Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe

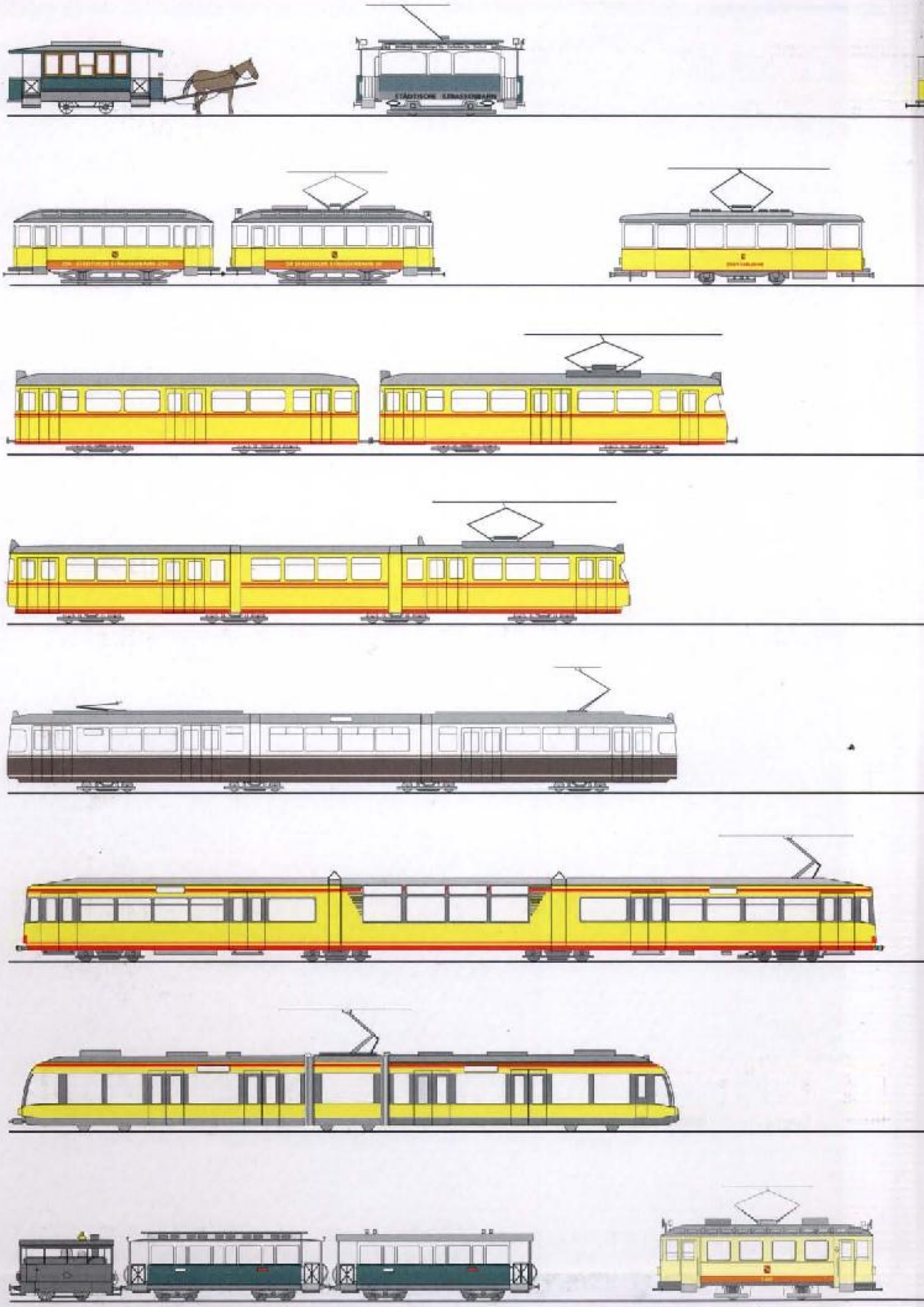
Unter STROM

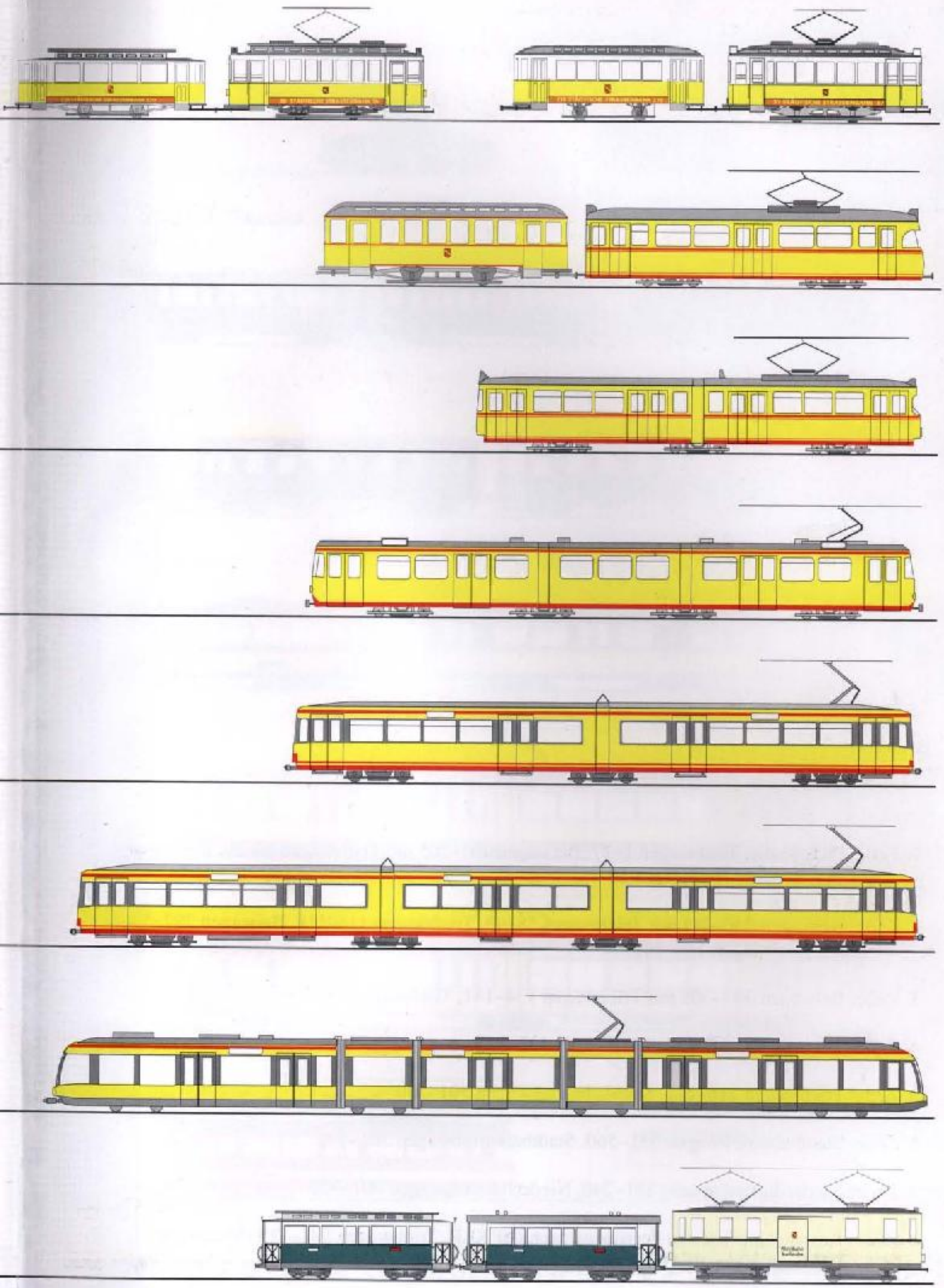
Veröffentlichungen des
Karlsruher Stadtarchivs
Band 20

Unter STROM Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe

Band
20

FIDELITAS





1. Zeile: Pferdebahn, Triebwagen 1–27, Beiwagen 201–205 mit Triebwagen 30–39, Beiwagen 211–216 mit Triebwagen 57

2. Zeile: Beiwagen 240–241 mit Triebwagen 58–93, Triebwagen 114–118, Beiwagen 297–306 mit Triebwagen 134–141

3. Zeile: Beiwagen 307–308 mit Triebwagen 134–141, Triebwagen 142–146

4. Zeile: Triebwagen 177–188, Triebwagen 122–125

5. Zeile: Triebwagen 216–225, Stadtbahntriebwagen 501–520

6. Zeile: Stadtbahntriebwagen 551–560, Stadtbahntriebwagen 561–590

7. Zeile: Niederflurtriebwagen 221–240, Niederflurtriebwagen 301–320

8. Zeile: Kastendampflok und Personenwagen der KLB, Triebwagen 181–189 (Meterspur), Personenwagen und Packwagenlok der KLB

Unter Strom

Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe

MIT BEITRÄGEN VON

Klaus Bindewald, Markus Fettig,
Ulrich Honervogt, Manfred Koch,
Dieter Ludwig, Klaus Mäurer,
Thomas Meyer, Kurt Schwab,
Horst Stammler, Eberhard Stolz,
Walter Vögele, Jochen Zefferer

HERAUSGEGEBEN VON

Stadtarchiv Karlsruhe
Verkehrsbetriebe Karlsruhe

DURCH

Manfred Koch

Badenia Verlag Karlsruhe

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Unter Strom : Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe / hrsg. von: Stadtarchiv Karlsruhe ; Verkehrsbetriebe Karlsruhe durch Manfred Koch. Mit Beitr. von Klaus Bindewald... – Karlsruhe : Badenia-Verl., 2000
(Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs ; Bd. 20)
ISBN 3-7617-0324-4

Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs,
Band 20

Herausgegeben von:
Stadtarchiv Karlsruhe
Verkehrsbetriebe Karlsruhe
durch Manfred Koch

Redaktion: Manfred Koch unter Mitwirkung von
Ernst Otto Bräunche und Thomas Meyer

Umschlaggestaltung: Herbert Kaes
unter Verwendung eines Fotos von Andrea Fabry

Vorsatz / Nachsatz:
Copyright by Klaus Bindewald

Copyright 2000
by Badenia Verlag GmbH, Karlsruhe
Stadtarchiv Karlsruhe
Verkehrsbetriebe Karlsruhe
Alle Rechte vorbehalten, auch die des auszugsweisen Abdrucks, der fotomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung

Herstellung: Badenia Verlag GmbH,
Karlsruhe

Gestaltung: Werner Münkel

Printed in the Federal Republic of Germany

ISBN 3-7617-0324-4

INHALTSVERZEICHNIS

Geleitwort *Oberbürgermeister Heinz Fenrich* 7

Grußwort *Dr.-Ing. h.c. Dieter Ludwig* 8

Einführung *Manfred Koch/Horst Stammler* 9

Nahverkehr und Stadtentwicklung in Karlsruhe im Überblick
Manfred Koch 13

Straßenbahnverkehr in der Stadt 1877–1953
Pferde- und Dampfstraßenbahn 1877–1900
Jochen Zefferer 33
Elektrifizierung und Ausbau des Liniennetzes 1900–1929
Thomas Meyer 55
Stagnation, Zweiter Weltkrieg und Wiederaufbau 1930–1953
Wolfram-Christian Geyer 99

Schienenverkehr mit dem Stadtumland 1843–1957
Regionalverkehr auf Staatsbahnstrecken vor 1900
Klaus Mäurer 127
Die Karlsruher Lokalbahnen
Klaus Bindewald, Wolfram-Christian Geyer 133
Die schmalspurige Albtalbahn
Klaus Bindewald 147
Die Turmbergbahn in Durlach
Eberhard Stolz 179

Öffentlicher Personen-Nahverkehr in Stadt und Region 1954–2000
Omnibusse – Partner des Schienenverkehrs
Kurt Schwab 187
Straßenbahn zwischen Modernisierung und Massenmotorisierung 1953–1979
Walter Vögele 211
Entstehung und Ausbau des Karlsruher Modells 1980–2000
Markus Fettig 243
Die Zukunft des Nahverkehrs
Dieter Ludwig 281

Anhang

Die Fahrzeuge der Karlsruher Straßenbahnbetriebe
Ulrich Honervogt 287
Kurze Chronik des Schienenverkehrs in Karlsruhe
Klaus Bindewald, Wolfram-Christian Geyer, Ulrich Honervogt, Klaus Mäurer, Eberhard Stolz 304

Anmerkungen 310

Bildnachweis 324

Abkürzungen 326

Personenregister *(Katja Schmalholz)* 326

Ortsregister *(Ulrike Deistung)* 327

Sachregister *(Ernst Otto Bräunche)* 332

Autoren 336

GELEITWORT

Mobilität ist einer der Begriffe, deren Bedeutung das Leben der Menschen seit etwa 150 Jahren prägen. Der öffentliche Nahverkehr ist mit dem Städtewachstum im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts entstanden und wirkungsmächtig geworden. Heute sind Städte ohne funktionierendes, für alle zugängliches Netz von Verkehrsmitteln nicht mehr denkbar. Jahrzehntelang war der schienengebundene Nahverkehr inner- und außerhalb der Städte konkurrenzlos. Die Straßenbahnen gaben den Städten in der Phase ihres größten Wachstums um die Wende zum 19. Jahrhundert eine eigene Prägung. Erst mit dem Beginn der Massenmotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg begannen sie, ihre vorherrschende Stellung zu verlieren. Mancherorts wurden sie vom Auto sogar ganz verdrängt. Seit dem Ende der 1980er Jahre spricht man dagegen von der „Renaissance" der Straßenbahn, an der Karlsruhe einen beträchtlichen Anteil hat.

