

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Tagblatt. 1843-1937 1869

23 (24.1.1869) Die directe Mannheim-Karlsruhe Bahn

Die directe Mannheim-Karlsruher Bahn.

Wo soll dieselbe einmünden, um den Interessen der Residenz am besten zu entsprechen, in die Karlsruher Rheinbahn am Mühlburgerthor oder in den Hauptbahnhof bei Gottesau?

Da in den nächsten Tagen nochmals dahier die Frage zur Beratung kommen soll, ob die Einmündung der Mannheim-Karlsruher Rheinbahn im Interesse der Stadt am Mühlburgerthor oder bei Gottesau erfolgen soll, so wird es wohl nicht ungerne gesehen sein, wenn die Gründe, welche für und wider angeführt werden, durch diese Veröffentlichung in weiteren Kreisen bekannt gemacht werden.

Angenommen es werde am Mühlburgerthor die Einmündung ausgeführt, so würde nördlich der Mühlburgerstraße in den Anlagen ein Personen- und Güterbahnhof angelegt werden^{*)}. Nimmt man an, daß es vom Mühlburgerthor bis zu den Wartsälen des dort zu erbauenden Bahnhofes ebensoweit sein wird, als vom Ettlingerthor bis zu jenen des Hauptbahnhofes, so ergibt sich in Beziehung auf die Entfernungen der Stadt Folgendes:

Das südliche Ende der Karlsstraße liegt etwas näher am Ettlingerthor als am Mühlburgerthor, dergleichen die Blumenstraße; die Bierbrauerei von Clever liegt mitten zwischen beiden Thoren, ebenso Arletti's Spezereibhandlung, der Arbeitsraum der Landeszeitung, — so ohngefähr, — wenn man an den Ministerien vorbei nach dem Ettlingerthor geht; ferner der Spezereiladen von Römheldt an der Ecke der Akademiestraße. Es ist hieraus ersichtlich, daß wohl an $\frac{3}{4}$ der Stadt näher an das Ettlinger- als an das Mühlburgerthor hat.

Auf dem Beierthimer Feld würde ein Rangirbahnhof erstellt, auf welchem die Güterzüge geordnet werden. Die Güter für Karlsruhe selbst würden nach wie vor, soweit sie von Mannheim kommen und dahin gerichtet sind, auf der alten Linie gehen und bei Gottesau zur Aus- und Einladung kommen, wozu dort die Einrichtungen vorhanden sind und welche nach Entfernung des Mannheimer Transitverkehrs aus seinem Bahnhof auch vollständig genügen werden. Am Mühlburgerthor-Bahnhof werden nur die Güter für die Zwischenstationen der Rheinthalbahn und für die Rheinbahn zur Beförderung kommen. In erster Zeit werden die Personenzüge vom Mühlburgerthor noch in den Hauptbahnhof gehen und sich dort an die Oberländer Züge anschließen. Der Hauptbahnhof wird dadurch zu einer Kopfstation, welche längst verurtheilt ist. Später aber, insbesondere, wenn die Linie Friedrichsfeld-Schwellingen wird gebaut sein, was kaum lange andauern und der Frankfurter Verkehr sich auch auf dieser Linie bewegen wird, werden die in's Oberland gehenden Personen-Wagen direct nach Beierthim in die Hauptbahn geführt und dort mit den in das Oberland gehenden Zügen verbunden werden. Das Gesagte sind keine Hirngespinnste sondern beruht auf verlässlichen Mittheilungen.

Nur ein kleiner Schritt führt von diesen Projecten zur Erbauung eines Bahnhofes bei Beierthim oder aber auch zur Befreiung von Karlsruhe, von dem großen, durchgehenden Verkehr, durch Erstellung einer kürzeren Linie für denselben, indem man die alte Rheinstraße von Neureuth über Mühlburg weiter bis Rastatt verfolgt. Diese Idee, welche anfänglich offen ausgesprochen worden ist, nun aber, damit wohl keine unnötige Erregung hier entstehe, verneint wird,

^{*)} Anmerkung. Der am Mühlburgerthor eventuell zu erbauende Bahnhof wird voraussichtlich so weit in die Anlagen nach der Grünwinkler Allee zurück gelegt werden, daß noch nördlich von der Mühlburgerstraße die vielfachen Bahnhofsgeleise in die jetzt vorhandenen eingeleitet werden können, so, daß von dieser Straße an bis an das Beierthimer Feld die bestehende Bahn nicht verbrottet werden muß.

