbahnhof und die fast ostwestliche Richtung dieser Anlagen sind die wesentlichen Ursachen der Trennung der Stadt von ihrem natürlichen Erweiterungsgebiet.

Es ist vielleicht angebracht, hier rückblickend die Frage zu erheben, welche Lösung den Interessen der Stadterweiterung und der städtischen Verkehrspolitik am meisten entsprochen hätte, wenn man, von den gewonnenen Erfahrungen ausgehend, heute noch einmal in die Möglichkeit versetzt wäre, das Problem des Karlsruher Personenbahnhofs aufzuwerfen. Würde man heute für eine Hochlegung an der alten Stelle eintreten? Die technische Möglichkeit für eine solche hätte bestanden. Der seinerzeit so stark in den Vordergrund geschobene Einwand, daß dieselbe ohne Notbahnhof an anderer Stelle nicht möglich sei, traf nicht zu. Bei gleichzeitiger Verlegung des Güterbahnhofs und Werkstättenbahnhofs hätte sich für diese Höherlegung an Ort und Stelle genügend Raum finden lassen. Diese Höherlegung hätte auch den unleugbaren Vorteil gehabt, daß die Bahnhofsanlagen im Herzen der Stadt verblieben und die wirtschaftlichen Erschütterungen vermieden worden wären, die immer mit der Verlegung von Verkehrsmittel- und Zielpunkten verknüpft sind. Ein Blick auf den Stadtplan zeigt aber, daß dann, so wie damals die Frage gestellt war, die Südstadt von einem Netz von Bahnlinien, bestehend aus dem (allerdings hochgelegten) Personenbahnhof, seinen südlichen, westlichen und östlichen Ausfahrtslinien und dem Verschubbahnhof umgeben worden wäre und einer Insel, umspült vom Strom der Eisen-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

bahnlinien, geglichen hätte. Es ist selbstverständlich, daß gegen diese Lösung sich insbesondere bei den Südstädtern lebhafter Widerstand erheben mußte. Sie konnte annehmbar nur erscheinen, wenn gleichzeitig der Verschubbahnhof gefallen und wegverlegt worden wäre.

So deuten auch diese Erwägungen darauf hin, daß nicht etwa in der Tatsache der Verlegung des Personenbahnhofs an sich ein grundlegender Fehler erblickt werden darf, vielmehr darin, daß es im Jahre 1901, wie auch schon im Jahre 1892, unterlassen worden ist, unter Beachtung der inzwischen eingetretenen Umwälzungen der Verkehrspolitik die Gesamtfrage der Gestaltung der Karlsruher Eisenbahnanlagen aufzugreifen und in allen ihren Möglichkeiten zu erörtern. Vielleicht wäre man dann zu der Erkenntnis gekommen, daß die ganze Entwicklung von Stadterweiterung und Eisenbahnanlagen auf eine Trennung der Eisenbahnanlagen in eine Ost- und eine Westhälfte, und zwar in der Streichrichtung Nord-Süd hindrängt. Dann wäre vielleicht der Gedanke naheliegend gewesen, die Bahnhöfe Karlsruhe und Durlach in einem Ostbahnhof über die Durlacher Allee hinweg zusammenzufassen und auf dem Gelände zwischen Alb und Daxlander Straße nördlich dieser und südlich der Honsellstraße einen neuen Westbahnhof anzulegen und beide, West- und Ostbahnhof, durch einen Bogen hoch im Norden der Stadt miteinander zu verbinden. Wenn man diesen Gedanken für richtig hält, so erhebt sich auch heute von neuem und dringend die Frage, ob denn keine Möglichkeit besteht, die gleich einem gewaltigen Schleusentor die Stadt im Süden abschließenden Eisenbahnanlagen durch ihre Drehung um einen Ost- und Westpunkt aufzureißen (vergl. den Plan Abb. 29) und für die Stadterweiterung freie Bahn zu schaffen.

Man wird als ersten Einwand dem entgegenhalten, daß im Südosten das Wasserwerk und seine Brunnenanlagen sowie der anschließende Wald als Hindernis entgegenstehen und das Erweiterungsgebiet gerade hier für die Bebauung den Nachteil eines wenig geeigneten Baugrundes habe. Diese Bedenken sind nicht stichhaltig, denn das Wasserwerk ist nahe an der Grenze seiner Ergiebigkeit, seine Aufgabe und seine Verlegung an eine andere Stelle werden bereits erörtert und stehen nahe vor ihrer Verwirklichung. Die Durchführung solcher Pläne liegt durchaus im Bereiche der Möglichkeit. Muß es nicht das Ziel einer weitausschauenden Siedlungspolitik sein, das große Siedlungsdreieck, das durch den Südosten Karlsruhes, durch Durlach und Ettlingen gebildet wird, um ein Waldgebiet herum zusammenzuziehen und alle seine Teile organisch miteinander zu verbinden? Das ist aber nur möglich, wenn ein

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Teil der zwischengelagerten Bahnanlagen durchbrochen wird. Indes diese Notwendigkeit liegt nicht nur für den Südosten, sie liegt auch für den Südwesten vor, denn hier hindern die Anlagen des Westbahnhofes und vor allem seine östlichen Zufahrtslinien jede freie Entfaltung; hier sollte auch der Engpaß, der sich vor den drei Hauptzinken der Hafenanlagen herausgebildet hat, erweitert oder doch seine nachteilige Wirkung gemildert werden. Gelingt es, an beiden Stellen die bestehenden Hindernisse zu beseitigen, dann erscheint das angedeutete Ziel, durch das Aufstoßen jenes großen Abschlußtores die Stadterweiterung aus engen Fesseln zu befreien, in ausreichendem Maße erreicht.

Mit einer neuen Verlegung oder einem Umbau des Personenbahnhofs kann allerdings mindestens auf eine Generation hinaus nicht gerechnet werden. Luft- und Automobilverkehr werden voraussichtlich das Zeitmaß der Entwicklung des Personenverkehrs eher verlangsamen als beschleunigen. Aber selbst wenn der Eisenbahnverkehr sich über das erwartete Maß hinaus steigern sollte, wird der an Ort und Stelle noch verfügbare Erweiterungsraum der Personenbahnhofsanlage auf absehbare Zeit ausreichen und Wirtschafts- und Finanzlage werden es verbieten, zu einem Neubau zu schreiten. Aber schließlich ist für das neu zu beginnende Verbesserungswerk die Maßnahme einer Neuverlegung des Personenbahnhofs auch keine unbedingt erforderliche Voraussetzung. Eine nochmalige Verlegung hätte auch ähnliche wirtschaftliche Nachteile für den innerstädtischen Verkehr zur Folge, wie sie durch die erstmalige Verlegung bereits eingetreten sind und auch heute noch schmerzlich empfunden werden. Beim heutigen Stand der Dinge ist es wohl das Nächstliegende, sich mit dem einmal Gegebenen abzufinden und alle nur denkbaren Vorkehrungen zu treffen, um durch geeignete Verbesserung und Ergänzung des vorhandenen Straßennetzes den Personenbahnhof als wichtigsten Mittel- und Zielpunkt des örtlichen Verkehrs wirtschaftlich und verkehrstechnisch zur vollen Geltung zu bringen und ihn so eng wir nur möglich mit der gesamten städtischen Wirtschaft zu verknüpfen. Es braucht diese durch die Tatsachen gegebene Stellungnahme zur Personenbahnhoffrage jedoch keineswegs zu hindern, bei den im übrigen für die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen zu machenden Vorschlägen Rücksicht darauf zu nehmen, daß, wenn künftig einmal doch die Frage seiner nochmaligen Verlegung hervortreten sollte, es wenigstens im Bereiche der Möglichkeit liegt, eine solche verkehrstechnisch und städtebaulich einwandfrei und ungezwungen zu entwickeln.

Wie schon erwähnt, können die Vorteile des hochgelegten Personenbahnhofs für die weitere Stadtentwicklung sich deshalb kaum auswirken,

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

weil ihm der tiefliegende Verschubbahnhof unmittelbar vorgelagert ist. Sollte es wirklich nicht möglich sein, dieses Hindernis zu beseitigen? Die Eisenbahnverwaltung selbst hat diese Möglichkeit in den Kreis ihrer Erwägungen gezogen. In den Erörterungen, die nach dem Kriege über die Ausgestaltung des Westbahnhofes zwischen Eisenbahnverwaltung und Stadt gepflogen wurden, ist von der ersteren wiederholt darauf hingewiesen worden, daß gewisse Unzulänglichkeiten im Westbahnhof dadurch sich beseitigen lassen würden, daß der gleichfalls betriebstechnisch nicht einwandfreie Verschubbahnhof verlegt werde. Es ist ein Glück, daß hier ganz offenbar ein unmittelbares engeres Bahninteresse mit einer unabweislichen städtebaulichen Forderung zusammentrifft.

Der Sach- und Fachkundige wird dieses Zusammentreffen mit einiger Genugtuung verzeichnen, denn es ist für ihn schon lange eine Selbstverständlichkeit, daß städtische Interessen und Interessen der Eisenbahn sich keineswegs auszuschließen brauchen. Eisenbahnanlagen wie alle Verkehrsanlagen sind ebensowenig wie die Stadterweiterung Selbstzweck, sondern Vorbedingung und Hilfsmittel für das größere Ziel, Arbeits- und Wohnstätten zu schaffen, die den wirtschaftlichen, kulturellen und gesundheitlichen Ansprüchen für die einwandfreie Unterbringung von Menschen zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse genügen können. Darüber werden sich alle Beteiligten einig sein, daß Vorschläge, die diesen höheren Anforderungen und größeren Zusammenhängen nicht entsprechen, eine geeignete Grundlage für die Lösung von Stadterweiterungsfragen nicht abgeben können. Dabei darf man noch eines nicht vergessen: Ein Generalbebauungsplan erstreckt sich auf einen Zeitraum von mehr als einer Generation. Was im derzeitigen Augenblick vielleicht als eine Utopie erscheinen mag, wird im Laufe der Zeit möglicherweise als eine unumgängliche Notwendigkeit erkannt werden. Auf diese letzten Möglichkeiten muß die Planung eingestellt sein, wenn sie nicht an innerem Wert verlieren soll. Wer hier den Rahmen zu eng steckt, läuft Gefahr, sich durch eine spätere Generation dem Vorwurf ausgesetzt zu sehen, daß er in diesem Falle das Wort: „In der Beschränkung zeigt sich der Meister" an falscher Stelle und in falschem Sinn angewendet habe. Diese Erkenntnisse berechtigen zu einer gewissen Kühnheit der Gedankengänge, wobei aber selbstverständlich das Augenmaß für die technische Möglichkeit ihrer Verwirklichung nicht verloren gehen darf.

Richtungsweisend für die Umgestaltung der Bahnanlagen im Gebiet des Generalbebauungsplans ist das Erfordernis freier Bahn für die Erweiterung der Stadt Karlsruhe nach Süden und Südwesten, entscheidend hierbei ist die Verlegung des Verschubbahnhofes. Im engsten Zusammen-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

hang damit steht die Frage der Gestaltung des Westbahnhofs und schließlich auch diejenige der Änderung der Bahnanlagen im Osten der Stadt. Vorweg sind noch zwei Fragen von weniger entscheidender Bedeutung zu beantworten: Kann und soll der Güterbahnhof an seiner jetzigen Stelle bleiben oder muß er verlegt werden und gegebenenfalls wohin? Ist die Belassung des Werkstättenbahnhofs an seiner derzeitigen Stelle möglich, ist seine Verlegung erwünscht und notwendig? — Die Gestaltung des Generalbebauungsplans würde an sich die Beibehaltung des Werkstättenbahnhofs an seiner jetzigen Stelle ermöglichen. Zur Auflockerung der Hindernisse für die südöstliche Stadterweiterung ist aber seine baldmöglichste Verlegung anzustreben; sie kann im Anschluß an den neuen Verschubbahnhof auch unschwer durchgeführt werden. Auch der Belassung des Güterbahnhofs an seiner jetzigen Stelle stehen vorerst keine Bedenken entgegen. Allerdings werden die Zufahrtswege von und nach dem verlegten Verschubbahnhof verlängert. Dieser Nachteil, der in vielen Fällen andernorts gleichfalls in Kauf genommen werden muß, ist aber nicht erheblich. Drängen späterhin die Verhältnisse zu einer Erweiterung, für die der Platz an der gegenwärtigen Stelle nicht ausreicht, so kommt für die Neuanlage in erster Linie das Gelände des alten Verschubbahnhofs östlich der Mittelbruchstraße in Betracht.

Rein akademisch betrachtet, unabhängig von Einzelerwägungen, sind für die Verlegung des Verschubbahnhofs vier Lösungen möglich. Er kann im Nordwesten, im Nordosten, im Südosten oder im Südwesten des Stadtgebiets angelegt werden, und zwar jedesmal so, daß er in die Streichrichtung der Stadtentwicklung, d. h. in der Hauptsache in die Nordsüdrichtung zu liegen kommt. Jede andere Lage des Verschubbahnhofs bedingt auch andere Vorschläge für die Umgestaltung der übrigen Eisenbahnanlagen. Für jede der vier Möglichkeiten sind Entwürfe bearbeitet worden, die ihre Entstehung in der Hauptsache städtebaulichen Erwägungen verdanken, bei denen aber nach bestem Wissen und Können versucht worden ist, auch den eisenbahntechnischen Gesichtspunkten und Forderungen Rechnung zu tragen. Diese Entwürfe sind aufgebaut auf dem Ergebnis historischer und kritischer Untersuchungen und unter Zugrundelegung bestimmter Annahmen über die zukünftige Entwicklung der Stadt. Die einzelnen Vorschläge erheben keinen Anspruch auf besondere Ursprünglicheit. Die Gedanken, die sie verwirklichen wollen, sind zum Teil in der bisherigen Entwicklung wenigstens in Ansätzen schon vorhanden oder ergeben sich durch einfache Schlüsse und Folgerungen. Sie haben bei aller Unzulänglichkeit, die aus der Unkenntnis der Absichten und der Erfahrungen der anderen Beteiligten

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

notwendigerweise entspringt, nur das eine Ziel: vorausschauende Planung der Stadterweiterung unter Beachtung der engen, unauflöslichen Zusammenhänge, die zwischen Verkehrsanlagen, vor allem den Eisenbahnanlagen, und der eigentlichen Siedlung und Bebauung bestehen. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß nur auf dem mit diesen Entwürfen betretenen Weg, der im einzelnen nach Art und Richtung falsch sein mag, grundsätzlich sich die Möglichkeit eröffnet, zu diesem Ziele zu gelangen, das von allen Beteiligten im öffentlichen und allgemeinen Interesse erstrebt werden muß. Daß die Lösung der Aufgabe hier von der Stadt in Angriff genommen wird und nicht von der Eisenbahnverwaltung, ist teils in gewissen Zufälligkeiten, teils aber in der Tatsache begründet, daß nach Sachlage bei der Stadtverwaltung ihre Dringlichkeit weit stärker empfunden werden muß als bei der Eisenbahnverwaltung. Schließlich ist auch die ganze Art des Problems, solange der hier wiederholt als notwendig betonte gesetzgeberische und organisatorische Zwang zur unmittelbaren Zusammenarbeit fehlt, mehr darauf angelegt, von der Stadterweiterung her in Angriff genommen zu werden. Es wird dies aber nicht hindern, daß der Ausgleich der Interessen von beiden Seiten mit allen Mitteln und mit allem Entgegenkommen angestrebt werden soll.

Die Bearbeitung der für die Lage des neuen Verschubbahnhofes gegebenen vier verschiedenen Möglichkeiten ergab als die städtebaulich einwandfreiste Lage diejenige im Nordwesten der Stadt. Er ist hier in einer Länge von etwa 4,5 km und 300 m Breite gleichlaufend zur bestehenden Bahnlinie Eggenstein—Graben angeordnet und liegt zwischen den beiden wichtigen Ostwestverbindungen Bretten — Germersheim und Pforzheim—Maxau. Eisenbahnbetriebstechnisch bedeutet diese Lage des neuen Verschubbahnhofs wohl eine Bevorzugung derjenigen Güter, die von Westen kommend nach Osten weiterbefördert werden sollen. Günstig ist die gewählte Lage auch für den Betrieb des künftig sich immer weiter nach Norden entwickelnden Rheinhafens und die Bedienung des zugehörigen Industriegebiets. Der neue Verschubbahnhof eignet sich aber auch sehr wohl für Ordnung und Verteilung von Gütern aus dem linksrheinischen nördlichen Deutschland, die mit Rücksicht auf die neuen Grenzen bei Karlsruhe in das rechtsrheinische deutsche Gebiet übergeleitet werden sollen. Es ist natürlich in erster Linie Sache der Reichsbahnverwaltung, zu beurteilen, ob sie den Bedarf an Verschubgelegenheit bei Karlsruhe für Güter der Nordsüdrichtung höher einschätzt als denjenigen für den übrigen Verkehr und deshalb einer Südwestlage des neuen Verschubbahnhofes in Richtung auf Rastatt mehr in der Mitte zwischen Mannheim und Offenburg den Vorzug geben möchte. Man

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

sollte indes meinen, daß nach Bau der festen Rheinbrücke und mit fortschreitender Entwicklung des Rheinhafens die Nordwestlage bereits schon eisenbahnbetriebstechnisch in der Tat als die günstigere anzusehen sei. Für den Fall aber, daß man, eisenbahnbetriebstechnisch beurteilt, dahin kommen sollte, die Nordwestlage und die Südwestlage als ungefähr gleichwertig zu erklären, so wäre mit Rücksicht auf die ihr anhaftenden städtebaulichen Vorzüge die Entscheidung wiederum zugunsten der Nordwestlage zu fällen.

Die Zu- und Abfahrtslinien des neuen Verschubbahnhofs erhalten im Norden gute Verbindung mit den bestehenden Bahnlinien in Graben und Bruchsal. Für den Verkehr nach Osten ist eine neue unmittelbare Verbindungslinie nach Grötzingen vorgesehen; die Anschlußlinie nach Süden läuft zwischen Karlsruhe und Durlach hindurch nach Ettlingen, wo die Linie nach Durmersheim abzweigt. Nach Südwesten benützt die neue Güterlinie zunächst die Bahn Eggenstein—Karlsruhe, folgt aber dann dem Hochufer nördlich Knielingen, das hier einen neuen Bahnhof erhält, und erreicht den Rheinübergang bei Maxau. Über diese Linie erhalten auch die neuen Industriegebiete im Knielinger Feld und die dort für Industrie und Hafen vorgesehenen Bahnanlagen Anschluß nach dem Verschubbahnhof. Der heutige Westbahnhof — das ist ja eines der Hauptziele des neuen Plans — wird aufgegeben. Der bisher hier abgewickelte Güterverkehr wird in einem neuen Bahnhof Mühlburg erledigt, von dem aus auch die bestehenden Industrieanlagen am heutigen Westbahnhof bedient werden.

An der Führung der bei Karlsruhe heute schon hochgelegten Personenlinien der Nordsüdrichtung wird Wesentliches nicht geändert. Die Linie Maxau—Karlsruhe jedoch, die heute im Westen und Südwesten die Stadt auf Geländehöhe eng umschließt, teilt sich im neuen Bahnhof Knielingen in zwei Arme. Der Durchgangsverkehr in west-östlicher Richtung benützt eine neue Linie, die etwa 2½ km nördlich des Schlosses den Hardtwald durchquert und von Osten her in den Hauptbahnhof einmündet. Sehr wohl zu vertreten wäre aber hier auch eine Lösung, die zur Vermeidung der Spitzkehre auf die Einführung dieser Durchgangslinie West-Ost in den heutigen Hauptbahnhof Karlsruhe verzichtet und statt dessen von Knielingen zusammen mit der Güterlinie unmittelbar nach Grötzingen führt. Als Haltestellen für diese Züge würden für das Karlsruher Gebiet Knielingen und Grötzingen genügen, die mittels Straßenbahn vom Stadtkern aus zu erreichen wären. Für den übrigen Durchgangsverkehr von Westen nach Süden und umgekehrt, der durch die Verschiebung der politischen Grenze nach Erstellung eines festen

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Rheinübergangs wohl auch im Personenverkehr stärker zu erwarten sein wird, fällt aber der Mehrweg der Umfahrungslinie nicht ins Gewicht. Der Lokalverkehr von der Pfalz her, ebenso wie die Linie Eggenstein — Karlsruhe, die heute gemeinsam mit der Pfalzlinie von Westen her in den Hauptbahnhof eingeführt ist, soll nunmehr in dem schon erwähnten neuen Kopfbahnhof Mühlburg endigen. Er ist ebenso wie die westlich von ihm vorgesehene Sammelgruppe des Hafen- und Industriegebiets derart gelegt, daß schienenfreie Straßenkreuzungen leicht möglich sind.

Es wird so der Gedanke der Teilung der Karlsruher Bahnanlagen in eine West- und eine Ostgruppe wenigstens soweit verwirklicht, als es nach Sachlage heute noch möglich erscheint. Der im Westen entstehende neue Mühlburger Bahnhof ist allerdings nur Kopfbahnhof, er genügt aber den wichtigsten Anforderungen, die der Westen der Stadt an die Eisenbahn zu stellen hat, dem An- und Abtransport der Arbeiter und Angestellten aus Westen und Norden, sodann aber insbesondere dem Güterverkehr des Hafens und der anschließenden Industriegebiete in ausgezeichneter Weise. Im Osten zwischen Karlsruhe und Durlach werden sämtliche von Westen, Norden und Osten kommenden Personen- und Güterlinien nördlich der Durlacher Allee zusammengeführt. Die Personenlinien vereinigen sich dort (unter Aufhebung des bestehenden Durlacher Bahnhofes!) zu einem gemeinsamen Bahnhof Durlach-Karlsruhe Ost. Die Personenlinien streben von da weiter dem Karlsruher Hauptbahnhof zu, die Güterlinien werden in einen Bahnkörper zusammengefaßt und nach Süden weitergeleitet. Diese neue, am Westrand der Durlacher Erweiterungsgebiete entlang ziehende Güterbahn könnte in späterer Zeit einmal (für den Fall, daß sich das Bedürfnis dazu herausstellen sollte) große Bedeutung erlangen als Leitlinie für einen neuen Gemeinschaftsbahnhof des Siedlungsdreiecks Karlsruhe — Durlach — Ettlingen, für den im dortigen Waldgelände unbegrenzte Ausdehnungsmöglichkeiten bestehen.

Dem nun schon mehrfach erwähnten Ideal werden damit auch im Osten wenigstens die Wege geebnet, ob es je voll verwirklicht werden wird, kann niemand wissen. Vorerst wird man sich damit zufrieden geben dürfen, daß durch die vorgeschlagene Lage des neuen Verschubbahnhofs im Norden und durch die daraus folgenden übrigen Änderungen in den Bahnanlagen der im Westen und Südwesten liegende Teil des heutigen, den Stadtkörper einschnürenden Eisenbahngürtels aufgerissen und damit das wichtigste Erweiterungsgebiet mit dem Stadtkern in ungehinderten Zusammenhang gebracht werden kann, daß ferner im Südosten durch die Entfernung des Verschubbahnhofs wenigstens eine

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Auflockerung der Hindernisse erreicht ist, die sich dort der Siedlung in den Weg stellen, und daß schließlich im Osten durch die Zusammenfassung der dort verlaufenden Bahnlinien im neuen Bahnhof Durlach — Karlsruhe Ost breite Geländestreifen für die Siedlung frei werden, namentlich aber der weiteren Entwicklung des ganzen Ostens der seit langem fehlende Ziel- und Richtpunkt gegeben wird.

Dem Umfang nach rechnen die geplanten Verkehrsanlagen mit außerordentlich weitgehenden Anforderungen. Es kann aber für die Berücksichtigung der letzten hier zu erwartenden Möglichkeiten der Rahmen nicht weit genug gespannt werden. Würde die Verwirklichung dieser Anforderungen heute nicht wenigstens vorbereitet, so könnten sie später nur unter nicht mehr erschwinglichen Kosten und unter Eingriffen in die bestehende Bebauung erfüllt werden, lägen dann also nahezu außerhalb des Bereichs der Wirklichkeit. Dies wird man sich vor Augen halten müssen, wenn man Änderungsvorschlägen bestehender Anlagen, die zweifellos zunächst überraschend wirken müssen, eine gerechte Beurteilung zuteil werden lassen will.

* * *

Die vorstehend bewußt geübte Großzügigkeit in den vorausschauenden Maßnahmen für die Eisenbahnentwicklung muß man als notwendig und berechtigt anerkennen, selbst wenn man sich der umstürzenden Wirkung des neuzeitlichen, auf der Luftschiffahrt, namentlich aber dem Kraftwagen fußenden Verkehrs in vollem Umfang bewußt ist. So groß auch die Bedeutung der beiden neuen Transportarten eingeschätzt werden muß, so sehr muß man sich doch aber auch vor einer Überschätzung ihrer Wirkung auf die Entwicklungsfähigkeit der Eisenbahnen hüten. Die Luftschiffahrt wird niemals Massen bewältigen und der Eisenbahn kaum mehr als den Luxusverkehr abnehmen können. Auch dem Wettbewerb durch den Kraftwagen sind, wie schon früher festgestellt, in Entfernung und Massen ganz bestimmte Grenzen gesetzt. Das wirtschaftliche Interesse der Bahn am Luxusschnellverkehr wie auch am Nahverkehr ist aber nicht sehr groß. Sie wird, im Falle sie diese Transportarten an andere Verkehrsmittel abgeben kann, in Ausstattung und Betrieb ihrer eigenen Anlagen zu wesentlichen Vereinfachungen und Ersparnissen kommen können. Luft- und Kraftwagenverkehr werden vielleicht die Entwicklung der Eisenbahnen etwas verlangsamen, sie werden ihre Richtung beeinflussen, keinesfalls aber einen Stillstand in der Entwicklung oder gar eine wirtschaftliche Schädigung des Betriebs der vorhandenen Anlagen zur Folge haben.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Gewiß ist aber auch, daß der Kraftwagenverkehr, wenn vielleicht nicht in den nächsten Jahren, so doch innerhalb des Zeitraums, den der Generalbebauungsplan umspannt, also in den kommenden 4—5 Jahrzehnten einen derartigen Umfang annehmen wird, daß eine Vernachlässigung des Kraftwagenproblems bei Planung der künftigen Stadt schwere, kaum wieder gutzumachende Fehler im Gefolge haben müßte. Es ist dabei notwendig, Anschauungen über den Binnenverkehr, die früher ihre Berechtigung hatten, über Bord zu werfen. Kein Dorf, keine Stadt kann heute noch ein Interesse daran haben, den Durchgangsverkehr, der heute schon auf den Straßen fast ausschließlich durch Kraftwagen bewältigt wird, durch ihr Weichbild hindurchzuführen. Die Gegenwart stellt hier andere Anforderungen als die vergangenen Zeiten, als noch das Reisefuhrwerk, durch tierische Kraft gezogen, von Dorf zu Dorf, von Stadt zu Stadt sich bewegte, überall haltmachte, Verkehr brachte und das wirtschaftliche Leben hob. Strecken, zu denen das Fuhrwerk Tage benötigt, bewältigt der Kraftwagen heute ohne Aufenthalt in Stunden und bringt den durchfahrenen Orten ohne jeden Nutzen nur Belästigungen und Gefahren. Aber auch für den Kraftwagen selbst bedeuten die zahlreichen, in unserem stark besiedelten Land an den alten Durchgangsstraßen aneinander gereihten Siedlungen nur Gefahrenpunkte, die ihn zwingen, die Geschwindigkeit, die Grundlage seiner Wirtschaftlichkeit, zu ermäßigen und unwillkommene Zeitverluste in Kauf zu nehmen. Es muß also mit allen Mitteln angestrebt werden, den durchgehenden Kraftwagenverkehr um das bebaute Gebiet herumzuführen, ihm besonders angelegte Straßen vorzubehalten, deren Führung, Querschnitt, Unterbau und Decke der Eigenart und den Anforderungen dieses Verkehrs entsprechen. Man gibt diesen Wegen heute schon die Bezeichnung „Bahnstraßen“ und will damit ausdrücken, daß auf sie in gewissem Sinne die Grundsätze für die Anlage der Bahnlinien anzuwenden sind. Es ergibt sich also der bemerkenswerte Fall, daß die zunächst nicht auf die zwangsläufige Bewegung angewiesenen Verkehrsmittel durch die Vermehrung ihrer Zahl und die Steigerung ihrer Geschwindigkeit für die restlose Entfaltung ihrer Vorzüge auf selbständige, vom übrigen Verkehr getrennte Linien verwiesen werden müssen, ein Vorgehen, wie es aus teilweise ähnlichen Gründen für die Eisenbahn erforderlich ist, allerdings mit dem einen erheblichen Unterschied, daß der Vorteil des nicht an das Gleis gebundenen Verkehrsmittels innerhalb der Bahnstrecke weit besser ausgenützt, die Bahn selbst freier gestaltet und (theoretisch) an jeder Stelle verlassen und betreten werden kann.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Bei der Anlage dieser Straßen müssen im allgemeinen folgende Forderungen erfüllt sein: Möglichst gradlinige Führung, große Krümmungshalbmesser, mäßige Steigungen, Freiheit vom Anbau, keine Kreuzung mit anderen Verkehrslinien in gleicher Höhe, Einmündungen nur in der vorgeschriebenen Verkehrsrichtung ohne Überschneidung der Gegenrichtung, nötigenfalls Trennung zwischen schnellerem (Personen-) und langsamerem (Lastgüter-) Verkehr innerhalb der Fahrbahn. Die Ausgestaltung von Unterbau und Fahrbahndecke muß die Entwicklung größtmöglicher Geschwindigkeiten ohne erhebliche Staubbildung bei guter Oberflächenentwässerung, geringen Instandhaltungskosten und großer Lebensdauer der Wagen und der Fahrbahnen gestatten.

Diese Schnellstraßen sind als Überlandstraßen anzusprechen, die im begrenzten Generalbebauungsplan als deren Teilstrecken erscheinen. Ihre Planung muß deshalb im engen Zusammenhang stehen mit den Anforderungen des Überlandverkehrs, ihnen muß beim Durchgang durch das Gebiet des Generalbebauungsplans Rechnung getragen sein. Es ist natürlich nicht möglich und wohl auch nicht notwendig, Karlsruhe strahlenförmig nach allen wichtigen Verkehrspunkten des südwestdeutschen Wirtschaftsgebiets durch Autoschnellstraßen zu verbinden. Es wird wohl für das praktische Bedürfnis ausreichen, bei Planung und Anlage der neuen Straßen auf der Grundlage der alten Landstraßen aufzubauen. Die neuen Schnellverkehrsstraßen sollen den alten Landstraßen den Überlandverkehr abnehmen, sollen sie von dem neuzeitlichen Verkehr, dem sie weder in ihrer Führung noch in ihrer Bauart gewachsen sind, entlasten. An sich wären also im Gebiet von Karlsruhe zwei Nordsüdstraßen am Gebirgsfuß und entlang dem Hochufer des Rheins und eine Ostweststraße Pforzheim — Durlach — Maxau erforderlich, alle aber möglichst so geführt, daß sie die geschlossene, bebaute Stadt nicht berühren.

Als einzige Möglichkeiten zur Erfüllung dieser Forderung bieten sich für die Nordsüdstraßen die allerdings recht schmalen Lücken im Osten und Westen des Stadtkerns, deren Schließung durch die fortschreitende Besiedlung aber in nächste Nähe gerückt ist. Im Westen sind diese Lücken zwischen Stadt und Hafen bereits durch die Industrie- und Wohnsiedlung im Oberfeld derart verengt, daß eine eigentliche, allen Anforderungen genügende Bahnstraße kaum mehr oder doch nur unter unverhältnismäßig hohen Kosten durchgeführt werden kann. Es wird also nötig sein, hier die eine oder andere Forderung fallen zu lassen, von einer eigentlichen Schnellstraße abzusehen und den Durchgangsverkehr wenigstens streckenweise über Stadtstraßen zu führen, deren Anlage für

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

die starke Beanspruchung besonders auszubauen wäre. Die Lücke im Osten der Stadt dagegen gestattet noch ohne besondere Schwierigkeiten die Durchführung einer eigentlichen Bahnstraße. Diese legt sich zwischen Bruchsal und Durlach neben die Bahnlinie Karlsruhe — Heidelberg, führt sodann westlich an Durlach-Aue und Wolfartsweier vorbei bis gegen Ettlingen, muß dort, um diese Stadt zu umgehen, stark nach Westen abgebogen, kann aber dann in gestreckter Linie östlich an Rastatt vorbei nach Süden fortgeführt werden. Bei Durlach kreuzt diese Nordsüdstraße die zweite die Stadt berührende Autobahn, die Westostlinie, die vom Rheinübergang bei Maxau nördlich an Knielingen vorbei neben der neuen Eisenbahn durch den Hardtwald nach der Talmündung der Pfinz führt, hier aber nicht wie die Landstraße und die Eisenbahn dem Tal folgen kann, da die enge und dichte Besiedlung jede Entwicklung verhindert, sondern in ihrem weiteren Laufe nach Pforzheim und Bretten auf die Höhe nördlich des Pfinztales verlegt werden muß.

Soweit irgend möglich, sind die kleinsten Krümmungshalbmesser zu 300 m, die größten Steigungen zu 5% gewählt. Die Straßenbreite ist zunächst zu 13m angenommen (je zwei nebeneinanderliegende Fahrbahnen gleicher Richtung!), wovon beiderseitig je 0,50 m auf Bankette entfallen. Die Einzelausbildung des Straßenkörpers, der Anlage von Kreuzungen und Einmündungen anderer Verkehrswege müssen weiteren Untersuchungen vorbehalten werden. Hier handelt es sich einstweilen nur darum, etwa den Platzbedarf dieser Anlagen festzustellen, um die erforderlichen Flächen im Erweiterungsplan aussparen und vor Zugriffen durch anderweitige Verwendung sichern zu können.

Die beiden Schnellstraßen berühren kaum das heutige Gebiet der Stadt, sondern umgehen in erheblicher Entfernung den Kern ihres Wirtschaftslebens. Sie bedürfen aber, um ihrer Aufgabe als Hauptvermittler des Überlandverkehrs genügen zu können, guter Verbindungen mit den Hauptverkehrspunkten des gesamten Karlsruher Wirtschaftsgebietes. Die vorhandenen Austallstraßen, die bisher dem Verkehr des engeren Wirtschaftsgebietes Karlsruhe, seiner Außenbezirke und der Nachbarorte gedient und ihn den Überlandstraßen zugeleitet haben, müssen auch diese neue Aufgabe übernehmen, sind dazu auszubauen und, soweit erforderlich, durch Neuanlagen zu ergänzen. Als Grundsatz muß dabei gelten, einmal eine zu starke Häufung dieser Hauptstraßen zu vermeiden, um nicht die Aufteilung des Siedlungslandes und die Bebauung ungünstig zu beeinflussen; wenn irgend möglich aber auch, neuen Verkehr nicht über Punkte zu führen, die — namentlich im Stadtkern — heute schon überlastet sind. Es wird daher vor allem auch sorgfältiger Prüfung

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

und eingehender Erwägungen bedürfen, welche der Ausfallstraßen mit den Schnellstraßen Verbindung erhalten, also den Verkehr zwischen diesen und den Siedlungsgebieten in Karlsruhe und Umgebung vermitteln sollen. Äußerste Beschränkung ist hier geboten. Der Verkehrslinienplan deutet diese Verbindungspunkte der Schnellstraße an und gibt gleichzeitig eine Übersicht über das ganze Netz der Hauptverkehrsstraßen (vergl. auch die Abbildungen 30 und 31 über die Anordnung der Kreuzung der zwei Autostraßen bei Durlach und der Kreuzung der Nordsüdstraße mit 4 Hauptverkehrsstraßen bei Wolfartsweier). Vor allem wird die früher erwähnte, durch den Stadtkern führende Nordsüd-Diagonale eine Verbindung mit den beiden Schnellstraßen nicht erhalten dürfen. Sie ist ersetzt durch eine neue Straße, die den Bahnkörper der alten Linie Mühlburger Tor—Eggenstein benützt und über die Brauerstraße westlich an Beiertheim-Bulach vorbei gegen Scheibenhardt zieht, wo sie sich in zwei Arme teilt, von denen der südöstliche zwischen Rüppurr und Ettlingen die Nordsüdschnellstraße erreicht. Im übrigen werden je etwa 3 Verbindungen der beiden an Karlsruhe vorbeiführenden Schnellstraßen so vorzusehen sein, daß aus jeder Richtung die Kraftwagen gute Zugänge zu den hauptsächlichsten Verkehrspunkten des Wirtschaftsgebietes Karlsruhe und Umgebung erhalten. Dazwischen vermitteln auch andere Ausfallstraßen den Verkehr aller Art zwischen der Stadt und den umliegenden Verkehrspunkten. Der Durchgangsverkehr wird den Umweg über die Schnellstraßen nicht scheuen dürfen, er wird den Mehrweg gerne in Kauf nehmen, da er bei der auf der Autobahn möglichen größeren Geschwindigkeit trotz des Umwegs Zeit gewinnen wird.

Die örtliche Lage der Stadt Karlsruhe und die Verteilung der umliegenden Ortschaften bringt es mit sich, daß die Ausfallstraßen nach Norden auf zwei durch den Hardtwald getrennte Hauptrichtungen beschränkt werden können, deren eine die Dorfkette am Hochgestade, die andere die Ortschaften am Ostrand des Hardtwaldes verbindet, während der Verkehr nach den am Fuß des Hügellandes aneinander gereihten Dörfern auf die alte Landstraße angewiesen bleibt, die jedoch eine neue, die engen Straßen Durlachs umgehende Verbindung mit der Durlacher Allee erhalten soll. Nach Süden zu dagegen vermittelt eine Schar wichtiger Straßenzüge, die gleichmäßig auf den ganzen Südrand der Stadt verteilt sind, den Verkehr mit der näheren und weiteren Umgebung. Nach Westen endigen mehrere hier in ihrem Charakter als Ausfallstraßen etwas verwischte Linien im dortigen Industriegebiet; im Nordwesten sammeln sich eine Anzahl Straßen im gemeinsamen Zugang zur Rheinbrücke bei Maxau. Im Osten findet diese Knotenbildung ihr Gegenstück

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

am Eingang zum Tal der Pfinz, das den Landverkehr nach Württemberg und weiter vermittelt. Zum Teil bilden die Straßen klar sich heraushebende Linienzüge, verlieren aber im bebauten Gebiet ihren Charakter als ausgesprochene Verkehrszüge, teilen sich und gehen im System der Stadtstraßen auf.