In unserer Stadt begann vor etwa 100 Jahren die Wahrnehmung kommunaler Verantwortung für Verkehr und Energie, die Lebensadern moderner Städte: 1901 ging das städtische Elektrizitätswerk in Betrieb, 1903 erwarb die Stadt die kurz zuvor elektrifizierte vormalige Pferdebahn aus privatem Besitz. Damit hatte sie aber nur eines von drei damals betriebenen Nahverkehrssystemen in der Hand. Schon vor dem Ersten Weltkrieg gab es Bestrebungen der Stadtverwaltung, die Lokalbahn, die mitten durch die Stadt die Dörfer Durmersheim und Spöck verband, wie die Albtalbahn, die am Festplatz ihre Endstation hatte, mit der Straßenbahn zur Karlsruher Eisenbahngesellschaft zu vereinen. Der Bürgerausschuss lehnte den Plan jedoch ab.

Es war ein langer Weg bis zur Realisierung der weitblickenden Pläne von Oberbürgermeister Karl Siegrist im Jahre 1913. Der Kauf der Lokalbahnen 1915 und der Albtalbahn 1957, die Entwicklung der Zweisystemtechnik in den 1980er Jahren, die die Mitbenutzung der Eisenbahngleise gestattet, und die Gründung des Karlsruher Verkehrsverbundes 1993 waren Stationen des Weges, der auch von Rückschlägen begleitet war. Allerdings haben die Verantwortlichen dieser Stadt in Verwaltung und Gemeinderat die Straßenbahn nie aufs Abstellgleis geschoben, haben der Versuchung widerstanden sie durch Busse zu ersetzen. Etwa 400 km Streckennetz werden heute von AVG und VBK befahren und 1999 wurden über 120 Millionen Menschen befördert. „Die Weiterentwicklung der Straßenbahn zur Stadt- und Regionalbahn in einem ist revolutionär", hieß es 1998 bei einem wissenschaftlichen Symposium über die Entwicklung in Karlsruhe, die inzwischen als Vorbild für Saarbrücken, Chemnitz, Newcastle, Luxemburg, Graz und andere Städte dient.

Dem Stadtarchiv und den Verkehrsbetrieben mit ihren beteiligten Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen danke ich für die gute Kooperation aus Anlass des 100-jährigen Jubiläums der „Elektrischen", die zu der erfolgreichen Sonderausstellung im Stadtmuseum und zu dieser Publikation geführt hat. Sie macht nachvollziehbar, dass Verkehrssysteme langlebig sind und für sie daher stärker als für andere Teilbereiche der Gesellschaft gilt: ohne Kenntnis ihrer Geschichte ist ihre Gegenwart nicht zu verstehen. Diese Geschichte in unserer Stadt und der Region nachzuvollziehen, ermöglicht dieses Buch. Es verdeutlicht, dass die Stadt mit Pioniergeist, unternehmerischem Engagement und Mut mit ihren Ausgaben für den öffentlichen Nahverkehr in die Zukunft investiert hat.

Heinz Fenrich
Oberbürgermeister

GRUSSWORT

Das 100-jährige Jubiläum der elektrischen Straßenbahn in Karlsruhe war für die Verkehrsbetriebe Karlsruhe und das Stadtarchiv Anlass, ein Buch über die bisherige Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in der Fächerstadt und der Region herauszugeben. Dabei steht sicherlich die elektrische Straßenbahn im Mittelpunkt, es wird aber auch ein Blick zurückgeworfen in die Zeit der Vorgängersysteme, der Pferdebahn und der Dampf-Straßenbahn. Es wird ferner die Geschichte der Lokalbahn und der alten Albtalbahn nachgezeichnet, die für den Umlandverkehr von großer Bedeutung waren. Natürlich wird auch auf den Omnibusverkehr eingegangen, ohne den kein Nahverkehrssystem in der Welt auskommt. Und selbstverständlich darf auch die neuere Entwicklung unseres regionalen Stadtbahnsystems nicht fehlen, für das Karlsruhe über die Grenzen Deutschlands und Europas hinweg so bekannt geworden ist.

Auch nach 100 Jahren ist die Straßenbahn für eine Stadt in der Größenordnung von Karlsruhe unverzichtbar. Ohne leistungsfähige Straßenbahn, die von den Bewohnern und Besuchern der Stadt in hohem Maße in Anspruch genommen wird, wären kilometerlange Staus tägliche Realität, müsste die halbe Innenstadt für Parkflächen geopfert werden, von den unerträglichen Belastungen für unsere Umwelt ganz zu schweigen. Daher sind wir im Rückblick froh, dass die verantwortlichen Kommunalpolitiker in Karlsruhe in den 50er und 60er Jahren nicht dem damaligen Trend gefolgt sind und die vermeintlich nicht mehr zeitgemäße Straßenbahn aufs Abstellgleis geschoben haben. Auf dieser Basis konnte in den folgenden Jahrzehnten ein modernes Nahverkehrssystem aufgebaut werden, das die Stadtgrenzen inzwischen weit überschritten hat.

Noch vor wenigen Jahren galten Straßenbahn und Eisenbahn als vollkommen getrennte technische Systeme, die praktisch keine Gemeinsamkeiten aufwiesen. Mit der Entwicklung unseres Zweisystem-Stadtbahnwagens, der auf Straßenbahn- und Eisenbahngleisen gleichermaßen verkehren kann, haben wir diese Trennung aufgehoben. Das war eine Pioniertat, für die wir vielfach ausgezeichnet wurden und weltweite Beachtung fanden. Heute hat sich diese Idee erfolgreich auf dem Markt durchgesetzt und findet überall Nachahmer.

Wir haben bewusst darauf verzichtet, einen „professionellen" Autor zu finden, beispielsweise einen Historiker, der den Versuch unternimmt, die gesamte Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe geschlossen darzustellen. Wir haben stattdessen auf ehrenamtliches Engagement zurückgegriffen. Zahlreiche Interessierte, darunter erfreulicherweise auch frühere und aktive Straßenbahner, haben sich in ihrer Freizeit bereit erklärt, einen Beitrag für die Chronik des öffentlichen Verkehrswesens in der Fächerstadt zu leisten. Ich möchte mich bei allen Autoren herzlich bedanken. Ihnen ist es unter Anleitung von Dr. Manfred Koch, der das Projekt seitens des Stadtarchivs betreut hat, gelungen, ein umfassendes, lebendiges, reich bebildertes Buch zu verfassen, das sicherlich für die nächsten Jahre als Standardwerk für die Geschichte der Bahnen und Busse in unserer Region gilt. Ich wünsche diesem Werk viele interessierte Leser.

Dr.-Ing. h.c. Dieter Ludwig
Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Karlsruhe, der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft und des Karlsruher Verkehrsverbundes

EINFÜHRUNG

Seit 1877 gibt es in Karlsruhe einen Schienennahverkehr, seit 100 Jahren verkehrt die Straßenbahn in der Stadt unter Strom und seit knapp einem Jahrzehnt gilt das S-Bahnnetz mit der Zweisystemtechnik als weltweit beachteter Modellfall des ÖPNV. Der Blick der Fachleute und der Medien richtet sich in der Regel auf die aktuellen Ereignisse des „Karlsruher Modells". Dessen wechselvolle und von der allgemeinen Entwicklung des Verkehrsmittels Straßenbahn teils abweichende Vorgeschichte interessiert dabei kaum. Zum 100-jährigen Jubiläum der Elektrifizierung der Pferdebahn in Karlsruhe sollte deshalb das Interesse gleichermaßen auf die Geschichte wie auf die Gegenwart gelenkt werden. Zentrale Ereignisse bildeten dabei die Ausstellung „Unter Strom. 100 Jahre ‚Elektrische' Karlsruhe", ein historischer Straßenbahnkorso und die Herausgabe dieser Publikation. Sie ist nicht als Ausstellungskatalog konzipiert, sondern als eine thematisch darüber hinausgehende Darstellung der Entwicklung des Schienennahverkehrs in Stadt und Region insgesamt. Ihr Ziel ist es, die Entwicklung des ÖPNV in Karlsruhe seit den Anfängen im Zusammenhang zu sehen, die auf die Gegenwart wirkenden historischen Fakten in ihrer jeweiligen Bedeutung kenntlich zu machen und so die Voraussetzungen wie die Innovationen, die das „Karlsruher Modell" ermöglicht haben, zu vermitteln.

Verkehrsgeschichte ist ein Thema, das die historische Forschung lange Zeit kaum wahrgenommen hat. Erst in den vergangenen zehn Jahren setzte, begünstigt durch die Umweltproblematik, eine verstärkte Hinwendung zu dem Themenfeld Stadt und Verkehr ein. Der Straßenbahn kam dabei eine besondere Bedeutung zu. Die Herausgeber verschiedener Sammelbände formulierten nahezu übereinstimmend die Notwendigkeit der Verknüpfung technikgeschichtlicher, unternehmensgeschichtlicher, raum- und stadtplanerischer sowie sozial- und kulturgeschichtlicher Fragestellungen zur Erklärung der Konjunkturen des öffentlichen Nahverkehrs.[1] Als ein Defizit der Forschung stellten Forschungsberichte das Fehlen einer ausreichenden Zahl auf wissenschaftlicher Quellenauswertung beruhender Lokalstudien heraus, die vergleichende Untersuchungen auf nationaler Ebene wie auch den transnationalen Vergleich ermöglichen könnten.[2] Gegenüber diesem unzureichend entwickelten Forschungsstand wird betont, dass es eine reichhaltige „Liebhaberliteratur" gebe, die mit Detailfreudigkeit und Wehmut gegenüber besseren Zeiten der Straßenbahn akribisch technische und chronikalische Rekonstruktion des Wagenparks, des Streckennetzes und des Straßenbahnbetriebs leiste.[3] Bemängelt wird an diesen als wertvolle Quellen- und Materialsammlungen eingestuften Veröffentlichungen, zu denen auch zahlreiche Jubiläumsschriften zählen, das Fehlen von Hinweisen auf Quellen und Literatur sowie die Nichtberücksichtigung übergeordneter historischer Fragestellungen und Zusammenhänge.

Diese Feststellungen über den Forschungsstand zur Geschichte des Nahverkehrs gelten in ähnlicher Weise für Karlsruhe. In den drei Stadtgeschichten, die seit 1900 erschienen sind, wird die Geschichte der Straßenbahn in der im Rahmen einer Gesamtgeschichte notwendigen Kürze behandelt und die erforderlichen Grundinformationen im historischen Zusammenhang vermittelt.[4] Als selbständige Veröffentlichungen liegen vor: Eine schmale Jubiläumsschrift zum 100-jährigen Straßenbahnjubiläum von 1977 sowie eine Publikation von 1984, deren Schwerpunkt auf den Abbildungen liegt.[5] 1999 erschien in der Reihe „Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland" ein Beitrag über die Verkehrsbetriebe Karlsruhe und die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft, der einen reich bebilderten, darstellenden und für die ereignisreichen letzten Jahre nur chronikalischen Überblick gibt.[6] Im gleichen Jahr kam das Jahrbuch des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde e. V. mit dem The-

menschwerpunkt Schienenverkehr in Karlsruhe heraus, das die Karlsruher Straßenbahngeschichte entsprechend berücksichtigt.[7] Zudem erschienen über die Albtalbahn vier Darstellungen, die zum Teil sehr ausführlich auf die Geschichte eingehen[8], zu den stillgelegten Karlsruher Lokalbahnen mehrere Aufsätze[9] und zum 100-jährigen Jubiläum der Turmbergbahn in Durlach 1988 eine Schrift über die Geschichte der ältesten, noch verkehrenden Bergbahn Deutschlands.[10] In dem seit 1995 herausgegebenen Publikationsorgan „der weichenbengel" des Karlsruher „Treffpunkt Schienennahverkehr e.V." veröffentlichten die Mitarbeiter auch Beiträge zur Geschichte der Karlsruher Straßenbahn bis hin zu den aktuellen Entwicklungen des „Karlsruher Modells". Dieses hat auch in den nationalen wie internationalen Verbands- und Fachorganen für das Verkehrswesen in zahlreichen, meist knappen Beiträgen Beachtung gefunden.[11] Für die genannten Publikationen gilt, dass sie keine oder nur summarische Angaben über benutzte Quellen und Literatur machen, sodass nicht erkennbar ist, in welchem Umfang bzw. aus welchen Archiven solche herangezogen wurden.

Für die vorliegende Publikation sollte die spezifische Sachkenntnis der Autoren genutzt werden, die bereits Texte zu einzelnen Aspekten der Karlsruher Straßenbahngeschichte veröffentlicht haben. Es wurde deshalb ein Sammelband konzipiert, dessen Teile in ihrer chronologischen Folge und thematischen Gruppierung systematisch aufeinander bezogen sind. Durch die vom Stadtarchiv geleistete fachliche Betreuung der Autoren, die mit einer Ausnahme keine Fachhistoriker sind, sollte dabei die Balance gefunden werden zwischen der detailfreudigen Nahsicht der Fachleute und der distanzierten generalisierenden Sicht des Historikers. Vereinbart wurde die Benutzung von Archivmaterial vor allem im Stadtarchiv, an das auch die Altregistratur der Verkehrsbetriebe übergeben worden war, und die Angabe der benutzten Quellen in einem Anmerkungsapparat, um die Aussagen und Schlussfolgerungen für spätere vertiefende Forschungen überprüfbar zu machen. Es war unvermeidlich, dass bei einer solchen Kooperation auf beiden Seiten gewohnte Arbeitsweisen verlassen werden mussten und Lernprozesse einsetzten, die in mehreren Arbeitssitzungen in den Räumen der VBK begleitet wurden. Auch wenn den Autoren der vom vorgegebenen Umfang verlangte Verzicht auf manche Details schwer fiel, hat dies dem Gesamtprojekt nicht geschadet. Die Schlussredaktion der Beiträge im Stadtarchiv sorgte für deren Vernetzung durch Querverweise und Überleitungen, stellte die Einheitlichkeit der Zitierweise her und konnte manche Quellenlücke schließen.

