

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

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

Der Verkehrslinienplan der Stadt Karlsruhe

[urn:nbn:de:bsz:31-219073](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-219073)

# Der Verkehrs- linienplan der Stadt Karlsruhe



Die enge Beziehung zwischen Wirtschaftsleben und Verkehr, d. h. die große Bedeutung eines funktionierenden Verkehrsnetzes für ein geregeltes Wirtschaftsleben wird allgemein anerkannt. Sowohl die Städte wie auch die übergeordneten Institutionen, das Land und der Bund, versuchen dementsprechend ihre Planungen auf die damit verbundenen Forderungen abzustimmen. Es entstehen Großraumplanungen, die selbst die Grenzen der Bundesrepublik außer acht lassen, vor allem in Verbindung mit dem Aufbau der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, wie auch Verkehrsnetzplanungen im kleinen Raum, der Gemeinde und der Stadt.

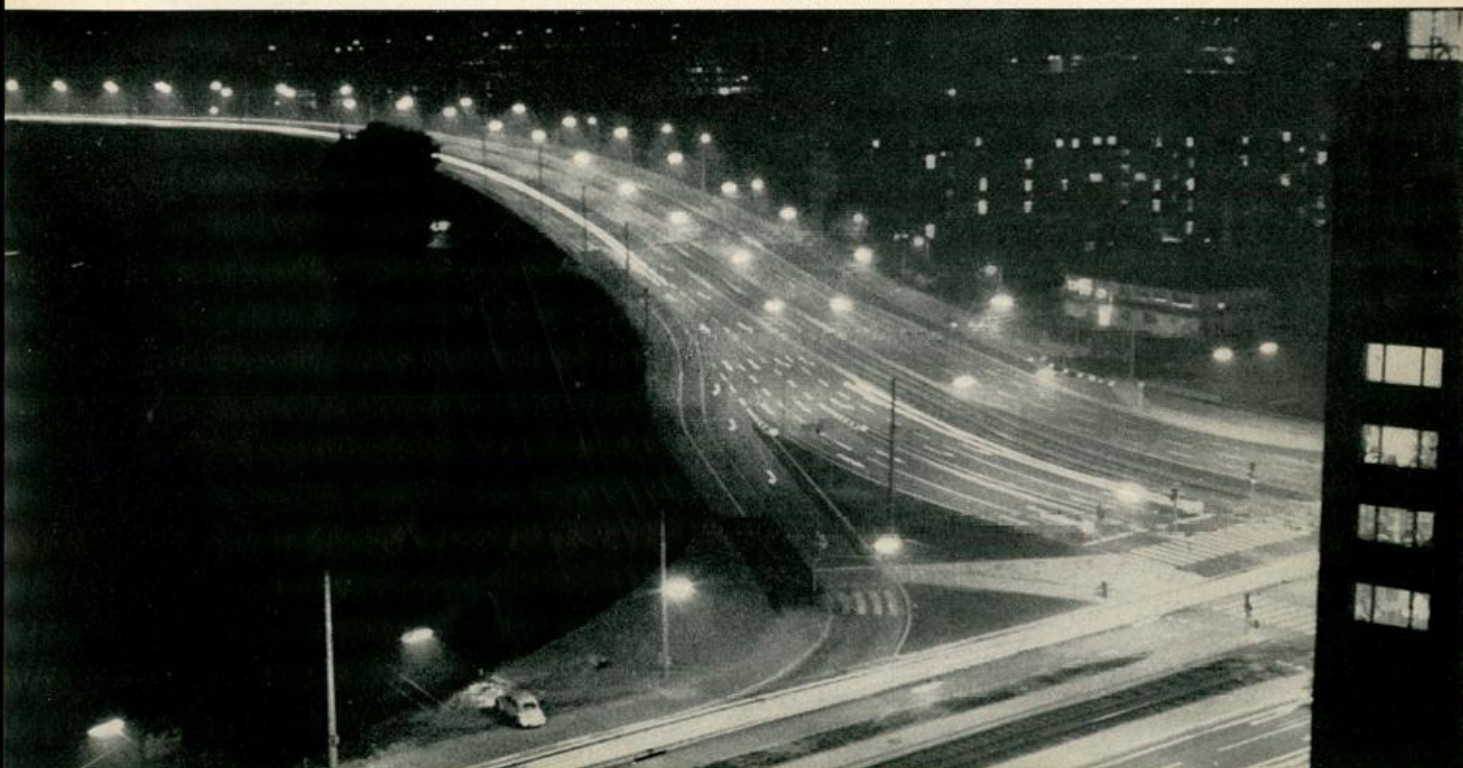
Im Dezember 1961 wurde auch in Karlsruhe der neue Verkehrslinienplan vom Gemeinderat einstimmig angenommen. Er zeigt als Bestandteil des Flächennutzungsplanes das zukünftige Hauptstraßennetz, das die Aufgabe hat, die bereits heute schon überlasteten vorhandenen Verkehrsbänder zu entlasten und das zukünftige Verkehrsaufkommen zu bewältigen, selbst unter Berücksichtigung eventueller Strukturänderungen im Gefüge der Stadt sowie des Umlandes.

