

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

25 Jahre Verkehrsverein Karlsruhe

Müßle, Otto

Karlsruhe am Rhein, 1928

Ausklang

[urn:nbn:de:bsz:31-51001](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-51001)

Ausklang

Der Sinn für die Notwendigkeit und für den Nutzen eines Verkehrsvereins hatte unter dem Beweismaterial eines immer mehr aufblühenden Innen- und Außenlebens der Stadt, vor allem bei der geschäfts- und gewerbetreibenden Bevölkerung mehr und mehr Boden gewonnen und ließ die Kurve der Vereinsmitglieder immer weiter nach oben schnellen. Und wie sich Karlsruhe aus einer Beamtenstadt allmählich zu einer Industrie- und Verkehrsstadt entwickelte, so wußte auch der Verkehrsverein, der alle Geschehnisse und Entwicklungsphasen getreu mitmachte, die Umstellung zweckmäßig auszunützen, sie zu begleiten und zu fördern.

Obwohl die Stadt Karlsruhe ihre Gründung einer fürstlichen Laune¹¹ verdankt, so scheint doch die Wahl ihrer Lage durchaus nicht ein Zufallsprodukt zu sein. In der oberrheinischen



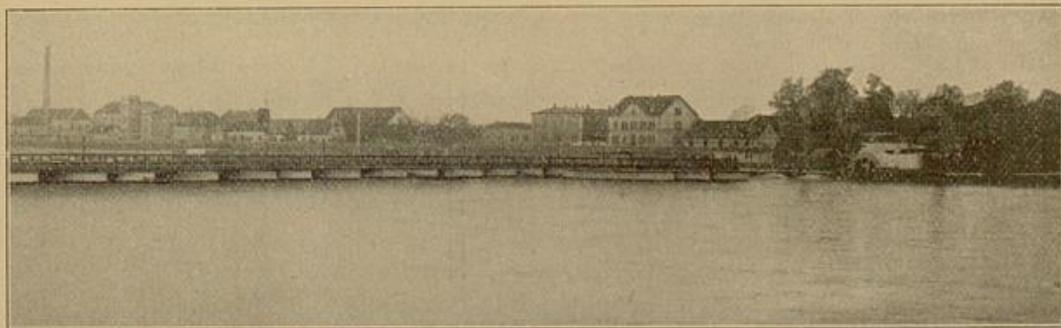
Marktplatz mit Wochenmarkt (bis 1926)

Tiefebene, mit den Schwarzwaldbergen im Süden, im Westen ganz in der Nähe den Rhein, die Wälder der Hardt im Norden, hatte die Neu Gründung Karlsruhe die Hauptaufgabe erhalten, den alten Gegensatz zwischen Alemannen und Franken auszugleichen und eine politische Verbindungsstelle zwischen Süden und Norden des langgestreckten, in allen Gebräuchen so verschiedenen Gebietes zu bilden. Als im Jahre 1806 eine Gebietserweiterung geschaffen wurde, konnte kein anderer Platz ein geeigneterer Mittelpunkt sein als Karlsruhe, und seit der eigentlichen Verkehrsepoche der Neuzeit wußte sie ihre günstige geographische Lage, am Rhein und am Schwarzwald, wirtschaftlich, verkehrspolitisch und kulturell erst recht auszunützen. So darf es nicht verwundern, wenn sich die badische Landeshauptstadt in wenigen Jahrzehnten den Ruf einer geschätzten Kunst-, Schul- und Gartenstadt, einer Industrie- und Verkehrsstadt, einer Stadt der Ausstellungen und Kongresse, einer Fremdenstadt zu sichern wußte. Hier treffen sich die internationalen Zugverbindungen der Nord-Süd- und Ost-West-Linien, hier mußte auch neben einem reichen Innenleben ein kommerzieller und industrieller Zentralplatz für Baden

entstehen und blühen können. Dazu wurde der Freistaat Baden seit der Umwälzung zur südwestdeutschen Grenzmark, und seine Landeshauptstadt erhielt damit an der Peripherie Deutschlands noch viel bedeutendere Aufgaben als früher und als Folge davon gewisse neue Entwicklungsmöglichkeiten.

Ohne die Fühlung mit dem Reich zu verlieren, war es indes eine spezielle Sorge Karlsruhes, die durch Besetzung vernachlässigten Gebiete der Pfalz und des Saarlandes volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch immer mehr zu erfassen und den Einflüssen welscher Art tatkräftig zu begegnen. Der Rhein sollte kein Trennungshindernis werden, sondern das Band der Zusammengehörigkeit bilden. Jedoch nur durch neuzeitliche Verkehrseinrichtungen kann dieser ideale Zustand erreicht werden, und da die augenblicklichen Brückenverhältnisse in jeder Beziehung ungenügend sind, wurde schon seit langem an ihre Vervollkommnung und Modernisierung gedacht. Maxau war der Augapfel dieser Bestrebungen, aber auch die Achillesferse einer nur zu leicht verwundbaren Politik, die in der ursprünglichen Uneinigkeit der beteiligten Interessenten zum Ausdruck kam. Im Laufe der Jahre ist es endlich zur Genugtuung der Mitglieder des von dem früheren Vorsitzenden des Verkehrsvereins Stadtrat Leopold Kölsch gegründeten „Vereins zur Förderung des badisch-pfälzischen Verkehrs durch Errichtung einer festen Brücke bei Maxau“ im Zusammenwirken mit Stadt und Verkehrsverein gelungen, positive Arbeit zu leisten und zusammen mit den Brückenprojekten bei Speyer und Ludwigshafen die Reichsregierung für den Bau zu gewinnen. Die Unzulänglichkeiten der veralteten Schiffsbrücken mit ihren verkehrshemmenden Nachteilen sind allmählich so bekannt geworden, daß es sich erübrigt, auf weiteres einzugehen. Wir wissen, daß es mit diesem wichtigen Projekt in der Tat vorwärts geht, Kostenanschlag und Pläne fertiggestellt, die Mittel für den Bau bewilligt sind und mit den Vorarbeiten (Probebohrungen) begonnen worden ist.

Wenn die Anlage des Karlsruher Rheinhafens um die Jahrhundertwende den industriellen Aufstieg der Stadt Karlsruhe begründet hat, so wird der Bau einer festen Rheinbrücke bei Maxau in absehbarer Zeit für Baden und die Pfalz und somit für ganz Südwestdeutschland erst die wahre und lebensnotwendige Verbindung schaffen und die Stadt Karlsruhe, durch Erweiterung des Güter-Verkehrs mit durchgehenden Eisenbahnlinien, insbesondere mit Württemberg und dem Bodensee durch die von uns geförderte Murgtalbahnlinie als badische Metropole zur besten Geltung bringen.



Schiffsbrücke über den Rhein bei Maxau.