

---

# Inhalt

<b>Geleitwort von Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup</b> .....	9
<b>Einführung</b> .....	11
<b>Stadtbaugeschichte – wofür?</b> .....	13
<b>Von der Stadtgründung bis 1830</b> .....	19
Es begann mit einem Jagdsitz .....	19
Der Übergang von der absolutistischen zur bürgerlichen Stadtplanung .....	28
<b>Die Karlsruher Stadtentwicklung zwischen 1830 und 1870</b> .....	35
Kommunalpolitik und Verwaltung .....	35
Das öffentliche Bau- und Bodenrecht.....	36
Siedlungsfläche, Infrastruktur und Gewerbe .....	38
Ein Bahnhof für Karlsruhe .....	43
Der Stadtbauplan von 1857 .....	47
Stadtbild und Architektur .....	54
Der öffentliche Raum .....	61
Karlsruhe vor der Urbanisierung.....	63
<b>Karlsruhe wird Großstadt (1870 bis 1918)</b> .....	67
Die Urbanisierung in Deutschland .....	67
Vom Stadtbau zum Städtebau.....	68
Politik, Verwaltung und Wirtschaft in Karlsruhe.....	74
Kommunale Infrastruktur.....	78
Von der Fußgängerstadt zur Straßenbahnstadt .....	81
Die Bahnhofsfrage .....	82
Die Verlegung des Bahnhofs und ihre Folgen .....	88

Die Stadterweiterung ab 1871 .....	93
Neue Stadtteile und Quartiere ab 1870.....	99
<i>Südlich des alten Bahnhofs</i> .....	99
<i>Die Stadterweiterung nach Westen</i> .....	100
<i>Der Südwesten</i> .....	106
<i>Ein neuer Stadtteil im Osten</i> .....	109
Carlsruhe wird das Stadtzentrum .....	111
Die Wohnungsfrage.....	114
Die Anfänge des genossenschaftlichen Wohnungsbaus .....	115
Wiederkehr des Städtebaus .....	118
Vor den ehemaligen Stadttoren.....	120
Vom Schmuckplatz zum Architekturplatz.....	122
Fachlicher Austausch und Öffentlichkeit.....	125
<i>Die Stadt und ihre Architekten</i> .....	126
Von 300 auf 4.500 Hektar.....	133
<b>Karlsruhe in der Weimarer Republik</b> .....	137
Die Stadt in Deutschland zwischen Tradition und Moderne.....	137
Ein Leitplan für Karlsruhe: Der Entwurf des Generalbebauungsplans 1926 .....	140
Wohnungsmangel und Wohnungsbau .....	148
Neue Siedlungen .....	154
Das Neue Bauen in Karlsruhe: Die Dammerstocksiedlung.....	158
Rappenwört – ein Höhepunkt kommunaler Baupolitik .....	164
Verkehrsprojekte .....	169
Weitere städtebauliche Veränderungen .....	170
Wenige Wettbewerbe, wenige öffentliche Bauwerke.....	174
Akteure der Baukultur in der Karlsruher Stadtverwaltung .....	177
Architekten als Akteure der kommunalen Baukultur .....	179
14 Jahre kommunale Planungskultur.....	182
<b>Planen und Bauen im totalen Staat (1933 bis 1945)</b> .....	187
Kontinuität trotz Umbruch.....	187
Die Gauhauptstadt Karlsruhe.....	192
Gauhauptstadt-Planungen .....	193
Karlsruher Architekten .....	201
Der Wohnungsbau .....	202
Öffentliche Bauten.....	210
Gotteshäuser.....	212
Verkehrsprojekte.....	215
Nationalsozialistische Orte in der Stadt .....	216
Bauen für den Krieg.....	218

