Ein Portal fürs neue „Dörfle“

Eine Karlsruher Fußgängerbrücke als Symbol von Teilhabe und Aufbruch in Architektur und Städtebau

Clemens Kieser

Seit 1982 verbindet eine markante Fuß- und Radwegbrücke die Karlsruher Innenstadt mit dem während der Altstadtsanierung tiefgreifend veränderten Innenstadtviertel „Dörfle“. Der Bau gehört zu den prägnanten städtebaulichen Setzungen der frühen 1980er Jahre. Mit seinem kupfergedeckten Kreuztonnendach und den durchgefärbten Sichtbetonelementen setzt das Bauwerk einen bewusst akzentuierten architektonischen Kontrapunkt. Der Entwurf stammt von Gernot Kramer, seit 1978 Hochschullehrer an der Technischen Universität Karlsruhe, der konstruktive Moderne und erzählerische Elemente der Postmoderne meisterhaft zu verbinden wusste. Die geplante Sanierung des Bauwerks führte im Vorfeld zu einer denkmalfachlichen Begutachtung.

Sanierung und Konfliktgeschichte

Das auf den ersten Blick als „Pagodenbrücke“ erscheinende Bauwerk ist untrennbar mit der konfliktreichen Geschichte der Karlsruher Altstadterneuerung verknüpft. Das Dörfle, ein aus dem 18. und 19. Jahrhundert stammendes Arbeiterquartier, war im Zweiten Weltkrieg weitgehend unzerstört geblieben, galt nach 1945 jedoch als überaltert, sozial problematisch und nicht zuletzt als schlecht erschlossenes Verkehrshindernis. Entsprechend entschieden verfolgte die Stadt das Leitbild der radikalen Flächensanierung. Dieses Konzept orientierte sich weniger an gewachsenen Strukturen als an modernistischen Vorstellungen einer aufgelockerten, autogerechten Stadtlandschaft. Ab 1962 setzten großflächige Abbrüche ein, denen beinahe die gesamte historische Bausubstanz des Quartiers zum Opfer fiel. Über 3500 Menschen wurden umgesiedelt. Zurück blieb über viele Jahre eine weithin kritisierte Brachfläche, die exemplarisch für den Verlust an historischer Substanz und für die Fehlentwicklungen jener Epoche stand.

Bürgerproteste und planerischer Wendepunkt

Provoziert durch einen als brutal empfundenen Entwurf des renommierten Braunschweiger Ar-

1 Südansicht mit Brücke und Tramdurchfahrt (2025).

chitekturbüros Kraemer, Pfennig und Sieverts entfaltete sich erstmals offener wütender Protest. Nach der ersten öffentlichen Vorstellung der Pläne 1968 – zuvor hatte es kaum Bürgerbeteiligung gegeben – forderte die Karlsruher Architektenschaft einen internationalen Wettbewerb zur städtebaulichen Neuorientierung. Bürgerinitiativen, Vereine sowie Denkmalpfleger protestierten gegen die Planungen. Schon im Vorfeld war die massive Entmietungspraxis immer wieder auf Unmut gestoßen. Unter diesem Druck lobte die Stadt Karlsruhe den geforderten Architekturwettbewerb aus, den 1970 das Münchner Büro Hilmer & Sattler gewann. Dessen Entwurf von 1972 sah die Rückkehr zur Blockrandstruktur vor und leitete damit einen Paradigmenwechsel ein. Die Jahre zwischen 1972 und 1994 waren nun von dem Bemühen geprägt, die Fehler der vorausgehenden Eingriffe zu korrigieren. Diese sprichwörtliche „Sanierung der Sanierung" versuchte, historische Strukturen zu respektieren und die verbliebenen Baubestände aufzuwerten. Gleichwohl blieb die Fritz-Erler-Straße als vierspurige Achse mit Straßenbahntrasse eine tief einschneidende städtebauliche Barriere.

