

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

Die städtebauliche Entwicklung von Karlsruhe

[urn:nbn:de:bsz:31-218980](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-218980)

# Die städtebauliche Entwicklung von Karlsruhe

## Rückblick und Vorschau

Von Dr. Ing. E. Wagenmann, Architekt beim Stadtplanungsamt

Die Stadtplanung bearbeitet die generellen Entwurfsgrundlagen für die Realisierung der baulichen Lebensnotwendigkeiten der gesamten Bürgerschaft. Sie dient dabei materiellen Bedürfnissen ebenso wie kulturellen, also technisch-wirtschaftlichen und baukünstlerischen Zielen. Das Besondere der Stadtplanung besteht in ihrem außerordentlichen Umfang und den entsprechend großen zeitlichen Auswirkungen. Planungsgrundlagen liefern die natürlichen Gegebenheiten der Stadtlandschaft und die Bedürfnisse der Bürgerschaft; das Ergebnis der Planung entspricht dem jeweiligen Willen eines Zeitabschnittes. Beim hohen Lebensalter der Städte, die auch nach Kriegs-, Wirtschafts- und Naturkatastrophen von ihren Bürgern zäh verteidigt werden, ist die Standortwahl entscheidend für Formgebung und Wachstum.

Karlsruhe ist eine Stadt der Ebene. Ihr bauliches Schicksal erfüllt sich als Siedlung in der Senke des Oberrhein-tales. Der Gründungsplan vom Jahre 1715, die konsequenteste und prägnanteste bauliche Darstellung des fürstlichen Absolutismus des 18. Jahrhunderts, war nur in der Ebene sinnvoll. Sein Grundgedanke ist die Lage des fürstlichen Sitzes als Zentrum von 32 von ihm ausstrahlenden Radialen, die den in der Ebene liegenden Teil der Markgrafschaft Baden-Durlach mit den Orten an den Rändern des Hürtwaldes in klarste und kürzeste Verbindung zur Residenz brachten. Erhielten diese Wald-alleen unterschiedliche Längen, die in Richtung Graben fast 20 km beträgt, so wurden die neun südlichen, die „Fächerstadt“ bildenden Strahlen wegen der Nähe der Landesgrenze bildenden Alb nicht weitergeführt, sondern entsprechend dem räumlichen Bedürfnis der Residenz an der Landstraße Durlach-Mühlburg abgeschlossen, wobei die Lage des Schlosses  $\frac{1}{2}$  km nördlich dieser Straße gewählt war. Die mittlere der neun Radialen wurde die Symmetrieachse der neuen Residenz und traf rechtwinklig auf die alte Landstraße (heute Kaiserstraße). Dieser Grundplan ist in seiner Klarheit einmalig im Kranz deutscher Städte und auch über den 2. Weltkrieg hinweg der Kern von Karlsruhe geblieben.

