

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Eine Stadt verändert ihr Gesicht

[urn:nbn:de:bsz:31-219087](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-219087)

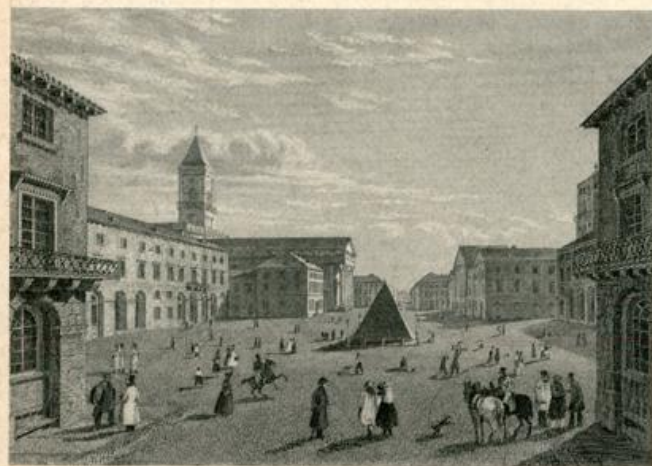
Eine Stadt verändert ihr Gesicht

Voraussetzungen und Grundlagen der wirtschaftlichen Entwicklung von Karlsruhe

Wenn heute irgendwo in der Welt eine Stadt gegründet werden sollte, dann ginge diesem Unternehmen eine Unzahl vor allem wirtschaftlicher Überlegungen und Diskussionen voraus. Ein Heer von Sachverständigen würde eingesetzt. Dieses hätte den Raum zu erforschen. Geographie, Geophysik, Bodenschätze, Klima, Vegetation, Verkehrslage, Bevölkerung, Besiedelung, Wasser und Luft wären Gegenstand der Untersuchungen. Analysen, Statistiken und Prognosen das Ergebnis. Es kämen die Volkswirtschaftler, die Finanzleute, die Städtebauer, Soldaten, Juristen und Abgeordnete zu Wort und schließlich müßten noch hochqualifizierte Gelehrte ihr Gutachten abgeben; ein ohne Zweifel sehr gründlicher aber auch sehr langwieriger Prozeß.

Karlsruhe verdankt seine Gründung nicht dem Ergebnis eines „Gehirntrüsters“, keine Tabellen beweisen die richtige Wahl des Standortes. Wirtschaftliche Überlegungen wurden nicht angestellt. Kein Raum wurde erforscht. Man fragte nicht nach Raumordnung und kein Gutachten wurde erstellt. Man kann nicht einmal behaupten, daß der Städtegründer, wenn man von der spielerischen Idee des Fächers (ein Kompliment an die Frauen) als Grundriß der Stadt absieht, von einem beson-

Marktplatz um 1840



deren städtebaulichen Ehrgeiz erfaßt war. Er wollte eine Stadt der Ruhe mitten in Wiesen und Wald. Er wollte um sein Schloß seinen Hofstaat versammeln und so eine neue Residenz errichten, in der er frei von lästigem Zwang in ruhigem Gleichmaß seinen Regierungsgeschäften, aber auch der Muse nachgehen konnte. Die Gründung „Carlsruhe“ ist einer Fürstenlaune zu verdanken, aber immerhin verbarg sich dahinter ein fester, klarer, bestimmter Wille, ein Entschluß, dem schon der Grundzug eines zuversichtlichen, von Optimismus getragenen Willens, gepaart mit einem guten Schuß Aktivität, nicht abgesprochen werden kann. Zielstrebigkeit, Beharrlichkeit und Zuversicht, der Glaube an die eigene schöpferische Kraft, ist auch heute noch den Karlsruhern zu eigen und diese Eigenschaften sind, wer könnte es angesichts der stürmischen Aufwärtsentwicklung bezweifeln, offensichtlich erst durch die totale Niederlage nach dem zweiten Weltkrieg, in dem die Stadt fast ganz zerstört wurde, im Widerstand gegen das Schicksal voll zum Durchbruch gekommen. Niemand hätte auch nur im geheimsten zur Gründerzeit der Stadt im Jahre 1715 daran gedacht, daß Karlsruhe sich in 250 Jahren zu einem Wirtschaftszentrum am Oberrhein entwickeln könnte. Dagegen sprach nicht nur fürstlicher Wille und Vorstellung, die eindeutige Zweckbestimmung als Residenz und Zuflucht, dagegen sprach auch, daß „Carlsruhe“ zur Zeit seiner Gründung in

verkehrswirtschaftlich völlig unerschlossenem Gebiet lag, unberührt von den damals bekannten und bevorzugten Reise- und Handelswegen, und das war im Grunde genommen auch so bis zum Jahre 1945 geblieben. Zur Kennzeichnung dieser Situation sprach man von der Stadt im toten Winkel.