Mit dieser Publikation liegt nun erstmals eine materialreiche, sowohl Fragen der Technikgeschichte wie der Stadtentwicklung aufgreifende, umfassende Gesamtschau der Entwicklung des Schienennahverkehrs in Karlsruhe vor. Sie reicht vom Beginn des Nahverkehrs auf den Staatsbahngleisen seit 1843 über die Pferde- und Dampfbahnzeit, in der die Stadtgrenzen schon überschritten wurden, über die Zeit der Elektrischen bis zum heutigen weit in die Region ausgreifenden Zweisystembetrieb auf Straßen- und Bundesbahngleisen.

Manfred Koch /Horst Stammler

Unter Strom

Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe

Veröffentlichungen
des Karlsruher Stadtarchivs

Herausgegeben von
Susanne Asche
Ernst Otto Bräunche
Manfred Koch

Nahverkehr und Stadtentwicklung in Karlsruhe im Überblick

Manfred Koch

NAHVERKEHR UND STADTENTWICKLUNG IN KARLSRUHE IM ÜBERLICK

Spätestens mit dem Aufkommen der „Bahnhofsfrage" seit 1861 ist in Karlsruhe der Zusammenhang von Stadtplanung und Verkehrsplanung evident. Seitdem wurde in der Stadt zum Teil mit großer Beharrlichkeit und auch Schärfe die Lage des 1843 erbauten Bahnhofs und der Gleisanlagen als Hindernis für die notwendige Stadterweiterung nach Süden diskutiert. Eines der zahlreichen Gutachten zur Überwindung bzw. Beseitigung dieses Hindernisses erstellte der Ingenieur-Professor der Karlsruher Technischen Hochschule und Stadtverordneter Reinhard Baumeister. Er schrieb 1898 nach einer Aufzählung der Probleme, die einem ungehinderten Verkehr zwischen der hinter dem Bahnhof entstandenen Südstadt und dem Stadtzentrum entgegenstanden: „Wohl wäre es an der Zeit, den genannten Anlässen durch eine Straßenbahn Rechnung zu tragen, welche die Altstadt und die Südstadt verbindet, allein auch sie wird durch die Eisenbahngleise verhindert."[1] Baumeister war kein geringerer als der Begründer der modernen Stadtplanung, der im ersten Lehrbuch der neuen Disziplin 1876 formuliert hatte: „Zwei Aufgaben liegen bei einer Stadterweiterung vor: neue Wohnungen zu schaffen und den Verkehr zu erleichtern."[2] Auch wenn mit dem Generalbebauungsplan der Stadt im Jahre 1926 erstmals ein Planwerk vorlag, das neben anderen Aspekten der Raumplanung auch den Nahverkehr thematisierte, war die Entwicklung der Personenbeförderung in Karlsruhe und im Umland vorher schon ein Thema, dem die Oberbürgermeister und Verwaltung der Landeshauptstadt größte Aufmerksamkeit widmeten.[3] Als Rechtfertigung mag damals schon gegolten haben, was im Abschnitt Verkehr des Karlsruher Stadtentwicklungsplans aus den 1970er Jahren für die Gegenwart formuliert wurde: „Die Entwicklung der [...] Großstädte wurde in den letzten Jahrzehnten in einem großen Ausmaß von den Leistungen moderner Verkehrssysteme beeinflusst. [...] Das schnelle Wachstum der Städte, ihre Attraktivität [...] waren ohne die stetige technische Weiterentwicklung von Verkehrssystemen und ohne die großen Investitionen der letzten Jahre in Verkehrsanlagen nicht denkbar."[4]

Die Investitionen in Anlagen des Schienenverkehrs haben das Gesicht der Städte seit der Mitte des vergangenen Jahrhunderts entscheidend geprägt. Bahnhöfe, Betriebsstätten, Gleisanlagen, Oberleitungen, Haltestellen und deren Entwicklung bestimmten das Stadtbild immer entscheidend mit und wurden daher nicht nur aus der Perspektive der Verkehrsplanung zum Gegenstand der Stadtplanung. Das Beziehungsgeflecht zwischen Stadtentwicklung und Nahverkehr in Karlsruhe soll im folgenden Überblick erörtert, der Wandel akzentuiert werden, um den gegenwärtigen Stand besser einschätzen und mögliche Perspektiven abschätzen zu können.[5]

Eisenbahnknoten Karlsruhe

Die ruhige Behäbigkeit der noch jungen Residenzstadt Karlsruhe endete mit der Einfahrt

Stadtplan von 1868 mit projektierter Erweiterung nach Westen und Südwesten

des ersten Eisenbahnzuges 1843 in den neu erbauten Bahnhof. Das Zeitalter erhöhter und sich beschleunigender Mobilität hatte auch hier begonnen. Die Stadt zählte damals gerade 24 000 Einwohner, war das Verwaltungszentrum des Landes und hatte mit der Rheinregulierung seit 1817 und dem Bahnbau den Standortnachteil der Gründung, abseits wichtiger Verkehrswege gelegen zu sein, ausgeglichen.[6] Die Gleise des Fortschritts brachten auch die ersten Industriebetriebe in die Stadt, die unmittelbar vor dem Ettlinger Tor entstanden und sich mit Lokomotiv- und Waggonbau befassten.[7] Sie lagen in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof, der sich südlich der Stadtbebauung an der Kriegsstraße befand. Die Gleise kamen vom Osten aus Durlach und verliefen nach dem Bahnhof in einem Bogen parallel zur heutigen Beiertheimer Allee nach Süden. Dem weiteren Ausbau des Bahnnetzes widmete die Stadt erhöhte Aufmerksamkeit. Bürgermeister Karl Schnetzler erklärte 1874, „jede Vermehrung der Verkehrswege zwischen der Residenz und den Nachbarorten" werde „freudig begrüßt".[8] Man hatte schnell erkannt, dass die Ausbildung eines Eisenbahnknotenpunktes zum Zentralitätsgewinn der Residenz beitragen würde. So drängte die Stadt auf den Ausbau der Strecke über Durlach durch das Pfinztal nach Pforzheim und plante selbst die Fortführung dieser Linie an den Rhein zur besseren Anbindung des eigenen Hafens in Maxau wie auch in Erwartung einer Weiterführung nach Westen in das Kohlerevier an der Saar, die mit der Rheinbrücke 1865 auch realisiert wurde. Nach eingehender öffentlicher Erörterung führte man die Trasse der 1862 eröffneten Maxaubahn schließlich kurz nach dem Bahnhof von der Hauptlinie abzweigend durch die heutige Mathy-/Hans-Sachs-Straße zum Mühlburger Tor, wo ein Bahnhof entstand, und weiter durch die heutige Hildapromenade über Mühlburg und Knielingen zum Rhein. Um 1860 glaubte man – damals lebten hier etwa 27 000 Menschen – die Bahnlinie weit genug weg von der Bebauung angelegt zu haben. Noch 1871 – bei einer Einwohnerzahl von etwa 36 000 – rechneten die Verantwortlichen der Stadt lediglich mit einem Wachstum auf höchstens 60 000 Ein-

wohner, die innerhalb des im Süden wie ein Ring um die Stadt entstandenen Schienengürtels Platz gefunden hätten, zumal nach Osten vor dem Durlacher Tor noch Ausdehnungsmöglichkeiten gegeben waren.[9]

Weitere, privat finanzierte Bahnstrecken vervollständigten das Bahnnetz um Karlsruhe. 1870 kam der vor allem von der Stadt Mannheim vorangetriebene Streckenneubau über Schwetzingen – Graben-Neudorf und die westlichen Hardtdörfer dazu. Sie fädelte von der heutigen Erzberger- und Riefstahlstraße kommend am Mühlburger Tor in die Maxaubahn ein. Kurz darauf musste am heutigen Sonntagplatz ein Abzweig zur Bahnlinie nach Süden gebaut werden, um Güterzüge ohne Halt und Umspannen der Lokomotive im Hauptbahnhof an Karlsruhe vorbeifahren zu lassen. Diese Strecke ist im Stadtbild heute noch als Jollystraße zu erkennen. 1879/80 ging die in Grötzingen abzweigende Bahnlinie nach Eppingen – Heilbronn in Betrieb, die der Stadt den Kraichgau erschloss und diesen Landstrich entsprechend dem Bestreben des Oberbürgermeisters Wilhelm Lauter „in nähere Beziehung zu Karlsruhe" brachte.[10] Mit der auf Forderung des Generalstabs errichteten und 1895 eröffneten so genannten strategischen Bahn von Graben über Friedrichstal Hagsfeld, Karlsruhe, Durmersheim, Rastatt bis Wintersdorf und Roeschwog erhielten zwar die östlichen Hardtdörfer und im Süden Durmersheim Anschluss an Karlsruhe, aber sowohl die Maxaubahn als auch die Rheinbahn nach Graben verloren an Bedeutung. Die Rheinbahn wurde bis 1913 als Lokalbahnlinie weiterbetrieben und dann stillgelegt. Die Maxaubahn, die nach der Rheinhafeneröffnung 1901 einen Teil ihrer Funktion eingebüßt hatte, wurde durch eine neue Linie zum Rheinhafen, die durch Bulach führte, ersetzt und stillgelegt. Ein Abzweig vor Knielingen nach Norden traf bei Neureut auf die Gleise nach Graben, auf denen der Vorortverkehr für die westliche Hardt abgewickelt wurde.

Bereits Mitte der 1860er Jahre war der Eisenbahnknotenpunkt Karlsruhe als Schnittpunkt von Ost-West- und Nord-Süd-Linien entwickelt, der danach ausgebaut und durch einen größeren weiter vor der Stadt gelegenen Rangierbahnhof (1895) leistungsfähiger wurde. Die Stadtverwaltung hatte diese Entwicklung im Rahmen ihrer Möglichkeiten durch die Beteiligung am Bau von Bahnstrecken gefördert und damit auch die Voraussetzungen für den seit den 1870er Jahren einsetzenden Industrialisierung- und Urbanisierungsprozess geschaffen. Zu dieser Zeit formulierte der Direktor der Gewerbeschule, Thomas Cathiau, die Veränderung der Ziele für die Stadtpolitik: „Die Zeiten sind um, wo der Rauch der Fabrikschornsteine bekämpft wurde, weil er die blütenweiße Wäsche der Hausfrau bedrohte, eine Stadt von Beamten und Gelehrten, von Malern und Dichtern hat heute keinen Sinn mehr."[11]

Schienennahverkehr mit dem Stadtumland

Das Interesse der Stadtverwaltung am Nahverkehr war mit der Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes jedoch nicht erschöpft. Sie unterstützte die Bemühungen zur Errichtung einer Pferde- bzw. Dampfbahn seit 1869 bis zu ihrer Eröffnung 1877/1881. Diese Straßenbahnlinie war von Anfang an als Vorortbahn konzipiert, die die damals noch selbstständigen Städte Durlach im Osten und Mühlburg im Westen mit der Residenz verbinden sollte, was „gleichzeitig auch dem Innern der Stadt zugute kommen musste", wie der Zeitzeuge und Stadthistoriker Friedrich von Weech urteilte.[12] Im Stadtinnern setzte, gefördert durch die Pferdebahn, gerade die Herausbildung der City als Geschäftszentrum entlang der Kaiserstraße mit Dienstleistungen und Verwaltungen ein, die bis zum Vorabend des Ersten Weltkriegs mit dem Bau zweier großer Kaufhäuser anhielt. Rückblickend kündigte sich hier eine Entwicklung an, die die Stadtplaner bei der Stadtentwicklung noch heute beschäftigt. Begrenzt durch den Schlossbezirk und die großherzoglichen Waldungen der Hardt im Norden und den Gürtel der Bahnanlagen im Süden war die Stadtentwicklung auf die Ausdehnung entlang der Ost-West-Achse

eingeschränkt. Dazu kam ein „Geburtsfehler" der Stadt: Die markgräfliche Gründung war mit einer sehr kleinen Gemarkungsfläche ausgestattet worden, sodass sie für ihr Wachstum seit Beginn des 18. Jahrhunderts auf den Erwerb von Flächen benachbarter Gemeinden angewiesen war.[13] So baute man z. B. sowohl den ersten als auch den zweiten Karlsruher Hauptbahnhof auf ehemaligem Beiertheimer Gelände.

