

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Aus einstigem "toten Winkel" zum europäischen Verkehrskreuz

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

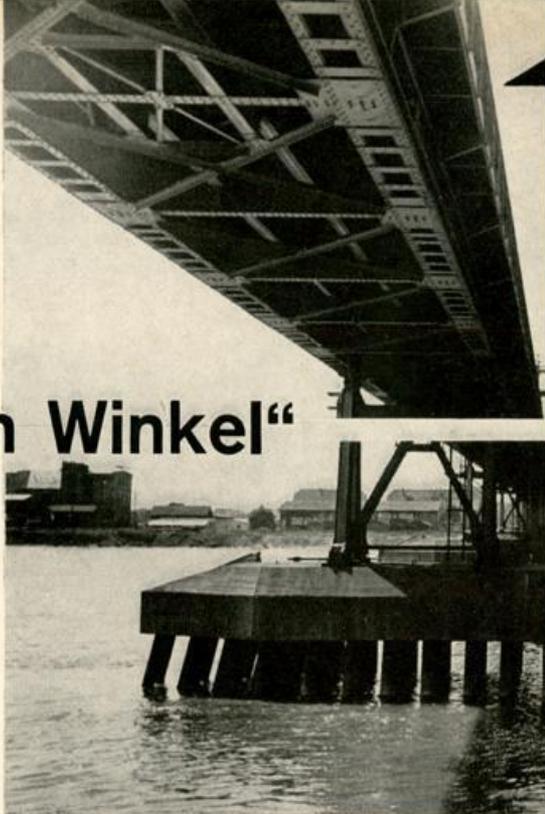
◀ Aus einstigem „toten Winkel“

Als vor 250 Jahren Carlsruhe gegründet wurde, konnte kein Mensch ahnen, was aus dem Waldstadt-Idyll einmal hervorgehen werde. Es ist nicht ohne einen Zusammenhang mit dem Geiste jener Zeit gewesen, daß die Architektur des neugeschaffenen Gemeinwesens von der Form eines Fächers bestimmt wurde, einem damals wesentlichen gesellschaftlichen Attribut. (Daß ein Modell einer stadtbaulichen Ordnung sozusagen einer Vorlage der Natur entnommen wurde, findet sich in neuester Zeit beim Wiederaufbau der im Kriege zerstörten nordfinnischen Stadt Rovaniemi, der die Form eines Rengeweihes zugrundegelegt wurde.) Der dem gesellschaftlichen Spiel dienende Fächer war kein Symbol von Unternehmungsdrang, und die Benennung der neuen Residenz machte deutlich, daß hier Ruhe gesucht wurde. Die nach Süden gerichtete Öffnung des Fächers entsprach den landschaftlichen Gegebenheiten, der nord-südwärts verlaufenden Randlinie des nördlichen Schwarzwalds und des Rheins. Die ohne direkte Beziehung zum Fächermittelpunkt ost-westwärts führende Lange Straße hatte mehr die Verbindung zum Durlacher Stammsitz zu halten, als daß ihr die Funktion einer durchgehenden wirtschaftlichen Diagonale zugewiesen war. Hatte die mittlere der Fächerstraßen ihre natürliche Verlängerung als große Verkehrsstraße nach dem Süden, so lag in der Fortsetzung der ost-westlichen Achse das Sumpfgebiet und die Barriere des unregulierten Rheins.

Nach 250 Jahren zeigt das Stadtbild eine Wendung seiner Hauptachse um neunzig Grad. Es mag mehr als ein Zufall sein, daß der einstige Mittel- und Kernpunkt, das Schloß, seine architektonische und politische zentrale Funktion verloren hat. Andere Kraftströme haben jedenfalls die Entwicklung und Orientierung der Stadt bestimmt. Ein anderes Symbol weist die neue Ausrichtung: wie ein mächtiger Dreizack stoßen die Hafenbecken von Westen her vor und ziehen drei Hauptverkehrsstraßen, Moltke-, Kaiser- und Kriegsstraße, zu sich heran, denen sich parallel die sogenannte Nordtangente zugesellen wird. Die Nord-Süd-Achse hat sich außerhalb des Stadtgebiets verlagert: der regulierte Rhein im Westen und die Autobahn im Osten.