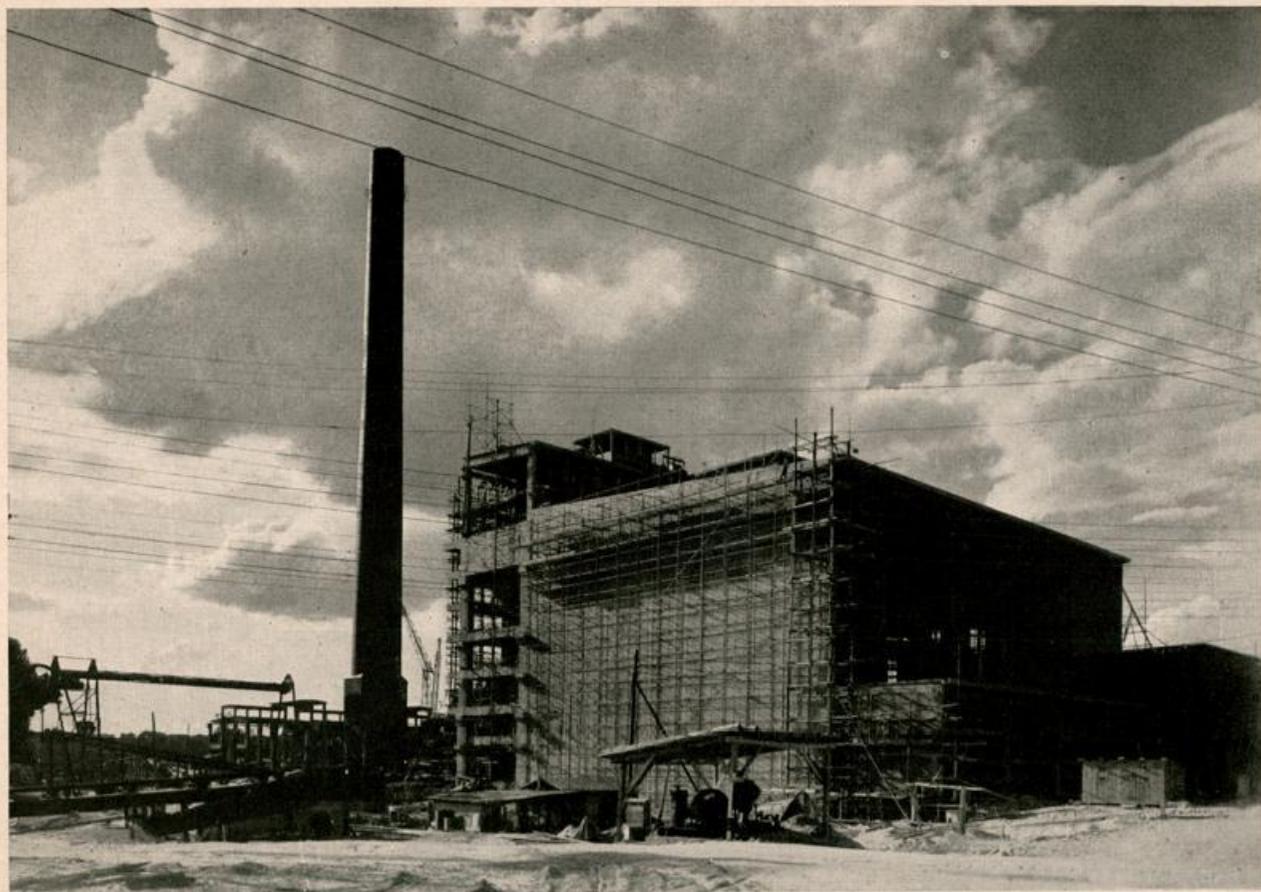
Der Gründungsplan reichte bei der vorgesehenen modellmäßigen Wohnbebauung für rd. 3000 Einwohner aus; beim langsamen Wachsen der Stadt mußte die Bebauung südlich der Kaiserstraße erst ab 1770 vorbereitet werden (Gebiet der Zähringerstraße, Abstecken des Rondellplatzes 1786; das „Dörfle“ war bereits bei Gründung der Residenz für solche Bewohner entstanden, die den Bedingungen der markgräflichen Privilegien nicht entsprachen). Die Umwandlung der markgräflichen Residenz zur Landeshauptstadt des Großherzogtums Baden, die im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts die rasche und starke Vermehrung der Stadtbevölkerung von 4500 auf 18 500 Einwohner zur Folge hatte, ist das Werk Friedrich Weinbrenners. Sein Plan schob die Bebauung südlich bis zur Kriegsstraße und westlich bis zur Reinhold-Frank-Straße vor. Weinbrenners Plan ist mit der Weiterführung der Radialen, der vom Rondellplatz und Mühlburger Tor ausgehenden Diagonalen und der repräsentativen Hervorhebung der Karl-Friedrich-Straße als Symmetrieachse mit einer Folge von Monumentalplätzen eine sinnvolle Fortführung des Gründungsplanes. Bei einer entsprechend der Bedeutung der Straßen nach Geschößzahl gestaffelten Modellbauweise bot der Weinbrenner'sche Stadtplan Unterbringungsmöglichkeit für rd. 25 000 Bewohner.

