

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Schienen ins Grüne

[urn:nbn:de:bsz:31-219047](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-219047)



Baudirektor
Dipl.-Ing. Kurt Stengel

Karlsruhe rückt dem Schwarzwald näher

Die schnelle Modernisierung der Albtalbahn

Wie die Kimme zum Korn des Schloßturms quadert sich die Pyramide aus rotem Sandstein auf der Hauptachse der Stadt am Marktplatz in Karlsruhe. Sie bewahrt das Herz des Stadtgründers Karl Wilhelm, des baden-durlachischen Markgrafs, der vor 245 Jahren den Grundstein zu seinem Jagdschloß Carolsruhe legte.

Das Bild des Wahrzeichens der Stadt Karlsruhe, also der Pyramide, elegant mit der ebenso dreieckigen Urform der Tanne als Wahrzeichen des Schwarzwaldes zu verbinden und daraus das Firmenzeichen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft zu schaffen, war die glückliche Idee des Oberbürgermeisters von Karlsruhe.

Die Triebwagen und Omnibusse der Albtalbahn tragen dieses beschwingte Zeichen des grünen Bandes zwischen Stadt und Wald. Die Dame Albtalbahn stand in den jungen Sechzigern, als der Herr der Pyramide sein Auge auf sie warf. Eine zwar im ganzen liebenswerte, aber doch etwas hinfällig gewordene Matrone, war sie dem Tempo unserer Zeit nicht mehr gewachsen. Bei ihrem chronischen Bandscheibenschaden wollten die Beine nicht mehr so recht mit, besonders wenn sie sich vornahm, Kurven mit Schwung anzugehen, wie sie es bei der schnittigen Straßenkonkurrenz sah. Es ließ sich nicht verbergen: Die Dame Albtalbahn war alt. Alter mit Würde ist aber heutigentages nicht mehr gefragt, ein Alter ohne Würde entsprach nicht dem Stil der Dame. Was tun?

Ein Wunder geschah: Der Herr der Pyramide, schon immer ein wenig ihr zugetan, vollbrachte eine charmante Verjüngung. Mit ingenüösen Kunstgriffen und technischer Kosmetik verwandelte er die Oma in eine flotte junge Dame.

Die Technik des Verjüngungsvorganges:

Karlsruhe, nach Großraum atmend, erkannte seine grüne Lunge im Albtal. So kam es am 12. März 1957 zum Vertrag der Verjüngung. Beteiligt waren die Stadtväter von Karlsruhe, die Stadt Ettlingen und die Landkreise Karlsruhe nebst Calw als Vettern samt dem Land Baden-Württemberg als reichem Patenonkel. Am 1. 4. 1957 übernahm die Stadt Karlsruhe die Albtalbahn und gründete die Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG).

Unmittelbar danach begannen die Umbauarbeiten zwischen dem Albtalbahnhof in Karlsruhe und Rüppurr. Bei meter-spurigem Betrieb auf dieser Strecke wurde das zweite Gleis gebaut; eine zweite Brücke überquerte die Gleise des Rangierbahnhofes Karlsruhe. Am Albtalbahnhof in Karlsruhe erfolgte der Anschluß zum Netz der städtischen Straßenbahnen. Diesen Anschluß hatte man schon bei der ursprünglichen Planung der Albtalbahn in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts erwogen, aus finanziellen Gründen aber nicht verwirklicht.

60 Jahre später, am 18. 4. 1958 fuhr die verjüngte Bahn zum Vergnügen ihrer Benutzer vom Zentrum der Stadt Karlsruhe bis zu der Wendeschleife an der neuen Siedlung Rüppurr-Süd. Mit dem kommenden Ausbau des Stadtteils Rüppurr bis zur Gemarkungsgrenze und dem für die Autobahn freizuhaltenen Geländestreifen wird die Pyramidenstadt dem Schwarzwald so nahe gerückt sein, wie es ihre Möglichkeiten erlauben; die Bewohner dieser Randstadt danken es der Albtal-

bahn, gleichermaßen schnell zur Innenstadt wie zu den Außenbergen des Schwarzwaldes gelangen zu können.

Der Umbau der Albtalbahn in Rüppurr ermöglichte als erwünschte Zugabe aber auch den Ausbau der Herrenalber Straße, einer Ausfallstraße aus dem Stadtkern. Sie wurde auf zwölf Meter verbreitert und vierspurig geführt, wobei verkehrsgerechte Anschlüsse an allen Knotenpunkten geschaffen wurden. Sie verbindet Karlsruhe über die Autobahn, die Bundesstraße 3 und die Landstraßen mit dem Schwarzwald.