Für die Entwicklung Karlsruhes ist die Nord-Süd-Richtung des Oberrheintals die Voraussetzung gewesen. Rhein, Eisenbahn und Straße verbinden es nach Norden und Süden mit anderen Ländern, und an dieser Verbindung sind gerade zwei hervorragende Karlsruher wesentlich beteiligt gewesen: der Ingenieur Johann Gottfried Tulla mit der Rheinregulierung und der Baudirektor Robert Gerwig, der Erbauer der Schwarzwaldbahn, mit seinem energischen Einsatz für den Bau der Gotthardbahn und des Gotthardtunnels. So ist sozusagen der Durchbruch Karlsruhes nach Süden und Norden von eigenen Bürgern entscheidend mitbestimmt worden, und diese Nord-Süd-Verkehrsachse hat das Bild der Stadt in vielen Hinsichten mitgeprägt.

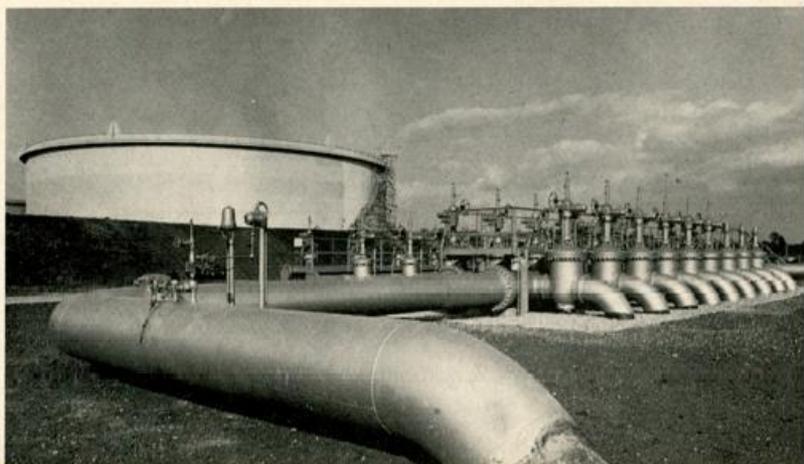
Der Ost-West-Achse war solcher Durchbruch lange Zeit verwehrt. Mit dem ersten Weltkrieg ging die friedensmäßige Verbindung mit dem westlichen Rheingebiet verloren, zuerst durch dessen Verwandlung in Kriegsgebiet, dann durch die jahrelange Absperrung eines großen Teiles Badens nach dem Krieg und die Abtrennung des Saargebiets. Die Südpfalz war ohnehin ein wirtschaftlich leerer Raum, von dem keine Impulse ausgehen konnten. Die durch den ersten Weltkrieg entstandene Grenzlage hat eine wirtschaftliche Entfaltung Karlsruhes zwar nicht verhindert, aber doch gehemmt, da ihm ein potentiell erschließbares Hinterland abgeschnitten wurde. Das verschärfte sich mit der Errichtung des Westwalls, womit gleichzeitig die oberrheinische Grenzzone als industrieller Entwicklungsraum ausschied. Die letzte Konsequenz dieser politischen und wirtschaftlichen Anomalie war die Verweisung



Autobahnausfahrt in unmittelbarer Stadtnähe



Rhein-Donau-Ölleitung





zum europäischen Verkehrskreuz

Karlsruhes nach dem Zweiten Weltkrieg in einen „toten Winkel“, durch den gleichzeitig die große europäische Nord-Süd-Verkehrsadern durchschnitten wurde.

Die Zerreißung eines von Natur aus zusammenhängenden Gebiets wie des Oberrheintals war so widernatürlich, daß daraus keine vernünftige Raumordnung erwachsen konnte. Dieser Raum war in seinen Voraussetzungen, Möglichkeiten und Gegebenheiten eine solche Potenz, daß ihre zwingende Kraft sich früher oder später gegen alle Willkürlichkeit durchsetzen mußte. Es geschah früher, als das erwartet werden konnte. Man kann den Beginn des Durchbruchs der Ost-West-Achse mit der Verkündung des Schuman-Plans im Mai 1950 gleichsetzen. In einer geschichtlich unwahrscheinlich kurzen Zeit hat sich das Raumproblem der Stadt völlig geändert. Ob man nun die „apertura a occidente“ politisch begründet mit entsprechenden wirtschaftlichen Folgen — besonders nach der Regelung des Saarproblems —, oder ob man sie wirtschaftlich vorbereitet versteht durch das Zustandekommen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit der Folge einer zunehmenden politischen und menschlichen Auflockerung der Grenze am Rhein: das Ergebnis ist jedenfalls eine wachsende wirtschaftliche Verknüpfung über den Rhein hinweg.