---

<b>Karlsruhe wird wieder aufgebaut – Stadtplanung nach dem Zweiten Weltkrieg bis Ende der 1960er Jahre</b> .....	223
Deutschland 1945: Wiederaufbau oder Neues Bauen? .....	223
Karlsruhe nach dem 4. April 1945 .....	228
Ein Wettbewerb für die innere Stadt .....	230
Vom Schloss bis zum Festplatz .....	238
<i>Schlossplatz</i> .....	238
<i>Marktplatz</i> .....	240
<i>Vom Marktplatz zum Ettlinger Tor</i> .....	243
<i>Und erneut: Die Ettlinger-Tor-Platz-Frage</i> .....	245
<i>Festplatz</i> .....	249
Ruinen und Wiederaufbau .....	250
Erholungsflächen im Stadtinneren und die BUGA 1967 .....	252
Vom Wiederaufbau zum Ausbau der Stadt .....	255
Der Flächennutzungsplan 1961 .....	258
Der Wohnungsbau als politische Herausforderung .....	259
<i>Klein-Amerika</i> .....	260
<i>Nordweststadt</i> .....	261
<i>Das Mühlburger Feld</i> .....	263
<i>Die Nord-Ost-Stadt als zweite Waldstadt</i> .....	266
<i>Hanggebiet Durlach und Bergwald</i> .....	270
<i>Baumgartensiedlung</i> .....	272
<i>Siedlungstätigkeit im Südwesten</i> .....	273
<i>Wohnungsbau in der inneren Stadt</i> .....	275
Stadtumbau in Mühlburg .....	279
Die Rheinstadt .....	280
Der Verkehrslinienplan 1961 als Leitplan .....	281
Weitere stadtbildprägende Gebäude .....	284
<b>Stadterneuerung versus Stadtflucht (1970–2000)</b> .....	291
Die Grenzen des Wachstums .....	291
Karlsruhe auf dem Weg zur inneren Stadterweiterung .....	298
<i>Kommunalpolitische Veränderungen 1970 bis 2000</i> .....	298
<i>Stadtflucht und Suburbanisierung</i> .....	300
Der Flächennutzungsplan 1985 für die Stadtregion .....	301
Wohnungsbau in Siedlungen .....	303
Die Sanierung der Karlsruher Altstadt .....	310
<i>Vier Jahrzehnte Planen und Bauen</i> .....	310
<i>Der Zeitabschnitt 1955 bis 1970</i> .....	312
<i>Die Wende ab 1970</i> .....	315

Stadterneuerung als Daueraufgabe.....	323
<i>Verbesserung der Wohnsituation</i> .....	324
<i>Stadterneuerung in Durlach</i> .....	325
<i>Sanierung Südstadt</i> .....	329
<i>Sanierung Weststadt</i> .....	331
Konversionen .....	332
<i>Nutzungsänderungen in der Stadt</i> .....	332
<i>Konversion einer Bahnfläche: Hauptbahnhof-Süd</i> .....	333
<i>Stadtumbau jenseits der Brauerstraße</i> .....	335
<i>Planungen für 280 Hektar militärischer Konversionen</i> .....	340
Eine Achse der Forschung und Entwicklung .....	342
Grüne Freiräume .....	344
<i>Entlang der Hildapromenade – ein Teil der grünen Stadt</i> .....	344
<i>Eine zweite BUGA an der Alb oder im Osten?</i> .....	347
<i>Weitere „grüne Bausteine“</i> .....	350
Verkehr in der Stadt .....	352
<i>Stadtverträglicher Verkehr</i> .....	352
<i>Die Nordtangente</i> .....	354
<i>Die Straßenbahn</i> .....	355
Innerstädtische öffentliche Räume .....	356
<i>„via triumphalis 2022“</i> .....	361
Das Bild der Stadt .....	363
<i>Stadtbaukultur wird erlebbar</i> .....	364
<b>Ein Rückblick</b> .....	367
<b>Anmerkungen</b> .....	374
<b>Quellen und Literatur</b> .....	407
<b>Bildnachweis</b> .....	417
<b>Personenregister</b> .....	421

