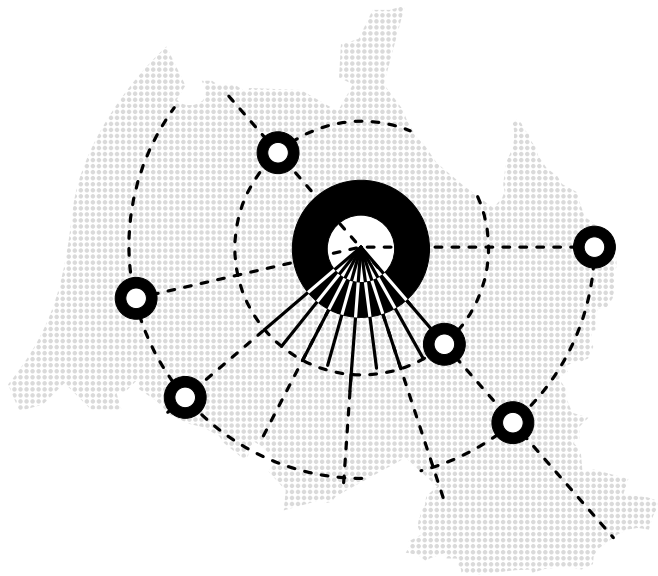




Können die vorangegangenen neun Fragen mit einem Leitbild beantwortet werden?

Definiert sich Karlsruhe räumlich auch zukünftig schwerpunktmäßig über den historischen Fächergrundriss oder gibt es weitere „neue“ gesamtstädtische Themen? Wie schon heute beispielsweise der regionale Verkehrsverbund, wofür Karlsruhe international als Musterbeispiel gilt. In diesem Zuge kann man sich fragen, ob sich der starke Regionalbezug, der auch das wirtschaftliche Karlsruhe prägt, in räumlichen Strategien stärker abbilden soll? Oder muss sich eine Stadt gerade in ihrem regionalen Geflecht als starker eigenständiger Pol herauskristallisieren?

Fakt ist, dass die Prognosen für Karlsruhe ein Wachstum - wirtschaftlicher wie auch bevölkerungstechnischer Natur - mit allen Folgen prophezeien.

Damit ist klar, dass Strategien für den Umgang dieser Expansion gefunden werden müssen - vor der Maßgabe, dieses möglichst im Bestand zu bewerkstelligen. Es kann und soll nicht über die Neuerschließung von Siedlungsfläche gelöst werden, vielmehr wird es um eine Umstrukturierung im System gehen.

Wie geht man dabei räumlich mit dem Konglomerat aus gesetzter Fächerinnenstadt und den Stadtteilen, die sich wiederum aus eigenen historischen Identitäten nähren, um? Es gilt, Weichen so zu stellen, dass Ziele wie beispielsweise die Stärkung des Rheinbezugs langfristig erreicht werden können - und dass diese die

Ziele im besten Fall durch Umschichtung oder eine Flächenrochade erreicht werden.

Wo konkret kann der nötige Bedarf an Wohnraum zukünftig gedeckt werden? Ist es die Nachverdichtung der aufgelockerten Strukturen der 50er und 60er Jahre oder eröffnet eine Gewerbeflächenstrategie neue Flächenoptionen an Standorten, die interessante Möglichkeiten bieten, wo man es sich heute aber noch nicht vorstellen kann?