scheint keineswegs aufgegeben, dieses beweist die Curve, welche nach Neureuth hin projectirt ist, um die gerade Richtung nach Rastatt zu gewinnen, welche zugleich die Bahn nach Karlsruhe beträchtlich verlängert. Nicht Rücksichten für die Residenzstadt werden die Regierung zurückhalten, dieses zu thun, denn dieselbe hat nur die allgemeinen Landesinteressen zu erwägen und möglicherweise kann auch übersehen werden, daß ein großer Theil Landesinteressen in der Residenzstadt selbst inbegriffen ist. Man erinnere sich dabei an den Bericht der Handelskammer vom Jahr 1866 und 1867, in welchem nachgewiesen ist, daß der hiesige Platz in runder Summe 57,000 fl. jährlich an Unleichheit des Tarifes gegenüber von Mannheim Mehrfracht bezahlen muß. Trotzdem aber nimmt Karlsruhe die zweite Stelle in der Güterbeförderung mit etwa 3 Millionen Centner ein und weist nahezu den fünften Theil des Mannheimer Bahnverkehrs nach, während es im Personenverkehr weitaus die meisten Einnahmen hat. Es ist dieses in Anbetracht, daß Karlsruhe keinen Rheinverkehr hat, sehr hoch anzuschlagen. So viel glauben wir als gewiß anführen zu können, daß die neue Bahn, wenn sie am Mühlburgerthor einmünden wird, den Karlsruhern weder Güter von Mannheim noch billigere Frachten bringen wird.

Es ist selbstverständlich, daß bei sehr Vielen, welche sich bei diesem Kampf betheiligen, persönliche Interessen vorwiegen und fast allen von den Geanern solche als Motive ihres Handelns unterworfen werden. Es kann auch keinem gerade zum Vorwurf gemacht werden, wenn er sich um sein eigenes Wohlergehen wehrt, soweit solches nicht dem allgemeinen Besten widerspricht und die Residenzstadt hat Recht, wenn sie zunächst ihr eigenes Interesse vertritt, und Andern das Andere überläßt. Diejenige Partei soll aber hier den Sieg davon tragen, der zur Seite das Wohl der Mehrzahl und der Stadt als solcher steht.

Für die Einmündung am Mühlburgerthor werden folgende Gründe angeführt:

1) Der jetzige Bahnhof habe einen so großen Verkehr, daß nothwendigerweise zu dessen Bewältigung zwei Bahnhöfe angelegt werden müßten. In Mannheim beträgt der Verkehr, wie oben erwähnt, das Fünffache des hiesigen und doch bestrebt man sich dort alles in einen Bahnhof zu concentriren. Wenn ein Geschäftsmann sagen würde: mein Geschäft ist so groß, daß ich zur Erleichterung dasselbe trennen und einen Theil von dem Friedrichsthor wez nach dem Mühlburgerthor verlegen muß, so würde man ihn belächeln und ihm alles Glück dazu wünschen.

2) Wenn nach Gottesau gebaut wird, so könnte auch eine Linie etwa von Rintheim über Durlach nach Ettlingen gebaut werden. Der Sinn dieser Behauptung ist uns bis heute nicht klar geworden, da von Rintheim über Gottesau nach Ettlingen es näher ist als von Rintheim über Durlach dahin.

3) Leopoldshafen, der beste Hafen des Oberrheins, müsse berücksichtigt werden, Karlsruhe solle eine Zweigbahn von Eggenstein dahin bauen, damit Leopoldshafen der Rheinhafen von Karlsruhe werde. Dieser war man der Ansicht, daß der Marauhafen Karlsruhe von Nutzen sei, weil er der städtischen Bahn Bahnen zuführt, so war z. B. der Verkehr im Hafen zu Marau im Jahr

1867 430,000 Centner, während er in Leopoldshafen nur 82,000 Centner war. Dennoch war die Stadtgemeinde froh, als sie den Hafen an die Regierung verkauft hatte. Leopoldshafen wird Leopoldshafen bleiben, wenn es auch einen Bahnhof erhält, und wenn es in Folge dessen prosperiren sollte, so wird es für sich aufkommen und eben so wenig eine Vorstadt von Karlsruhe werden, als es Marau geworden ist.

4) Weil Mannheim für Gottesau sich ausspricht, müsse Karlsruhe instinctiv für das Mühlburgerthor sein.