Die Stadtverwaltung beließ es bei der Förderung des Nahverkehrs nicht bei der einen Vorortlinie: Eine Lokalbahnlinie von Durmersheim im Süden durch die Stadt bis nach Spöck im Norden ging 1890/91 in Betrieb und eine direkte Verbindung nach Ettlingen (die Staatsbahnlinie führte etwa 2 km vom Ortszentrum entfernt vorbei) und weiter ins Albtal eröffnete 1897. Bereits 1896, als der Bürgerausschuss darüber erstmals beriet, hatte Oberbürgermeister Karl Schnetzler grundsätzlich zum Bau von Lokalbahnen Stellung genommen. Er unterstrich die Bedeutung solcher „Bahnen für eine in industrieller Entwicklung begriffene Stadt" und nannte als Gründe: sie ermöglichten den in der Stadt beschäftigten Arbeitern – dies seien etwa 10 000 – das preisgünstigere und gesündere Wohnen auf dem Lande, wodurch wiederum der Preisanstieg für die Bauplätze und damit die Mieten in der Stadt verringert werde; sie verhinderten den vorzeitigen Verschleiß der Arbeitskraft, indem sie dem Arbeiter stundenlange Fußwege erspare, zumal das Fahrrad die Bahn über längere Strecken und bei schlechtem Wetter nicht ersetzen könne; im Interesse „einer guten, reichlichen und nicht zu teuren Versorgung der Stadt mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen" würden sie die Zufuhr „auch aus den ferner gelegenen Landorten" erleichtern, was für „die landbautreibende Bevölkerung" Vorteile durch lohnende Absatzgebiete bringe; schließlich betonte er im Hinblick auf die Albtalbahn, dies erschließe ein Erholungsgebiet für die Stadtbevölkerung, was wiederum in Konkurrenz zu Freiburg und Heidelberg Anlass böte, dass sich „vermöglichere Leute in hiesiger Stadt lieber niederlassen".[14]

Stadtentwicklung und Nahverkehr bis 1900

In der Zeit als sich die Stadtverwaltung um den Ausbau eines Nahverkehrsnetzes durch die Förderung von Straßen- und Lokalbahnen bemühte, betrieb sie zugleich aktiv die Ansiedlung von Industriebetrieben durch die Bereitstellung entsprechender Baugebiete am Rande der Stadt. So entstanden im Osten vor dem alten Durlacher Tor ab 1890, im Südwesten an der neuen Bahnlinie zwischen Beiertheim und Grünwinkel seit 1899 Industriegebiete und bei der Planung des 1901 eröffneten Rheinhafens ging man von Industrieansiedlungen um die Hafenbecken aus.[15] Hatte Thomas Cathiau noch 1875 erklärt, Karlsruhe sei „weder Handels- noch Fabrikplatz von hervorragender Bedeutung"[16], so hatte sich dies 30 Jahre später deutlich geändert. 1875 gab es etwa 2 900 Betriebe mit etwa 11 500 Beschäftigten, 1895 waren es bereits 5 500 Betriebe und 29 000 Beschäftige und 1907 gab es 7 100 Betriebe mit 43 800 Beschäftigten.[17] Der Sog der Fabriken, die Arbeitskräfte benötigten, führte seit den 1870er Jahren zu einem beschleunigten und seit den 1880er Jahren zu einem explodierenden Bevölkerungswachstum von etwa 43 000 Einwohnern um 1875, auf 73 000 – 1890, 100 000 – 1901 und 134 000 – 1910.

Auch wenn dieses Wachstum mit dem von Städten im Ruhrrevier nicht vergleichbar war, stellte es die Stadt doch vor die Notwendigkeit, neue Wohnquartiere zu erschließen. Seit Beginn der 1860er Jahre war im Zusammenhang mit der Vergrößerung der Eisenbahnwerkstätten südöstlich des Bahnhofs und des Fabrikviertels vor dem Ettlinger Tor die Südstadt jenseits der Bahngleise angelegt worden, die schon etwa 20 Jahre später 15 000 Menschen, überwiegend Arbeiterfamilien, beherbergte. Die weitere Entwicklung sahen die Verantwortlichen der Stadt schon am Ende der 1860er Jahre im Südwesten, Nordwesten und im Westen, wie ein Stadtplan von 1868 mit einem entsprechenden Straßenraster ausweist (vgl. Abbildung S. 14). Im Osten dagegen liegen erste Baufluchtenplanungen seit dem En-

de der 1880er Jahre vor. Zu dieser Zeit hatte die Bebauung im Westen und Südwesten die Bahnlinie erreicht. Am Ende des Jahrhunderts war sie bereits deutlich darüber hinausgewachsen, die Bahnanlagen galten überall als störender Fremdkörper. Im Südwesten musste die Rhein- und Maxaubahn 1891 mit der Hirschbrücke überspannt werden, um ähnlich unerfreuliche Verhältnisse wie am Ettlinger und Rüppurrer Tor für die Südstadt mit sehr langen Schließungen der Bahnübergänge für die neue Südweststadt zu vermeiden.[18]

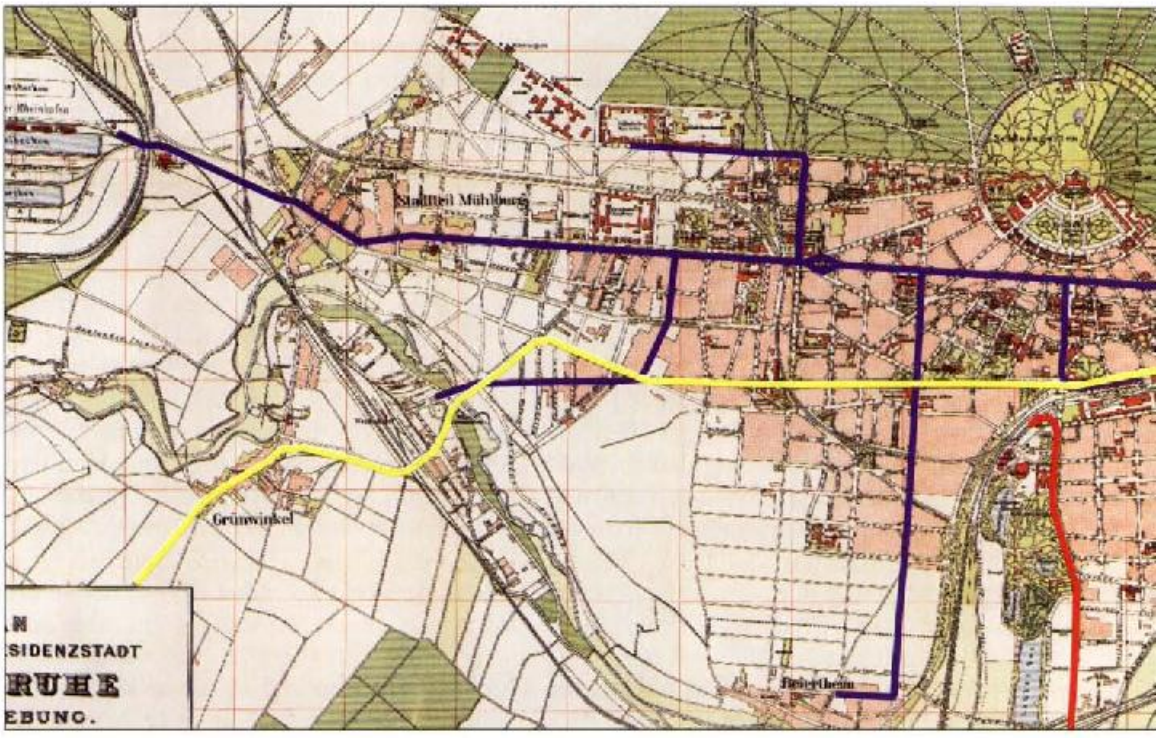
Betrachtet man den Zusammenhang von Stadtentwicklung und Nahverkehr bis zur Jahrhundertwende, so ist festzuhalten, dass die Stadterweiterung im Süden und Westen in den 1860er Jahren ohne Nahverkehrsmittel geplant wurde. Vielmehr folgte die Pferdebahnlinie nach Mühlburg der vorgegebenen Richtung der Stadterweiterung. Allerdings begleitete sie deren Realisierung und erleichterte damit die Erschließung z. B. durch den der Wohnbebauung vorausgehenden Bau der Dragonerkaserne. Die zusätzliche Verkehrsverbindung nach Mühlburg neben der Maxaubahn hat zudem zur wirtschaftlichen Verflechtung zwischen den beiden Städten beigetragen, die neben der Karlsruher Landnot zur vom Mühlburger Stadtrat vorgeschlagenen Eingemeindung im Jahr 1886 geführt hat. Im Osten verstärkten sich die wirtschaftlichen Beziehungen mit Durlach ebenfalls, verkehrten hier doch z. B. eigene Arbeiterzüge und Marktwagen. Es kam aber erst ein halbes Jahrhundert später zur Zwangseingemeindung nach Karlsruhe, die mit der Existenz der Straßenbahn zwischen den beiden Städten nicht im Zusammenhang stand.[19]

Innerstädtisch erleichterte die Pferdebahn zweifellos die Ausdehnung der Stadt, die seit den späten 1880er Jahren keine reine Fußgängerstadt mehr war, die Distanzen waren dafür zu groß geworden. Damit verbunden entstand die Differenzierung in Stadtviertel, die funktional und sozial unterscheidbar waren. So entwickelte sich nach den Planungen im Westen nördlich der heutigen Kaiserallee ein Villenviertel und südlich ein Arbeiterwohnquartier, an das sich ein Gewerbegebiet anschloss. Im Osten wurde ebenfalls ein Wohngebiet mit Gewerbe und Fabriken geplant, in dem sich der Mittelstand ansiedelte. Dort lag auch südlich der Straße und nördlich der Bahnlinie nach Durlach das große Areal der Artilleriekaserne. Die Pferdebahn erschloss die Stadt aber nur in Ost-West-Richtung, nachdem die Strecke zum Bahnhof schon kurz nach Eröffnung 1878 wieder geschlossen werden musste. Hier bot seit 1890/91 die Lokalbahn eine Verbindung von Hagsfeld im Nordosten kommend über das Durlacher Tor, durch die Kriegsstraße bis zum Kühlen Krug und weiter Richtung Mörsch. Sie erschloss mit ihren acht innerstädtischen Haltestellen die südlicher gelegenen Stadtviertel wie die Südweststadt mit ihrem bürgerlichen Flair. Die Südstadt blieb jedoch weiterhin von einer Anbindung an die Innenstadt ausgeschlossen, verfügte aber dennoch seit 1897 über ihr Verkehrsmittel in Richtung Rüppurr und weiter ins Albtal. Die Albtalbahn, die seit 1898 als erste Bahn „unter Strom" verkehrte, endete am Festplatz südlich der Eisenbahngleise.

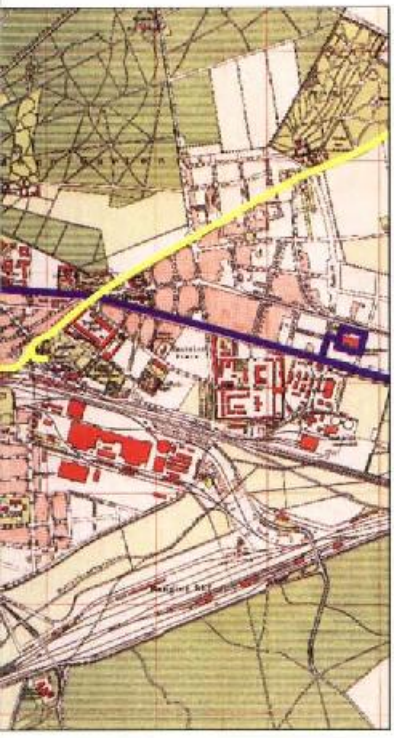
Insgesamt war an der Jahrhundertwende die Nahverkehrssituation für Karlsruhe in Bezug auf das Stadtumland durchaus befriedigend. Die Bahnen leisteten einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Zentralität und zur Industrialisierung der Stadt. Sie ermöglichten Tausenden von Arbeitern täglich, ihre in der Stadt gelegenen Arbeitsplätze zu erreichen. Die Zahl von über 8 Millionen Fahrgästen bei etwa 150 000 Einwohnern im Einzugsbereich der Bahnen lassen durchaus die Bezeichnung Massenverkehrsmittel zu.[20] Im Gegensatz dazu ließ die innerstädtische Erschließung mit der einen Linie der Pferdebahn und der sich am Durlacher Tor kreuzenden ansonsten weitgehend parallel verlaufenden Lokalbahn viele Wünsche offen.

Kommunalisierung des Straßenbahnbetriebs

Mit der Elektrifizierung der Pferde- und Dampfbahn im Jahre 1900 sollte zum einen



die Leistungsfähigkeit der Bahn gesteigert werden. Zum anderen verband die Stadt mit der Genehmigung die Auflage, neue Strecken zu bauen. Allerdings hatte vor allem Oberbürgermeister Schnetzler zu der Zeit schon erkannt, was er zwei Jahre später formulierte. In der Bürgerausschussvorlage, mit der dem Gemeindeparlament der Kauf der Elektrischen vorgeschlagen wurde, hieß es: „Jedenfalls sollte ein Unternehmen, welches das öffentliche Interesse so nahe und so wirksam berührt, wie es bei einer Straßenbahn der Fall ist, nur vom Standpunkt des öffentlichen Interesses aus verwaltet werden", denn der Privatunternehmer stelle seinen Gewinn über den allgemeinen Nutzen. „Demnach muß man in dem heutigen Bestreben, das Straßenbahnwesen zu kommunalisieren, den früheren Anschauungen gegenüber einen Fortschritt erkennen."[21] Die Stadt erwarb 1903 als 15. Stadt in Deutschland die örtliche Straßenbahn und forcierte nun den Ausbau des Streckennetzes in die neuen und weiterwachsenden Stadtviertel im Westen und bis zum neuen Rheinhafen mit seinem Industriegebiet. Auffällig ist die Linie in den Süden nach Beiertheim, einem Ort vor den Toren der Stadt, der 1907 eingemeindet wurde. Aber auch hier stand wie in Mühlburg die Frage der Eingemeindung längst auf der Tagesordnung, hatte die Gemeinde doch seit 100 Jahren ständig Teile ihrer bis an die Kriegsstraße reichenden Gemarkung für das Wachstum der Stadt abgegeben. Wie im Falle Mühlburgs war die Straßenbahn nicht die Ursache der Eingemeindung, sondern eher ein Vorbote des Unvermeidlichen und für die Bürger zugleich eine verbesserte Anbindung an die Großstadt mit ihren Schulen, Krankenhäusern, Einkaufsmöglichkeiten und ihrem kulturellen Angebot. Dies gilt auch für die 1907 bis 1909 eingemeindeten Orte Rintheim, Rüppurr und Grünwinkel, die durch Albtal- und Lokalbahn angebunden waren. Die Eingemeindung Daxlandens erfolgte 1910 hauptsächlich wegen des zuvor im Wesentlichen auf seiner Gemarkung entstandenen Rheinhafens, wobei



Stadtplan von 1903 (Ausschnitt)

Straßenbahn

Lokalbahn

Albtalbahn

die Anbindung an die Straßenbahn vertraglich festgeschrieben wurde.[22]

Die Elektrifizierung hatte den Verkehr nach Durlach erleichtert, da die Fahrgäste nun nicht mehr am Durlacher Tor von der Pferde- auf die Dampfbahn umsteigen mussten. Hier blieb allerdings das Problem, dass die Elektrische in Durlach wegen der Staatsbahngleise vor dem Ortseingang endete und es blieb die Behinderung durch den Umsteigezwang am Mühlburger Tor wegen des Verbots der Kreuzung der dortigen Staatsbahngleise, das erst 1905 endete. Vor allem aber blieben die Barriere des Bahnhofs an der Kriegsstraße mit seinen Gleisanlagen, die eine Straßenbahnverbindung mit der Südstadt und damit eine Erleichterung des Verkehrs im Sinne des Stadtplanungsauftrags Baumeisters verhinderte, und die Tatsache, dass neben der nun städtischen Straßenbahn zwei private Unternehmen mit einer anderen Spurweite Nahverkehrsstrecken in der Stadt unterhielten.