Bei der Stagnation des Bevölkerungszuwachses im mittleren Drittel des 19. Jahrh. war der Weinbrenner-Plan bis in die 60er Jahre ausreichend. Diese Zeit brachte daher neben der Bereicherung der Residenz durch die Monumentalbauten Hübschs u. a. als einziges wesentliches städtebauliches Ereignis 1842 den Anschluß Karlsruhes an die badische Staatseisenbahn mit dem Bau der Bahnhofsanlagen südlich der Kriegsstraße, zwischen Ettlinger und Rüppurrer Tor. Welche Schwierigkeiten diese Platzwahl der späteren Stadterweiterung machen sollte, war ebenso-

wenig vorauszusehen, wie bei der Streuung zahlreicher Industrieanlagen über das gesamte Stadtgebiet seit den 40er Jahren. Dafür machte der stürmische Neuanstieg der Bevölkerungsziffer insbesondere seit 1870 (um 1900 trat Karlsruhe in die Reihe der Großstädte) die rasche Bereitstellung umfangreicher Wohnquartiere zur dringenden Notwendigkeit. Dabei ließ die städtebauliche Lage von Karlsruhe und die im Gründungsplan gegebene Angliederung des Schlosses nördlich der Stadt mit anschließendem Wald das damals und heute natürlich gegebene Erweiterungsgebiet vornehmlich im Süden suchen. Diese Stadterweiterung mußte leider in einer Epoche erfolgen, in der das Erleben der Stadt als eines einheitlichen baukulturellen Organismus geschwunden war und auch eine Gesamtplanung im technisch-wirtschaftlichen Bereich außerhalb der Vorstellungen der Zeitgenossen lag. Als Ergebnis entstand das unbefriedigende Stückwerk der umfangreichen Erweiterungen der sog. Gründerzeit nach Süden, Westen und Osten vor den Toren der Weinbrennerstadt. Die südliche Stadterweiterung seit den 60er Jahren enthält als einzigen baukulturellen Wert lediglich die Aussparung der Grünfläche des Stadtgartens. Das Heranwachsen Karlsruhes zur Großstadt machte eine Ausweitung der Gemarkungsgrenzen unter Eingemeindung der umliegenden, schon seit dem frühen Mittelalter entstandenen Siedlungen notwendig. So wuchs die Gemarkungsfläche von 1870 bis 1914 von 271 auf 4500 ha und weiterhin bis heute auf 12 312 ha. Die zukunfts-trächtige städtebauliche Leistung dieses Zeitraums ist die Anlage des Rheinhafens 1898 ff., wofür die Großleistung der Rheinregulierung Tullas die Voraussetzung gab. (Auch das Stück des Rheinlaufs an das sich heute die westliche Gemarkungsgrenze von Karlsruhe mit 11 km Länge anlehnt, wurde 1817 ff. als künstlicher Stromlauf im Durchstich durch die naturgegebenen Rheinschlingen geschaffen.) Die für den Stadtplan folgenschwerste Bauleistung war die Verlegung des Verschub- und des Personenbahnhofes sowie der Neubau des Industriebahnhofes an ihre heutigen Plätze (1895 bis 1913). Diese Eisenbahnanlagen bilden in ihrer Summe einen Verkehrsgürtel quer durch das südliche Stadterweiterungsgebiet, der bald nach seiner Schaffung als schwer zu beseitigendes Hemmnis erkannt wurde.