XXX Die Grundlinie des Innenverkehrs in Karlsruhe bildet nach wie vor die Kaiserstraße mit ihren Verlängerungen nach Osten und Westen, die gleichzeitig Ausfallstraßen 1. Ordnung darstellen. Die Entlastung dieses Straßenzugs muß eine der ersten Aufgaben des neuen Bebauungs- und Verkehrslinienplans sein. Dieser sieht denn auch mehrere Ost-West-Linien vor, die den Verkehr von der Kaiserstraße ablenken und Querverbindungen der strahlenförmig aus der Stadt hinausziehenden Ausfallstraßen herstellen. Es entstehen so mehrere „Ringstraßen", die zunächst der Kaiserstraße mehr als deren Parallel- und Entlastungsstraßen wirken, während südlich der Alb bezw. südlich der Bahnanlagen in den Linien Durlach—Rüppurr—Daxlanden bezw. Durlach—Ettlingen—Durmersheim mehr ihr Charakter als Rand- und Querverbindungen hervortritt, die im Norden in den beiden Linien Durlach—Knielingen und Durlach—Eggenstein—Durlach sich fortsetzen. Dazwischen finden sich Übergänge, Diagonalstraßen, denen die Aufgabe zufällt, zwischen wichtigen Verkehrspunkten und Siedlungsgebieten die kürzeste Verbindung herzustellen.

Dieses organisch aus dem Bestehenden heraus sich entwickelnde Straßennetz bildet die Grundlage zu einer möglichst einwandfreien Lösung der Verkehrsaufgabe im engeren Sinne und zur Aufteilung des Geländes für die eigentlichen Siedlungszwecke.

* * *

Wie schon früher erwähnt, wird die Entwicklung des Kraftwagens für den örtlichen Verkehr nur im Notfalle, dann nämlich, wenn die Überfüllung der Straßen die Aufnahme verschieden gearteter und geführter Fahrzeuge nicht mehr zuläßt, dazu führen dürfen, Lokal- und Straßenbahnen durch Autobusse zu ersetzen. Im übrigen behalten Lokal- und Straßenbahnen die Aufgabe, das weitmaschige Netz der Eisenbahnlinien des Wirtschaftsgebietes der Stadt mit der weiteren Umgebung zu verbinden und durch ein System von Verkehrslinien, das dem lokalen Bedürfnis Karlsruhes und der mit ihm in näherer Beziehung stehenden Nachbargemeinden entspricht, zu ergänzen. Sie haben die weitere Aufgabe, die Brennpunkte des wirtschaftlichen Lebens innerhalb des Stadtgebietes unter sich und mit den Wohnstätten der dort beschäftigten

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Menschen in möglichst guten Zusammenhang zu bringen. Natürlich ist eine scharfe Trennung der beiden Aufgabenkreise weder möglich noch auch geboten, vielfach finden sich räumliche und zeitliche Übergänge sowohl im Ausbau wie in der Art der Verkehrsleistung.

Bei den Lokalbahnen innerhalb des Karlsruher Stadtgebiets handelt es sich in der Hauptsache um den Verkehr für die Versorgung der Stadt mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen aus der Umgebung und in Wechselwirkung damit um die Versorgung der Vororte weithin mit gewerblichen Erzeugnissen, wie sie der Geschäftsmittelpunkt Karlsruhe bietet. Nicht zuletzt jedoch dienen sie dem Berufsverkehr, der An- und Abbeförderung der in den Handels- und Industriebetrieben aller Art beschäftigten Arbeiter und Beamten. Hier laufen die Aufgaben der Vorortsbahnen z. T. mit denen der Eisenbahnen parallel, beide ergänzen sich gegenseitig, werden aber auch vielfach in der Wirtschaftlichkeit ihres Betriebes beeinträchtigt. Es wird daher sorgfältig zu prüfen sein, inwieweit für die Zukunft der Ausbau des vorhandenen Kleinbahnnetzes zu empfehlen ist, wie weit Vorortbahnen an das städt. Straßenbahnnetz anzugliedern und wie etwaige neue Linien zu führen sind. Drei Fragen stehen im Vordergrund: das Schicksal der Bahn Spöck—Durmersheim, die Entwicklung der Albtalbahn und die Verbindung der sogenannten Hardtorte nördlich von Hochstetten.

Die früher bestehende Durchführung der Lokalbahnzüge Spöck—Durmersheim durch das Innere der Stadt muß endgültig aufgegeben werden. Der Notbehelf des Dreischienensystems entspricht auf die Dauer keinesfalls der Entwicklung eines großstädtischen Straßenbahnverkehrs. Der Lokalbahnhof hat an seiner derzeitigen Stelle mit der Verlegung des Personenbahnhofs seine Bedeutung verloren und stört die allgemeine städtebauliche Entwicklung. Der nördliche Zweig der Bahn ist seit einigen Jahren stillgelegt, weil der zur Zeit der Inflation durch die Führung der Bahn räumlich gegebene Wettbewerb mit der Eisenbahn zu ihren Ungunsten entschieden war. Nur der südliche Ast wird heute noch betrieben und hat in Verbindung mit Daxlanden und Grünwinkel einige Bedeutung. Aber auch hier drängt die Entwicklung zur Aufgabe des schmalspurigen Betriebs nördlich von Grünwinkel. Die Anlage eines neuen Lokalbahnhofes südlich der Pfalzstraße ist bereits in Aussicht genommen; südlich Grünwinkel entspricht noch auf absehbare Zeit der Lokalbahnbetrieb den Verkehrsbedürfnissen am meisten. Nach Umlauf von vielleicht drei Jahrzehnten, wenn einmal die Besiedelung entlang der Straße Karlsruhe—Rastatt sich stärker entwickelt hat, wird aber auch hier zum Straßenbahnbetrieb übergegangen werden können. Ganz

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

ähnliche Entwicklungen werden sich für den Nordteil der Bahn ergeben, auch sie wird als Straßenbahn schrittweise mit der zunehmenden Besiedelung des Geländestreifens zwischen Karlsruhe — Durlach und Bruchsal fortgeführt werden und ihren natürlichen Abschluß in Bruchsal finden.

Auf eine grundlegende Änderung weist auch die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse der Albtalbahn hin. Diese Bahn vermag auf die Dauer in ihrer bisherigen Gestalt zwei grundsätzlich sich widerstreitende Verkehrszwecke nicht mehr zu erfüllen. Ursprünglich in der Hauptsache für den Fernverkehr nach dem Albtal bestimmt, hat sie infolge der heutigen Entwicklung des Vororts Rüppurr immer größere Bedeutung für den Orts- und Nahverkehr gewonnen. Durch die mit der Umgestaltung des Personenbahnhofs verbundene Herauslegung ihres Bahnhofs aus der Stadt und die Unmöglichkeit eines unmittelbaren Übergangs von der Albtalbahn auf die Straßenbahn, der durch die verschiedene Spurweite verhindert wird, sind diese Schwierigkeiten einer raschen Bewältigung des Lokalverkehrs mittels der Albtalbahn noch stärker in die Erscheinung getreten. Die ganze Entwicklung führt folgerichtig zu dem Vorschlag, die dem Fernverkehr dienende Albtalbahn in Ettlingen enden zu lassen und Ettlingen über Rüppurr durch eine zweigleisige Straßenbahn mit Karlsruhe zu verbinden. Der Ausflugspersonenverkehr nach dem Albtal wird sich ohne Schwierigkeiten auch bei dieser Regelung erledigen lassen. Nimmt man an, daß zu den Zeiten des Stoßverkehrs ein dreiteiliger Wagenzug der Straßenbahn alle fünf Minuten verkehrt, so können innerhalb einer Stunde 12 × 120 = rund 1440 Fahrgäste von und nach dem Albtalbahnhof Ettlingen befördert werden. Da heute schon die überwiegende Mehrzahl aller Albtalbahnfahrgäste zunächst die Straßenbahn benützt, bedeutet die weitere Strecke Straßenbahn keine Benachteiligung. Der Güterverkehr auf der Albtalbahn ist nicht erheblich. Bei der verhältnismäßig kurzen Entfernung kann er sehr wohl durch Lastfahrzeuge bewältigt werden; im übrigen bleibt die Möglichkeit, für das Land hinter Busenbach den Anschluß an die Hauptbahn bei Wilferdingen zu suchen. Auf alle Fälle ist die vorgeschlagene Lösung die organische Weiterentwicklung dieser Verkehrseinrichtung.

Das Verkehrsbedürfnis für die Hardtorte nördlich von Hochstetten läßt sich am besten wohl durch den Bau einer normalspurigen Eisenbahn befriedigen, die vom neuen Personenbahnhof Mühlburg über Linkenheim, Hochstetten, Liedolsheim, Rußheim führt und, über Rheinsheim — Philippsburg fortgesetzt, bei Waghäusel oder Hockenheim die Rheintalbahn erreicht oder auch mit Germersheim verbunden werden könnte.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Der weitere Ausbau des Ortsstraßenbahnnetzes hat das Ziel, die Vororte auf möglichst kurzem Wege mit dem Stadtinnern zu verbinden, dem Industriegebiet die erforderliche Arbeiterzahl aus den entfernteren Siedlungen zuzuführen und die Erholungsgebiete bequem und schnell zu erreichen. Außerdem ist im Stadtinnern mit fortschreitender Bebauung das Netz zu verdichten, die Brennpunkte des binnenstädtischen Verkehrs, also vor allem die Bahnhöfe, sind dabei besonders zu berücksichtigen.

* * *

Wenn eingangs dieses Abschnittes und schon früher die Feststellung gemacht werden mußte, daß die Karlsruher Eisenbahnanlagen in ihrer heutigen Gestaltung sich keinesfalls organisch in den Stadtkörper einfügen und der baulichen Entwicklung Hindernisse bereiten, so kann im Gegensatz dazu von derjenigen Einrichtung im Karlsruher Wirtschaftsgebiet, die hinsichtlich ihrer Verkehrsbedeutung den Eisenbahnen vergleichbar ist, nämlich vom Rheinhafen gesagt werden, daß seine Lage zur Stadt wenigstens nicht ungünstig ist, daß jedenfalls seine Weiterentwicklung unschwer den neuen technischen Anschauungen und der geänderten Wirtschaftslage angepaßt werden kann. Die geänderte Wirtschaftslage erfordert heute allerdings eine besonders sorgfältige technische Behandlung der Entwicklungsmöglichkeiten des Karlsruher Rheinhafens, die z. Zt. vor einem gewissen Wendepunkt stehen.

Nach der zwischen der Stadt Karlsruhe und dem badischen Staat im Jahre 1896 abgeschlossenen grundlegenden „Vereinbarung" soll der Hafen „vornehmlich zum Umschlag der Güter ...., aber auch dazu dienen, daß sich im Hafengebiet oder in dessen Nähe industrielle Anlagen ansiedeln können, für welche nach der Art ihres Betriebes die nahe Lage bei der Eisenbahn und der Wasserstraße von besonderer Bedeutung ist". Es sind denn auch heute am Karlsruher Hafen Industrieanlagen aller Art vorhanden, die in normalen Zeiten zusammen etwa 300 Beamte und 2000 Arbeiter beschäftigen. Immerhin beruhte aber, wie aus dem Schaubild Abb. 28 hervorgeht, seine hauptsächlichste Bedeutung vor dem Krieg auf dem Güterumschlag. Manche Erwägungen auf Grund der heutigen Wirtschaftsverhältnisse sprechen nun aber dafür, die Umstellung des Handelshafens in einen Industriehafen tatkräftiger als je zu betreiben. Wenn es gelingt, weitere, möglichst Rohstoffe verbrauchende Industriebetriebe dort anzusiedeln, so wird dadurch die Grundlage für die Entwicklung des Karlsruher Rheinhafens erheblich gefestigt und verbreitert werden. Die Verwirklichung dieses Gedankens setzt gewisse Änderungen für die Planung des weiteren Hafenausbaues voraus, nicht nur bezüglich des

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Hafenplanums und der Lage und Größe der Hafenbecken, sondern auch bezüglich der Bahnanlagen, die den Hafen mit dem Reichsbahnnetz verbinden.

Die heutige Anlage besteht aus 4 ausgebauten, durch einen offenen Stichkanal mit dem Rhein verbundenen Becken, deren Umschlagsufer in Zeiten normalen Geschäftsganges vollständig besetzt sind. Eine eingleisige Bahn verbindet die Hafenanlagen mit dem etwa 1100 m entfernten Westbahnhof. Der Bau eines 5. Beckens auf der Südseite des Stichkanals ist in Angriff genommen, vorläufig aber eingestellt. Auch eine zweite Hafenbahn nach diesem neuen Becken ist so vorbereitet, daß sie ohne technische Schwierigkeiten rasch vollendet werden kann. Schon die Planung des 4. Hafenbeckens gab Anlaß zu Erörterungen darüber, ob es auf der Nord- oder Südseite des Stichkanals angelegt werden solle. Für die endgültige Wahl des Südufers waren weniger Gründe technischer Art maßgebend als solche der Gemeindepolitik. Dem nunmehr vorzuschlagenden weiteren Ausbau des Hafens liegt der Gedanke zugrunde, die Südseite des Stichkanals weiterhin dem Umschlagsverkehr vorzubehalten, dagegen auf der Nordseite neue Hafenbecken als Industriehafen so anzulegen, daß die Betriebe möglichst günstige Ansiedelungsbedingungen vorfinden. Für noch weiteren Bedarf ist nördlich Knielingen in der Alb- und Rheinniederung ein zweiter großer Industriehafen vorgesehen, der wenn nötig in späteren Zeiten mit dem ersten verbunden werden kann.

Es mag auch hier darauf hingewiesen sein, daß natürlich dieser Generalplan des Hafens nicht dazu bestimmt ist, nun Stück für Stück unverändert ausgeführt zu werden. Die seit Jahren anhaltende wirtschaftliche Krise zeigt ja zur Genüge, wie labil die Verkehrsentwicklung gelagert ist, wie sehr gerade hier jede Vorausberechnung und Schätzung Täuschungen unterliegen kann. Zudem sind auch niemals die Fortschritte der Technik vorauszusehen, die gegebenenfalls einen umwälzenden Einfluß auch auf die Gestaltung des Hafens ausüben können. Es soll also die vorgeschlagene Erweiterung der Hafenanlagen nur die Möglichkeiten andeuten und die ungefähre Richtung festlegen, in der nach heutigem Ermessen die künftige Entwicklung verlaufen kann.

Der erforderliche Mehrbedarf an Gelände zwischen den Hafenbecken für große hier anzusiedelnde Industriebetriebe, die zwar viel Gelände, aber eine verhältnismäßig geringe Wasserfront benötigen, kann dadurch gewonnen werden, daß die Auffüllung niedriger gehalten wird als im bestehenden Hafengebiet, so nieder, als es der Grundwasserstand erlaubt, und daß der Hochwasserschutz durch eine Schleuse zwischen Stichkanal

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

und Industriehafen sichergestellt wird. Grundwasserhöhe und Entwässerungsmöglichkeit bedingen ein Hafenplanum etwa auf Höhe 105,50 + N.N. entsprechend 6,90 m Pegel Maxau, gestatten also eine um 1,70 m tiefere Lage als im bestehenden Hafenteil. Die das Hochwasser abschließende Schleuse muß nur an durchschnittlich 8—10 Tagen im Jahr geschlossen sein, um den Wasserstand immer unter 6,0 m Pegel Maxau, also 90 cm unter Hafenplanum zu halten. Darnach erscheint dieser Vorschlag — genaue Prüfung vorbehalten — wohl vertretbar und wirtschaftlich überaus vorteilhaft, zumal der Verkehr im Industriehafen nie den Umfang annehmen wird wie im Umschlagshafen. In dem weiter vorgesehenen zweiten Industriehafen, dem „Nordhafen", kann das Gelände entsprechend dem Gefälle des Rheins bis zur Albmündung durch 1,0 bis 1,5 m Auffüllung etwa auf 105,00 + N.N. hochwasserfrei gelegt und darnach durch einen Verbindungskanal ohne weiteres mit dem neuen „Westhafen" in Zusammenhang gebracht werden.

Die wirtschaftlichen Vorteile des neuen Industriehafens sind so erheblich, daß der weitere Ausbau des Hafens nach Fertigstellung des 5. Beckens zweckmäßigerweise zunächst nur auf der Nordseite des Stichkanals fortgesetzt wird. Hieraus folgen aber auch sofort Änderungen und Verschiebungen in den dem Hafen dienenden Bahnanlagen. Die bereits vorbereitete zweite Hafenbahn, die nicht nur das 5. Becken, sondern auch das auf der Südseite des Stichkanals vorgesehene 6. und 7. Becken bedienen und zu diesem Zweck zu einer Sammelgruppe sich erweitern sollte, kommt in Wegfall. Statt ihrer wird die heute bestehende Hafenbahn auch die Versorgung des 5. Beckens übernehmen und dafür von der Bedienung etwa des Mittel- und Nordbeckens entlastet werden, die ebenso wie der neue Industriehafen durch eine besondere Bahn mit der neuen Sammelgruppe im Knielinger Feld und über diese mit dem neuen Verschubbahnhof unmittelbar verbunden werden. Ganz ähnlich gestaltet sich der Anschluß des großen Nordhafens.

Zwischen beiden Hafengebieten breiten sich auf dem Hochgestade neue Industrieflächen, die allen Bedingungen, die für die industrielle Ansiedlung gestellt werden können, aufs beste entsprechen, die aber auch die Möglichkeit geben, die aus verkehrstechnischen und städtebaulichen Gründen erwünschte Zusammenfassung der Industrie da zu erzielen, wo geeignete Siedlungsmöglichkeiten für die Unterbringung der Arbeiter und Angestellten vorhanden sind oder leicht geschaffen werden können.

* * *

Die neue Zeit bringt es mit sich, daß bei Aufstellung eines Verkehrslinienplans es nicht mehr genügt, an Eisenbahnen, Straßen und Schiff-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

fahrtseinrichtungen zu denken, man muß heute auch den Luftverkehr mit in den Kreis der Betrachtungen einbeziehen und sich fragen, welcher Raum heute und künftig für ihn wird freigehalten werden müssen. Man darf dabei wohl unterscheiden zwischen dem Sportflugwesen, dem im allgemeinen nur rein örtliche Bedeutung zukommt, und dem eigentlichen Luftverkehr, der berufen ist, Länder und Weltteile miteinander zu verbinden.

Das rein örtliche Flugwesen wird voraussichtlich in späterer Zeit auch in einer Stadt von der Größe Karlsruhes Raum für sich beanspruchen, sodaß auf alle Fälle dafür das Nötige vorgesehen werden muß, auch wenn der Anfang dazu heute noch nicht besteht. Daß Karlsruhe aber am Luftverkehr im weiteren Sinne, dem Luftweltverkehr, beteiligt sein wird, zeigt der bereits recht beachtenswerte Anfang, der dank einer energischen Politik auf diesem Gebiet bereits auch in Karlsruhe hat gemacht werden können. Karlsruhe ist heute schon in den Überlandverkehr der deutschen Lufthansa sowohl in der Nordsüdrichtung als auch nach Osten eingebunden. Es wird vermutlich dahin kommen, daß in beiden Richtungen Karlsruhe auch künftig seinen Platz nicht nur behaupten, sondern noch erheblich festigen und verbessern wird. Die Lage Karlsruhes auf der historischen Heerstraße Frankfurt — Basel — Gotthard — Mailand und auf der Linie Paris — Saarbrücken — München — Wien berechtigen zu diesen Erwartungen.

Der frühere Exerzierplatz eignet sich, entsprechend hergerichtet und erweitert, rein flugtechnisch betrachtet, ganz ausgezeichnet als Flughafen I. Ordnung. Seine Lage im Westen der Stadt nahe dem Mittelpunkt der Industrieanlagen und der Wasserstraße darf aber auch in städtebaulicher Hinsicht als sehr günstig bezeichnet werden. Günstig ist auch die Nähe der Schnellstraßen. Sie sind die Hauptzubringer für den Flugverkehr, weit mehr als die Eisenbahnen, denn es ist im Wesen der beiden Verkehrsmittel begründet, daß das bewegungsfreie Flugzeug weit mehr durch den gleichfalls ungebundeneren Kraftwagen ergänzt und unterstützt wird als durch die auf Schienenweg und Fahrplan angewiesene Eisenbahn. Selbstverständlich muß trotzdem soweit wie angängig bei der Wahl eines Flughafenplatzes auch die Bahnhofsnähe aufgesucht werden, um vor allem den Übergang von Post- und Frachtgutstücken zu erleichtern. Mit der Errichtung der im Nordwesten vorgeschlagenen Bahnanlagen wird beim Ausbau des ehemaligen Exerzierplatzes als Flughafen auch diesem Bedürfnis in ausreichender Weise entsprochen werden können.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

IV. Der gestaltete Plan

Schon in den vorausgehenden Erörterungen mußte mehrfach darauf hingewiesen werden, daß ein Hand-in-Hand-Gehen, ein gegenseitiges Sichergänzen und Befruchten zergliedernder und aufbauender Tätigkeit im Wesen der vorliegenden Arbeit begründet ist. Intuitiv Erschautes wurde durch kritische Untersuchungen auf seine Brauchbarkeit und Lebensfähigkeit nachgeprüft, kritische Untersuchungen wiederum waren der Ausgangspunkt fruchtbringenden spekulativen Denkens. Geschichtlich, geographisch, wirtschaftlich, bevölkerungspolitisch und verkehrstechnisch mußte der Boden durchpflügt, das Fundament errichtet werden, auf dem das Gebäude des Generalplans sich erheben soll; Bausteine wurden auf ihre Verwendbarkeit und Güte geprüft, bearbeitet und zusammengefügt; mit der Aufstellung des Verkehrslinienplans endlich ist das Gebäude im Rohbau errichtet.

Könnte es damit nun nicht sein Bewenden haben und der innere Ausbau einer späteren Zeit vorbehalten bleiben? Würde es dadurch nicht erleichtert werden, der Änderung der Bedürfnisse im Wandel der Zeit eher Rechnung zu tragen, die erforderliche Beweglichkeit in der Einzelausgestaltung des engeren Bebauungsplanes sicherzustellen? — Man begegnet häufig einer solchen Auffassung, aber sie hat nur insoweit Berechtigung, als sie das Verlangen bekämpft, die Einzelgestaltung als etwas Unabänderliches anzuerkennen oder in ihr mehr sehen zu wollen als den Nachweis, daß der Raum ausreichend bemessen ist, daß sich die Teile zu einem sinnvollen Ganzen fügen, daß in der Tat Gewordenes und Gegebenes mit dem Geplanten und Gewollten sich organisch verbindet. Würde dieser Nachweis fehlen, so hätten die Grundlagen, auf denen ein brauchbarer und lebensfähiger Siedlungsplan entwickelt werden soll, nicht jenes Maß von Vollständigkeit und Festigkeit, das zur Erreichung des Zieles unerläßlich erscheint.

Durch Fürstenwille in der breiten Ebene nahezu gleich weit vom Gebirge und Rhein entfernt, ist einst die Stadt gegründet und ihr der starke Trieb eingegeben worden, nach beiden natürlichen Anziehungspunkten, dem Gebirge wie auch insbesondere dem Rhein, sich auszudehnen. Daß in jüngst vergangener Zeit dieser „Naturtrieb", wie er einst von einem bedeutenden Städtetechniker, Oberbürgermeister Wilhelm Lauter, genannt worden ist, in für die Weiterentwicklung der Stadt entscheidenden Augenblicken vernachlässigt geblieben ist, hat zu erheblichen Nachteilen geführt: Der stürmische Drang der letzten Jahrzehnte nach dem Rhein, durch den früher Versäumtes nachgeholt werden

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

sollte, hat zwar mit dazu beigetragen, das Gleichgewicht der Entwicklung des Ostens und Westens der Stadt zu stören und vor allem im Osten einen gewissen Erstarrungszustand zu schaffen. Es wäre aber falsch, diese Tatsache lediglich einer Überspannung des Zugs nach dem Westen zur Last zu legen, vielmehr trägt daran neben den für die Bebauung teilweise ungünstigen Boden- und Untergrundsverhältnissen in erster Linie Schuld der Mangel eines scharf hervortretenden Verkehrsmittel- und Zielpunktes, wie er der Bedeutung des Ostens entspräche und etwa durch einen Gemeinschaftsbahnhof Durlach — Karlsruhe Ost gebildet werden könnte. Fügt man zu diesem Mangel noch die Hemmungen und Hindernisse, welche die dem Wesen des Karlsruher Stadtorganismus wenig entsprechende Gestaltung der Bahnanlagen im Westen und Süden der Stadterweiterung bereitet haben, so sind nahezu alle Ursachen zusammengestellt, die eine aus wirtschaftlichen und allgemeinen siedlungstechnischen Gründen unbedingt erwünschte gleichmäßige Füllung und Abrundung des Stadtgebiets bisher verhindert haben. Es ist deshalb kein Zufall, daß der Erkenntnis der starken Verwurzelung des Karlsruher Stadtorganismus mit dem Gebirge im Osten und mit dem Rhein im Westen schon bei Aufstellung des Verkehrslinienplans rein vom verkehrstechnischen Standpunkt aus zum leitenden Gedanken erhoben werden konnte und als Ideal für die Ordnung der Karlsruher Bahnanlagen die Trennung in eine West- und eine Ostgruppe anerkannt werden mußte. Der Verkehrslinienplan vermochte dieses Ideal heute allerdings nicht mehr in seinen letzten Konsequenzen zu verwirklichen, er kommt ihm aber in wichtigen Teilen nahe und bereitet die weitere Annäherung wenigstens vor.

Er verlegt den Verschubbahnhof in den Nordwesten der Stadt, und zwar in die Streichrichtung der Gesamtentwicklung und in die Nähe der Industrie- und Hafenanlagen, und beseitigt dadurch die bisher im Süden der Stadt der freien Entwicklung sich entgegenstellenden Schranken. Im Westen führt der neue Kopfbahnhof Mühlburg in den Kern dieses Stadtteils, in unmittelbare Nähe des Hafeneingangs und des südlich und östlich anschließenden Siedlungsgebietes. Er vermittelt hier in der Hauptsache den Lokalverkehr mit der Pfalz und den Hardtorten und dient zusammen mit dem neuen Bahnhof Knielingen der Verbindung zwischen Wohn- und Arbeitsstätten der Industriearbeiter und -angestellten. Der mit ihm verbundene Güterbahnhof übernimmt die Güterabfertigung des ganzen westlichen und nordwestlichen Stadtgebietes. Durch die Aufhebung des Westbahnhofs fallen die bisher für die Entwicklung der Stadt im Westen und Südwesten überaus lästigen Fesseln. Die an ihn bisher

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

angeschlossenen industriellen Anlagen erhalten Verbindung mit einer dem neuen Mühlburger Bahnhof westlich vorgelagerten Abstellgruppe, die zusammen mit dem neuen Verschubbahnhof die Aufgaben des bisherigen Westbahnhofs und die neue Aufgabe der Versorgung der im Lauf der Zeit weiter hinzukommenden Hafen- und Industriegebiete übernimmt. Der große Durchgangsverkehr der Ostwestrichtung wird allerdings den Mühlburger Bahnhof nicht berühren. Es ist aber möglich, einen Halt in Knielingen anzuordnen, von wo aus unmittelbar Straßenbahnverbindungen in das Stadtinnere führen, oder aber eine besondere Haltestelle östlich der Linkenheimer Allee, eine „Station Wildpark", zu errichten, die gleichfalls gute Verbindung in das Stadtinnere und insbesondere nach dem Flughafen erhalten könnte. Betriebstechnische Bedenken, die etwa gegen die für diesen Westostverkehr im Karlsruher Hauptbahnhof notwendige Spitzkehre bestehen, könnten unbedenklich dadurch Berücksichtigung finden, daß unter Anordnung eines Halt in der Station Wildpark und unter Verzicht auf die Einfahrt in den Hauptbahnhof die durchgehenden Züge unmittelbar über Grötzingen nach Pforzheim geleitet würden. Die Ausschaltung des Hauptbahnhofs für diesen Teil des Durchgangsverkehrs wäre weder städtebaulich noch stadtwirtschaftlich mit ins Gewicht fallenden Nachteilen verbunden. Im Osten der Stadt entsteht durch Zusammenfassung der Linien Karlsruhe — Blankenloch — Mannheim, Karlsruhe — Bruchsal — Heidelberg und Karlsruhe — Pforzheim — Mühlacker in einem neuen Bahnhof Durlach — Karlsruhe Ost ein Verkehrsmittelpunkt von erheblicher Bedeutung, der neben örtlichen, aus dem Plan ohne weiteres ersichtlichen städtebaulichen Erleichterungen für Karlsruhe und Durlach namhafte wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen und mit dazu beitragen wird, daß die seit Jahrzehnten in unnatürlicher Weise unterbrochene Entwicklung im Karlsruher Osten einen neuen Aufschwung nehmen kann. Der bestehende Durlacher Bahnhof ist allerdings noch ziemlich neu. Die Verwirklichung des Gemeinschaftsbahnhofs Durlach—Karlsruhe Ost unter Aufhebung des bisherigen Durlacher Bahnhofs wird deshalb noch eine Reihe von Jahren auf sich warten lassen müssen. Aber das darf nicht davon abhalten, schon jetzt auf das Neue sich einzustellen und eine Entwicklung vorzubereiten, die für die Zukunft als notwendig erkannt ist. Auch die andere Veränderung in den Bahnanlagen, die der Entwicklung der Oststadt großenteils zugute kommen soll, die Verlegung der Eisenbahnhauptwerkstätte in das Gebiet des neuen Verschubbahnhofs und die Erstellung eines neuen hochgelegten Güterbahnhofs im unmittelbaren Anschluß an den Personenbahnhof auf dem teilweise früher vom

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Verschubbahnhof benützten Gelände, wird kaum vor Ablauf mehrerer Jahrzehnte durchzuführen sein, muß aber doch im Generalplan vorgesehen werden.

Durch die neuen Eisenbahnanlagen erhält der Stadtorganismus ein seiner Natur entsprechendes festes Gerippe und den notwendigen Raum für seine weitere Entwicklung. Es entsteht so schließlich ein Stadtgebilde, das nach seiner äußeren Form ein großes römisches H oder ein doppeltes T darstellt, dessen beide Längsbalken die Hangbesiedelung im Osten und diejenige entlang des Rheins im Westen, dessen Querbalken aber die Altstadt und ihre südliche Erweiterung enthalten. Im östlichen Längsbalken liegt das große Siedlungsdreieck Durlach—Ettlingen—Karlsruhe Ost, im westlichen das Hafengebiet und die Industrieanlagen (nördlich) sowie die umfassenden Erholungsflächen am Rhein entlang (südlich); in der Mitte, dem Verbindungsbalken, liegt die Altstadt, im Norden eingefaßt durch die organisch gegliederte Fläche des Hardtwaldes, nach Süden sich auflockernd und in Anlehnung an das Wiesental der Alb durchsetzt mit breiten Wald- und Grünflächen.

In dieser figürlichen Abstraktion ist die klare Systematik des Planaufbaues und seine innere Begründung auf eine einfache Formel gebracht. Aus ihr heraus läßt sich zweifelsfrei erkennen, welche Vorteile und welche Bedeutung der vorgeschlagenen Umgestaltung der Verkehrsanlagen, vor allem der Bahnhofsanlagen zukommt, wie der neue Westbahnhof und die zusammengefaßten Bahnanlagen im Osten der Stadt sich natürlich in die westliche und östliche Stadt eingliedern und mit dem übrigen Gebiet sich städtebaulich zu einer Einheit verschmelzen; wie jetzt erst wieder der der Gründung der Stadt unbewußt unterstellte und oft verkannte Gedanke der Struktur des Landes Baden folgend seine innere Berechtigung erweist, mit all seinen Vorzügen sich auszuwirken vermag und dadurch schließlich das Gleichgewicht der West- und Ostentwicklung wiederhergestellt wird. Die Befreiung des Südens und die Verlegung der Hauptmasse der Bahnanlagen nach Norden erweist sich dadurch als eine unerläßliche, aber auch selbstverständliche und organische Weiterentwicklung der gesamten Stadt.

Nachdem die Um- und Neugestaltung der Verkehrsanlagen in großen Umrissen festgelegt und ihre geordnete Weiterentwicklung in enger Verbindung mit dem Wachstum der Stadt gesichert ist, erübrigt sich noch als nächst Wichtiges, der Erhaltung und Vertiefung des Charakters der Stadt Karlsruhe als Garten- und Grünstadt einige Aufmerksamkeit zu widmen. Es wird vorgeschlagen, die Wald- und Wiesenflächen weitmöglichst

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

in ihrem Bestand zu erhalten und, soweit für die Zwecke der Erholung nötig, noch besonders auszugestalten. Ihr Zusammenhang soll in einer Weise gewahrt werden, daß die ganze Stadt von einem geschlossenen Wald- und Grüngürtel umgeben ist, der seine Ausläufer und Verzweigungen weit in das Stadtinnere hineinschiebt. In all diesen Freiflächen sind Sportplätze und Kleingärten als Daueranlagen einzubetten.

Im Süden werden die bisherigen Rennwiesen als Ausstellungsgelände und künftiger Meßplatz, gleichzeitig aber als große Sportbahn für Massenvorführungen freigehalten; weiter westlich, zwischen Dammerstock und Weiheräckergebiet, ist eine großartige Albuferanlage entwickelt, die sich in nordwestlicher Richtung, dem Wiesental der Alb folgend, durch das südwestliche Stadtgebiet fortsetzt; im Südwesten ist ein Teil des Scheibenhardter Waldes zur Anlage eines Waldfriedhofes ausersehen. Im Norden wird das engere Stadtgebiet durch den Sportpark Hardtwald abgeschlossen. Von einer Waldringstraße eingefaßt, die sich über den nördlichen Endpunkten der Westendstraße und der neuen Ostendstraße mit dem Mühlburger und dem Durlacher Tor als seitlichen Stützpunkten erhebt und mit dem Ettlinger Tor über die Amalien-, Kapellen- und Kriegsstraße zu einer städtebaulichen Anlage von seltener Geschlossenheit zusammengefaßt wird, bildet dieser Sportpark den organischen Abschluß der nördlichen Stadterweiterung im engeren Sinn, den sichersten Schutz gegen unerwünschte Eingriffe in den Waldbestand und damit eine klare Grundlage für die organische Nutzung dieses für das städtische Leben überaus wertvollen Waldgebietes. Größter Wert ist auf eine gute Zugangsmöglichkeit zu den neuen Rheinparkanlagen im Westen südlich des Rheinhafens gelegt, die nicht nur mit dem Stadtinnern und der südlichen Randbebauung über Daxlanden durch Grünwege verbunden sind, sondern auch unmittelbar vom Albtal heraus erreicht werden können.

Von Grünanlagen umsäumt können nunmehr auch gesunde und schöne Wohnquartiere auf billigem Baugrund entstehen. Ihrer Entwicklung nach Osten, Süden und Südwesten stellen sich Hindernisse entscheidender Art nicht mehr entgegen. Ihre Verbindung unter sich, mit dem Stadtinnern und den Erholungsanlagen ist aufs beste gewährleistet. Das bisherige Hauptgeschäftszentrum der Stadt wird durch neue im Osten und Westen entstehende Zentren entlastet.

Die Industrieflächen liegen, abgesehen von kleineren Teilen im Osten (Hagsfeld, Durlach) und im Süden (Ettlingen), in der Hauptsache geschlossen im Westen, wo sich für Niederlassungen von Betrieben aller Art in der Nähe der Wasserstraße des Rheins, der Hafen- und Bahnan-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

lagen die günstigsten Bedingungen bieten, vor allem auch dadurch, daß auf geeignetem Grund und Boden mit guten Verkehrsverbindungen auch die zugehörigen Wohnsiedlungen angelegt werden können, und zwar größtenteils im Anschluß an schon bestehende Dorfgemeinden (Knielingen, Neureut, Daxlanden, Grünwinkel und Bulach).

Es soll an dieser Stelle darauf verzichtet werden, weitere Einzelheiten des Plans, etwa solche über die im Stadtinnern notwendigen, bereits vorgesehenen, zum Teil auch aus dem Plan ersichtlichen Straßendurchbrüche besonders zu erwähnen. Die Gestaltung des Generalplans hat nicht Einzelheiten, sondern die siedlungstechnische und städtebauliche Gesamtentwicklung zum Ziele. Es mag genügen, noch auf die zahlenmäßigen Feststellungen der Tabelle 19, wie auch auf das Schaubild Abb. 16 hinzuweisen, aus denen die Änderungen im einzelnen zu entnehmen sind, die in Besiedlung und Nutzung des Plangebietes eintreten sollen. Es soll hiernach insbesondere die gesamte Einwohnerzahl auf der bisherigen Karlsruher Gemarkungsfläche von 145700 auf 251200 gesteigert werden können, diejenige von Karlsruhe und seiner näheren Umgebung von 158300 auf 309700 und schließlich die des ganzen Wirtschaftsgebiets Karlsruhe und Umgebung von 192500 auf 393500. Wichtig ist schließlich noch für die Beurteilung der dem Plan entsprechenden künftigen Gesamtstruktur der Stadt, an Hand der in Tabelle 19 gegebenen Zahlen das Maß festzustellen, das an Industriegelände, Kleingärten, Grünanlagen und Sportplätzen künftig auf jeden Bewohner der Stadt und ihrer Umgebung entfallen soll, und das Ergebnis mit dem derzeitigen Zustand zu vergleichen. Die hierfür in Tabelle 20 mitgeteilten Zahlen zeigen klar die starke Auflockerung, die durch den Plan gegenüber heute angestrebt wird. Die verhältnismäßige Steigerung der bebauten Flächen gibt einen guten Maßstab der künftigen weiträumigen Bebauung, entsprechend diejenige der Industrieflächen einen solchen für die vermehrte Gelegenheit industrieller Betätigung; die starke Vermehrung des Anteils an Kleingartenflächen, Grünanlagen und Sportplätzen aber erweist die große Bedeutung, die allen Einrichtungen der Volksgesundheit beigemessen wird. Der bisherige Anteil an Kleingartenland ist mehr als verdoppelt, das für Sport und Spiel vorgeschriebene Maß von 3 qm auf den Einwohner weit überschritten, der Anteil an Grünflächen auf das Achtfache gesteigert.