Heute dagegen findet sich Karlsruhe im Herzen Europas. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß die europäischen Weltstädte Paris, Mailand, Prag, Berlin und Amsterdam fast auf einem Kreisbogen liegen, dessen Mittelpunkt Karlsruhe bildet und daß man die Weltstädte London, Rom, Wien und Kopenhagen auf weiteren Kreisen mit größeren Radien ebenfalls in jeweils vergleichbarer gleicher Entfernung von Karlsruhe findet. Aber nicht nur diese zentrale Lage in Europa hat es Karlsruhe ermöglicht, sich zu einem Wirtschaftszentrum zu entwickeln, sondern dies ist vor allem den heute in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung an erster Stelle zu nennenden außerordentlich günstigen Verkehrsbeziehungen zu verdanken. Karlsruhe, das Industriezentrum am Oberrhein, hat nicht nur Anschluß an die internationalen Wasserstraßen, sondern bietet in seinem Handels- und Industriehafen der auf die Schifffahrtswege angewiesenen Industrie geeignete und vorteilhafte Ansiedlungsmöglichkeiten, die noch eine wesentliche Steigerung durch den neugeschaffenen Ölhafen erfahren haben.

Luftbild: Albrecht Brugger, Stuttgart — Freigegeben vom Innenministerium Baden-Württemberg Nr. 2/16155





Besonders die Raffinerien haben dem Gesicht der Stadt ein gänzlich neues Bild gegeben

Die Kapazität der Dea-Scholven-Raffinerie wird in nächster Zeit verdoppelt und diese somit zur zweitgrößten Anlage in Deutschland

Es ist in diesem Zusammenhang interessant, daß erst dieser Tage der Oberrheinische Wasserstraßen- und Schifffahrtsverband anlässlich seiner Jahreshauptversammlung in Karlsruhe die Bedeutung des Rheins als Schifffahrtsstraße besonders hervorgehoben hat. Dabei wurde festgestellt, daß vom gesamten Güterverkehr in der Bundesrepublik Deutschland auf die Schiene rund 54 %, auf die Straße rund 16 % und auf die Wasserstraßen rund 30 % entfallen. Von diesen 30 % aller auf den Wasserstraßen transportierten Güter werden aber allein 22 % auf dem Rhein verschifft, ein gewaltiger Anteil und ein Beweis dafür, daß der Rhein auch in Zukunft als Wirtschaftsfaktor so erhalten und ausgebaut werden muß, daß er seiner Funktion als Schlagader der Wirtschaft voll gerecht werden kann. Wenn hierzu, so soll in Klammern bemerkt werden, zur Leistungserhaltung und Leistungssteigerung die Strecke zwischen Mannheim und St. Goar vertieft werden soll, dann muß mit Nachdruck die Forderung erhoben werden, daß auch eine Lösung für die Niedrigwasserprobleme zwischen Karlsruhe und Mannheim in der Sondernheimer Schwelle gesucht wird. Dies ist eine Voraussetzung, die für die Erhaltung der Kapazität und für die weitere Entwicklung der Häfen in Karlsruhe als unverzichtbar angesehen werden muß.

Die Leistungsfähigkeit der Karlsruher Häfen veranschaulicht am besten ein Vergleich des Güterumschlags. Der Güterumschlag betrug 1936 jährlich 2,5 Millionen t. Er verdoppelte sich im Jahre 1963 auf 5,1 Millionen t im Jahr. Die 6 Hafenbecken mit 14 km nutzbarer Uferfläche und 76 km Betriebs- und Ladegleisen im Handels- und Industriehafen bieten die Gewähr einer weiteren Umschlagssteigerung, denn für den Öltransport und die Verschiffung der Mineralerzeugnisse der beiden Raffinerien ESSO und DEA-Scholven steht seit 1963 ein Spezialhafen zur Verfügung. Die Uferlänge dieses Spezialhafens beträgt 2 km; 3 Verladeplätze mit je 2 Anlegestellen und ein 400 m langer Verbindungskanal geben die Voraussetzung für eine reibungslose und rasche Abwicklung des Umschlags.

Die Lage am Rhein und die dadurch gegebene Möglichkeit, einen Spezialölhafen zu bauen, war Grundlage der Verhandlungen mit den in der Ölindustrie der Welt führenden Firmen ESSO A.G. und DEA-Scholven GmbH., die zur Errichtung der beiden Raffinerien führten. Diese Raffinerien, die im Jahre 1963 voll in Betrieb genommen werden konnten, haben nicht nur dem Gesicht der Stadt ein neues Gepräge gegeben, sondern sie machen darüber hinaus den Wandel von der Residenz zum Industriezentrum im wahrsten Sinne des Wortes „augenscheinlich“. Niemand kann sich der Faszination entziehen, die die nach modernsten technischen und wirtschaft-

lichen Gesichtspunkten erbauten Anlagen ausüben und auch dem Einheimischen erscheint das Ölzentrum in seiner gespenstischen Nachtbeleuchtung heute noch wie eine ferne, unwirkliche und fremde Welt.