Reparatur städtebaulichen Kahlschlags

Hier setzt die Bedeutung der Fußgängerbrücke ein. Sie entstand als Antwort auf die Zerrissenheit des Stadtraums und übernimmt die Funktion einer verknüpfenden Klammer zwischen den Bereichen der radikalen Flächensanierung und jenen Zonen, die im späteren Prozess wieder stärker historisch orientiert erneuert wurden. Die Brücke fungiert damit nicht nur als Verkehrsweg, sondern als räumliches und symbolisches Bindeglied zwischen alten und neuen Strukturen. Zugleich erinnert sie an den Stein des Anstoßes, die verworfene Planung der breiten Fußgängerüberquerung im Kontext eines Einkaufsareals. Die „Pagodenbrücke" ist somit auch ein gebauter Kommentar zur wechselvollen Planungsgeschichte der Altstadterneuerung.

Architektonische Innovation

Architektonisch steht die Brücke im Zeichen der Postmoderne der 1980er Jahre. Im Gegensatz zur strengen Sachlichkeit der Moderne sucht sie bewusst die Öffnung hin zu historischen Bildwelten, symbolischen Bezügen und einer erzählerischen Vielschichtigkeit. In ihrer Formensprache verbindet sie Anklänge an ostasiatische Dachformen,

2 Ansicht von Südosten (2025).

traditionelle Brückenhäuser des Mittelalters, renaissanceartige Arkadenmotive und eine expressive, teilweise skulpturale Betonplastik. Diese hybride Architektur zielt nicht auf historistische Zitate, sondern auf ein assoziatives Geflecht, das kulturelle Verweise, Materialehrlichkeit und konstruktive Logik in ein gleichermaßen vielschichtiges wie lesbares Gesamtbild bindet. Die ästhetische Wirkung des Bauwerks entsteht wesentlich aus der sorgfältig komponierten Überlagerung unterschiedlicher Elemente. Das kupfergedeckte Kreuztonnendach mit seinen leicht auskragenden Trauflinien vermittelt eine fremdartige, fast pavillonartige Anmutung und setzt einen farblich warmen Akzent über dem Sichtbeton. Die durchgefärbten Betone der Brüstungselemente und Pfeiler sind nicht als bloße Oberflächenbehandlung gedacht, sondern als integraler Bestandteil der Konstruktion; sie geben dem Bauwerk eine subtile Polychromie, die je nach Lichteinfall changiert. Hinzu kommt die fein gegliederte Silhouette der Sonnenblenden und Gerüste, deren filigrane Metallstrukturen einen bewusst gesetzten Kontrast zur Massivität des Betontragwerks bilden.

Auch die räumliche Ausformung ist wesentlich für die Gesamtwirkung. Balkone, Vor- und Rücksprünge erzeugen eine plastisch bewegte Fassadengestalt, die an Wohn- und Stadtloggien erinnert und dem Brückenhaus einen beinahe bewohnbaren Charakter verleiht. Rundfenster, schlanke Konsolen und eingetiefte Öffnungen rhythmisieren die Fassadenflächen und verstärken die erzählerische Vielschichtigkeit, indem sie je nach Blickwinkel neue Bezüge herstellen. Die Brücke fungiert damit nicht nur als Verkehrsraum, sondern als architektonisch gestalteter Stadtraum mit Aufenthaltsqualität, der Übergänge, Schwellen und Ausblicke bewusst inszeniert.

Das komplexe Zusammenspiel aus Material, Farbe, Konstruktion und Formensprache verleiht dem Bauwerk eine markante Präsenz im Stadtgefüge. Sie wirkt weder monumental noch rein funktional, sondern formuliert eine eigenständige postmoderne Interpretation von Stadt und Bewegung.