# 1715

# 2000



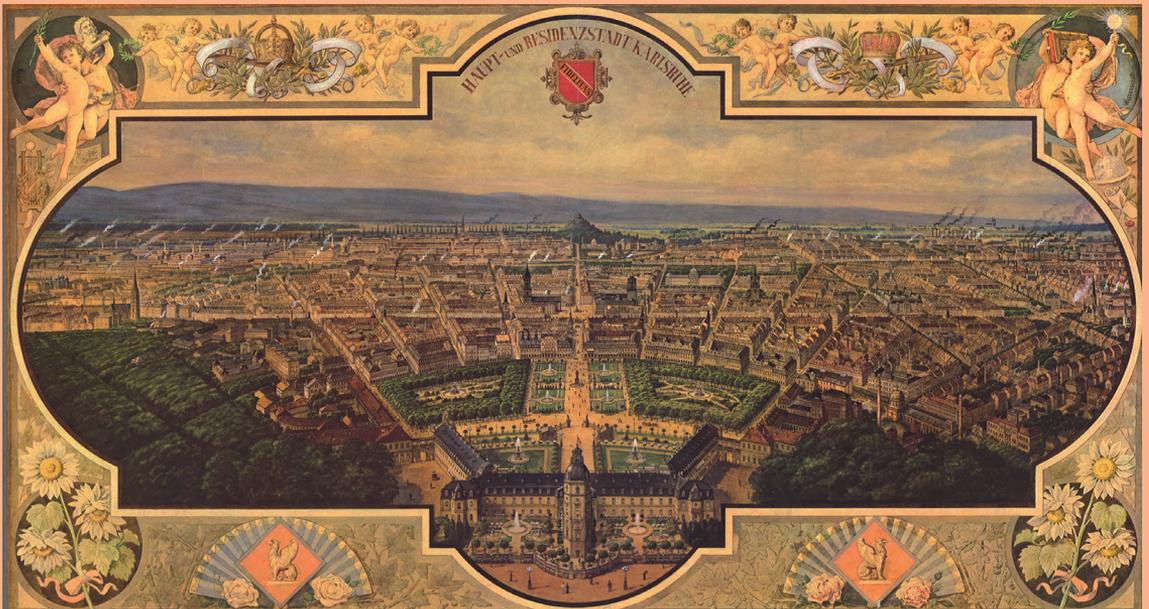
## Stadtbaugeschichte – wofür?

Gerd Albers<sup>1</sup>, einer der wohl bedeutendsten deutschen Hochschullehrer in der Disziplin Stadtplanung, begründete die Bedeutung von Stadtplanungsgeschichte als Wissenschaft innerhalb der Stadtgeschichtsschreibung. Eine planungsgeschichtliche Betrachtung müsse mehr erbringen als nur eine Phänomenologie, eine Typenlehre für Strukturkonzepte und Gestaltungsgrundsätze. Die Betrachtung der zeitgeschichtlichen Zusammenhänge, die Auffassung der Rolle, die der Stadtplanung zukam, was sich in Entscheidungsprozessen widerspiegelt sowie der Wandel der Wertvorstellungen sind dabei wichtige Themen. Das Erkennen der Kluft zwischen dem Gewollten und dem Erreichten soll Stadtplanern Bescheidenheit lehren. Sie sollen die Bemühungen früherer Generationen aus ihrer Einordnung in die sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhänge, aus dem Geist der Zeit heraus verstehen.<sup>2</sup> Egon Hartmann, dessen stadtplanerische Tätigkeit vor allem mit dem Wiederaufbau der Stadt Mainz und seiner Dissertation über deren Stadtbaugeschichte verbunden ist, antwortete auf die Frage, warum er sich als Entwerfer diese Knochenarbeit eines Baugeschichtlers angetan habe, mit der empörten Gegenfrage: „Wie kann man Stadtplanung betreiben, wenn man die Geschichte des Ortes nicht kennt?“<sup>3</sup>

