

## Stadtgespräch

### Stadt der Lebenswerke – Weinbrenner, Tulla & Co.: Pioniere, Planer und Passionen

Das ZAK bat die Diskutanten folgende Frage zu beantworten:

***Welche Person oder welches Projekt sticht in Ihrer Wahrnehmung der (historischen) Stadtentwicklung Karlsruhes besonders heraus und weshalb?***

**Prof. Dr. h.c. Fany Solter:**

Für mich steht die bauliche Entwicklung der Hochschule für Musik in Karlsruhe in direktem Zusammenhang mit der eigentlichen Stadtentwicklung. Immerhin wurde eine hässliche Ruine aus dem 2. Weltkrieg, das Schloss Gottesaue, vom Land finanziert, für die Staatliche Hochschule für Musik wieder gebaut. Heute ist das Schloss das Zentrum des neu errichteten „Campus One“ der Musikhochschule. Eugen Werner Velte war der unermüdliche Kämpfer für die Verwirklichung dieser Idee. Als ich 1976 nach Karlsruhe berufen wurde, stand unsere Hochschule auf einer „schwarzen Liste“. Mit politischer und gesellschaftlicher Unterstützung ist es ihm gelungen die Hochschule aus der Gefahrenzone zu entfernen. Meine ersten Begegnungen mit Velte waren ganz besonders – denn, er war ein ganz besonderer Mensch. Sein Humor war ansteckend, seine politischen Meinungen sehr stark. Velte war ein Demokrat im wahren Sinn dieses Wortes. Mit ihm begann die Hochschule ihre unaufhaltsame künstlerische Entwicklung zu einer der bedeutendsten in Europa.

Mit diesem Thema verbinde ich auch meine Begegnungen mit Oberbürgermeister Seiler. Ihm hat die Hochschule viel zu verdanken; aber auch das ZKM: ohne ihn gäbe es heute kein ZKM! Zwei verschiedene Menschen, die jeder auf seine Weise nicht nur die städtische sondern auch die kulturelle Entwicklung Karlsruhes stark geprägt haben.

**Dr. E.h. Dieter Ludwig:**

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Raum Karlsruhe sticht für mich hervor.

Der öffentliche Verkehr der Stadt Karlsruhe wurde im achtzehnten Jahrhundert durch die **deutsche Reichsbahn** zentral durch die Stadt auf der Strecke nördliche Hildapromenade – Mühlburger Tor – Gartenstraße – EttlingerTor – Markthalle (Bahnhof) abgedeckt. Daneben gab es eine private **Pferde -Straßenbahn** in der Kaiserstraße, mit einem Abzweig zum alten Bahnhof. Später wurde sie noch vom Mühlburger Tor nach Mühlburg erweitert. 1880 wurde vom Durlacher Tor nach Durlach eine Dampfbahnstrecke errichtet. Am 23.08.1894 wurden die Aktien an die AEG in Berlin verkauft, die unter der Leitung von **Otto Grünberg** die Pferde- und Dampfbahn in eine **elektrische Straßenbahn** umwandelte. In der Kaiserstraße musste auf eine Oberleitung verzichtet werden, weshalb die Wagen mit Akkus ausgerüstet werden mussten. 1913 machte die Verlegung des Hauptbahnhofes ganz in den Süden der Stadt neue Straßenbahnstrecken notwendig.

Am 01.01.1915 übernahm die Stadt die Bahn und schuf ein **städtisches Bahnamt**, dessen Leiter **Julius Schmidtmann** in den nächsten Jahren bis 1938 neue Strecken nach Knielingen,

Beiertheim, Rintheim, Daxlanden und Rappenwört baute. Zum 01.03.1938 wurde das selbständige Bahnamt in das Gas-, Wasser- und Elektrizitätsamt übertragen. Es erhielt die Bezeichnung "Städtische Werke".

