

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruhe**

Geschichte der Stadt und ihrer Verwaltung

1852 - 1874

**Weech, Friedrich**

**Karlsruhe, 1904**

Die Frage der Stadterweiterung im Anfange der 1870er Jahre

[urn:nbn:de:bsz:31-17294](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-17294)

der Umgebungen der Stadt und eine ansehnliche Vermehrung der angenehmen Spazierwege gesichert.

### **Die Frage der Stadterweiterung im Anfange der 1870er Jahre.**

Der wirtschaftliche Aufschwung, der alsbald nach dem Friedensschlusse überall in Deutschland sich beobachten ließ, deutlicher vielleicht noch in den ehemaligen Grenzlanden, die nun von der Befürchtung befreit waren, bei einem Kriege mit den westlichen Nachbarn in erster Reihe bedroht zu sein, machte es der Gemeindebehörde zur Pflicht, dafür Sorge zu tragen, daß die Baubezirke der Stadt weiter ausgedehnt würden.

Am 19. April 1871 trat auf Anregung des Oberbürgermeisters Lauter und unter seinem Vorsitz eine Anzahl von sachkundigen Männern zusammen und beschloß die Aufstellung eines neuen Bau- bzw. Erweiterungsplanes für die Stadt Karlsruhe. Es waren Oberingenieur Obermüller, Bezirksbauinspektor Serger, Wiesenbau- meister Kilian, die Bürgermeister von Mühlburg, Ganzer, und von Beierthelm, Weber, die Karlsruher Gemeinderäte Lang und Meeß, Stadtbaumeister Gambs und der Vorstand des städtischen Wasser- und Straßenbauamtes, Gasdirektor Lang.

Am 14. November vereinigten sich die nämlichen abermals, um im Anschluß an die in der Zwischenzeit vorgenommenen Erhebungen die Grundzüge für einen neuen Bebauungsplan endgiltig festzustellen. Dabei wurden in einem Schlußprotokoll folgende Anordnungen vereinbart:

1. Anlage einer Hauptstraße von der Ettlingerstraße, der Augartenstraße gegenüber, durch das Sallenwäldchen, über die Schießwiese und das Beierthelmer Feld gegen Westen, parallel mit der Langen- bzw. Mühlburger Landstraße;
2. Fortsetzung der südlichen Kriegsstraße vom Militärspital gegen Westen;
3. Fortführung der Karlsstraße von dem Promenadeweg an gegen Süden;
4. Fortsetzung der westlichen Kriegsstraße vom Militärspital gegen Süden;

5. Anlage einer Straße, 10 Meter von der westlichen Grenze des Clever'schen Bierkellergeländes senkrecht auf die Mühlburger Landstraße stoßend, gegen Süden.

Durch diese 5 je 30 Meter breiten Hauptstraßen zusammen mit der Ettlingerstraße und der westlichen Kriegsstraße sollen 4 große Baubezirke geschaffen werden;

6. Beseitigung der Collisionen zwischen dem Eisenbahnverkehr und den Bedürfnissen des ersten Baubezirkes, des Augartenstadttheiles, beim Eisenbahnübergang an der Ettlingerstraße zunächst durch einen stets offenen Übergang für Fußgänger und Wagen, mit der Zeit durch Herstellung einer Überfahrt, Entfernung der während des Krieges entstandenen Verbindungsbahn über das Beierthheimer Feld, Umwandlung des Sallenwäldchens in eine Parkanlage, Auffüllung der Schießwiese, Erstellung eines Saalbaues zu landwirtschaftlichen, gewerblichen und Kunstausstellungen, zu Turn- und Sängereisten, zu großen Konzerten, Landesversammlungen von Vereinen, Feuerwehren u. s. f. auf der Schießwiese;

7. Verbindung des durch die Rheinbahn in zwei getrennte Gruppen getheilten zweiten Baubezirkes durch eine in der Richtung der verlängerten Hirschstraße zu erstellende Überbrückung dieser Bahn.

Bestimmung des der Stadt gehörigen Geländes westlich vom Wasserturm zu einem öffentlichen Plage (Marktplatz).

8. Bildung eines dritten Baubezirkes durch die westliche und südliche Kriegsstraße und die unter 1 u. 5 genannten Hauptstraßen gebildet, der in 15 Bauquadrate auf bis jetzt ganz unbauten Flächen zerfällt.