Mut und Weitblick hat der Entschluß, in Karlsruhe ein Ölzentrum zu errichten, dem Oberbürgermeister, dem Gemeinderat und der Stadtverwaltung abgefordert. Mußten doch zur Baureifmachung des am Rhein gelegenen Tiefgestades erhebliche finanzielle Mittel investiert werden. Auch die Forderung auf 500 ha Industriegelände überstieg alle bisher durchgeführten Neuansiedlungsprojekte um ein Vielfaches. Aber nichts könnte die Richtigkeit dieses Entschlusses mehr rechtfertigen als die Tatsache, daß die Rohöldestillationskapazität, die bei der ESSO A.G. auf 3,6 Millionen t im Jahr angelegt ist und bei DEA-Scholven GmbH. 2,5 Millionen t jährlich bisher betrug, schon in nächster Zeit bei der Raffinerie DEA-Scholven GmbH. auf das Doppelte erhöht werden soll. Diese Erweiterung ist bereits beschlossen. Die erforderlichen technischen Voraussetzungen sind schon in Angriff genommen. Diese Erhöhung wird die Rohöldestillationsprodukte dann auf insgesamt über 8 Millionen t im Jahr steigern. Dadurch rückt Karlsruhe in der Rohöldestillation in der Bundesrepublik Deutschland auf den zweiten Platz nach Gelsenkirchen.

Die Rohölversorgung der Raffinerien erfolgt durch das modernste Transportmittel, das die Technik für flüssige Güter geschaffen hat, durch eine Pipeline. Die Pipeline verbindet Karlsruhe mit dem Mittelmeer. Sie beginnt in Lavéra bei Marseille in Frankreich, nimmt ihren Weg über Straßburg und durchquert bei Karlsruhe den Rhein. 760 km lang ist diese Leitung aus zerreiß- und besonders druckfestem Spezialmaterial. 85 cm beträgt der Durchmesser und 13 Millionen t Rohöl werden zur Zeit jährlich darin befördert. Was nicht in den Karlsruher Raffinerien selbst verarbeitet wird, das wird durch die technisch modernste „Speiditionsfirma“, die RDO GmbH (Rhein-Donau-Ölleitung), die ebenfalls ihren Sitz in Karlsruhe hat, weitertransportiert. Auf dem neben der ESSO A.G. liegenden, von der Stadt zur Verfügung gestellten Gelände, sind bis heute 6 Tanks mit je 40 000 cbm Inhalt, also insgesamt

Der Rheinstrom bei Karlsruhe, die mächtige Verkehrsader Europas





Die Kaiserstraße — Hauptgeschäftsstraße im Stadtzentrum

240 000 cbm Fassungsvermögen, erstellt. Aus diesem „Umschlagsbahnhof für Öl“ sollen 4 Raffinerien in Ingolstadt (Bayern), von denen 3 voll ausgebaut sind, versorgt werden. Bis Ingolstadt ist auch als erster Bauabschnitt die 286,5 km lange Pipeline fertiggestellt. 8 Millionen t Rohöl müssen jährlich mit Hilfe von mehreren Pumpstationen durchgepumpt werden, um den Bedarf im Augenblick zu decken. Schon jetzt befaßt man sich mit Erweiterungsplänen, da der Verbrauch von Öl nach den Prognosen der Fachleute noch lange nicht seinen Kulminationspunkt erreicht hat. Vorsorglich und großzügig hat die Stadt Karlsruhe jedoch das Gelände der RDO mit 34 ha so bemessen, daß noch weitere 9 Tanks aufgestellt werden können. Diese neugeschaffene Ost-West-Pipeline Karlsruhe—Ingolstadt hat in Verbindung mit der Süd-Nord-Pipeline Marseille—Karlsruhe mit Recht Karlsruhe den Namen der Stadt am Oberrheinischen Ölkreuz eingebracht, ein Ölkreuz, das durch die beiden großen Raffinerien im Schnittpunkt gleichzeitig zu einem der bedeutendsten Ölzentren in Deutschland geworden ist.

Karlsruhe liegt aber heute nicht nur im Schnittpunkt der Pipeline, sondern auch im Schnittpunkt der alten klassischen Hauptverkehrsadern. Hier kreuzen die europäischen Eisenbahnlinien von Norden nach Süden, von Holland—Skandinavien zur Schweiz und Italien mit der Ost-West-Achse Frankreich—Österreich zum Balkan und Nahen Osten. Die wirtschaftliche Bedeutung dieses Eisenbahnknotenpunktes mit dem Sitz einer Bundesbahndirektion wird veranschaulicht durch den von Jahr zu Jahr steigenden Güter- und Personenverkehr. So wurden im Jahre 1938 in Karlsruhe 0,9 Millionen t im Güterverkehr umgeschlagen, 1963 dagegen bereits 4,6 Millionen, und auch der Personenverkehr hat sich im gleichen Zeitraum von 1,2 Millionen auf 2,1 Millionen fast verdoppelt. Zur Bewältigung dieses Personen- und Güterverkehrs ist erforderlich, daß der Hauptbahnhof in Karlsruhe täglich von 500 Zügen passiert wird, was bedeutet, daß rund alle 3 Minuten ein Zug Karlsruhe verläßt.

