

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruhe

Geschichte der Stadt und ihrer Verwaltung

1875 - 1900

Weech, Friedrich

Karlsruhe, 1904

Die Karlsruher Bahnhöfe

[urn:nbn:de:bsz:31-17308](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-17308)

gung hierzu wurde vom Großh. Ministerium im gleichen Jahre erteilt. Zu Beginn des Jahres 1900 fand die Umwandlung der bisher als Dampf- und Pferdebahn betriebenen Strecken in solche mit elektrischem Betriebe statt. Auch wurden die neuen Linien „Hauptbahnhof=Moltkestraße (Grenadierkaserne)“, „Mühlburgertor=Kühler Krug“ und „Kaiserstraße=Beiertheim“, die eine im März, die anderen im Dezember, dem Verkehr übergeben. Bemerkenswert sei hier noch, daß die Strecke Marktplatz-Hauptbahnhof als Pferdebahn schon seit einer Reihe von Jahren eingegangen war und nun als Teilstrecke der elektrischen Linie Hauptbahnhof-Moltkestraße aufs neue eröffnet wurde.

Ein anfangs der 80er Jahre entworfenes Projekt, die Errichtung einer Omnibuslinie zwischen Altstadt und Bahnhofstadtteil, bezw. dem Nordost- und Südwestende der Stadt, wurde 1884, von seinem Urheber, Herrn A. Kost, ins Leben gerufen. Doch war diese Einrichtung von nicht langer Dauer. Nach Erweiterung des Betriebes der Pferdebahnlinie verschwand dieselbe wieder.

Die Karlsruher Bahnhöfe.

Zwecks Erweiterung des Güterbahnhofs wurde von der Stadt der an den alten Lohfelder Graben grenzende südliche Geländeabschnitt des Gewanns Lohfeld mit Flächengehalt von 24,43 a käuflich erworben und laut Beschluß der am 25. Januar 1875 stattgehabten Stadtratsitzung an die Eisenbahnverwaltung abgetreten. Da der Mühlburger Bahnhof für den immer mehr sich entwickelnden Verkehr nicht mehr ausreichte, mußte er erweitert werden. Die Stadt bewilligte in dieser Sache in der Stadtratsitzung vom 11. August 1882 19 200 Mk.

Der Hauptbahnhof war, wegen seiner dem allzugroß gewordenen Verkehr nicht mehr genügenden Einrichtungen, hinsichtlich mannigfaltiger Verbesserungen sowohl in den Sitzungen der zweiten Badischen Kammer, wie in denen des Stadtrats des öfteren zur Sprache gekommen. Die ungünstige Lage der Bahnhofgebäulichkeiten hatte im Laufe der Jahre viele Übelstände hervorgerufen. War doch durch den Bahnhof der neue Bahnhofstadtteil von der Altstadt geradezu abgeschlossen. Seit den 1870er Jahren beschäftigte die Bahnhoffrage die Stadt. Viele Vorschläge wurden gemacht, viele Projekte ausgearbeitet. Teils sprach man sich für eine voll-

ständige Verlegung, teils für eine Hochlegung des Bahnhofes aus. Andere wieder wollten, zugleich mit der Verlegung, die Idee einer Kopfstation verwirklicht wissen. Erst anfangs der 80er Jahre richtete auch die zuständige Behörde ihr Augenmerk auf diesen in der Öffentlichkeit viel besprochenen Punkt. In dem der Zweiten Kammer der Landstände zu Anfang des Jahres 1881 zugegangenen Entwurfe des Eisenbahnbaubudgets für die Periode 1882—83 war eine Erweiterung des hiesigen Personenbahnhofs mit einem Aufwande von 700000 Mk. vorgesehen. Die schwebende Bahnhoffrage hatte damit in unserer Stadt einen neuen Anstoß erhalten. Auf Veranlassung einiger Mitglieder des hiesigen Handelsstandes fand infolge dessen zwischen diesen und den hiesigen Mitgliedern der Handelskammer ein diesbezüglicher Meinungsaustrausch statt, wobei beschlossen wurde, daß der Vorsitzende der Handelskammer zum Zweck der Stellungnahme zu vorliegender Frage eine Versammlung der hiesigen Kaufleute und Industriellen einberufen solle. In letzterer, von ungefähr 300 Personen besuchten Versammlung wurde mit Stimmeneinheit beschlossen, durch die Handelskammer das Ministerium der Finanzen zu bitten, daselbe wolle dahin wirken, daß die Vorlage an den Landtag, betreffend die Erweiterung des Karlsruher Personenbahnhofs, zurückgezogen und daß eine neue Vorlage an den Landtag eingebracht werde, und zwar nach stattgefundenem Benehmen mit den städtischen Interessenten, unter Festhaltung des jetzigen Platzes für den Umbau und unter Erstrebung vollständiger Beseitigung der Verkehrsstörung zwischen der Altstadt und dem Bahnhofstadtteil. Anfangs April des gleichen Jahres war in der Zweiten Kammer daraufhin die Regierungsvorlage einstimmig angenommen, aber dabei zugleich beschlossen worden, eine Petition des Stadtrats, die sich im Prinzip mit der Resolution der oben erwähnten Versammlung deckte, der Regierung empfehlend zu überweisen. Für die Interessen unserer Stadt trat besonders der Abgeordnete Kiefer ein. Ihm und dem Abgeordneten Hoffmann war es vorzüglich auch zu danken, daß die in der Vorlage enthaltene Forderung der Eisenbahnverwaltung, den Bau eines eigenen Gaswerkes zu genehmigen, abgeschlagen wurde. Im Oktober wurden die Umgestaltungsarbeiten im Innern des Bahnhofes mit Benützung der weniger verkehrreichen Jahreszeit schon eifrig betrieben. Die alte, große, rauchgeschwärzte Einsteighalle

