

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

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

Großstadt zwischen Berg und Strom. Anmerkungen zur Gemarkungskarte

[urn:nbn:de:bsz:31-219047](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-219047)

Verw.-Amtsrat Berthold Kessinger

## Großstadt zwischen Berg und Strom

### ■ Anmerkungen zur Gemarkungskarte

Zur Visitenkarte einer Stadt gehört ihr Stadtplan. Es fällt nicht schwer, anhand eines solchen Planes über die wesentlichen Gegebenheiten eines Gemeinwesens sich kurz und doch anschaulich ins Bild zu setzen.

Auch die Karte der Karlsruher Stadtgemarkung, die die beiden folgenden Seiten wiedergeben, spricht in vielfacher Hinsicht schon für sich selbst. Sie bietet einen Ausschnitt aus einer kartographischen Gesamtaufnahme der Oberrheinebene rechts des Stromes — präzise auf dem 49. nördlichen Breitengrad. Von den Ausläufern des Schwarzwaldes, vom Turmberg, bis ans Rheinufer dehnt sich über 16 km das 12 282 ha umfassende Stadtgebiet. Trotz dieser weiten Erstreckung in der Ost-West-Richtung sind die Gemarkungsproportionen günstig: 13 km liegen zwischen dem nördlichsten und südlichsten Gemarkungspunkt.

Der Karlsruher Bereich gehört mit einem Normal-Jahresmittel seiner Lufttemperatur von  $+10^{\circ}\text{C}$  zu den mildesten Gegenden Deutschlands und nur ganz wenige deutsche Landstriche können sich rühmen, daß der Frühling bei ihnen so zeitig Einzug hält und die sommerlichen Temperaturen soweit hinein in den Herbst dauern wie hier. Daß diese günstigen klimatischen Bedingungen auch als wirtschaftlicher Standortfaktor von einiger Bedeutung sein können, hat sich nach 1945 im Zusammenhang mit der Übersiedlung des weit bekannten chem.-pharmazeutischen Werkes von Dr. Willmar Schwabe nach Karlsruhe erwiesen: Am neuen Firmensitz sind ausgedehnte Heilpflanzenkulturen entstanden.

116 m über dem Meeresspiegel liegt der Stadtmittelpunkt. Die höchste Erhebung der Stadtgemarkung, der Turmberg, erreicht 280 m und prädestiniert seinen näheren Umkreis als einen nach Aussichtslage und Klima besonders begünstigten Wohnbereich. Wenige große Städte haben den Vorzug, sich in einer weiten Ebene großzügig entfalten zu können und doch den Reiz bergigen Geländes zu bieten.

Aber auch jenen, die das Wohnen in einem Waldgebiet der Ebene schätzen, hält Karlsruhe neuerdings Besonderes bereit: Seine „Waldstadt“. Hier wurde ein weiterer wesentlicher Pluspunkt der Lage Karlsruhes für das angenehme Wohnen seiner Bürger genutzt. Im Norden und Nordwesten lehnt sich die Stadt an ein ausgedehntes Waldgebiet, der oberrheinischen Tiefebene, an die nördliche Hardt, die sich als eine natürliche „Lunge“ für diese Großstadt anbietet.

Es sind nur zwei Varianten angenehmen Wohnens in Karlsruhe, die hier bei einer Erläuterung der Gemarkungskarte sozusagen mit dem Zeigestock hervorgehoben werden können. Die Stadt mit den vielen baumbestandenen breiten Straßen, mit der Gartenstadt Rüppurr, mit den großen Wohnbauten auf dem einstigen „Mühlburger Feld“ oder „Rintheimer Feld“ gibt darüber hinaus Möglichkeiten gepflegten Wohnens in Fülle.