Denkmal städtebaulichen und architektonischen Brückenschlags

Die denkmalfachliche Betrachtung des Bauwerks ergibt, dass sich seine Bedeutung auf mehrere Ebenen erstreckt. Der Brückenbau ist weit mehr als ein funktionales Verkehrsbauwerk. Er stellt ein herausragendes architektonisches Zeugnis der Übergangsphase zwischen Moderne und Postmoderne dar und besitzt damit einen eigenstän-

Praktischer Hinweis

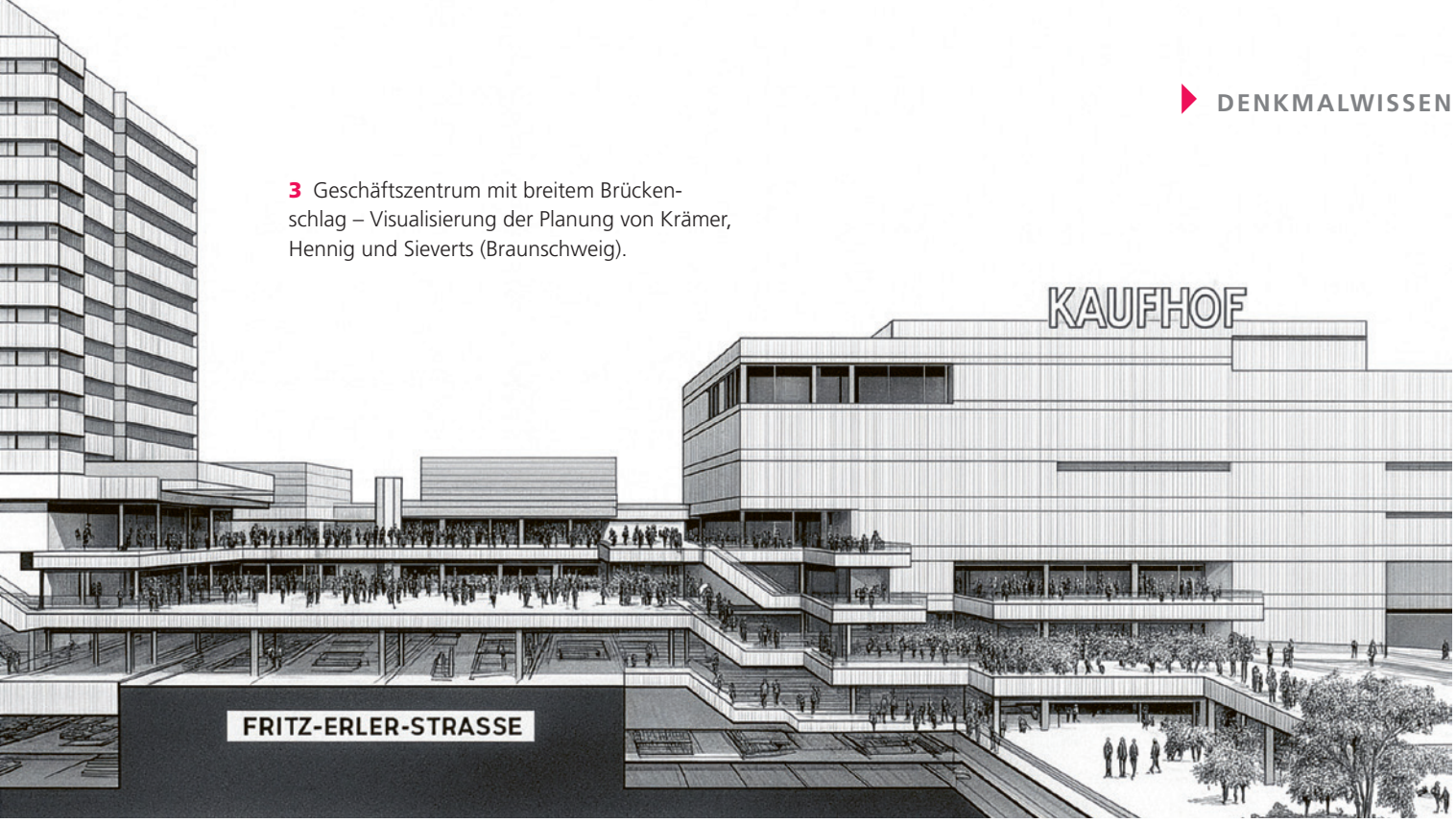
Zähringerstr. 35, 76133 Karlsruhe (Innenstadt-Ost)