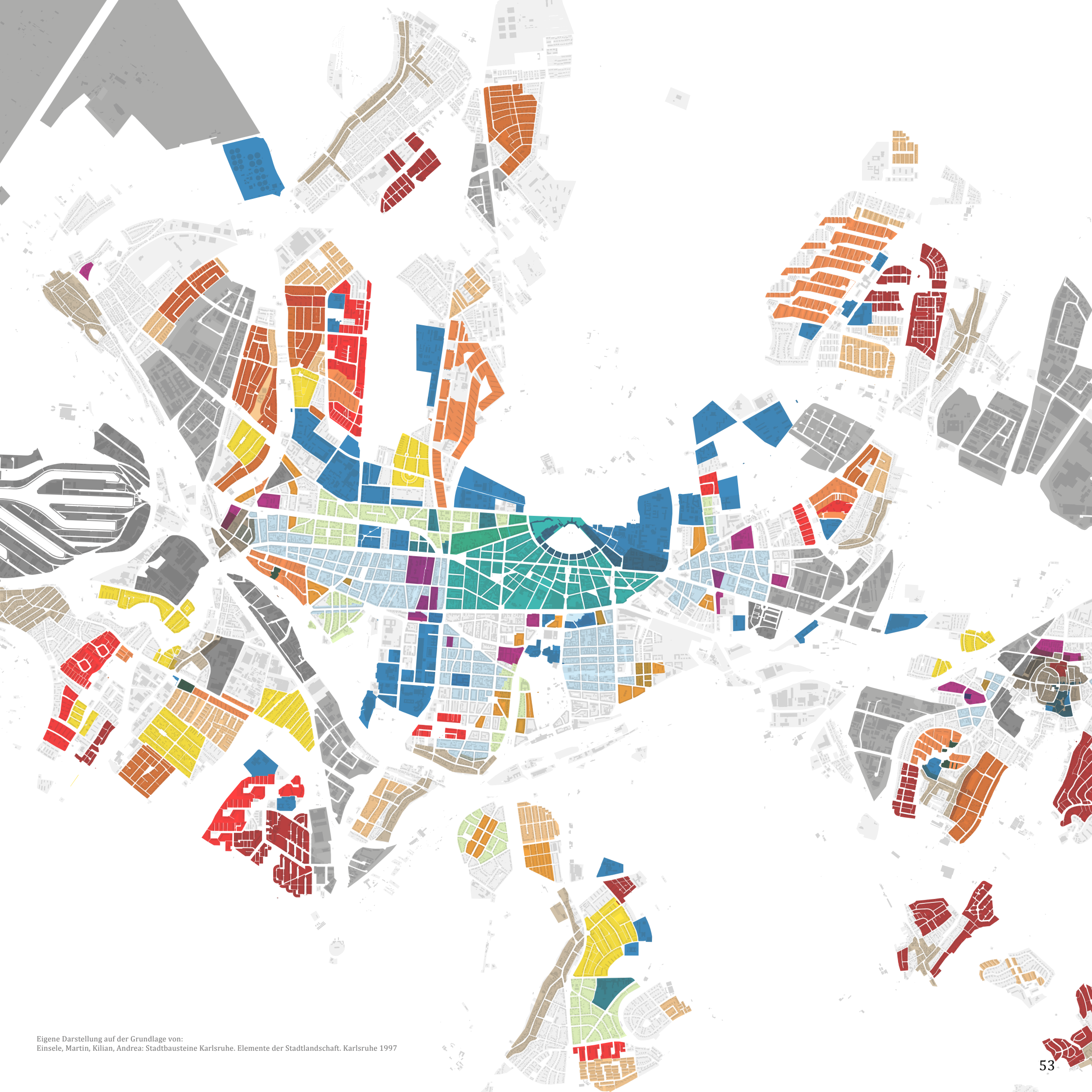
Welches räumliche Bild aus Stadtstruktur und Freiräumen, Grünzügen und Rheinufer kann in den nächsten Jahrzehnten angestrebt werden, um die genannten Herausforderungen und Chancen zu meistern bzw. zu nutzen? Auch und gerade vor dem Hintergrund der klimatischen Veränderungen und daraus erwachsender Herausforderungen?

Einen Ansatz „Umbau im Bestand“ demonstriert Karlsruhe im Prinzip gerade mit der Kombilösung auf der verkehrlichen Innerebene, bei der durch eine Umstrukturierung der Verkehrssysteme neue Optionen und Räume gewonnen werden. Kann eine solche Optimierung auch im Bezug auf größere Zusammenhänge funktionieren? Welche Prinzipien müssen dafür verfolgt werden? Diese Fragestellungen sind keineswegs nur spezifisch für Karlsruhe - es ist vielmehr eine Frage, die zukünftig viele Großstädte zu beantworten haben werden. Findet Karlsruhe auf diese drängenden Fragen eine gute Antwort, kann das durchaus eine Vorreiterrolle im Bezug auf zukünftiges Siedlungsmanagement bedeuten...