Von andern allgemeinen Gründen haben wir weder gehört noch gelesen, denn daß die Gelände, Gebäude und Gehöfte, welche zur neuen Bahnanlage am Mühlburgerthor und auf dem Beierthimer Feld eintretenden Falls gekauft werden müssen und jene, welche in deren Nähe liegen bleiben und zum Theil Karlsruher Bürgern gehören, mehr werth werden, während bei einer Bahnweiterung auf Gottesauer Seite fast ausschließlich nur domainenararisches Gelände in Anspruch genommen wird, kann wohl kaum als ein guter Grund angeführt werden.

Für Gottesau wird dagegen angeführt:

1) Es wird die jetzige Hauptbahnhofsanlage nicht verändert und wird deshalb auch keine Störung in dem seitberigen Entwicklungsgang der Stadt hervorgebracht.

2) Der jetzige Hauptbahnhof liegt ziemlich mitten in der Stadt und für wenigstens $\frac{3}{4}$ der Bewohner liegt er am nächsten, die überwiegende Mehrzahl der Stadtbewohner ist daher an diesem theilhaftig.

3) Es ist nicht zu befürchten, daß einmal ein Hauptbahnhof bei Beierthimer an der Stelle, wo die östlichen und westlichen Bahnen sich vereinigen würden, erbaut werde. Die Anlage eines solchen Bahnhofes außerhalb vom Karlsruher ist wegen der dort nothwendigen Bahncurven nicht möglich.

4) Wenn der Rangirbahnhof in der Richtung von Gottesau nach Rappurr angelegt wird, so wird

a. Der Hauptbahnhof von den durchgehenden Güterzügen fast ganz befreit,

b. werden die Störungen der Passage vor dem Friedrichsthor und Eitlingerthor auf den Straßen nach dem südlichen Stadttheil auf das geringste Maas zurückgeführt.

5) Dagegen wird die ganze Stadt durch einen Eisenbahngürtel beim Anschluß am Mühlburgerthor umgeben, welcher die Passagen der Wege auf den Exercierplatz, die Spazierwege in den Anlagen, die frequenten Straßen nach Mühlburg, Beierthimer und andere in unangenehmster Weise belästigen werden. Man sollte dieses Uebel nicht zu vermehren trachten.

6) Die Erweiterungen des Gottesauer Bahnhofes kann in der am wenigsten schönen Umgebung der Stadt geschehen und wird

7) durch Auffüllung der dort dazu verwendeten Gelände die gesundheitliche Beschaffenheit von Gottesau und Karlsruhe befördert;

8) wogegen ein Bahnhof und eine Bahn am Mühlburgerthor die schönsten Spatiergänge der Stadt, welche dieselbe durch die Gnade Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs besitzt, dem Publikum entziehen wird. Ueberdies würde

9) das Militärspital unmittelbar an den Rangirbahnhof zu liegen kommen, was ihm keineswegs zum Vortheil dienen kann.

10) Die größeren Handelsgeschäfte behaupten, übereinstimmend mit der Mannheimer Geschäftswelt, ein Bahnhof sei besser als zwei. Bei zweien würden die Geschäfte und die Kosten vermehrt und der Empfang der Güter erschwert. Es ist wohl nicht nöthig, des Längern auseinanderzusetzen, warum das der Fall ist, wenn man seine Leute weilen ein Frachtaut nach Gottesau, wegen des andern an das Mühlburgerthor senden muß etc. Das Weitere wird sich der einfachste Verstand selber sagen können.

11) Die westliche Stadt wird bei Verlassen des Gottesauer Bahnhofes nur gewinnen, was die östliche verliert. Den größten Gewinn werden dabei diejenigen neuen Geschäfte, z. B. Garküchen, Kaufläden etc., machen, welche sich in nächster Nähe des Mühlburgerthors etabliren und den bestehenden ihren seitberigen Verkehr entziehen werden. Es ist aber doch gewiß kein Glück, wenn neue Geschäfte nur auf dem Untergang der bestehenden ihre Existenz gründen können.

12) Der Verkehr der Hochgestadtsorte ging bis jetzt durch das Linkenheimerthor in die Stadt, bei der Gottesauer Einmündung bleibt auch dieser dem Stadttheil überlassen, auf den er bisher angewiesen war.