Als vor bald 250 Jahren die rohen Fundamente zur heutigen Großstadt Karlsruhe gelegt wurden, haben wirtschaftliche Überlegungen bei der Wahl des Standorts keine Rolle gespielt. Der fürstliche Stadtgründer war einem vielfach zu beobachtenden Zug seiner Zeit folgend, mit seiner Residenz



Im Karlsruher Rheinhafen

von Durlach, d. h. vom Fuß des Gebirges, in die Ebene mitten in ein großes Waldgebiet gezogen und hatte sich dabei vom Rhein in einiger Entfernung gehalten; denn nahe dem damals noch nicht von Tulla gebändigten Strom die Stadt zu erbauen, wäre bei den in jener Zeit häufigen Überschwemmungen nicht ratsam gewesen. So kam der heutige Stadtmittelpunkt, der Marktplatz, ziemlich genau in die Mitte der Ebene zwischen Turmberg und Rhein. Unbeabsichtigt wurde damit dem Ansatz für die künftige Entwicklung der Stadt die günstigste Position gegeben, die unter dem Gesichtspunkt moderner Verkehrspolitik und Wirtschaftsgeographie hier gewählt werden konnte: Durch ihre Ausdehnung nach Westen, durch ihren Rheinhafen, durch ihr Rheinstrandbad Rappenwört, durch die Rheinbrücke bei Maxau ist Karlsruhe seit der letzten Jahrhundertwende zu einer „Stadt am Rhein“ geworden. Das Wachstum der Stadt nach dem Osten, das auch die Eingliederung der „Mutter“ Karlsruhes, des alten Durlach, brachte, hat bewirkt, daß alle wichtigen Verkehrslinien des Rheintales die Karlsruher Gemarkung durchziehen. Und das will viel heißen, wenn man bedenkt, daß es im zentralen Teil des europäischen Kontinents kaum ein Gebiet gibt, das für den internationalen Verkehr so bedeutungsvoll ist wie das Rheintal. Hier verknötet sich die verkehrsreichste Nord-Süd-Linie des deutschen Autobahnnetzes, Hamburg—Basel, mit der bedeutendsten Ost-West-Strecke, Karlsruhe—München—Salzburg—Wien. Auf den elektrifizierten Rheintal-Schienenwegen der Bundesbahn rollen Züge des internationalen Verkehrs, die zu den schnellsten Europas zählen. Auch für die Eisenbahn bildet Karlsruhe einen Schnittpunkt der Haupttrakte des mitteleuropäischen Nord-Süd- und Ost-West-Verkehrs. Die Linie von Paris nach dem Balkan überschneidet sich auf dem Boden Karlsruhes mit den Verkehrsströmen von den Nordseehäfen und vom Ruhrgebiet nach der Schweiz und zum Mittelmeer.

Erst in den letzten anderthalb Jahrzehnten war es möglich, diese besondere Gunst der Lage Karlsruhes für sein Wirtschaftsleben voll zu nutzen. Zwar hat die Stadt eine alte industrielle und technische Tradition: Auf Karlsruher Boden wurde einst die erste Lokomotive in Süddeutschland gebaut —