V. Die Durchführung des Plans

Bei Aufstellung eines Generalbebauungsplans kann es sich, wie schon früher hervorgehoben, nicht darum handeln, in alle Zukunft Einzelheiten

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Tabelle 19

Geländenutzung der Gemarkungen im Wirtschaftsgebiet Karlsruhe und Umgebung im Jahre 1925 und 1975

Gemarkung	Wohnflächen		Industrieflächen		Straßen u. Plätze		Eisenbahnanlagen		Schifffahrtsflächen		Öffentliche Garten- und Grünanlagen		Kleingärten		Sportplätze		Friedhöfe		Wald		Restfläche (landwirtschaftl. benütztes Gelände, Ödungen, Steinbrüche)		Gesamtfläche	Bevölkerung	
	bestehend 1925	neu 1975	bestehend 1925	neu 1975	bestehend 1925	neu 1975	bestehend 1925	neu 1975	bestehend 1925	neu 1975	bestehend 1925	neu 1975	bestehend 1925	neu 1975	bestehend 1925	neu 1975	bestehend 1925	neu 1975	bestehend 1925	neu 1975	bestehend 1925	neu 1975	ha 1925	im Jahr 1925	im Jahr 1975 (errechnet)
Karlsruhe . . .	540,4	1250,4	262,4	484,4	238,3	518,3	264,1	123,0	96,9	116,4	84,2	434,2	75,0	86,0	43,6	72,0	31,4	64,0	706,6	608,0	2189,7	775,9	4532,6	145 694	251 194
					Wege, Straßen und Eisenbahnen																				
					bestehend	neu																			
Hardtwald (Teil)	6,0	26,0	—	—	93		102		—	—	—	—	—	8	36	126	—	—	964	837	31	31	1 130,0	56	1 146
Bulach—Scheibenhardt	17,0	120,0	7,0	7,0	57		106		—	—	—	76,0	—	12,0	—	6,0	—	51,0	101,0	30,0	354,0	128,0	536,0	2 349	16 199
Knielingen . . .	31,0	113,0	—	285,0	64		142		98,0	186,0	—	120,0	—	35,0	—	6,0	—	—	638,0	700,0	1256,0	500,0	2 087,0	4 137	14 987
Teutsch-Welsch-Neureut . . .	38,0	155,0	—	—	128		212		—	—	—	50,0	—	60,0	—	12,0	—	6	299,0	390,0	943,0	523,0	1 408,0	3 841	19 641
Hagsfeld . . .	17,0	69,0	—	—	14		39		—	—	—	34,0	—	20	—	—	—	4	15,0	24,0	352,0	208,0	398,0	2 218	6 518
Karlsruhe u. nächste Umgebung:	649,4	1733,4	269,4	776,4	858,4		1242,3		194,9	302,4	84,2	714,2	75,0	221,0	79,6	222	31,4	125,0	2723,6	2589,0	5125,7	2165,9	10 091,6	158 295	309 685
Durlach	121,0	315,0	33,0	130,0	158		288		—	—	3,0	350,0	—	55	—	40	3	30	1200,0	780,0	1624,0	1154	3 142,0	18 016	44 116
Wolfartsweier .	8,0	46,0	—	—	5		22		—	—	—	5,0	—	—	—	2	—	—	47,0	45,0	135,0	75,0	195,0	689	4 549
Ettlingen . . .	95,0	249,0	40,0	44,0	90		194		—	—	18,0	294,0	—	100	—	30	3	20	1573,0	1573,0	1225	540,0	3 044,0	9 412	19 412
Forchheim . . .	29,0	79,0	—	—	28		58		8,0	8,0	—	65,0	—	40	—	3	—	2	683,0	735,0	635	393	1 383,0	2 457	7 107
Mörsch	26,0	74,0	—	—	42		78		—	—	—	55,0	—	25	—	3	—	3	674,0	700,0	938,0	742	1 680,0	3 608	8 728
Entferntere Nachbarorte:	279,0	763,0	73,0	174,0	323,0		640,0		8,0	8,0	21,0	769,0	—	220,0	—	78,0	6,0	55,0	4177,0	3833,0	4557,0	2904,0	9 444,0	34 182	83 912
Zusammen:	928,4	2496,4	342,4	950,4	1181,4		1882,3		202,9	310,4	105,2	1483,2	75,0	441,0	79,6	300,0	37,4	180,0	6900,6	6422,0	9682,7	5069,9	19 535,6	192 477	393 597

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

der Bebauung bindend festzulegen, vielmehr nur darum, in großen Umrissen diejenigen Geländeflächen zu bestimmen, welche der zukünftigen Entwicklung von Wohn- und Industriegebieten, der Volkserholung und den Verkehrsanlagen dienen sollen. Der mit Rechtswirksamkeit auszustattende „Siedlungsplan" enthält also keinerlei Einzelheiten, es werden durch ihn nur nach Zweckbestimmung, Lage und Ausmaß die Geländeflächen ausgeschieden, die der künftigen Entwicklung vorbehalten werden sollen. Es liegt ihm aber in jedem Fall ein ins einzelne bearbeiteter „gestalteter Generalbebauungsplan" zugrunde, durch den allein der Nachweis erbracht werden kann, daß der Flächennutzungsplan, wie dieser mit Rechtswirksamkeit auszustattende Plan der künftigen Siedlung auch schon genannt worden ist, auch tatsächlich eine lebensfähige, technisch, ästhetisch, wirtschaftlich und sozial einwandfreie Entwicklung vorzeichnet. Die Ableitung des Nutzungsplans aus dem gestalteten Generalbebauungsplan ist im übrigen eine einfache, leicht zu bewältigende Aufgabe, die hier einer weiteren Erörterung nicht bedarf.

Unbeantwortet ist aber noch die Frage, wie es erreicht werden kann, einen brauchbaren Plan nicht nur aufzustellen, sondern auch durchzuführen, mit anderen Worten, die Interessen aller am Plan Beteiligten (Gemeinden, Reichs- und Landesbehörden) zu vereinigen oder im Falle des Widerstreites über Sonderinteressen hinweg den im Spiele stehenden übergeordneten Gesamtinteressen doch zum Siege zu verhelfen. Über die Art und Weise, wie zu diesem Ziele zu kommen sei, ist man sich in der internationalen Fachwelt noch nicht vollkommen einig. In England und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika legt man großen Wert darauf, wenn möglich ohne gesetzlichen Zwang durchzukommen. Man erwartet dort alles von der Macht der Überredung und der (entsprechend bearbeiteten) öffentlichen Meinung. Es erscheint in der Tat nicht ausgeschlossen, in jenen beiden Ländern das Ziel auch ohne besondere Gesetzgebung zu erreichen; die günstige Einstellung der großen Masse der Bevölkerung gegenüber den öffentlichen Interessen berechtigt zu dieser Meinung. Die deutschen Fachleute vertreten demgegenüber übereinstimmend den Standpunkt, daß das gesteckte Ziel einwandfrei und vollkommen nur zu erreichen sei mit Hilfe der Gesetzgebung, wenngleich das, was durch diese zu regeln sei, selbstverständlich auf das Allernotwendigste beschränkt werden soll.

Soweit Nachbargemeinden als Beteiligte in Betracht kommen, könnte man vielleicht daran denken, sich durch das Mittel der Eingemeindung zu helfen. Man muß aber bedenken, daß Eingemeindungen leicht auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen können und u. U. nicht ein-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Tabelle 20

Nutzungsflächen auf 1 Einwohner

Bezeichnung	Es entfallen auf 1 Einwohner in der Gemarkung					
	Karlsruhe mit 4532,6 ha		Karlsruhe und nächster Umgebung mit 10091,6 ha		Karlsruhe, nächste Umgebung und entfernt. Nachbarorte mit 19535,6 ha	
	1925 qm	1975 qm	1925 qm	1975 qm	1925 qm	1975 qm
1. Wohnflächen	37	50	41	56	48	64
2. Industrieflächen	18	19	17	25	18	24
3. Kleingärten	5	3	5	7	4	9
4. Grünanlagen	6	17	5	23	5	38
5. Sportplätze	3	3	5	7	4	8

mal erwünscht sind; allzu starke Zentralisation der Verwaltung hat leicht auch Nachteile der verschiedensten Art zur Folge. Man wird auf dieses doch recht umstrittene Mittel dann gerne verzichten, wenn es gelingt, die notwendigen Zusammenhänge, die zwischen der Stadt und den Nachbargemeinden bestehen und im Generalbebauungsplan ihren deutlichsten Ausdruck finden, auch auf anderem Wege einwandfrei zu wahren. Im Falle von Karlsruhe wird es hinsichtlich der Orte Bulach und Knielingen wohl einmal ganz selbstverständlich zur Eingemeindung kommen müssen, dagegen würden einer Vereinigung mit Durlach wohl sehr große Hindernisse entgegenstehen, vielleicht wären gegen eine solche auch, vom Karlsruher Standpunkt gesehen, mancherlei Bedenken nicht von der Hand zu weisen, die es nahelegen könnten, die Lösung des Problems in anderer Weise zu versuchen.

In zweiter Linie könnte man im vorliegenden Falle auch daran denken, auf Grund der §§ 5 und 5a der Bad. Gemeindeordnung einen Zweckverband für die Aufstellung und Durchführung des Generalbebauungsplans ins Leben zu rufen. Es ist aber sehr die Frage, ob der in einem Zweckverband aufzuziehende Apparat nicht zu einer höchst überflüssigen Überorganisation führen müßte, deren Arbeit allzu vielen Reibungen und Hemmungen ausgesetzt und dadurch zur Unfruchtbarkeit verurteilt wäre. Außerdem ist kaum denkbar, einen Zweckverband ohne ein besonderes Gesetz so fest zu fügen, daß auf ein halbes Jahrhundert

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

hinaus durch ihn die folgerichtige Durchführung eines Generalplans auch gegen Sonderinteressen der einen oder der anderen der beteiligten Gemeinden gewährleistet würde. Hinzu kommt, daß es ganz ausgeschlossen ist, in den Zweckverband auch die Interessen der Reichs- und Landesbehörden einzubeziehen, deren Mitwirkung aber unter Umständen geradezu von ausschlaggebender Bedeutung sein kann.

Es ist also für deutsche Verhältnisse wohl nicht anders, als daß entsprechend der bisherigen Tradition das ganze Problem nur durch die Gesetzgebung gelöst werden kann. Es gibt in Deutschland heute schon ein bereits weltberühmt gewordenes Beispiel einer gesetzgeberischen Maßnahme auf diesem Gebiet, nämlich die auf Betreiben des schon in der Einleitung erwähnten Verbandsdirektors Dr. Robert Schmidt-Essen erfolgte Gründung eines Siedlungsverbandes für den Ruhrkohlenbezirk auf Grund eines preußischen Sondergesetzes vom 5. Mai 1920, wonach eine besondere Organisation zur Aufstellung einer Landesplanung für den Ruhrkohlenbezirk geschaffen und gesetzlich festgelegt wird, wie die Durchführung des Planes im einzelnen gewährleistet werden soll. Alle Gesetzesvorschläge, die in den letzten Jahren auf dem Gebiete der Generalbebauungspläne gemacht worden sind, gehen von diesem Vorbild aus, so insbesondere auch der Entwurf eines preußischen „Städtebaugesetzes", das vom preußischen Wohlfahrtsministerium als Referentenentwurf bearbeitet und bereits in der dritten Ausgabe im Wege des Buchhandels der Öffentlichkeit zur Beurteilung übergeben worden ist. Die Erlassung derartiger Gesetze ist in allen deutschen Ländern überaus dringend geworden, da nirgends die vorhandenen Baugesetze zur Bewältigung des neuen Problems ausreichen. Das badische Ortsstraßengesetz geht allerdings schon viel weiter als das derzeit noch in Geltung befindliche preußische Fluchtliniengesetz, es enthält eine Reihe von Bestimmungen (beispielsweise diejenigen über die zeitweilige Verhängung der Bausperre), die für die damalige Zeit als überaus weitschauend anerkannt werden müssen und bereits Gedankengänge andeuten, wie sie nunmehr für die Feststellung von Generalbebauungsplänen ausgebaut und verwirklicht werden sollen. Es ist natürlich Sache der badischen Regierung, darüber zu befinden, ob auch sie den Augenblick für gekommen erachtet, ein umfassendes neues badisches Baugesetz zu erlassen, in dem wie im preußischen Entwurf Bauordnung, Fluchtlinien- und Siedlungspläne zusammen behandelt sind, oder ob sie es vorziehen will, dem besonderen Gegenstand der Siedlungspläne ein besonderes Gesetz zu widmen und das Ortsstraßengesetz sowie die Landesbauordnung nur entsprechend zu ändern. Auf die letztgenannte Art zu verfahren, ist jedenfalls möglich; ein „Sied-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

lungsplangesetz" könnte in diesem Falle etwa folgenden Wortlaut erhalten:

Gesetz über die Aufstellung und Durchführung von Plänen zur Sicherstellung einer geordneten Entwicklung der Stadt- und Landsiedlung (Siedlungsplangesetz).

§ 1.

Die Gemeinden sind berechtigt, bei Vorliegen dringenden Bedürfnisses verpflichtet, ihre geordnete Entwicklung durch Aufstellung von Siedlungsplänen sicherzustellen. Berechtigung u. Verpflichtung der Gemeinden zur Aufstellung von Siedlungsplänen.

§ 2.

Der Siedlungsplan bestimmt, welche Geländeflächen für die Siedlung in Anspruch genommen werden dürfen und welcher Nutzungsart diese Flächen im einzelnen vorzubehalten sind. Den Anforderungen des Wohnbedürfnisses, der Volksernährung, der Gesundheit, des zu erwartenden Verkehrs und der industriellen Entwicklung ist bei Aufstellung der Pläne besonders Rechnung zu tragen. Geschichtlich und künstlerisch bedeutungsvolle Baudenkmäler und Landschaftsbilder sind vor Verunstaltung zu bewahren. Planinhalt.

§ 3.

Im einzelnen sind festzulegen:

1. Wohn- und Industrieflächen für die Bebauung,
2. Grünflächen (Kleingartenland, Spiel- und Sportplätze, Parks und Wälder) für die Volksgesundheit,
3. Verkehrsbänder und -flächen für Anlagen der Eisenbahn und Schifffahrt, für Hauptverkehrs-(Auto-)straßen und Flughäfen.

§ 4.

Der Siedlungsplan einer Gemeinde kann über deren Gemarkungsgrenzen hinaus in das Gebiet benachbarter Gemeinden erstreckt werden, wenn und insoweit dies die geographische Lage und die gegenseitigen Wirtschafts- und Verkehrsbeziehungen erfordern. Planumfang.

§ 5.

Im Streitfalle entscheidet das Ministerium des Innern, ob und in welchem Umfang ein Siedlungsplan über mehr als eine Gemeinde ausgedehnt werden darf und welcher Gemeinde innerhalb des Plangebiets Planführende Gemeinde.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

nach Lage, Größe, Wirtschaft und Verkehr die Planbearbeitung zukommt (planführende Gemeinde).

§ 6.

Wahrung der Interessen Dritter.

Die planführende Gemeinde ist verpflichtet, sich über die besonderen Interessen der übrigen vom Plan berührten Gemeinden zu unterrichten. Sie hat diese bei der Planung in den Grenzen, die durch die Gebundenheiten des Gesamtplans und die ihn beherrschenden übergeordneten Gesichtspunkte gezogen sind, ebenso zu berücksichtigen wie ihre eigenen. In derselben Weise ist den besonderen Erfordernissen der Eisenbahn und Schiffahrt sowie den einschlägigen allgemeinen Landesinteressen Rechnung zu tragen.

Insoweit die planführende Gemeinde zu dem hiernach zu fertigenden Plan die Zustimmung der Reichsbahn- und Reichswasserstraßenverwaltung, des Bezirksamts sowie der beteiligten Gemeinden nicht herbeizuführen vermag, hat auf Antrag der planführenden Gemeinde eine vom Ministerium des Innern zu bestimmende staatliche Stelle bei der Gestaltung der umstrittenen Teile des Planes mitzuwirken.

§ 7.

Planfeststellung.

Die Feststellung des Siedlungsplans erfolgt durch das Ministerium des Innern. Dem Feststellungsverfahren unterliegen nur solche Pläne, welche gemäß § 6 Absatz 2 die Zustimmung aller Beteiligten erhalten haben, oder bei deren Bearbeitung, soweit diese Zustimmung nicht hat herbeigeführt werden können, eine vom Ministerium des Innern zu bestimmende staatliche Stelle mitgewirkt hat. Die Feststellung wird durch die planführende Gemeinde beantragt.

Gegen die Entscheidung des Ministeriums des Innern steht allen Beteiligten (siehe § 6 Absatz 2) das Recht des Rekurses an das Staatsministerium zu. Verwaltungsgerichtliche Klage ist ausgeschlossen.

§ 8.

Rechtswirkung.

Auf Verkehrsflächen und -bändern, die durch einen gemäß § 7 festgestellten Siedlungsplan bestimmt sind, sind Anlagen, die der Durchführung der dem Plane zugrunde liegenden künftigen Verkehrseinrichtungen hinderlich sein können, untersagt; auf Grünflächen sind nur solche Bauten und Veränderungen gestattet, die mit dem Zweck der im einzelnen vorgesehenen Bodenbenutzung in Einklang stehen; auf Wohnflächen ist die Errichtung industrieller Anlagen ausgeschlossen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Ausnahmen sind nur mit Zustimmung der in erster Linie beteiligten Stelle und der planführenden Gemeinde zulässig.

§ 9.

Aufstellung von Siedlungsplänen durch das Ministerium des Innern.

Neben den Gemeinden kann in Sonderfällen auch das Ministerium des Innern durch eine von ihm zu bestimmende staatliche Stelle die Aufstellung von Siedlungsplänen im Sinne dieses Gesetzes betreiben. Für die Gestaltung und Feststellung dieser Pläne finden die Vorschriften von § 6 Abs. 1 und § 7 sinngemäß Anwendung.

§ 10.

Änderungen oder Erweiterungen bestehender Siedlungspläne unterliegen denselben Vorschriften wie deren erstmalige Aufstellung.

§ 11.

Die zu diesem Gesetz erforderlichen Vollzugsvorschriften erläßt das Ministerium des Innern.

Zur Erläuterung dieses Vorschlags ist zunächst zu bemerken, daß der Versuch unternommen worden ist, dem Gesetz eine Bezeichnung zu geben, die Ziel und Zweck desselben auch wirklich kennzeichnet, und daß die deutsche Sprache eigentlich nur ein Wort kennt, das den hier in Frage stehenden Gegenstand wirklich einwandfrei und klar umschreibt, nämlich das Wort „Siedlung". Leider ist dieses Wort in dem besonderen Sinn der Ansiedlung von Menschen, wie auch der eng umgrenzten Wohnsiedlung und der Kleinhaussiedlung so viel gebraucht worden, daß daraus beinahe schon ein Mißbrauch geworden ist (man spricht vom bescheidenen „Siedlungshaus" im Gegensatz zum wohlausgestatteten, allen Anforderungen genügenden städtischen Haus), und die Gefahr besteht, daß es überhaupt nur noch in dem angedeuteten besonderen Sinn verstanden wird. Das Wort „Siedlung" für den vorliegenden gesetzgeberischen Zweck zu gebrauchen, ist um so schwieriger geworden als es bereits im Sondersinne in einem bestehenden Reichsgesetz, dem Reichssiedlungsgesetz, angewendet ist. Die Bedeutung einer klaren Bezeichnung ist aber doch so groß, daß der Vorschlag wohl berechtigt erscheint, unter Anwendung des Begriffs „Siedlung" im ursprünglichen umfassenden und tieferen Sinn der Siedlung überhaupt die durch Gesetz festzustellenden Generalpläne als „Siedlungspläne" zu bezeichnen, entsprechend das Gesetz selbst als „Siedlungsplangesetz". Das Wort „Siedlungsplan", sprachlich richtig verstanden, kann niemals durch die

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

verschiedenen anderen Bezeichnungen, die schon in Vorschlag gebracht worden sind (Flächenaufteilungsplan, Geländenutzungsplan, Geländewirtschaftsplan u. a.) ersetzt werden.

Das Gesetz ist im übrigen sehr einfach. Es enthält nur die allernotwendigsten Bestimmungen über den Planinhalt, die Zuständigkeiten bei seiner Aufstellung, seine Feststellung, die Rechtswirkungen und die Durchführung. Die Aufstellung des Plans soll im Regelfalle der Gemeinde obliegen und im Falle der Beteiligung mehrerer Gemeinden derjenigen unter ihnen, die ihrer Bedeutung nach als der Mittelpunkt des Plangebiets anzusprechen ist; nur in Sonderfällen soll das Ministerium des Innern die Aufstellung von Siedlungsplänen selbst betreiben. Die Gemeinde als Planbearbeiterin ist wohl eine Selbstverständlichkeit. Ebenso, wie bisher schon die Aufstellung der Baufluchtenpläne durch die Gemeinde erfolgt, muß auch künftig diejenige des Siedlungsplans in erster Linie von der Gemeinde ausgehen. Die Wichtigkeit der Sache und die Möglichkeit überragender Landesinteressen macht allerdings auch das Recht der Staatsregierung, in diesem Falle des Ministeriums des Innern, selbst die Initiative zu ergreifen und unabhängig von den Gemeinden Siedlungspläne aufzustellen, erforderlich. Im Falle der Beteiligung mehrerer Gemeinden ist es notwendig, durch besondere Bestimmungen die Einheitlichkeit der Planbearbeitung zu wahren; sie erfolgt am besten durch diejenige Gemeinde, der die überragende Bedeutung im Plangebiete zukommt und bei der deshalb auch das Hauptinteresse am Plan sich vereinigt. Es kann dabei keine Rede davon sein, daß es der „planführenden Gemeinde“ in die Hand gegeben wäre, ihre eigenen Sonderinteressen in den Vordergrund zu stellen, denn das größte Interesse, das sie bei Betreibung des Generalbebauungsplans verfolgt, ist, daß ein solcher überhaupt zustande kommt und amtlich festgestellt wird. Sie wird also, von diesem führenden Gesichtspunkte geleitet, schon aus freien Stücken geneigt sein, im Wege der Verständigung eigene Interessen zurückzustellen und dafür die Wünsche der übrigen Beteiligten in der sachlichsten Weise zu berücksichtigen. Es ist zudem ganz klar, daß ein fachkundiger, von dem tieferen Sinn der Materie erfüllter Planbearbeiter ganz genau weiß, daß das Interesse eines großen Gemeinwesens dann auf Dauer am besten gewahrt ist, wenn es mit den Interessen der Nachbargemeinden in Einklang gebracht ist, und daß gleicherweise auch das Gemeindeinteresse untrennbar verknüpft ist mit den Interessen der staatlichen Verwaltungen innerhalb des Gemeindegebiets, beispielsweise der Eisenbahnen. Die planführende Gemeinde wird umso mehr bemüht sein, den Interessen der übrigen Beteiligten gerecht zu werden, als ein Antrag auf Planfest-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

stellung überhaupt nur soll erfolgen können, wenn die Zustimmung aller Beteiligten zum Plan vorliegt oder wenn diese Zustimmung, soweit sie nicht beigebracht werden kann, ersetzt worden ist durch die Mitwirkung einer vom Ministerium des Innern zu bestimmenden staatlichen Stelle. Die planführende Gemeinde sowohl wie die übrigen Beteiligten werden das größte Interesse daran haben, diese Mitwirkung einer staatlichen Stelle wenn irgend möglich dadurch zu vermeiden, daß sie selbst sich einigen.

Diese Einigung zu erzielen, sollte auch unter schwierigen Verhältnissen deshalb nicht allzu schwer fallen, weil ja die Rechtswirkung des Siedlungsplans eine rein negative ist, indem beispielsweise die Freihaltung von Flächen und Bändern für Eisenbahnanlagen nur zur Folge hat, daß die Baupolizeibehörde auf diesen Flächen solche Veränderungen verbietet, welche der Erstellung der auf ihnen geplanten Eisenbahnanlagen hinderlich sein können, nicht aber die Verpflichtung der Reichsbahnverwaltung, diese Eisenbahnanlagen auch tatsächlich zu erstellen oder die Verfolgung anders gearteter Pläne künftig zu unterlassen. In den meisten Fällen wird es praktisch allerdings so sein, daß die Freihaltung bestimmter Flächen, auf denen eine zweckmäßige Entwicklung der künftigen Eisenbahnanlagen möglich ist, der Bahn selbst so viele Vorteile bietet, daß sie sich in späterer Zeit nur aus sehr triftigen Gründen entschließen wird, anders geartete Pläne, für die im Siedlungsplan Flächen nicht besonders freigehalten sind, zu betreiben. Diese Vorteile mit ihren praktischen Folgen werden für die Bahnverwaltung selbst dann gegeben sein, wenn sie bei Aufstellung des Siedlungsplans es von ihrem Standpunkt aus für richtiger gehalten haben sollte, andere Flächen für die Eisenbahnentwicklung freizuhalten, als wie sie auf Grund des Feststellungsverfahrens schließlich tatsächlich freigehalten worden sind; denn auch in diesem Falle besteht die Möglichkeit einer wenigstens überhaupt brauchbaren Entwicklung der Eisenbahnanlagen auf freigehaltenem Gelände. Natürlich ist es, und zwar nicht nur im Falle der Nichtübereinstimmung der Eisenbahn mit dem schließlich zur Feststellung gelangten Plan, denkbar, daß die Entwicklung der Eisenbahn im Laufe der Jahrzehnte die Verfolgung von Plänen verlangt, die dem Siedlungsplan entgegenstehen. Die Reichsbahn muß in einem solchen Falle selbstverständlich berechtigt sein, die Durchführung dieser anderen Pläne zu versuchen. Die Frage ist nur, ob der Versuch gelingt und was er kostet, genau so, wie heute, wo das Hilfsmittel des Siedlungsplans (der freigehaltenen Flächen) noch fehlt, Pläne neuer Eisenbahnanlagen auf Hindernisse stoßen und schließlich sich in der Richtung des kleinsten Widerstandes bewegen müssen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Diese Feststellungen sind deshalb wohl nicht ganz überflüssig, weil die Eisenbahnanlagen beim Karlsruher Generalbebauungsplan eine ausschlaggebende Rolle spielen, und weil es zweifellos nicht ganz leicht sein wird, die Gesichtspunkte der Reichsbahn und diejenigen der Stadt miteinander in Einklang zu bringen. Es ist alsdann eine gewisse Beruhigung, zu wissen, daß auch ein unvollkommener Siedlungsplan, wenn ein solcher überhaupt nur zustande kommt, sowohl für die Stadt als auch namentlich für die Reichsbahn in jedem Falle dem derzeitigen Zustand, der einen Siedlungsplan noch nicht kennt, bei weitem vorzuziehen ist. Wichtig sind diese Überlegungen auch mit Rücksicht auf das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 (vgl. insbesondere die §§ 37 und 38), wonach die Reichsbahngesellschaft in der Aufstellung von Bauplänen selbständig ist und zum Zwecke ihrer Durchführung auch die Enteignung betreiben kann. Die Aufstellung von Siedlungsplänen und die Festlegung von Flächen und Bändern in diesen Plänen mit der besonderen Bestimmung, zukünftigen Eisenbahnanlagen zu dienen, berührt hiernach in keiner Weise das Recht der Reichsbahngesellschaft, ihre Baupläne selbständig aufzustellen und durchzuführen. Die praktische Wirkung der Siedlungspläne auf die zukünftigen Eisenbahnanlagen ist, wie ausgeführt, allerdings die, daß die Eisenbahn sich höchstwahrscheinlich der für sie freigehaltenen Flächen mit Vorteil wird bedienen können und es deshalb im Regelfalle unterläßt, andere Pläne zu betreiben, die auf diesen Flächen nicht verwirklicht werden können. Sollte der letztere Fall doch eintreten und dadurch Meinungsverschiedenheiten mit der Landespolizeibehörde entstehen oder ein Enteignungsverfahren zugunsten der Reichsbahn notwendig fallen, so wird auch die Reichsregierung bei Feststellung der Pläne wie auch bei ihrer Entscheidung über die Zulässigkeit der Enteignung an der Tatsache des Siedlungsplanes und der durch ihn für die Bahn freigehaltenen Flächen nicht leicht vorübergehen wollen.

Diese Überlegungen führen auch dazu, eine andere Zweifelsfrage zu beantworten, nämlich die, ob es denn überhaupt einen Sinn hat, ein Siedlungsplangesetz für das badische Land zu beschließen und auf Grund desselben Entscheidungen zu treffen, durch die Reichsinteressen, namentlich solche der Reichseisenbahnverwaltung, berührt werden; ob nicht vielmehr der Erlassung eines solchen Siedlungsplangesetzes wenigstens ein Reichsrahmengesetz vorangehen muß. Gewiß ist anzustreben, daß ein solches Rahmengesetz baldmöglichst erlassen wird; dasselbe bräuchte nicht viel mehr zu enthalten als die Verpflichtung der Länder, ein Siedlungsplangesetz zu erlassen, die Anweisung der Reichsbehörden,

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

bei Aufstellung und Feststellung von Siedlungsplänen nach den Bestimmungen der jeweiligen Landesgesetze mitzuwirken, und schließlich noch Bestimmungen für den Sonderfall, daß mehrere Länder an ein und demselben Siedlungsplan beteiligt sind. Tatsächlich kann aber schon ein Landesgesetz auch ohne Reichsrahmengesetz fast den vollen mit ihm verfolgten Zweck erfüllen. Die an einem Siedlungsplan beteiligten Reichsbehörden können durch Landesgesetz zwar nicht zur Mitwirkung verpflichtet werden, sie werden diese Mitwirkung aber im ureigensten Interesse nicht versagen. Es handelt sich, solange ein Reichsgesetz noch nicht besteht, immer nur um die Einladung an die Reichsstellen zur Mitwirkung, niemals um Entscheidungen gegen deren Rechte.

Zur Ermöglichung der praktischen Durchführung von Siedlungsplänen ist schließlich noch erforderlich, Vorkehrung zu treffen, daß sie nicht durch die Grundstücksspekulation verunmöglicht wird. Es liegt in der Natur der Siedlungspläne und der Art und Weise ihres Zustandekommens (Mitwirkung einer Vielheit von Instanzen), daß sie im ganzen Umfang sehr frühzeitig der breitesten Öffentlichkeit bekannt werden. Die Folge kann sein, daß die Grundstücksspekulation die dadurch für sie gegebenen Möglichkeiten auszunützen versucht. Es ist wohl am Platze, den hierdurch möglicherweise entstehenden Schäden beizeiten zu begegnen. Man muß sich dabei allerdings vor einem vielverbreiteten Irrtum hüten, nämlich, die Grundstücksspekulation selbst sei die Ursache der Steigerung der Bodenpreise. Dies ist nur ganz ausnahmsweise einmal und auch dann nur vorübergehend möglich; die Grundstückswerte bilden sich vielmehr im freien Verkehr ganz unabhängig von der Spekulation; die Tätigkeit der letzteren besteht nur darin, sich selbst die eingetretene und die künftig zu erwartende Wertsteigerung zunutze zu machen. Insoweit es sich also um Geländeflächen des Siedlungsplans handelt, die nicht für öffentliche Zwecke genutzt werden sollen, kann man deshalb zwar sehr wohl die Erfassung der Grundrente auf steuerlichem Wege anstreben, anstatt sie dem Zufall eines Spekulationsgewinns zu überlassen; es hat aber keinen Sinn, zu glauben, man könnte die Grundstückswertbildung als solche verhindern, die Grundstückspreise etwa dadurch niedrig halten, daß man Pläne, auf Grund deren die künftigen Wertsteigerungen erwartet werden können, geheimhält. Die Wegsteuerung der Grundrente ist indes in Deutschland ein vorläufig noch ziemlich umstrittenes Gebiet, einig ist man sich dagegen schon lange darüber, daß Grundstücke, die für öffentliche Zwecke gebraucht werden, nicht deswegen teuerer bezahlt werden dürfen, weil sie durch die Tatsache des geplanten öffentlichen Unternehmens im Preise ge-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

stiegen sind. Das badische Enteignungsgesetz enthält hierüber in den §§ 6—9 schon recht eindeutige Bestimmungen. Vielleicht ist es am Platze, im Zusammenhang mit der Erlassung des Siedlungsplangesetzes diese Bestimmungen noch etwas schärfer zu fassen und klipp und klar zum Ausdruck zu bringen, daß bei Preisbemessung im Falle der Enteignung die Werterhöhung, die das Grundstück durch das beabsichtigte Unternehmen erfahren kann, ganz aus dem Spiel zu bleiben hat und für die zu zahlende Entschädigung maßgebend nur sein kann die bisherige Nutzungsart des zu enteignenden Grundstücks und der Preis, der für Grundstücke der gleichen Art und Lage allgemein geboten wird.

VI. Schlußbemerkungen

Nachdem mit der vorstehenden Arbeit ein erster Vorschlag für einen Generalbebauungsplan von Karlsruhe und Umgebung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und damit allen Interessenten das Material in die Hand gegeben ist, sachdienlich dazu Stellung zu nehmen, ist der erste und wichtigste Schritt, zu einem endgültigen Plan zu gelangen, getan. Nunmehr gilt es, in der breitesten Öffentlichkeit wie auch am gemeinsamen Arbeitstisch mit den beteiligten Gemeinden und Behörden, alle im Plane auftretenden Probleme zu erörtern, dadurch die bis jetzt vorliegenden Vorschläge auf ihre Brauchbarkeit zu prüfen, sie gegebenenfalls abzuändern und insbesondere die Übereinstimmung der verschiedenen Interessen der zunächst Beteiligten herbeizuführen.

Vielleicht werden bei diesen Verhandlungen und Erörterungen die Nachbargemeinden erkennen, daß im Karlsruher Generalbebauungsplan ihren eigenen Interessen mindestens ebenso viel Platz eingeräumt ist wie denen der Stadt Karlsruhe selbst, und daß sie ebenso wie Karlsruhe das Zustandekommen des Plans wünschen müssen. Die Bürgerschaft und Fachwelt werden die ausführliche Darstellung mancher Einzelheit vermissen; im Verlaufe der Diskussion ist reichlich Gelegenheit, derartiges nachzuholen. Die Fachwelt wird insbesondere noch weitere technisch-wissenschaftliche Grundlagen für die Beurteilung wichtiger Fragen, etwa des Kanalisationsproblems, haben wollen; diese Grundlagen sind ins einzelne bearbeitet und können bei passender Gelegenheit zur Verfügung gestellt werden. Die Fachwelt, die mit Recht für sich in Anspruch nimmt, auch ihrerseits gehört zu werden, wird im ersten Augenblick vielleicht auch finden, daß ja schon alles fertig sei und für sie selbst nichts mehr zu tun übrigbleibe. Sie wird aber bald erkennen, daß ihre Mitwirkung von seiten der Stadtverwaltung nicht nur zugelassen, sondern auch gewünscht

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

wird. Denn es ist ganz selbstverständlich, daß der vorliegende Plan noch keineswegs die letzte Weisheit sein kann und daß von einer ausgiebigen Erörterung innerhalb der Bürgerschaft und insbesondere mit der Fachwelt viele neue Gesichtspunkte und Verbesserungsvorschläge erwartet werden dürfen, die der endgültigen Gestaltung des Plans zugute kommen werden. Sachliche Schwierigkeiten von seiten der Landesbebehörden oder der Reichswasserstraßenverwaltung für das Zustandekommen eines endgültigen Plans werden kaum zu befürchten sein, denn seine für diese Behörden wichtigsten Teile, die möglichste Erhaltung der Waldungen, Vorkehrungen für die spätere Durchführung von Autobahnen sowie solche für die Entwicklung des Rheinhafens, dürften kaum unlösbare Meinungsverschiedenheiten zeitigen. Schwierig wird aber zweifellos die Auseinandersetzung mit der Reichsbahnverwaltung. Hier handelt es sich um überaus einschneidende Maßnahmen für die Stadt ebensowohl wie für die Reichsbahn selbst, Maßnahmen, deren Entscheidung nicht leicht sein kann. Zur Erzielung einer möglichst fruchtbringenden und sachdienlichen Diskussion gerade des Eisenbahnproblems werden zu dem in der vorliegenden Arbeit enthaltenen Verkehrslinienplan noch Pläne zur Verfügung stehen, die auf der Grundlage eines neuen Verschubbahnhofs im Südwesten der Stadt (anstatt im Nordwesten) aufgebaut sind. Dadurch wird die Diskussionsgrundlage so weit verbreitert, als dies für die grundsätzliche Entscheidung über die Eisenbahnanlagen irgend verlangt werden kann. Diese Entscheidung bald herbeizuführen, ist überaus wichtig. Sie wird ganz gewiß unter Wahrung der beiderseitigen Interessen herbeigeführt werden können, wenn sie in gemeinsamer Arbeit zwischen Bahn und Stadt, mit gegenseitigem Verständnis und dem bewußten Willen, den Interessen des anderen entgegenzukommen, angestrebt wird.