Literatur

Peter Pretsch (Hrsg.): Das Dörfle – Altstadt Karlsruhe. Streifzüge durch die Ortsgeschichte, Karlsruhe 2013.
Karin Wilhelm u. a. (Hrsg.): Gesetz und Freiheit. Der Architekt Friedrich Wilhelm Kraemer 1907–1990, Berlin 2007.
Manfred Koch: Trümmerstadt – Residenz des Rechts – Zentrum der Technologieregion. Wechselvoller Weg in die Gegenwart, in: Karlsruhe – Die Stadtgeschichte (Hrsg. Stadt Karlsruhe, Stadtarchiv), Karlsruhe 1998, S. 519–676; hier S. 580–584.
Stadt Karlsruhe (Hrsg.): Altstadtsanierung „Dörfle" Karlsruhe 1954–1994, Karlsruhe 1995.
Helmut Frei: Sie blieben auf der Strecke. Ein Lehrstück aus Karlsruhe. Wie ein alter Stadtteil über zwanzig Jahre lang kaputtsaniert wurde, in: ZEIT, 14/1983.

Abbildungsnachweis

1, 2 RPS-LAD, Clemens Kieser; **3** Visualisierung der Planungen von Kraemer, Hennig und Sieverts (1968), erstellt unter Verwendung Künstlicher Intelligenz (ChatGPT); **4** Horst Schlesiger, Stadtarchiv Karlsruhe (A21 175 4 34)



3 Geschäftszentrum mit breitem Brückenschlag – Visualisierung der Planung von Krämer, Hennig und Sieverts (Braunschweig).

digen baukünstlerischen und architekturgeschichtlichen Denkmalwert. Als Dokument dieser Umbruchszeit zeigt der Brückenbau exemplarisch, wie sich die Planungskultur der 1980er Jahre von der strengen Rationalität der Nachkriegsmoderne löste und neue Ausdrucksformen, räumliche Qualitäten sowie eine stärkere Bezugnahme auf historische und kulturelle Motive suchte. Seine charakteristische Verbindung aus konstruktiver Logik, erzählerischer Vielschichtigkeit und bewusst gesetzter Material- und Formensprache macht ihn zu einem baulichen Manifest jener Epoche. Im Kontext der Karlsruher Stadtentwicklung verkörpert die Brücke die Auseinandersetzung mit früheren Fehlentscheidungen, insbesondere mit den Folgen der verkehrsorientierten Sanierungsstrategien. Ihre Errichtung markiert den Wendepunkt hin zu einer sensibleren, kleinteiligeren und quartiersbezogenen Planung. Sie steht damit nicht nur für die Geschichte des Dörfles, sondern für ein stadtgeschichtliches Kapitel von überregionaler Bedeutung: das bewusste Ringen um Reparatur, Identität und Rückgewinnung urbaner Lebensräume.

Der Denkmalwert der Pagodenbrücke beruht zudem auf ihrer gestalterischen Qualität. Ihre ausdrucksvolle Formensprache macht sie zu einem wertvollen Beispiel postmoderner Baukunst, dessen Überlieferung einen unverfälschten Eindruck der ursprünglichen ästhetischen Intention ermöglicht. Diese Authentizität, verbunden mit der außergewöhnlichen formalen Eigenständigkeit, begründet die künstlerische Bedeutung des Bauwerks.

Als städtebauliches Bindeglied, als unverfälschtes Zeugnis der 1980er Jahre und als materiell überlieferte Erinnerung an zentrale Planungsdiskurse der Stadt Karlsruhe besitzt die Brücke einen hohen wissenschaftlichen, künstlerischen und heimatgeschichtlichen Wert. Ihre Erhaltung dient nicht allein der Bewahrung eines Einzelbauwerks, sondern dem Schutz eines Schlüsselobjekts der jüngeren Stadt- und Architekturgeschichte, an dessen Sichtbarkeit ein öffentliches Interesse besteht.

4 Protest der Jusos im Kontext der Altstadtsanierung des „Dörfles“, 23. Juni 1971.