9. Im vierten, an seinem östlichen Ende beinahe parallel mit der westlichen Kriegsstraße von der Eisenbahn durchzogenen Baubezirk kann östlich von der Bahn gerade noch eine Häuserreihe an der Kriegsstraße angelegt werden. Teilung des westlich von der Bahn gelegenen Geländes durch 2 von Nord nach Süd und 1 von Ost nach West ziehende Straßen in 6 Quadrate. Fortführung der Sophienstraße parallel mit der Mühlburger Straße und dereinstige Mündung derselben in ihrer geraden Verlängerung in Mühlburg. Überwölbung des teilweise in die Mitte dieser Hauptstraße zu verlegenden Landgrabens;

10. Keine Straße unter 15, die Hirschstraße 18 Meter breit;

11. In den 30 Meter breiten 4 Hauptstraßen Alleenanlagen in der Mitte mit beiderseitiger Fahrbahn und Gehwegen oder Fahrbahn in der Mitte mit breiten Gehwegen und Vorgärten vor den Häusern, Behandlung der Kreuzungen in Form von kleinen Plätzen;

12. In den Augärten Einlegung von Parallelstraßen (Wilhelm- und Marienstraße) zwischen Schützen- und Bleichstraße sowie zwischen dieser und der Augartenstraße, Anlage eines offenen Platzes von 36 Meter Breite, zwischen Wilhelm- und Marienstraße, Verlängerung dieser Straßen bei späterer Überbauung der Auäcker, mit der Zeit Einlegung zweier weiteren Querstraßen zwischen diese von Nord nach Süd, und eben so vieler jene schneidenden von Ost nach West;

13. Für ein etwaiges Bauquartier östlich des Floßgrabens und der Rüppurrer Landstraße Inanspruchnahme einer Fortsetzung der Schützen-, Bleich- und Augartenstraße mit entsprechenden Zwischenstraßen. Der ärarische Gütercomplex, den die Großl. Landwirtschaftsschule benützt, bleibt vorerst außer Berechnung. Verbesserung der Verhältnisse des Bahnübergangs am Friedrichsthor anzustreben;

14. Geringe Bauhätigkeit in dem durch Waldhorn- und Zähringerstraße und den Steinschiffkanal gebildeten Dreieck, bedauerlich wegen des Bedürfnisses eines Ersatzes der dortigen kleinen, niederen, ungesundeten Häuser durch besser gebaute höhere Häuser. Mangel eines bequemen Ausgangs dieses Stadttheiles, besonders der sog. Insel nach dem Bahnhofe. Verlegung des Friedhofes deshalb anzustreben. Zunächst Überwölbung des Steinkanals bis zur Friedrichsthorbrücke und Herstellung einer Straße auf der Überwölbung (850 m lange Baufront) in's Auge zu fassen;

15. Verlängerung der Kreuzstraße nach dem Bahnhof erwünscht;

16. Aufstellung des weiteren Bauplanes — trotz dem Wunsche nach Neubau und Höherbau der vielen kleinen Häuser der inneren Stadt — notwendig wegen Verständigung mit der Gemeinde Weiertheim über Bestimmung der Baufluchten auf dem Weiertheimer Felde nach denselben Grundsätzen unter Vorbehalt späterer Aufnahme dieses Feldes in Karlsruher Gemarkung.

Am Schlusse des Jahres 1871 gab Oberbürgermeister Lauter zu dem Protokoll vom 14. November in einer öffentlichen Sitzung des Bürgerausschusses eine Reihe von Erläuterungen. Zunächst theilte