Die grundlegenden Mängel, die das Darniederliegen umfassenden städtebaulichen Denkens seit dem Klassizismus zur Folge hatte und die Unzufriedenheit mit der Erstarrung architektonischer Gestaltung im Eklektizismus brachten im Verein mit den im Wohnungswesen insbesondere wegen zu dichter Überbauung aufgetretenen schweren Mißständen am Ende des 19. Jahrhunderts Reformbestrebungen, deren Auswirkungen immer umfassender wurden und über zwei Weltkriege noch heute weiter wirken. Die Reformbewegung im Städtebau hatte zur Folge, daß das einzelne Bauwerk in seiner Wirkung wieder mehr im städtebaulichen Zusammenhang gesehen und vor allem, daß die Stadt als einheitlicher baulicher Organismus neu erlebt wurde. Darüber hinaus brachten Wirtschaftsexpansion und neue Verkehrsentwicklung die Stadtplanung in immer engere Beziehungen mit der umgebenden Landschaft und ließen die Stadtplanung Glied einer übergeordneten Landesplanung werden. Auswirkungen dieser Gedankengänge im ersten Viertel des 20. Jahrh. zeigen sich u. a. in einer Auflockerung der Wohnbauweise und der Gründung der 2. deutschen Gartenstadt bei Rüppurr 1907 sowie räumlich empfundene Teilplanungen verschiedener Art, z. B. für das frei gewordene alte Bahnhofsgelände (Ettlinger Tor und Festplatz).

Die Summe dieser planerischen Reformbestrebungen führte in Karlsruhe zur Aufstellung eines Generalbebauungsplanes, der 1926 in Buchform erschien. Dieser Plan weist die notwendigen Flächen für Verkehr, Wohn-



Oben:

*Großkraftwerk am Rhein im Aufbau*

*Foto: Erich Bauer, Karlsruhe*



*Werkbauten der  
Siemens & Halske AG  
in Karlsruhe-Knielingen*

*Foto: Werkbild Siemens*

gebiete, Industrieanlagen, Freiflächen zur Erholung in klaren gegenseitigen Beziehungen aus und gibt die Unterlagen zur Unterbringung einer Bevölkerung von etwa 300 000 Köpfen. Kernstücke dieses Planes sind eisenbahntechnisch: Beseitigung des 8 km langen, die Entwicklung der Stadt nach Süden hemmenden Eisenbahngürtels durch Verlegung des Personenbahnhofes an die Durlacher Allee, des Verschubbahnhofes an den Westrand der Hardt bei Eggenstein, des Industriebahnhofes in das Rheinhafengelände. Der Straßenfernverkehr, d. h. der sich immer stärker entwickelnde Kraftverkehr wird zur Verkehrsentlastung des Stadttinnern im Zuge des Rheintales tangential an der Stadt vorbeigeführt, wie auch dem Ost-West-Verkehr Umgehungsstraßen dienen sollen. Die Erweiterung der innerstädtischen Wohngebiete soll unter Verminderung der zulässigen Überbauung erfolgen und eine Ergänzung durch Siedlungen am Stadtrand im Flachbau als neue Gartenstädte oder im Anschluß an alte Siedlungskerne erfahren. Industriegebiete sind im wesentlichen beim Rheinhafen ausgewiesen, Grünflächen in möglichst geschlossener Verbindung in erreichbarem Ausmaß von der freien Landschaft bis ins Stadttinnere geführt. Dieser Plan wurde in der Folgezeit nach Möglichkeit verwirklicht, wobei die Änderung der Eisenbahnanlagen wegen der enormen Kosten vorläufig auszunehmen war, den Personenhauptbahnhof beließ man im Schlußplan ohnedies an seiner Stelle. Bis zum 2. Weltkrieg entstanden als städtebauliche Großleistungen u. a.: Flugplatz 1924 ff., Waldring 1926 ff., Rheinstrandbad Rappenhöfen 1927 ff., Anschluß an die Autobahn 1934 ff., Ersatz der Schiffsbrücke bei Maxau durch eine Stahlbrücke 1934 bis 1938, Erweiterung der Rheinhafenanlage 1934 ff., an neuen Wohngebieten am Stadtrand: Hardtwaldsiedlung 1919 ff., Albsiedlung 1923 ff., Weiherfeld 1927 ff., Dammerstock 1929 ff., Heidenstückersiedlung 1936 ff., Rheinstrandsiedlung 1937 ff. Planungen der Stadtverwaltung der 30er Jahre für eine monumentale Gestaltung der Ettlinger Straße als Fortführung der via triumphalis Weinbrenners, für das Durlacher Tor usw. wurden durch den Kriegsausgang gegenstandslos. Das gleiche Schicksal erfuhr der 1943 von O. E. Schweizer unter Mitwirkung des Eisenbahnsachverständigen Raab entworfene Gesamtplan von Karlsruhe, der in Fortentwicklung des städtischen Generalbebauungsplanes die günstigen Verkehrsinteressen unter Einbeziehung stadtlandschaftlicher Werte noch stärker als bisher unter Berücksichtigung neuer städtebaulicher Erkenntnisse einer Neuordnung nutzbar zu machen suchte. Kernstücke dieser Planung sind eisenbahntechnisch: Beseitigung des Industriebahnhofes und der Linienführung über die Maxaubrücke unter Neuanlage einer Eisenbahnbrücke 6 km südlich von Maxau und Verlegung des Verschubbahnhofes an die Westhardt bei Mörsch unter Belassung des Personbahnhofes an seiner jetzigen Stelle, Industrieansiedlungen an den Hardträndern in Verbindung mit den vorhandenen Siedlungen zur Aufnahme der jeweiligen Arbeiterschaft; für das Stadttinnere: Belassung der Weinbrennerstadt und Schaffung eines neuen Forums mit öffentlichen Gebäuden usw. vor dem Mühlburger Tor im Zuge der Reinhold-Franck-Straße. Was von den wertvollen weiteren Einzelvorschlägen des Planes, der 1949 im Druck erschien, unter veränderten Verhältnissen verwirklicht werden kann, muß der Zukunft überlassen bleiben.