13) Für die Orte Ruffheim und Liedolsheim ist es ziemlich gleichbedeutend, ob sie ihren Bahnhof in Graben oder Linkenheim finden werden. Die Orte Hochstetten, Linkenheim, Leopoldshafen und Eggenstein sind aber kaum so bedeutend als die Orte Hagelsfeld, Blankentoch, Büchig, Friedrichsthal, Stafforth und Spöck, unter welchen in Friedrichsthal ein nicht unbedeutender Eigenhandel in Tabak nach der Schweiz, Bayern etc. besteht. Das volkswirtschaftliche Interesse dürfte daher auch mehr auf östlicher denn als auf westlicher Seite für die Bahn sich befinden, um so mehr, da der rheinbayerische Verkehr der städtischen Rheinbahn erhalten bleiben muß und wird, worauf wir unten noch zurückkommen werden.

14) Die Form der Stadt ist jetzt schon eine sehr ausgedehnte und langgestreckte, durch Anlage eines großen Mühlburgerthor-Bahnhofes ist zu befürchten, daß dieses Uebel, welches Handel und Wandel belästigt, noch vermehrt werde.

15) Die Einmündung in Gottesau empfiehlt sich, weil dann jedenfalls dem Güterverkehr zwischen Mannheim und Karlsruhe in den Tarifen die kürzere Linie zu gute kommen muß, weil diese Güter dann auf der direkten Linie und nicht über Heidelberg geführt werden.

16) Diese östliche Linie ist die kürzere und für den jetzigen Karlsruher Güterverkehr wurde der Frachtworthteil gegenüber vom Mühlburgerthor zu etwa 8000 fl. jährlich veranschlagt, gegenüber der alten Linie dürfte der Frachtworthteil etwa das Dreifache dieser Summe betragen. In diesem Fall würde Karlsruhe nicht allein den Namen zur neuen Bahn leihen, sondern auch entschiedene, sogleich einschlagende Vortheile davon haben, die beim Mühlburgerthor höchst zweifelhaft wären.

17) Bei einem Bahnhof am Mühlburgerthor und Rangirbahnhof auf Beierthimer Feld verliert die städtische Rheinbahn den von Marau nach dem Oberlande gehenden Verkehr für die Strecke Mühlburgerthor-Hauptbahnhof, somit auf etwa $\frac{1}{5}$ ihrer Länge. Die Gesamteinnahme des Güterverkehrs der Rheinbahn betrug im Jahr 1867 140,860 fl. Nimmt man an, daß ein Drittel des Bahnverkehrs nach dem bad. Oberlande geht, so entfällt der Stadtkasse aus den Revenuen ihrer Bahn 10,000 fl. jährlich.

18) Eine Bahn nach Leopoldshafen würde ferner den Hafenverkehr von Marau, welcher, wie wir oben gesehen haben, 430,000 % beträgt, auf Null reduzieren, da die Rheinfahrt zwischen Leopoldshafen und Marau fast so theuer zu stehen kommt als die Fahrt von Mannheim nach Leopoldshafen. Die städtische Bahn würde an diesem Verkehr wenigstens weitere 4000 fl. jährlich an Einnahme verlieren.

19) Ueber Leopoldshafen würde auch ein Theil des Ueberheimer Verkehrs der Rheinbahn entzogen, den ihr zu erhalten und noch mehr zu fesseln, etwa durch Betreibung der Bahn von Marau nach Germersheim, Aufgabe des Eigentümers dieser Bahn ist. Unseres Wissens sind es nur noch die Festungsverhältnisse von Germersheim, welche diese Bahn noch nicht zur Ausführung kommen lassen, weil von den Bahnunternehmern die Errichtung eines Forts dort gefordert werden soll. Für die Karlsruher Einwohnerschaft ist es aber ganz einerlei, ob der Verkehr von Rheinhern durch die Rheinbahn oder die Rheinthalbahn derselben zu geführt wird, für die Stadtkasse aber nicht.

20) Die Gefahr, daß von Neureuth direkt nach Rastatt gebaut werde, und dadurch die städtische Bahn, ganz abgesehen von den andern allgemeinen Nachtheilen der Stadt, auf $\frac{1}{10}$ ihrer Länge den ganzen Oberländer Verkehr verliere, kann nur durch einen Anschluß bei Gottesau vermieden werden. Zu behaupten, daß vom Mühlburgerthor oder vielmehr vom dereinstigen Rangirbahnhof auf Beierthimer Feld direkt nach Rastatt gebaut werden dürfte, heißt den Leuten Sand in die Augen streuen. Das wird jeder bekennen müssen, der von da eine gerade Linie nach Rastatt zieht und dabei bemerkt, daß sie durch lauter Wald geht, und wenn sie nach den Rheinorten abgelenkt werden soll, vor d. r. Eitlinger Linie keine Vortheile bietet. Direkt nach Rastatt wird nur von Neureuth über Mühlburg gebaut.