Am 1. 6. 1958 wurde der durchgehende zweigleisige Betrieb bis zur Battstraße in Rüppurr aufgenommen, und am 1. 10. 1958 begann man mit dem zweiten Bauabschnitt bis zum Freibad in Ettlingen. Schon am 15. 5. 1959 konnte Ettlingens Bürgermeister Rimmelspacher die in vier neuen, achtachsigen Gelenktriebwagen am Freibad angekommenen Festgäste der Eröffnungsfahrt begrüßen. Dank der Aufgeschlossenheit der Gemeinderäte von Ettlingen und Karlsruhe und der Kreisräte des Landkreises Karlsruhe konnten die Mittel bereitgestellt werden, die Trasse zwischen Rüppurr und Ettlingen ebenfalls zweigleisig auszubauen. Das zweite Gleis war am 1. 8. 1959 fertiggestellt. Und gleich ging es an den dritten Bauabschnitt zwischen Ettlingen und Etzenrot.

Da zwischen Ettlingen und Herrenalb die Strecke eingeleisig bleibt, muß hier der Schienenverkehr zwischen Ettlingen und Busenbach vom 2. 1. 1960 an ganz eingestellt werden. Um in Busenbach, dem Anfangs- und Endpunkt der auch in Zukunft nur meterspurig verbleibenden Anschlußstrecke nach Langensteinbach und Ittersbach, die betrieblich notwendigen Veränderungen in der Zugbildung vornehmen zu können, wurde oberhalb des Bahnhofes Busenbach im Tal eine Wendeschleife angelegt.

Zwischen den beiden Kreuzungen der Albtalbahn mit der Landstraße erster Ordnung Nr. 562 bei der Unteren und

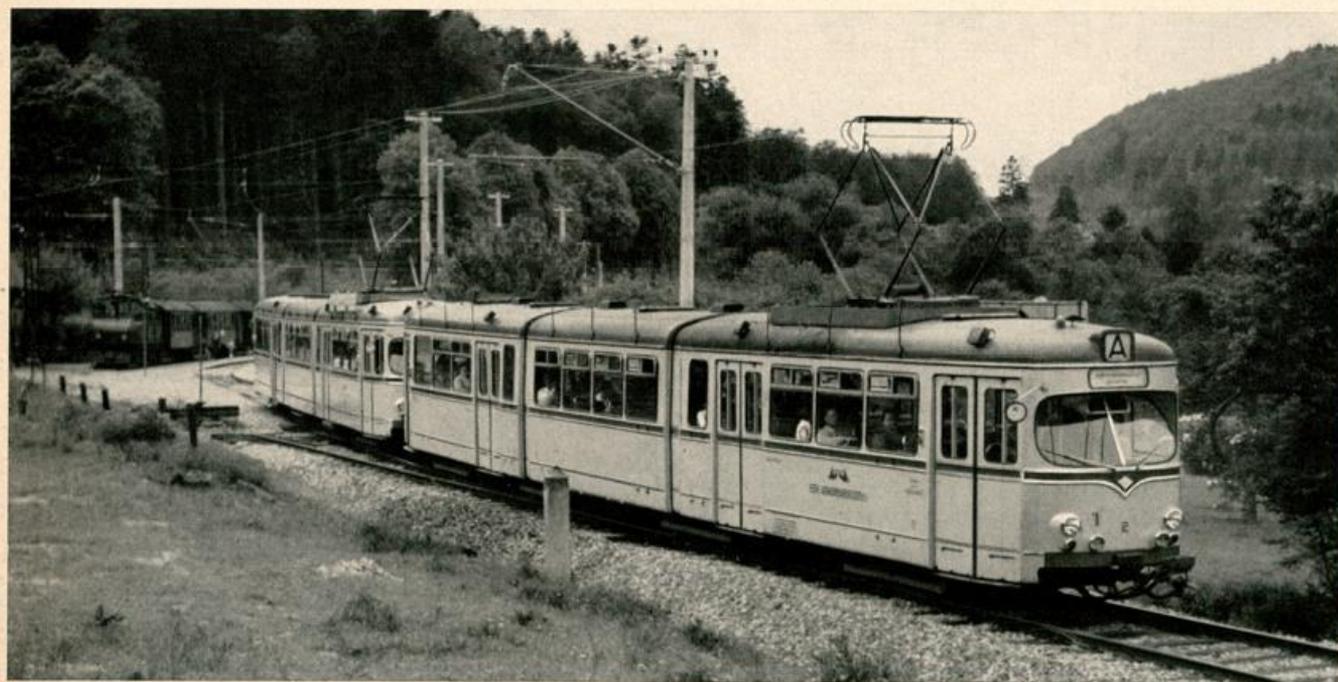
verband, wobei alle Fahrzeuge vom führenden Triebwagen aus gesteuert werden. Dieser Zugbetrieb im Verband ist zwischen Ettlingen und Busenbach und später bis Herrenalb erforderlich, weil der eingeleisige Betrieb erhöhte Sicherheitsmaßnahmen verlangt; die zwei schienengleichen Übergänge bei der Unteren und Oberen Spinnerei auf Gemarkung Ettlingen, die jetzt mit einer Blinklichtanlage gesichert wurden, würden durch einzeln fahrende Wagen der AVG zu lange gesperrt. Der Verbundbetrieb kommt auch den Interessen des Publikums entgegen, das sich bei einem geschlossenen Zug beim Einsteigen besser zurecht findet als bei einzeln fahrenden Wagen.