wurde abgebrochen und damit für Wartesäle, Restauration und Bureau-räume mehr Licht gewonnen. Der vom Aufnahmsgebäude isolierte Mittelperron wurde auf seine ganze Länge mit einem gefälligen, leichten, eisernen, säulengetragenen Dach versehen. Ferner wurden unterirdische Verbindungswege zwischen dem Wartesaalperron und den anderen Perrons fertiggestellt. Zu ungestörter Handhabung dieser Arbeiten wurde ein provisorischer Bahnhof in der Nähe des Winterdenkmals angelegt. Der Umbau des Bahnhofs konnte darum ziemlich rasch vor sich gehen. Anfangs 1885 war das Hauptgebäude in seinem Außern vollendet. Die beiden Endpavillons wurden schon im Mai von dem provisorischen Bahnzaun befreit. In dem westlichen Pavillon wurde das Bureau des Bahnamtsvorstandes neu etabliert, während der östliche, den Fürstlichen Wartesaal enthaltend, mit einem neuen Glasvordach versehen wurde; auch am Mittelbau wurde ein solches Vordach angebracht. Zur geschmackvollen Ausstattung der Schalterhallen und Wartesäle wurden mehrere hiesige Künstler beigezogen. Die beiden Wartesäle, geräumig, hell und mit hinreichenden Sitzplätzen versehen, wurden mit den Restaurationen direkt verbunden. Ebenso freundlich und einladend wie die Wartesäle wurden auch die Restaurationen hergerichtet. Die Einrichtung eines geräumigeren Gepäckbureaus bedeutete auch eine wesentliche Verbesserung. Gleichzeitig erfuhr die Gleisanlage eine durchgreifende Umgestaltung. Dieselbe ward durch die Einrichtung einer zentralen Weichenstellung viel übersichtlicher und einfacher gemacht. Das für die Einfahrt vom Oberland und der Rheinbahn bestimmte Zentralstationshäuschen fand unter dem Übergang an der Ettlinger Landstraße seine Aufstellung. Waren somit die Verkehrsverhältnisse in den Grenzen des Hauptbahnhofs besser geworden, so hatte doch die Bahnhoffrage damit ihre Lösung noch nicht gefunden. Die bauliche Anlage des Bahnhofs rief eben immer noch dieselben Übelstände hervor, die seit Jahren den Verkehr der Altstadt mit dem Bahnhofstadtteil in so hohem Grade erschwert hatten. Der im Jahre 1883 gegen 15000 Einwohner zählende Stadtteil empfand lebhaft diese Übelstände, und es wurde auch diesem Empfinden in mehreren Versammlungen von seiten der Interessenten öffentlich Ausdruck verliehen. Der Stadtrat, der diese Bewegung zu würdigen wußte, richtete Ende Januar 1884 eine Petition an die Zweite Kammer, sie möge zur Ausführung von je einem