IDEA  
ESSO

PARIS

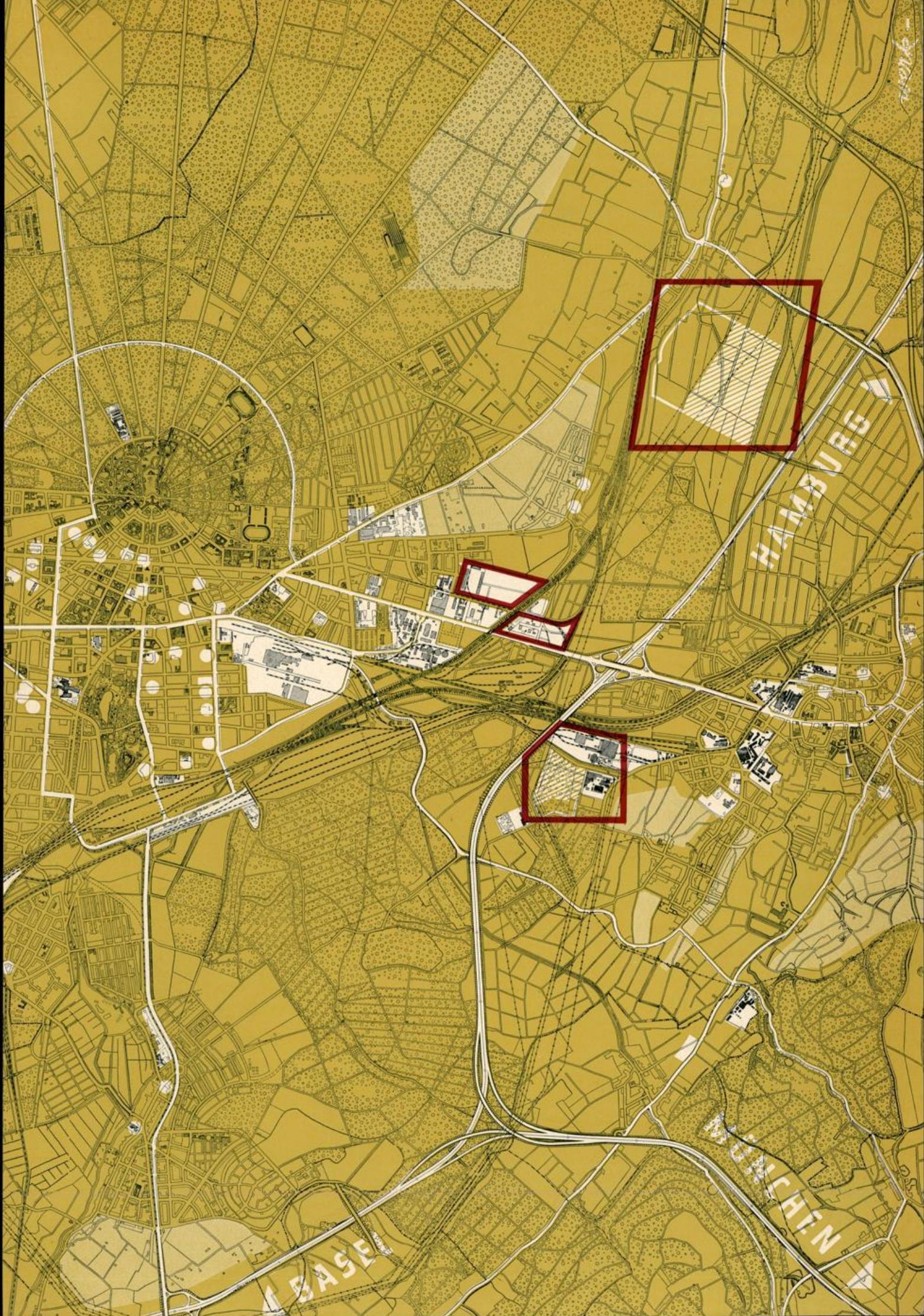
ANLAGE-UND  
WIRTSCHAFTS-GEBIET

## PLAN DER INDUSTRIE- UND WOHSIEDLUNGSGEBIETE

-  mittlere und große  
Industriebetriebe
-  Wohnsiedlungsgebiete



-  Industriegebiet  
weiß: bereits vor 1945  
rot umrandet: nach 1945
-  Industriegelände  
schraffiert: noch verfügbar  
Grundfarbe, weiß umrandet:  
bereits verkauft



in jener Zeit wurden auch in einem Haus nahe dem Karlsruher Schloß die ersten Schritte zur Fabrikation feiner Seifen getan, zu einer Fabrikation, die dann dazu führte, daß sich zwischen „Kaloderma“-Erzeugnissen und „Karlsruhe“ eine besonders enge Gedankenverbindung ergab. 100 Jahre alt sind die ersten Ansätze einer Entwicklung, die Karlsruhe heute zu einem beachtlichen Zentrum des deutschen Nähmaschinenbaues gemacht haben. Ebenso alt ist der Gießereimaschinenbau in Karlsruhe, nicht viel jünger die Herd- und Möbelfabrikation. Aber die Jahre zwischen den beiden Weltkriegen, in denen Karlsruhes „Grenzlandlage“ von wirtschaftlichen Investitionen abschreckte, haben alsdann das Wachstum von Industrie und Handel schwer behindert. Erst die Zeit nach 1945, die die Grenzen innerhalb Europas zum Anachronismus werden ließ, haben die günstigen Voraussetzungen für Karlsruhes wirtschaftliches Wachstum in vollem Umfang zum Tragen gebracht.

Die vorhandenen Chancen wurden seither bestmöglich genutzt. Die Ausweitung der alteingewachsenen Betriebe wurde ergänzt durch eine beachtliche Neuansiedlung, die die Zahl der Industriebeschäftigten von noch nicht 18 000 im Jahre 1936 auf rd. 43 000 heute erhöht und der Industriestruktur ganz neue Akzente gegeben hat.