Der Personenverkehr der Bundesbahn, vervielfacht durch den Autoverkehr auf der Bundesstraße (Nr. 3), die mit der Hafraba (Autobahn Hamburg—Frankfurt—Basel) parallel der Eisenbahnachse Nord-Süd den Fremden aus Skandinavien über das Einfallstor Hamburg anzieht und nach Süden über Basel nach Mailand und Rom führt, wenn der Reisende nicht vorzieht, in Karlsruhe nach Ost oder West, nach Paris über Straßburg oder Kehl bis Le Havre oder nach München, Wien oder Prag in den Balkan abzuzweigen, spiegelt sich in den ansteigenden Zahlen des Fremdenverkehrs. 1938 wurden in Karlsruhe 228 537 Übernachtungen gezählt, 1963 waren es bereits 430 334 und es wird mit einer erheblichen Zunahme in den kommenden Jahren gerechnet. Diese Anziehungskraft verdankt Karlsruhe jedoch nicht allein seiner Industrie, seinem Handel und dem Gewerbe, sondern auch mit der Tatsache, daß es in reizvoller, unvergleichbarer Lage zwischen Rhein und Schwarzwald eingebettet ist und so dem Fremden, der nicht nur kommerziellen Geschäften nachgeht, die Möglichkeit zur Erholung und Ausspannung bietet. Karlsruhe sorgt sich redlich um das Wohl seiner Gäste. Anlagen, Plätze, Gärten und Parks und eine Besonderheit, viele Brunnen und kühlende Wasserspiele, machen schon einen Spaziergang durch die Stadt zur Erholung, ganz abgesehen von dem 15 ha großen Stadtgarten, zwischen Rathaus und Bahnhof gelegen, mit einer weithin bekannten Rosenzucht. Dem Stadtgarten ist ein Tiergarten, der Karlsruher Zoo, angegliedert, der zu den ältesten Tiergärten Deutschlands zählt und in modernen Freigehegen Hunderte von Säugetieren und Vögeln und zahlreiche Reptilien und Amphibien beherbergt.

Der Festplatz, umgeben von dem Badischen Staatstheater mit dem Großen und dem Kleinen Haus, der Stadthalle und der 1953 errichteten Schwarzwaldhalle mit ihrer weltberühmten eigenwillig hängenden Dachkonstruktion, ist zu einem Mittelpunkt internationaler Kongresse und Tagungen geworden, von denen an hervorragender Stelle der seit 1949 in Karlsruhe tagende Ärztekongreß, die Deutsche Therapiewoche, verbunden mit der Deutschen Heilmittelausstellung, zu nennen ist. Der Ärztekongreß, während dessen Dauer Karlsruhe über 5000 Ärzte aus aller Welt zu Gast hat, hat Karlsruhe als Kongreßstadt so bekannt gemacht, daß im Jahre 1963 in fast jeder Woche ein Kongreß, eine Tagung oder eine Ausstellung größeren Stils stattgefunden hat. Allein die Schwarzwaldhalle kann seit ihrer Errichtung die stattliche Zahl von 4 Millionen Besuchern aufweisen.

Welche wirtschaftliche Bedeutung der Fremdenverkehr hat, ist in nüchternen Zahlen schwer zu errechnen. Man dürfte jedoch nicht fehl gehen, wenn man den Umsatz für 1963 auf rund 12,5 Millionen DM schätzt. Damit wird dieser jüngste Wirtschaftszweig schon bald den Umsatz der Land- und Forstwirtschaft erreichen, der 1961 im Karlsruher Stadtkreis 16,6 Millionen DM betrug. Daran, daß der Fremdenverkehr in Karlsruhe weiterhin rapid ansteigen wird, kann umso weniger gezweifelt werden, als im kommenden Jahr das 250jährige Stadtjubiläum mit zahlreichen kulturellen und sportlichen Veranstaltungen gefeiert und 1967 die Bundesgartenschau stattfinden wird. Hierzu sind viele Vorbereitungen erforderlich, aber zum Wichtigsten wird wohl gehören, daß die Stadt nicht nur noch attraktiver für den Besucher wird, sondern daß er auch würdig und bequem in Karlsruhe seine Unterkunft findet, betreut und gepflegt werden kann. Dies wird im hohen Maße deshalb möglich sein, weil es der Stadtverwaltung gelungen ist, die Aktiengesellschaft für Grundbesitz und Handel, Berlin, die dort das „Berliner Hotel“ betreibt, für Karlsruhe zu interessieren. Die AGGH, Berlin, hat eigens zur Errichtung von Karlsruher Hotels eine Tochtergesellschaft, die Badische Hotel GmbH, gegründet, die gegenüber dem Stadtgarten in der Ettlinger Straße gerade zur Zeit das „Parkhotel“ errichtet, das auch höchsten Ansprüchen genügen wird und mit 12 Stockwerken, 171 Betten und zahlreichen Konferenzsälen dazu beiträgt, den Namen Karlsruhes als Kongreß- und Tagungsstadt zu bestätigen und weiterhin zu festigen. Hinzu kommt, daß die gleiche Gesellschaft an der Herrenalber Straße ein großzügiges Tourist-Hotel baut, das die innerstädtischen überbelegten Hotels wesentlich entlasten wird und dessen Lage an der Ausfallstraße zum Schwarzwald dem Autotouristen eine willkommene Rast- und Übernachtungsstätte bietet. Vorgesehen sind in diesem mehr einem Motel gleichenden Hotel zu den 136 Betten vor allem ein Garagentrakt mit 60 Unterstellplätzen und