Die Behauptung, daß von Graben, selbst wenn die Linie von da nach Gottesaue besteht, doch möglicherweise noch über Eggenstein-Mühlburg nach Rastatt gebaut werden könnte, ist wohl nicht ernstlich gemeint, was sollte denn dadurch gewonnen werden? Keinenfalls eine nennenswerthe Verkürzung!

21) Es ist Aussicht vorhanden, daß unter Benützung der Rheinbahn eine nähere Linie nach Paris in's Leben gerufen werden kann, wodurch der Ertrag der städtischen Bahn sich wohl noch verdoppeln würde, durch eine Bahn von Mühlburg und noch weitem vom Mühlburgerthor nach Rastatt würde diese Hoffnung ganz zu Nichte gemacht.

22) Durch Anlage eines Güterbahnhofes von Gottesaue in der Richtung nach Beiertheim wird für die nach dem Süden gehenden Güter eine Verkürzung von einer Viertelstunde zu gewinnen sein. Diese Verkürzung gewinnt auch die Linie Durlach—Karlsruhe—Ettlingen und wird dadurch die Gefahr beseitigt, daß eine direkte Bahnverbindung zwischen Durlach und Ettlingen hergestellt werden könnte.

Diese Ansicht wird wohl mehr Wahrscheinlichkeit für sich haben, als jene, daß dieser Anschluß eine direkte Verbindung zwischen Durlach und Ettlingen begünstige.

23) Durch die Einmündung bei Gottesaue wird Karlsruhe der Verkehrsmittelpunkt des ganzen obern Rheinhals nach allen Richtungen und kommt dadurch aus seiner frühern ganz isolirten Lage heraus.

Die Wiederherstellung der Bergstraße und der Rheinstraße in ihre frühere Bedeutung durch Umformung in Bahnen muß jeder Karlsruher mit allen rechtlichen Mitteln, die ihm zu Gebot stehen, zu bekämpfen suchen, denn dadurch würde die Residenz aus dem Verkehrsleben theilweise wieder zurücktreten.

24) Es wird hiedurch die volkswirtschaftliche Bedeu-

tung der Residenzstadt, und zwar, ohne den übrigen Landes- theilen Schaden zu bringen, da Mannheim und Pforzheim und das badische Oberland desgleichen ihren Vortheil in einer Einmündung bei Gottesaue sehen und finden werden, bestmöglichst gehoben, was dem ganzen umliegenden, nach Karlsruhe gravitirenden Bezirk zu Gute kommen wird. Es ist von weit größerer Bedeutung, eine Stadt von 30,000 Einwohnern, die unter allen Städten Baden's in jeder Beziehung um den ersten Rang streitet und als Residenzstadt besigt, volkswirtschaftlich zu heben, als eine kleine Landschaft von wenigen Dörfern, die fast ausschließlich auf den Ackerbau angewiesen sind und denen andererseits eben so bedeuende gegenüberstehen, deren Wohl überhaupt vielmehr von dem Wohlergehen der Hauptstadt selbst bedingt ist, von der ihnen aller Verdienst zufließt, als von der mehr oder weniger großen Entfernung derselben von einem Bahnhof. In unsern Nachbarländern wird Alles gethan, um die Residenzstädte zu Hauptstädten und zu Verkehrsmittelpunkten des Landes zu machen, wiewohl sie für diesen Zweck die günstige Lage Karlsruhe's nicht haben. Wir möchten dieses nicht als einen Schwabenstreich bezeichnen.

Für Karlsruhe haben wir ein ähnliches Bestreben leider noch nicht erkennen können, namentlich ist es der Karlsruher Bürger, welcher für sein Interesse immer zu wenig eintritt und stets an Anderer Wohl eher denkt, als an sein eigenes. So scheint es wenigstens.

Wenn so Für und Wider gegeneinander abgewogen wird, so dürfte der Anschluß bei Gottesaue im speziellen Interesse von Karlsruhe den Vorzug weiteraus verdienen.

Sollte dann für den stillen Kirchhof die Umgebung zu belebt werden, so wird sich für denselben eine stillere Stelle finden lassen und der östliche Stadttheil wird sich wohl fühlen, wenn er einmal von diesem Alp wird erlöst sein.