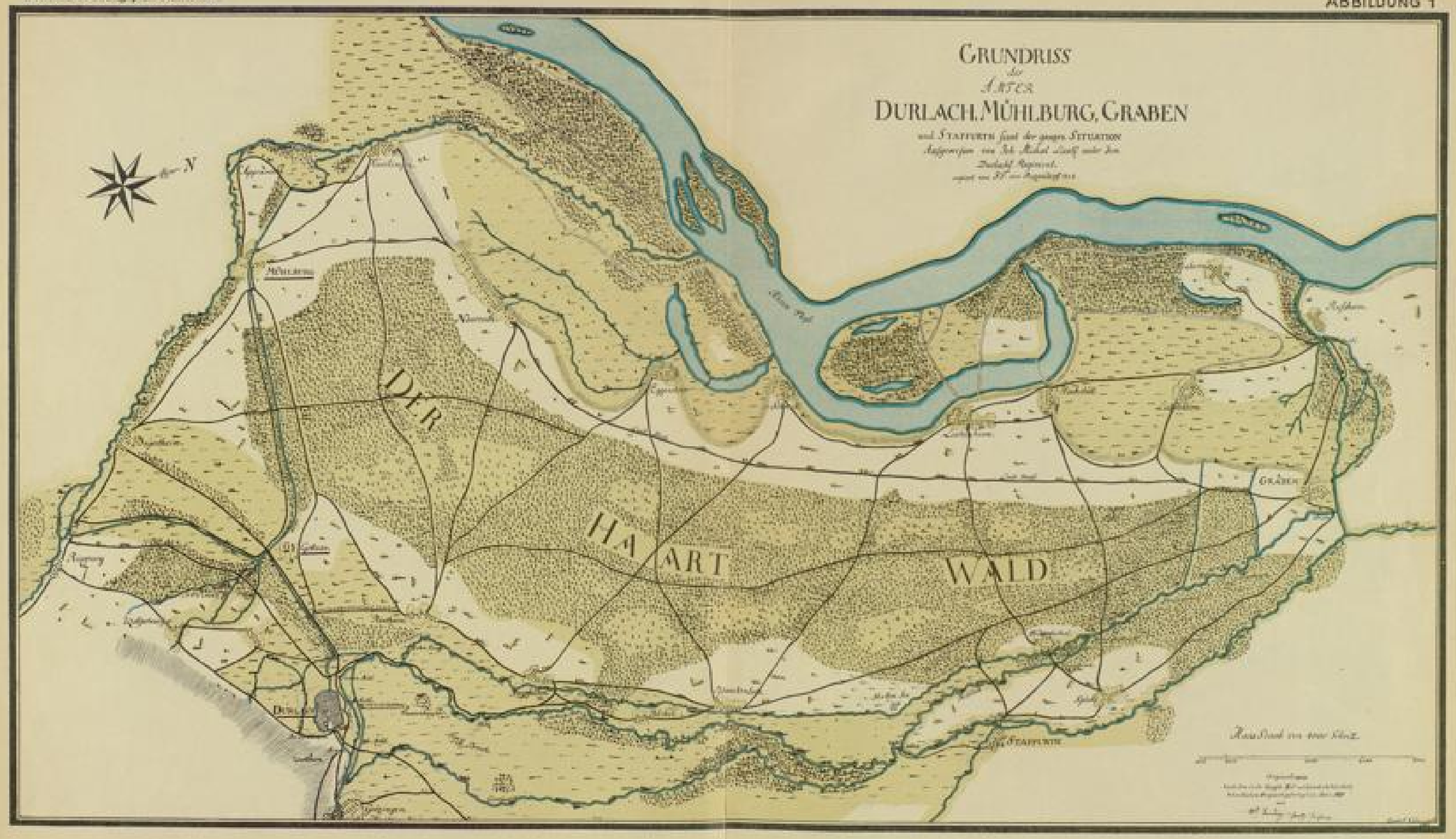
Buchdruckerei C. F. Müller, Karlsruhe (Baden).

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

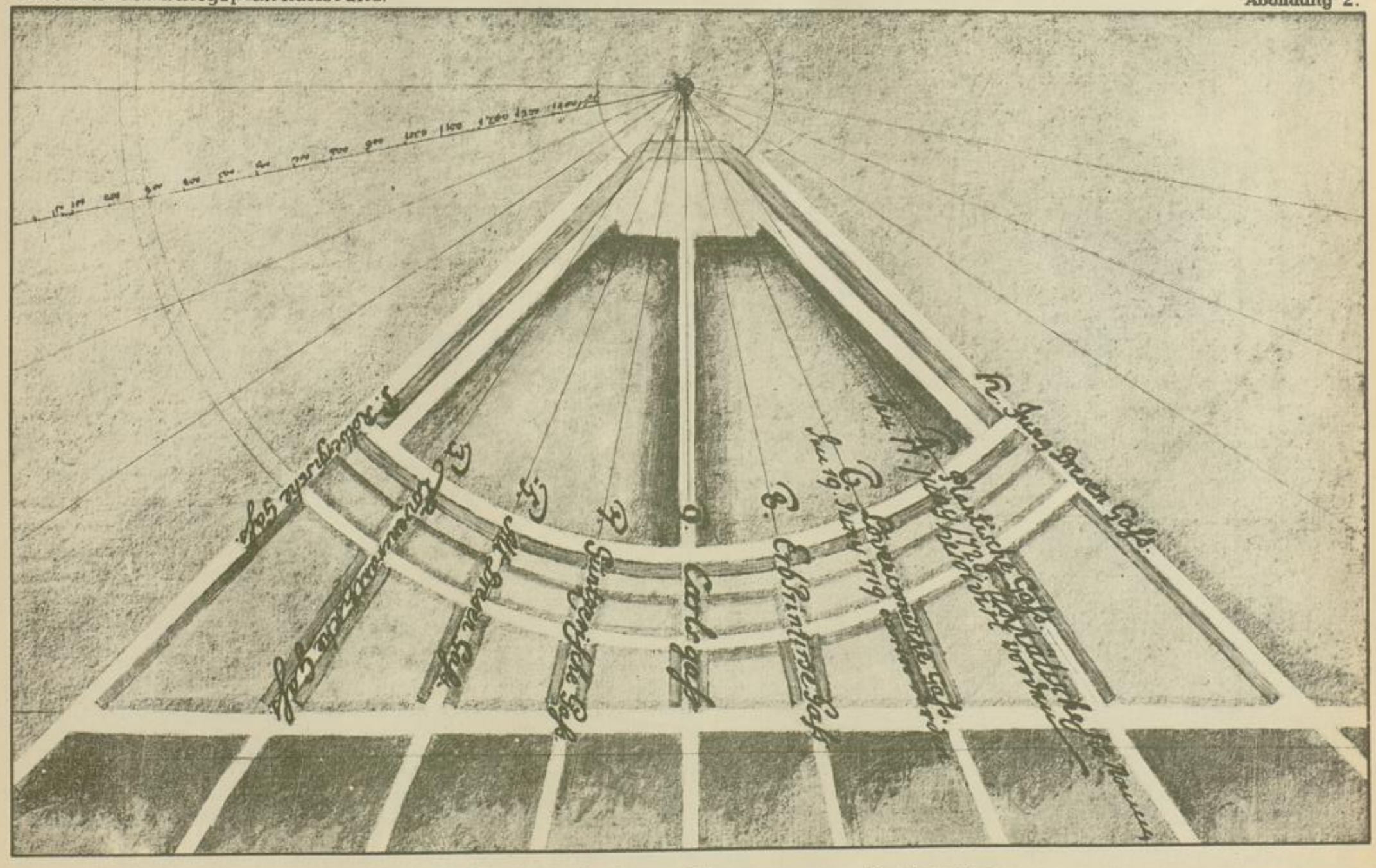
BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

ABBILDUNG 1



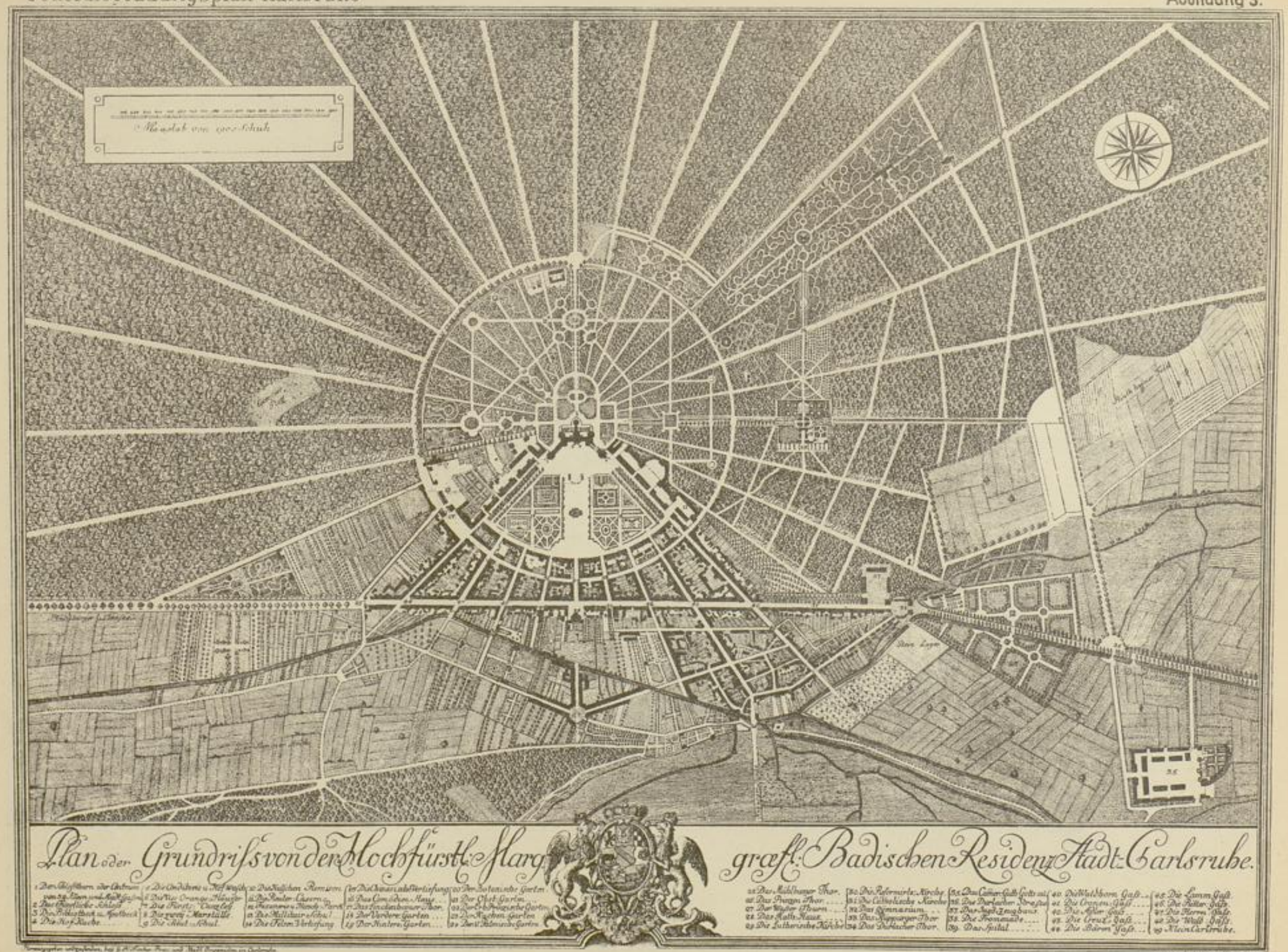
BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



Erster Entwurf eines Planes von Karlsruhe
— 1716 —

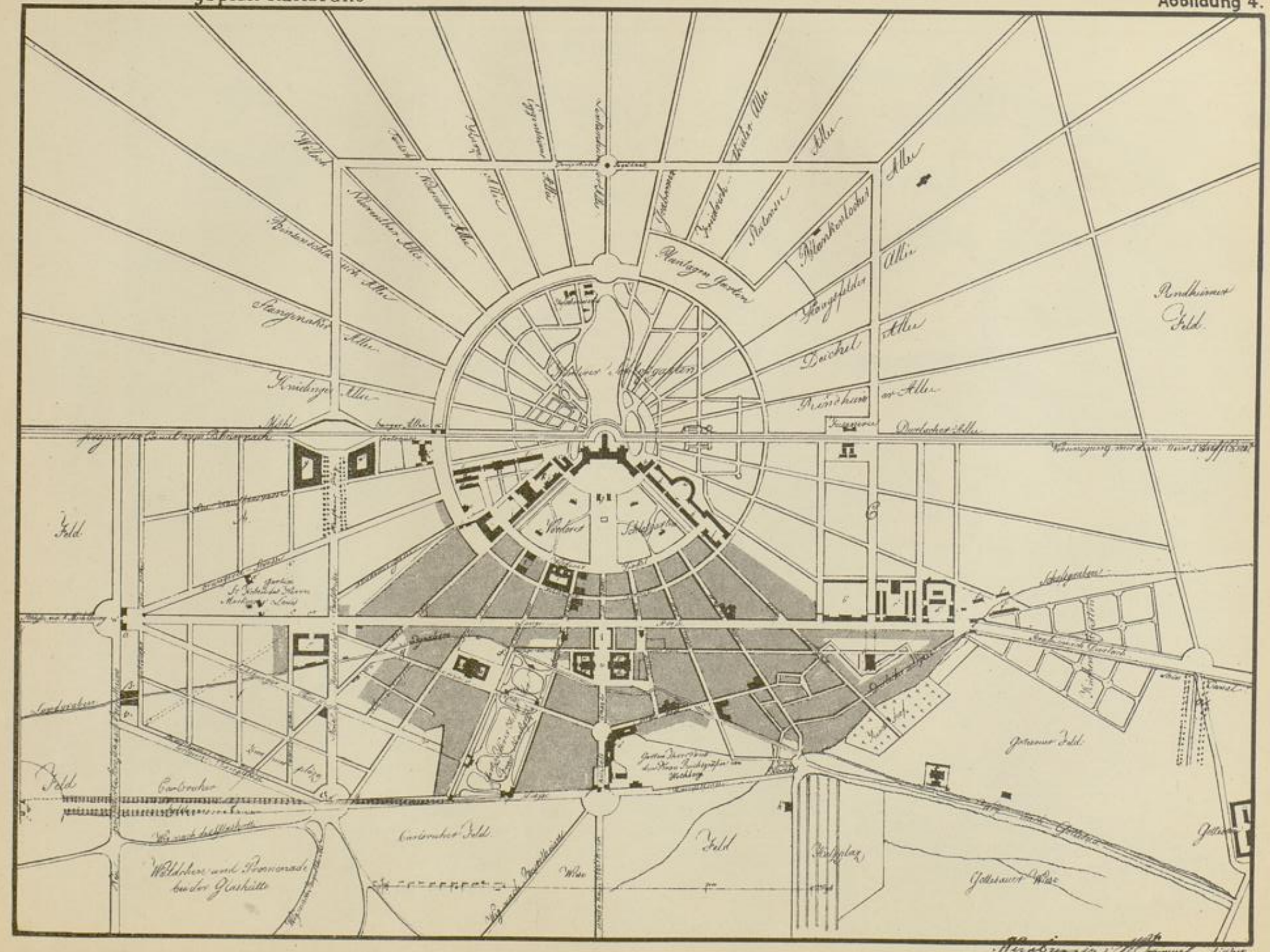
BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



Plan der Stadt Karlsruhe um 1790.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

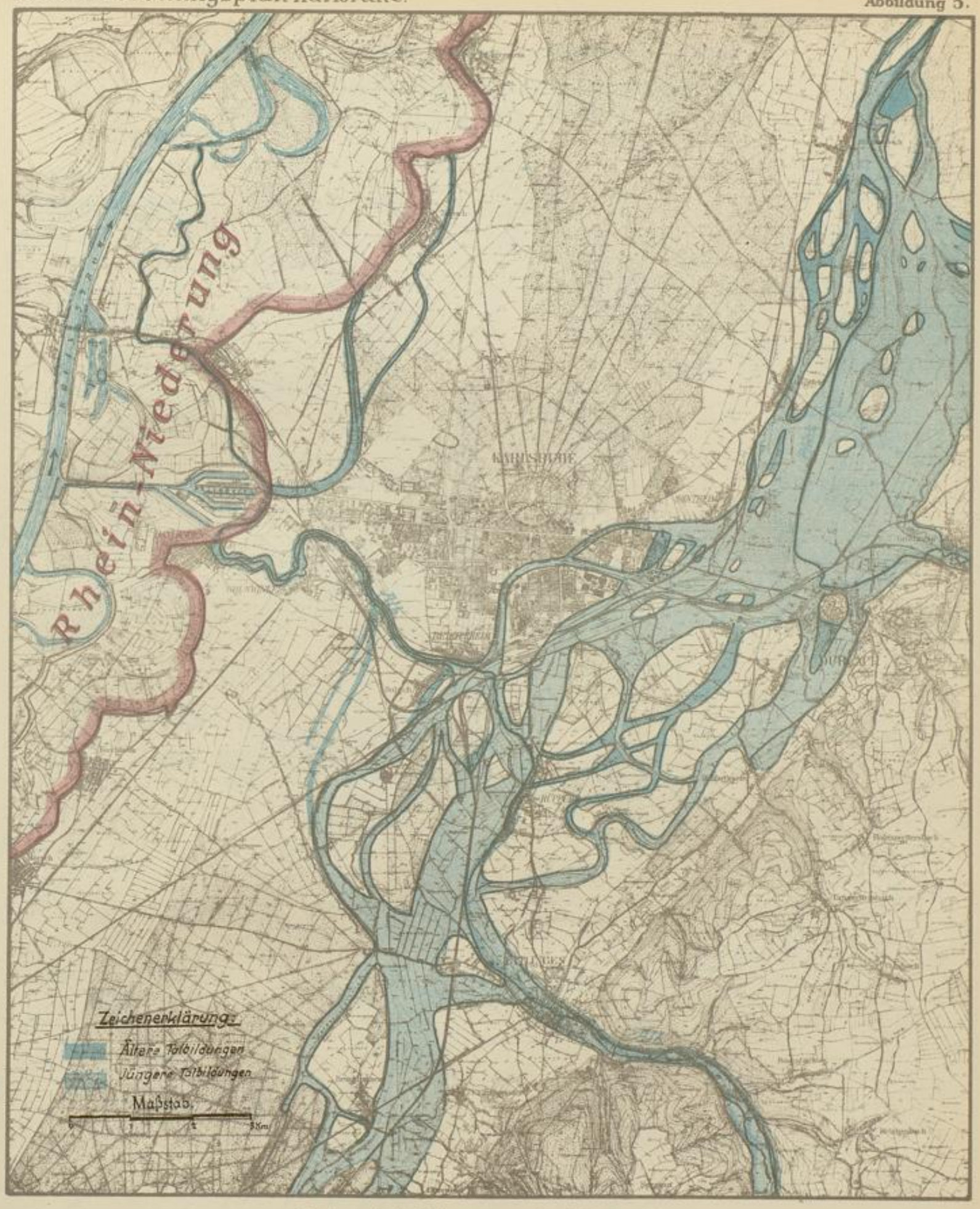
BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



Plan der Stadt Karlsruhe von Weinbrenner 1806.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

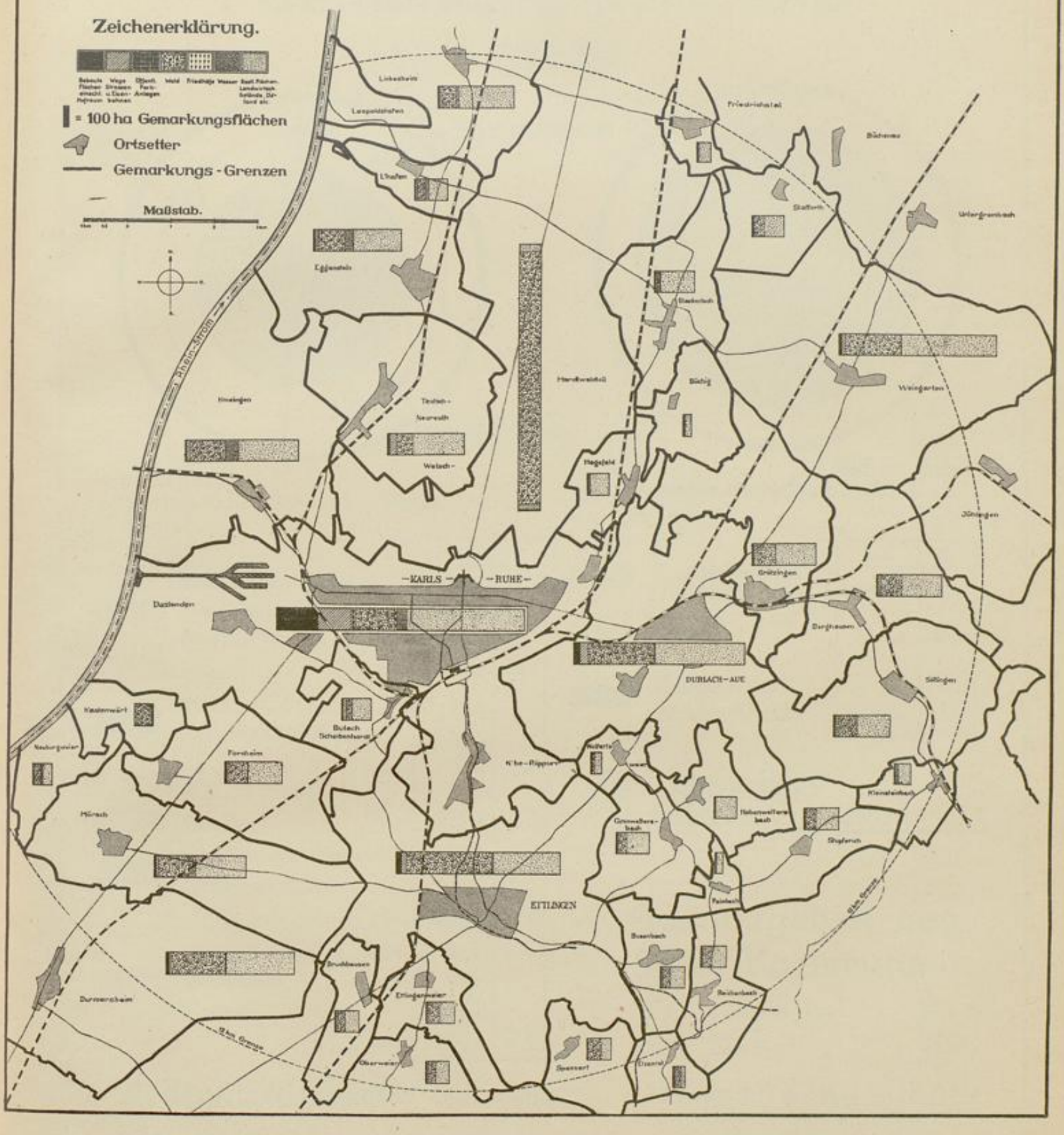
BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



Geländebildungen im Zuge des alten Kinzig-Murgflusses.

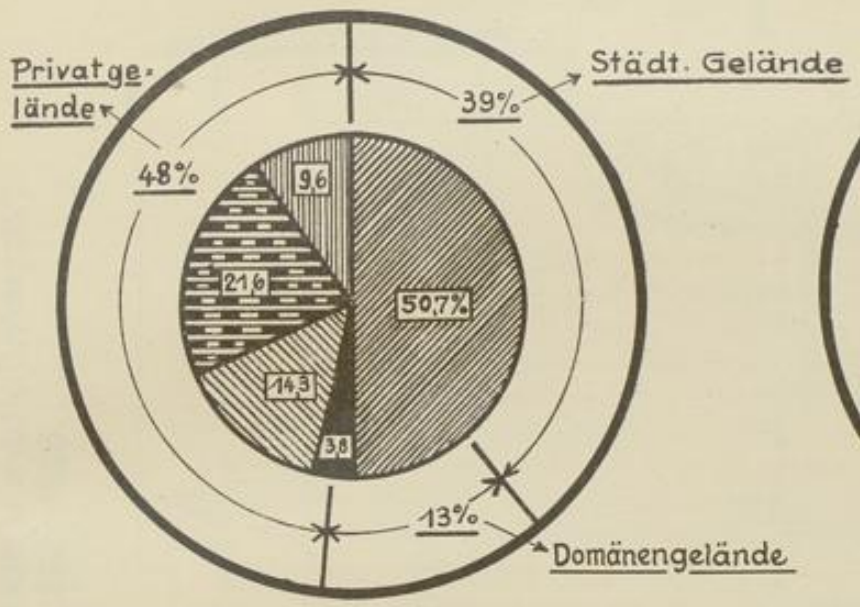
BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

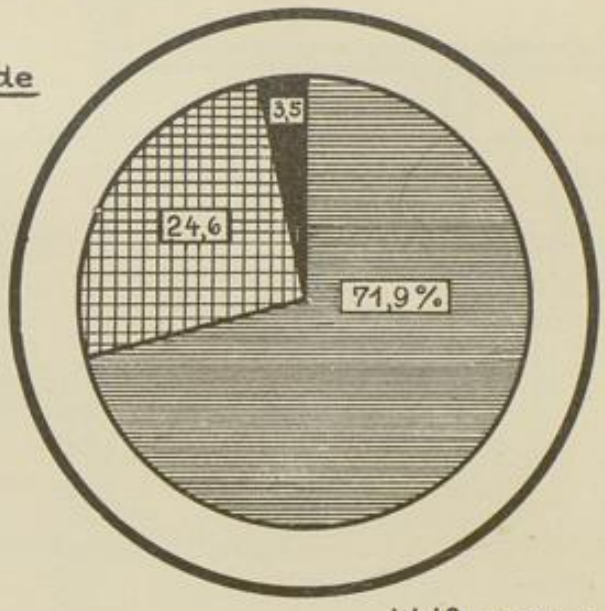
Geländenutzung der Gemarkungen des Wirtschaftsgebietes Karlsruhe und Umgebung im Jahre 1925.



BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Gebietsverteilung der Gemarkung Karlsruhe 1925.





Weißer Ring:
= Stadtwirtschaftlich unbenütztes Gebiet.

	ha	%
Bewohnte Flächen	476,7	
Jndustrie	262,4	
Bauplätze	108,2	
zus:	847,3	50,7
Kirchen u. Schulen	34,4	
Öffentliche Gebäude	29,3	
zus:	63,7	3,8
Straßen	238,3	14,3
Eisenbahnanlagen	264,1	
Schiffahrtsflächen	96,9	
zus:	361,0	21,6
Öffentliche Gartenanlagen	84,2	
Sportplätze	43,6	
Friedhöfe	31,4	
zus:	159,2	9,6

A: Benütztes Gebiet: 1669,5 = 100%

Weißer Ring:
= Stadtwirtschaftlich benütztes Gebiet.

	ha	%
Landwirtschaftl. Gelände	2057,5	71,9
Wald	706,6	24,6
Ödungen und Wasserflächen	99,0	3,5

B: Unbenütztes Gebiet: 2863,1 = 100%

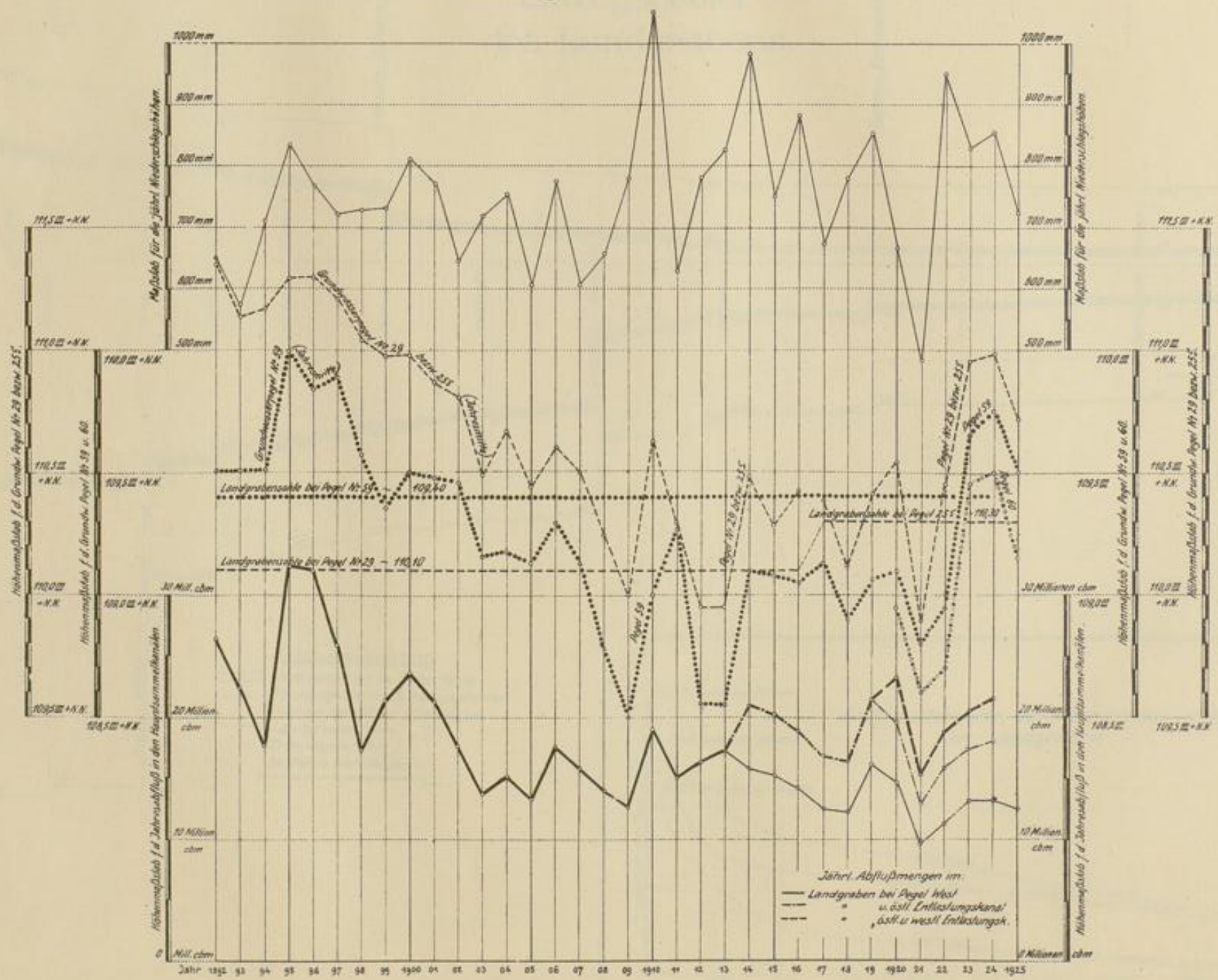
Gesamtgebiet der Stadt Karlsruhe:

A: 1669,5 ha 36,8 %
B: 2863,1 „ 63,2 „

4532,6 ha = 100%

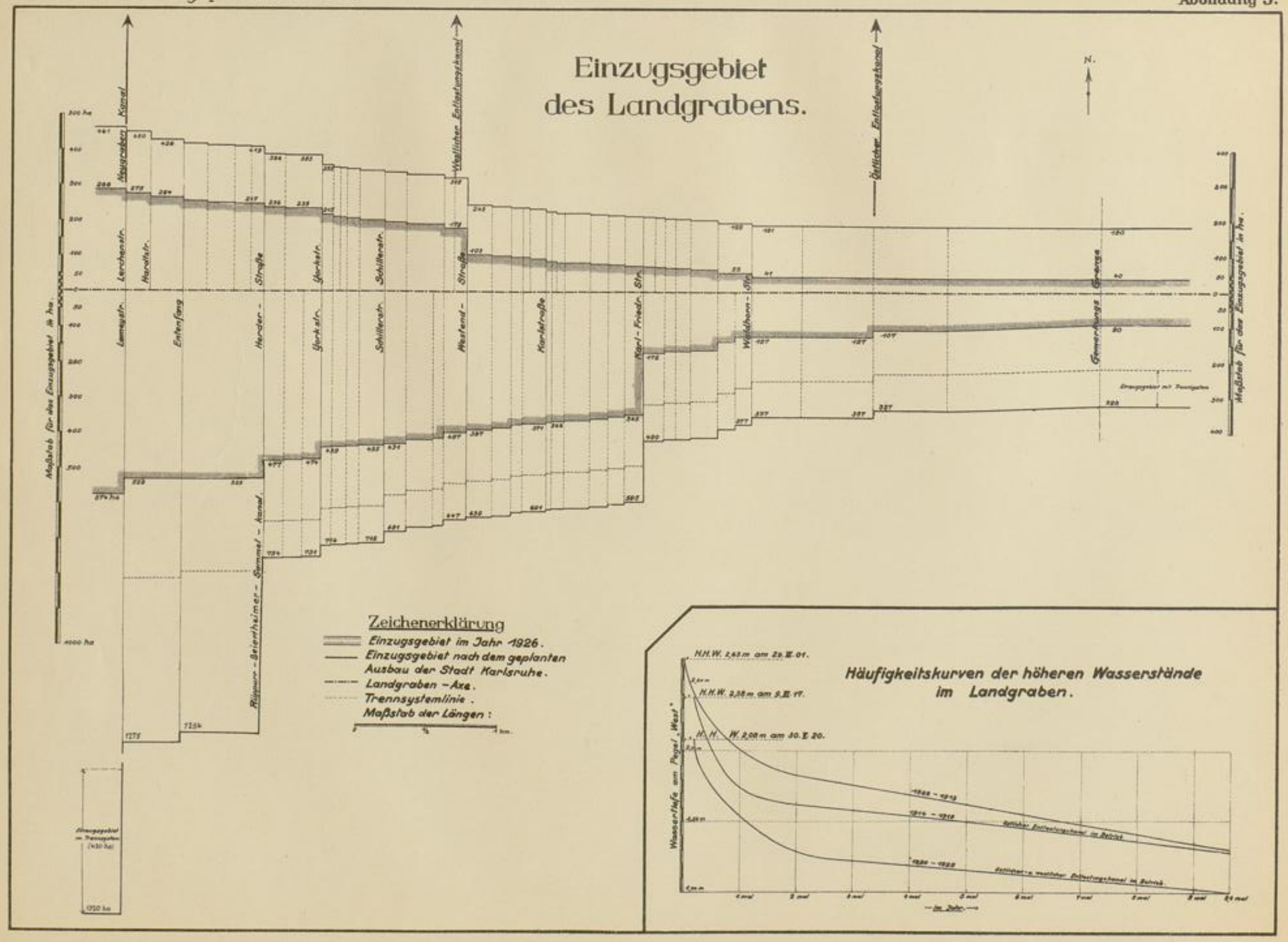
BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Regenhöhen, Grundwasserstände u. Abflußmengen im Landgraben 1892-1925.



BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

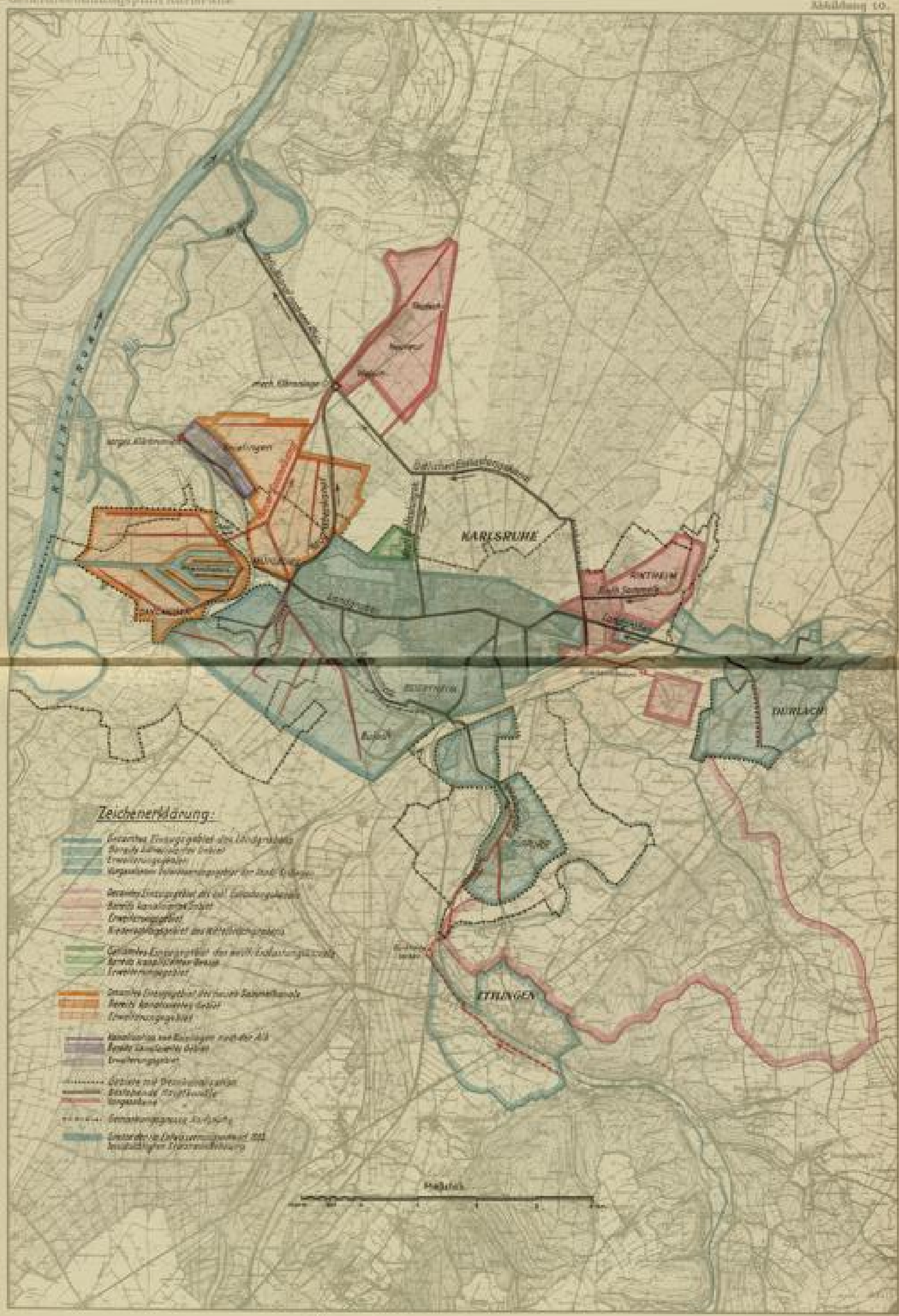
Abbildung 9.



BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



Übersichtsplan der Kanalisation
Karlsruhe und Umgebung.