Für eine Planungsgeschichte Karlsruhes über einen großen Zeitraum gibt es bisher wenige Beispiele. So dürfte die Arbeit von Kurt Ehrenberg aus dem Jahre 1908, die sich dem Zeitraum zwischen 1715 und 1820 widmet, die erste dieser Art sein.<sup>4</sup> Er erweiterte seine Dissertation um den Zeitraum bis 1870 und um ein eigenes Kapitel über die Kaiserstraße.<sup>5</sup> Arthur Valdenaire<sup>6</sup> hatte 1936 den Auftrag erhalten, die Kunstdenkmäler der Stadt Karlsruhe zu inventarisieren. Wegen der Einberufung zum Militärdienst 1941 konnte er die Arbeit nicht fortsetzen. Sein Nachlass enthielt nur das für den Schlossbezirk erstellte Inventar. Diesem vorangestellt ist eine Stadtbaugeschichte von Karlsruhe von der Gründung bis 1870.<sup>7</sup> Gottfried Leiber untersuchte die Motive und Abläufe der ersten Phase Karlsruhes bis zum Ende der Weinbrennerzeit in zwei Bänden.<sup>8</sup> Die Ergebnisse sind in weiteren Veröffentlichungen innerhalb von Sammelbänden seit den 1990er Jahren dargelegt.<sup>9</sup> Die Veröffentlichung eines baugeschichtlichen Seminars an der Universität Karlsruhe umfasst das Planungs- und Baugeschehen in Karlsruhe von 1920 bis 1930 am Beispiel von elf Persönlichkeiten und deren Projekten.<sup>10</sup> Zu erwähnen ist noch eine Zusammenstellung über die „Entstehung und Gestalt typischer Teilbereiche unserer Stadt“ von der

# 1870

# 1918



## Karlsruhe wird Großstadt (1870 bis 1918)

### Die Urbanisierung in Deutschland

Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts entstand das moderne Städtewesen in Deutschland. Der technische und sozioökonomische Wandel veränderte die Städte in einer bis dahin noch nicht dagewesenen Weise und formte diese so, wie wir sie heute in ihren Innenbereichen als Erbe übernommen haben. Die folgenden Ausführungen sind für das Verständnis der räumlichen Entwicklung Karlsruhes zur Großstadt wichtig, da sie diese Veränderungen verständlicher machen.

Die Zeit zwischen 1871, dem Jahr der Gründung des Deutschen Reichs, und 1918, dem Ende des Ersten Weltkriegs, war der letzte Abschnitt des „langen 19. Jahrhunderts“, als das der britische Historiker Eric Hobsbawm die Zeit zwischen 1789 und 1918 bezeichnet.<sup>1</sup> Das Bürgertum brach langsam die Vorherrschaft des Adels, demografischer Wandel und Industrialisierung, damit die Urbanisierung, bestimmten immer stärker die gesellschaftspolitischen Verhältnisse. Die zunehmende Emanzipation des Bürgertums war schon in der Zeit davor eingeleitet worden, wobei damit das Wirtschafts- sowie Bildungsbürgertum gemeint ist. Privates Eigentum am Boden wurde von nun an als Voraussetzung für Freiheit betrachtet. So sind die Entwicklungen nach

1870 nicht ohne den Wandel der vorangegangenen Jahrzehnte zu verstehen. Damals begann der Weg zur Entwicklung der Gemeinde zur selbstständigen Raumschaft und zur unteren Ebene im Staatsgefüge.