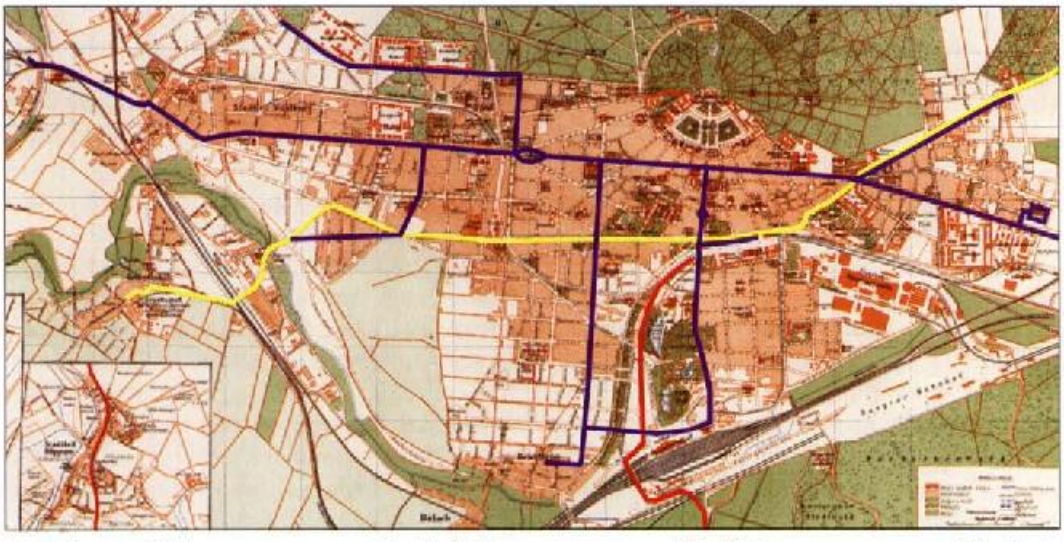
Für eines der Probleme – die Bahnhofsfrage – war 1902, als die Stadt über den Kauf der Elektrischen verhandelte, bereits eine Lösung beschlossen. Der badische Landtag hatte die Verlegung des Bahnhofs an seinen heutigen Standort beschlossen. Gebaut wurde ab 1906, die Einweihung fand 1913 statt.[23] Mit der Verlagerung des Bahnhofs boten sich der Stadt- wie der Verkehrsplanung Möglichkeiten, von störenden Bahnanlagen unbehinderte Projekte zu realisieren. Die Nahverkehrserschließung der Südstadt konnte 1913 durch die Ettlinger Straße, wofür die Endstation der Albtalbahn an die heutige Ebertstraße nach Süden verlegt wurde, erfolgen.

Nahverkehrspolitische Vision 1912/13

Mit der Verlegung des Bahnhofs und der Erweiterung des Streckennetzes von etwa 15 auf 20 km sowie mit den Investitionen in die Strecken wie in die Fahrzeuge verfügte die Stadt am Vorabend des Ersten Weltkrieges über ein Nahverkehrsmittel, das sowohl die stark gewachsene Kernstadt aber auch einige der bereits eingemeindeten Vororte erschloss. Im letzten Friedensjahr betrug die Zahl der Fahrgäste 18 Millionen.[24] Nicht nur die Benutzer, sondern auch die Stadtverwaltung waren sich jedoch der Mängel dieses Systems wohl bewusst. 1912 trat Oberbürgermeister Karl Siegrist mit einem Plan an die Öffentlichkeit, der die Straßen- und Vorortbahnen in das Zentrum einer Entwicklungsperspektive für die Stadt stellte.[25] Zunächst listete er die Mängel auf: Fehlende Anbindung der Südstadt, Rintheims und Daxlandens, nur eingleisige Linien zur Südweststadt und nach Rüppurr und Grünwinkel, nur eine Ost-West-Linie, unregelmäßiger und langsamer Betrieb der Lokalbahn. Damit verbunden seien die Behinderungen durch die Kreuzungen mit der Staatsbahn an der Moltkestraße, dem Mühlburger Tor im Verlauf der Karlstraße und beim Ettlinger Tor, sowie das Linienende vor Durlach. Davon werde einiges durch den Bahnhofsneubau und den Abbau der Gleise der Rhein- und Maxaubahn besser werden. Der Betrieb der Vorortbahnen ändere sich dadurch aber nicht: Sie

seien als Fernbahnen konzipiert, erfüllten aber längst Funktionen des Nahverkehrs. Insbesondere aber seien die Bahnen in der Hand dreier Besitzer und es gäbe keine Abstimmung der Fahrpläne und keine einheitlichen Tarife, was für die Fahrgäste außerordentlich umständlich und unbequem sei. Schließlich gäbe es gerade nach der Stilllegung der Rheinbahn eine empfindliche Lücke in der Anbindung der westlichen Dörfer der unteren Hardt über Neureut bis Eggenstein, Hochstetten und Rußheim, erwünscht sei zudem eine Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zur Rheinpfalz. Die Lebensinteressen der Stadt erforderten daher die Vereinheitlichung und den planmäßigen Ausbau des Nahverkehrs.

Hintergrund dieser Forderungen war die Überlegung, dass „zweckmäßige und billige öffentliche Verkehrseinrichtungen [...] eine der wichtigsten Vorbedingungen für die gedeihliche Entwicklung der Volkswirtschaft und Volkswohlfahrt" seien. Großstädte bedürften darüber hinaus innerhalb ihres eigenen Wirtschaftsgebiets effizienter Verkehrseinrichtungen, die weit über die eigene Gemarkung hinaus in die ländliche Umgebung reichen. Nur so könnten die Verkehrsbedürfnisse der Stadt wirtschaftlich betrieben, der Industrie die Arbeitskräfte vom Lande zugeführt, diesen das gesündere Leben auf dem Land ermöglicht, der Austausch der Produkte des Landes mit denen städtischen Gewerbes bewerkstelligt sowie das kulturelle Angebot der Stadt für die Landbevölkerung erschlossen werden. Er schlug deshalb die Bildung einer Karlsruher Eisenbahngesellschaft, bestehend aus der Karlsruher Straßenbahn, der Lokalbahn und der Albtalbahn vor, die zum einen eine Vereinheitlichung des Verkehrsangebots zu leisten und den Ausbau des Netzes zu bewerkstelligen hätte. Als Ziel schwebte Siegrist die Elektrifizierung der Lokalbahnen vor, die Durmersheim, Daxlanden und Spöck organisch in das Straßenbahnnetz integrieren sollten. Ob Siegrist und seine Planer dabei nicht nur an eine Verknüpfung durch Fahrpläne dachten, sondern auch an eine Umspurung der meterspurigen Bahnen auf Normalspur, ist aus den Unterlagen nicht zu ersehen. Rintheim sollte durch Verlegung der Lokalbahntrasse direkte Verbindung erhalten, die Albtalbahn sollte mit der ebenfalls meterspurigen Lokalbahn verknüpft werden, neue Strecken sollten nach Neureut – Eggenstein – Rußheim, durch Durlach nach Grötzingen bis Berghausen sowie in die bayerische Pfalz entstehen, wozu allerdings eine feste Rheinbrücke mit den Verantwortlichen der beiden Länder zu planen sei.[26]



Stadtplan von 1914 — *Straßenbahn* — *Lokalbahn* — *Albtalbahn*

Karlsruhe würde so ein Straßenbahn- und Vorortbahnverkehrsnetz erhalten, das die größte Erweiterungsfähigkeit besäße und dessen Vollständigkeit nach allen Richtungen kaum zu übertreffen sei. Am 27. Juni 1913 wurde diese nahverkehrspolitische Vision vom Bürgerausschuss zunichte gemacht. Sie scheiterte nicht an deren grundsätzlichen Überlegungen oder ihren ungeteilt als richtig eingeschätzten Zielen. Eine Mehrheit von 66 gegen 27 Stimmen wandte sich gegen die vorgeschlagene Form eines gemischtwirtschaftlichen Betriebes und der kommunalen Aktiengesellschaft. Privatem Kapital wollte man kein Einfluss auf ein Unternehmen einräumen, das der Allgemeinheit dienen sollte. Der Schwenk von der Kommunalisierung der Straßenbahn von 1902 zur Privatisierung in eine Aktiengesellschaft mit einer 51%igen Mehrheit der Stadt am Aktienkapital nur zehn Jahre später war den Bürgern und ihren Vertretern nicht zu vermitteln.

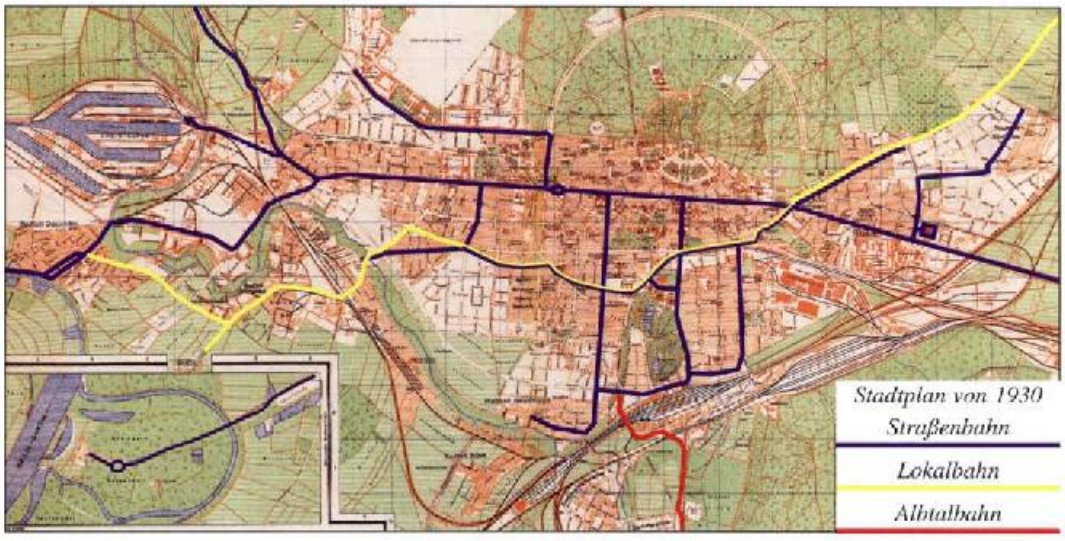
Nahverkehrspolitische Realität und Generalbebauungsplan 1926

Der bald nach dem Scheitern der Verkehrsvorlage ausgebrochene Erste Weltkrieg verhinderte die Realisierung aller bereits gedachten oder schon geplanten Erweiterungen des Nahverkehrsnetzes in und um Karlsruhe. Es wurde lediglich die Lokalbahn Durmersheim – Spöck gekauft und die nötigsten Anpassungen an den Karlsruher Straßenbahnbetrieb vorgenommen.[27] Die Stadt hatte jedoch an dem Kauf keine große Freude. Das Unternehmen war defizitär, die Anlagen und der Fuhrpark veraltet. Die Bahn musste trotz Bemühungen der Stadt in Etappen 1922 und 1935/36 für den Personenverkehr eingestellt werden. So verlor Karlsruhe erstmals seit Beginn des öffentlichen Nahverkehrs Strecken, deren Verkehr entweder die parallel verkehrende Staatsbahn oder Omnibusse übernahmen. Innerstädtisch bestanden die Linien nach Grünwinkel/Daxlanden und Hagsfeld nach 1922 weiter. Trotz dieser Stilllegung kam die Karlsruher Straßenbahn in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg bezüglich ihrer Streckenlänge 1929 auf ihre bis dahin größte Ausdehnung von 38 km. Neue Linien nach Knielingen 1925, die auf Drängen dieses Vorortes entstand, nach Daxlanden 1928 und weiter nach Rappenwört 1929 sowie nach Rintheim 1929 sorgten dafür, dass zeitgleich mit der größten Netzausdehnung im Deutschen Reich dieses auch für Karlsruhe galt. In einem Zusammenhang mit Stadtentwicklung standen diese Projekte aber nur im Falle der Linie nach Rappenwört, wo ein moderner Bade- und Erholungspark entstanden war. Daxlanden und Rintheim erhielten den überfälligen zeitgemäßen Straßenbahnanschluss anstelle der meterspurigen Lokalbahnlinien. Lediglich im Falle Knielingen mag man die Straßenbahn wiederum als Vorboten der Eingemeindung sehen. Als diese 1935 vom NS-Staat angeordnet wurde, hing dies aber sehr viel mehr mit dem Bau der festen Rheinbrücke zusammen, die für Karlsruhe von großer Bedeutung war.[28] Das 1929 eingemeindete Bulach erhielt keine Straßenbahnanbindung, während die 1938 eingemeindeten Orte Durlach und Hagsfeld bereits ihren Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr lange vorher erhalten hatten.