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde Generaldirektor **Karl Möhrle** Chef der Stadtwerke, nutzte die Wirtschaftswunderzeit aus und erweiterte das Straßenbahnnetz in rasantem Tempo. Der ab 1952 amtierende Oberbürgermeister **Günter Klotz** unterstützte sein Wirken und verhinderte mit Erfolg die vielfach geforderte Stilllegung der Straßenbahn. Er erweiterte das Straßenbahnnetz noch zur Waldstadt und beschaffte modernes Wagenmaterial. Zudem retteten sie die marode **Albtalbahn** und bauten sie zu einer modernen Überland-Straßenbahn aus. Zum Geschäftsführer der AVG wurde 1957 **Oberbaudirektor Kurt Stengel** ernannt. 1946 wurde Dipl.-Ing. Fritz Riedinger zum Werkleiter der VBK bestellt, zu seinem Stellvertreter Dipl.-Ing. Kurt Stengel. Beide Herren führten für einen wirtschaftlicheren Betrieb den **schaffnerlosen** Betrieb ein und modernisierten den Wagenpark mit vierachsigen Großraumwagen, sodass ein Zug nicht mehr vier, sondern nur noch einen Bediensteten brauchte.

Zum 01.01.1971 wurde **Dieter Ludwig**, der schon ab 1964 während seines Studiums als erstem studentischen Aushilfsfahrer bei VBK und AVG beschäftigt wurde, in die Dienste der Stadt Karlsruhe übernommen, ab 06.09.1972 nach Ablegung des zweiten Staatsexamens zum stellvertretenden Betriebsleiter ernannt und zum 01.01.1976 zum **Werkleiter** VBK und verantwortlichen Betriebsleiter der **VBK** bestellt. Zum 01.01.1978 wurde Ludwig zusätzlich zum Geschäftsführer und Obersten Betriebsleiter der **AVG** bestellt, sodass die Straßenbahn von einer Hand geleitet wurde. Ludwig wollte versuchen, die Fahrgastzahlen zu steigern. Hierzu musste die Kapazität des Rollmaterials gesteigert werden. Er beschaffte sparsame Mittelteile – ohne Motoren und Getriebe – und verlängerte damit die sechsachsigen Wagen zu Achtsachsern. Darüber hinaus wollte er **langfristig** die Wagenbreite von 2,40 auf 2,65 m vergrößern, sodass vier Sitzplätze nebeneinander möglich wurden. Hierzu mussten bei ohnehin anstehenden Gleisunterhaltungen die Gleise auf einen Abstand von 3,25 m gebracht werden. Erst 2015 konnten die letzten Gleise – nach Rintheim – verändert werden.

Ludwig schuf neue Strecken: 1975 nach Karlsbad – Ittersbach und in die Nordweststadt, 1979 nach Neureut, 1980 in die Rheinstrandsiedlung, 1983 zur Europahalle, 1986 nach Oberreut, und nach Eggenstein-Leopoldshafen, 1989 zur Siemenshalle, nach Linkenheim-Hochstetten sowie Forchheim und in das Forschungszentrum Leopoldshafen, 1991 nach Mörsch, 1994 zum Badeniaplatz, 2000 zur Brauerstraße (ZKM) und zur Europäischen Schule, 2004 nach Wolfartsweier, 2006 zur Heide. Hauptziel war immer, eine **direkte Schienenverbindung** in die **Innenstadt** zu schaffen. Die Autofahrer sollten dazu bewegt werden, den ÖPNV freiwillig zu nutzen. So konnte die jährliche Fahrgastzahl in der Stadt Karlsruhe auf **über 100 Millionen** Fahrgäste pro Jahr gesteigert werden.

Die Städte Karlsruhe, Baden-Baden, Landau und die Landkreise Karlsruhe, Rastatt, Gernersheim und Südliche Weinstraße gründeten 1993 den Karlsruher **Verkehrsverbund** mit 28 Verkehrsunternehmen, um einheitliche Fahrpreise und bessere Anschlussmöglichkeiten zu erreichen. Zum Geschäftsführer des KVV wurde Dieter **Ludwig** bestellt.

Zur besseren, direkten und umsteigefreien, Erreichbarkeit aller umliegenden Gemeinden (der Mensch steigt nicht gern um) schuf Ludwig ein **Zweiwegefahrzeug**, das in den Städten als Straßenbahn zwischen den Städten als Eisenbahn auf den vorhandenen Gleisen der Deutsche Bahn AG fahren konnte. Ein Bau von eigenen Gleisen wäre aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich gewesen. Hinzu kam, dass Ludwig 1991 zum **Präsidenten** des Verbandes aller deutschen Verkehrsunternehmen (**VDV**), darunter die Deutsche Bahn AG, gewählt wurde, was die Genehmigungsverfahren, auch mit dem BVM, wesentlich vereinfachte, ja, einzelne

Strecken, wie Rastatt – Freudenstadt oder Durlach – Heilbronn wurden an die AVG verpachtet, die die Strecken billiger unterhalten konnte. So wurde in den Jahren 1992 – 2006 abschnittsweise die Strecke Grötzingen – Bretten – Eppingen – Heilbronn – durch die Fußgängerzone in Heilbronn – Weinsberg – Öhringen elektrifiziert, ab 1995 nach Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen – Bietigheim, ab 1997 nach Blankenloch – Friedrichstal – Spöck, 1997 nach Wörth, 1998 nach Bruchsal – Menzingen und Odenheim. 2002 Rastatt – Gaggenau – Forbach und weiter nach Baiersbronn – Freudenstadt, Eutingen (2006).

Heute fahren Karlsruher Stadtbahnwagen auf einem Netz von **über 700 km** und befördern **170 Millionen** Fahrgäste pro Jahr.

Es gab aber keine Pioniere in unserem Gewerbe, nur Amtspersonen – wie Oberbürgermeister Günter Klotz, Generaldirektor Karl Möhrle, Oberbaudirektor Kurt Stengel und in den letzten 40 Jahren Dieter Ludwig.

### **Prof. Dipl.-Ing. Kerstin Gothe**

Ich möchte zwei Aspekte, zwei „Projektfamilien“ benennen, bei denen gerade das Besondere ist, dass sie über die Jahrhunderte hinweg in den Lebenswerken der befassten Planer immer wieder aufgegriffen, weiterentwickelt und weitergedacht worden sind:

1. Hervorstechend ist die Tradition *sorgfältig gestalteter, großzügiger Straßenräume*, beginnend mit der Achse vom Marktplatz bis zum Ettlinger Tor von Weinbrenner, fortgesetzt in der baumbestandenen Kriegsstraße, die als „Umgehungsstraße“ den Übergang in den Landschaftsraum gestaltete, den Straßen der West- und Südweststadt, der Hildapromenade, den individuell gestalteten Wohnstraßen in der Gartenstadt Rüppurr und aktuell zu Straßen wie der Erzbergerstraße mit ihrer sorgfältigen Integration der Stadtbahn in den Straßenraum.
2. Hervorstechend ist auch die *Tradition der Verbindung von Stadt und Landschaft*, bewusst angelegt im ersten Planungskonzept der Stadt mit den vom Schloss strahlenförmig ausgehenden Straßen in die Stadt und Wegen in den Wald und dem bewusst gestalteten Gegenüber von Stadt und Landschaft. Es wurde erweitert und modifiziert in den Garten- und Parkplanungen Weinbrenners und findet sich etwa wieder im Konzept der Gartenstadt sowie der Waldstadt, alles Stadtteilkonzepte, die zu ihrer Zeit beispielgebend und weit über die Grenzen der Stadt bekannt waren und in deren Bezeichnung bereits die Bedeutung der Landschaft/ des Freiraums deutlich wurden.

Auch das aktuell diskutierte Räumliche Leitbild knüpft mit seinen Vorschlägen bewusst an diese Traditionen an.

### **Dr. Manfred Koch**

Person

Karl Friedrich Nebenius (1785 – 1857) gehört zu den wirkungsmächtigsten Beamten die Baden je hervorgebracht hat. Er besuchte das Karlsruher Gymnasium und trat 1807 nach einem Jurastudium in den badischen Staatsdienst in Karlsruhe. Zunächst arbeitete er im

Finanzministerium und dann im Innenministerium, in dem er später als Minister wirkte. Er schuf für Gesellschaft, Wirtschaft und Bildung Grundlagen mit Langzeitwirkung.

Nebenius war der Autor der badischen Verfassung von 1818, die den Ruf des Karlsruher Ständehauses als „Wiege der Demokratie“ begründete. Beteiligt war er an der Abschaffung der Binnenzölle, des Zehnten und der Frohnden im neu geschaffenen Großherzogtum sowie an der Vereinheitlichung des Steuerwesens, der Maße und Gewichte wie der Einführung des metrischen Systems, Voraussetzungen für ein einheitliches und erfolgreiches Wirtschaftsgebiet. Mit einer Reorganisation des Polytechnikums sorgte Nebenius für die bis heute anhaltende Erfolgsgeschichte dieser Institution und mit der Einrichtung des Gewerbeschulwesens wurde er zum Begründer der heute für viele Staaten vorbildlichen dualen Berufsausbildung. Schließlich gehörte Nebenius mit mehreren Publikationen seit 1818 zu den Vordenkern des 1836 verwirklichten Zollvereins der süddeutschen Staaten und Preußens. Er setzte sich zudem erfolgreich für den Bau und Betrieb der Eisenbahn in staatlicher Hand ein, die so dem Gewinnstreben Weniger entzogen und in den Dienst der Daseinsvorsorge für Viele gestellt wurde.

## Projekt

Das Jahr 1945 stellte die tiefste Zäsur der Karlsruher Stadtgeschichte dar und bedeutete zugleich den Beginn eines Projektes, das als dritte Stadtgründung bezeichnet werden kann. Karlsruhe hatte nach dem Untergang der Naziherrschaft 1945 den seit Gründung der Stadt bestehenden Rang einer Residenz- und Hauptstadt verloren. Zudem lag die Stadt vor allem im historischen Stadtkern teilweise zu 90 % als Folge des deutschen Angriffskrieges von 1939 in Trümmern.

Vor enormen Herausforderungen sahen sich somit die Stadt, ihre Verwaltung wie ihre Einwohner mit den zahlreichen Zugewanderten gestellt: Verhinderung des Absturzes in provinzielle Bedeutungslosigkeit, Erhalt zentralörtliche Funktionen, Neuaufbau der lokalen Demokratie und der zerstörten Stadt, Ausbau des Wirtschafts- und Dienstleistungsstandorts. Alle diese Aufgaben waren in erstaunlich kurzer Zeit gegen Ende der 1950er Jahre weitgehend erfolgreich bewältigt. Der Wiederaufbau des historischen Stadtkerns war erfolgt; die Stadt war mit Bundesgerichtshof und Bundesverfassungsgericht Residenz des Rechts sowie Sitz mehrerer Bundes- und Landesbehörden; zahlreiche Industriebetriebe, darunter zwei Ölraffinerien konnten angesiedelt werden; die traditionsreichen kulturellen Institutionen blieben der Stadt erhalten; der Wissenschaftsstandort wurde durch die Ansiedlung des Kernforschungszentrums gestärkt. Der Grundstein für eine neue Identität der Stadt ohne Hauptstadtfunktion und für eine erfolgreiche Weiterentwicklung ihrer Stärken war gelegt.

## **Daniela Bechtold-Schwabe**

Neben den interessanten Gebäuden in Karlsruhe beeindruckten mich mehr die Menschen, die in Karlsruhe für die Welt Herausragendes geleistet haben und die alle an der Karlsruher Universität studiert haben. Die Universität Karlsruhe war eine der ersten ihrer Art im deutschsprachigen Raum und hat viel zur Entwicklung Karlsruhes beigetragen. Viele Absolventen dieser Universität wurden durch ihre Erfindungen und Entdeckungen weltberühmt. Viele unserer Stadterbauer wie z. B. Weinbrenner oder Tulla, aber auch Pioniere wie Carl Benz oder Heinrich Hübsch, haben an der Universität Karlsruhe studiert. Die Liste der berühmten Personen, auch Nobelpreisträger sind mit dabei, ist lang und wird sich sicher auch

weiterhin noch verlängern. Was wäre die Welt heute ohne die Erfindung des Autos, des Fahrrades, des Radios? Im Jahr 1903 wurde zum ersten Mal an einer Technischen Hochschule in Deutschland eine Frau zu einem Studium zugelassen. Im Jahr 1972 erfolgte die Gründung von Deutschlands erster Fakultät für Informatik. Auch aus diesem Bereich ist und war Deutschland in der Welt mit an allererster Stelle. Dietmar Hopp und seine Kollegen haben in Karlsruhe studiert, ebenso wie Dr. Greschner. Viele Firmen aus dem Bereich Informatik, wie z. B. SAP, INIT, Web.de sind in Karlsruhe „entwickelt“ worden. Diese Menschen und deren Erfindungen und diese herausragende Universität, aus einem mutigen Zusammenschluss von Forschungszentrum und Universität zum KIT vereint, bilden für mich eine der wichtigsten Einrichtungen für Karlsruhe überhaupt. Wir werden zu Recht Stadt des Rechts genannt und können auf die beiden Spitzengerichte stolz sein. Weltruhm haben wir erlangt über das, was KIT und die daraus hervorgegangenen Menschen geleistet haben. Ich würde mich sehr freuen, wenn Karlsruhe gerade diese Punkte noch mehr in den Fokus ihrer Werbung stellen würde.