Allerdings vollzieht sich diese nicht so sehr in den traditionellen Formen eines wirtschaftlichen Austauschs. Die Wirtschaftskreise in Straßburg, Nancy, Metz sehen sich etwas enttäuscht darüber, daß der Güterstrom gerade aus ihren Räumen den vielen wortreichen Beteuerungen einer deutsch-französischen Annäherung nicht so recht entsprechen will, obwohl auch das

Volumen der Warenströme über den Rhein hinüber erheblich zugenommen hat, freilich neuerdings wieder beeinträchtigt durch die deutsche und die EWG-Agrarpolitik. Aber das Ineinanderwachsen des Gemeinsamen Marktes an der deutsch-französischen Nahtstelle des Oberrheins ist ein so neuartiger geschichtlicher Vorgang, daß auch die neue wirtschaftliche Verflechtung in neuen Formen vor sich geht.

Wie Karlsruhe sah sich auch Straßburg durch den Krieg in eine ungünstige wirtschaftliche Lage gebracht, nachdem bereits vorher das militärische Glacis auf dem linken Rheinufer seine Entwicklung stark behindert hatte. Auch im Elsaß hat es Jahre gedauert, bis der Pariser Zentralismus den drängenden Wirtschaftskräften am Rhein nachhaltigere Unterstützung gab, zum oft und offen ausgesprochenen Verdruß der regionalen Verwaltungs- und Wirtschaftsspitzen. Die politische Rangerhöhung Straßburgs als eines Zentrums europäischer Integrationstendenzen konnte den Mangel an wirtschaftlicher Dichte nicht ausgleichen. Aber es war doch eine entscheidende und in ihren Konsequenzen schwerwiegende Feststellung, die der Straßburger Maire Pierre Pflimlin bei der Eröffnung einer Straßburger Europamesse in Anwesenheit eines französischen Ministers machte, daß Straßburg näher am Eisernen Vorhang als an Paris liege. Das Oberrheingebiet war kein Randgebiet des Pariser Wirtschaftsdirigismus mehr, es entwickelte aus seiner neuen Lage auf der europäischen Drehscheibe auch neue wirtschaftliche Standortbedingungen von überregionalen Ausmaßen.

So waren Voraussetzungen geschaffen, daß ein sonst unvorstellbar gewesenes Werk wie die große Ölleitung Marseille—Lavéra—Karlsruhe mit zunächst je zwei Raffinerien bei Straßburg und Karlsruhe entstehen konnte. Damit war zu den drei „klassischen“ Nord-Süd-Verkehrswegen Wasser, Bahn und Straße ein vierter gekommen, die moderne Form des Röhrenwegs. Dadurch war ein ganz neuer Akzent gesetzt, von dem aus nicht nur weitere quantitative Ausstrahlungen ausgingen wie die Weiterführung der Ölleitung nach Ingolstadt, die Verstärkung des Bahn- und Rheinverkehrs nach der Schweiz und über den Rhein, die voraussichtliche Erweiterung des

Rheinbrücke Maxau



Rheinhafen





Luftbild: Albrecht Brugger, Stuttgart — Freigegeben vom Innenministerium Baden-Württemberg Nr. 2/11109

Die wirtschaftliche Integration des zum europäischen Raum gewordenen Ober

neuen „Ölzentrams am Rhein“, sondern auch qualitative Entwicklungen wie das Entstehen neuer Industrien auf Ölbasis. Was das bedeutet, zeigt sich am Beispiel der Badischen Anilin- und Sodafabrik in Ludwigshafen, die sich mit einem Aufwand von zwei Milliarden Mark auf Öl als Ausgangsstoff ihrer Produktionen umstellt. Man mag den Gesamtbetrag, der in direkter und indirekter Auswirkung der zunehmenden Integration des Oberrheintals im Raum Straßburg—Karlsruhe—Mannheim investiert worden ist oder noch investiert werden wird, zunächst schon auf eine Größenordnung von über vier Milliarden Mark schätzen dürfen.

Eine weitere Folge der neuen europäischen Standortlage des Oberrheingebiets ist, daß sich auf beiden Seiten des Rheins ein wirtschaftlicher Wettbewerb entwickelt, der früher bei geschlossener Grenze und bei dem beiderseits strategischen Charakter des Grenzgebiets undenkbar war. Die zunehmende Freizügigkeit von Waren, Verkehr und Menschen im EWG-Raum drängt auf eine Auffüllung eines bestehenden oder entstehenden wirtschaftlichen Gefälles zu beiden Seiten des Rheins: die Elektrifizierung der Bahn auf deutscher Seite zog zwangsläufig die gleiche, aus militärischen Rücksichten unterlassene auf der französischen Seite nach sich; die Anlage



großen Verwaltungszentren, wie sich Karlsruhe und Straßburg entsprechen, ebenso Punkte der Konzentration wie der Ausstrahlung. Das beschränkt sich nicht auf den wirtschaftlichen Güterbereich. Die menschlichen Verflechtungen werden immer stärker, werden immer systematischer gefördert. Der Abbau der sprachlichen Grenze wird energisch betrieben. Die geistigen Beziehungen gewinnen dabei eine zunehmende Bedeutung. Das Transuran-Institut von Euratom beim Kernreaktorzentrum Karlsruhe stellt in dieser Hinsicht ebenfalls eine Verlängerung der Ost-West-Achse dar. Die damit im Entstehen befindliche Europa-Schule wird, wie das an Vorbildern wie in Luxemburg und Varese erkennbar ist, den Prozeß der geistigen und menschlichen Integration fördern.