Dem Höhepunkt der Ausdehnung des Straßenbahnnetzes in der Stadt steht im Vergleich zur allgemeinen Stadtentwicklung in der Vorkriegszeit eine deutliche Stagnation gegenüber. Die Bevölkerung wuchs nur noch geringfügig von 137 000 im Jahr 1920 auf 184 000 im Jahr 1939, wobei von dieser Zunahme um 47 000 allein etwa 38 000 auf die Eingemeindungen entfielen. Auch die industrielle Entwicklung stagnierte infolge der Grenzveränderungen. Die Oberrheinregion wurde durch die Grenze zu Elsass-Lothringen, das wieder französisch geworden war, zerschnitten. Dadurch verlor die Karlsruher Industrie ein wichtiges Absatzgebiet, zudem verlor der Industriestandort im Schatten der Grenze zu Frankreich an Attraktivität für Investoren. Karlsruhe entwickelte sich zu einer Stadt des Handels und der Dienstleistungen.[29]

In die kurze wirtschaftliche Erholungsphase von 1924 – 1929 zwischen Inflation und Weltwirtschaftskrise fiel die Veröffentlichung ei-

nes Generalbebauungsplans für Karlsruhe, der sich auch mit der Nahverkehrsplanung befasste.[30] Dieser Plan hatte seine Ursprünge in Überlegungen, die schon vor dem Ersten Weltkrieg zu Stadterweiterungen angestellt wurden. Grundgedanke des Generalbebauungsplanes der Stadt Karlsruhe, der 1926 publiziert wurde, war die Stadtentwicklung nach Südwesten, wie sie bereits in den Planungen für ein erweitertes Straßenbahnnetz von Oberbürgermeister Siegrist vorgesehen war. Dem stand aber der Schienengürtel der Pfalzbahn mit dem Westbahnhof im Weg. Deshalb sollten im Norden der Stadt im Hardtwald neue Bahnanlagen entstehen und die Gleise in Nord-Südrichtung an der Stadt vorbeiführen. Die Bahn lehnte die Vorschläge ab, womit der Plan als Ganzes gegenstandslos wurde. Von Interesse sind dennoch die formulierten Überlegungen im Hinblick auf den Nahverkehr. Zum städtischen Straßenbahnnetz enthält er wenig Neues. Es genüge den Anforderungen, jedoch solle der Vorortverkehr nach Rüppurr, Grünwinkel, Daxlanden und Rintheim verbessert werden, was bis 1930 geschah. Neue Momente kamen in den Überlegungen zur Lokalbahn in die Diskussion. Die Planer sahen sie in der damaligen Form als überholt an. Sie müsse als Straßenbahnbetrieb entlang der Besiedelungsachsen im Süden nach Rastatt und im Norden bis Bruchsal geführt werden. Die Albtalbahn sei bis Ettlingen als zweigleisige Straßenbahn auszubauen und könne ab Ettlingen als Lokalbahn weiterexistieren. Der Ausbau einer normalspurigen Eisenbahn vom Bahnhof Mühlburg nach den westlichen Hardtorten von Neureut bis Rußheim und weiter nach Waghäusl oder auch Germersheim könne die Verkehrsbedürfnisse dieser Orte, aber auch das Interesse der Stadt Karlsruhe befriedigen. Hier sind, wie in dem Entwurf von Bürgermeister Siegrist, Nahverkehrsdimensionen angesprochen, die aufgrund der Entwicklung zum Zweiten Weltkrieg und dessen Folgen erst Jahrzehnte später wieder in die Diskussion gerieten. Ziel des Ausbaus des Ortstraßenbahnnetzes bleibe es, die Vororte auf möglichst kurzem Wege mit dem Stadtinnern zu verbinden, die Industriearbeiter zu befördern und die Erholungsgebiete zu erschließen. Dies nimmt auf, was schon seit der Zeit Schnetzlers als Aufgabe des Nahverkehrs postuliert wurde. Neu hingegen ist der Blick in die Zukunft und die Prognose, dass der Straßenraum künftig nicht mehr überall für Straßenbahn und Autoverkehr ausreichen werde. In den Metropolen habe die Straßenbahn schon dem Verkehr mit Autobussen weichen müssen und sei zur Bewältigung des „Hauptmassenverkehrs" in den Untergrund verlegt worden. Für Karlsruhe



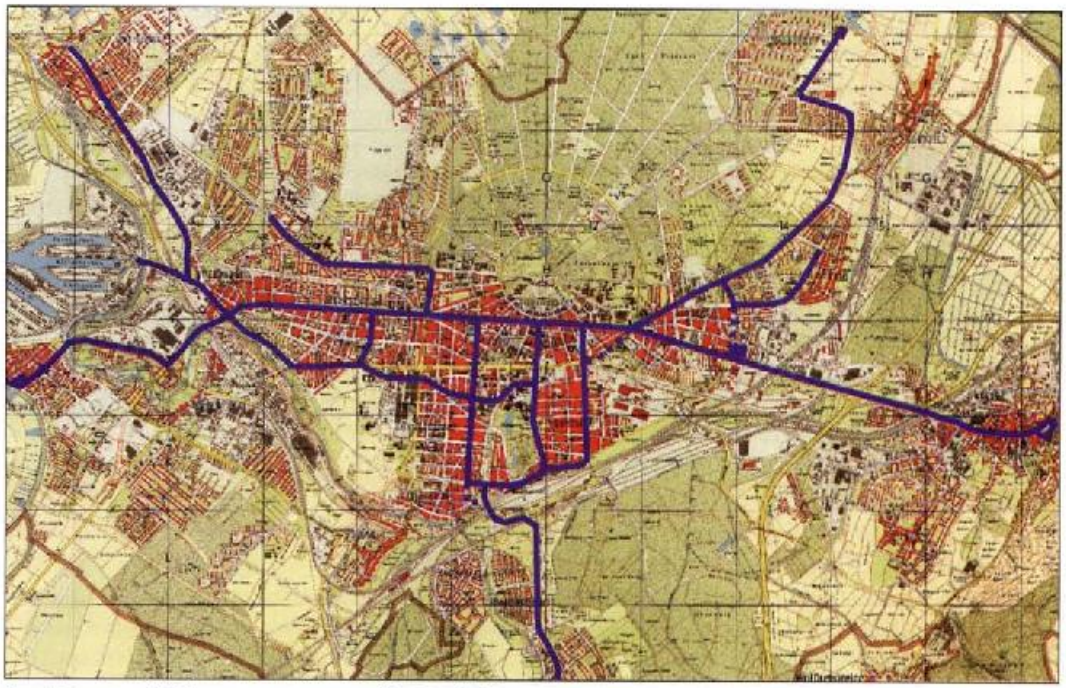
komme derartiges allerdings nicht in Frage. Hier genüge es, besondere Straßen für die Autos auszuweisen und die Innenstadt vom Durchgangsverkehr durch Umgehungsstraßen zu entlasten. Damit ist erstmals in einem Karlsruher Planwerk für die Stadtentwicklung das Problem der Konkurrenz von Auto und Straßenbahn angesprochen, das die Verkehrsplanung bis heute beschäftigt.[31]

Entscheidung für die Straßenbahnen nach dem Zweiten Weltkrieg

Mit der Zeit der Weltwirtschaftskrise und ihrer Nachwirkungen setzte ein Niedergang der Straßenbahn in Deutschland ein. Die Nutzerzahlen waren sehr stark rückläufig. Die Konkurrenz des Autobusses als kostengünstigere und flexiblere Alternative fand in vielen Städten vermehrt Verwendung, da er nicht mit Konzessionsabgaben und einer niedrigeren Beförderungssteuer belastet war. Zudem zeigte sich mit dem zunehmenden Abbau der uneingeschränkten Vorfahrtberechtigung der Straßenbahn im Zuge der Regulierung des Straßenverkehrs während des „Dritten Reichs" die Infragestellung ihrer Dominanz als wichtigstes städtisches Verkehrsmittel. Die Weltwirtschaftskrise und die NS-Verkehrspolitik, die mit Autobahnbau und „Volkswagen" erkennbar das Auto bevorzugte, verhinderten weiteren Netzausbau der Straßenbahnen, aber auch die jeweils notwendigen Modernisierungen. Diese Tendenzen machten sich, wenn auch in etwas abgeschwächter Form, in Karlsruhe ebenfalls bemerkbar und wurden wie überall während des Zweiten Weltkrieges nicht zuletzt durch die starke Beanspruchung infolge hoher Fahrgastzahlen verschärft.[32]

Nach dem Zweiten Weltkrieg gerieten die Straßenbahnbetriebe in Deutschland in die Diskussion. Angesichts des teilweise desolaten Zustandes der Netze und des Fuhrparks erforderte ihre Modernisierung einen hohen Investitionsbedarf. Mit der wirtschaftlichen Erholung und dem Beginn der Massenmotorisierung seit Mitte der 1950er Jahre galt die spurgebundene Straßenbahn den Verkehrsplanern bald als zu unbeweglich und als störend. In vielen Städten wurden deshalb Teilstrecken oder ganze Straßenbahnnetze stillgelegt. Dem Auto räumte man Vorrang ein, die „autogerechte" Stadt wurde zum Leitbild des Wiederaufbaus der Städte. Dies führte im Vergleich zu 1928 bis 1970 in der Bundesrepublik zu einem Rückgang des Streckennetzes um 57% und der Fahrgastzahlen um 41%.[33]

In Karlsruhe verlief die Entwicklung entgegen diesem Trend, sodass die Stadt Ende der 1970er Jahre als eine von vier bundesdeutschen Großstädten über ein längeres Streckennetz verfügte als 1928.[34] Zwar gab es auch in Karlsruhe Überlegungen zur Umstellung auf Omnibusbetrieb, diese setzten sich aber nicht durch. Bei der Erörterung der Gründe dafür sei zunächst festgehalten, dass auch in Karlsruhe dem Wiederaufbau der zu etwa 34% zerstörten Stadt, wobei der Zerstörungsgrad in der Innenstadt weit höher lag, ein Neubau von ganzen Wohnvierteln folgte.[35] Das durch den Zustrom von Flüchtlingen bedingte Bevölkerungswachstum von 172 000 im Jahr 1946 auf 285 000 im Jahr 1975 erforderte dies. Anfangs achtete man noch darauf, dass diese Neubaugebiete in der Nähe von Straßenbahnlinien lagen (z. B. Mühlburger Feld, Rintheimer Feld) oder sofort angeschlossen wurden (Waldstadt). Mit der zunehmenden Motorisierung entstanden sie aber auch ohne diesen Zusammenhang, Busse übernahmen den öffentlichen Nahverkehr (z. B. Bergwaldsiedlung, Oberreut). Bezeichnend für die Karlsruher Situation war dabei, dass von 1950 bis 1970 das innerstädtische Straßenbahnnetz (ohne Albtalbahn) um einen auf 39 km, das Busnetz aber von 11 auf 99 km wuchs. Die Straßenbahn behielt in dieser Zeit also ihre Existenzberechtigung, gleichwohl setzten die städtischen Verkehrsplaner stärker auf den Busverkehr. Da die Stadt in den 1960er Jahren bei der Fahrzeugdichte unter den Großstädten mit mehr als 200 000 Einwohnern zeitweise an vierter Stelle rangierte, galt in dieser Zeit dem Straßenbau weit mehr Aufmerksamkeit als dem Bau neuer Straßenbahnlinien. Von 7 700 im Jahr 1950 stieg die Zahl der Kfz auf 74 000 im Jahr



Stadtplan von 1970 ——— *Straßenbahn* ..... *Betriebsstrecke*

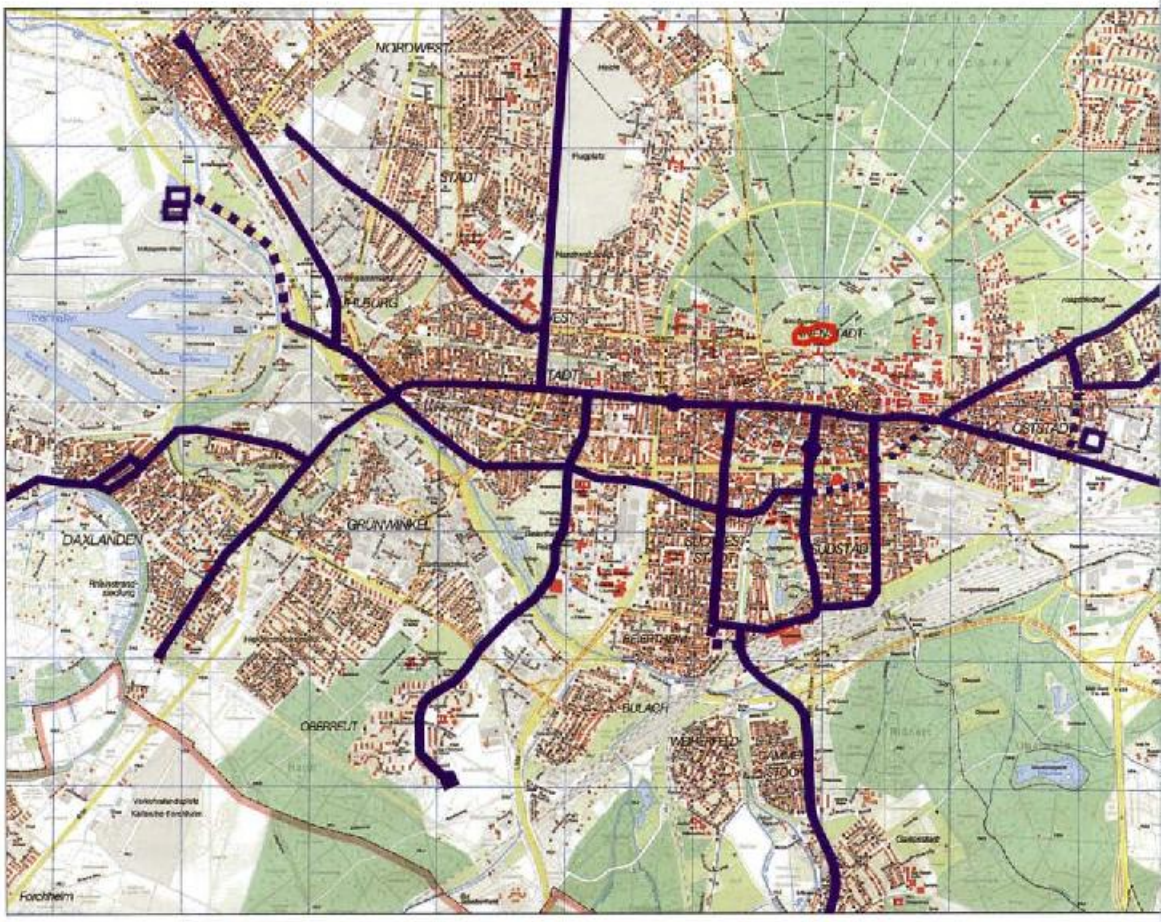
1970.[36] So ist nachvollziehbar, dass der Generalverkehrsplan von 1961 nahezu ohne Beachtung des schienengebundenen Nahverkehrs verabschiedet wurde, ein Gutachten dafür sollte später vorgelegt werden.

