

Schließlich rundet Schrenk die Wissenspause 2020 mit einem etwas umfangreicheren Beitrag ab, in dem er die Gespräche nochmals einordnet und bilanziert (S.292–334). – Der Band selbst wie auch die gesamte Gesprächsreihe zu Heilbronn in den 1950er bis 1990er Jahren darf als überaus gelungen angesehen werden. Die von Schrenk geführten Gespräche und Reflexionen bilden einen wertvollen ersten Baustein für eine umfangreichere Stadtgeschichte Heilbronn in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Michael Kitzing

Harald RINGLER, Stadtbaugeschichte Karlsruhe 1715–2000, hg. vom Stadtarchiv Karlsruhe durch Katrin DORT und Volker STECK (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Karlsruhe, Bd. 36). Ubstadt-Weiher: verlag regionalkultur 2021. 424 S., ca. 300 Abb. ISBN 978-3-95505-315-4. Geb. € 29,80

In der Reihe der Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs nimmt dieser Band einen herausragenden Platz ein. Er analysiert Stadtentwicklung vom fürstlichen Planspiel bis zur komplexen Stadtplanung der Gegenwart. Klar gegliedert nach den Zäsuren der allgemeinen und der badischen Geschichte, in ausgewogener Sprache, ist er ebenso verständlich wie er zum Mitdenken herausfordert. Besondere Anerkennung verdienen die ausgezeichneten Abbildungen, die auf alles Plakative verzichteten und in bester Qualität nur informieren wollen – es ist kein städtisches „Bilderbuch“, die Abbildungen sind wohl bewusst meist schwarz-weiß und in Kleinformaten gehalten. Prägnante, meisterhaft formulierte Einleitungen zu jedem Epochenkapitel stellen jeweils den Bezug zum deutschen und internationalen Städtebau her und ordnen gewandelte Konzepte der Stadtplanung, Stilströmungen, Kultur-, Sozial- und Politikgeschichte zusammen.

Der Schwerpunkt der Darstellung liegt beim 20. Jahrhundert. An stürmischer städtebaulicher Entwicklung fehlte es ja auch im 19. Jahrhundert nicht, aber hier kann sich der Verfasser auf die älteren Stadtbaugeschichten beziehen, die von der Gründung bis zur Weinbrennerzeit durch Arthur Valdenaire (Schlossbezirk) und vor allem durch Gottfried Leiber für die berühmt gewordene Fächerstruktur grundlegend bearbeitet sind; Kurt Ehrenbergs Baugeschichte von 1909 schrieb diese Entwicklung schon bis 1870 fort, eine Epoche, in der sich die erste Schwierigkeit der Stadtentwicklung bereits zeigte: die durch den herrschaftlichen Wald im Norden und die Eisenbahn im Süden gehemmte Ausdehnung.

Wohl durch die knappe Zusammenfassung dieser ersten 150 Jahre ist es zu erklären, warum das in seiner Quellenfülle unschätzbare Werk von Fritz Hirsch zur Stadtbaugeschichte („100 Jahre Bauen und Schauen“) nicht erwähnt wird. Der Gegensatz ist freilich auch in der Methode größer kaum denkbar: Hirsch schrieb Geschichte im schier unermesslichen Baudetail, Ringlers Interesse gilt zuallererst und fast ausschließlich der Stadtplanung. Sein Werk lässt sich als Summe von beruflicher Erfahrung lesen: Nahezu 40 Jahre arbeitete der Verfasser im Stadtplanungsamt – von wenigen Jahren im ZKM abgesehen –, zuletzt, bis 2013, als dessen Leiter. Um die notwendige Distanz zu wahren, endet sein Erfahrungsbericht mit dem Jahr 2000. Die Leidenschaft der Verantwortung für rationelle, zukunftsweisende Stadtentwicklung ist bei der Lektüre spürbar, nicht weniger die Ehrlichkeit auch gegenüber Schwächen dieser Planung, beim Steckenbleiben oder unendlichen Verzögern von Projekten. Die Hellsichtigkeit, mit der Ringler frühere Planungsphasen, etwa den Generalbebauungsplan von 1926, analysieren kann, rührt aus der eigenen, langjährigen Praxis.

So liest sich der Band zugleich wie eine Einführung in Grundsätze von Stadtentwicklung, aus der Perspektive des Entwerfens, des funktionalen Programms, um Wohnraum, Stadt-

räume und Verkehrswege bedarfsgerecht zu konstruieren. Wie sich diese Konzepte verwirklichen, welche Gestalt sie dann im individuellen Bauen annehmen, steht nicht im Mittelpunkt: Ringler will keine Baugeschichte, sondern Planungsgeschichte schreiben, worauf er auch in der Einleitung sorgfältig hinweist (in dieser Hinsicht irritiert der Bandtitel etwas); sein Standpunkt ist nicht der des Architekten oder des Bauforschers, sondern der des Kommunalbeamten, der die Aufgabe des funktionierenden Stadtraums zu realisieren hat. Hürden auf diesem Weg – Einsprüche von Bürgerinitiativen, Interessenverbänden, Architekten – werden nicht verschwiegen, aber doch kaum mehr als genannt; sie sind Hindernisse auf der Rennbahn.

Nur geringen Platz erhält aus dieser städtischen Sicht auch das staatliche Bauwesen, so bildgebend es gewesen sein mag: Die Behördenkonzentration im Westen, die Kasernenareale des Kaiserreichs, der wachsende Campus der Hochschule bleiben Nebenthemen, ebenso die langsame Verwandlung der – im Verhältnis zur bebauten Stadtfläche – riesigen herrschaftlichen Gärten entlang Stephanien- und Kriegsstraße. Dabei ergab sich gerade bei den erstgenannten Bauflächen im Westen, die ja zu großen Teilen in den Hardtwald hineingeplant wurden, also auf Grund und Boden der Hofdomäne, eine nicht uninteressante Konstellation: die Generalintendant der Civilliste als Verkäuferin und Vertreterin des Hofinteresses, die badischen Ministerien und die kaiserliche Militärverwaltung als Vertreter der öffentlichen Nutzung, die Architekten und Investoren als private Bauherren und die Stadt als Planungsbehörde hatten in einem aufgeheizten Klima der Bodenspekulation die Bedingungen der Stadterweiterung nach Westen auszuhandeln. Hier wird sich weitere Quellenarbeit lohnen.

Schon vor dem Ersten Weltkrieg, verstärkt dann aber seit 1918, übernahmen die Bau-genossenschaften die Großprojekte zur Wohnungsbeschaffung. Es ist ein besonderes Verdienst des Verfassers, auf die neue, wichtige Rolle dieser Bauträger hinzuweisen; für die Randquartiere der Innenstadt und erst recht nach 1945 für die Entwicklung der neuen Stadtteile waren sie unverzichtbare Partner der planenden Kommune. Auch beim Genossenschaftsbau wäre es eine vielversprechende Aufgabe, seine Entwicklung über den funktionalen Bedarf hinaus architekturgeschichtlich weiterzuschreiben.

Der Verfasser lässt über den Wohnraum aber auch den Stadtraum als Planungsaufgabe nicht zu kurz kommen. Die Diskussion um das so schwer als Platz zu definierende Ettlinger Tor –Dauerbrenner und Herausforderung vieler Architektengenerationen – leitet in der NS-Zeit über zur hektischen Bemühung, in Konkurrenz mit Straßburg aus Karlsruhe eine Gauhauptstadt mit Aufmarschachsen zu machen; dass die entsprechenden Pläne des Stadtbaurats Karl Peter Pflästerer 2013 von Angelika Herkert und Gerhard Kabierske in den Oberrheinischen Studien ediert wurden, sei hier zur Vollständigkeit nachgetragen. Von den Nachkriegszerstörungen der Innenstadt erhält die problematische „Dörfle“-Sanierung mit Recht den meisten Raum. Die sehr späten Eingriffe in Durlach, vor allem der brutale Abriss des Amtsgerichts, werden eher marginal erwähnt.

Da der Band großflächig als Entwicklungsgeschichte angelegt ist, ist er auch vor allem als Lesebuch, nicht als Nachschlagewerk gedacht – nur so lässt sich vielleicht erklären, warum ein Objektregister fehlt; für eine „Stadtbaugeschichte“ war es trotzdem sicher kein leichter Entschluss, auf den Nachweis von Straßen- und Bauwerksnamen zu verzichten. Ein Personenregister, eine Auswahlbibliografie und nicht zuletzt das ausführliche und in seinen Formulierungen bestechende Inhaltsverzeichnis helfen über diese Lücke hinweg.

Konrad Krimm