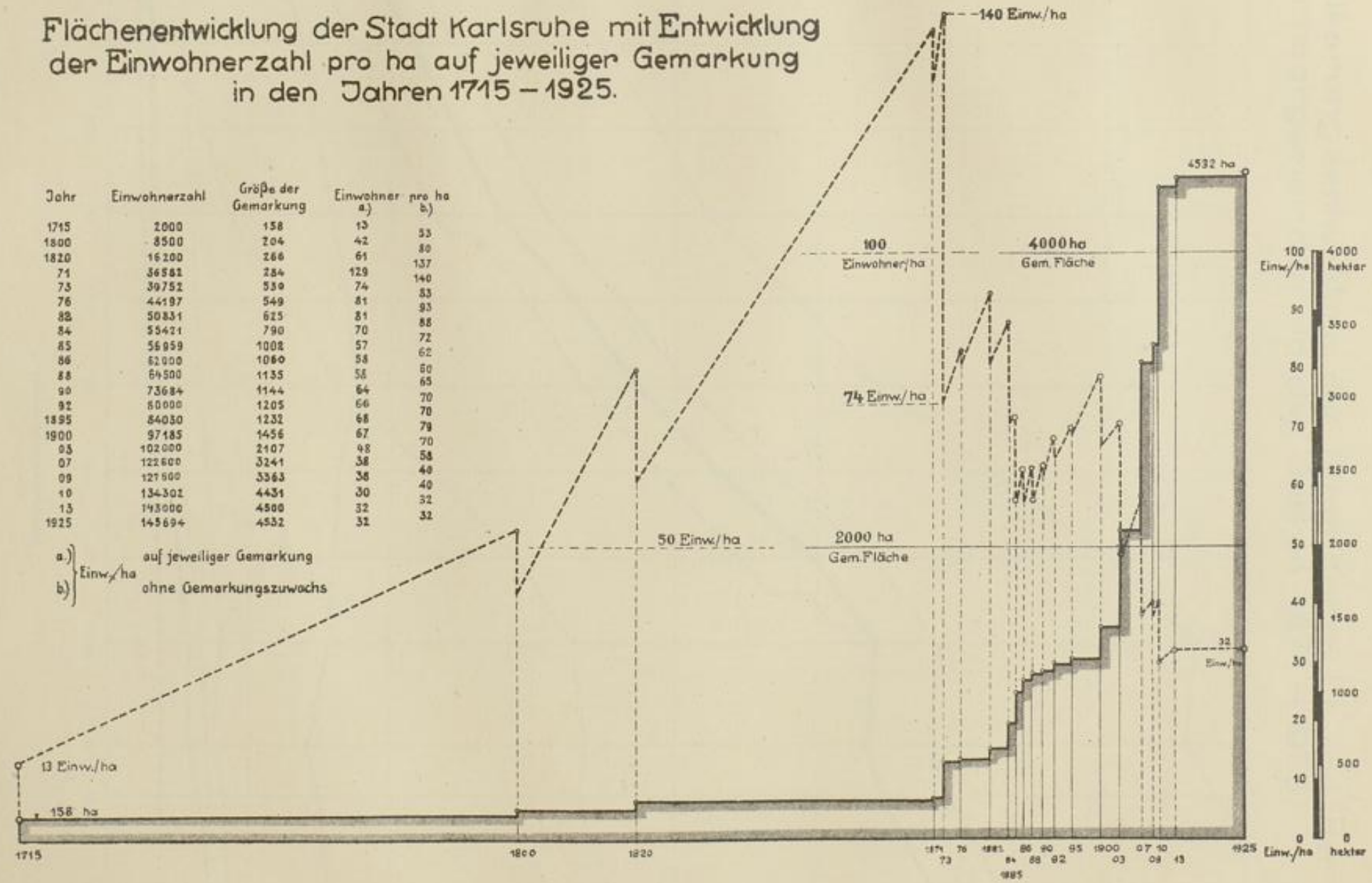
BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

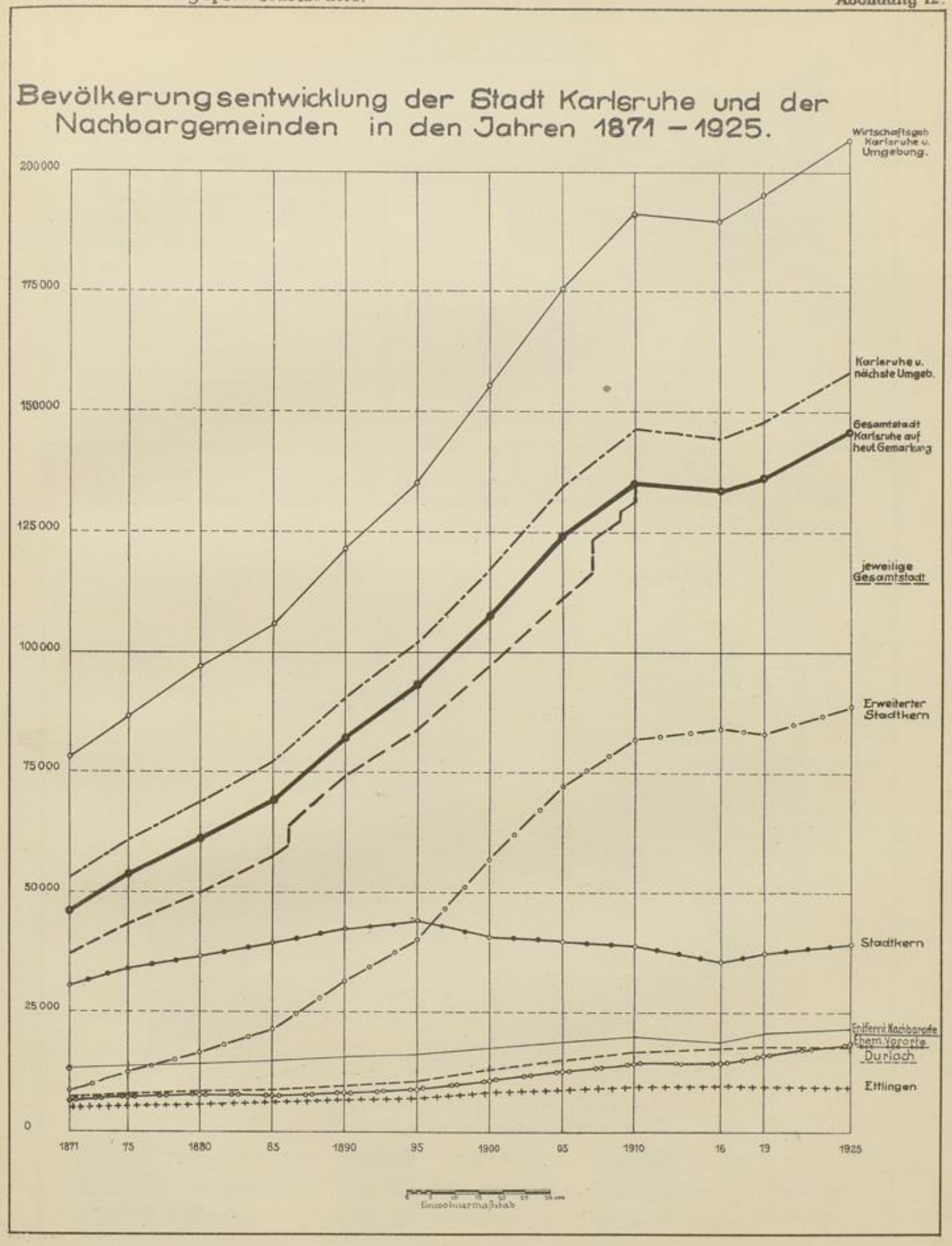
Flächenentwicklung der Stadt Karlsruhe mit Entwicklung der Einwohnerzahl pro ha auf jeweiliger Gemarkung in den Jahren 1715 – 1925.

Jahr	Einwohnerzahl	Größe der Gemarkung	Einwohner pro ha a.)	Einwohner pro ha b.)
1715	2000	158	13	13
1800	8500	204	42	80
1820	16200	266	61	137
71	36582	284	129	140
73	39752	539	74	83
76	44197	549	81	93
82	50831	625	81	88
84	55421	790	70	72
85	56959	1002	57	62
86	62000	1060	58	60
88	64500	1135	58	65
90	73684	1144	64	70
92	80000	1205	66	70
1895	84030	1232	68	79
1900	97185	1456	67	70
03	102000	2107	48	58
07	122600	3241	38	40
09	127600	3363	38	40
10	134302	4431	30	32
13	143000	4500	32	32
1925	145694	4532	32	32

a.) } Einw./ha auf jeweiliger Gemarkung
b) } Einw./ha ohne Gemarkungszuwachs



BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg


Bevölkerungsentwicklung der Stadt Karlsruhe und der Nachbargemeinden in den Jahren 1871 – 1925.
200000
175000
150000
125000
100000
75000
50000
25000
0
1871
75
1880
85
1890
95
1900
05
1910
16
19
1925
Wirtschaftsgeb. Karlsruhe u. Umgebung.
Karlsruhe u. nächste Umgeb.
Gesamtstadt Karlsruhe auf heut. Gemarkung
jeweilige Gesamtstadt
Erweiterter Stadtkern
Stadtkern
Entfernte Nachbarorte
Ehem. Vororte
Durlach
Ettlingen
Einwohnermaßstab

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Abbildung 13.

Die Berufsgliederung der Wohnbevölkerung in Karlsruhe.

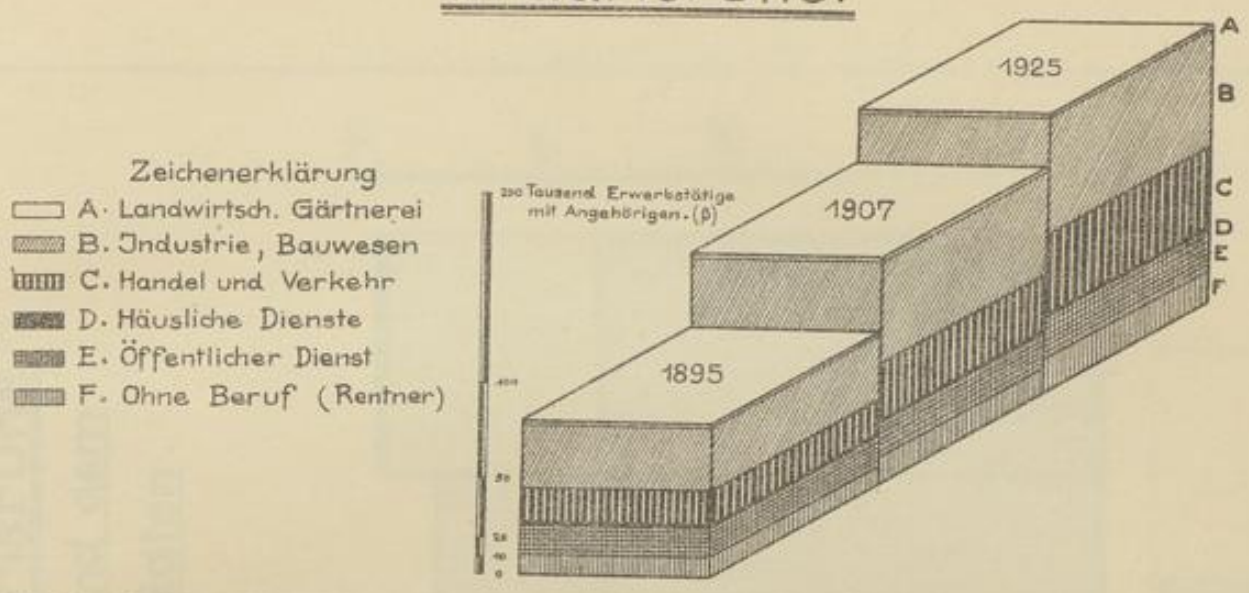
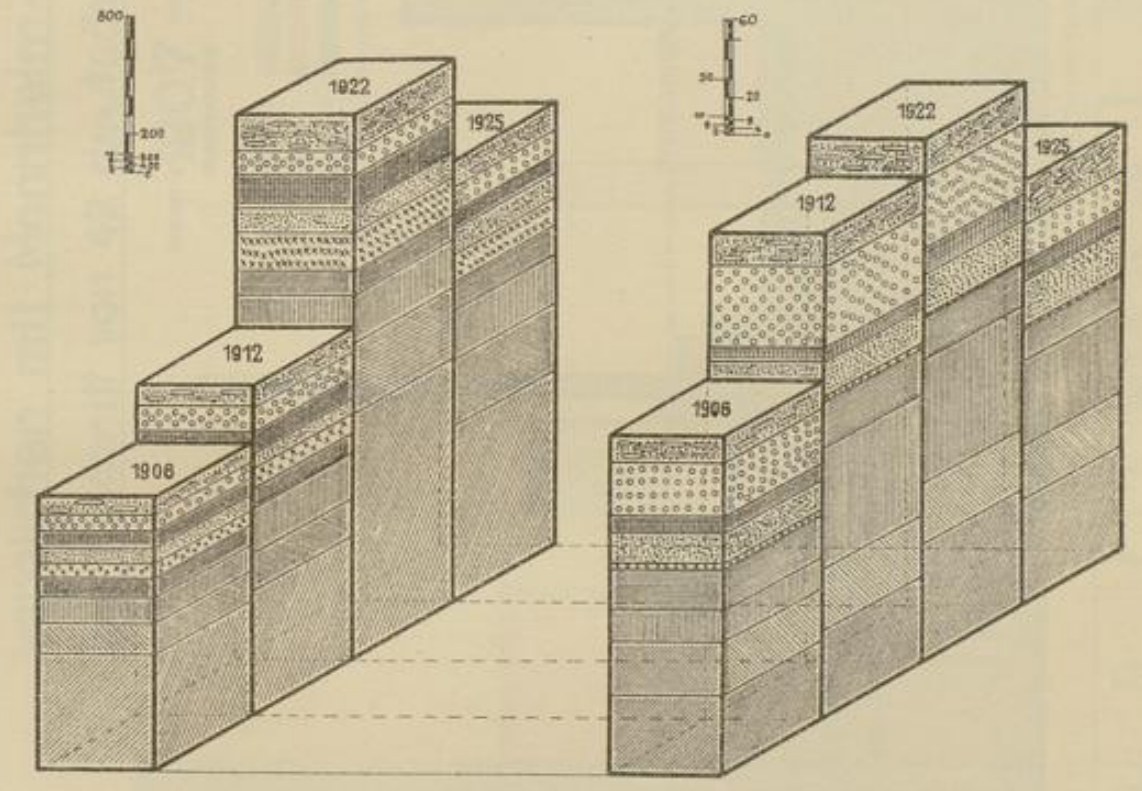


Abbildung 14.

Die Entwicklung der Industrie in Karlsruhe.

nach Zahl der

Arbeiter & Betriebe

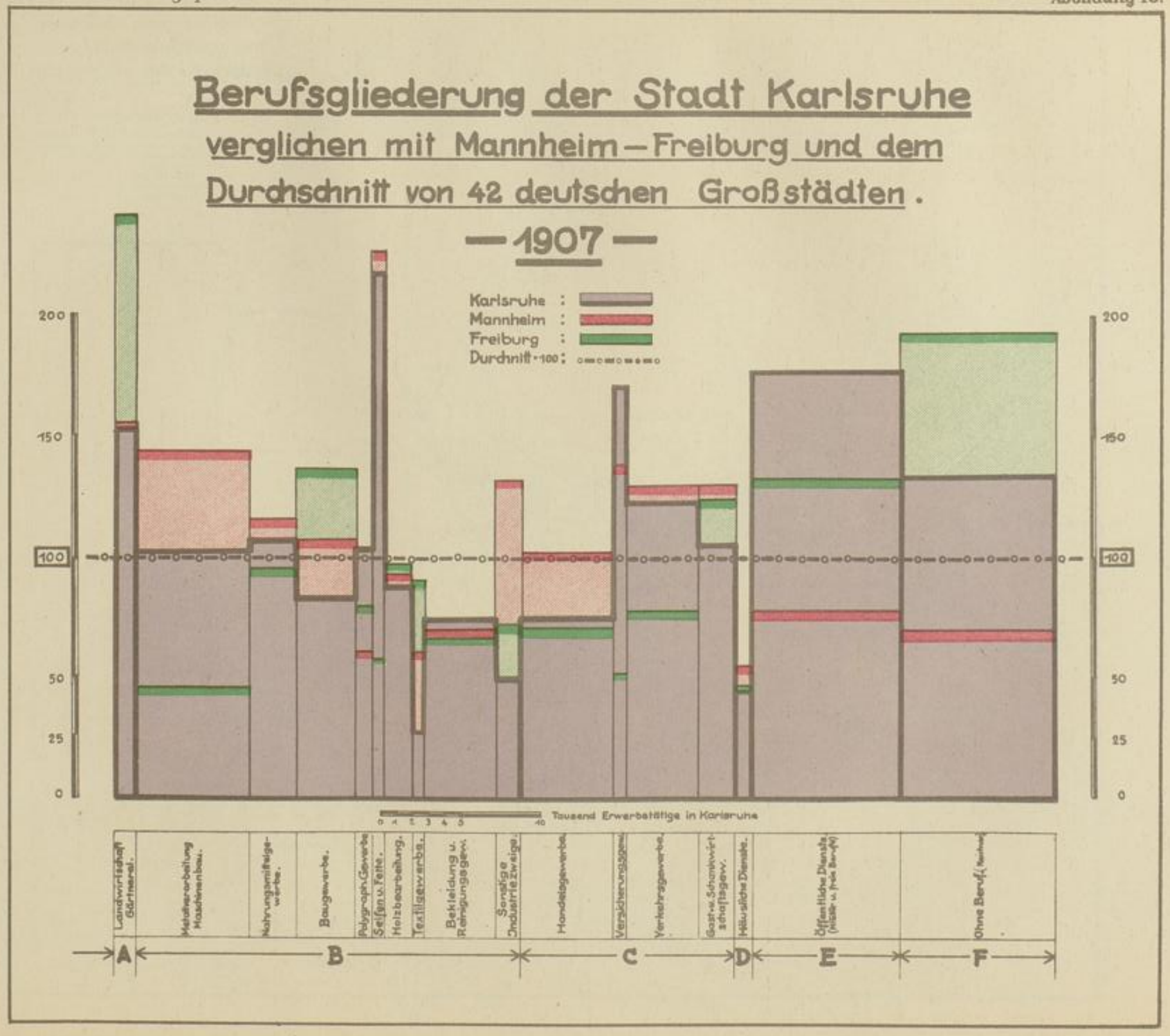


Zeichenerklärung.

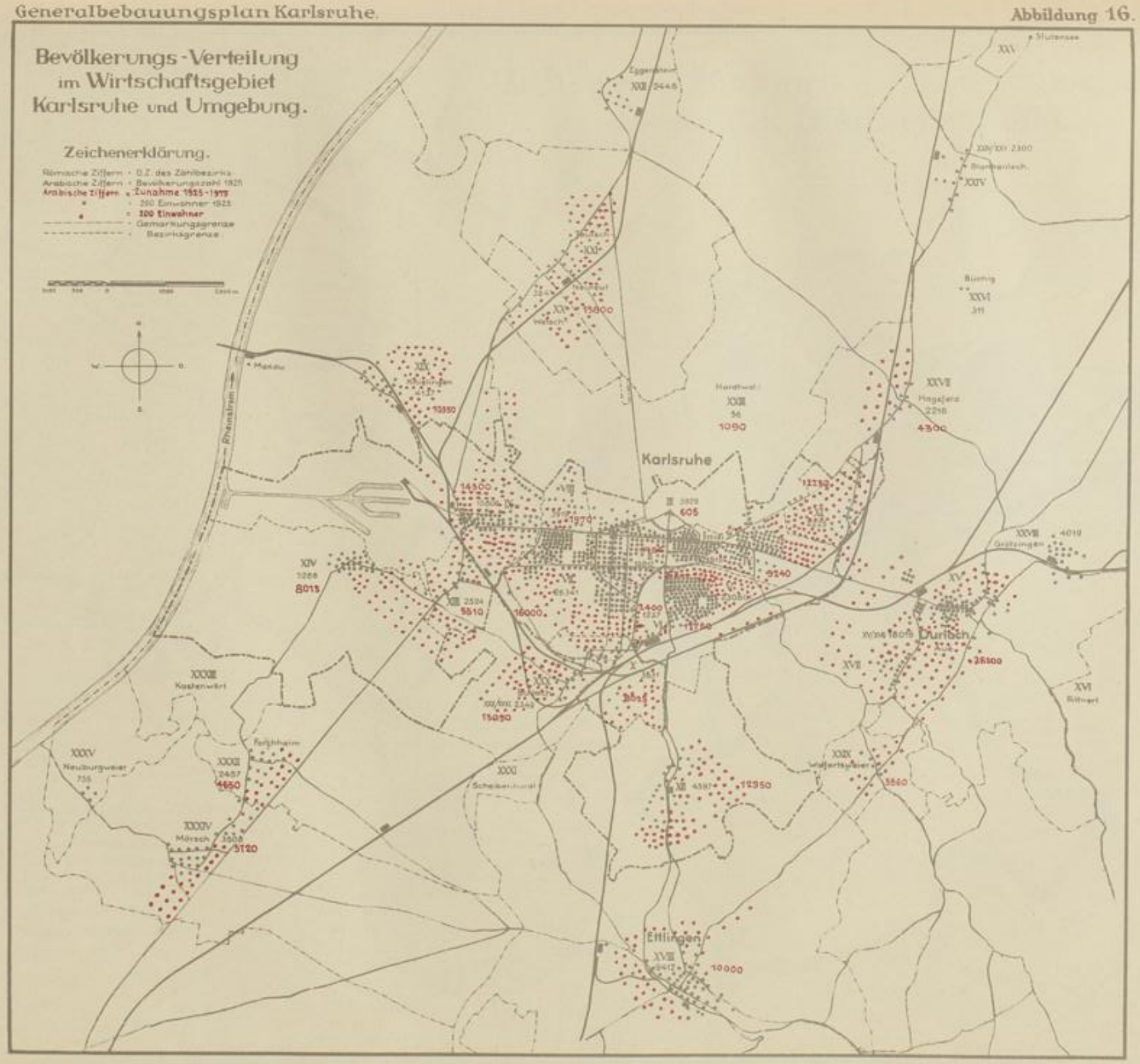
- Metallverarb. Maschinenb.
- Nahrungsmittelgewerbe
- Baugewerbe
- Polygraph. Gewerbe
- Seifen u. Fette
- Holzbearbeitung
- Textilgewerbe
- Bekleidung u. Reinigungsgew.
- Sonstige Gewerbezw.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

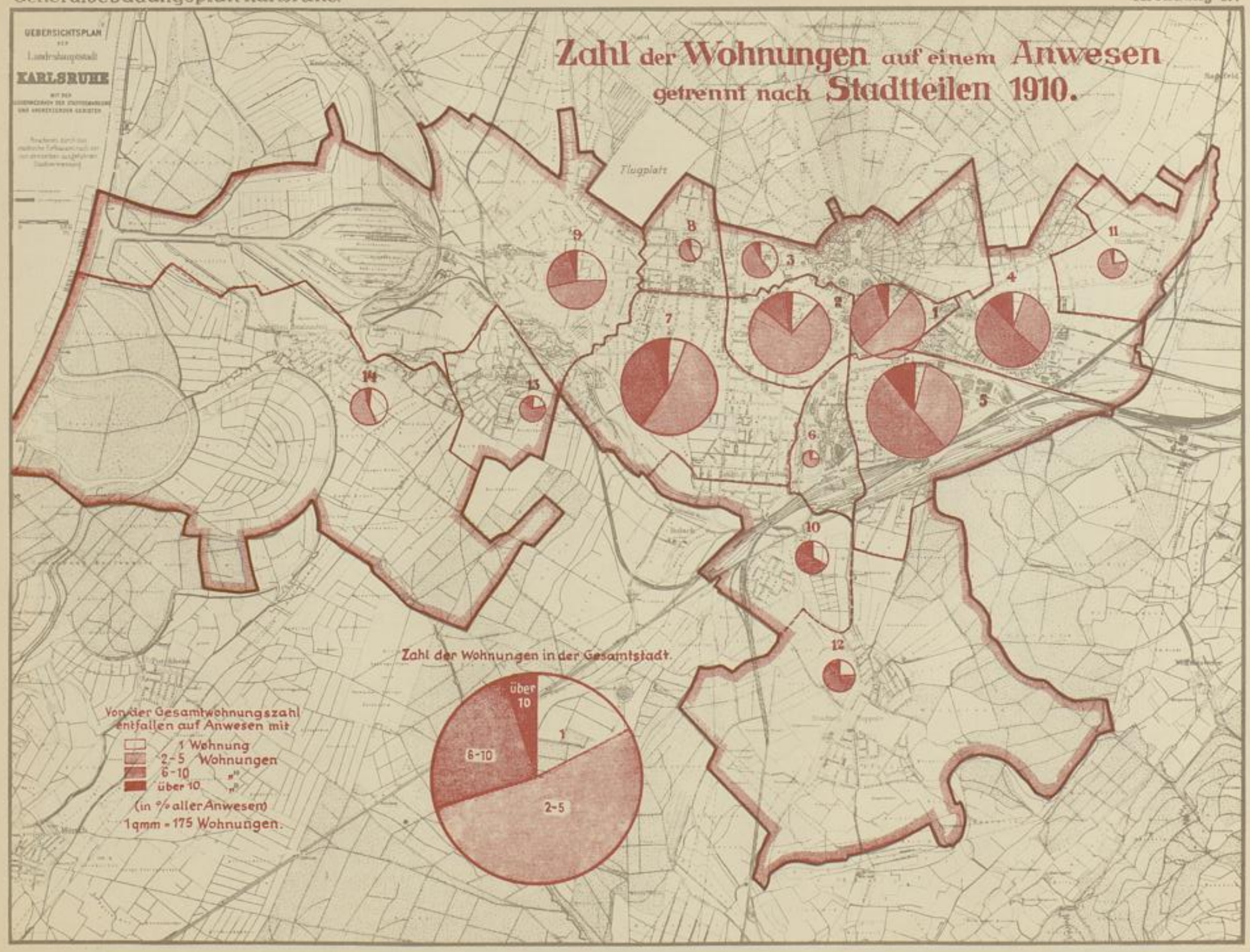

Berufsgliederung der Stadt Karlsruhe
verglichen mit Mannheim – Freiburg und dem
Durchschnitt von 42 deutschen Großstädten.
— 1907 —
Karlsruhe :
Mannheim :
Freiburg :
Durchnitt = 100 :
200
150
100
50
25
0
Tausend Erwerbstätige in Karlsruhe
Landwirtschaft Gärtnerei.
Metallverarbeitung Maschinenbau.
Nahrungsmittelgewerbe.
Baugewerbe.
Polygraph. Gewerbe
Seifen u. Fette.
Holzbearbeitung.
Textilgewerbe.
Bekleidung u. Reinigungsgew.
Sonstige Industriezweige.
Handelsgewerbe.
Versicherungsgew.
Verkehrsgewerbe.
Gast- u. Schankwirtschaftsgew.
Häusliche Dienste.
Öffentliche Dienste (Militär u. freie Berufe)
Ohne Beruf (Rentner)
A
B
C
D
E
F

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



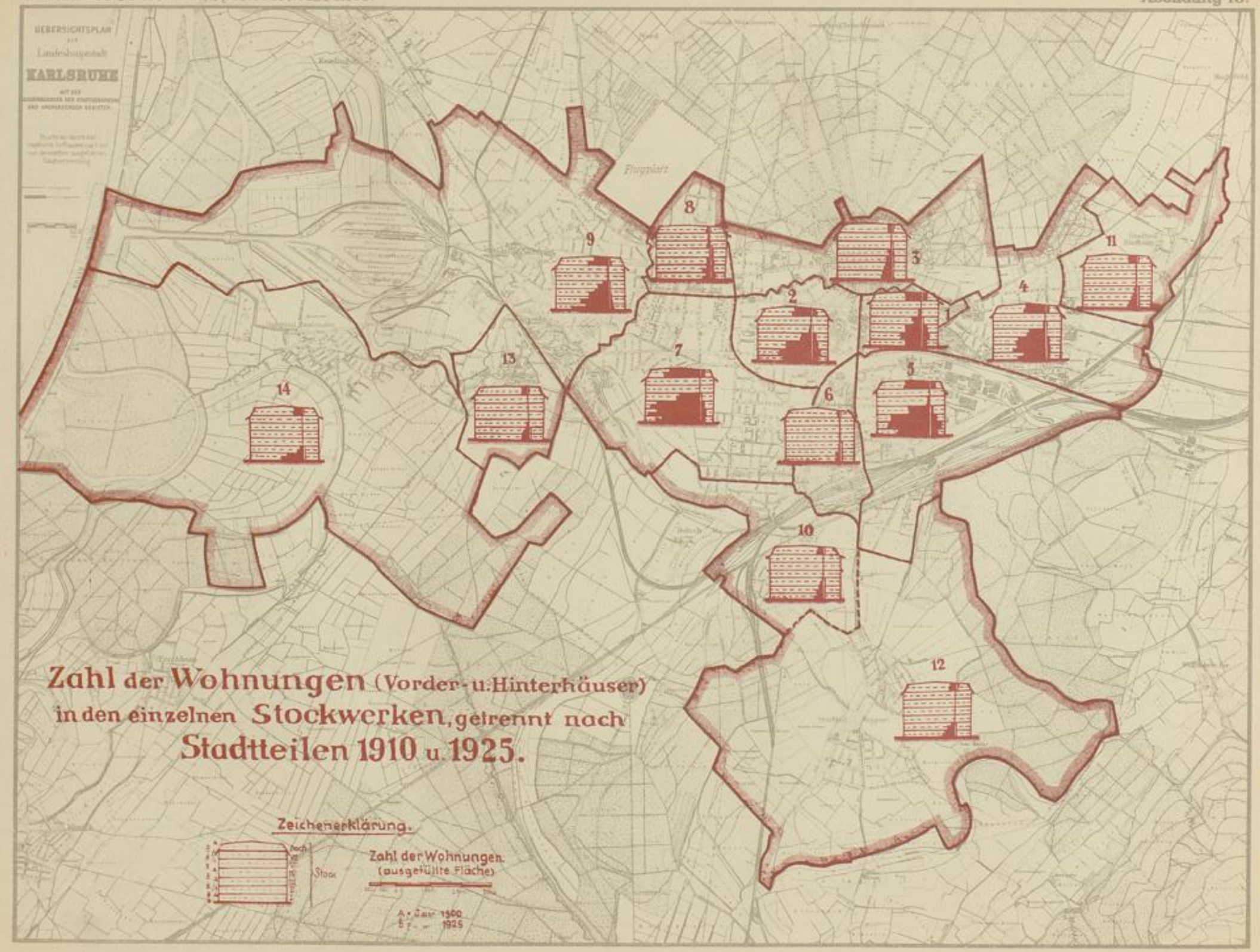
BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

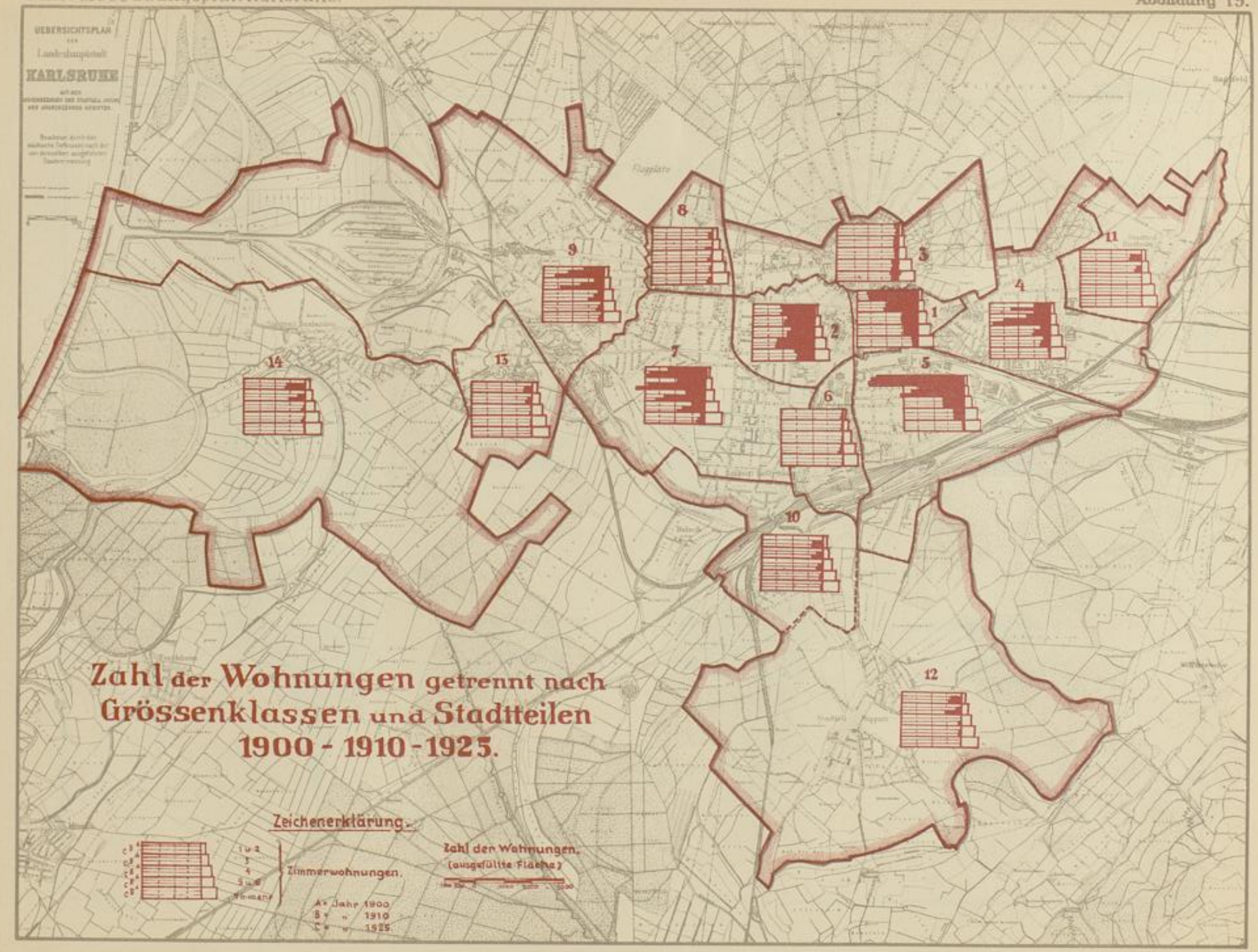
BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

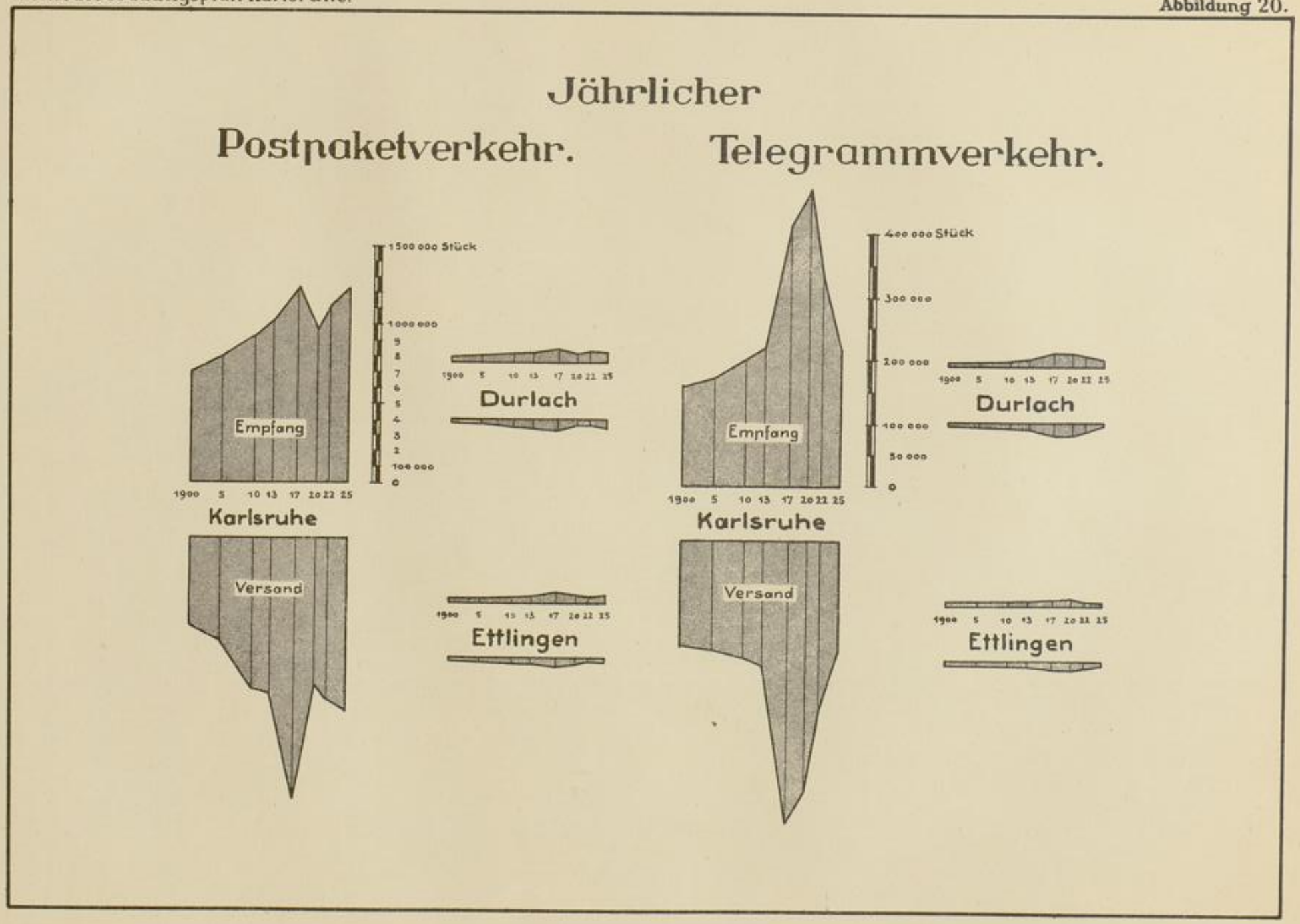
Abbildung 19
Generalbebauungsplan Karlsruhe.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