Die Begründung für die Karlsruher Sonderentwicklung liegt wohl erstmals in der von der Stadt erstellten „Denkschrift" zur Verbesserung des Nahverkehrs in den südlichen Stadtteilen und im Albtal von 1954 vor.[37] Darin wird die Einbindung der Albtalbahn in das städtische Straßenbahnnetz vorgeschlagen, um den Verkehrsbruch am Albtalbahnhof (Umsteigen von der meterspurigen Albtalbahn auf die normalspurige Straßenbahn) für jährlich fast 5 Millionen Fahrgäste beim Weg in die Innenstadt zu beseitigen. Die Alternative, die Albtalbahn zwischen Karlsruhe und Ettlingen durch Busse zu ersetzen, verwarfen die Autoren mit einer Berechnung der Gesamtkosten, die für den Busbetrieb deutlich höher ausfielen. Außerdem wurde mit Rücksicht auf die Verkehrssicherheit davon abgeraten, die Ausfallstraße durch Omnibusverkehr weiter zu belasten. Die zu gleicher Zeit beschafften modernen Großraumwagen der Straßenbahn, der Kauf und die Modernisierung der Albtalbahn ab 1957 sowie der Neubau der Strecke in die Waldstadt 1960 waren Bausteine, die die Entscheidung für die Straßenbahn untermauerten. Insbesondere die Umspurung der Albtalbahn und der damit mögliche direkte Weg in die City wurde für die Entwicklung des ÖPNV in Karlsruhe wegweisend. Die Umstellung des ÖPNV in Karlsruhe auf Busse erwog erneut eine Anfang der 1970er Jahre vorgelegte Nahverkehrsstudie. Den Berechnungen zufolge hätte dies in der Kaiserstraße zu einer Busfolgezeit von 24 Sekunden geführt, was weder wünschenswert noch praktikabel sei.[38] Das „Omnibus-Konzept" stand im Widerspruch zu dem damals bereits verfolgten Ziel, die Innenstadt durch die Einrichtung einer Fußgängerzone aufzuwerten und damit zugleich die Umweltbelastung durch die Autoabgase zu verringern.[39] Ein weiterer Grund für das Festhalten der Verkehrsplaner in Karlsruhe an der Straßenbahn als Rückgrat des ÖPNV war si-

cher die bereits Ende der 1950er Jahre formulierte Erkenntnis, dass vor allem die Karlsruher Innenstadt zwischen dem Hardtwald im Norden und den Bahnanlagen im Süden für den Ausbau zur autogerechten Stadt nur bedingt geeignet sei.[40]

Netzausbau und U-Strab-Pläne

Die Struktur des Karlsruher Stadtgrundrisses und die historisch gewachsene Entwicklung einer Hauptachse für das städtische Leben und seinen Verkehr in der Kaiserstraße, wo mehr als 50% der Fahrgäste ihr Ziel haben, war und ist eine der Rahmenbedingungen, die bis heute alle Planungen des ÖPNV bestimmen. In den 1960er Jahren überstiegen die sich in der Kaiserstraße bündelnden Ströme des öffentlichen Nahverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs immer häufiger die Kapazität dieser Karlsruher Hauptverkehrsader. Die Planer sahen eine Lösung des Problems in der Trennung der Verkehrsarten. Die Straßenbahn sollte zumindest innerstädtisch tiefer gelegt werden. So entstanden entsprechend dem verkehrspolitischen Trend der späten 1960er Jahre Überlegungen für eine Untertunnelung der Innenstadt, um den Nahverkehr zu beschleunigen und zugleich das Einkaufszentrum, von den Autos befreit, attraktiver zu machen.
Otto Dullenkopf, der 1970 neu gewählte Oberbürgermeister, hatte dieses Konzept als Werksdezernent mitentwickelt und von seinem Vorgänger übernommen.[41] Er unterstrich mit seiner Absage an die „autogerechte" Stadt in seinem OB-Wahlkampf 1970 und der Propagierung der „menschengerechten" Stadt den Wandel der verkehrspolitischen Zielsetzungen. Verkehrsplaner sahen als Ziel nun den stadtgerechten Verkehr, zu dem ein effizienter ÖPNV einen zentralen Beitrag zu leisten hatte. Ein ganzes Maßnahmenbündel, das Fernverkehr, Pendlerverkehr, innerörtlichen Verkehr, öffentlichen Nahverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr wie den ruhenden Verkehr umfasste, wurde entwickelt, um dem wachsenden Verkehrsdruck in der Innenstadt und den Wohngebieten gegenzusteuern.[42] Die weiter steigende Zunahme der Kfz in der Stadt von 73 000 im Jahr 1970 über 113 000 – 1980, 153 000 – 1990 und aktuell über 160 000 vermittelt eine Vorstellung der Probleme.[43]
Im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Leistungssteigerung der Straßenbahnen und zur Schaffung einer Fußgängerzone stellte 1971 Oberbürgermeister Otto Dullenkopf das Projekt einer „U-Strab" vor. Vom Mühlburger Tor über die Hauptpost, den Rondellplatz, die Altstadt und das Durlacher Tor sollte die Straßenbahn unterirdisch geführt werden. Vom Rondellplatz war ein Abzweig nach Süden bis hinter den Hauptbahnhof und von der Hauptpost ein Abzweig zur Nordweststadt geplant. Der Entwurf unterstütze die städtebauliche Konzeption für die Innenstadt, verbessere die Zufahrtsverhältnisse und die Aufenthaltsqualität für die Fußgänger. Eine Begutachtung ergab 1976 allerdings, dass das Karlsruher Bahn- und Bussystem fast optimal und eine Mini-U-Bahn nur langfristig realisierbar sei. Empfohlen wurde daher der weitere Ausbau des bestehenden Systems aus Straßenbahnen und Omnibussen.
Um die Zahl der Fahrgäste in der Straßenbahn zu erhöhen, seit den 1950er Jahren stagnierten die Zahlen um 40 Millionen und 1975 bis 1980 fielen sie auf 38,5 Millionen, begann man nun das Programm zur Verbesserung des Nahverkehrsangebots umzusetzen.[45] Es wurde das Straßenbahnnetz weiter ausgebaut: Nordweststadt (1975), Neureut (1979), Rheinstrandsiedlung (1980), Europahalle (1983), Daxlanden-West und Oberreut (1986). Unter Nutzung des stillgelegten Bahngleises nach Eggenstein konnte 1986 die Hardtbahn eröffnet werden, die Eggenstein-Leopoldshafen direkt mit der City verbindet. Rheinstetten erhielt 1989/1991 Direktanschluss an die City.[47]
Es wurde zudem in den Wagenpark investiert, vertaktete Fahrpläne entwickelt, ein Beschleunigungsprogramm durch Vorfahrtsberechtigung an Signalanlagen seit 1987 realisiert und attraktive Tarifangebote ausgearbeitet. An den Haltestellen wurde die Fahrgastinformation verbessert und, wo es sinnvoll erschien, auch Park&Ride-Plätze angelegt. Ab 1985 stiegen



die Fahrgastzahlen kontinuierlich.

Der Erfolg der Karlsruher Nahverkehrspolitik – seit 1977 unter der Führung des Leiters der Verkehrsbetriebe, Dieter Ludwig, – zeigte sich mit negativen Wirkungen in der Kaiserstraße. Ihre Funktion als Fußgängerzone wurde zunehmend durch den dichten Straßenbahnverkehr beeinträchtigt. Zur Lösung des Problems legten Stadtverwaltung und VBK 1992 den Plan eines Straßenbahntunnels unter der Kaiserstraße vor, obgleich zu dieser Zeit neben anderen Argumenten gegen U-Bahnen eingewendet wurde, sie brächten Sicherheitsprobleme sowie damit verbunden geringe Akzeptanz und erschwerten mit ihren Niveauwechseln die problemlose Stadtbenutzung. Nach z. T. heftig geführten öffentlichen Debatten lehnten 1996 in einem Bürgerentscheid die Abstimmenden den Plan ab. Die Gegner argumentierten vor allem mit einer notwendigen stadtplanerischen Entwicklung der City nach Süden, die durch die Untertunnelung der Kaiserstraße verhindert werde.[48] Eine Alternative konnte trotz gutachterlicher Tätigkeit nicht gefunden werden. Die untersuchten Lösungen einer Trasse durch die Kriegsstraße wurden in dem Bewertungsverfahren als nicht zuschussfähig eingestuft. So bleibt die Entlastung der Kaiserstraße vorerst ein ungelöstes kommunalpolitisches Problem.

Verkehrsplanung zur Entwicklung von Stadt und Region

Die Stadtverwaltung Karlsruhe förderte und plante den öffentlichen Nahverkehr nicht al-