Der beigefügte Plan zeigt klar das Gerippe des Verkehrslineplanes, das von einem System stadtnaher leistungsfähiger Tangenten gebildet wird. Diese Tangenten nehmen den Durchgangsverkehr auf und wirken als Verteilerschiene für den auf die Stadt einströmenden Zielverkehr sowie für die Binnen-

verkehrsströme zwischen den einzelnen Stadtteilen. Innerhalb dieser Tangenten, die etwa 2—3 km von der Innenstadt entfernt verlaufen, sieht der Verkehrslineplan um den direkten Innenstadtbereich ein zusätzliches Straßenrechteck vor, das im Süden von der leistungsfähigen Kriegsstraße, im Westen von der Reinhold-Frank-Straße, im Osten von der verlängerten Rüppurrer Straße/Waldhornstraße und im Norden von der Straße am Schloßplatz/Zirkel gebildet wird. Dieses Viereck hat die Aufgabe eines Verteilerrings für den gesamten innenstadtgebundenen Verkehr. Nur dadurch kann erreicht werden, daß in Verbindung mit einem sinnvoll angeordneten System von Parkieranlagen innerhalb und am Rande der City der von Tag zu Tag stärker werdende Verkehr zur und in der Innenstadt bewältigt werden kann. Die Straßen innerhalb des erwähnten Verteilerrings, wie die Kaiserstraße, die Karlstraße, die Ettlinger Straße, sind nämlich schon heute überlastet und können als Achsen des öffentlichen Nahverkehrs (Straßenbahn) keine zusätzlichen Verkehrsströme aufnehmen. Der Verteilerring um die Innenstadt ermöglicht somit in der Zukunft eine ausreichende verkehrliche Erschließung der City, wodurch wiederum die innerstädtischen wirtschaftlichen und städtebaulichen Werte erhalten werden können.

Die Planung des gesamten Verkehrsnetzes stellt eine optimale Lösung dar, die neben den rein verkehrstechnischen Gesichts-

Bundesverkehrsminister Dr.-Ing. Seebohm und Obgm. Klotz bei der Einweihung der Vogesenbrücke



# AMTLICHER PLAN DER STADT KARLSRUHE





Maßstab 1:15000



Bearbeitet und herausgegeben vom Städtischen Vermessungs- und Liegenschaftsamt  
Alle Rechte vorbehalten 1961 Eigentum der Stadtverwaltung

0 500 1000 2000m

## ZEICHENERKLÄRUNG:

-  KREUZUNGSFREIER KNOTENPUNKT
-  BUNDESAUTOBAHN
-  STÄDT. SCHNELLVERKEHRSSTRASSE
-  HAUPTVERKEHRSSTRASSE



# VERKEHRSLINIENPLAN

Karlsruhe mit Atomforschungszentrum  
1:100.000



STADTPLANUNGSAMT  
SEPT. 1962

*Beller*



## Durchgangsverkehr



## Zielverkehr



## Binnenverkehr

punkten auch die städtebaulichen Gegebenheiten berücksichtigt. Von verschiedenen Interessengruppen wird jedoch eine Korrektur dieses Verkehrslinienplanes, und zwar eine Verlagerung der „Nordtangente“ nach Norden gefordert. Dieser Wunsch entspricht auch den Planungsgedanken früherer Jahre, als man allgemein der Meinung war, die Verkehrsprobleme von Gemeinden und Städten durch Schaffung von Umgehungsstraßen generell lösen zu können. Seitdem die Verkehrsplanung jedoch wissenschaftlich fundiert wird, seitdem man nicht mehr gefühlsmäßig, sondern den Gegebenheiten und Forderungen entsprechend plant, werden andere Lösungen gesucht. Man projiziert und baut aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus stadtnahe Tangenten. Die Gründe zu dieser geänderten Auffassung sowie die Notwendigkeit der im Verkehrslinienplan verankerten Trasse der Nordtangente seien im folgenden kurz beleuchtet:

Durch Untersuchungen der Verkehrsströme lassen sich allgemein gültige Gesetzmäßigkeiten ableiten:

1. Die Städte als Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren sind Kristallisationspunkte im übergeordneten Verkehrsnetz. Sie sind die Stellen, die den Verkehr „auspumpen und ansaugen“. Hier konzentriert sich die Verkehrsbelastung.