Neues Industriegelände Karlsruhe-Hagsfeld (Tagweidwiesen) mit Beispielen von Betriebsverlagerungen: (in der Mitte) Färberei Printz GmbH.; Josef Baumstark, Stahl- und Leichtmetallbau; Roll, Feinwäscherei und Chem. Reinigung. Die Luftaufnahme zeigt u. a. auch die erweiterten Anlagen und Laboratorien der Pfizer GmbH., Karlsruhe (oben links). Luftbild: Albrecht Brugger, Stuttgart — Freigegeben vom Innenministerium Baden-Württemberg Nr. 2/18172

1 Tankstelle. Die Bettenkapazität wird so, unter Berücksichtigung weiterer Neubauten und der Erweiterung bestehender Beherbergungsstätten, von 1416 Betten im Jahre 1938 auf 2751 Betten im Jahre 1963, also um mehr als das Zweifache gesteigert.

Die beiden neuen Hotels werden ebenso das Gesicht der Stadt beeinflussen wie das weiträumige Kleeblatt an der Karlsruher Autobahneinfahrt bei Durlach, die einmalige Konstruktion des Karlsruher Autobahn-Dreiecks Frankfurt—Stuttgart—Basel oder die zur Zeit im Bau befindliche Untertunnelung der Ettlinger Straße am Tiergartenweg und am Ettlinger Tor. Diese Veränderungen werden offensichtlich, wenn man daran denkt, daß noch im Jahre 1900 zwischen dem Durlacher und dem Mühlburger Tor eine Pferdebahn die Funktion des Personenverkehrs ausübte. Aber nicht nur der Gast und der Bürger um die Jahrhundertwende, ganz zu schweigen von dem Besucher und Einwohner Karlsruhes um die Gründungszeit, würde heute staunend die Veränderung der Stadt registrieren. Schon wer Karlsruhe aus der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg kannte, hat Mühe, sich zurecht zu finden und nimmt mit Verwunderung den neuen Lebensrhythmus der Stadt wahr. Denn auch in der Zeit nach dem ersten Weltkrieg war Karlsruhe seinem Charakter nach Residenz- und Verwaltungsstadt geblieben und es war die Bürokratie, die der Stadt ihr Siegel aufgeprägt hat. Der Wandel zum Industriezentrum ist umso erstaunlicher, als Karlsruhe 1945 seine Funktion als Landes-

hauptstadt verlor. Aber gerade die harte Entscheidung „leben oder sterben“ hat die Kraftreserven der Bürger wachgerufen. Der Wille zum Wiederaufbau und zur Neugestaltung der Stadt war so stark, die Zuversicht in das eigene Können so groß und die Phantasie in Verbindung mit nüchterner kaufmännischer Kalkulation so gezügelt, daß heute die Grundlagen dafür gesetzt sind zu einer weiteren wirtschaftlichen Entwicklung und Konsolidierung, so daß Karlsruhe mit Optimismus in die Zukunft schauen kann. Freilich, die Anstrengungen waren gewaltig und nicht ohne Risiko. Man war sich bewußt, daß, um Industrie, Handel und Gewerbe an Karlsruhe zu binden, zunächst Gelände aufzuschließen war und zur Verfügung gestellt werden mußte, und man hat die Konsequenz aus dieser unabdingbaren Notwendigkeit gezogen. Glücklicherweise bestand das Stadtgebiet nicht mehr aus 158 ha wie zur Zeit Karl Wilhelms, sondern hat 1938 mit den letzten Eingemeindungen von Hagsfeld und Durlach mit Aue 12.282 ha erreicht. Die Stadt hat sich also um das 80fache erweitert. Diesem Geländereservoir ist es wesentlich mit zu verdanken, daß Gewerbe, Handel und Wirtschaft seit 1945 810 ha Ansiedlungsfläche angeboten werden konnten. Davon sind 760 ha bereits bebaut und die Gebiete

| | |
|----------------------------------|------------|
| Oberwald (westlich der Autobahn) | mit 17 ha, |
| Vordere Waid | mit 6 ha, |
| Südliche Fettweisstraße | mit 25 ha |

im wesentlichen vergeben.

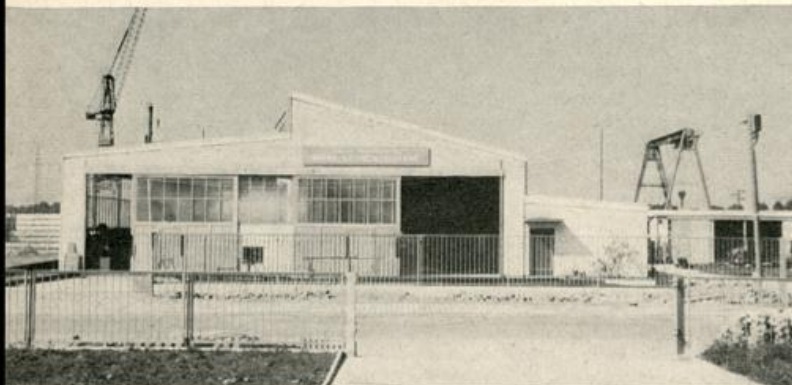
Neubau Färberei Printz GmbH. im Industriegelände Tagweidwiesen



810 ha, das sind rund 7 % der gesamten Gemarkung, stehen durchaus in einem vertretbaren Verhältnis zu der landwirtschaftlich genutzten Fläche mit 3287 ha und den Wäldern mit 3184 ha oder je rund 26 % des Stadtgebietes.