Diese Entwicklung der letzten 15 Jahre ist auch nicht ohne deutliche Auswirkungen auf den Stadtplan geblieben. Alte Karlsruher Industriegebiete, etwa am Rheinhafen und im südlichen Teil Durlachs, haben sich verdichtet und ausgeweitet. Neue große Industriestandorte sind in anderen Teilen der Karlsruher Stadtmarkung hinzugekommen. In dem Bereich zwischen Rheinhafen, Knielingen, Neureut und dem ehem. Flugplatzgelände sind heute viele Tausende industriell tätig. Aus einer Vielzahl von Industrieneubauten ragt dort als ein Wahrzeichen dieses jüngsten außerordentlichen wirtschaftlichen Wachstums der Stadt der Siemens-Komplex hervor.

Die Stadtverwaltung hat diesen Zustrom an neuer wirtschaftlicher Kraft nicht sich selbst überlassen, sondern in die städtebauliche Planung großzügig und weitblickend einbezogen. Daß fast die Hälfte der Stadtmarkung städtisches Eigentum ist, hat zusammen mit den günstigen Gegebenheiten der natürlichen Lage der Stadt in Bezug auf die Koordination von Wohn- und Industriegebieten besonders gute Lösungen ermöglicht. Es bieten sich zahlreiche überzeugende Beispiele hierfür: Das Anfang des Jahrhunderts geschaffene Industriegebiet am Rheinhafen wurde bei gleichzeitiger Erhöhung der Umschlagskapazität des Hafens wesentlich erweitert. Der nahe Bahnhof Karlsruhe-Mühlburg gewährleistet für die zahlreichen Einpendler aus der Pfalz und der nördlichen Hardt einen kurzen Anmarschweg zu den Arbeitsplätzen. Die im Süden Mühlburgs neu geschaffenen großen Wohngebiete verwirklichen darüber hinaus den Grundsatz des modernen Städtebaues: Wohngebiete nahe den Arbeitsplätzen. Das schon erwähnte Industriegebiet des Karlsruher Westens, dessen Kennzeichen die Siemens-Bauten und die Vielzahl der Gablonzer Betriebe sind, wird von den Bundesstraßen 10 (Maxau—Saarbrücken) und 36 (Mannheim) tangiert und hat damit ebenfalls eine sehr günstige Verkehrslage. Diesem noch aufnahmefähigen Industriegebiet sind ansprechende neue Wohngebiete im Binsenschlauch und auf dem ehem. Flugplatz zugeordnet.

Gleiches wie für den Westen gilt auch für den Osten der Stadt, der in den letzten 10 Jahren ebenfalls in starkem Umfang neue Betriebe angereichert hat. Hier ist die Nähe der Autobahn attraktiv.

Auf dem jüngsten Industriegebiet der Karlsruher Gemarkung zwischen dem Stadtteil Hagsfeld und der Autobahn hat sich auch die weltbekannte pharmazeutische Firma PFIZER niedergelassen, auch sie erkannte, daß dieses Gelände für die Errichtung eines Produktionsbetriebes in der Bundesrepublik eine außerordentlich günstige Lage hat. Neue Wohnbauten in Hagsfeld und die nicht ferne „Waldstadt“ geben hier die entsprechende Ergänzung.

Die Richtung, in der sich die Gemarkungskarte Karlsruhes in den nächsten Jahren im Gefolge des fortschreitenden Wachstums der Stadt weiter verändern wird, ergibt sich aus

der Entwicklung in den seit dem Kriegsende verflossenen 15 Jahren. Im Westen und Osten wird auf dem Erreichten weitergebaut werden. Hafen und Rheingebiet geben hier noch viele Möglichkeiten. Noch in diesem Jahr wird nördlich des Rheinhafens ein neues Industriegelände im Umfang von mehr als 200 000 qm erschlossen und bebauungsreif. Für die nahe Zukunft ist die Erweiterung des Karlsruher Hafens um 3 neue Becken nördlich des Verbindungsbeckens geplant — ganz zu schweigen von der im Gang befindlichen Erschließung des Geländes im nördlichsten Teil der Gemarkung am Rheinstrom selbst, wo der Bau von 2 Großraffinerien Karlsruhe zu einem Zentrum der mitteleuropäischen Öl- und Treibstoffversorgung machen wird. Auch an der Autobahn nördlich der Stadt ist noch Platz für manches Unternehmen.