- historische Ortskerne
- historische Innenstadt
- Blockrand Gründerzeit
- Bürgerliche Stadtvillen
- Gartenstädte
- Zeilen und Blöcke 1910-40
- Reihe/Kette 60er/70er
- Siedlungen der 1950er
- Geschosswohnungsbau 60er/70er
- Dicht auf Brache
- neuere gemischte Wohnquartiere
- alte Gewerbestandorte
- neue Gewerbestandorte
- Sonderbaufelder

RÄUMLICHES LEITBILD

WIE PLANT MAN EINE PLANSTADT WEITER?



Eigene Darstellung auf der Grundlage von:
Einsele, Martin, Kilian, Andrea: Stadtbausteine Karlsruhe. Elemente der Stadtlandschaft. Karlsruhe 1997

300 JAHRE WACHSTUM EINER PLANSTADT

Im Jahr der Gründung der Stadt 1715 als Residenz durch und für den Markgraf Karl III. Wilhelm von Baden-Durlach betrug die Gemarkungsfläche 158 ha auf der 1719 dank günstiger Ansiedlungsbedingungen, Freiheiten und Privilegien bereits rund 2.000 Einwohner lebten. Parallel zur Planstadt entstand im Südosten das sog. „Dörfle“ als Ansiedlung von niederen Ständen, Handwerkern, Soldaten etc.

Entscheidenden Aufschwung brachte die Entwicklung Karlsruhes von der markgräflichen Residenz zur großherzoglich-badischen Haupt- und Residenzstadt, verbunden mit erheblichen badischen Gebietserweiterungen bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. Die damit verbundene deutliche Bevölkerungszunahme machte die Stadterweiterung nach Süden notwendig. Im Jahr 1800 war die Stadt auf 205 ha und 7.275 Menschen angewachsen.

Die Industrialisierung ab 1850 als erneuter Impuls für die Stadtentwicklung brachte der Stadt Karlsruhe großflächige Stadterweiterung nach Süden, Westen und Osten. 1881 betrug das Stadtgebiet 625 ha auf dem 50.941 Menschen lebten. Im Jahr 1901 war Karlsruhe mit der Eingemeindung von Mühlburg auf 1.465 ha und 100.167 Einwohnern zur Großstadt angewachsen.



BEI DER GRÜNDUNG



UM 1800



UM 1860



UM 1900

1716



Der fächerförmige Karlsruher Stadtgrundriss, dem Stadtgründer Karl Wilhelm zugeschrieben

1739



Idealstadtansicht der Stadt von Norden, kolorierter Kupferstich des Hofgärtners Christian Thran

1779



Stadtplan von 1779

1822



Stadtplan Friedrich Weinbrenners mit Ansichten seiner Stadtbild prägenden Bauten

1887



Stadtplan von 1887 mit der in diesem Jahr eingemeindeten Stadt Mühlburg.

Wesentliche Einflussgröße auf die Stadtentwicklung zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren Transport und Verkehr. Der 1901 in Betrieb genommene Rheinhafen ließ die Stadt Karlsruhe weiter nach Westen in Richtung Rhein wachsen. Zahlreiche Eingemeindungen vergrößerten zusätzlich das Stadtgebiet. Mit der Verlegung des Hauptbahnhofs weiter nach Süden an seine heutige Position wurde die Trennung zwischen Südstadt und Innenstadt aufgehoben. Zwischen den Weltkriegen bestimmte vor allem der genossenschaftliche Wohnsiedlungsbau die Stadtentwicklung.

Mit den Eingemeindungen während der Zeit des Nationalsozialismus, insbesondere der Stadt Durlach wuchs Karlsruhe vor dem Zweiten Weltkrieg auf 12.313 ha und 196.680 Einwohner an.

Der Zweite Weltkrieg endete mit der fast vollständigen Zerstörung von ca. 40 % aller Gebäude im gesamten Stadtgebiet. Die Innenstadt wurde sogar zu 80 % zerstört.