Am 12. 5. 1960, drei Wochen vor dem im Bauzeitenplan festgelegten Termin, erreichte die neue Bahn in Etzenrot, den Endpunkt des dritten Bauabschnitts. Damit sind fast 14 Kilometer der 26 Kilometer langen Strecke von Karlsruhe nach Herrenalb fertiggestellt und an das innerstädtische Verkehrsnetz von Karlsruhe angeschlossen.

90% der Fahrgäste der Albtalbahn können jetzt in den sechs- und achtachsigen Gelenktriebwagen mit breiten Fenstern und bequemen Sitzen zur Arbeit oder zur Erholung fahren.

Der beträchtliche Pfingstverkehr hat gezeigt, daß viele Karlsruher von der attraktiven Schnellbahnverbindung, mit der sie in 40 Minuten vom Marktplatz in Karlsruhe nach Etzenrot gelangen können, Gebrauch gemacht haben, zum Teil, um von Etzenrot aus die Fahrt mit dem alten Bähnle bis Frauenalb—Herrenalb fortzusetzen, zum großen Teil aber auch, um schon im vorderen Alb tal auf stillen Waldwegen fern vom Lärm der Großstadt und der Straßen die reine Luft des Schwarzwaldes zu genießen.

Im gleichen Tempo, in dem bisher Gleisanlagen, Bahnsteige, Stromversorgungsanlagen und Fahrleitungen gebaut wurden, wird es weiter gehen.



Oberen Spinnerei auf Ettlinger Gemarkung wurde die Gleisanlage auf eine Länge von 1300 Metern lediglich gründlich instandgesetzt. Die neuen Fahr- und Speiseleitungen wurden provisorisch auf die alten Maste verlegt, weil das Land beabsichtigt, hier die Straße auszubauen und an die Bergseite zu verlegen. Die Albtalbahn wird dann kreuzungsfrei zwischen der Landstraße nach Herrenalb und dem Gelände der Spinnerei und Weberei in Ettlingen durchgeführt werden.

An Ostern 1960 fuhren die Gelenkwagen der AVG erstmalig bis Busenbach. In Zeiten starken Andrangs, also an Werktagen im Berufsverkehr und an Sonn- und Feiertagen im Ausflugsverkehr, fahren bis zu fünf Triebwagen im Zug-

Seit 20. Juni 1960 ist der meterspurige Schienenverkehr nach Herrenalb ganz eingestellt. Omnibusse übernehmen die Fahrgäste solange, bis Zug um Zug weitere Streckenabschnitte umgebaut sind.

Marxzell wird im Spätjahr 1960 erreicht sein, und dann darf sich Herrenalbs Kurhaus rüsten, den ersten Gliedertriebwagenzug aus Karlsruhe empfangen. Und wenn dann alles soweit ist, verbindet die schnelle junge Dame AVG nicht allein die Pyramide mit dem Tannenwald, sie bringt auch Badens Herz dem urschwäbischen Herrenalb näher, und ihr Charme wird auch dort, ihrem Namen AVG entsprechend, „Alle Vorurteile Glätten“.