Mit der wachsenden Industrialisierung und der damit einhergehenden Zunahme des Dienstleistungssektors war die Verstädterung verbunden. Städte boten neue Arbeitsmöglichkeiten, was zu einem Bevölkerungsanstieg führte. Lebten 1871 4,8 Prozent der Reichsbevölkerung in Gemeinden über 100.000 Einwohnern, waren es im Jahre 1910 bereits 21,3 Prozent. In Gemeinden mit zwischen 10.000 und 100.000 Einwohnern erhöhte sich der Anteil von 7,7 Prozent auf 13,4 Prozent.<sup>2</sup> Die preußische Rheinprovinz und Sachsen waren im Vergleich zu Süddeutschland diesem Prozess anfangs noch stärker unterworfen. In Karlsruhe lebten 1867 um die 32.000 Einwohner auf der 281 Hektar großen Gemeindefläche, die sich durch die Eingemarkung des Kammerguts Gottesau bis 1873 (ca. 39.800 Einwohner) auf 537 Hektar vergrößerte.<sup>3</sup> 1901 wurde die 100.000-Marke der Bevölkerung überschritten und erreichte 1914 die Spitze mit 145.900. Die Gemarkungsfläche hatte sich auf 4.500 Hektar vergrößert. Eine Folge der steigenden Bevölkerungszahlen in den Städten war die Nachfrage nach Wohn-

## Kommunale Infrastruktur

Der Wandel der deutschen Städte zu Lebensräumen, in denen die breite Bevölkerung langsam zu mehr wirtschaftlichem und damit auch zu politischem Einfluss kam, bedingte auch einen Fortschritt in der stadthygienischen, sozialen und verkehrstechnischen Infrastruktur.

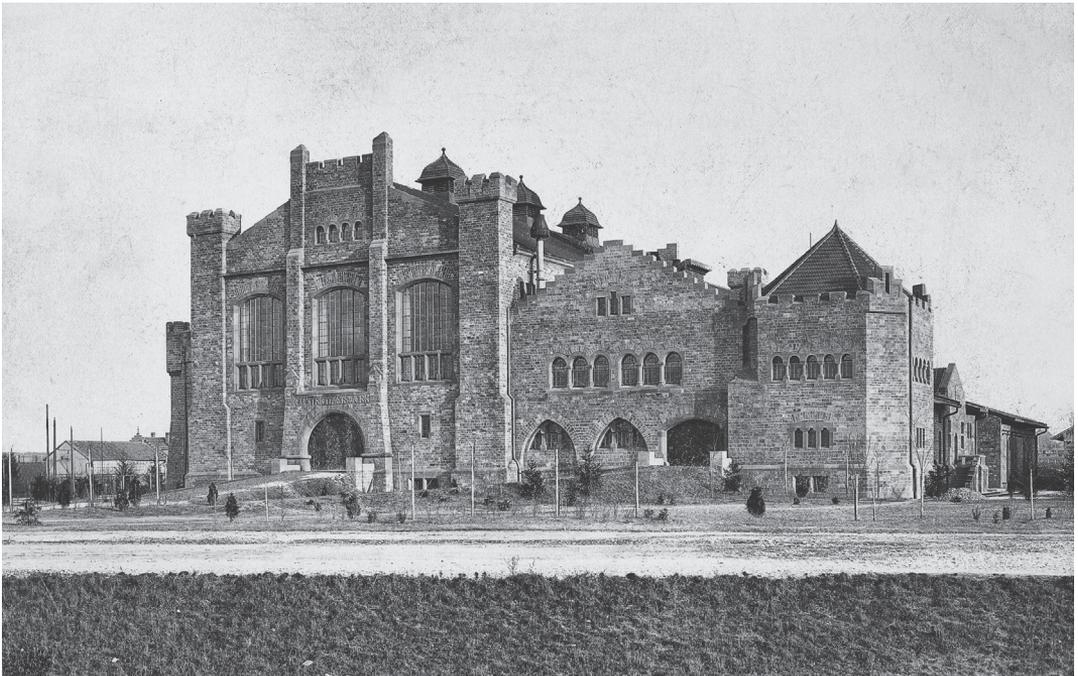
Eine hygienisch befriedigende Abwasserbeseitigung war dafür die Voraussetzung. In Karlsruhe erfolgte die Entsorgung der Fäkalien bis dahin durch die Entleerung der privaten Fäkalgruben auf den Grundstücken, die Anfang der 1860er Jahre einer privaten Düngerabfuhrgesellschaft übertragen worden war.<sup>47</sup> Der anfangs offene Landgraben durchzog das Stadtgebiet von Ost nach West und ist mit seinem zwischen 1877 bis 1885 erfolgten Ausbau zum Sammelkanal das erste Rückgrat der modernen Kanalisation der Stadt, das mit