Die Aufschließung von Industriegeleände diente aber nicht nur der Neuansiedlung von fremden Betrieben wie z. B. unter vielen anderen aus der Elektroindustrie die Firma Siemens & Halske A.G. oder das Pharmazieunternehmen der Pfizer GmbH., die 1964 die Tochterfirma Coty GmbH. & Co. von Mainz nach Karlsruhe verlegt hat und die beabsichtigt, 1965 eine weitere Tochter-

Firma Baumstark im neuen Industriegeleände



Der alte Betrieb der Firma Baumstark in der Innenstadt

gegeben, moderne und zweckmäßige neue Betriebe am Rande der Stadt zu errichten, wobei neben dem Zweck der natürlichen Ausdehnung gleichzeitig die „Entrümpelung der Innenstadt von Lärm und Geruchsbelästigung“ angestrebt wurde und schließlich in verkehrspolitischer Hinsicht wesentliche Erfolge erzielt werden konnten. Gerade in der letzten Zeit wurde von den Verantwortlichen der Stadtverwaltung in erhöhtem Maße Wert darauf gelegt, das einheimische Gewerbe nicht zu vernachlässigen und auch ihm eine reelle Chance zu geben. Denn Ziel einer guten kommunalen Wirtschaftspolitik muß es sein, einen Weg zu finden zwischen der Förderung neuer wirtschaftspolitisch interessanter Betriebe und der Betreuung alter, bewährter, eingeseßener Firmen unter besonderer Berücksichtigung des Handels und des Handwerks. Die Stadtverwaltung hat das richtige Maß gesucht und kann in diesem Zusammenhang auf die neuen Industriegebiete des Oberwaldes, der Tagweidwiesen und der Vorderen Waid verweisen. Dort stehen heute großgewordene Handwerksbetriebe, die vor kurzem noch in qualvoller Enge in alten, verwinkelten und unzureichenden Werkstätten ohne die erforderlichen verkehrsmäßigen Voraussetzungen arbeiten mußten.

Aber mit der An- und Umsiedlung von Industrie, Handel und Handwerk allein war es nicht getan. Arbeitskräfte mußten mit Wohnungen versorgt werden, öffentliche Einrichtungen wie Krankenhäuser, Schulen, Straßen usw. mußten wesentliche Erweiterungen erfahren, und all das kostete Geld, viel Geld.



Firma Roll in den Tagweidwiesen

firma C. H. Buer, chemisch-pharm. Fabrik GmbH., Köln, nebst der dieser Firma angeschlossenen Ringchemie nach Karlsruhe zu verlegen und die darüber hinaus beschlossen hat, in Karlsruhe ein großes europäisches Zentrum für Grundlagenforschung zu errichten, an dem Wissenschaftler der verschiedensten Länder tätig sein werden, sondern berücksichtigt wurden auch heimische Betriebe, die in ihren bisherigen Fabriken, Werkstätten und Geschäften keine Ausdehnungsmöglichkeit hatten und die, um wettbewerbsfähig zu bleiben, ihre Betriebe nach modernen technischen und kaufmännischen Grundsätzen neu errichten mußten. Vor allem wurde den aus dem Handwerk erwachsenen mittleren Betrieben die Chance

Vor der Betriebsverlagerung der Färberei Printz GmbH.



Der alte Betrieb der Firma Roll in Bulach

Rund 800 Millionen DM wurden in Karlsruhe seit der Währungsreform investiert, eine beachtliche Summe, die aber als „Vorleistung“ erbracht werden mußte, wenn das Ziel, am allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung zu partizipieren und eine neue Stadt aufzubauen, erreicht werden sollte. Karlsruhe mußte, um zu leben, heraus aus dem toten Winkel. Es mußte zu einer lebendigen Stadt werden, und man kann ruhigen Gewissens sagen, daß der Verwirklichung dieses Planes und kommunalpolitischen Zieles ein voller Erfolg beschieden war, ein Erfolg, auf den die Bürger dieser Stadt ebenso wie die Stadtverwaltung unter Leitung ihres Oberbürgermeisters stolz sein können. Und dieser Erfolg ist nicht zuletzt dem Fleiß, dem Wagemut, der Aktivität und der zähen Beharrlichkeit des aufgeschlossenen Bürgertums zu verdanken, das in Fabrik und Werkstatt, in Büro und Verwaltung, in Krankenhäusern und Schulen, in Handel und Landwirtschaft unermüdlich arbeitete. Bei der Stadtgründung hatte Karlsruhe noch nicht einmal 2000 Einwohner, und 165 Jahre mußten vergehen, bis die Zahl 50 000