Tunnel für Fußgänger an den Bahnübergängen der Ruppurrer-, Ettlinger- und Gartenstraße die Mittel bewilligen, dagegen die Anforderungen der Regierung für Herstellung von Bahnüberbrückungen ablehnen. In den Jahren 1871 und 75 hatte er zwar die Herstellung von Überbrückungen neben den Niveauübergängen gewünscht. Nachdem jedoch dieser Wunsch von seiten der Regierung abgelehnt worden war und daraufhin der Stadtrat es übernommen hatte, ein Projekt zu entwerfen, kam er während der Ausarbeitung desselben zur Erkenntnis, daß eine Überbrückung keine Verbesserung für den Verkehr bedeuten würde, und gab deshalb seinen bis dahin eingenommenen Standpunkt auf. Die Sache ruhte nun bis zum Jahre 1882, als sich in der Stadt das Gerücht verbreitete, die Regierung beabsichtige eine Erweiterung des bestehenden Bahnhofes ohne Beseitigung der vorhandenen Mißstände der den Bahnhof kreuzenden Straßen. Eine lebhafteste Bewegung entstand in der Stadt, Eingaben mit zahlreichen Unterschriften wurden an den Stadtrat eingereicht, die den Wunsch ausdrückten, der Stadtrat möge sich bei der Regierung dafür verwenden, daß ein solcher Bahnhofumbau in Aussicht genommen werde, der auch den bestehenden Mißständen abhelfe. Der Stadtrat wandte sich alsbald an die Generaldirektion. Nachdem aber in der Vorlage der Regierung an die II. Kammer über die Bahnhofserweiterung für fragliche Übergänge keine Verbesserung vorgesehen worden war, wandte sich der Stadtrat an die II. Kammer mit der Bitte, sie wolle bei eventueller Bewilligung der von der Regierung für die Erweiterung des Karlsruher Bahnhofes geforderten Beträge aussprechen, daß diese Mittel nicht ausschließlich für das von der Regierung vorgelegte Projekt als bewilligt anzusehen seien, und daß die Regierung vor Inangriffnahme der Arbeiten nach Anhören des Stadtrates noch zu prüfen habe, ob nicht Mittel und Wege gefunden werden könnten, die ohne Überschreitung des bewilligten Betrags, unter Verbesserung der Zustände des innern Bahnhofes auch jene der Straßenübergänge ermöglichen. Um diese Wege anzudeuten, wurde von Baurat Professor Baumeister ein Gutachten hierüber für den Stadtrat ausgearbeitet. Die Regierung lehnte aber jede Verhandlung hierüber mit dem Stadtrate ab, worauf derselbe um die Belassung der bestehenden Jahrgänge und Herstellung von Tunneln für den Personenverkehr bat, wobei er bemerkte, daß er in der Herstellung von Überbrückungen keinen

Vorteil für den Straßenverkehr erkenne, gegen diese vielmehr als entschieden schlimmer gegenüber dem jetzigen Zustand sich aussprechen müsse und sich gegen einen in Aussicht gestellten Beizug zu den Kosten verwahrte. Anfangs 1883 wandte sich der Stadtrat an den Großherzog mit der Bitte, die Erbauung eines Centralbahnhofes mit Berücksichtigung der Interessen der Stadt in Erwägung zu ziehen. Durch das Finanzministerium wurde diese Bitte ablehnend beantwortet. Gleichzeitig konnte man in einem Karlsruher Blatte lesen, daß die Herstellung von Überbrückungen für die Rüppurrer-, Ettlinger- und Gartenstraße von der Regierung beabsichtigt sei. Dies veranlaßte den Stadtrat, statistische Erhebungen über den Verkehr dieser Straßen vornehmen zu lassen, um sich eine sichere Grundlage für die Beurteilung der Angelegenheit zu verschaffen. Aus diesen Erhebungen ging hervor, daß die größte Gefahr beim derzeitigen Zustande in dem außerordentlich starken Straßenverkehr bei den Übergängen lag, der durch die tagsüber häufig geschlossenen Barrieren sehr gehindert war. Ohne wesentliche Schädigung des Bahnverkehrs konnte also durch Erbauung von Tunnels dieser größte Mißstand beseitigt werden. Was den Fuhrwerksverkehr anbelangte, hätte die Herstellung von Überbrückungen absolut keine Erleichterung bedeutet, sondern derselbe hätte eher erhebliche Erschwerungen erfahren. Es war darum keine unwichtige Entscheidung der Budgetkommission der II. Kammer, als sie das von der Regierung geplante Projekt einer Bahnüberbrückung an der Ettlinger- und Rüppurrerstraße mit 1½ Millionen Kostenaufwand ablehnte. Nunmehr konnte das vom Stadtrat und Bürgerausschuß sowie von der Handelskammer und dem Gewerbeverein gemeinsam befürwortete anderweitige Projekt zur Durchführung gelangen. Dasselbe zielte bekanntlich dahin, die bisherigen Bahnübergänge für den Fuhrwerksverkehr zu belassen und an Stelle der geplanten teureren, unpraktischen und mißliebigen Überbrückung für Fuhrwerk und Fußgänger lediglich 2 Tunnels für letztere zu erstellen. Ein dritter Tunnel an der Gartenstraße wurde dagegen als nicht absolut erforderlich, seitens der betreffenden Kommission für überflüssig erachtet. Diesem Projekte pflichtete schließlich auch die II. Kammer bei. Es kam in den Jahren 1885—86 zur Ausführung der Tunnelarbeiten. Nachdem Ende 1885 schon der Durchgang an der Rüppurrerstraße erbaut war, folgte anfangs des nächsten Jahres die Errichtung eines gleichen