Der 2. Weltkrieg brachte Karlsruhe den Verlust fast eines Drittels seiner Bausubstanz. Von 38 000 Gebäuden waren 17 000 betroffen, von 57 000 Wohneinheiten 16 500 vernichtet; im entsprechenden Umfange öffentliche Bauten, Industrie-, Wirtschafts- und Versorgungsanlagen aller Art zerstört oder unbrauchbar gemacht, das wertvolle Baugut des 18. Jahrh. und Weinbrenners in großem Ausmaß nur als Ruinen verblieben. Diese Zerstörungen in Verbindung mit dem völligen Darniederliegen der Wirtschaft und dem raschen Wachsen der Bevölkerung durch Zustromen von Ausgewiesenen, die die Einwohnerziffer bereits 1950 die 200 000-Grenze überschreiten ließen, stellten Verwaltung und Bürgerschaft in den Baunotwendigkeiten vor Aufgaben von einmaliger Schwierigkeit und Größe. Neben Schuttbeseitigung, Wiederaufbau der Versorgungsbetriebe, Straßen, Kanäle, Verwaltungs- und Industriebauten war die rascheste Bereitstellung von Wohnungen

für die gewachsene Bevölkerung vordringlich. Der Generalbebauungsplan war für Wiederaufbau und Bereitstellung neuen Baugeländes den neu gegebenen Verhältnissen anzupassen. Der Wiederaufbau der stark zerstörten Innenstadt mit dem Geschäftszentrum der Kaiserstraße war zu regeln, der Niederlassung von neuen Industrien Boden zu bereiten, da Karlsruhe nach dem Verlust der Eigenschaft einer Landeshauptstadt noch dringlicher als früher in Richtung einer Handels- und Industriestadt auszubauen war. Die Abstimmung des Generalbebauungsplans mit dem Ausmaß der Zerstörungen, den Lebensbedingungen und baulichen Notwendigkeiten der Stadt ergab in Verbindung mit den wirtschaftlichen Beschränkungen nach dem verlorenen Krieg eine städtebauliche Synthese von Wiederaufbau, Um-, Erweiterungs- und Neubau, deren Verwirklichung seit der Währungsreform 1948 mit größter Energie begann. In welchem Ausmaß die neue Entwicklung im Gange ist, zeigt der Wiederaufbau des Karlsruher Wirtschaftslebens und die Neuansiedlung einer großen Anzahl von Industrien. Die Zahl der Beschäftigten stieg 1936 bis 1954 von rd. 60 000 auf rd. 90 000, die der Industriearbeiter allein von rd. 18 000 auf rd. 35 000. Ausreichendes Industriegelände ist vor allem nördlich des Rheinhafens bei Knielingen ausgewiesen. Die Zahl der nutzbaren Wohneinheiten, die 1945 auf rd. 40 000 gesunken war, beträgt heute wieder rd. 56 000, der jährliche Aufwand rd. 2000 Wohneinheiten. Bei rd. 69 000 selbständigen Haushalten ist der Fehlbedarf von rd. 10 000 Wohnungen noch als außerordentlicher sozialer Notstand zu bezeichnen. Neben dem Wiederaufbau wurden den alten Siedlungskernen neue Teile angefügt und