Abbildungen: Einsele, Martin, Kilian, Andrea: Stadtbausteine Karlsruhe. Elemente der Stadtlandschaft. Karlsruhe 1997

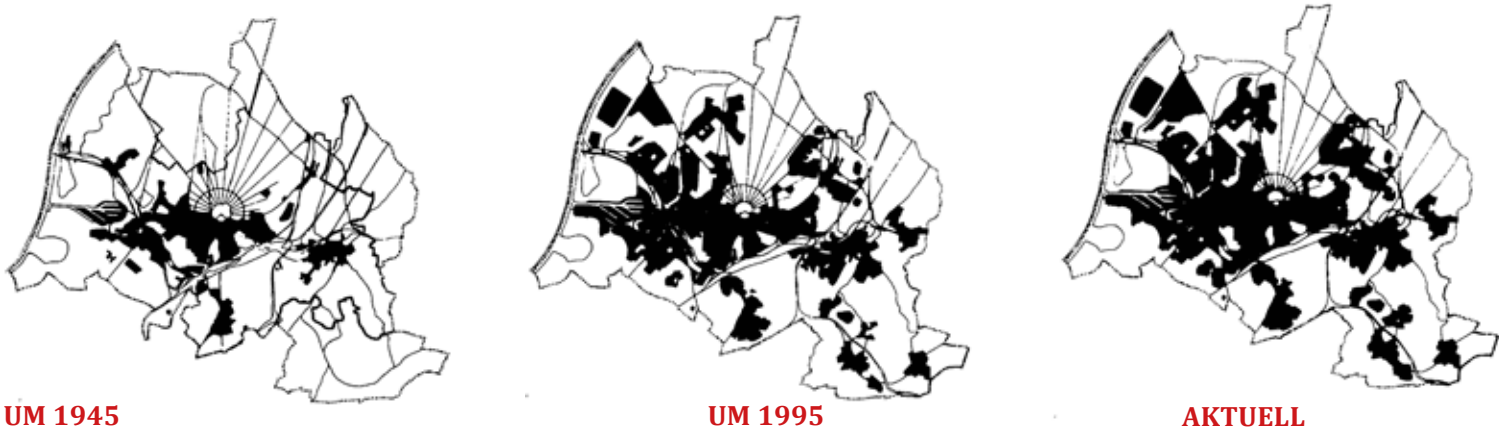
Die Stadtentwicklung nach 1945 war bestimmt durch den Wohnungsbau sowie den Ausbau des Straßennetzes und folgte im Laufe der Jahrzehnte den jeweiligen städtebaulichen Leitbildern, von der gegliederten und aufgelockerten Stadt, über Urbanität durch Dichte bis hin zur behutsamen Stadterneuerung. Dabei wurden auch im nördlichen Bereich der Stadt, im Hardtwald, großflächige Baugebiete erschlossen oder unter dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“

außerhalb des Stadtkerns verdichtete Siedlungen geschaffen. Das Wachstum an den Stadträndern und in Form von Trabantensiedlungen machten nach 1970 weitere Eingemeindungen notwendig. Prägend für die Entwicklung der letzten Jahre sind vor allem die Themen Innenentwicklung und Konversion.

Quellen: Einsele, Martin, Kilian, Andrea: Stadtbausteine Karlsruhe. Elemente der Stadtlandschaft. Karlsruhe 1997

Statistisches Jahrbuch der Stadt Karlsruhe 2011, Internetfassung http://www1.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/siska/statistisches_jahrbuch.htm, Zugriff 07.08.2012

<http://www.karlsruhe.de/b1/stadtgeschichte/kurzestadtgeschichte>, Zugriff. 08.08.12



1928



Stadtplan von 1928 mit Industriezonen und dem 1929 eingemeindeten Stadtteil Bulach

1944



Kartierung der Zerstörungen der Innenstadt durch die Luftangriffe im Zweiten Weltkrieg

1975



Die Gemarkungsentwicklung Karlsruhes 1715-1975

1979



Stadtplan von 1979 mit den Eingemeindungen 1971-1975 (Hohenwettersbach 1971, Stupferich 1972, Wolfartsweiler, 1973, Grötzingen 1974, Grünwettersbach 1975, Palmbach 1975, Neureut 1975)

Abbildungen: http://www1.karlsruhe.de/bilderbogen_neu/Chronik-Stadtplaene, Zugriff am 29.10.2012