Fußgängertunnels an der Ettlingerstraße, wo gleichzeitig der dort seit 1875 befindliche Steg abgetragen wurde. Wohl war damit den Übelständen etwas abgeholfen; aber die Verbesserungen reichten bei weitem nicht aus, die Bürgerschaft zufrieden zu stellen. Immer und immer wieder kam die Bahnhoffrage zur Sprache. Am 19. März 1895 stellte deshalb der Stadtrat an die Generaldirektion den Antrag, endlich einmal eine definitive Lösung der Bahnhoffrage durch Ausarbeitung von Plänen und Verhandlung derselben mit dem Gemeinderat herbeizuführen. Jetzt erkannte die Generaldirektion an, daß die Höherlegung des Bahnhofs wohl das geeignetste Mittel zur Beseitigung der vorhandenen Mißstände sei. Jedoch könne in dieser Sache noch keine bestimmte Entschliesung getroffen werden. Mehrfach an die schwebende Frage erinnert, ließ das Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, dem die Eisenbahnen seit 1893 unterstellt sind, drei Projekte ausarbeiten und stellte diese am 19. Februar 1898 auf einige Tage zur allgemeinen Besichtigung aus. Das erste Projekt befaßte sich mit einer hochliegenden Kopfstation zwischen Tiergarten und Veierthemer Wäldchen (Kostenanschlag 8 230 000 Mk.); das zweite mit der Hochlegung des Bahnhofs an der jetzigen Stelle (Kostenanschlag: 17 750 000 Mk., wenn die Magauer Bahn und die Bahn Karlsruhe—Eggenstein—Graben auf der jetzigen Linie belassen würde; Kostenanschlag: 15 000 000 Mk., wenn die Magauer Bahn und die Bahn Karlsruhe—Eggenstein—Graben nach der Linie der gegenwärtigen Güterbahn: Rangierbahnhof—Westbahnhof—Mühlburg verlegt würde); das dritte endlich mit der Überführung der Ettlinger-, Garten-, Rippurrer- und Wolfartsweiererstraße mittelst Brücken über die Bahn (Kostenanschlag: 4 320 000 Mk.). Inzwischen war die Bahnhoffrage bei der Beratung des Eisenbahnbudgets im Mai 1898 in den beiden Kammern des Landtags zur Sprache gekommen. In der zweiten Kammer bekannte sich der Abgeordnete Delisle als Gegner der Überführungen; ihm schloß sich der Abgeordnete Bleß für Karlsruhe an. Der Abgeordnete Fieser sah die Notwendigkeit einer späteren Höherlegung des Bahnhofs voraus, verneinte aber, daß dieselbe augenblicklich schon Bedürfnis sei, und befürwortete fürs erste die Überführung. Minister v. Brauer erklärte, daß die Überführung kein Provisorium bedeuten solle, daß bei derselben hinreichender Raum bleiben werde, um die später erforderliche Erweiterung des Bahnhofs