Es ist, als sei im Westen ein breites Tor aufgestoßen, durch das nun eine Jahrzehnte oder Jahrhunderte lang verhinderte und zurückgestaute Gemeinsamkeit von menschlichen, geistigen und materiellen Interessen sich neu bildet, durchtränkt und befruchtet. Die Ost-West-Achse Karlsruhes erhält nun ihren Sinn und ihre Weiterführung. Das einstige Waldidyll ist über eine Hof-, Beamten- und Garnisonstadt zu einem bedeutenden Verkehrskreuz im Herzen des Gemeinsamen Marktes geworden und hat damit neue Standortvorteile gewonnen, die nach allen wirtschaftlichen Erfahrungen und Gesetzen in der Zukunft Weiterungen haben werden.

Es ist für das Oberrheingebiet bedeutsam,

... daß aufgrund einer errechneten Verkehrsprognose in nächster Zeit vom Stuttgarter Landtag entschieden werden kann, wo im mittelbadischen Raum eine neue Straßenbrücke über den Rhein zu führen ist. Drei Möglichkeiten bieten sich vorerst zur Auswahl an: Eine neue Straßenbrücke bei Wintersdorf nahe Rastatt, eine Rheinbrücke bei Plittersdorf als Anschluß an die Nordumgebung von Rastatt im Zuge der Bundesstraße 462, und als dritte Variante die Fortsetzung des Zubringers von Baden-Baden in Richtung auf Fort Louis, wobei auf deutscher Seite die Gemeinde Hügelshausen berührt würde.

Neben dem modernen Ausbau der bisher einzigen Rheinbrücke im Karlsruher Großraum bei Karlsruhe-Maxau wäre die Schaffung eines zweiten Rheinüberganges in unmittelbarer Nähe von großer wirtschaftlicher Bedeutung, nicht zuletzt wegen der Erleichterung des Pendlerverkehrs aus dem Elsaß und einer Intensivierung der grenznachbarlichen Beziehungen.

... daß ein entscheidendes Ja zum Ausbau des Oberrheins zwischen Karlsruhe und Straßburg trotz möglicher ungünstiger Auswirkungen auf die Uferzone durch Innenminister Dr. Filbinger vor der Landespressekonferenz ausgesprochen wurde. Nach seiner Ansicht kann der von Frankreich gewünschte Ausbau die Entwicklung des deutschen Ufergebietes erheblich fördern, und ein durch Staustufen verbesserter Schifffahrtsweg zusammen mit neuen Straßenverbindungen und Rheinübergängen einen starken Anreiz für Industrieansiedlungen im Rheintal ausüben.

Durch die Flußstauungen würde eine künftige Erosion des Rheinbettes vermieden, und aus den bei Gembsheim und Neubäusel zu errichtenden Kraftwerks-Staustufen können täglich 250 000 KW Strom gewonnen werden. Wie er sagte, wird deutscherseits aus steuerlichen und energiewirtschaftlichen Gründen gewünscht, daß eine der beiden Staustufen auf deutscher Seite errichtet wird. Der Innenminister rechnet damit, daß mit der Stromerzeugung durch die neuen Kraftwerke am Oberrhein in 10 Jahren begonnen werden kann.

Oberrheingebietes ist im vollen Gange . . .

neuer Industrien im Zuge der Rheinkanalisation auf französischer Seite erforderte auf der badischen Seite einen intensiven wirtschaftlichen Entwicklungsplan. Das völlig neue Phänomen, daß Tausende elsässischer Grenzgänger bei hohen Löhnen Arbeit auf der rechten Rheinseite fanden, löste auf französischer Seite Tendenzen aus, diese Arbeitskräfte für eigene industrielle Neuanlagen zurückzugewinnen, allerdings unter Hinnahme einer Ausgleicheung des entstandenen Lohngefälles.

Die wirtschaftliche Integration des zum europäischen Raum gewordenen Oberrheingebietes ist im Gange. Dabei sind die