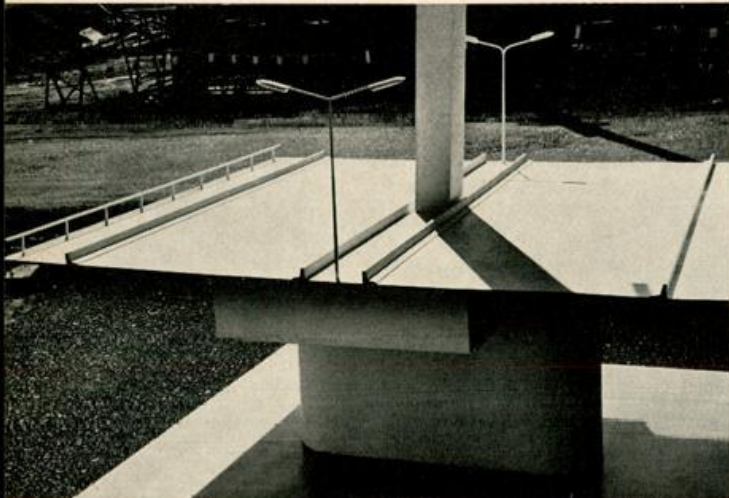


Dr. Hans-Th. Bauer

erreicht wurde. Dann aber, in der „Gründerzeit“ nach 1880, wurde in 20 Jahren mit 100 000 Einwohnern der Status einer Großstadt erreicht. 1938, als Höchststand vor dem zweiten Weltkrieg, kletterte die Bevölkerungszahl auf 186 000, um nach 1945 auf 68 000 zurückzufallen. Aber schnell war diese Krise überwunden. Die glückliche Industrialisierung, der wirtschaftliche Aufschwung verfehlten nicht ihre Anziehungskraft. Schon 1950 war die 200 000-Marke erreicht, und seit 1963 ist die Grenze der $\frac{1}{4}$ Million bereits überschritten. Dieser Zuwachs war aber auch erforderlich, um all die neugeschaffenen Arbeitsplätze zu besetzen, und doch reicht er nicht aus, um alle Bedürfnisse der Wirtschaft zu befriedigen. Dabei muß festgestellt werden, daß Flüchtlinge und Vertriebene am Zuwachs mit 53 529 Personen (22 % der Gesamtbevölkerung) beteiligt sind und daß zur Zeit rund 6000 Fremdarbeiter in Karlsruhe beschäftigt werden. Wenn das Tempo des wirtschaftlichen Fortschritts im Augenblick nicht mehr so stürmisch ist wie noch vor kurzer Zeit, dann ist das einzig und allein auf den Mangel vor allen Dingen an qualifizierten Facharbeitern zurückzuführen. Deshalb ist bei Neuansiedlungen im Gegensatz zur Anfangszeit mehr darauf zu achten, daß statt lohnintensiver Betriebe kapitalintensive, und diese auch nur bei strengster Auswahl, zum Zuge kommen.

Es wäre aber unvollständig, wenn man bei der Untersuchung der Voraussetzungen und Grundlagen des wirtschaftlichen Aufschwungs vergessen würde, daß Karlsruhe zunächst dadurch in der Welt bekannt wurde, daß die beiden höchsten Gerichte in der Bundesrepublik, das Bundesverfassungsgericht (BVG) und der Bundesgerichtshof (BGH) hier ihr Domizil aufgeschlagen haben. Karlsruhe wurde zur „Residenz des Rechts“ und übernahm damit eine Verpflichtung, die seiner freiheitlich und rechtlich gesinnten Tradition im vollen Umfange entsprach. Geisteswissenschaft und Naturwissenschaft — Karlsruhe ist Sitz der ältesten Technischen Hochschule Deutschlands — in der modernen Welt aufeinander angewiesen, tragen gemeinsam dazu bei, das allgemeine Wohl zu fördern unter Wahrung menschlicher Würde und der unabhängigen Rechte des Einzelnen. Daß das allgemeine Wohl, der wissenschaftliche Fortschritt in Karlsruhe weit über das sonst übliche Maß ein ernstes Anliegen des Stadtoberhauptes, des Gemeinderates und der Stadtverwaltung sind, beweist nichts besser als die Errichtung des Kernforschungszentrums und des europäischen Instituts für Transurane, Forschungsstelle der Europäischen Atomgemeinschaft (EURATOM), und über nichts ist die Stadt glücklicher als über den Vorzug, die erste Europaschule der Bundesrepublik Deutschland in ihren Mauern zu beherbergen. Durch EURATOM, die Technische Hochschule, die Bundesgerichte, seine Industrie und das Ölzentrum hat Karlsruhe eine Ausstrahlungskraft erhalten, die die ganze Welt erreicht, und ist in der gleichen Weise zu einem Anziehungspunkt geworden. Ihren vielfältigen Aufgaben kann die Stadt nur gerecht werden, wenn sie ihre Wirtschaftskraft erhält und steigert. Das war das unverrückbare Ziel der Kommunalwirtschaft und das muß es auch weiterhin bleiben. Wirtschaft kennt keinen Stillstand. Sie fordert ganzen Einsatz. Auch ihr kann nur gerecht werden: „Wer immer strebend sich bemüht ...“

Das Modell der neuen Karlsruher Rheinbrücke.