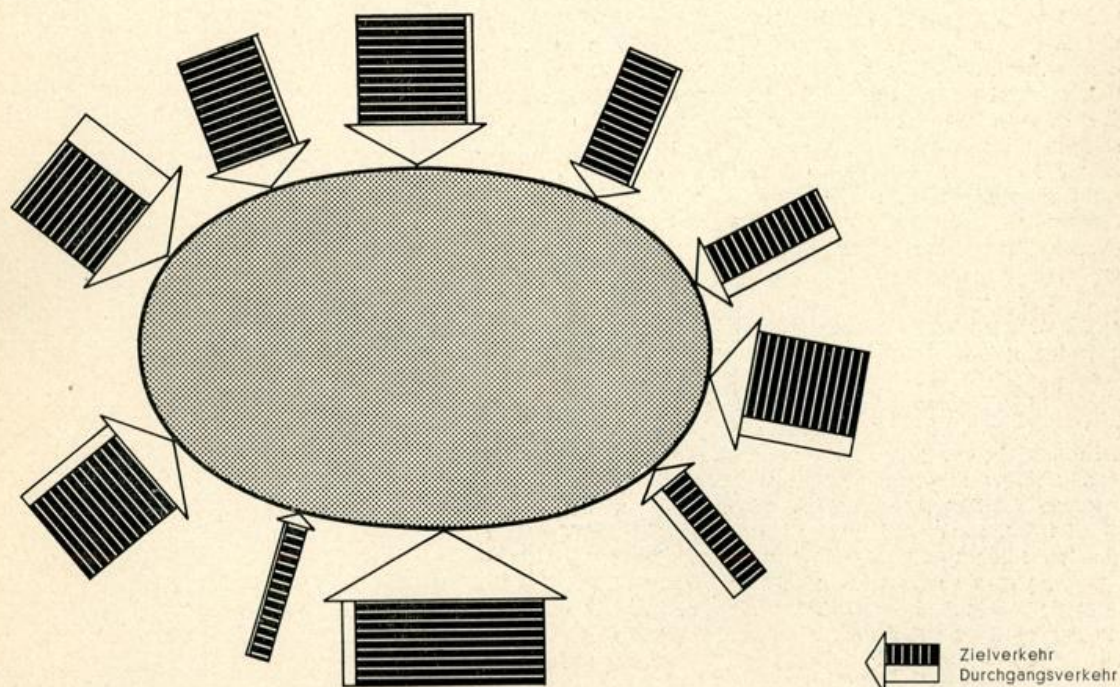
2. Je größer die Stadt, um so geringer ist der prozentuale Anteil des Durchgangsverkehrs von dem insgesamt in die Stadt einströmenden Verkehr.
3. Die Verkehrsströme, die im Stadtgebiet beginnen und auch enden, genannt Binnenverkehr, überwiegen stark gegenüber den übrigen Verkehrsarten wie Durchgangs- und Zielverkehr (Zielverkehr = Verkehrsströme, die von außen in die Stadt einfahren und auch das Ziel in der Stadt haben).

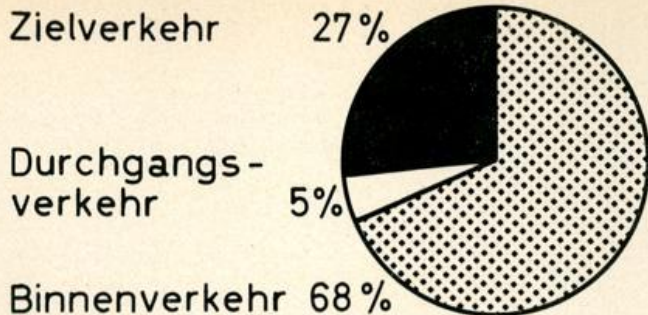
Im speziellen Fall Karlsruhe bestätigten sich durch die gründlichen Verkehrsuntersuchungen der letzten Jahre (siehe Wirtschaftsspiegel Nr. 4) diese Gesetzmäßigkeiten, und zwar haben sich folgende Ergebnisse gezeigt:

1. Im gesamten Straßennetz im Bereich der Stadt Karlsruhe nimmt die Belastung auf den Verkehrsbändern zur Stadt hin stark zu. Eine Ausnahme bilden die Verhältnisse auf der Autobahn, die ihrer Funktion entsprechend als Verbindungsstraße zwischen den Ballungsräumen die Sonderaufgabe als Fernverkehrsstraße erfüllt. Auf allen übrigen Straßen ist der überaus größte Verkehrsanteil zur Stadt Karlsruhe gerichtet.
2. Von dem am Stadtrand nach Karlsruhe einströmenden Verkehr durchfahren 13,5% (im Vergleich zu anderen gleichgroßen Städten noch weit unter dem Durchschnitt von 18%) die Stadt.
3. Der Ziel- und Durchgangsverkehr zusammen stellt, bezogen auf den Gesamtverkehr im Stadtgebiet, nur etwa ein Drittel dar. Der übrige Anteil des Verkehrs, und zwar ungefähr 70%, ist Binnenverkehr.

Als Gesamtergebnis der Verkehrsanalysen ergibt sich somit die Notwendigkeit zum Ausbau der Zubringerstraßen und des Systems von Tangentialstraßen, auf die die Zubringerstraßen aufstoßen und eine Verteilerfunktion für den Zielverkehr, der großen Bedeutung des Binnenverkehrs entsprechend unbedingt auch für den Binnenverkehr, erfüllen. Dies können sie jedoch nur erreichen, wenn sie stadtnahe verlaufen. Je größer der Abstand der Tangenten vom Innenstadtbereich, umso geringer die Entlastungswirkung! Im Süden wird es möglich sein, mit der Südtangente unter Überwindung einiger Schwierigkeiten verhältnismäßig nahe an den direkten Stadtbereich heranzurücken. Im Norden dagegen hindern vorhandene Bebauung und berechnete städtebauliche Forderungen ein vom Verkehr erwünschtes Tangieren der unter Verkehrsdruck stehenden Stadtgebiete. Die einzig mögliche Trasse stellt die im Ver-

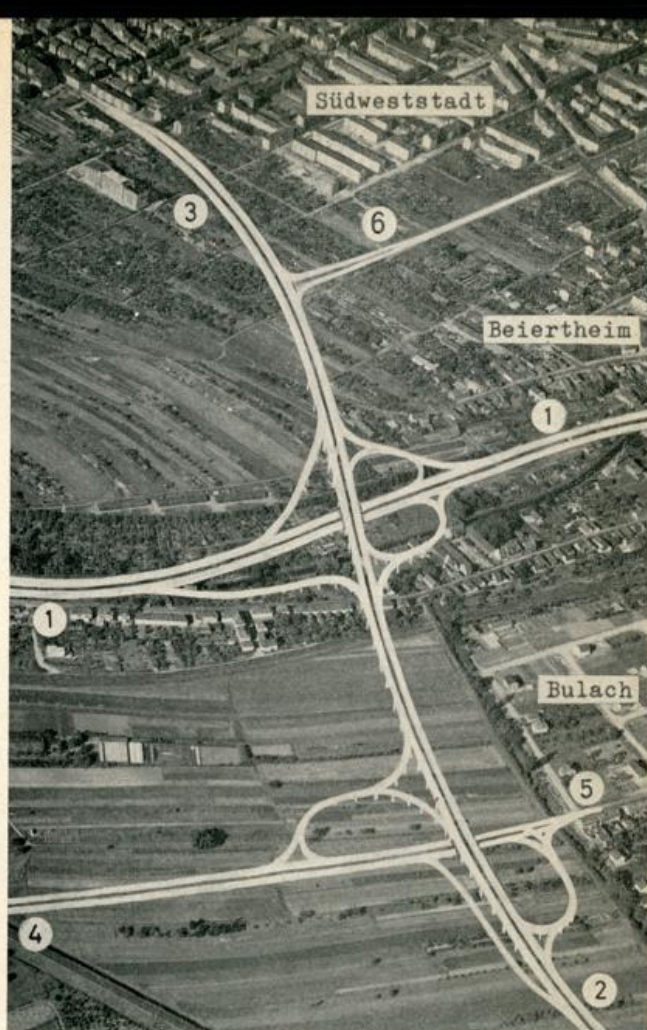
### Schematische Darstellung des in die Stadt einfahrenden Verkehrs u. seine Unterteilung in Ziel- u. Durchgangsverkehr





kehrslinienplan eingetragene Nordtangente dar, welche die an sie gestellte Aufgabe lösen kann.

