

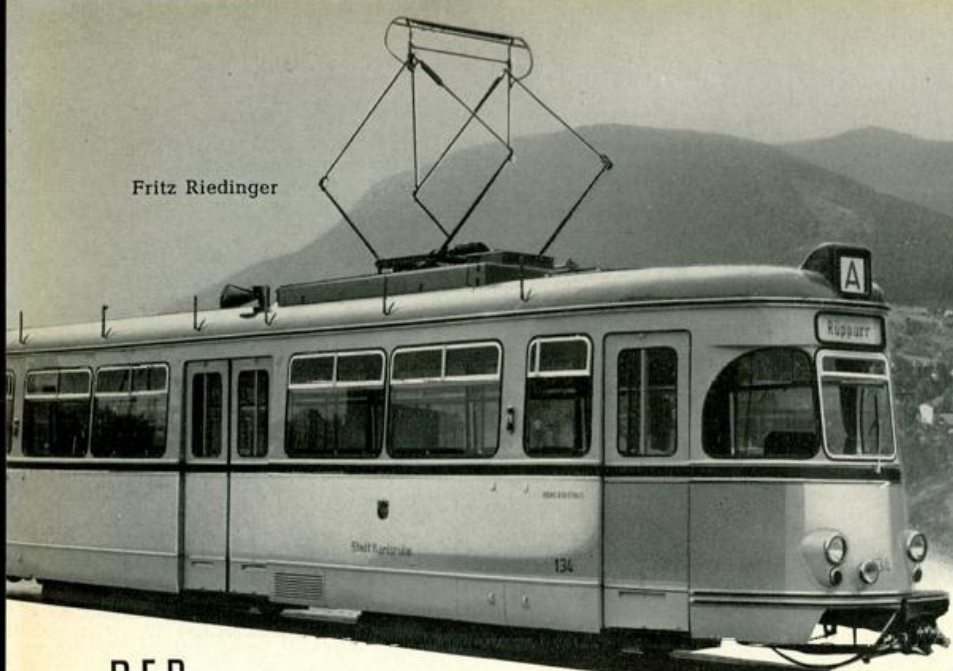
# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

Der Aufbau der Albtalbahn

[urn:nbn:de:bsz:31-219022](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-219022)

Fritz Riedinger



# DER AUFBAU DER ALBTALBAHN

Die Albtalbahn hat eine Betriebslänge von 41 km, wovon die Strecke Karlsruhe—Herrenalb 26 km, die Strecke Busenbach—Ittersbach 13 km und der Anschluß Ettlingen—Ettlingen-West 2 km beträgt.

Die Bahn wurde in den Jahren 1897 bis 1900 gebaut und war durch die zunehmende Bedeutung der Städte Karlsruhe und Ettlingen, die Ansiedlung von Industriebetrieben und zur Erschließung des Albtales notwendig geworden. Ihre Hauptaufgabe ist die Bedienung des Personenverkehrs. Durch den Anschluß an den Bahnhof Ettlingen-West stellt die Bahn, im besonderen für die Beförderung von Gütern aller Art, gleichzeitig eine Verlängerung der Bundesbahn dar. Die Albtalbahn ist für die Stadt Karlsruhe besonders wichtig, weil sie allein den öffentlichen Verkehrsanschluß zu den Stadtteilen Dammerstock und Rüppurr herstellt und von ihrer Leistungsfähigkeit die Verkehrsbedienung der südlichen Stadtteile in weitgehendem Maße abhängt.

Nachdem die Bebauung von Karlsruhe im Norden die Gemarkungsgrenze erreicht hat, im Westen der Rhein und im Osten die Ausläufer des Schwarzwaldes die natürlichen Stadtgrenzen bilden, ist die Ausdehnungsmöglichkeit der Stadt nach Süden von Bedeutung.

Herrenalb

Marzell

Ittersbach



Busenbach

Ettlingen

Rüppurr





Durch die Umstellung Karlsruhes nach 1945 vom Verwaltungs- zum Industriezentrum nahm die Zahl der Einpendler von rund 16 000 im Jahre 1939 auf über 40 000 im Jahre 1958, und bei Ettlingen von rund 1600 auf rund 4500 zu. Im unmittelbaren Einzugsgebiet der Albtalbahn wohnen heute über 50 000 Menschen und im Interesse der Wirtschaft muß deshalb Wert auf gute Verkehrsanschlüsse gelegt werden.

Die weitere Bedeutung der Albtalbahn, die Verbindung zum Schwarzwald und insbesondere zum Luftkurort Herrenalb, darf hierbei nicht unterschätzt werden.