er mit, daß im Interesse der Durchführung des neuen Stadterweiterungsplanes mit der Gemeinde Beiertheim ein Abkommen getroffen worden sei, wonach die Baugesuche für die dortige Gemarkung nach den Bestimmungen dieses Planes und zwar im Einverständnis mit dem Gemeinderat Karlsruhe zu verbescheiden seien. Durch dieses unter kräftiger Mitwirkung des Bezirksamts getroffene Abkommen sei die Erwerbung eines Teiles jener Gemarkung, die man früher anstreben zu müssen glaubte, nicht mehr so dringend, daß man hiefür namhafte Opfer bringen müsse, man könne vielmehr ohne Schaden für die Entwicklung der Stadt nach Süden den Zeitpunkt abwarten, in welchem die Gemeinde Beiertheim einen bezüglichen Wunsch hegen werde. Es sei überhaupt keine all zu erhebliche Vergrößerung der Stadt beabsichtigt. Die Festsetzung des Bebauungsplanes in der zu Grunde gelegten Ausdehnung sollte nur dazu dienen, daß nicht regellos gebaut werde, nicht aber die Stadt verpflichten, die Straßen, welche der Plan annimmt, sofort herzustellen. Eine Herstellung solcher auf fremder Gemarkung sei überhaupt nicht beabsichtigt. Zunächst werde man im Innern der Stadt, auch wenn man von Überbauung der vielen Gärten absehe, durch Aufbau zweistöckiger Häuser in drei- und vierstöckige die Dichtigkeit der Bewohnung um mindestens ein Viertel vermehren und dadurch eine wesentliche Förderung des städtischen Gewerbes und Handels erzielen. Der Mittel- und Schwerpunkt der Stadt solle nicht von dem jetzigen Marktplatz weg verlegt werden. Man müsse deshalb den Aufbau der vielen kleinen Häuser in der Langen- und in der Karl-Friedrichstraße anstreben. Um das Gleichgewicht in der Bebauung des von der Stadt eingenommenen Flächenraumes herzustellen, sei dem Augarten-Stadtteil die besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, namentlich weil er zur städtischen Gemarkung gehöre. Den Bauplan über die städtische Gemarkung auszudehnen, empfehle sich nicht. Für die Verbindung der inneren Stadt mit dem Augarten-Stadtteil sei bei den Bahnübergängen an der Ettlinger- und Ruppurrerstraße eine bessere Verbindung für Fußgänger und Wagen anzustreben. Außerdem sei darauf hinzuarbeiten, daß Staatsgebäude, welche, ihrer Zweckbestimmung nach, einen werterhöhenden Einfluß auf die umliegenden Liegenschaften ausüben, in die Mitte der Stadt verlegt, und die bereits dort vorhandenen daselbst erhalten werden. Daher könne seitens der Stadt nicht gewünscht werden, daß

der Wert des Grundes und Bodens im Hardtwald, welcher Staatsdomäne ist, auf ihre Kosten und zum Nachteil ihrer Einwohner gesteigert werde, indem man derartige Bauten auf Hardtwaldgemarkung aufführe.

Diese Darlegungen fanden wohl im Allgemeinen den Beifall der im Bürgerausschuß vertretenen Kreise, aber es fehlte doch auch nicht an Stimmen, welche sich für die besondere Bevorzugung des Augarten-Stadtteils nicht erklären wollten und auch der Ausdehnung der Stadt gegen Süden (Beiertheim) und Westen (Mühlburg) keine erhebliche Bedeutung beimäßen, dagegen zugunsten der Anlage eines Stadtteils im Norden der Stadt, auf der Hardtwaldgemarkung, die zahlreichen Gesuche, Nachfragen von Bauunternehmern und baulustigen Privaten, von wohlhabenden und hochgestellten Personen anführten und dabei die Vorteile dieser Lage zur Erbauung schöner Häuser hervorhoben, da hier noch keine Eisenbahn den Weg zur Stadt kreuzte, kein Fabrikfamin rauchte und keine Kneipe Vorübergehenden lästig falle.

### **Straßen und Plätze.**

Aufgrund dieser Bebauungspläne vermehrte sich bald in nicht unerheblichem Maße die Zahl der Straßen. Neue Straßen entstanden, bestehende wurden verlängert.

Im September 1861 stellten viele Bewohner der Adlerstraße das Gesuch an den Gemeinderat, diese Straße bis zur Kriegsstraße fortzuführen, um dadurch eine weitere Verbindung der inneren Stadt mit dem Bahnhofgebäude herzustellen. Dieses Gesuch wurde von Bewohnern der Kronenstraße, besonders Gewerbetreibenden, unterstützt und im Oktober beschloß der große Bürgerausschuß, demselben stattzugeben. Aber es währte, nachdem im Dezember die erforderliche Staatsgenehmigung erteilt worden war, noch ein halbes Jahr, bis — im Juni 1862 — die Eröffnung der Verbindung der Adler- mit der Kriegsstraße thatsächlich erfolgte. Im Jahre 1861 wurde auch die Ritterstraße bis zur Kriegsstraße verlängert, und die Intendantz der Hofdomänen öffnete auf Antrag des Gemeinderates das den Durchgang zur Kriegsstraße abschließende Thor dem allgemeinen Verkehre. Jedoch erhielt der Aufseher im Erbprinzengarten den Auf-