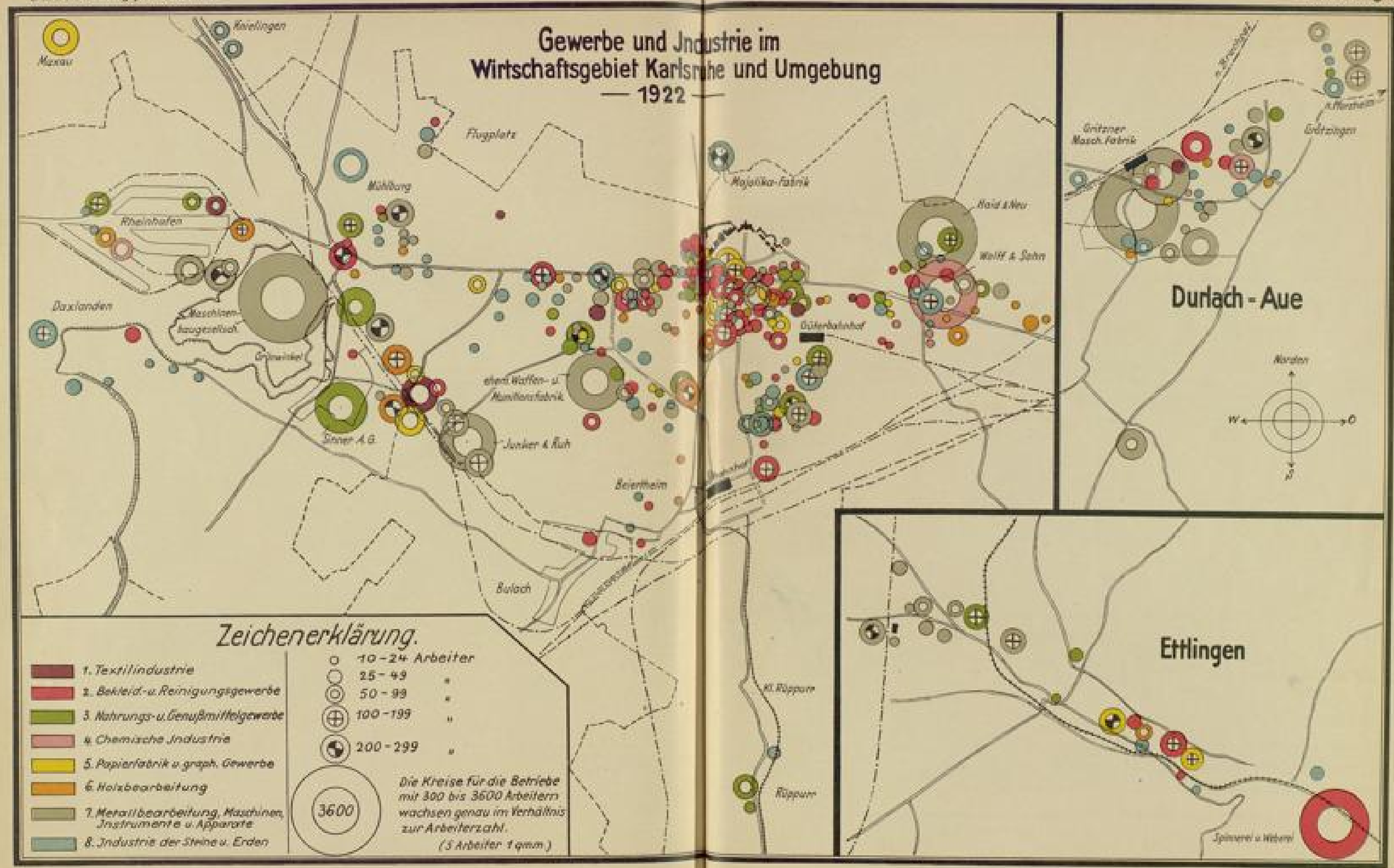
BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

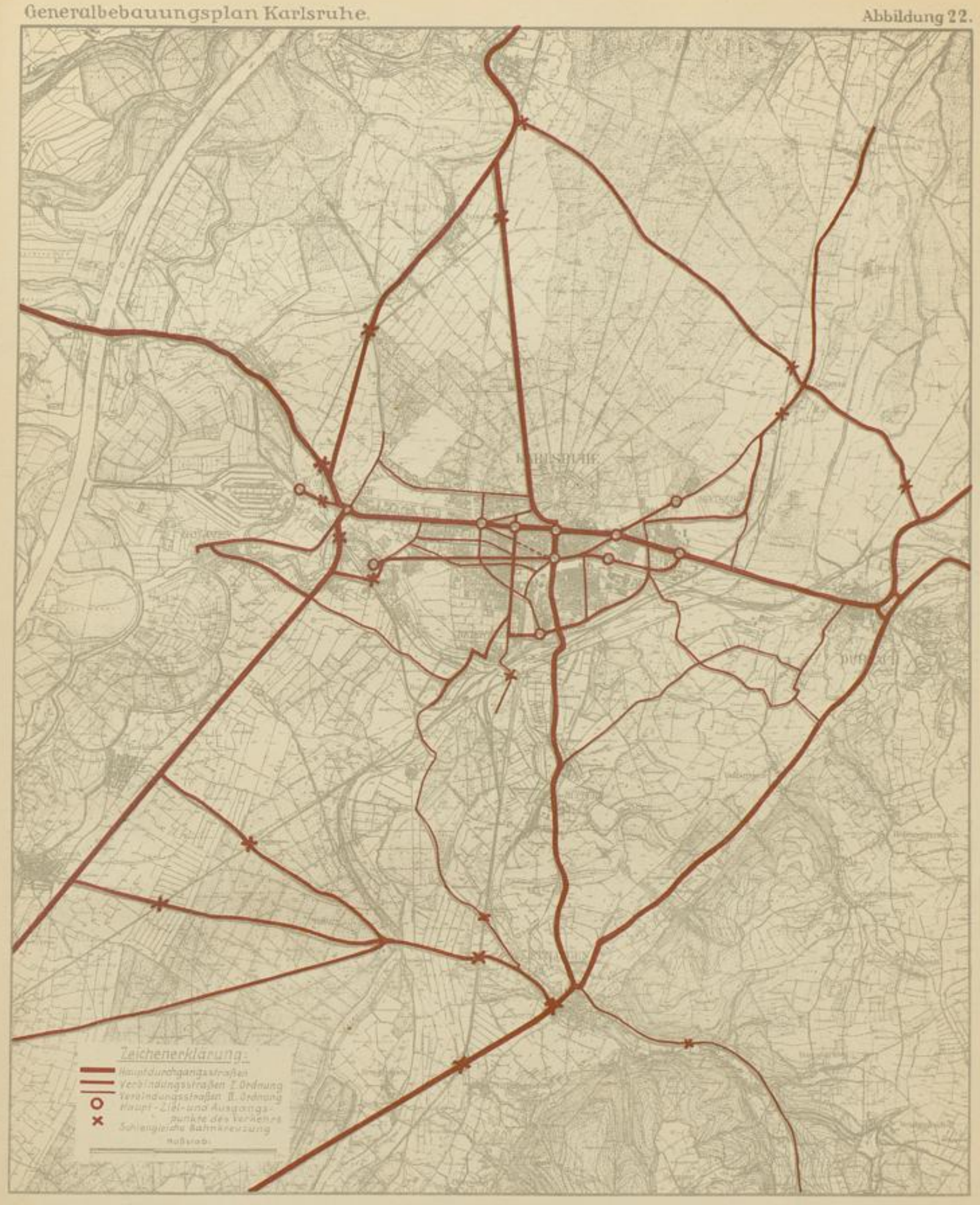
BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



Hauptverkehrsstraßen im Wirtschaftsgebiet Karlsruhe und Umgebung.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Grösste Belastung der Hauptverkehrsstrassen während 12 Tagesstunden (Zählung vom November 1925).

Vorbemerkung:
[illegible]

I. Straßenzug.

Zählpunkt	a) Durlach–Maxau: Pers.-auto	Last-auto	Motor-räder	Pferde-fuhrw.	Fahr-räder	b) Maxau–Durlach: Pers.-auto	Last-auto	Motor-räder	Pferde-fuhrw.	Fahr-räder
Durlacher Allee										
beim Weinweg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" Schlachthaus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
östl. Durlacher Tor	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Kaiser-Straße										
westl. Durl. Tor	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
östl. Marktplatz	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
westl. "	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
östl. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
westl. "	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Kaiser Allee										
westl. Mühlb. Tor	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
östl. Blücherstr.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
westl. "	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rhein-Straße										
östl. Hardtstr.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
westl. "	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

II. Straßenzug.

Zählpunkt	a) [illegible]					b) [illegible]				
[illegible]-Straße	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] "										
bei [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]-Straße										
bei [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]-Str.										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

III. Straßenzug.

Zählpunkt	a) [illegible]					b) [illegible]				
Linkenheimer Allee										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Karl Friedrich-Straße										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] "	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ettlinger-Straße										
[illegible] Ettlinger Tor	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ettlinger Allee	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

IV. Straßenzug.

Zählpunkt	a) [illegible]					b) [illegible]				
[illegible]-Straße										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]-Straße										
[illegible] Kriegsstr.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Kriegs-Straße										
westl. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" Ettlinger Tor	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
östl. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
westl. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]-Straße										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

V. Straßenzug.

Zählpunkt	a) [illegible]					b) [illegible]				
[illegible]-Straße										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Karl-Straße										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] Kriegsstr.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]-Straße										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

VI. Straßenzug.

Zählpunkt	a) [illegible]					b) [illegible]				
[illegible] Allee										
[illegible] Ettlinger Tor	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]-Straße										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]-Straße										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]-Straße										
[illegible] Kriegsstr.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

VII. Straßenzug.

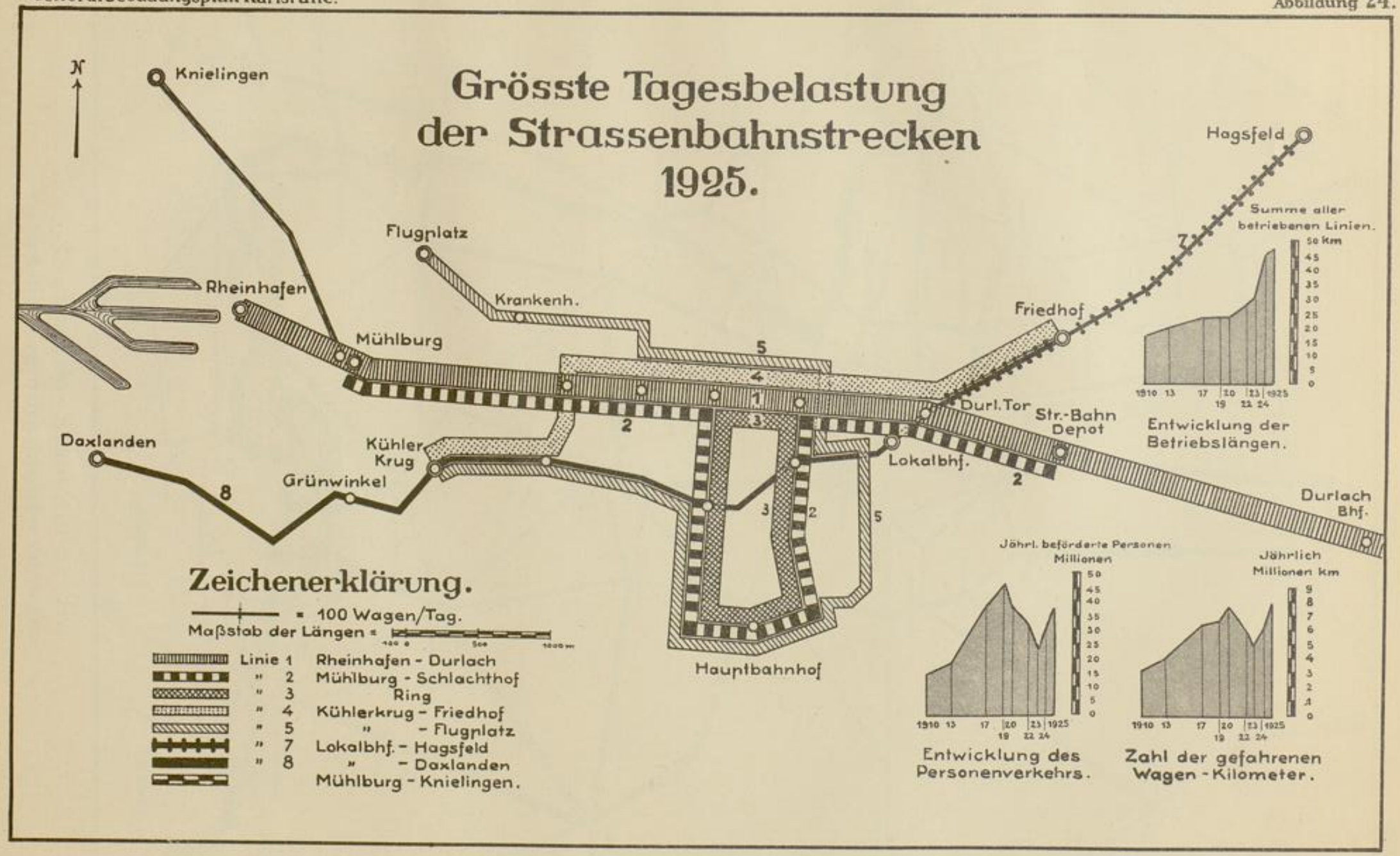
Zählpunkt	a) [illegible]					b) [illegible]				
[illegible]-Straße										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]-Straße										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] Kriegsstr.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]-Straße										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]-Straße										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Rüppurrer-Straße

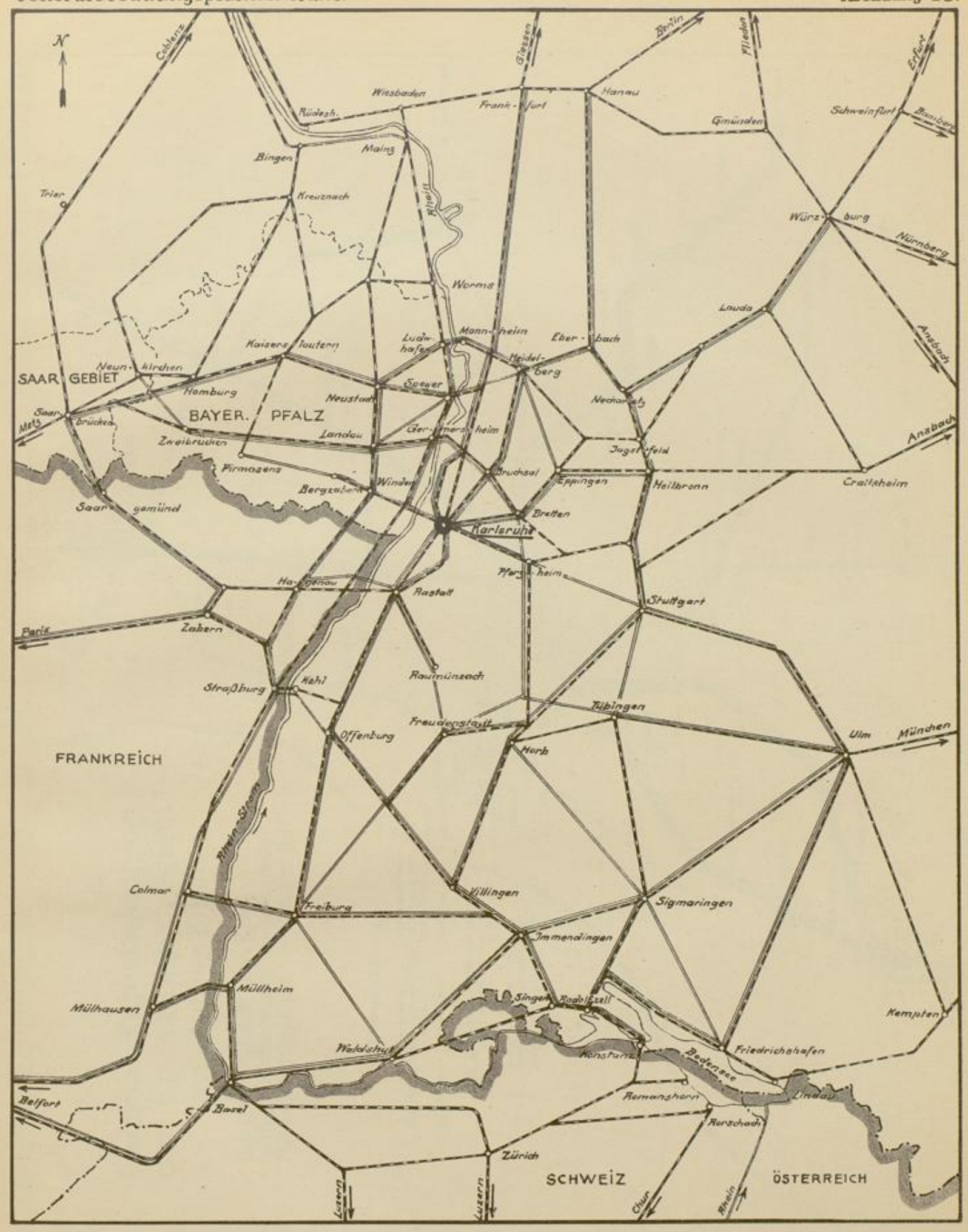
Zählpunkt	[illegible]					[illegible]				
Rüppurrer-Straße										
bei Kriegsstr.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

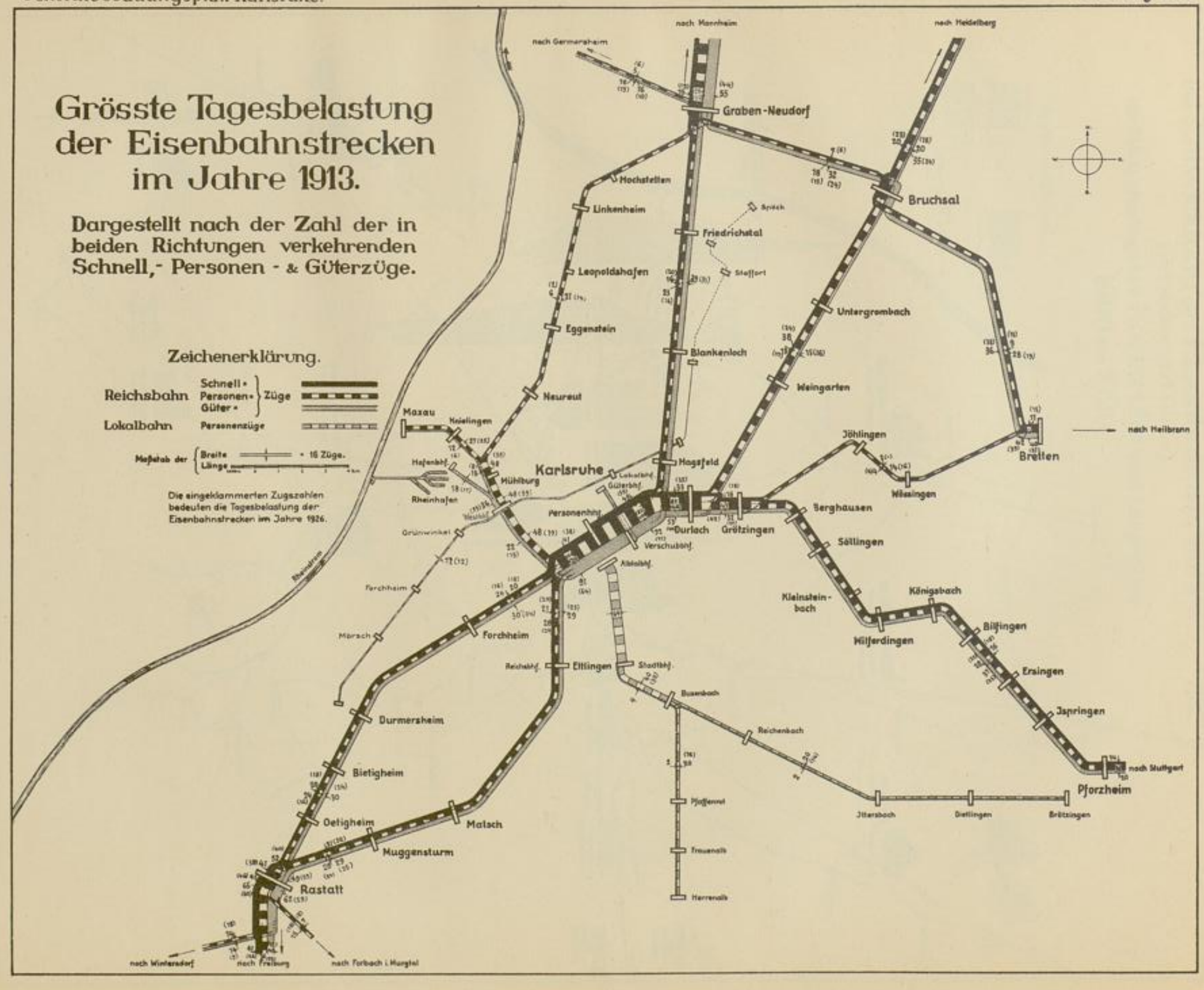

Grösste Tagesbelastung der Strassenbahnstrecken 1925.
N
Knielingen
Flugplatz
Rheinhafen
Krankenh.
Mühlburg
Hagsfeld
Friedhof
Durl. Tor
Str.-Bahn Depot
Lokalbhf.
Daxlanden
Kühler Krug
Grünwinkel
Durlach Bhf.
Hauptbahnhof
Summe aller betriebenen Linien.
Entwicklung der Betriebslängen.
Jährl. beförderte Personen Millionen
Entwicklung des Personenverkehrs.
Jährlich Millionen km
Zahl der gefahrenen Wagen-Kilometer.
Zeichenerklärung.
= 100 Wagen/Tag.
Maßstab der Längen =
Linie 1 Rheinhafen - Durlach
" 2 Mühlburg - Schlachthof Ring
" 3
" 4 Kühlerkrug - Friedhof
" 5 " - Flugplatz
" 7 Lokalbhf. - Hagsfeld
" 8 " - Daxlanden
Mühlburg - Knielingen.

BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



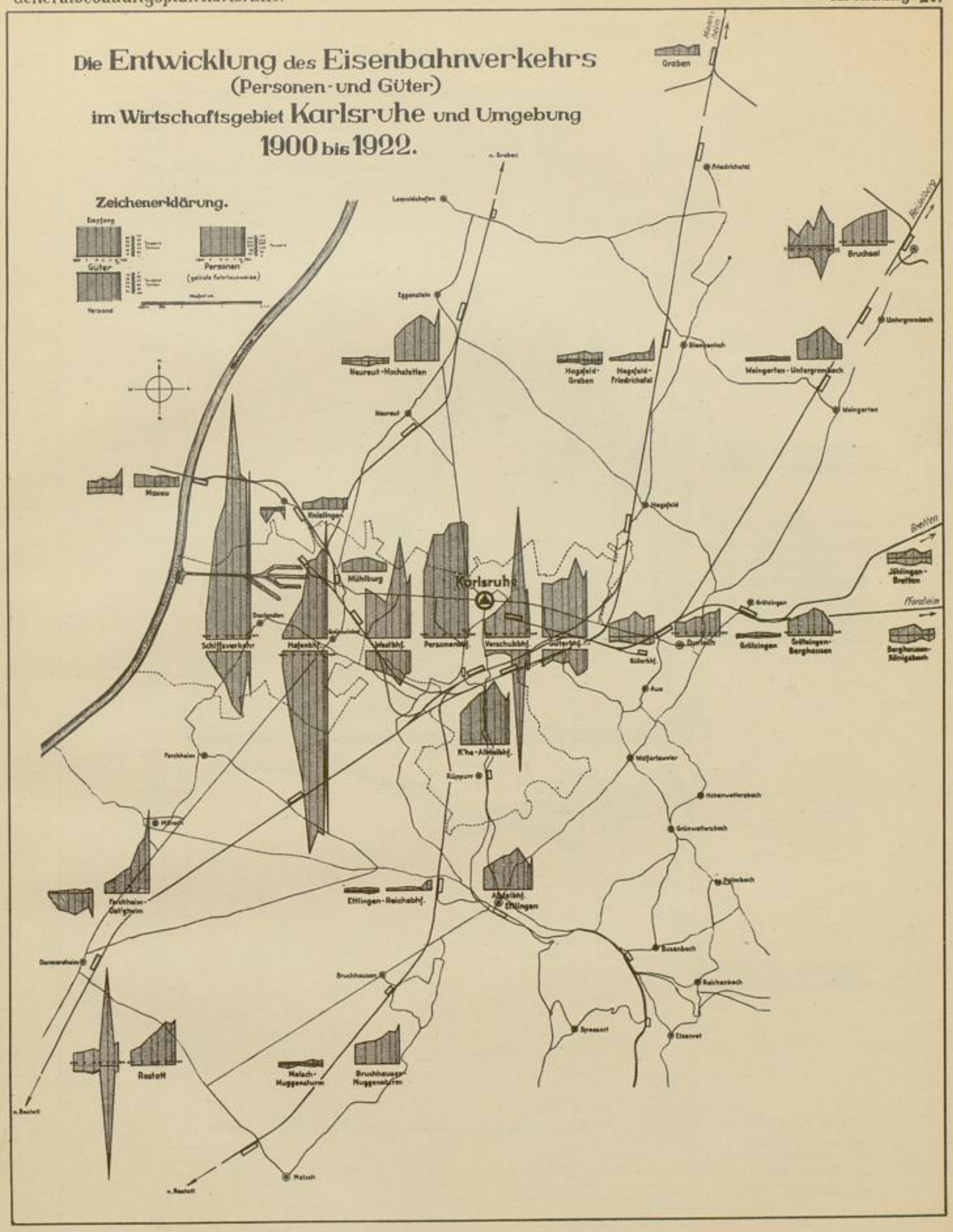
Die Lage der Stadt Karlsruhe
im südwestdeutschen Verkehr.

BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



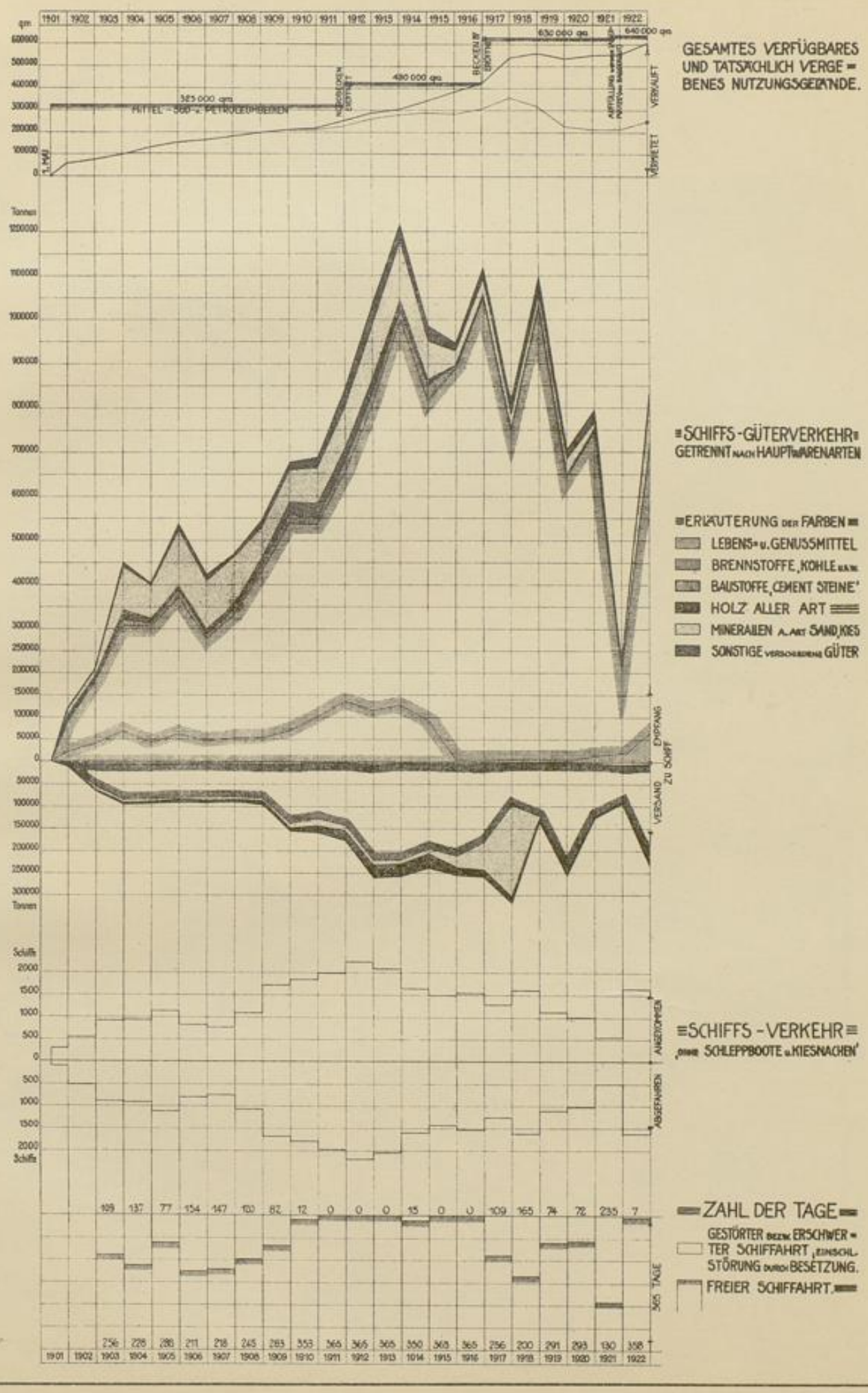
BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

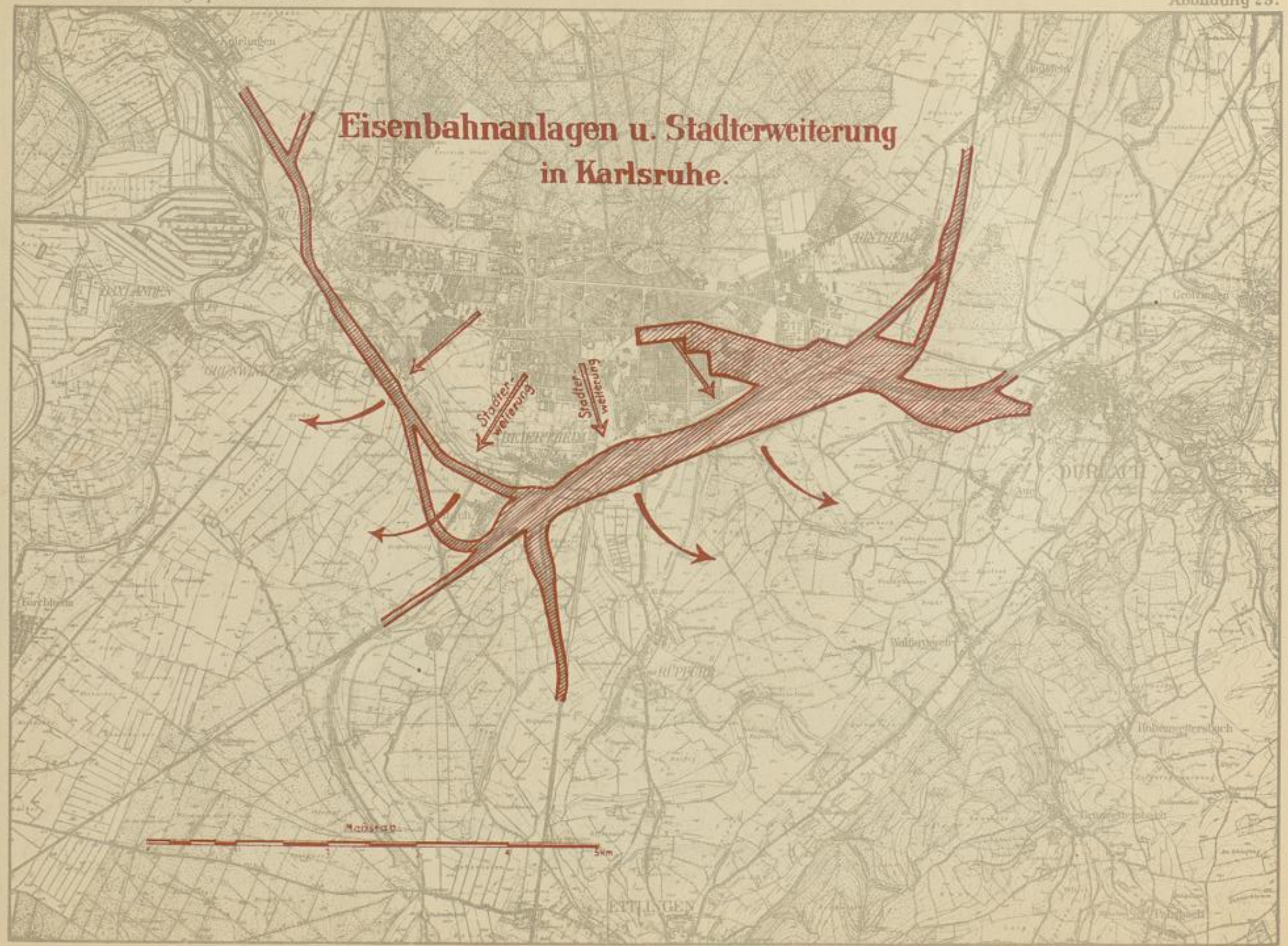

Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs
(Personen- und Güter)
im Wirtschaftsgebiet Karlsruhe und Umgebung
1900 bis 1922.
Zeichenerklärung.
Empfang
Güter
Personen
Versand
Graben
Friedrichstal
Bruchsal
Untergrombach
Eggenstein
Neureut-Hochstetten
Hagsfeld-Graben
Hagsfeld-Friedrichstal
Weingarten-Untergrombach
Weingarten
Neureut
Maxau
Knielingen
Mühlburg
Karlsruhe
Hagsfeld
Bretten
Jöhlingen-Bretten
Pforzheim
Grötzingen
Schiffsverkehr
Hafenbhf.
Westbhf.
Personenbhf.
Verschubbhf.
Güterbhf.
Durlach
Grötzingen
Grötzingen-Berghausen
Berghausen-Königsbach
Aue
K'he-Altstadtbhf.
Rüppurr
Wolfartsweier
Hohenwettersbach
Grünwettersbach
Palmbach
Ettlingen-Reichsbhf.
Altstadtbhf.
Ettlingen
Busenbach
Reichenbach
Spessart
Elsenrot
Bruchhausen
Rastatt
Malsch-Muggensturm
Bruchhausen-Muggensturm
Malsch

BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

STÄDTISCHER RHEINHAFEN KARLSRUHE
ENTWICKLUNG SEIT ERÖFFNUNG AM 1. MAI 1901.

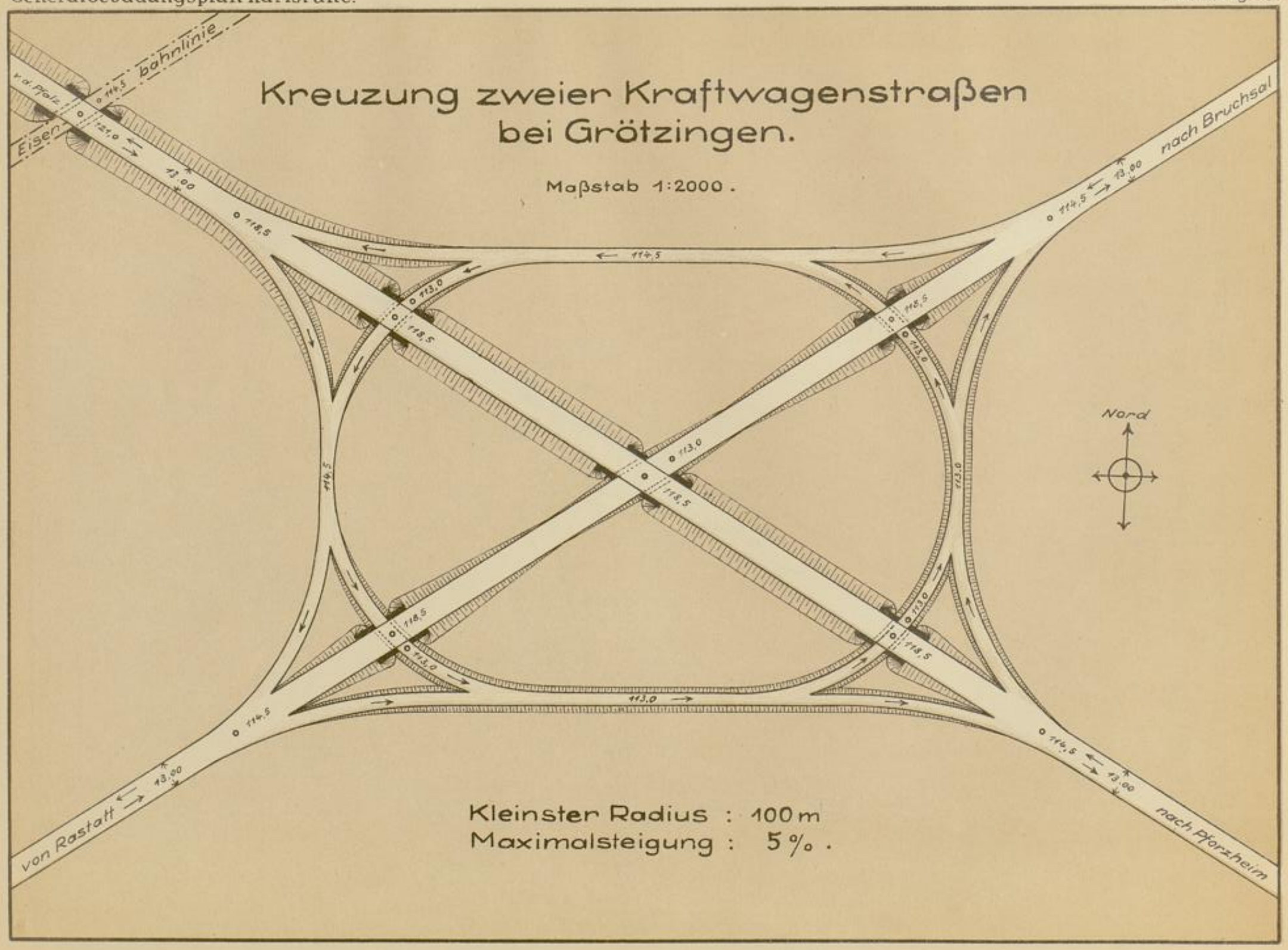


BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

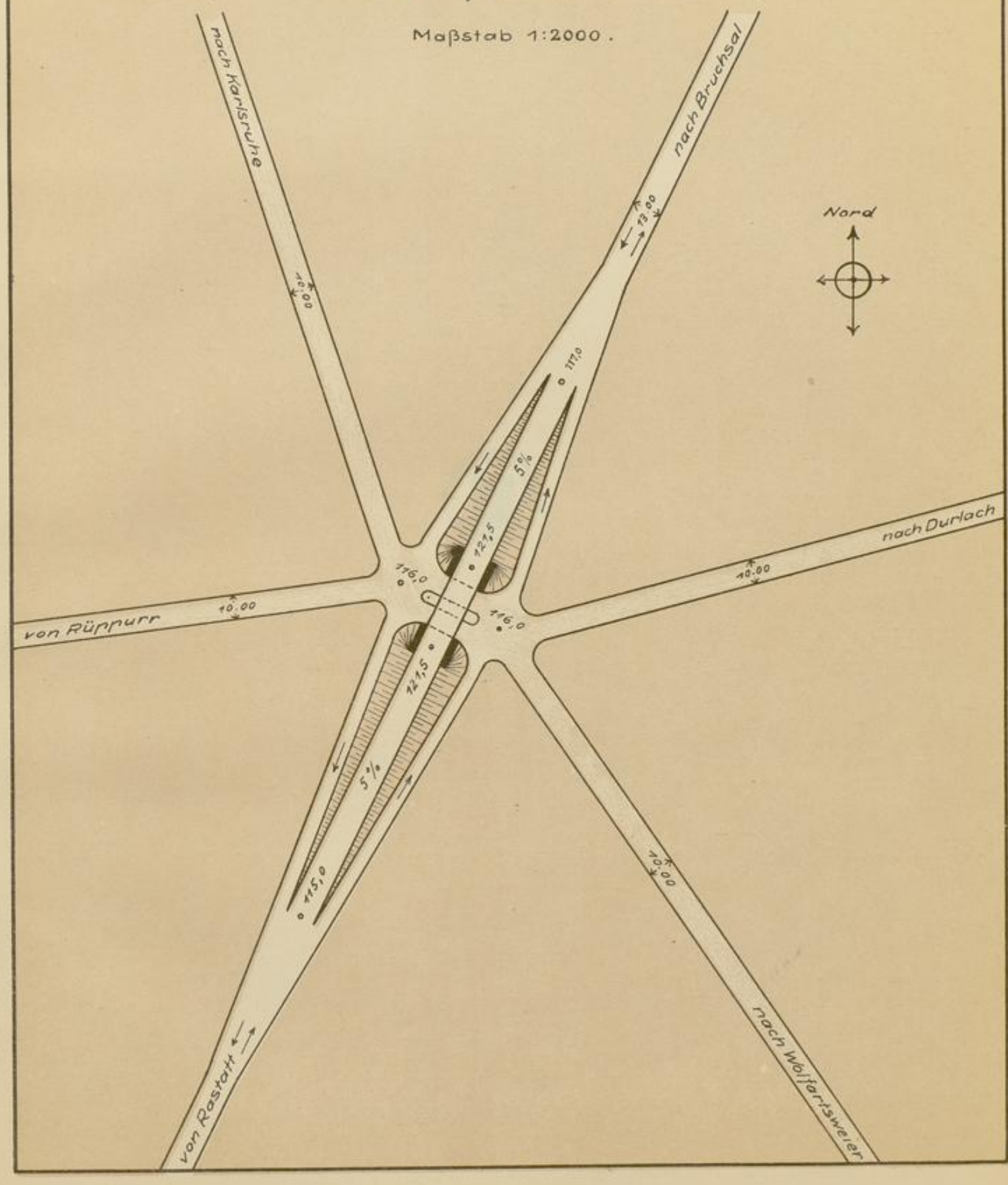


BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Kreuzung einer Kraftwagenstraße mit 4 Hauptverkehrsstraßen bei Wolfartsweier.