Die Albtalbahn war seit 1898 mit 5 weiteren badischen Bahnen in der Badischen Lokal-Eisenbahn AG. (Bleag) zusammengeschlossen. Die ungünstige finanzielle Entwicklung dieser Bahnen verhinderte von jeher gründliche und umfassende Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten, so daß nach 1945 auch die Gleisanlagen, Fahrzeuge und alle übrigen, für den Betrieb notwendigen Einrichtungen der Albtalbahn so stark verbraucht waren, daß die Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit weiterhin kaum mehr gewährleistet war. Mit der Durchführung von Erneuerungs- und Instandsetzungsarbeiten allein konnten aber die seit Jahrzehnten geltend gemachten Wünsche, insbesondere der Rüppurrer Bevölkerung, zur Verbesserung der Betriebsanlagen und Verkehrsanschlüsse nicht erfüllt werden. Angesichts der Wichtigkeit des Problems für ihre Bewohner setzte sich die Stadt Karlsruhe bei der Landesregierung und der früheren Eigentümerin, der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, dafür ein, daß die Bahn von Grund auf umgebaut, modernisiert und den heutigen und künftigen Bedürfnissen entsprechend erweitert wird. Zur Durchführung dieses Vorhabens erklärte sie sich zu einer beträchtlichen Kostenübernahme an diesem großen Umbauprojekt bereit.

Nachdem das Land von seinem Recht, die Albtalbahn von der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft zurückzukaufen, Gebrauch gemacht hatte, wurden am 2. 3. 1957 die Verhandlungen, die sich über mehrere Jahre hingezogen hatten, durch einen Vertrag zwischen der Stadt Karlsruhe, dem Landkreis Karlsruhe, der Stadt Ettlingen, dem Landkreis Calw und dem Land Baden-Württemberg abgeschlossen. Hiernach verpflichtete sich die Stadt Karlsruhe, für den Umbau und den Betrieb der Albtalbahn eine neue Gesellschaft zu gründen und bis zum Jahre 1961 die Umgestaltung und Modernisierung der Albtalbahn von Karlsruhe bis Herrenalb und die Instandsetzung der Strecke Busenbach—Ittersbach abschnittsweise durchzuführen.

Am 1. 4. 1957 übernahm die neue Gesellschaft — Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH. (AVG) — den Betrieb von der DEBG und begann umgehend mit den Umbauarbeiten.

Als erster Bauabschnitt wurde die Strecke Karlsruhe Albtalbahnhof bis Battstraße fertiggestellt und durch Herstellung eines Anschlusses an die Ebertstraße eine durchgehende Verkehrsverbindung zwischen der Innenstadt und Rüppurr geschaffen. Die Anlage auf diesem Abschnitt ist 2gleisig und gestattet jede beliebige Zugfolge.

*Eine historische Begegnung:  
Die neue A-Linie und die alte Albtalbahn*

Foto - Dr. Lutz, BVZ



*Eröffnung des ersten umgebauten Streckenabschnitts der Albtalbahn am 18. April 1958 in Karlsruhe*

Der Umbau der Gleisanlage von der Battstraße Rüppurr bis zur Schöllbronner Straße in Ettlingen wird im ersten Halbjahr 1959 ebenfalls vollendet sein. Die 3schiennigen Strecken Ettlingen—Etzenrot und der Anschluß an die Bundesbahn in Ettlingen gestatten schon heute einen Betrieb mit normalspurigen Fahrzeugen; sie müssen lediglich instandgesetzt und die Weichenanlagen so geändert werden, daß das Befahren mit Straßenbahn- und Bundesbahnfahrzeugen möglich ist. Die Strecke Ettlingen—Herrenalb ist auch weiterhin als eingleisige Anlage vorgesehen. Damit Züge sich kreuzen und auch wenden können, sollen entsprechende Gleisanlagen und bei Haltepunkten für die Umstellung der Stromversorgung neue Gleichrichterstationen errichtet werden.

Bei Drucklegung dieses Artikels war noch nicht vorgesehen, die Gleisanlage Busenbach-Ittersbach zu ändern. Die Entscheidung über die Verkehrsbedienung und die an der Gleis- und Fahrleitungsanlage dieser Strecke evtl. notwendigen Arbeiten steht noch aus.

Nach Fertigstellung der Strecke Karlsruhe—Herrenalb, des Anschlusses an das innerstädtische Verkehrsnetz, des Einsatzes moderner, geräumiger Fahrzeuge und sonstiger noch durchzuführender Erneuerungen, sind die Gesamtanlagen der Bahn so verbessert, daß alle hinsichtlich der Verkehrsbedienung an ein modernes Bahnunternehmen zu stellende Anforderungen erfüllt sind.

Baudirektor Fritz Riedinger