Ein noch stärkeres Abrücken der Ost-West-Achse nach Norden — über die Waldstadt und Neureut hinaus — ist aus den oben genannten verkehrsplanerischen und damit auch aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht verantwortbar. Eine derartige Trasse entspricht nicht den Hauptverkehrswünschen. Sie würde im wesentlichen nur den geringen Anteil des Ost-West-Durchgangsverkehrs — selbst diesen nicht vollständig — übernehmen. Die die Nordtangente belastenden Verkehrsmengen aus den Raffinerien sind verhältnismäßig gering. Die Raffinerien bedienen hauptsächlich den Raum südlich, östlich und westlich von Karlsruhe, so daß die Kraftfahrzeuge der Raffinerien zum größten Teil über die leistungsfähige Südtangente geführt werden. Nach den Angaben der ESSO-AG über die Verkehrsaufteilung in die verschiedenen Absatzgebiete werden nur etwa ein Viertel des Straßenverkehrs der Raffinerien über die Nordtangente fließen. In diesem Zusammenhang muß zusätzlich erwähnt werden, daß die Gemeinde Neureut sowie der Stadtteil Hagsfeld bei einer Verlagerung der Nordtangente nördlich dieser Baugebiete erhöhte Nord-Süd-Verkehrsbelastungen erhalten würden, das sich u. U. für die genannten Wohngebiete sehr unangenehm auswirken würde. Die Nordtangente kann somit — u. E. auch bei Beachtung der Planungen des Großraumes Karlsruhe — nur in der im Verkehrslinienplan festgelegten Trasse die ihr zugewiesene Funktion erfüllen.



Schnittpunkt von Südtangente und Westtangente im Bereich Bulach/Beiertheim.

- 1 Südtangente
- 2 Autobahnzubringer
- 3 Westtangente (verlängerte Brauerstraße)
- 4 Pulverhausstraße
- 5 Grünwinkler Straße
- 6 Ebertstraße

Die Westtangente bzw. der Autobahnzubringer Süd wird zwischen Ebertstraße und Grünwinkler Straße als Hochstraße auf Stützen geführt.

(Freigegeben vom Innenministerium Baden-Württ. Nr. 2/11880, Luftbild: Albr. Brugger, Stgt.)

Abschließend sei noch kurz die Verwirklichung des Verkehrslinienplanes angesprochen: Infolge der erforderlichen großen Straßen-Neubaumaßnahmen erstreckt sich die Durchführung der generell festliegenden Verkehrsbänder über einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren. In 4 Baustufen werden die einzelnen Hauptstraßen entsprechend ihrer Dringlichkeit ausgebaut, so daß sich auch die Gesamtkosten auf etliche Jahre verteilen. Überschlägige Ermittlungen der Baukosten ergaben nämlich einen Betrag von etwa 500 Millionen DM, die jedoch nur bei größtmöglicher Unterstützung von Bund und Land — wie sie auch vom Bundesverkehrsminister Seeböhm beim letztjährigen Besuch in Aussicht gestellt wurde — aufgebracht werden können. Eine weitere Voraussetzung für eine planmäßige Verwirklichung der Verkehrskonzeption ist auch die Unterstützung jedes Einzelnen. Die von den Straßenbaumaßnahmen betroffenen Bürger sollten daher ihre privaten Interessen dem Allgemeinwohl unterordnen.

Ein sofortiges Handeln ist jedoch Pflicht nicht nur einer verantwortungsbewußten Stadtverwaltung, sondern aller Beteiligten. Diese zeitgemäße Vorsorge steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Stadtwirtschaft, die alle Bürger direkt und indirekt trifft und dabei allgemeines Anliegen sein sollte.

Schnittpunkt von Nord- und Südtangente westlich von Knielingen. Die gewählte Verkehrslösung ermöglicht eine vollständige Freihaltung des Stadtteils Knielingen von ortsfremdem Verkehr.

- 1 Nordtangente
- 2 Südtangente
- 3 B 10 (zur Rheinbrücke)
- 4 Zufahrt zu den Raffinerien