Maßstab 1:2000.



BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
KARLSRUHE

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

grüne Tasche

37 31474 2 031

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

KARLSRUHE im JAHRE 1861.

ANLAGE 1.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

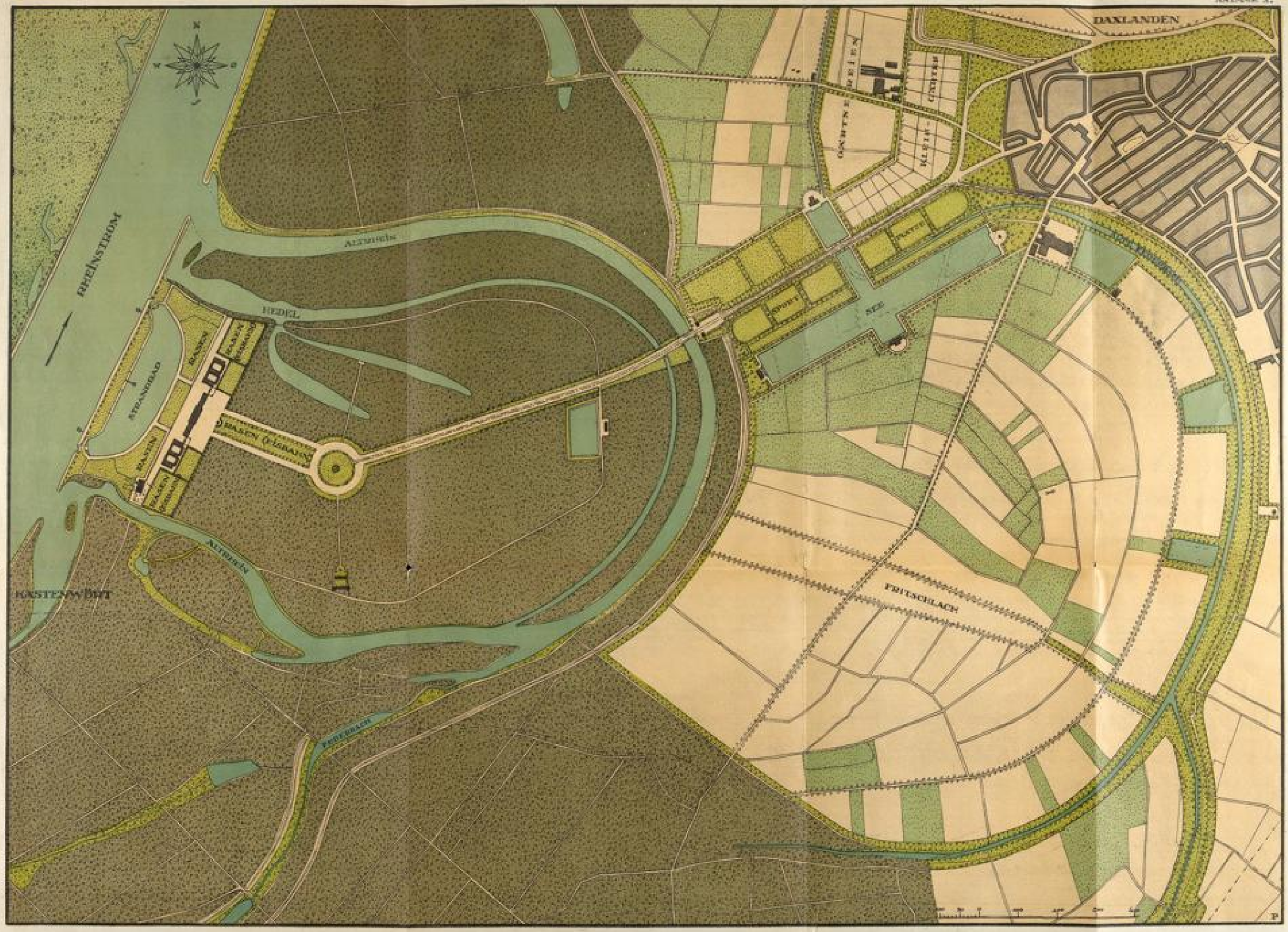
GRÜNFLÄCHEN · IM · KARLSRUHER · GENERALBEBAUUNGSPLAN.

ANLAGE 2.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

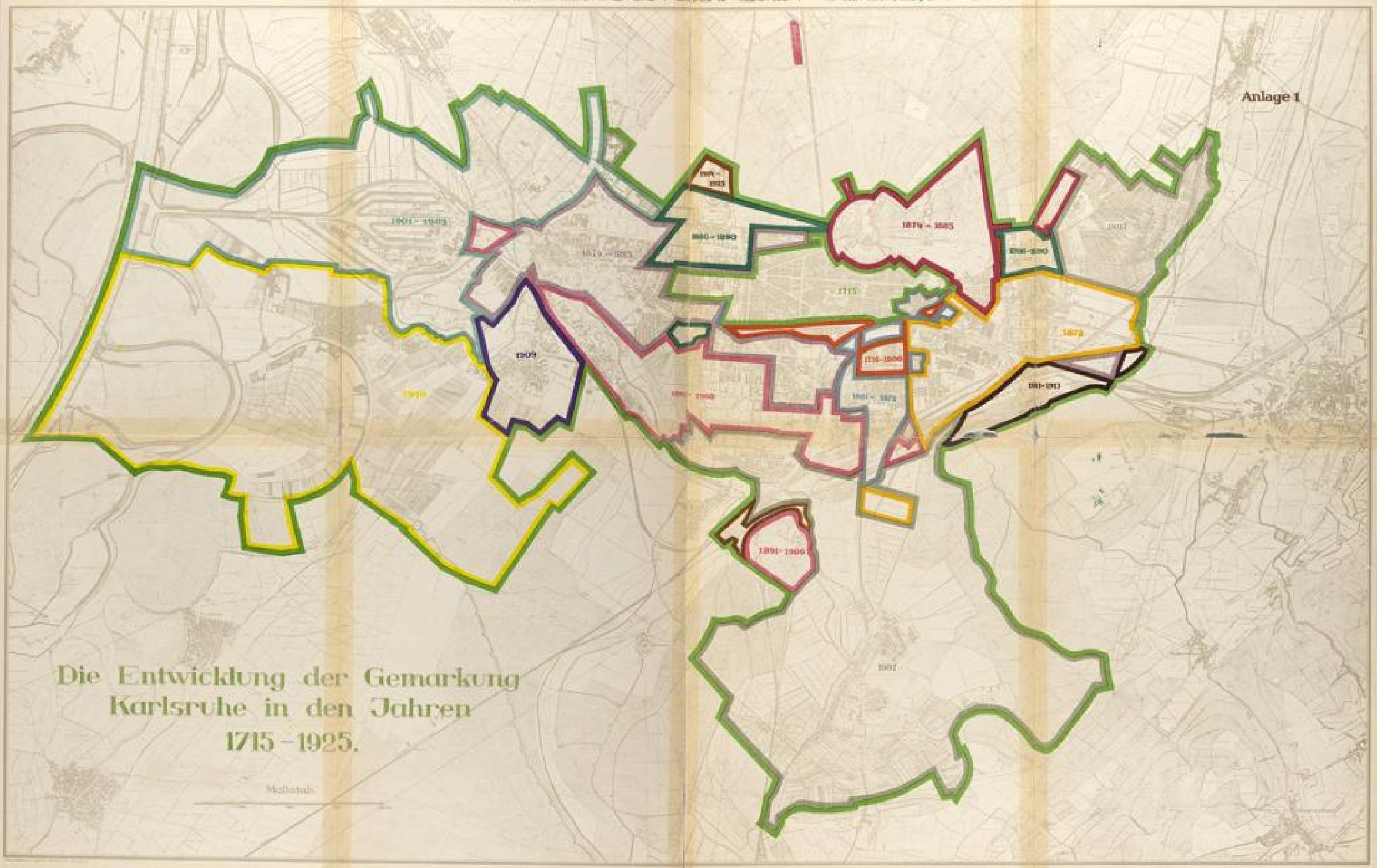
·RHEINPARK·RAPPENWÖRT·

ANLAGE 3.



BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

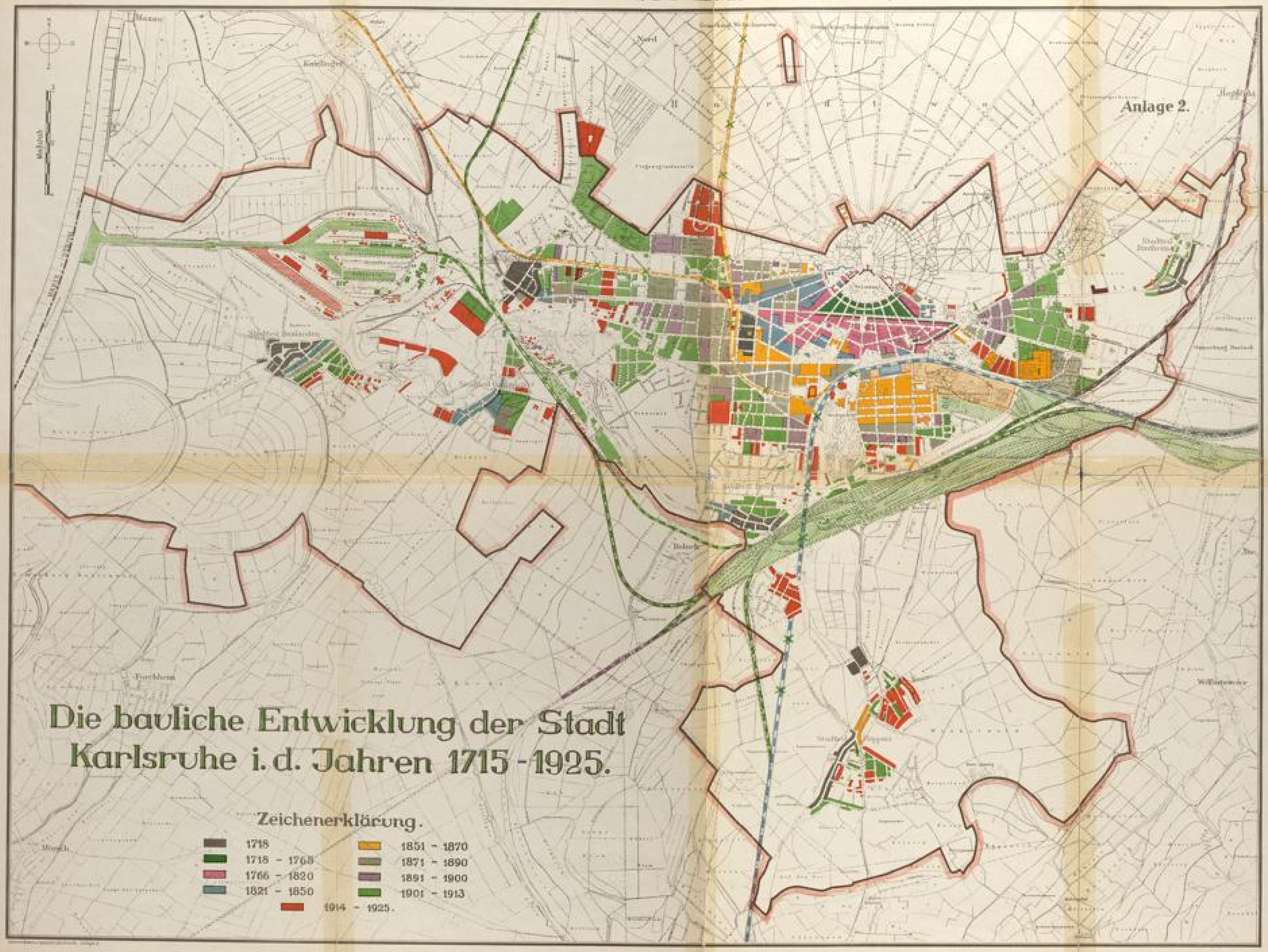
Anlage 1



Die Entwicklung der Gemarkung Karlsruhe in den Jahren 1715 - 1925.

Maßstab:

GENERALBEBAUUNGSPLAN - KARLSRUHE



BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

GENERALBEBAUUNGSPLAN · KARLSRUHE

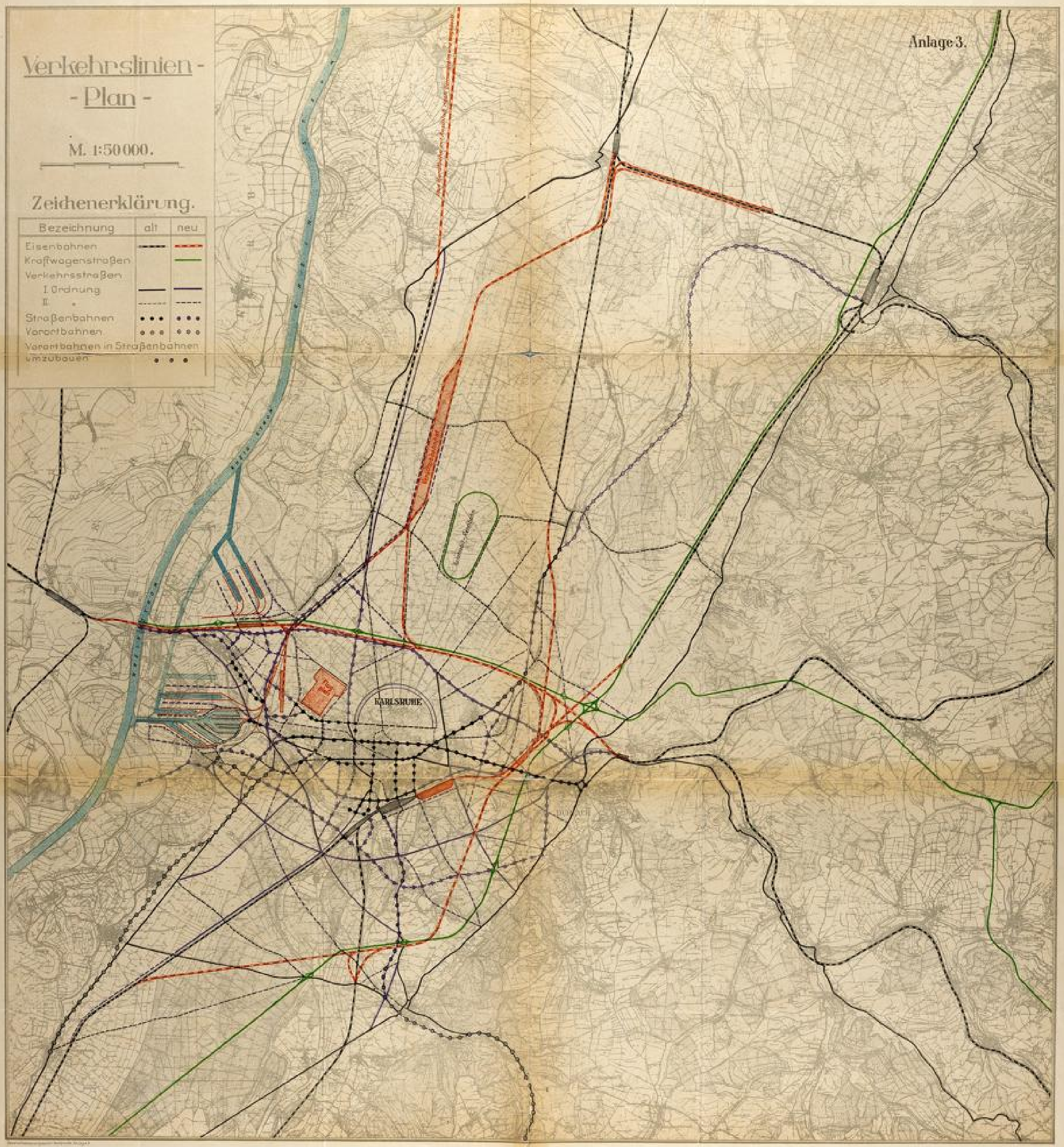
Anlage 3.

Verkehrslinien-Plan

M. 1:50000.

Zeichenerklärung.

Bezeichnung	alt	neu
Eisenbahnen		
Kraftwagenstraßen		
Verkehrsstraßen		
I. Ordnung		
II. "		
Straßenbahnen		
Vorortbahnen		
Vorortbahnen in Straßenbahnen umzubauen		



BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Hermann

STÆDT. HOCHBAUAMT KONSTANZ

ru-061 B 63

BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK KARLSRUHE

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK

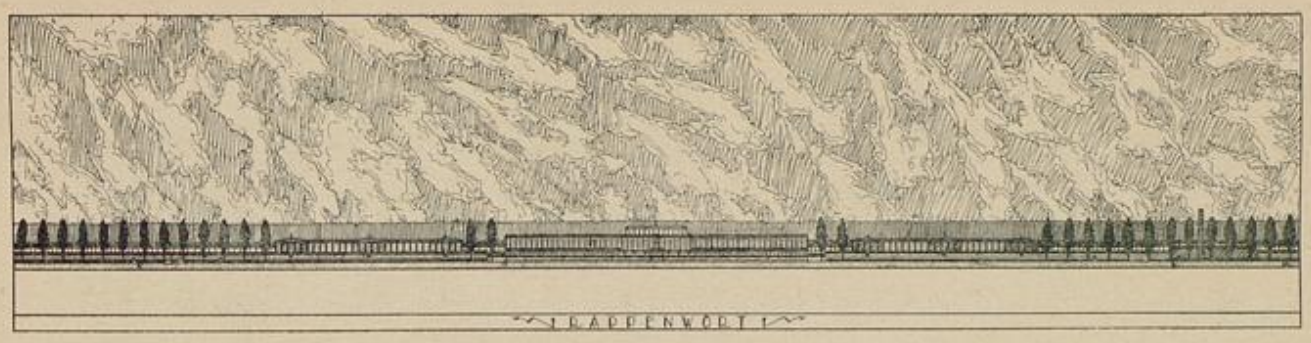
Baden-Württemberg

OFFSETDRUCK A.BRAUN & Co, KARLSRUHE i. B.

RAPPENWÖRT - LANDSCHAFT

C.VOCKE
AM ALTRHEIN

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



DIE GRÜNPOLITIK
IM KARLSRUHER GENERALBEBAUUNGSPLAN

DER RHEINPARK RAPPENWÖRT

Der Gedanke der Errichtung einer großen Strandbadanlage auf der Rheininsel Rappenwört und der Erschließung der Insel selbst als Volkspark wird seit Jahren schon innerhalb der Karlsruher Bevölkerung lebhaft erörtert. Die vorliegende Schrift will durch Betrachtung des Projekts im großen Rahmen der städtischen Grünpolitik, durch Erörterung der Einzelheiten der geplanten Anlagen sowie durch wirtschaftliche Überlegungen das Material zusammentragen, dessen Kenntnis zu einer sachdienlichen Beurteilung durch die interessierten Bevölkerungskreise, besonders aber die städtischen Kollegien erforderlich ist.

Karlsruhe, im September 1927.

Bürgermeister Hermann Schneider.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Der Rappenwört im Hochwasser

I.

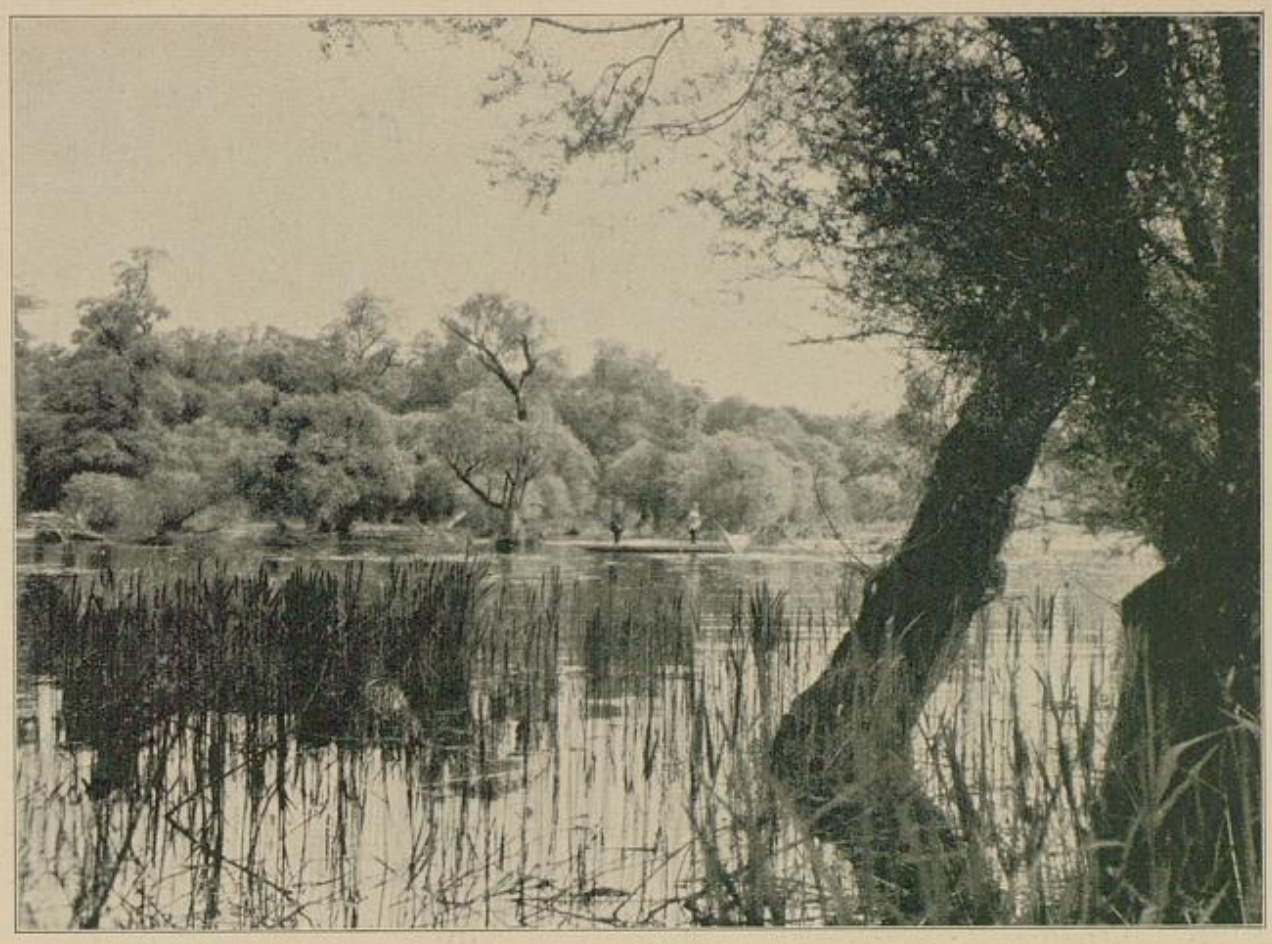
Gleichwie ein einzelnes, auf freiem Felde errichtetes Haus durch seinen Baumeister nur in Verbindung mit seiner landschaftlichen Umgebung, zusammen mit ihr als ein untrennbares Ganzes gestaltet werden darf, ebenso stehen die Häuser einer ganzen Stadt nicht auf sich allein, die Landschaft, aus der sie herauswachsen, ist ein wesentliches Stück der Stadt selbst und für den Aufbau des Ganzen den Gebäuden durchaus gleichwertig. Nicht unabhängig von der umgebenden Landschaft darf deshalb die Stadt entwickelt werden, sondern nur in innigster Verbindung mit ihr, nicht zerstören darf das Werk der Menschen die lebendige Natur, die gebaute Stadt kann und muß sich vielmehr mit ihrer Landschaft verschmelzen und deren Reize eher noch steigern, als sie vernichten. Wälder und Wiesen sollen von außen her tief in den Kern selbst noch der Großstadt vorstoßen, Grünwege aus dem Stadtinnern allüberall hin ins Freie

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

führen. Ein großes, zusammenhängendes Netz von Grünstreifen in Verbindung mit Parkanlagen, Wasserläufen, Wäldern und Wiesen soll das ganze Stadtgebiet durchziehen, Licht und Luft zwischen die Häusermassen führen und ihren Bewohnern Gesundheit und Lebensfreude bringen, in klarer Form die Ränder der Stadt festlegen und selbst noch im Stadtinnern die Schönheiten der umgebenden Landschaft widerspiegeln. Vornehmste Zweckbestimmung des städtischen Bodens darf es nicht sein, zu Bauplätzen ausgeschlachtet zu werden, die Gemeininteressen sind es in erster Linie, denen er zu dienen hat. Ein wohldurchdachter, weitausgreifender Plan muß frühzeitig über die Art und Weise seiner Verwendung entscheiden und die geordnete Entwicklung des Gemeinwesens sicherstellen.

Karlsruhe, vor wenig mehr als 200 Jahren inmitten einer unberührten Natur gegründet und über 100 Jahre lang nach dem Willen seiner Fürsten durch künstlerisch hochstehende und verantwortungsfreudige Baumeister planvoll entwickelt, erscheint von Haus aus dazu bestimmt, sich zu einer schönen, mit ihrer Landschaft eng und harmonisch verbundenen Stadt zu entfalten. In der Tat, noch in den sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts (vergl. die Karte Anlage I) ist der Weg für eine gesunde Weiterentwicklung der Stadt im Sinne einer guten Grünpolitik noch fast ganz frei. Die damals rund 30000 Einwohner zählende Haupt- und Residenzstadt ist in ihrem Aufbau fast noch ganz vom Schloß und seinen gärtnerischen Anlagen beherrscht. Das Innere der tiefen Baublöcke ist größtenteils noch mit schönen Hausgärten ausgefüllt, der Stadtrand von Wäldern und parkähnlichen Gärten begrenzt. Entsprechend ist auch das Leben der Bevölkerung mit der mancherlei intime Reize bietenden Umgebung in der natürlichsten Weise verknüpft. Vom Durlacher Tor führt nach Osten eine große, mit prächtigen italienischen Pappeln bestandene Allee zum Fuße des Turmbergs nach Durlach und gleich daneben zum Amalienbad, einer schönen, auch von den Karlsruhern gern besuchten Erholungsstätte; schon auf halbem Wege dahin bietet das Alleehaus dem Wanderer Gelegenheit zu angenehmer und unterhaltsamer Rast; noch näher bei der Stadt, ein wenig südwärts der

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



Fischer auf dem Hedel

Allee, liegt, noch unverdorben, als bequemes Ziel eines kleinen Spazierganges das Kammergut Gottesaue, das frühere Kloster und überaus reizvolle älteste Baudenkmal des Karlsruher Gebiets. Vom Durlacher Tor südöstlich winkt als Endziel schöner Waldspaziergänge die Meierei Killisfeld; der ganze, zwischen Rüppurr und Wolfartsweier dem Südosten der Stadt vorgelagerte, von dem wunderbar idyllischen Wiesental des Scheidgrabens belebte Wald ist nach allen Richtungen durch bequeme Wege erschlossen. Im Süden, vom Rüppurrer Tor aus, führt die Ettlinger Allee am Augarten, Sallenwäldchen und Ludwigsee vorbei nach dem Rüppurrer Schlößchen. Vom Ettlinger Tor zieht sich das Beiertheimer Wäldchen bis zum vielbesuchten Stefanienbad am Ostrand von Beiertheim; eineinhalb Kilometer weiter südlich führt der Weg durch Wälder und Wiesen zum Jagdschloß Scheibenhardt und noch weiter zum Fuße des Schwarzwaldes, nach Ettlingen und ins Albtal. Der

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

von Pappeln eingefaßte Unterlauf der Alb entlang dem Südwesten der Stadt zeigt überall noch schöne, unberührte Natur, die an ihm liegenden Orte Grünwinkel und Daxlanden, dazwischen die Appenmühle, sind beliebte, idyllisch gelegene Ausflugspunkte. Aus der westlichen Stadt, vom Mühlburger Tor aus, führt gleichfalls eine große schattige Allee nach Mühlburg und zum Rhein. Der ganze Norden ist über Schloß und Schloßgarten unmittelbar mit dem Walde verbunden.

Noch gegen die Mitte des Jahrhunderts hin war die geordnete Entwicklung der Stadt auf Grund des Weinbrennerschen Bebauungsplans sichergestellt. Ein in den vierziger Jahren gleichzeitig mit der Erstellung der ersten badischen Bahnlinie Heidelberg-Karlsruhe-Rastatt und mit der Inbetriebnahme des Karlsruher Personenbahnhofs aufgestellter weitschauender Stadterweiterungsplan, dessen Aufgabe es war, die neue, im Zeichen des Verkehrs stehende Entwicklung in harmonischer Verbindung mit dem Altüberkommenen vorzuzeichnen, hätte ganz sicher alle diese längst bestehenden Verbindungen mit der umgebenden Natur beachtet und der erweiterten Stadt als unveräußerlichen und unzerstörbaren Besitzstand der Karlsruher Bevölkerung eingefügt. Leider ist ein solcher Stadterweiterungsplan damals nicht aufgestellt worden. Das Sonderinteresse einer rein technisch-wirtschaftlich günstigsten Führung der Eisenbahnlinien und der Lage der Bahnhöfe, das Recht des zufälligen Eigentümers zu bestmöglicher Verwertung seines Grundstücks lagen den Anschauungen der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts näher als die Unterordnung eines Einzelvorteils unter das Gesamtwohl, näher als die Wahrung sozialer, ethischer und selbst ästhetischer Gesichtspunkte für die Stadtentwicklung. Wildes, planloses Bauen bildete damals den Anfang der Südstadt. Heute krankt dieser Stadtteil an der Gedankenlosigkeit seiner Straßenführungen und dem fehlenden Zusammenhang mit der übrigen Stadt, an viel zu dichter Bebauung und Mangel an Licht und Luft, fehlt ihm allzu sehr das belebende Grün und die organische Verbindung mit der Natur. Wie ganz anders könnte diese auf Gartengelände entstandene Vorstadt aussehen, wie innig könnte ihr Zu-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Fischerhütte bei der Altrheinmündung

sammenhang mit der anschließenden Landschaft im Süden und Osten gestaltet sein, wenn ihre Entwicklung durch einen Plan vorgezeichnet und geordnet worden wäre! Hätte ein umfassender Stadterweiterungsplan die Weiterentwicklung Karlsruhes vorgezeichnet, so hätte es auch gar nicht vorkommen können, daß seine Verbindung mit Durlach nicht nur der schönen Alleebäume beraubt, sondern auch noch an drei verschiedenen Stellen durch Eisenbahnlinien gekreuzt wurde, daß im landschaftlich bevorzugten Baugebiet des nahen Ostens in nächster Nähe des Fasanengartens die Industriesiedlung begünstigt und fast gleichzeitig im Südwesten unter teilweiser Zerstörung des Bannwaldes und der Alblandschaft ein weiteres Industriegebiet geschaffen wurde. Ganz ausgeschlossen wäre auch gewesen, daß noch in neuester Zeit durch Verlegung des Personenbahnhofs an den Südrand der Stadt unmittelbar vor den schon früher dorthin verlegten Verschubbahnhof der ganze Süden der Stadt gegen die ihm vor-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

gelagerten Wälder und Wiesen abgeriegelt wurde, so sehr, daß der nördlich der Bahnanlagen wohnende Karlsruher fast ganz das Bewußtsein dafür verloren hat, dem Fuße des Schwarzwaldes und dem Eingang ins Albtal auf wenige Kilometer nahe zu sein. Ein geordneter Stadterweiterungsplan hätte es ganz gewiß auch vermeiden lassen, daß die Industrie- und Bahnanlagen im Westen die natürlichen Wege nach Grünwinkel, Daxlanden und dem Rhein so sehr versperren, daß es heute eingesessene Karlsruher gibt, die sich zu einem Ausflug in den Rheinwald und einem Gang am Rheinufer noch nie haben entschließen können.

Glücklicherweise ist von den alten Alleestraßen im Innern der Stadt noch manches Stück erhalten und sind in den letzten Jahrzehnten auch wieder neue Straßen mit Bäumen ausgestattet worden, zum Glück befinden sich im Stadtinnern auch noch ausgedehnte Grünflächen im Besitz der öffentlichen Hand, die, durch behördlichen Willen wohl ebensosehr wie durch den der Gesamtbevölkerung, von der Bebauung verschont und als Grünanlagen erhalten geblieben sind, so daß Karlsruhe heute in seiner Nord-Süd-Achse auf große Strecken von öffentlichen Anlagen (Stadtgarten, Sallenwäldchen, Beiertheimer Allee, Nymphen- und Palaisgarten, Friedrichsplatz) durchsetzt ist und im Norden in selten schöner Weise vom Schloßplatz, Schloßgarten und Wildpark begrenzt wird. Es genießt insofern wohl noch mit einigem Recht den Ruf einer Grünstadt, vielleicht aber hat ihm dieser Ruhm nur deshalb zuteil werden können, weil die Entwicklung auf dem Gebiete der Grünanlagen anderwärts eben noch unerfreulicher gewesen ist. Auf alle Fälle hat Karlsruhe, das von Haus aus weder am Gebirge noch am Rheine liegt, an dem seiner ganzen Lage nach städtebauliche Sünden sich viel stärker rächen müssen als etwa in Stuttgart, Heidelberg, Freiburg oder Basel, wo die Landschaft das Stadtbild von jeher beinahe unverwüstlich beherrscht, allen Grund zu den größten Anstrengungen, damit es den Titel einer Grünstadt auch heute noch und in der Zukunft mit Recht zu führen vermag. Karlsruhe mit seiner Lage mitten in der Rheinebene ist geradezu darauf angewiesen, aber auch dazu

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Die Federbach

besonders geeignet, seine städtebauliche Entwicklung unter bevorzugter Betonung der Grünflächen zu suchen. Nach zwei Seiten winken lohnende Ziele: Im Osten und Süden das Gebirge, im Westen der Rhein; beide mit dem Grünflächensystem von Karlsruhe organisch zu verbinden, ist eine verlockende, im Zeitalter des Verkehrs wohl auch naheliegende Aufgabe.

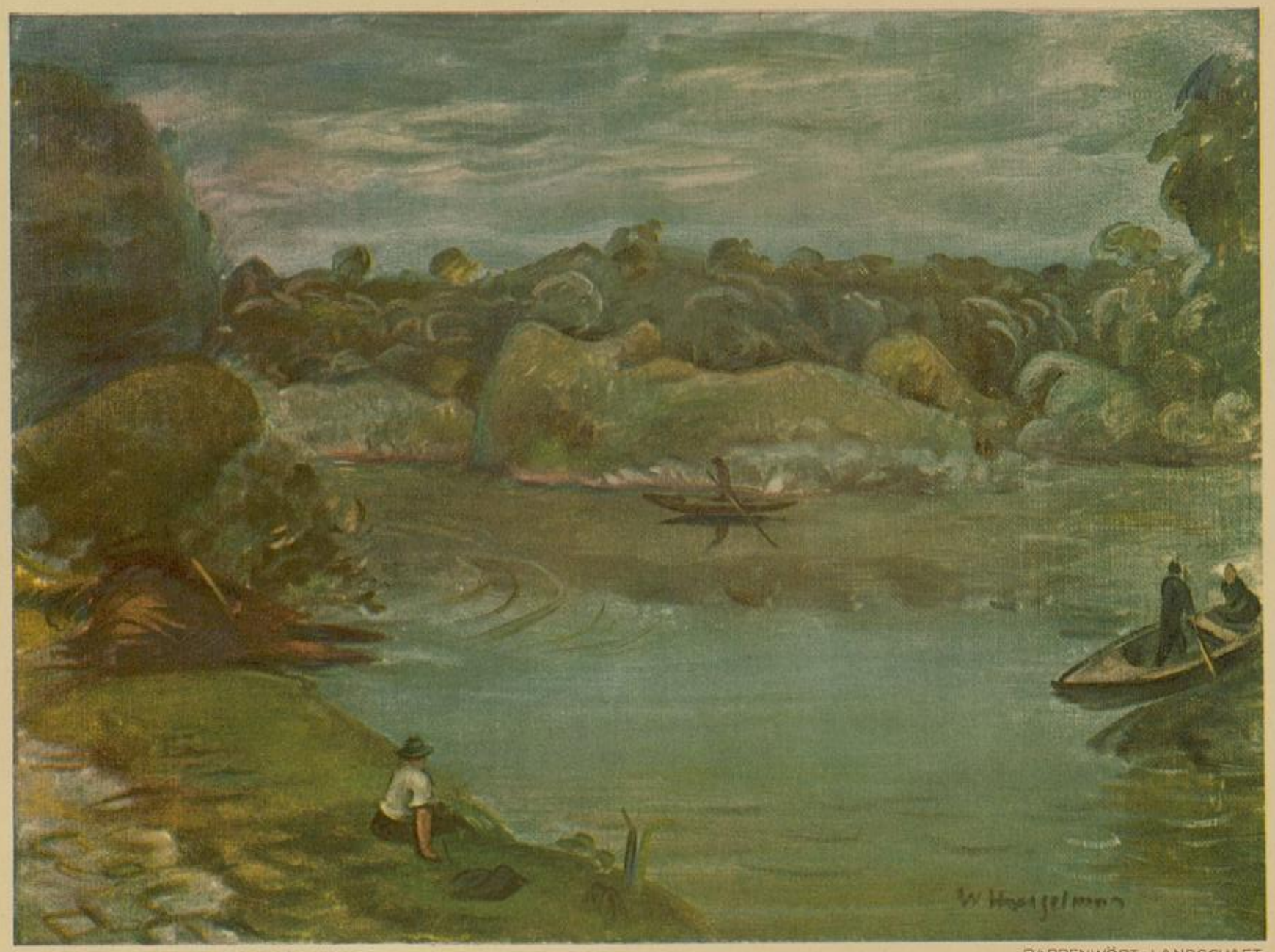
II.