Die Stadtverwaltung, deren zielstrebige Kommunalpolitik das Wachstum der Karlsruher Wirtschaft seit 1945 ganz wesentlich gefördert hat, berücksichtigt bei ihren Planungen nicht nur den unmittelbaren Zuwachs an industrieller Betätigung durch Neuansiedlung; ein starkes Augenmerk ist auch auf die Auflockerung der alten Stadtgebiete gerichtet. Für manche im Stadtkern noch ansässige Gewerbebetriebe müssen günstigere Standorte in den eingeplanten neuen Industriegebieten geschaffen werden, um aus Wohngebieten bzw. aus der „City“ Lärm und Verschmutzung verursachende Unternehmen entfernen zu können. Freiflächen müssen im Stadttinnern gewonnen werden, um dem immer weiter zunehmenden Verkehr gewachsen zu sein.

Im Vergleich mit anderen westdeutschen Großstädten nimmt Karlsruhe zwar einen Spitzenplatz bezüglich des verfügbaren Parkraumes ein, aber es bedarf laufender planerischer Arbeit, um diese Position zu halten. Günstige und zahlreiche Parkgelegenheiten werden in der Zukunft ganz wesentlich für die Position sein, die Karlsruhe als Einkaufszentrum Mittelbadens und der Pfalz einnimmt.

Die „Entflechtung“ in Wohn-, Industrie- und Geschäftsgewandlungen stellt angesichts der bisher schon weitschauenden Planung die Stadtverwaltung vor keine allzu schweren Aufgaben, wie sie sich für manche andere deutsche Wirtschaftszentren ergeben. Hier erweist es sich als Vorteil, daß Karlsruhe in den letzten 15 Jahren, während seiner wichtigsten Industrialisierungsperiode, schon die Erfahrungen moderner Planung zur Geltung bringen konnte. Zunehmend verbreitet sich auch bei den noch im Stadttinnern ansässigen Betrieben die Einsicht, daß die großstädtische Entwicklung ihre Verlegung in ihrem eigenen Interesse angeraten sein läßt. Der Bau neuer Werkanlagen für beachtliche Firmen, wie für das alt angesehene Verlags- und Druckereiuunternehmen C. F. Müller und die Mercedes Benz-Vertretung in Karlsruhe, Firma Schoemperlen & Gast, zeigt, wie erfolgreich die Bemühungen der Stadtverwaltung auch auf diesem Gebiete sind.

Der Stadtplan hat dazu verleitet, hier in erster Linie auf die territorialen Gegebenheiten und auf die Gliederung der Gemarkung abzuheben. Sie zeigen äußerst günstige Entwicklungschancen für das Wirtschaftsleben unserer Stadt. Noch immer ist diese Karlsruher Gemarkung aufnahmebereit und aufnahmefähig für zusätzlichen „Gewerbefleiß“. Nicht nur unter dem Gesichtspunkt der Gunst der verkehrsgeographischen Gegebenheiten und der Verfügbarkeit geeigneten Geländes, auch im Hinblick auf die berufliche Struktur der Bewohnerschaft der Stadt und des Karlsruher Einzugsbereiches verspricht Karlsruhe bei einem Vergleich mit anderen Industriezentren des Landes, die sich schon den Grenzen ihrer gewerblichen Kapazität nähern, für die Zukunft noch sehr gute Entwicklungsmöglichkeiten. Noch hat in Karlsruhe und seinem Umkreis der Prozentanteil der Industriebeschäftigten an der Gesamtbevölkerung nicht die Höhe erreicht, die sich in anderen Städten mit intensiver industrieller Betätigung ergibt; noch ist von der in Gang gekommenen „Umstrukturierung“ der kleinbäuerlichen Landwirtschaft des Karlsruher Raumes, d. h. von der Schaffung rationeller landwirtschaftlicher Betriebsgrößen, die Freisetzung von Arbeitskräften für die weitere Industrialisierung zu erwarten.

Es läßt sich deshalb mit gutem Recht abschließend sagen: Wer die hier beigegebene Gemarkungskarte betrachtet, hat ein Gebiet mit großer wirtschaftlicher Zukunft vor Augen.