innerhalb desselben vorzunehmen. Bezugnehmend auf verschiedene Ausstellungen von Modellen betonte er, daß die Überführungen keine Verunstaltung der Stadt zur Folge hätten, daß sie im Gegenteil eine hervorragende Zierde für dieselbe werden würden. Er schloß damit, daß er wiederholte, die Regierung sei für die Überführungen und sie hoffe, daß die städtische Behörde und die Einwohnerschaft für diesen Plan noch günstig gestimmt würden. Nun aber waren gerade die Straßenüberführungen in demjenigen Projekt vorgesehen, gegen welches sich die weitesten Kreise der Einwohnerschaft durchaus ablehnend verhielten, während die Meinungen über die beiden anderen Projekte, Verlegung und Höherlegung, sich ungefähr das Gleichgewicht hielten. Außerdem hatte Oberbaurat Professor Baumeister, der von der Stadt zum zweitenmal um ein Gutachten erjucht worden war, im Mai die Hochlegung des Bahnhofes für die Stadt wiederum als das wünschenswerteste Hilfsmittel zur Beseitigung der Mißstände erklärt, mit Rücksicht auf den Kostenaufwand allerdings geraten, mit den Überführungen sich zunächst zu begnügen. Bei der außerordentlichen Bedeutung der ganzen Frage für die Stadt beschloß nunmehr der Bürgerausschuß auf Anregung des Stadtrats, bevor er endgültig zu den Projekten der Generaldirektion Stellung nehme, zunächst ein weiteres Sachverständigen-Gutachten einzuholen, durch welches die Gemeindeverwaltung und insbesondere auch die Bürgerschaft in die Lage versetzt werden solle, über die eisenbahntechnische Seite der Frage sich näher zu unterrichten. Die Ausfertigung dieses Gutachtens wurde wieder dem Oberbaurat Professor Baumeister zusammen mit dem Generaldirektor der Königl. Bayerischen Staatsseisenbahnen, G. v. Ebermayer in München, und dem Zivilingenieur C. D. Gleim in Hamburg übertragen. Diese drei Sachverständigen kamen zu dem Ergebnis, daß vorläufig eine Verlegung des Personenbahnhofes nicht empfohlen werden könne, da für die möglichst zentrale Lage des Hauptverkehrspunktes einer Stadt neben den geschäftlichen Einzelvorteilen, welche sich an die Lage eines bestehenden Bahnhofes knüpfen, das wohlverstandene allgemeine Interesse der Bevölkerung so maßgebend sei, daß man heute schon mit Bestimmtheit sagen könne, die Sache dürfe auch in Karlsruhe keinen andern Verlauf nehmen, als in so vielen anderen Städten, welche sich oftmals mit schweren Opfern die zentrale Lage ihrer Hauptbahnhöfe gewahrt hätten. Die Anlage eines Kopfbahnhofes wurde

als ausgeschlossen betrachtet wegen der mit einem solchen verbundenen Betriebschwierigkeiten und Zeitversäumnisse, die bei einer Station wie Karlsruhe, bei welcher der Durchgangsverkehr die Hauptrolle spiele, besonders schwer ins Gewicht fallen müßten. Demgemäß bestände nur die Möglichkeit einer Hochlegung des Bahnhofes an seiner jetzigen Stelle mit Unterführung der kreuzenden Straßen ungefähr in ihrer jetzigen Höhenanlage oder einer Überführung der Straßen auf Brücken. Auf Grund dieses Gutachtens entschied sich der Stadtrat einstimmig für die Höherlegung des Bahnhofes, und seinem Antrage gemäß beschloß sodann der Bürgerschaft ebenfalls einstimmig in einer Sitzung vom 24. Oktober 1898, daß der Stadtrat bei dem Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten namens der Stadtgemeinde sich für die Höherlegung des Bahnhofes aussprechen solle. Am 2. Februar 1900 aber ließ der Minister von Brauer in einem Erlaß einige Bedenken technischer Art gegen die Höherlegung des Bahnhofes am alten Platz laut werden. Die angeführten Gründe wurden am 23. Februar vom Bürgerschaft auch als stichhaltig befunden. Und als am 25. Mai 1900 die Bahnhoffrage wieder in der zweiten Kammer zur Verhandlung kam, schlossen sich auch die Landstände der Begründung für die Verlegung an. Es wurde zugleich zur Ausführung der Vorarbeiten und zur Erwerbung des erforderlichen Geländes am Lautersee eine Million Mark bewilligt.

Der Eisenbahnrat.

Durch landesherrliche Verordnung vom 4. November 1879 wurde nach dem Vorgange anderer deutschen Staaten zur Beratung des Handelsministeriums und der Generaldirektion der Staatseisenbahn für das Großherzogtum ein Eisenbahnrat errichtet. Derselbe übernahm die Aufgabe, in wichtigen, die Interessen des Handels, der Gewerbe und der Landwirtschaft berührenden Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, insbesondere hinsichtlich der Bestimmungen des Betriebsreglements, der Tarife und der Fahrpläne gutachtliche Äußerungen abzugeben und Wünsche und Beschwerden zur Kenntnis der Zentralbehörde zu bringen. Die Schaffung eines Eisenbahnrats wurde als eine willkommene Einrichtung freudig begrüßt; ist doch dadurch den Vertretern des Handels- und Industriestandes die Möglichkeit