dem 1913 in Betrieb genommenen Klärwerk und der dann möglichen Schwemmkanalisation vorerst abgeschlossen war.<sup>48</sup> Mit diesem Projekt ist der Name des damaligen Leiters des Wasser- und Straßenbauamtes Hermann Schück<sup>49</sup> verbunden.

Nach der Inbetriebnahme des Wasserwerks im Oberwald und der neuen Wasserleitung 1871 sowie dem ein Jahr später folgenden Bau eines Gegenreservoirs in der Gartenstraße am Ende der Leopoldstraße war die Versorgung mit Trinkwasser auf dem technischen Stand der damaligen Zeit. Die stetige Vergrößerung der Nachfrage machte weitere technische Neuerungen notwendig, wie den Bau eines Hochbehälters auf der künstlichen Aufschüttung im Stadtgarten („Lauterberg“) im Jahre 1893.

Mit dem Kauf des Gaswerks in der Kaiserallee im Jahre 1869 war die Versorgung mit

Städtisches Elektrizitätswerk am Rheinhafen, um 1904.



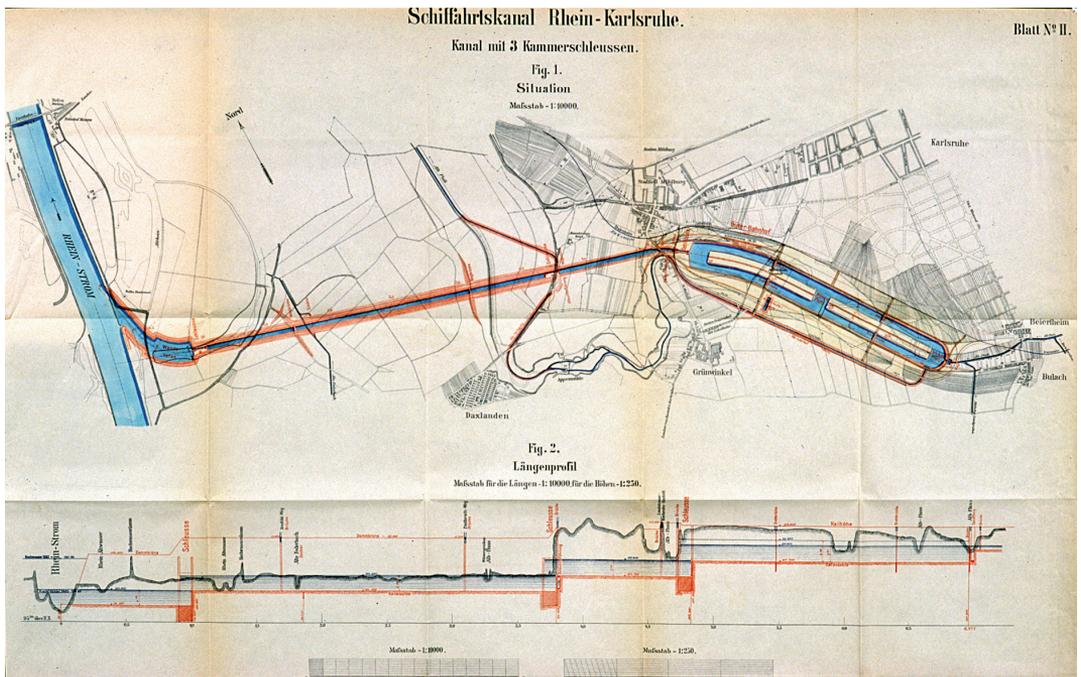
diesem Energieträger, der für die Beleuchtung und als Koch- und Heizgas immer stärker nachgefragt wurde, in städtischer Hand. Im Osten entstand deshalb 1885 ein zweites größeres Werk, während das alte 1917 außer Betrieb ging. Die Elektrifizierung in der Stadt begann 1901 mit der Inbetriebnahme des städtischen Elektrizitätswerks am im selben Jahr eingeweihten Rheinhafen. Die öffentliche Beleuchtung erfolgte aber noch lange mit Gaslampen. Erst zwischen 1910 und 1912 erhielt die Kaiserstraße eine durchgehende elektrische Straßenbeleuchtung.