Unerläßliche Vorbedingung hierfür ist nun allerdings die Erfüllung gewisser, im Generalbebauungsplan aufgestellter verkehrspolitischer Forderungen der Sprengung oder zum mindesten der Auflockerung des die Stadt im Osten, Süden und Westen umgebenden Rings der Eisenbahnanlagen: der Zusammenfassung der von Pforzheim und Bretten, Heidelberg und Mannheim kommenden Eisenbahnlinien in einem Gemeinschaftsbahnhof Karlsruhe Ost-Durlach, der Verlegung des Verschubbahnhofs nach dem Süd- oder

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Nordwesten der Stadt, der Beseitigung der Gleisanlagen des jetzigen Westbahnhofs unter Umleitung, mindestens aber Hochlegung der Maxaubahn. Es ist nun ein wahres Glück, daß von diesen Forderungen die wichtigste, die Verlegung des Verschubbahnhofs, in absehbarer Zeit mit einiger Sicherheit auch tatsächlich erfüllt sein wird. Der bestehende Verschubbahnhof reicht zur Erfüllung seiner Aufgabe nicht mehr aus, die Reichsbahn selbst plant seine Verlegung an eine andere Stelle. Damit wird doch wenigstens der Weg aus der Ost-, Süd- und Südweststadt gegen Süden wieder frei. Die Ost- und Südstadt erhalten wieder unmittelbare Verbindung mit dem Durlacher, die Südweststadt mit dem Forchheimer Wald; die Mittelstadt insbesondere erhält vom Ettlinger Tor aus über das Beiertheimer Wäldchen und den oberen Teil der Albuferanlagen zwischen Weiherfeld und Dammerstock eine fast lückenlose Grünverbindung nach dem Südrand der Stadt und von da auf schönen Spazierwegen durch Wälder und Wiesen zum Gebirgsfuß östlich und westlich von Ettlingen und über Ettlingen hinweg ins Albtal: der Schwarzwald rückt greifbar nahe an Karlsruhe heran. Die Verwirklichung eines Gemeinschaftsbahnhofs Karlsruhe Ost-Durlach liegt demgegenüber wohl noch in weiter Ferne. Die Erfüllung dieser Forderung hat vielleicht auch für die besonderen Ziele der Karlsruher Grünpolitik nicht dieselbe unmittelbare Wirkung wie die Verlegung des Verschubbahnhofs. Sie bezweckt eben zunächst ganz allgemein die bauliche Verbindung zwischen Karlsruhe und Durlach; das bedeutet aber doch zugleich auch die unmittelbare Anlehnung des Karlsruher Ostens an das Gebirge, die um so wichtiger werden muß, je mehr es gelingt, die zwischen beiden Städten zu schaffenden neuen Verbindungen als Grünwege durchzubilden. Von viel unmittelbarerer und nachhaltigerer Wirkung auf die Entwicklung Karlsruhes als Grünstadt ist aber wieder die dritte Forderung, die Umgestaltung der Verkehrsanlagen im Westen und die damit im Zusammenhang stehende Verschiebung des Schwerpunktes der industriellen Anlagen in das Gebiet nördlich des Rheinhafens. Sie erstrebt die dauernde Erhaltung und, soweit sie in den letzten Jahrzehnten verlorenge-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg



OFFSETDRUCK A. BRAUN & Co. KARLSRUHE i. B.

RAPPENWÖRT - LANDSCHAFT

W. HENSELMANN
AM HEDEL

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

gangen sind, die Wiederherstellung der landschaftlichen Schönheiten im Südwesten der Stadt. Ein großartiger Grüngürtel zu beiden Seiten der Alb, die Albuferanlagen, von Beiertheim und Bulach ausgehend, über Grünwinkel und Daxlanden ununterbrochen fortgeführt, soll das ganze südwestliche Stadtgebiet landschaftlich beherrschen und über Knielingen und Maxau mit dem Rhein verbinden, der Rhein und die Rheinwaldungen südlich des Rheinhafens bis hinauf nach Neuburgweier sollen mit den westlichen und südwestlichen Stadtteilen, mit Grünwinkel und Daxlanden, in engste landschaftliche Verbindung gebracht werden. Die Bevölkerung Karlsruhes, das bisher weder am Rhein noch am Gebirge liegt, soll nicht nur vom Gebirge, sondern ebensosehr und vielleicht noch mehr von dem gleich nahe liegenden Rhein und seiner wundervollen Landschaft Besitz ergreifen dürfen.

Die Befreiung der Stadt von den unerträglichen Fesseln der sie einschnürenden Eisenbahnanlagen ist in der Tat die fast unumgängliche Voraussetzung für ihre gesunde Weiterentwicklung. Ist diese Befreiung erst erkämpft, dann wird sich Karlsruhe (vergl. den Plan der Anlage 2) mit seinen Parkanlagen im Stadtinnern, mit den aus dem Herzen der Stadt, vom Ettlinger Tor, Mühlburger und Durlacher Tor überall ins Freie führenden Grünwegen, mit neuen ausgedehnten Grünanlagen in den Außengebieten und schließlich mit seinen durch angrenzende Gärten, Wiesen und Wälder klar bestimmten Stadträndern im Kranz der deutschen Großstädte wohl sehen lassen können und den Titel einer Grünstadt mit Recht führen dürfen.

Allein schon die Ziele einer gesunden, der besonderen Lage Karlsruhes gemäßen Grünpolitik würden es verlohnen, auch in Baden (wie seit langem schon in Preußen) die Erlassung eines Gesetzes anzustreben, das es ermöglicht, sogenannte Siedlungspläne aufzustellen, durch die über die Art und Weise der künftigen Verwendung des Grund und Bodens innerhalb einer Stadt und ihrer näheren und weiteren Umgebung zum voraus entschieden wird, durch die insbesondere auch bestimmte Geländeflächen von der Bebauung ausgeschlossen und als Grünflächen für die Volkserholung freigehalten

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

STRANDBAD RAPPENWÖRT

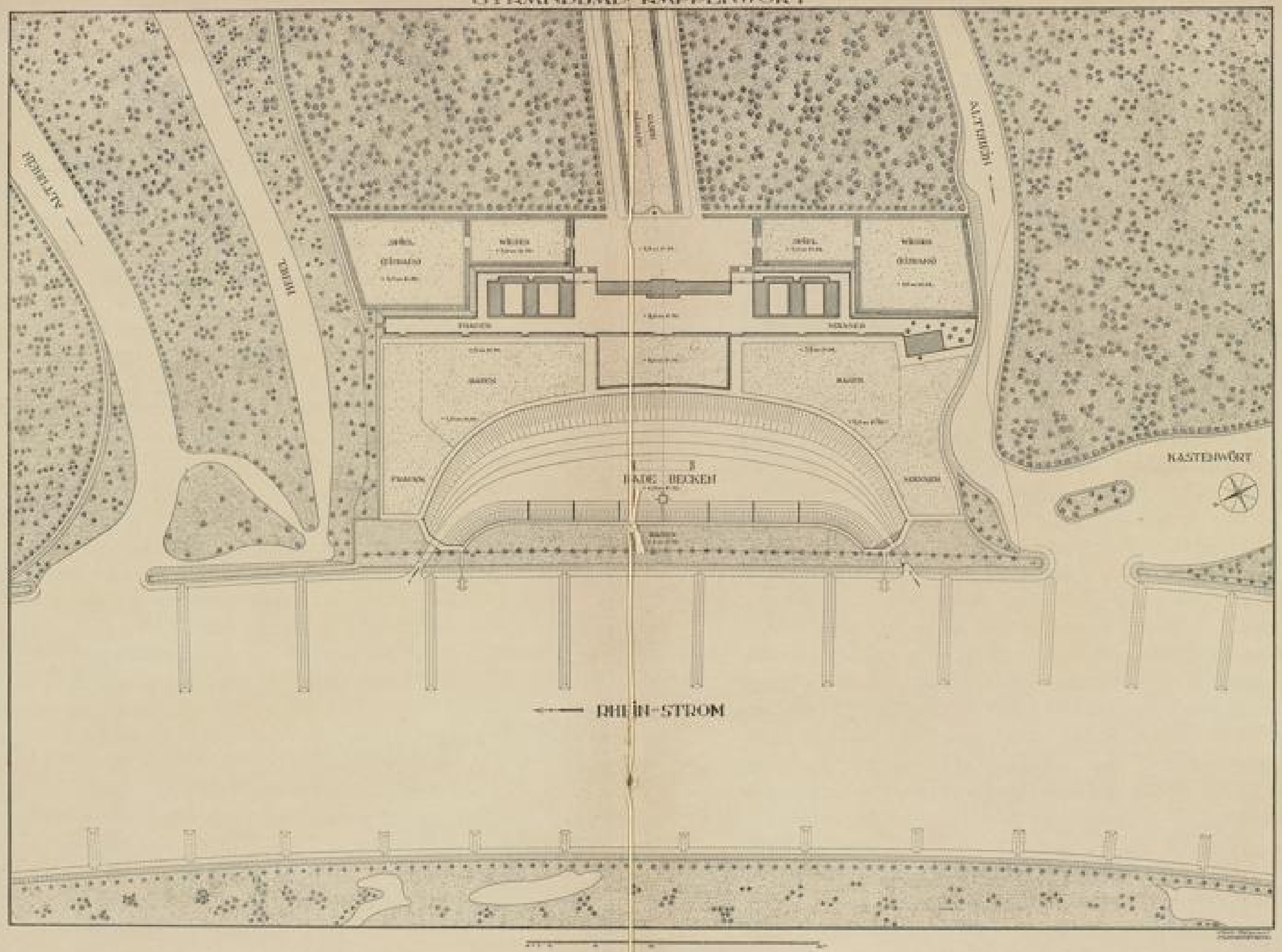


Abbildung 1

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

werden. Aber auch Gesetze sind dem Wandel der Zeiten unterworfen, eine zielsichere Grünpolitik ist deshalb auch noch auf andere Maßnahmen bedacht, ihren Erfolg sicherzustellen. Sie tut dies auf das wirksamste dadurch, daß sie frühzeitig schon über die von der Bebauung auszuschließenden Grünflächen zugunsten praktischer Veranstaltungen der Volkserholung verfügt, die Erholung suchende Bevölkerung unmittelbar von ihnen Besitz ergreifen läßt.

Im Wesen der „Grünwege" im engeren Sinn liegt es begründet, daß bei ihnen dieser Gesichtspunkt von Haus aus bereits berücksichtigt ist. Schöne schattige Spazierwege wird sich die Bevölkerung, nachdem sie sie erst einmal in Gebrauch genommen hat, so leicht nicht wieder nehmen lassen; auch an sie angeschlossene größere Parkanlagen innerhalb des bebauten Gebiets sind ihres Schutzes gewiß. Aber schon zur Sicherstellung der für Karlsruhe eigentlich selbstverständlichen Albuferanlagen in ihrer ganzen gewaltigen Ausdehnung sind besondere Vorkehrungen erwünscht. Kleingartenkolonien, an verschiedenen Stellen in den Rahmen der Gesamtanlage gefällig eingefügt, werden hier hochwillkommen sein. Von Kleingärten werden zweckmäßigerweise auch große Teile des künftigen Stadtrandes im Süden, Südwesten, Westen und Nordwesten eingefaßt, Gruppen von Kleingärten in größerer Nähe des Stadtkerns auch sonst in dem Grünflächensystem der Stadt unterzubringen versucht werden. Denn wenn auch heute dem Kleingarten wirtschaftlich nicht entfernt mehr die Bedeutung der Kriegs- und Inflationszeit zukommt, so ist doch die baldige Ablösung der in der Zeit der Not meist auf künftigem Baugelände „auf Widerruf" in ästhetisch wenig befriedigender Form entstandenen Gärten durch wohlgeordnete, in die Umgebung harmonisch eingefügte Daueranlagen ein großes und wichtiges Ziel. Diese Gärten, in denen wohl weniger Gemüse als Obst, Beeren und Blumen gepflanzt werden und deren wichtigster Inhalt ein hübsches Sommerhäuschen sein wird, sind für einen großen Teil derer, die sich ein Eigenheim mit Hausgarten nicht leisten können, die Erfüllung ihrer Sehnsucht nach Verbindung mit der Natur durch ein eigenes Stückchen Grund und Boden und damit

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Der Altrhein

ein reichlich fließender Quell der Gesundheit und Lebensfreude. In gleicher Weise ist auch auf Verbindung und Ergänzung der Grünanlagen der Stadt mit Spiel- und Sportplätzen Bedacht genommen. Hierüber ist an anderm Orte das Notwendige bereits ausführlich erörtert, an dieser Stelle sei nur nochmals hervorgehoben, wie durch die größte und schönste der nach dem Generalbebauungsplan geplanten Spielplatzanlagen, den Sportpark Hardtwald, wirksamer als durch alles andere für alle Zukunft der Hardtwald unmittelbar am Nordrand der bebauten Stadt auf 2½ km Erstreckung festgehalten wird. Ganz ähnlich wird durch ausgedehnte Spiel- und Planschwiesen sowie durch die Anlage einer Festwiese für Veranstaltungen großen Stils der nördliche Teil des Durlacher Waldes mit dem Südost- und Südrand der Stadt verflochten, wird der Südrand des Dammerstockes und Weiherfeldes durch eine Stadionanlage am Nordende der Albuferanlagen mit dem anschließenden Wiesenge-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

lände verbunden und schließlich auch die zwischen Bulach und Grünwinkel auf die Alb vorstoßende Zunge des Forchheimer Waldes ein für allemal durch Verwendung als Waldfriedhof vor Zerstörung geschützt.

Ein Teil dieser und anderer, auf die Nutzung der im Generalbebauungsplan vorgesehenen Grünflächen abzielender Projekte liegt heute vielleicht noch in einiger Ferne, aber bereits steht der Sportpark Hardtwald unmittelbar vor seiner Verwirklichung, der Verwirklichung nahe ist insbesondere auch noch eine zweite, hier noch nicht erwähnte, in ihrer Bedeutung für die Volksgesundheit den Sportpark Hardtwald noch weit überragende Anlage, die Erstellung eines großen Rheinstrandbades auf der Rheininsel Rappenwört und die Erschließung der Insel selbst als Naturpark.

III.

Die Rheininsel Rappenwört (vergl. den Plan Anlage 3), im Westen vom Rhein, im Süden, Osten und Norden in Hufeisenform vom Altrhein bespült, hat bei einem Flächenmaß von rund 130 ha eine größte Ausdehnung von 1,6 km in der Ostwestrichtung und von Nord nach Süd eine solche von 1,0 km. Sie liegt mit ihrem Mittelpunkt rund 2 km südlich vom Rheinhafen-Stichkanal und ebenso weit westlich von Daxlanden inmitten der herrlichsten Natur des Rheinwaldes, die Schönheiten der Rheinlandschaft in sich selbst aufs höchste steigernd. Der silberige Schimmer der entlang dem kräftig fließenden Altrhein den Inselrand landseitig einfassenden mächtigen Weidenbüsche, das die Nordseite der Insel beherrschende unvergleichlich schöne Urwaldidyll des Hedels, die südlich anschließenden, von der Natur ähnlich bevorzugten, bis Neuburgweier ziehenden Wasserläufe des Kastenwört und der Federbach, der die mannigfaltigsten Baumarten einschließende, bald lockere, bald mit undurchdringlichem Dickicht durchsetzte Wald der Insel selbst, die rheinwärts dem Licht sich öffnende Landschaft mit großartigem Blick auf den Rhein und weit hinein in die Pfälzer Lande, die völlig staubfreie, überraschend reine, jedem Sonnenstrahl zugängliche Luft, die ver-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

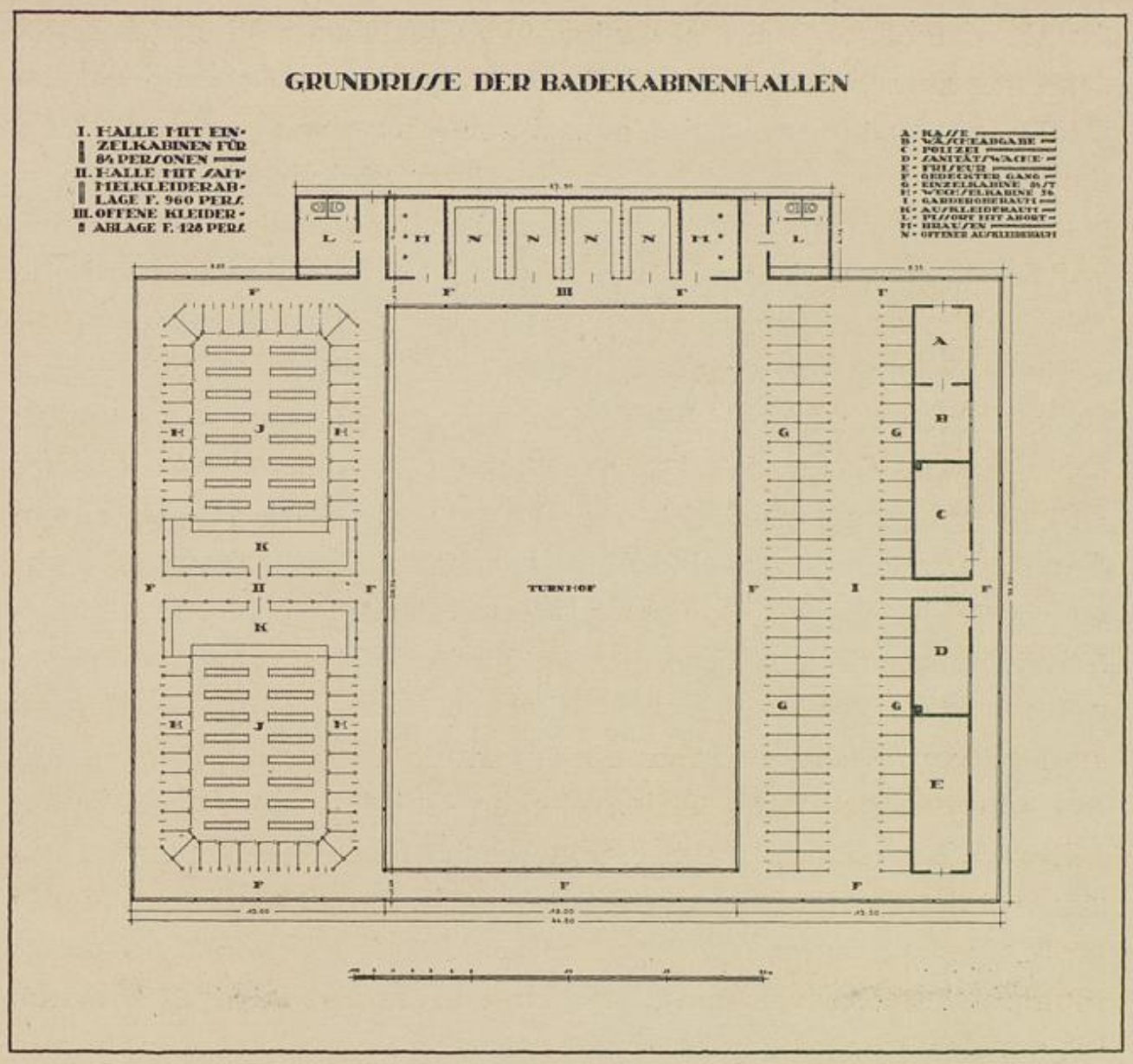


Abbildung 2

hältnismäßige Stadtnähe und, ganz im Gegensatz dazu, die erstaunliche Weltabgeschiedenheit der ganzen Örtlichkeit: alle nur denkbaren Vorzüge einer schönen Natur finden sich hier zu einer seltenen Gelegenheit vereinigt, eine Volkserholungsstätte größten Ausmaßes und stärkster Wirkung zu schaffen, wie sie rheinauf, rheinab schöner und besser kaum mehr wird erdacht werden können.

Der an den Rhein anstoßende 800 m lange Westrand der Insel ist zur Benutzung als Badestrand nicht unmittelbar geeignet. Die Bademöglichkeit wird (vergl. den Plan Abb. 1) durch Ausbaggerung eines in 40 m Abstand parallel zum Rhein verlaufenden, landseitig sichel-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

förmig eingebuchteten, seeartigen Wasserbeckens künstlich geschaffen. Dieses Becken erhält eine Länge von 430 m und eine größte Breite von 115 m und wird an seinem oberen und unteren Ende durch 5,0 bezw. 7,0 m breite kurze Kanäle mit dem Rhein verbunden, also mit fließendem Rheinwasser unmittelbar gespeist; die Wasserzuführung schwankt zwischen 10 und 50 cbm in der Sekunde, die größte Wassertiefe zwischen 3,5 m (bei Mittelwasser) und 6,5 m (bei gewöhnlichem Hochwasser). Das sichelförmige landseitige Ufer ist sehr flach (1 : 10) und bildet den eigentlichen rund 500 m langen Badestrand. Das parallel zum Rhein verlaufende wasserseitige Ufer wird normal geböscht, mit Treppen und (in der Mitte) einem Sprungturm versehen; seine Benutzung ist auf die Schwimmkundigen beschränkt. Das Ganze wird ergänzt durch eine 400 m lange Schwimmstrecke im offenen Rhein, die durch je eine, am oberen und unteren Ende der Insel zu verankernde Pontonbrücke zugänglich gemacht wird, sowie durch eine schwimmsportlichen Veranstaltungen dienende, durch 2 Floßbrücken gebildete 50 m-Bahn in der Mitte des Badebeckens. 250 m vom Rheinufer entfernt, symmetrisch zur Mittelachse der Anlage, ist in beherrschender Lage Raum für ein großes Baderestaurant und anschließend für Liegehallen, Gymnastikräume u. ä. mit vorgelagerter Terrasse und Sicht nach allen Seiten bis auf den Rhein. Beiderseits der Terrasse auf gleicher Höhe mit dieser sind je drei große, zu Gruppen zusammengefaßte Auskleidehallen (vergl. den Plan Abb. 2) mit zugehörigen Nebenanlagen, Duschen und Aborteinrichtungen (mit Schwemmanschluß!) vorgesehen, und zwar nördlich diejenigen für die Frauen und südlich für die Männer, zusammen für rund 5000 Personen. Die beiden Gruppen der Auskleidehallen bilden zusammen mit dem Baderestaurant den landseitigen Abschluß der Anlage. Rückwärts verbindet ein großer Vorplatz mit reichlich Raum für Fahrräder und Wagen das Restaurant und die beidseitig angeordneten Kassen mit den stadtseitigen Zu- und Abfahrten. Die Rückfront der Auskleidehallen ist durch Spielplätze vom anschließenden Wald getrennt. Die von den Auskleidehallen eingeschlossenen großen Höfe werden mit Turngeräten ausgestattet,

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

OFFSETDRUCK A. BRAUN & Co, KARLSRUHE i. B.

RAPPENWÖRT - LANDSCHAFT

C. VOCKE
FEDERBACHIDYLL

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Auf dem Rappenwört im Sommer 1927

die ausgedehnten, zwischen den Gebäuden und dem Badebecken liegenden Rasenflächen sind in ihrem mittleren Teil der Ruhe der Badegäste, im übrigen jeglicher Art fröhlichen Spiels gewidmet. Teile davon am Nord- und Südende werden zusammen mit dem anschließenden Strand der ausschließlichen Benutzung durch Frauen bezw. durch Männer vorbehalten.

Die zuletzt erwähnte besondere Rücksichtnahme auf diejenigen Männer und Frauen, die aus irgendeinem Grunde sich vom gemeinsamen Baden fernhalten wollen, ist wohl eine Selbstverständlichkeit, wenngleich der ganze für den Badebetrieb zur Verfügung stehende Raum so groß ist, daß auch bei gleichzeitig 5000, ja selbst 10000 Besuchern keinerlei lästige Enge zu entstehen braucht und auch alle übrigen Vorbedingungen für die Zulassung gemeinsamen Badens in so günstiger Form gegeben sein werden, wie nur an irgend einem Seebadestrand. Schon allein das Vorhandensein von drei unter sich ganz verschiedenen Badegelegenheiten — der landseitige flache, sichel-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

förmig verlaufende eigentliche Badestrand der Frauen und Kinder, das gegenüberliegende ziemlich steile, nur für Schwimmer geeignete Beckenufer und schließlich in 40 m Abstand davon der freie Rhein — erzwingt es, daß die Badenden sich auf dem ganzen großen, mehr als 100000 qm umfassenden, von überallher frei zu überschauenden Raum von selbst gleichmäßig verteilen. Ganz selbstverständlich ist es auch, daß zur Wahrung von Anstand und Sitte strengste Aufsicht geübt werden wird, daß insbesondere manchem vielleicht rückständig erscheinende Bekleidungsvorschriften unerbittlich durchgeführt werden müssen. Die Anlage hat eben nicht nur einem Teil, sondern der gesamten Karlsruher Bevölkerung zu dienen, die Wünsche derjenigen Bevölkerungskreise, die die strengeren Anschauungen vertreten, bedürfen dazu der weitestgehenden Berücksichtigung. Für Bilder jedenfalls, wie sie bisher beim wilden Baden am Rhein und an der Alb an der Tagesordnung sind, ist auf dem Rappenwört kein Platz. Hier sollen Eltern ihre heranwachsenden Söhne und Töchter ruhigen Herzens hinführen dürfen, anstatt ihnen das Baden im Freien zu verbieten und doch befürchten zu müssen, daß heimlich erst recht geschieht, was durch das Verbot verhütet werden soll. Den Geist der Zeit, der machtvoll in die Natur hinaus drängt, wird man mit Verboten allein nicht bekämpfen können, man wird ihn aber grundsätzlich auch gar nicht bekämpfen wollen. Was not tut, ist, Auswüchsen, Übertreibungen und Zügellosigkeiten entgegenzutreten. Ordnung an die Stelle von Unordnung zu setzen, gegen das Unvollkommene das Vollkommene einzutauschen, das ist das große Ziel des Rappenwört.

Der Rappenwört soll nicht nur den vielen Tausenden, die heute an schönen Sommertagen von Neuburgweier bis Maxau das Rheinufer bevölkern, eine passendere und bessere Gelegenheit bieten, im fließenden Rheinwasser zu baden und in frischer, sonniger Luft sich zu bewegen, als sie sich bisher, entgegen dem bestehenden, nun erst durchführbaren Polizeiverbot, haben verschaffen können; ganz sicher ebenso viele werden überhaupt erst durch den Rappenwört sich in die Möglichkeit versetzt sehen, die Wohltat eines

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Wildes Baden in der Alb beim Dammerstock
(Im Hintergrunde Müllagerung)

nervenstärkenden Rheinbades in Verbindung mit heiterem Spiel auf grünem Rasen in froher Geselligkeit und unter der Wirkung der herrlichsten, von reinster Luft und Sonne durchtränkten Landschaft sich und ihren Kindern zukommen zu lassen. Tausende von Familien des verarmten Mittelstandes, der Arbeiter und kleinen Beamten, die das Geld zu einer noch so bescheidenen Sommererholung in einem auswärtigen Kurort nicht aufzubringen vermögen, werden auf dem Rappenwört ohne besondere Kosten alles haben, was von einer Gelegenheit zur Erfrischung der Gesundheit billigerweise erwartet werden kann. Die Erstellung eines Sommerbades im Stile des Rappenwört ist für Karlsruhe eine absolute Notwendigkeit! Ist der Rappenwört erst einmal fertig, so wird vielleicht auch mancher, der sich bisher für den jährlichen Ferienaufenthalt das Geld am Munde abgespart hat, von einer großen Sorge befreit sein, zu Hause bleiben und auf dem Rappenwört mit weit geringerem Aufwand denselben Erfolg für seine und seiner Kinder Gesundheit erzielen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Die Zahl derjenigen Karlsruher (Männer, Frauen und Kinder), die ungefähr jedes Jahr einen auswärtigen Ferienaufenthalt von vielleicht durchschnittlich 14 Tagen genießen, wird an Hand statistischer Überlegungen auf rund 20000 geschätzt; die Karlsruher Bevölkerung widmet ihrer körperlichen und geistigen Erfrischung außerdem jedes Jahr mindestens 1 Million Ausflugstage nach Orten außerhalb der Stadt. Vier Millionen Mark ist die sehr vorsichtig veranschlagte Summe, die auf diese Weise für Erholungszwecke jedes Jahr aus Karlsruhe hinausgetragen werden muß; dazu kommt ein weiterer Betrag von rund 450000 M., den das städtische Fürsorgeamt, caritative Verbände und Krankenkassen jährlich für auswärtige Erholungsaufenthalte auszuwerfen sich genötigt sehen. Sollte man nicht meinen, daß nach Fertigstellung des Rappenwört mindestens die Hälfte der letztgenannten Summe, und zwar mit viel größerem Erfolg, in Karlsruhe selbst ausgegeben werden kann? Ist es übertrieben, zu vermuten, daß wenigstens 10 v. H. des bisher für Ausflüge und Ferienaufenthalte aus der Stadt wegfließenden Geldes künftig in Karlsruhe bleiben werden? — Werden die Erwartungen, die man an den Rappenwört knüpfen darf, auch nur in bescheidenem Ausmaße erfüllt, so steht rund 1/2 Million Mark, die Jahr für Jahr in Karlsruhe mehr als bisher umgesetzt werden kann, der Bausumme gegenüber, die für die Herstellung der Anlage hat aufgewendet werden müssen.

Solche und ähnliche Überlegungen sind für den Nachweis der „Wirtschaftlichkeit" des Rappenwörtprojekts vielleicht wichtiger und durchschlagender als eine nach kaufmännischen Gesichtspunkten aufzumachende, auf Einnahmen und Ausgaben aufgebaute Betriebsrechnung. Aber auch die noch so vorsichtige, rein kaufmännische Rechnung berechtigt zu recht optimistischen Erwartungen. Schon unter Annahme einer mehr als bescheidenen Besucherzahl von jährlich nur 100000 erhält man bei einem kleinsten Tarifsatz von 20 Pf. für Erwachsene und 10 Pf. für Kinder nach Abzug aller Betriebs-, Unterhaltungs-, Erneuerungs- und anderer Nebenkosten einen Überschuß von rund 20000 M., der zur Verzinsung und

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Wildes Baden in der Alb bei der Appenmühle

Tilgung des Anlagekapitals verwendet werden kann. Dieser Überschuß steigt bei 200000 Besuchern auf 60000 M., bei 300000 gar auf nahezu 100000 M. 300000 Besucher liegen, wie die Erfahrungen anderwärts zeigen, durchaus im Bereiche des Möglichen. Man darf bei Beurteilung dieser Zahlen eben nicht vergessen, daß der Rappenwört nicht nur Gelegenheit zum Baden bietet, sondern in Verbindung damit Einrichtungen jeder Art für Körperübungen, Spiel und Sport in freier Luft enthält, zum Mittelpunkt für den Schwimm- und Paddelsport werden und den Schulen die längst ersehnte ideale Gelegenheit für neuzeitliches Sommerturnen bringen wird. Es wird dahin kommen, daß die Einrichtungen des Rappenwört schon im frühesten Frühjahr und auch noch im späten Herbst außerhalb der eigentlichen Badezeit eine starke Anziehungskraft ausüben werden und daß selbst im Winter die Kette derer, die die Schönheit der Landschaft zu einem Ausflug verlockt, nicht abreißen wird.

Vorbedingung besonders großer Besucherzahlen auf dem Rappenwört ist allerdings seine möglichst vollkommene Verbindung mit der Stadt. Dafür ist aber in reichem Maße gesorgt. Die neue Straßenbahn aus der Kaiserallee über die Vogesen- und Daxlander Straße nach Daxlanden ist zurzeit im Bau, ihre Fortsetzung bis auf die

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Mitte der Insel wird gleichzeitig mit der Eröffnung des Bades durchgeführt sein. Auf ihr (außer mit Kraftwagen und Fahrrädern) wird der Rappenwört aus der Kaiserstraße heraus gleich sicher und rasch erreicht werden wie später aus dem Gebiet des Bahnhofs über die Reichs- und die Ebertstraße. Dazu kommen noch eine ununterbrochene Grünverbindung über die Albuferanlagen und, in der weiteren Entwicklung, auch sehr schöne unmittelbare Verbindungen mit Durlach und selbst mit Ettlingen.

Zu einiger Vorsicht mahnt demgegenüber vielleicht die Gefahr der Schnakenplage. Hierzu ist aber zunächst ganz allgemein zu bemerken, daß Schnaken in ganz Karlsruhe vorkommen, nicht nur im Rheinwald und Hardtwald, sondern auch im besten Villengebiet des Karlsruher Westens und im Stadtgarten. Wollte man der Schnaken wegen auf den Rappenwört verzichten, so müßte man überhaupt davon absehen, irgend etwas Größeres in Karlsruhe zu unternehmen, sobald dabei die Schnaken lästig fallen könnten. Die Schnakenplage und die Frage ihrer Bekämpfung ist eine allgemeine Karlsruher Frage, ja eine solche des ganzen badischen Landes bis hinauf auf die höchstgelegenen Schwarzwaldorte. Diese Frage endlich mit Energie anzupacken, ist zur dringenden Notwendigkeit geworden. Es ist indes eine bekannte Erfahrung, daß in der Prallsonne und in bewegter Luft Schnaken sich nicht aufhalten, man wird deshalb auf dem ganzen, der Sonne und dem Wind geöffneten Gebiet der Badeanlagen auf dem Rappenwört ebensowenig unter Schnaken zu leiden haben wie die Besucher des Maxaubades und viel weniger als die Tausende, die bisher am Rheinufer gebadet haben. Im übrigen ist es ein überaus glückliches Zusammentreffen, daß gerade in diesem Augenblick der badische Staat sich mit dem Gedanken der Errichtung einer Landesstelle für Vogelschutz und Schädlingsbekämpfung beschäftigt und daß das zugehörige Institut aller Voraussicht nach auf dem Rappenwört errichtet werden wird. Dieses Institut wird sich u.a. auch mit der Schnakenplage zu befassen, insbesondere deren Bekämpfung auf biologischem Wege seine besondere Aufmerksamkeit zu widmen haben. Durch methodisches

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Weg auf dem Rappenwört

Aus dem Kastenwört

Vorgehen wird im Sinne der allgemeinen Schädlingsbekämpfung versucht werden, den Rappenwört und seine Umgebung mit einem Vielfachen der jetzt schon auf ihm nistenden zahlreichen Vögel zu bevölkern; Vogelarten, wie Schwalben und Fliegenschnepper, die als Schnakenvertilger bekannt sind, werden dabei besondere Berücksichtigung finden können. Außerdem aber wird das Wachstum bestimmter Pflanzen und die Pflege solcher Enten- und Fischarten, von denen man weiß, daß sie zur Vernichtung der Schnakenbrut beitragen, sowie schließlich die Ansiedlung von Fledermäusen mit Energie betrieben werden. Dabei wird der Wald in all seiner wilden Schönheit aufs äußerste geschont, die größeren Altwasserrinnen werden im Interesse der Fischbrut vertieft und durch Verbindung mit dem Altrhein mit fließendem Wasser versorgt, landschaftlich besonders schöne Punkte (durch sparsam anzulegende Wege) dem Publikum zugänglich gemacht. Die Wissenschaft der Schnakenbekämpfung auf biologischem Wege steckt ja wohl noch in den Kinderschuhen; über das Maß des aus all diesen Bemühungen zu erwartenden Erfolges (der umso eher eintreten wird, je mehr es

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

gelingt, auch auf die Nachbargebiete entsprechenden Einfluß auszuüben) kann deshalb vorerst noch keinerlei bestimmte Vermutung ausgesprochen werden. Sicher ist aber, daß alle diese Unternehmungen des Vogelschutzes und der Pflege bestimmter, den Schnaken feindlicher Lebewesen ganz ungezwungen dahin führen werden, daß die Landschaft des Rappenwört zur Genugtuung aller Freunde der Natur aufs herrlichste belebt und bereichert werden und die Insel, neben den Badeeinrichtungen, auch als Naturschutzpark starke Anziehungskraft ausüben wird.

Karlsruhe darf in der Tat große Hoffnungen an die Verwirklichung des Rappenwörtprojekts knüpfen. Nachdem um die Jahrhundertwende eine weitschauende Stadtpolitik den Rhein für Handel und Industrie in Karlsruhe wirtschaftlich erobert hat und die städtische Wirtschaft durch Ausdehnung ihres Einzugsgebiets auf das linke Rheinufer mittels der festen Rheinbrücke bei Maxau neuerdings gestärkt werden wird, wird der Rhein und die ihm innewohnenden gewaltigen Kräfte nunmehr auch für die Gesundheit und Lebenskraft der Karlsruher Bevölkerung dienstbar gemacht werden.

Aus der Rappenwörtflora

Buchdruckerei C. F. Müller, Karlsruhe i. B.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

OFFSETDRUCK A. BRAUN & Co, KARLSRUHE i. B.

RAPPENWÖRT - LANDSCHAFT

W. HENSELMANN

BLICK RHEINAUFWÄRTS

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK

Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg