

# Arbeitsgemeinschaft für geschichtliche Landeskunde am Oberrhein e.V.

(502.) Protokoll über die Arbeitssitzung am 8. Oktober 2010

Anwesend: **Braun**, Dr. Johann Wilhelm, Karlsruhe; **Broeker**, Gudrun, Karlsruhe; **Drollinger**, Dr. Kuno, Karlsruhe; **Gilg**, Johanna, Bruchsal; **Gnam**, Andrea, Karlsruhe; **Gnam**, Gertrud, Karlsruhe; **Gnam**, Hero, Karlsruhe; **Herrbach-Schmidt**, Dr. Brigitte, Karlsruhe; **Klein**, Horst, Karlsruhe; **Kohlmann**, Richard, Karlsruhe; **Krimm**, Prof. Dr. Konrad, Karlsruhe; **Leiber**, Anke, Karlsruhe; **Leiber**, Doris, Karlsruhe; **Leiber**, Dr. Gottfried, Karlsruhe; **Leiber**, Martina, Karlsruhe; **Leiber**, Thomas, Karlsruhe; **Leiber**, Ulrike, Karlsruhe; **Matz**, Prof. Dr. Klaus-Jürgen, Karlsruhe; **Neubauer**, Karlsruhe; **Neusler**, Martina, Karlsruhe; **Nichrath**, Klaus, Karlsruhe; **Oesterle**, Dr. Klaus Peter, Karlsruhe; **Oesterle**, Maria, Karlsruhe; **Schellinger**, Erich, Karlsruhe; **Schwinge**, Dr. Gerhard, Durmersheim; **Stimmler**, Silke, Karlsruhe; **Zepf**, Dr. Markus, Karlsruhe.

Vortrag von

**Dr. Gottfried Leiber**, Karlsruhe

über

## **Ungebaute Visionen für Karlsruhe. Über Friedrich Weinbrenners nicht genehmigte Planungen**

Ein Freund der Baukunst und des Städtebaus wird Karlsruhe unweigerlich mit dem Namen Friedrich Weinbrenner verbinden, und als Erstes wird ihm dabei der Marktplatz vor Augen kommen, Rathaus, Kirche und Gebäude mit lang gestreckten Fassaden, denn hier sind Städtebau und Architektur, Barock und Klassizismus, eine geglückte Verbindung eingegangen. Doch wer dem ganzen Werk Friedrich Weinbrenners gerecht werden will, darf nicht bei seinen ausgeführten Projekten stehen bleiben. Er muss eine Vielzahl weiterer Planungen einbeziehen, die Weinbrenner erarbeitet hat, die aber seinerzeit nicht gebilligt wurden und in Vergessenheit geraten sind. Dabei geht es zunächst um die Entwürfe selbst, allerdings ebenso darum, wer für ihre Ablehnung verantwortlich gewesen ist. Waren es Angehörige des fürstlichen Hauses, Ministerien, andere Behörden, gar Privatpersonen? Was wissen die historischen Akten über die jeweilige Begründung? Machen wir uns also auf den Weg durch das Karlsruhe zur Zeit Weinbrenners und stellen uns Straßen, Plätze und auch wasserbauliche Planungen Weinbrenners vor, die nie verwirklicht worden sind.

Der erste Teil ist **Straßen** gewidmet: der Straße am Schlossplatz, der Kaiserstraße und der Amalienstraße. Zuerst zur Planung der Straße am Schlossplatz. Anlass zu einer Umgestaltung gab hier der Kanzleibau zwischen der Lamm- und der Ritterstraße. Der war 1803 so marode geworden, dass Serenissimus von Besuchen der Geheimen Rats-Sitzungen „wegen Baufälligkeit des Gebäudes als lebensgefährlich“ abgeraten werden musste, „um besorglichem Unglück zuvorzukommen“. Weinbrenner sollte einen Neubau entwerfen. Zugleich befahl aber der Regent, um der Symmetrie willen hierbei zu versuchen, als Pendant zum neuen Kanzleibau im östlichen Abschnitt der Straße, nämlich für die zwei Wohnhäuser zwischen der Kreuz- und der Adlerstraße, eine ähnlich attraktive Fassade wie für das neue Kanzleigebäude zu planen.

Doch Cafetier Drechsler und Hofschreiner Höfle, die Eigentümer der besagten Häuser, verlangten, den Neubau auf Kosten der Herrschaft vorzunehmen. Weinbrenner indessen riet ohnedies davon ab, denn bei Baumaßnahmen solcher Art könne sich leicht „ein vorher ungedachtes Gebrechen“ herausstellen. Das Vorhaben, die Mitte der östlichen Baufront der Straße am Schlossplatz umzugestalten, wurde deshalb sogleich aufgegeben. Der Großherzog beschloss 1813, dass bei der Vollendung der Kanzlei „von der Bauart der übrigen Cirkel Gebäude so wenig als möglich abgewichen werde“. So glich am Ende das neue Kanzleigebäude allen anderen Bauten in der Straße am Schlossplatz. Von Weinbrenners gut überlegten Plänen blieb für die Schauseite der neuen Kanzlei allein der Risalit, ein Wandvorsprung des mittleren Gebäudeteils von knapp einem halben Meter, übrig.

Wir kommen zur Kaiserstraße, der damaligen Langen Straße. Ab 1806 war Baden Großherzogtum. Das Bild der Residenzstadt jedoch erschien, mit einem Wort gesagt, desolat. Besonders galt dies für den „frequentesten Teil“ der ostwestlichen Hauptstraße, die fast ausschließlich besetzt war mit „kleinen, unansehnlichen baufälligen Barraquen“. Als Weinbrenner 1806 das Programm für die staatlichen Baumaßnahmen entwarf, stand daher an erster Stelle die Aufbesserung der Kaiserstraße. Dazu stellte sich Weinbrenner ein einheitlich gestaltetes Straßenbild vor: „Alle 2stöckigen und Mansarden-Gebäude, welche vorzüglich einen Übelstand für eine solche Hauptstraße machen, sollen durch eine 3stöckige Arcade [...] maskiert, und dadurch die ohnehin etwas zu breite Strasse [vormals eine Landstraße] zu einer der schönsten und vielleicht in Europa nicht ähnlich zu findende umgebildet werden“. Weinbrenner hatte dazu auch schon einen Querschnitt und eine Perspektive gezeichnet.

Weinbrenner sollte aber seine Idee zusätzlich durch ein Modell veranschaulichen. Doch im Juli jenes Jahres, als er es dem Regenten vorstellen wollte, wurde er nicht vorgelassen. Im Vorzimmer eröffnete man dem Oberbaudirektor, Serenissimus habe sich „wegen der

Aufführung von Arcaden in der Langen Strasse [...] Ihre endliche Entschließung noch vorbehalten, inzwischen ist Sie vorläufig nicht geneigt, in diesen Vorschlag einzugehen, da derselbe einen außerordentlichen Holzaufwand verursachen würde, und überhaupt gar vieles gegen sich habe“. Was der Regent mit dem letzten Satz gemeint hat, erfuhr der bitter enttäuschte Weinbrenner nicht. Hinter der ablehnenden Haltung, so können wir nur mutmaßen, standen die Eigentümer der gut gehenden Geschäfte, die weit mehr am Klingeln der Ladenkasse interessiert gewesen sein dürften als an einer kostspieligen Verbesserung des Straßenbilds. Gleichfalls mag die Verschattung der Häuser als Gegenargument mitgespielt haben.

Wenden wir uns jetzt der Planung Weinbrenners für die Amalienstraße zu, sprich der Durchführung dieser Straße zwischen der Herrenstraße und dem Sommerpalais der Markgräfin Amalie an der Ritterstraße im heutigen Nymphengarten, dem so genannten 1803 erbauten Amalienschlösschen. Den Bauplatz für dieses fürstliche Gebäude hatten Erbprinz Carl Ludwig und seine Gemahlin mit Weinbrenner, dem frisch gebackenen Bauamtschef, am 13. Juni 1801 bestimmt, noch vor der Abreise nach St. Petersburg und Schweden. Die Hauptfront des Palais für die „Frühlings- und Herbsttage“ sollte, so schreibt Weinbrenner, „in einer geraden rechtwinklichen Richtung [...] nach welcher nunmehr die Amalienstraße bis zu dem Mühlburger Stadttor angelegt worden ist, als Point de vue zu liegen kommen, damit beim Eintritt in die Stadt der Prospekt dieses Gebäudes von dem Tor aus die vue der Amalienstraße schließe“. Solche Blickbeziehungen waren im Barock und auch noch in späterer Zeit ein vielfach angewandtes städtebauliches Gestaltungsprinzip, zum Beispiel in der Karlstraße die Sichtbeziehung zur Münze, in der Stephaniestraße zur Orangerie, und – wohl am bekanntesten – in der Via triumphalis der Blick zum Schloss.

Prinz Friedrich erhielt 1804 ein großes Stück Ackerland zwischen der Herren- und der Ritterstraße im Tausch für seinen Garten an der Kaiserstraße, denn sein Gartengrundstück wurde für den Bau der Infanteriekaserne benötigt. Markgräfin Amalie aber wollte, wenn nicht den Durchstich der Straße, so doch wenigstens die ungestörte Sicht durch die Amalienstraße zum Mühlburger Tor garantiert wissen. So wurde in den Grundstücksvertrag des Karlsruher Hofs von 1804 der Passus aufgenommen, es sei durch die Amalienstraße „jeder Zeit die freie Aussicht zu lassen“. Von einer Fortsetzung der Straße in diesem Abschnitt, wie sie Weinbrenner 1802 in seinem Stadtvergrößerungsplan vorgesehen hatte, war aber nicht die Rede. Ganz im Gegenteil ließ sich Prinz Friedrich vorsorglich vertraglich zusichern, dass „nie eine Gasse“, eben die Amalienstraße, durch sein Gelände verlängert werde, er wollte keine Belästigungen durch eine öffentliche Straße hinnehmen.

1811 dachte Friedrich daran, das vom Hof gekaufte Land in Wohnbaugrundstücke umzuwandeln. Tatsächlich stieß zu Beginn das Vorhaben auf ein lebhaftes Interesse, doch als es an den Kauf ging, waren nur wenige dazu bereit. Daraufhin entschloss sich Markgraf Friedrich 1815, das ganze Areal für eine Gartenanlage zu nutzen. 1817 entwarf Weinbrenner den Garten des in jenem Jahr verstorbenen Erbgroßherzogs Friedrich, plante jedoch in der Trasse der ehemals vorgesehenen Verlängerung der Amalienstraße zwischen Herren- und Ritterstraße nur von Baumreihen gesäumte Wege.

Andererseits trug Weinbrenner jedoch, dem Wunsch des verstorbenen Erbprinzen getreu, das besagte Straßenstück weiterhin in seine Stadtpläne ein, versah es allerdings mit einem entsprechenden Vermerk: „Neue Straße oder Allee von der Frau Markgräfin Pavillon gegen das Mühlburger Tor“ oder „Straße die nicht eröffnet werden soll“, ein andermal „Die zu verlängernde Amalienstraße“.

Die Straßenverlängerung freilich hatte ohnedies keine Chance, denn sie hätte den entlang der Westseite der Ritterstraße gelegenen Garten der Witwe Lidell durchschnitten. Sie hatte sich in weiser Voraussicht schon 1802 von dem nichts ahnenden Markgrafen Carl Friedrich schriftlich bestätigen lassen, dass „ihr Garten weder durch eine Querstraße noch sonst berührt werde“, die Weiterführung der Amalienstraße war daher gleich doppelt verriegelt. Allein der Karlsruher Gemeinderat hielt zuletzt die Fahne Weinbrenners hoch und befand noch Jahre später, dass „der Zug der Amalienstraße“ in jedem Fall offen, das heißt öffentlich, bleiben müsse, es dürfe „weder jetzt das schöne Point de vue, noch später die Fortsetzung dieser Straße selbst“ verhindert sein.

Wir verlassen das Kapitel Straßen und wenden uns den nicht genehmigten Planungen für **Plätze** zu, zunächst dem heutigen Europaplatz. Erstmals hatte Weinbrenner diesen Platz in seinem Stadtvergrößerungsplan von 1802 dargestellt. Allerdings anders, als wir ihn kennen. Er besitzt dort nämlich eine gleich große Nordhälfte – doch Prinz Ludwig hatte etwas dagegen. Denn dieser besagte nördliche Teil wäre in seinen kunstvoll angelegten Garten gefallen und hätte den „bedeutend verunstaltet“. Und Ludwig wusste sich zu wehren. Kurzerhand sprach er bei seinem Vater, dem Kurfürsten, vor und verließ das Schloss mit der höchsten Zusicherung, dass der ehemals von Palmsche Garten „für immer“ von einer städtebaulichen Planung verschont bleiben werde. Weinbrenner wiederum, beharrlich wie er war, zeichnete dennoch weiterhin den nördlichen Teil des Platzes in seine Pläne ein, wengleich etwas verstohlen, nur gestrichelt, und wies in der Planlegende zur eigenen Rechtfertigung ausdrücklich darauf hin, „dass nach einem hohen Finanzrat Erlass vom 21. Januar 1807 [...] der Platz der Kaserne gegenüber nicht

genehmigt wurde“. In Wahrheit war es Weinbrenner um die Form des Platzes gegangen. Er hatte einen Dreistrahl von Straßen geplant, die von dort ausgehen bzw. dort münden sollten: Akademiestraße, Kaiserstraße und Erbprinzenstraße. Halten wir also fest: Der Europaplatz ist, an Weinbrenners städtebaulicher Konzeption gemessen, ein Torso geblieben.

Nun sind wir am Marktplatz angelangt, der zu Recht als vollendet geplant und ausgeführt gilt. Grundlage für seine Planung ist der Entwurf Weinbrenners, der in einer ersten Fassung von 1797/98 und in einer zweiten von 1804 erhalten ist. Den frühen Plan genehmigte Markgraf Carl Friedrich am 31. Dezember 1801, indes mit dem Vorbehalt, die Mitte des Platzes, „mit den projektirten einstöckigen Boutiquen einzufassen“. Zum anderen ist noch auf das Monument über der Grabstätte des Stadtgründers einzugehen.

Zum ersten Punkt. Weinbrenner hatte in der nördlichen Platzhälfte symmetrisch angeordnete, u-förmig gegeneinander stehende Einbauten geplant – eingeschossige Gebäude „für Handwerker und Fabrikanten“, damit sie dort, bei schlechter Witterung geschützt, ihre selbst gefertigten Waren verkaufen könnten – doch der Fürst sprach sich wie gesagt dagegen aus. Die Gründe dafür hat er verschwiegen. Vieles deutet allerdings darauf hin, dass sich die Besitzer der angrenzenden, eng dahinter gelegenen Läden gegen die Planung gewehrt haben. Weinbrenner selbst ahnte wohl diesen Widerstand, als er bereits 1798 in einem Brief an den Markgrafen äußerte, „die untersten Etagen bräuchten durch die besagten Buden nicht verstellt zu sein“. Für Weinbrenner waren die Boutiquen unverzichtbare bauliche Elemente, hierzu erinnerte er an die Plätze im alten Athen. Die Plätze in Karlsruhe jedoch seien zum Teil „blos von ungefähr entstanden, und anderseits auch oft wegen dem verdorbenen Geschmack der Baukunst, auf ungeschickte und unzweckmäßige Weise angelegt und gebaut worden“.

Weinbrenner stand vor allem die Perspektive vor Augen, das räumliche Erleben der hintereinander liegenden Plätze in der Via triumphalis: „Zu erst – von der langen Straße her – präsentiert sich dem Auge der Markt mit den darumstehenden Buden und Hallen, und in der Mitte das Monument Seiner Hoheit des Markgrafen Carl Wilhelm, sodann die Kirche oder das Rathaus, und hinter diesen das Gesellige und Schwindische Haus [die beiden Eckgebäude am südlichen Ende des Platzes] mit den darauf folgenden Reihen Häuser, bis endlich das Tor die Perspektive im Hintergrund schließt. [...] Kommt man [...] vom Schlosstor [von Süden] her, so ist das Bild umgekehrt, und von dem vorigen so verschieden, dass ein jeder Fremde, der um des vorderen Prospektes willen das hintere Bild zu sehen gereizt wird, sich nicht gereuen lässt, weil er auch durch die Seitenprospekte neue Bilder und für seine Bemühung neue Befriedigung erhält“.

Anders gesagt: Weinbrenner hatte für den Marktplatz zwei unterschiedlich große Platzteile konzipiert. Die südliche, größere Fläche sollte zwischen den beiden repräsentativen öffentlichen Gebäuden Rathaus und Evangelische Stadtkirche liegen. Der nördliche, kleinere Teil dagegen war privaten Nutzungen wie Markt, Wohnen und Handel sowie Dienstleistungen gewidmet. Da der Regent die Boutiquen nicht genehmigte, kehrte sich jedoch das Größenverhältnis der beiden Platzteile um. Die ohnehin beengte Freifläche zwischen den beiden öffentlichen Bauten, zwischen Kirche und Rathaus, wurde zur kleineren, die nördliche Platzhälfte dagegen, nun ohne die geplanten Einbauten, im Ganzen zur größeren – Weinbrenners städtebaulich-gestalterische Absicht war somit vereitelt.

Nun zum zweiten Punkt, zur Pyramide. Wir wissen, dass die Pyramide nicht die Lösung für das Grabmal gewesen ist, die Weinbrenner bevorzugt hat, jedenfalls nicht von Anfang an. Als 1807 nach dem Abbruch der Konkordienkirche ein Zimmermann zum Schutz eine pyramidenförmige Abdeckung aus Holz über der Gruft des Markgrafen zimmerte, wählte er diese Form sicherlich, um Material und Kosten zu sparen, wohl kaum stand ihm dabei das Bild einer Pyramide in ihrer ästhetischen, gar in ihrer historischen Bedeutung vor Augen! Weinbrenner immerhin hatte zu Beginn, und noch im Jahr 1822, für die Aufstellung einer Kolossalstatue der römischen Stadtgöttin Rhea plädiert. Allein 1825, nach inzwischen 18 Jahren, war die Pyramidenform des Provisoriums aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken. Auf Geheiß Großherzog Ludwigs entwarf Weinbrenner eine Pyramide aus Stein und begründete diese Formgebung vordergründig wie vermutlich seinerzeit der besagte Zimmermann: Sie sei aufgrund des Materialaufwands die „minder kostspieligste Art“ der Ausführung, fügte allerdings eine hehre, Sinn gebende Bedeutung hinzu: Die Pyramide sei „eine der Vergänglichkeit am meisten entgegenstrebende Form“.

Zum Marktplatz ist aber noch ein dritter Punkt zu erwähnen, der im letzten Teil unseres Rundgangs zu Weinbrenners **wasserbaulichen Planungen** überleitet. Es ist der Landgraben in der Hebelstraße. Weinbrenner ging es hier um den Abschnitt zwischen Karl-Friedrich-Straße und Lidellplatz. In allen seinen Stadtbauplänen bis in das Jahr 1809 hat Weinbrenner seine Vorstellung dokumentiert, den Landgraben als offenen Wasserlauf zu führen, so, wie er schon lange vor der Gründung von Karlsruhe das spätere Stadtgebiet durchquerte. Zudem verfolgte Weinbrenner die Idee, den Graben im Bereich des Marktplatzes zu verlegen. Statt bisher schräg, sollte er im rechten Winkel zur Karl-Friedrich-Straße, parallel zur Front des neuen Gymnasiums, verlaufen und bei der Kreuzstraße nach Südosten in Richtung Lidellplatz abschwenken.

Weinbrenner nahm mit dem „offenen“ Landgraben einen Vorschlag auf, den Geheimrat Johann Jakob Reinhardt schon im Stadterweiterungsgutachten von 1768 geäußert hatte: Der Landgraben könne, so lesen wir dort, „zu der Schifferei eingerichtet werden, a) um die Steine in der Nähe der Stadt, b) bei Feuersgefahr das Wasser zur Hand und c) die Gelegenheit zu haben, die Wasser aus der Stadt nebst denen Unreinigkeiten fortzuführen“. Der Wassergraben sollte demnach auch zum Befahren von Schiffen taugen, unter anderem zum Transport von Baumaterial – als Ausladeplätze waren die westliche Hebelstraße und der Ludwigsplatz im Gespräch. Außerdem plante Weinbrenner auf beiden Seiten des verlegten Wasserlaufs begleitende Straßen, die in dieser zentralen Lage der Stadt neue, attraktive Baugrundstücke erschließen würden. Zu allem wäre dadurch eine kürzere Wegeverbindung vom Lidellplatz zur Stadtmitte zu schaffen gewesen. Dazu muss man allerdings ergänzen, dass Weinbrenner bei der Planung davon ausging, dass genügend Wasser der Alb in den Landgraben eingeleitet werden könnte. Denn der Graben führte, vor allem in den Sommermonaten, zum Leidwesen der Anwohner nur wenig, oft gar kein Wasser, war mehr ein stehendes als ein fließendes Gewässer, was mit der Verbreitung unangenehmer Gerüche verbunden war, denn der Landgraben diente auch zur Entsorgung von Abfällen jedweder Art. Der Landgraben wurde daher überwölbt, die ersten Baumaßnahmen begannen 1815 am Lidellplatz.

Doch 1808 lehnte die für die Finanzen zuständige Rentkammer den Vorschlag Weinbrenners ab, da „mehrere Privat-Gärten, welche noch gar nicht zu Bauplätzen erklärt seien, um sehr teure Preise erkaufte werden müssten“. Stattdessen verlangte die Rentkammer, die heutige östliche Hebelstraße über die Kreuzstraße hinaus bis zur Adlerstraße zu verlängern. Die Rechnung indessen ging nicht auf, da hierzu in der Kreuzstraße zwei Häuser des Postwirts Fischer gekauft und abgebrochen werden mussten. Dies kam Weinbrenner gerade recht. Und wieder drängte er auf die Genehmigung der Landgrabenverlegung samt den projektierten Straßen, doch erneut vergebens. Die Begründung der Finanzbeamten: Die Eröffnung der Straßen sei weder notwendig, noch resultiere sie aus dem Stadt-Bau-Plan, vielmehr bediene sie einzig und allein das Interesse einiger spekulierender Gartenbesitzer. So behielt der überwölbt Landgraben als Entwässerungskanal seine schräge Trasse unter den Gebäuden in der östlichen Hebelstraße, besonders hinderlich unter dem Durmschen Eckgebäude am Marktplatz, und das bis auf den heutigen Tag.

Eine zweite, weit bedeutendere Planung wasserbaulicher Art ist ein Projekt, das bislang von der Forschung leider unbeachtet geblieben ist. Gemeint ist der projektierte Schiffskanal vom Rhein nach Karlsruhe, der näher betrachtet werden soll. Weinbrenner erwähnte dieses

Vorhaben erstmals in den Erläuterungen zu seinem Marktplatzentwurf von 1798. Er wünsche, „dass man das schon vor vielen Jahren vorgeschlagene Projekt, ein größeres und schiffbares Wasser nach Karlsruhe zu bringen, nicht auser acht lassen möchte. Es wäre vielleicht ein nicht zu großes, und doch ein so wichtiges, die natürliche Lage von Karlsruhe durch Kunst so umzuschaffen, dass hier mehr Handel und Gewerbe entstehen und besser fort kommen könnte [...] warum sollte denn auch nicht möglich sein, nach Karlsruhe, das in der Nachbarschaft Flüsse und selbst davon den Rhein hat, schiffbares Wasser zu bringen?“

Weinbrenner zeichnete einen solchen Schiffsweg zum Rhein entlang der heutigen Moltkestraße in alle seine Stadtvergrößerungspläne ein: einen Schiffskanal, der in Ost-West-Richtung auf der Höhe des Schlossturms das Stadtgebiet nach Norden begrenzen und nach Osten mit dem so genannten Steinschiffkanal vereinigt werden sollte. Die Planungsidee für den Kanal stammte jedoch nicht von ihm, nachweislich auch von Tulla nicht. Für den Rheinkanal als Schifffahrtsweg ist hingegen ein weit älteres Vorbild bekannt, das sicherlich ohnehin für die ganze Anlage von Karlsruhe als Anregung gedient haben mag: das nicht ausgeführte Projekt von Claude Chastillon mit der Bezeichnung *Porte et Place de France* im Sumpfgelände von Temple im Osten von Paris aus der Zeit Heinrichs IV., entstanden um das Jahr 1600. Wahrscheinlich hat Weinbrenner also mit dem Rheinkanal eine alte Planungsvorstellung bewahrt. Bereits 1798 hatte er ja gegenüber dem Markgrafen geäußert, der Kanal sei ein „schon vor vielen Jahren vorgeschlagenes Projekt“. In der Tat berichtet ein erhaltenes historisches Schriftstück, dass der Bau eines Schiffskanals vom Rhein zum Karlsruher Schloss ein „in früheren Zeiten gemachter Vorschlag“ sei. Und Major Silberrad von der Suite erwähnt in seinen „gemeinnützigen Vorschlägen“, dass „schon in der ersten Hälfte des vorigen [des 18.] Jahrhunderts, wie ich als Knabe von alten Leuten erzählen hörte, von der Herstellung eines Karlsruher Rheinhafens zur Belebung des Handels und der Industrie die Rede war“.

Weinbrenner sah denn auch am Ende der geplanten nördlichen Verlängerung der Karlstraße, auf der Höhe der heutigen Pädagogischen Hochschule, einen Hafen vor, im Stadtplan von 1810 eine zugehörige Platzanlage mit „Kauf- und Warenmagazinen“. Tulla entwickelte zudem 1824 mehrere Varianten für die Linienführung des erforderlichen Zuleitungskanals mit Wasser aus der Alb sowie eine Kosten-Nutzen-Analyse. Doch im Ergebnis war Tulla davon überzeugt, dass der Bau eines Rheinkanals aus technischen (nicht ausreichendes Gefälle) wie finanziellen Gründen nicht zu vertreten sei. Im folgenden Jahr distanzierte sich Tulla von dem Vorhaben vollends, und auch Weinbrenner musste sich schweren Herzens dem überzeugenden Urteil Tullas anschließen.



Nach dem Ableben der beiden großen Planer war es dann allein noch der Karlsruher Gemeinderat, der entgegen aller fachlichen Bedenken an dem Projekt „Kanal Ludwig“ festhielt. 1828 fand sich ein Unternehmer, der innerhalb von 18 Monaten die Baumaßnahme bewältigen wollte. Zur Finanzierung sollte eine Aktiengesellschaft gegründet werden. Als das Innenministerium jedoch die Hinterlegung einer Kautions von 100.000 Gulden verlangte, winkte der Bauunternehmer ab. Und dennoch ließ der Gemeinderat nicht locker. Mehrmals griff er in den Folgejahren das Projekt auf, zum letzten Mal 1858, über dreißig Jahre nach dem Tod Weinbrenners. 1859, im Jahr darauf, scheiterte dann das Vorhaben endgültig – mit einer eher fadenscheinigen Begründung: Die zuständige Wasserbaubehörde schrieb, sie sei durch die Planung der „Eisenbahnbauten“ voll beansprucht und daher nicht der Lage, „ein so umfassendes Projekt wie das über die Verbindung der Stadt mit dem Rhein durch Erbauung eines Canals mit der erforderlichen Gründlichkeit zu prüfen“. So lautet, soweit ich es übersehe, der letzte Eintrag in den noch verfügbaren historischen Akten. Eine über 140 Jahre lang lebendige Planungsidee war sozusagen sanft entschlafen.

Mit der Planung für den Kanal zum Rhein sind wir am Ende unseres Rundgangs durch die Stadt Weinbrenners angekommen. Wir beschränkten uns auf das Gebiet bis zur Kriegsstraße. Kriterium war die fehlende Genehmigung der Projekte. Unter dieser Maßgabe darf allerdings Weinbrenners bedeutendste städtebauliche Planung nicht fehlen, sein Plan zur **Stadtvergrößerung** im Gebiet südlich der Kriegsstraße, von der in früheren Vorträgen bereits ausführlich die Rede gewesen ist. Der Plan sei nochmals kurz beschrieben.

1812 zeichnete Weinbrenner „auf Befehl des Großherzogs Carl“ für Karlsruhe einen grandiosen, geradezu visionären Plan zur Vergrößerung der Stadt. Nach seinen kühnen Gedanken sollte die von einer Ahmamer umgrenzte Erweiterungsfläche südlich der Kriegsstraße das Stadtgebiet auf nahezu das Doppelte vergrößern und bis in die Nähe des heutigen Hauptbahnhofs reichen. Dabei hat Weinbrenner den neuen Stadtteil aus dem Grundriss der alten Stadt entwickelt und den Straßenfächer kunstvoll mit anderen geometrischen Figuren verknüpft. Als Schwerpunkte dominieren drei große Plätze. Und welch ein Wohnen! Mit Bäumen bepflanzte Straßen durchziehen die Quartiere. Auf der Ost- und Westseite führen zwei Wasserläufe durch das neue Wohngebiet, die Alb und von weit her ein Murgkanal.

Der Plan wurde von Großherzog Carl nicht genehmigt, immerhin jedoch die endgültige Entscheidung offen gehalten. Bis zuletzt hat Weinbrenner auf die noch ausstehende Genehmigung gehofft. Alle eingehenden Bauanträge für Gebäude südlich der Kriegsstraße

lehnte er mit Berufung auf diese Interimssituation entweder ganz ab oder versah sie mit einer entsprechenden Auflage zur Rückgabe des Grundstücks. Noch im Mai 1825 formulierte Weinbrenner Ideen für eine südwestliche Stadterweiterung, er nannte das Gebiet „Ludwigsdorf“ oder auch „Ludwigsvorstadt“. Doch als einzige Reaktion vermerkte danach ein subalternen Hofbeamter auf der neunseitigen Eingabe des Oberbaudirektors den einzigen Satz: „Beruht in Folge der höchsten Willensmeinung S<sup>r</sup> Königlichen Hoheit des Großherzogs einstweilen auf sich“. Diese kargen, nichtssagenden Worte waren der Schlussstrich unter das glänzende Kapitel Städtebau, das Friedrich Weinbrenner über die Vergrößerung der badischen Residenz, seiner Vaterstadt Karlsruhe, geschrieben hatte.

Gewiss, wären Weinbrenners nicht genehmigte Planungen Wirklichkeit geworden, so hätte Karlsruhe ein erheblich anderes Aussehen erlangt. Wobei wir allerdings nicht vergessen dürfen, dass die Stadt unter der Leitung Weinbrenners ohnedies eine Epoche machende Bereicherung im Bauwesen wie im Städtebau erfuhr. Denken wir nur an die Toranlagen und an die beiden Hauptkirchen oder auch an zwei kaum bekannte Plätze: der eine beim Linkenheimer Tor in der heutigen Hans-Thoma-Straße bei der Kunsthalle, der andere am südlichen Ende der Karl-Friedrich-Straße stadteinwärts hinter dem Ettlinger Tor mit dem Wohnhaus Weinbrenners.

Am 21. Januar 1825, im Jahr vor seinem Tod, erlebte Friedrich Weinbrenner nach einer zwanzigjährigen Planungs- und Bauzeit noch die Einweihung des neuen Rathauses. Sein zu Beginn seiner Tätigkeit in fürstlichen Diensten entworfener Plan für den Marktplatz war nun baulich vollendet. Die Belohnung von 1100 Gulden und ein Pokal mögen ihn da für seine Enttäuschung über so manche nicht genehmigte Planung ein wenig entschädigt haben. Arnold Tschira wird später diesen Marktplatz als „das schönste Beispiel eines klassizistischen Platzes in Deutschland und als eine der größten Leistungen des europäischen Städtebaus“ rühmen. Weinbrenner konnte auf sein Werk stolz sein. Zu Recht.

## Diskussion

*Dr. Schwinge:* Die Gründe weshalb die verschiedenen Projekte und Planungen nicht realisiert worden sind, sind sicher vielfältig. Inwieweit waren es auch finanzielle Gründe? Man liest ja immer wieder, dass das fürstliche Haus sehr verschuldet gewesen ist und deshalb vieles nicht realisiert werden konnte, abgesehen von vorhandenen Gärten und anderen Dingen. Also wenn so wenig aussagekräftige Vermerke oder Antworten auf die Pläne erteilt worden sind, dann vermute ich, dass auch Finanzfragen dahinterstehen.

Dr. Leiber: Das kann ich gleich beantworten. Mit den Finanzen stand Weinbrenner etwas auf dem Kriegsfuß. Er wollte richtig planen und wollte auch bauen. Man kennt ja die Situation bei der evangelischen Stadtkirche und solchen Bauten, die er realisiert hat. Die Kasse war sehr, sehr knapp, und die staatlichen Stellen, die Rentkammer, die mussten da oft bremsen. Ich kann es vielleicht kurz einfügen, es gab ja da noch eine Baukommission, in der Finanzleute drin waren. Die mussten mit beschließen. Am Anfang waren sie zu dritt, zwei Finanzleute, und der Dritte war Weinbrenner, da kann man sich also vorstellen, wie die Entscheidungen gefallen sind. Aber direkt zu Ihrer Frage: Ob immer der Grund dafür, dass nicht gebaut wurde, in den Finanzen lag oder ob andere Interessen bestanden, das lässt sich natürlich nicht genau auseinander nehmen. Aber sicher ist das eine wichtige Frage. Ich kann sie nur bejahen.

Prof. Krimm: Dann schließe ich an. Man möchte ja die große Linie erkennen hinter den vielen Einzelplänen, die Sie uns vorgestellt haben – man stellt sich gerne vor, dass es einen Masterplan dahinter gegeben habe. Das ist sicher übertrieben, aber die Eingriffe, die Weinbrenner in die vorgegebene Struktur geplant hat, sind alle im klassischen Sinn ins Großartige gewendet. Eine Stadt, die vom Schloss her ohne einen anderen Mittelpunkt als das Achsenkreuz am Marktplatz gedacht ist, wird umgebaut und erweitert zu großen symmetrischen Entsprechungen im ganzen Stadtgebiet. Ihr eindrucksvollstes Beispiel dafür war sicher der Platz an der Kaserne, der heutige Europaplatz. War auf der gegenüberliegenden Seite, etwa an der Stelle des Zeughauses, nicht auch ein Pendant eingezeichnet? Auch die Kulissenarchitektur des Marktplatzes mit ihrer Abstufung von Tiefen und Höhen, von Enge und Weite weist ins Große und genau Inszenierte; sehr eindrucksvoll auch die Funktion der Brücke als Zäsur in der Platzfolge. Das alles sind große Ideen. Es geht nicht um Einzelprojekte, die an dieser oder jener Stelle schön wären, sondern um deren Addition zum großen Stadtkunstwerk. Die einfache Feststellung „beruhet“ oder ähnliches enttäuscht dann den Forscher umso mehr. Er erwartet zwischen dem großen Entwurf und dem Kanzlei-Schlusspunkt den Diskurs über die Planung, die Erörterung, wie Karlsruhe als Ganzes gestaltet sein soll. Wie man als Ganzes das Radialsystem weiterentwickeln kann, in gegenläufigen Akzenten und Symmetrien? Aber es kommt mir immer vor, als gäbe es für diesen Diskurs keine Quellen, als hätte man nur ab und zu schöne Sätze von Weinbrenner, seine Zeichnungen und sonst nichts als das Faktum, dass es halt nichts geworden ist. Hat es denn diesen Diskurs überhaupt gegeben?

Dr. Leiber: Weinbrenner hatte natürlich eine überragende Position. In der Verwaltung bzw. auch bei Hof wagte ihm niemand zu widersprechen, auch die staatlichen Stellen nicht, also die Bauämter. Es gab ja dann den großen Streit, vor allem mit Arnold, der ursprünglich in das Bauamt hinein wollte, und das hat natürlich Weinbrenner verhindert. Und dann war da das Militär und er ist dann zur Polizei gegangen, die haben dann auch gebaut und es gab ständigen Ärger hin und her. Und es ging soweit, dass sogar die Zuständigkeit für das Bauen wechselte; für den städtebaulichen Bauteil war ursprünglich das Finanzministerium zuständig. Das wurde dann geändert in die Zuständigkeit der Polizeidirektion. Plötzlich war sein Widersacher Arnold dann plötzlich der Obermann, der ihm zu sagen hatte, und dann wurde es ganz schlimm. Ihre Frage ging dahin, ob es da keine Diskussionen gab über das gesamte Bauvorhaben. Diese sind mir nicht begegnet. Ganz am Anfang, der erste Plan war ja 1802, und dieser Plan wurde nie genehmigt. Es gab überhaupt keinen genehmigten Plan während der ganzen Zeit Weinbrenners. Und Hübsch hat dann gesagt, nachdem er alles durchgesehen hat, die Registratur und alles

andere, er habe den Eindruck gewonnen, es habe nie einen genehmigten Stadtplan gegeben. Man hat immer von Fall zu Fall entschieden, ob die oder die Straße noch eröffnet wird, und so auch bei den Gebäuden. Da ging es dann vor allem, wie gesagt, auch um die Finanzen, das war ganz richtig angesprochen worden. Aber es ist eigenartig. Der große weinbrennerische Plan, sein Vergrößerungsplan den er entworfen hat, die großen Pläne 1812, alle diese Pläne wurden nie genehmigt, aber sie waren Maßstab zum Bauen. Das ist kurios. Denn man hat sie immer herangezogen, wenn irgend etwas neu gemacht werden musste, aber genehmigt hat man sie nicht. Der Grund, der dahinterstand war der, dass er sagte, gut, baut mal, aber vielleicht ändert sich wieder die Situation. Da kommt dann irgend ein Investor und würde dann wieder was anderes machen. Das war jedenfalls die Methode und das Übliche damals. Weinbrenner hat nur für den ersten Plan von zwei, das ist der hier, da hat man ein kleines Stück mit der Bebauung der zwei Straßen, zugestimmt, alles übrige blieb im Dunkeln bis zuletzt. Auch der große Plan war für Weinbrenner eine Katastrophe. Er hat es nicht durchsetzen können. Und nachdem er tot war, dann fielen die alle über ihn her, der Plan hätte sowieso keine Bedeutung mehr. Was er alles gemacht hat sei unrichtig und so weiter. Aber, wie gesagt, zu seiner Lebzeit war er sozusagen derjenige, der gesagt hat wie und wo gebaut wird. Allerdings bis auf die Ausnahmen, die habe ich ja gezeigt, wo es eben nicht ging, da waren andere Interessen dahinter.

*Dr. Braun:* Nachdem Sie, Herr Krimm, das Wort vom Masterplan gebraucht haben, da hat man doch nun ganz am Schluss gesehen, was vielleicht noch Großartiges hätte werden können, wenn eben diese Beschränkungen nicht eingetreten wären, von denen Sie gesprochen haben. Mir ist jetzt, zeitlich parallel, eine Stadt eingefallen, wo vielleicht so was in stärkerem Maße durchgeführt worden ist, ich denke an München. Gut, das ist ein wenig später. Aber in München hat man das ja heute noch, was vielleicht hier in Karlsruhe auch hätte sein können. Auch die zweite Frage haben Sie schon angesprochen, ob es da irgendwelche Fach-diskussionen architektonischer Art gegeben hat um Weinbrenner und seine Kollegen, ich weiß da wenig Bescheid auf diesem Gebiet. Dies wäre ja denkbar? Sie haben ja angedeutet, woher Weinbrenner seine Ideen hatte. Und normalerweise gibt es da in den Kollegenkreisen solche Diskussionen, nicht nur hier innerhalb von Karlsruhe, wo das Genie Weinbrenners zu seinen Lebzeiten einfach offenbar so groß war, dass ihm niemand widersprechen konnte, sondern auch darüber hinaus.

*Dr. Leiber:* Also mir ist nur eine Planung in Erinnerung, das war dann ganz am Ende seiner Laufbahn, und zwar der Bau des Ständehauses. Da hat er sich natürlich mit Friedrich Arnold total überworfen, und der hat dann auch einen ganz anderen Entwurf vorgelegt, nach dem dann auch gebaut wurde. Das war eine ganz verzwickte Angelegenheit. Denn Friedrich Arnold hatte die nötigen Hintermänner und konnte sich also durchsetzen. Er hat zwar den ursprünglichen Entwurf Weinbrenners zu Grunde gelegt, hat aber dann wesentliche Änderungen vorgenommen. Vor allem wurde der Entwurf auch teurer. In dem Punkt hat Weinbrenner dann argumentiert, was aber keinen Menschen beeindruckt hat. Und komischerweise, war der Hauptakteur in dem ganzen Geschäft sein zweiter Mann im Bauamt, Fischer, der fleißig mitgemacht hat. Dies ist ganz eigenartig, wie der sich da dann eingebracht hat, offensichtlich weil er gewusst hat, dass er weiterkommen kann. Weinbrenner, so dachte er vermutlich, wird ja irgendwann das Zeitliche segnen, und dann ist er eben dran. Aber das waren die schlimmsten Zusammenstöße mit Friedrich Arnold. Es ging ja auch darum, dass das Ständehaus ursprünglich

mit dem Rathaus zusammengelegt werden sollte, am Marktplatz. Da war auch eine große Diskussion, die zwanzig Jahre ging. Man kann sagen die ganze Berufszeit von Weinbrenner ab dem Jahr 1805 und bis 1825 hat sich nur um den Bau des Rathauses gedreht. Man kam nicht zu Ruhe. Es waren ja vor allem Kostengründe, wo der Gemeinderat nicht mitgemacht hat. Dann war man wieder mit den Plänen des Ganzen nicht einverstanden. Es gab natürlich auch andere Streitigkeiten, wo man gesagt hat, das Bauamt sei da einfach nicht in der Lage dazu. Ich weiß nicht, ob Sie es sich vorstellen können. Man kann sich ja denken, dass man die Douglasstaße verlängert nach Süden, was Weinbrenner in seinem Plan vorgeschlagen hat. Natürlich gab es damals noch keine Vermessungspläne wonach man sagen konnte wie das genau aussieht. Und als man dann dran ging, da hat man gemerkt, die Grundstücke sind viel zu schmal. Da kann man von zwei Seiten gar nicht dagegen bauen, das geht so nicht. Das war eine echte Lachnummer. Und dann ist man übers Finanzministerium hergefallen. Weinbrenner war eigentlich schuld an dem Ganzen. Und dann haben sich, wie gesagt, die Zuständigkeiten geändert. Städtebau war dann beim Polizeiamt angesiedelt und dann beim Innenministerium.

*Dr. Braun:* Ich möchte doch noch einmal anschließen. Bei dem, was Sie jetzt ausgeführt haben, ging es wieder um die Auseinandersetzung in der Stadt selbst. Aber es ist ja auch anderswo in Deutschland klassizistisch gebaut worden. Man denke nur an Berlin und an Schinkel. Das war meine eigentliche Frage: Wie steht es um die Kommunikation zwischen Weinbrenner und anderen Architekten seines Kalibers zu seiner Zeit?

*Dr. Leiber:* Es sind natürlich schlimme Urteile über Weinbrenner bekannt, vor allem von Schinkel, dem großen der drei klassizistischen großen Meister. Sein Urteil ist sehr abwertend, aber, wie gesagt, ein direkter Disput, dass er sich irgendwann diskutiert hätte über einen anderen Bau oder eine Einstellung, ist mir nicht begegnet. Er war einfach der unumschränkte Herrscher, was diese Dinge hier anging. Bekannt sind natürlich noch seine großen Auseinandersetzungen mit Tulla. Der wollte ja immer das gleiche. Wenn Weinbrenner zusätzlich ein paar Pferde gekriegt hat, dann braucht Tulla auch Geld und all diese Dinge. Es ist die alte Diskussion, Architekt gegen Bauingenieur. Das ist genau wie heute.

*Frau Stimmler:* Ich möchte die Frage nach der Diskussion nochmals weiterführen im Hinblick auf die Auseinandersetzung mit Architekten. Also Weinbrenner hatte ja unendlich viele Schüler. Jedenfalls erinnere ich mich dran im Zusammenhang mit Valdenaire...

*Dr. Leiber:* Um die hundert waren es.

*Frau Stimmler:* Aber könnte man sich vorstellen, selbst bei so einer Autorität in Karlsruhe, dass es trotzdem eine Diskussion gegeben haben könnte, dass es sogar Belege dafür gibt, dass etwa die Schüler untereinander sich auch über das eine oder andere Projekt ausgetauscht haben? Häufig ist es ja so, dass auch andere, neben dem leitenden Architekten, gute Ideen haben, nur wird dies dann nicht so öffentlich dargestellt.

*Dr. Leiber:* Als diese Leute unter dem Dach Weinbrenners gearbeitet haben, da gab es keine Diskussion, da bin ich ganz sicher. Aber als sie fertig waren, denken Sie an Hübsch, der einen völlig anderen Stil geprägt hat als Weinbrenner und der sich losgesagt hat von seinen Ideen, da gab es schon andere Auffassungen. Und es gab einen Architekten Greunke, der auch bei Weinbrenner studiert hat, der war später in Darmstadt ein enger Vertrauter zu Tulla. Hier im Archiv sind Briefe von ihm erhalten. Die beiden haben Briefwechsel geführt, und da wird

Weinbrenner alles andere als günstig geschildert. Vielleicht hat man vieles hinter vorgehaltener Hand gesprochen, aber eben nicht direkt. Bezüglich des Bauens, der Baustile denkt man ja vor allem an Hübsch. Den kann man als Beispiel sehr wohl anbringen, denn der hat sich ja losgesagt von dem Stil Weinbrenners.

*Prof. Krimm:* Ihr erstes Beispiel zeigte den schönen pas d'oise vom Mühlburger Tor aus, mit Perspektive bis zum Markgräfinnen-Schlösschen. Ist das auch so eine überzeugende, weitgespannte Idee? Wie bei manchen Zeichnungen von Weinbrenner und anderen Architekten habe ich als Laie manchmal den Eindruck, als ob der Zeichner hier etwas Großartiges visiert, das es aber nicht geben konnte. Die realen Maße waren anders, waren klein. Ich kann mir nicht vorstellen, dass man das Schlösschen vom Mühlburger Tor aus überhaupt hätte wahrnehmen können.