Bis 1862 diente der kleine Hafen beim Dorf Schröck, der Leopoldshafen, der Stadt als Rheinhafen. Diese Funktion übernahm dann der Hafen in Maxau, direkt neben der Schiffbrücke über den Rhein. Mit der 1862 eröffneten städtischen Maxaubahn hatte der Hafen einen Eisenbahnanschluss. Die ständi-

ge Versandung der Hafenzufahrt und spätere Kapazitätsgrenzen führten zu verschiedenen Planungsüberlegungen für einen neuen Hafen. So schlug der Leiter des Tiefbauamtes Hermann Schück eine Anlage zwischen Mühlburg und Grünwinkel vor, die mit einem Kanal zum Rhein verbunden war.<sup>50</sup> Schließlich setzte sich der Standort an seiner heutigen Stelle durch. Die Anlage, vorerst mit dem Vorhafen, zwei Hafenbecken und einem Ölbecken, wurde 1901 für den Schiffsverkehr frei gegeben. Da das notwendige Gelände nicht der Stadt Karlsruhe gehörte und sich die Kaufverhandlungen mit den betroffenen Gemeinden Daxlanden, Bulach und Knielingen schwierig gestalteten, führte der Erwerb über Zwangsabtretungen gegen Entschädigungen.<sup>51</sup>

Ein Stadtkrankenhaus existierte in der Altstadt an der Ecke Adler- und Markgrafenstraße in dem von Jeremias Müller von 1782

Projekt einer Schifffahrtsverbindung der Residenz mit dem Rhein, Stadtbaumeister Hermann Schück 1893.





Die Ruine des Ständehauses, Aufnahme um 1950.

hatte der Denkmalpfleger Emil Lacroix<sup>100</sup> für den Wiederaufbau plädiert. „Wenn dann in diesem Haus eine Stätte stadtgeschichtlicher Erinnerung (Museum) und der Volksbildung (Bibliothek) errichtet werden könnte, wäre durch die Kongruenz von Inhalt und Form der Wiederaufbau des Palais in altem Stil besonders gerechtfertigt.“<sup>101</sup> 1959 kaufte die Zentralkasse südwestdeutscher Volksbanken das Anwesen und musste den Mittelteil wiederaufbauen. Die Seitenflügel konnten abgerissen werden.<sup>102</sup> Dieser Ort ist wohl für eine kulturelle Nutzung verloren.

Das großteils zerstörte nördliche Ensemble am Friedrichsplatz wurde durch eine Wiederaufbau-Architektur ersetzt, die nur mit Mühe

einen qualitätvollen Anschluss an das noch erhaltene westliche Eckgebäude fand. Der größte Sündenfall geschah an der gegenüberliegenden Ecke mit dem 1961 erfolgten Abbruch der Ruine des Ständehauses, dem ersten Parlamentsbau Deutschlands. Der Staat als Eigentümer der Liegenschaft zog sich aus der Verantwortung. Er nahm die staatspolitische Verantwortung im Sinne der Geschichte des deutschen Parlamentarismus nicht an. Vertreter der staatlichen Hochbauverwaltung verneinten die Sinnhaftigkeit eines Wiederaufbaus, da dabei Teile der Ruine zu beseitigen wären und so der historische Wert verloren ginge. Auch wäre der Standort für ein Museum des Parlamentarismus nicht geeignet. Die