insbesondere an den Rändern des ehemaligen Flugplatzes, dessen Fläche ebenfalls überbaut werden soll, und auf dem Mühlburger Feld neue Siedlungen geschaffen. Weiter sind die Überbauungen des Geländes an der Osthardt bei Rintheim-Hagsfeld, des Beierheimer Feldes usw. geplant bzw. im Gange. Zu dem Wiederaufbau und Neubau im Wohn- und Wirtschaftswesen gesellt sich Wiederherstellung und Neubau auf den Gebieten der öffentlichen Verwaltung, der Schulen, Kirchen usw., von Verkehrsanlagen der Bundesbahn, Straßen und Brücken, der Versorgungsbetriebe für Wasser, Strom und Gas. Für die Gestaltung der stark zerstörten Innenstadt, insbesondere des Gebietes um die westliche Kaiserstraße, wurde 1948 ein Wettbewerb veranstaltet, dessen Ergebnis sich in einem Wiederaufbauplan verdichtete, der die Bauflucht beibehält, auf der Südseite ab 1. Obergeschoß aber um 6 m zurückgeht und zur Verkehrsentlastung in den anschließenden Blöcken öffentliche Höfe mit Zufahrtstraßen vorsieht. Der Marktplatz wird in Weinbrenners Form wieder erstehen; auf der Nordseite, zwischen Lamm- und Kreuzstraße, sind Arkaden vorgesehen. Der Wiederaufbau des Karlsruher Geschäftszentrums nach diesem Plan ist in vollem Gange. Markante Einzelbeispiele der Bautätigkeit seit 1945 sind die Geschäftshäuser der Kaiserstraße, Wohnsiedlungen am Binsenschlauch und Erzbergerstraße sowie Mühlburger Feld, Verwaltungsbauten des Landesamtes und der Karlsruher Lebensversicherung A.-G., Schulen, Industriebauten der Firmen Siemens und Badenwerk A.-G., Schwarzwaldhalle, Wildparkstadion, Freibad Ruppurr und viele andere. Die gesamte Kapitalinvestierung für den seit 1945 getätigten Wiederaufbau und Neubau ist Ende 1954 auf rd. 500 Millionen RM/DM zu schätzen.

Im Rahmen des der neuen Entwicklung angepaßten Generalbebauungsplans hat die Stadtverwaltung 1954 einen Zehnjahresplan aufgestellt, der in 3 Dringlichkeitsstufen die Durchführung eines Bauvolumens von 373 Millionen DM vorsieht. Davon entfallen auf das Hochbauamt 155 Millionen (davon für Schulwesen 36 Millionen, Krankenhausbauten 20 Millionen, Opernhaus 5 Millionen, Markthallenneubau 5,5 Millionen), auf Tiefbauamt 65 Millionen und auf Stadtwerke 141 Millionen. Dazu kommen die Bauprogramme der Bundes- und Landesbehörden, der Körperschaften öffentl. Rechts und der Kirchengemeinschaften sowie privater Bauherren auf den Gebieten des Wohnungs-, Geschäfts- und Industriebaus. Das Bauvolumen aller Bauträger wird damit jährlich etwa 100 Millionen DM erfordern.



*Neue Wohnbauten  
im Mühlburger Feld*

*Fotos: Schlesiger, Karlsruhe  
E. Bauer, Karlsruhe*