*Dr. Leiber:* Da muss man in der Tat gute Augen haben.

*Prof. Krimm:* Das Schlösschen ist klein und sehr weit weg. Beim Schlossturm ist es etwas anderes, den sieht man durch die Radialstrahlen, weil er hoch genug ist. Ist es nicht auch ein wenig typisch für die Zeit, dass sie ins Große denkt und den klassischen Architekturkanon kennt, aber die Mittel eben doch nur ganz klein sind?

*Dr. Leiber:* Also ich muss ergänzend dazu sagen, dieser Dreistrahl, von dem ich beim Europaplatz gesprochen habe, den gleichen gibt es ja auch vom Mühlburger Tor, und zwar Stephaniestraße, Kaiserstraße, Amalienstraße, das waren die großen Durchschnittstraßen, die man ja braucht zur Erschließung, während die anderen das Verkehrskonzept ergänzen. So hat man das auch mit Sicherheit verstanden. Ob man da jetzt vom Amalienschlösschen mit besonders guten Augen das Mühlburger Tor sieht? Ich weiß es nicht. Aber jedenfalls, man bleibt ja auch nicht stehen, man fährt hinein durchs Mühlburger Tor und kommt dann sozusagen dem Schlösschen immer näher. So kann man das auch sehen und umgekehrt.

*Prof. Krimm:* Und eine weitere Frage zu den Größenverhältnissen. Beim Kanal sprachen Sie von einem Hafen. Wenn man sich die Proportionen genau ansieht, sind es winzige Platzverhältnisse; der Hafen ist die kleine Erweiterung eines Kanalstückes. Der Kanal selbst ist so schmal dimensioniert, dass er eben wirklich nur etwa für ein Steinschiff, eine Hilfslieferung bei Baumaßnahmen ausreicht, aber nicht mehr. Er scheint mir keineswegs eine Anbindung von Karlsruhe an den Rhein, geschweige denn, dass man von einem „Rheinhafen“ sprechen könnte.

*Dr. Leiber:* Aber er war so gedacht.

*Prof. Krimm:* Er war so gedacht, es hätte aber nicht geklappt. Auch war der Kanal doch offensichtlich auf die falsche Seite gelegt. Wie kann man den Industriekanal – und um Industrie und Handel musste es ja gehen – ausgerechnet durch den fürstlichen Schlosspark legen? Er gehört doch dorthin, wo das bürgerliche Handeln auch geschieht, auf die Südseite. Ich kann nicht begreifen, wie sich das Weinbrenner vorgestellt hat.

*Dr. Leiber:* Der Kanal war praktisch auch eine Begrenzung, so würde ich sagen, ein Abschluss des angrenzenden Baugebiets, weiter ging es ja nicht. Die Moltkestraße war die Grenze, der Wald wurde ja nicht beeinträchtigt. Also wenn Sie vielleicht dies Neue im Auge haben, dieses vorhin gezeigte Bild von Chastillon im Auge behalten, da war das ähnlich. Der hat auch diesen

Kanal direkt der Bebauung entlang geführt, das war eben die Grenze der Bebauung. Aber, wie gesagt, ob Weinbrenner da selber so groß daran gedacht hat, das weiß ich nicht.

*Prof. Krimm:* Der Hinweis auf den Chastillon-Prospekt war sehr überzeugend. Aber auch da sieht man einen Fantasieentwurf, der mit der Wirtschaftsentwicklung einer Stadt nichts zu tun hat: der Kanal liegt an der Stelle, an der ihn der Ästhet gerade braucht. Wer einen großen Prospekt malen will, braucht ein Vorderbühne – die Stadt selbst ist die Hauptbühne für den Vedutenmaler. Aber mit dem Ineinandergreifen von Arbeitsgängen in der Stadt und am Kanal hat das nichts zu tun. Das war dann bei Weinbrenner wohl auch so.

*Dr. Leiber:* Klar dieser Plan ist natürlich nicht zu übertragen. Im Moment blendet er. Man meint, es sieht ganz ähnlich aus wie Karlsruhe, aber doch nur ähnlich, denn es fehlen einige Straßen. Vor allem in der Mitte, als Zentrum, sind Warenmagazine, nicht das Schloss. Das ist etwas ganz anderes. Und dann versteht man natürlich auch den Kanal, um die Waren per Schiff anzubringen. Das ist also eine ganz andere Situation. Es blendet im Moment, wenn man sieht, das war sei etwas Entsprechendes. Dem ist nicht so. Als Anregung kann es gedient haben, aber es sind ganz wesentliche Unterschiede.

*Prof. Krimm:* Sehr interessiert haben mich auch die Fassaden am inneren Zirkel, die „Lokomotive“, die Weinbrenner so tapfer aufzulockern versucht hat, mit neuen Akzenten rechts und links – was ihm dann misslungen ist. Sie haben es dargestellt als Folge komplizierter Besitzverhältnisse; wenn die eine Seite nicht klappt, klappt auch die Parallele auf der anderen nicht. Das ist sicher eine realistische Erklärung. Als ich mich mit dem Rückbau des Kanzleigebäudes, mit dem Archivgebäude befassen musste, habe ich mich aber gefragt, ob hier nicht Großherzog Karl – umso mehr, als er ein in sich unsicherer Monarch war – in einer solchen Aufwertung einer bürgerlichen Fassade einen Angriff auf das Schloss empfinden konnte, auf die Schlossarchitektur; das Halbrund des Zirkelbaus in seiner geduckten Untertänigkeit musste gegenüber dem höheren Schloss so verharren und durfte keine eigenen Akzente bekommen. Aber das ist nur Idee, für die es keine Belege gibt.

*Dr. Leiber:* Da gibt es keine Hinweise in der Richtung. Es ging wirklich um die Fassade der beiden Privathäuser an der Kreuz- und Adlerstraße. Die beiden privaten Eigentümer sagten, natürlich machen wir das, aber der Hof muss es bezahlen. Das kann man ja verstehen. Aber dann war es aus. Weinbrenner hat noch dazugesagt, die Sache sei äußerst schwierig, es könnte ja sein, dass bei diesen zwei Altbauten, um die es dabei ging, dass da einiges nicht stimmt. Wir wissen ja heute aus Sanierungen, was da alles vorkommen kann.

*Prof. Krimm:* Und wenn Weinbrenner schon so zurückgepfiffen wurde, was wollte er dann hier Großartiges anbringen?

*Dr. Leiber:* Ich meine, es sind Parterrebauten, die zu dem Grün gehören, meine ich. Es sind keine Hochbauten.

*Prof. Krimm:* Beendet damit die Diskussion.