Städte stehen in enger Beziehung zu ihrem „Umland“; sie wirken attraktiv und anregend auf ihren Umkreis und zugleich basiert ihre Entwicklung in wesentlicher Weise auf der sie umgebenden Landschaft. Das war schon immer so. Aber in unserer Zeit tiefgreifenden sozialen, wirtschaftlichen und technischen Umbruchs ist auch das Verhältnis der „Stadt“ zu ihrem „Bereich“ einer fundamentalen Wandlung unterworfen.

Die Suche nach neuen Maßstäben und Leitbildern für die Abgrenzung des Bereiches einer Stadt bzw. für die organisatorische Neugestaltung des Stadt-Umland-Verhältnisses produziert laufend eine reiche Literatur, zu der Geographen, Landesplaner, Statistiker, Volkswirtschaftler, Verkehrswissenschaftler, Soziologen, aber auch Kommunal-, Landes- und Bundespolitiker beitragen. Begriffe und Leitlinien, die sich allgemeine Anerkennung für die praktische Umgestaltung des Stadt-Umland-Verhältnisses errungen haben, hat die Fülle dieser Arbeiten noch nicht erbracht. Da es sich bei den zu lösenden Problemen im Grunde um politische und damit um Machtfragen handelt, finden die bisherigen Ergebnisse der Forschung in jeweiliger entsprechender Auswahl vor allem für die Begründung der gegensätzlichen Interessenstandpunkte Verwendung.

Daß vom Grundsätzlichen her den sich stellenden Fragen schwer beizukommen ist und „Rezepte“ für die Anwendung auf den Einzelfall fehlen, zumal auch bundeseinheitliche gesetzliche Grundlagen für die Raumordnung noch ausstehen, hat zu zahlreichen speziellen Untersuchungen einzelner Stadtregionen geführt, die die Lösung brennend gewordener regionaler Probleme fördern sollen. Unter den Ersten, die im Karlsruher Bereich die Initiative zu einer solchen Untersuchung ergriffen, stand in den 1950er Jahren die Stadtverwaltung Karlsruhe, nachdem sich u. a. bei der Ansiedlung der Kernreaktor Bau- und Betriebsgesellschaft im Karlsruher Raum sowie im Rahmen von Nahverkehrs- und Siedlungsfragen die Stadt in ihren Gemarkungsgrenzen eingeengt fühlte und Eingemeindungen ventiliert wurden. 1957 wurde der Auftrag zu einer Ausarbeitung erteilt, die dann fünf Jahre später als „Gutachten zur wirtschaftlichen Entwicklung des Stadt- und Landkreises Karlsruhe“ veröffentlicht wurde. Inzwischen hat die Industrie- und Handelskammer Karlsruhe dem Lehrstuhl für wissenschaftliche Politik an der Universität Freiburg eine „Studie“ über den Raum Karlsruhe in Auftrag gegeben, die nach dem Tode von Professor Bergstraesser, Freiburg, unter der Leitung von Professor Tenbruck, Frankfurt a. M., von einer großen Arbeitsgruppe weitergeführt wird. Überdies ist Professor Adolf Bayer, der den Lehrstuhl für Städtebau an der Technischen Hochschule inne hat, von der Stadt Karlsruhe im Benehmen mit dem Landkreis Karlsruhe und dem Landkreis Rastatt eine neue umfassende Untersuchung zur Neuordnung des Nahbereichs der Stadt übertragen worden. Neben der Industrie- und Handelskammer, die als Repräsentantin der Wirtschaft eines Großteils des „Karlsruher Raumes“ den regionalen Planungsfragen besondere Aufmerksamkeit schenkt, hat sich neuerdings auch ein namhafter Interessenverband, der Haus- und Grundbesitzerverein Karlsruhe, bezüglich der Neuordnung des Verhältnisses der Stadt zu ihrem Nahbereich zu Wort gemeldet. Mit einer weiteren Verbreiterung und Vertiefung der Diskussion ist nach Vorliegen der beiden erwähnten Arbeiten zu rechnen.

Zu den elementaren Fragen, die sich bei diesen regionalen Untersuchungen stellen, gehört zunächst auch die Frage: Wie ist der Nahbereich einer Großstadt einigermaßen exakt zu begrenzen, wie weit reicht im vorliegenden Fall das zu Karlsruhe gehörige „Umland“? Auf die verschiedenen Methoden zur Erfassung und Abgrenzung von Stadtregionen, mit denen heute die Wissenschaft arbeitet, kann hier nicht näher eingegangen werden. In vielfältiger Form ist die Abgrenzung aufgrund von „Schwellenwerten“ variiert: Es wird von der jeweiligen Auspendlerquote aus den Gemeinden des Umlands ausgegangen, von der Agrarquote, d. h. vom Anteil der landwirtschaftlichen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung der einzelnen Gemeinden, von der örtlichen Bevölkerungsdichte usw. oder von