Stadtplan von 1990

Straßen- und Stadtbahn

Betriebsstrecke

Turmbergbahn

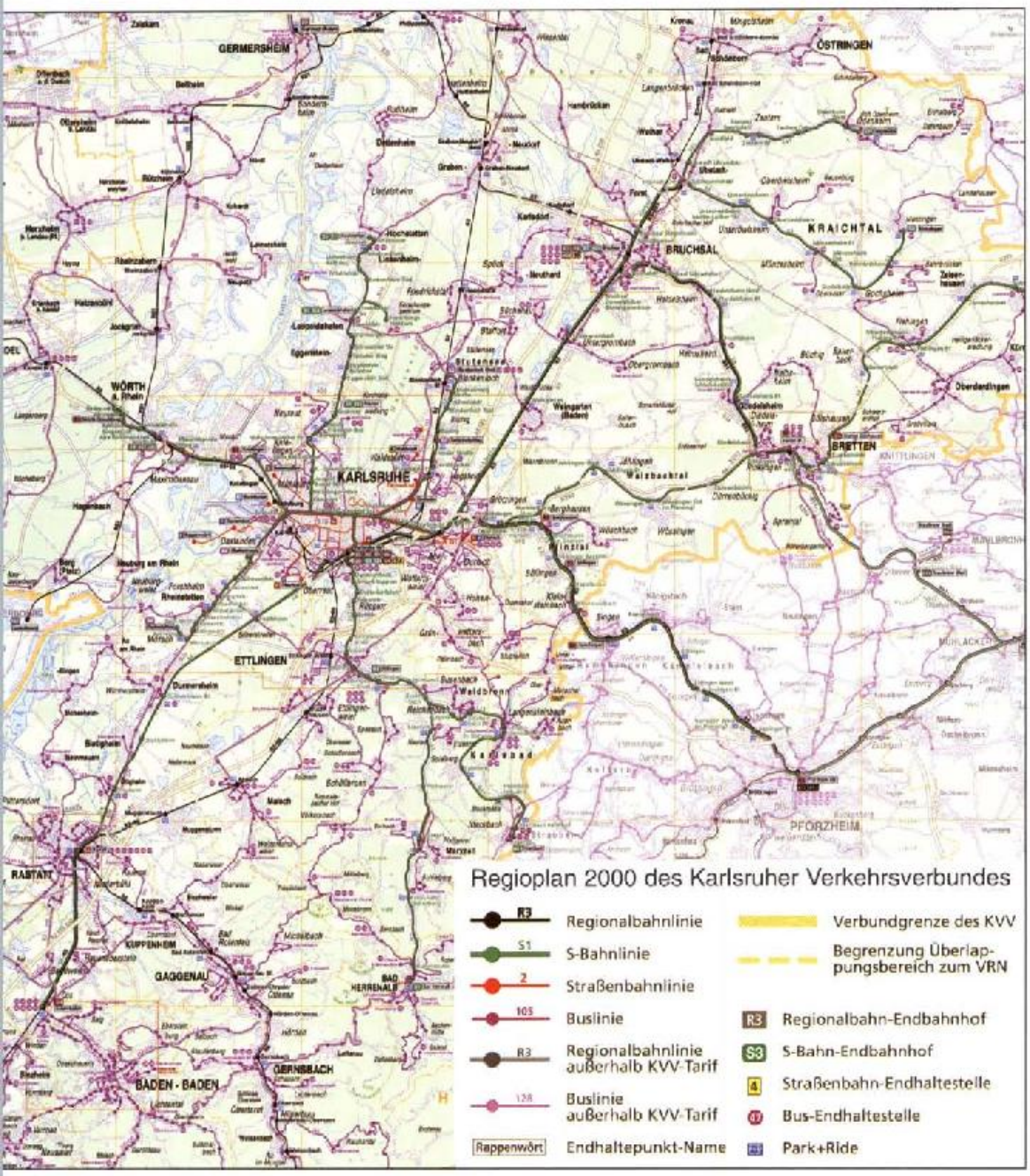
Schlossgartenbahn

lein für die Stadt, sondern aus Gründen der Stadtentwicklung seit dem 19. Jahrhundert in größerem räumlichen Zusammenhang. Dies bewies sie mit der Unterstützung des Baus von Vorortbahnen, mit dem Plan einer Karlsruher Eisenbahngesellschaft von 1912/13 und dem Kauf der Albtalbahn 1957 und ihrer Verknüpfung mit dem innerstädtischen Netz 1958/61. Ausgehend von diesem Beispiel nahm sie frühere Ideen auf und plante zu Beginn der 1960er Jahre, als die Zahl der Berufs- und Ausbildungseinpendler nach Karlsruhe immer mehr anstieg, die westliche und östliche Hardt durch Straßenbahnlinien zu erschließen. Oberbürgermeister Günther Klotz verwies dabei auf die Klagen seitens der dortigen Gemeinden über die schlechte Anbindung an die Stadt und die Notwendigkeit, die zunehmende Zahl der Beschäftigten des Kernforschungszentrums aus der Stadt durch Buslinien zu ihrem Arbeitsplatz zu befördern.[49] Dieser Vorschlag war nach der Übernahme der Albtalbahn der zweite Schritt für immer weiterausgreifende Planungen eines regionalen Straßenbahnnetzes, die fortan zunächst die Phantasie der Gutachter und Planer beflügelten.[50] Zu den beiden geplanten Ästen der Hardtbahn, die in den Planungen mit Querverbindungen z. T. bis Rußheim und Bruchsal reichten, kamen bis 1972 die Weiterführung nach Süden Richtung Durmersheim und auch in Richtung Pfalz sowie in das Pfinztal und 1976 nach Bretten hinzu. OB Klotz hatte Anfang der 1960er Jahre schon vorausgesehen, dass in den alten Gemarkungsgrenzen keine sinnvolle Entwicklungsplanung zu leisten war. Seine Lösung der Eingemeindung von Orten des Umlandes scheiterte jedoch. Diese konnte erst sein Nachfolger im Zuge der Verwaltungs- und Gebietsreform des Landes 1972 – 1975 realisieren.[51] Bei den Eingemeindungsverhandlungen, Karlsruhe konnte dabei seine Wünsche nur teilweise durchsetzen, spielte allerdings die Nahverkehrspolitik als Argument keine bedeutende Rolle mehr, denn die Planungen bewegten sich da schon in regionalen Dimensionen.

Die Rahmenbedingungen für die Verkehrsplanung, die integraler Bestandteil der Stadt- und Regionalentwicklung wurde, setzten ökonomische und demographische Entwicklungen: Die Konzentration der Arbeitsplätze in Karlsruhe nahm zu, die Bevölkerung stagnierte bei gleichzeitiger Stadtflucht und Zunahme von Einpersonenhaushalten, die Kfz-Zahlen und damit der Verkehr nahmen weiter zu. Es wuchsen weitläufige suburbane Siedlungsstrukturen mit geringer Bevölkerungsdichte und hoher Frequenz des motorisierten Individualverkehrs. Die Grenzen der Stadt lösten sich von den Verwaltungsgrenzen, der zu kontrollierende Verkehrsraum erweiterte sich mit den wachsenden Pendlerströmen in die Region. Angesichts eines wachsenden Umweltbewusstseins liegt die Bedeutung des ÖPNV und einer nachhaltigen Verkehrspolitik für die Le-

bensfähigkeit der Städte auf der Hand.
Die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV ist das zentrale Ziel und der Ansatzpunkt für die Verkehrsplanung. Daraus ergeben sich für die Nahverkehrsentwicklung im Vergleich zur Zeit vor einhundert Jahren deutliche Aufgabenverschiebungen. Hatte der Nahverkehr früher die Dezentralisierung der Städte, die Differenzierung der Nutzungen einzelner Stadtviertel und damit auch der Erzeugung von öffentlichem Nahverkehr gefördert, so wird ihm heute angesichts des umweltschädlicheren Massenverkehrsmittel Automobil die Aufgabe zugedacht, durch eine aufeinander bezogene Verkehrs- und Siedlungsplanung zur Verkehrsvermeidung beizutragen. Die Ausbildung von Siedlungen entlang der ÖPNV-Achsen bzw. die Bildung von durch den ÖPNV vernetzten Siedlungszentren, die über ausreichende Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen aber auch Arbeitsplätze verfügen, soll erreicht werden. Angesichts der Pendlerströme ist im Übrigen auch die Frage gestellt worden, inwieweit die Qualität des ÖPNV die Abwanderung von einkommensstarken Bewohnern der Stadt in das vermeintlich lebenswertere Stadtumland (Wohnen im Grünen) gefördert und damit auch zusätzlichen Pkw-Verkehr erzeugt hat. Zahlen für diese kontraproduktiven Wirkungen liegen nicht vor, es wird aber davon ausgegangen, dass der ÖPNV nicht Ursache dieses Wanderungsverhaltens ist, sondern sie lediglich unterstützt.[52] Gerade deshalb solle bei der Planung die Stärkung der kleineren Zentren mit Standorten für Gewerbe, Einkaufen und Freizeit berücksichtigt werden, um entsprechenden Verkehr zu vermeiden. Die Planung des regionalen Nahverkehrs, so die Folgerung der Planer, sei daher auch mit der Wirtschaftsförderung und -planung abzustimmen.
Der in Karlsruhe in der Kaiserstraße sichtbare Aufschwung der Straßenbahn blieb jedoch in dem Jahrzehnt des innerstädtischen Netzausbaus 1975 – 1985 eine eher zarte Hoffnung, denn trotz Netzerweiterung und damit Erschließung neuer Kundenpotenziale zeigten die Fahrgastzahlen keine Erfolge an. Dies lag im bundesweiten Trend, war aber im Hinblick auf die unternommenen Anstrengungen enttäuschend. Bei der Ursachenforschung bemühten die Verkehrsplaner Untersuchungen über die Pendlerströme nach Karlsruhe. Deren Zahl hatte von 1950 – 26 000, 1961 – 47 000, 1970 – 59 000 auf 1987 – 88 000 zugenommen, um dann weitgehend konstant zu bleiben. Bei der Verkehrsmittelwahl zeigte sich von 1961 bis 1987 eine Umkehrung: Benutzten 1961 noch 78% ein öffentliches Verkehrsmittel, so waren es 1987 nur noch 19%. Dabei hatte sich herausgestellt, dass die Nutzung des ÖPNV durch die Einpendler 1961 – 1970 um 17%, die Gesamtzahl ÖPNV-Nutzer nur um gut 10% zurückgegangen war.[53] Als Grund erkannte man die Randlage des Hauptbahnhofs, wodurch bei den Fahrten in die Stadt Umsteigen zwingend nötig wurde, ein schwerwiegender Nachteil gegenüber dem Pkw.
Die verstärkte Abwanderung von Pendlern zum Individualverkehr gab den Anstoß zu Überlegungen, die Nahverkehrsbahnen in das Stadtgebiet einzufädeln, um so den Umsteigezwang zu beseitigen und den Zeitverlust gegenüber dem Pkw zu verringern.[54] Ein vom Bundesministerium für Forschung und Technologie finanziertes Forschungsprojekt zur Verknüpfung der Straßenbahn mit der Bundesbahn, an dem die Karlsruher Verkehrsbetriebe, die Bundesbahn, die Universität Karlsruhe und Industrieunternehmen beteiligt waren, bestätigte 1984 die Realisierbarkeit dieser Idee. Mit der Entwicklung eines Zweisystemfahrzeugs war der Weg frei für die später als „revolutionär" bezeichnete Verknüpfung von Straßenbahn und Bundesbahngleisen.[55] So konnte seit 1991 ein Stadtbahnnetz realisiert werden, das in seinen Dimensionen an die bis in die 1930er Jahre bestehende Verbindungen Karlsruhes mit dem Umland anknüpfte, den damals durch unterschiedliche Spurweiten und Besitzverhältnisse uneinheitlichen Betrieb jedoch überwand und zugleich einen Großteil der weitgesteckten verkehrsplanerischen Utopien der 1960er und 1970er Jahre außerordentlich schnell um-

setzte. Im Jahr 2000 erstreckt sich das Gebiet des Karlsruher Stadtbahnnetzes zwischen Baden-Baden, Herrenalb, Pforzheim – Mühlacker – Bietigheim-Bissingen, Bretten – Eppingen – Heilbronn, Bruchsal – Odenheim – Menzingen, Linkenheim-Hochstetten und Wörth. Das Gebiet des 1994 gestarteten Karlsruher Verkehrsverbundes ist weit größer und umfasst etwa 3 000 Quadratkilometer mit 1,25 Millionen Einwohnern. Den Erfolg der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) und der Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft (AVG) spiegeln



die Beförderungszahlen wider. Seit 1985 stiegen sie von 62 auf knapp 130 Millionen im Jahr 1999. Das Streckennetz von AVG und VBK wuchs in dieser Zeit von 88 auf über 400 Kilometer, unter Einschluss der mitbenutzten Bundesbahngleise.

Nahverkehrsmodell Karlsruhe

Die Nahverkehrsentwicklung der vergangenen zwanzig Jahre wird in einschlägigen Publikationen als Renaissance der Straßenbahn bezeichnet.[56] Sie sei auch Ergebnis der sichtbar gewordenen Grenzen der Untergrund- und Schnellbahnsysteme in Bezug auf Kosten, subjektive Sicherheitsbedürfnisse und Verkürzung der Gesamtreisezeiten. Bundesweit gesehen schlägt sich diese Renaissance allerdings weder in einer deutlich steigenden Zahl der Streckenkilometer oder der Benutzerzahlen nieder.[57] Ein weiter nachhaltig zu fördernder Ausbau des Nahverkehrs in Verbindung mit Wirtschafts- und Siedlungsplanung sei notwendig, um der sich abzeichnenden Renaissance der Straßenbahn wirklich zum Durchbruch zu verhelfen und damit auch einen spürbaren Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastung zu leisten. Karlsruhe hat dabei durch die hier vorangetriebene Entwicklung Modellfunktion gewonnen. Die seit 15 Jahren anhaltende Expansion in der Region, und in naher Zukunft verstärkt auch wieder in der Stadt, haben den zentralen Bereich des Karlsruher Stadtgebiets in erheblichem Umfang vom Autoverkehr aus der Region entlastet.[58] In den Gemeinden der Region gilt die Stadtbahn heute größtenteils als hochattraktive, erstrebenswerte Infrastruktureinrichtung. Die damit gegebenen Zukunftsperspektiven Karlsruhes, seine Stellung als Zentrum der Technologieregion auszubauen, gründen somit unter anderem auf einer vernetzten Nahverkehrsplanung mit der Führung der Regionallinien in das Stadtzentrum. Der Leistungsfähigkeit des innerstädtischen Netzes für den dauerhaften Erfolg des Karlsruher Modells muss aus dieser Sicht hohe Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Der Stadtentwicklungsbericht von 1997 resümiert die Verkehrsentwicklung so: „Ein Ende des Wachstums des Verkehrs, ... ist bislang nicht absehbar. Durch den zügigen Ausbau der Stadtbahn in der Region und einen generell zurückhaltenden Gebrauch des Pkw durch die Karlsruher Bevölkerung verläuft die Entwicklung ... in vergleichsweise gemäßigten Bahnen." Zur vollen Ausschöpfung der Nutzung der verkehrsentlastenden Chancen für Karlsruhe und die Region durch die Stadtbahnerschließung seien „zusätzlich weitere Verbesserungen am innerstädtischen Streckennetz zur rascheren Bewältigung des Regionalverkehrs" zwingend notwendig.[59] Ob das Karlsruher ÖPNV-Angebot mittelfristig Modellcharakter behält, liegt also zum einen an einer weiteren Leistungssteigerung des Angebots aber ebenso entscheidend zum anderen an den ÖPNV-Nutzern. Die Verkehrswissenschaft geht heute – wenig zuversichtlich – davon aus, dass nur restriktive Rahmenbedingungen – Energiesteuer, Änderungen der Km-Pauschalen, Verknappung und Verteuerung des Parkraums – zum Umsteigen auf den ÖPNV führen werden.[60] Zwischen der realen und einer umweltschützenden Verkehrswelt klafft auch in Karlsruhe bislang eine Lücke, denn nach einer Untersuchung von 1993 liegt der Nutzungsgrad öffentlicher Verkehrsmittel in Karlsruhe bei 16% und ist „erheblich steigerungsfähig".[61] Diese Feststellung dürfte trotz der inzwischen erreichten Fahrgaststeigerungen auch heute noch Gültigkeit haben. Für den dauerhaften Erfolg des Karlsruher Nahverkehrsmodells müssen demnach auch Veränderungen in den durch das Automobil geprägten individuellen Verhaltensmustern angestrebt und erzielt werden.

Stadtbahnverkehr in der Stadt 1877–1957

Jochen Zefferer

PFERDE- UND DAMPFSTRASSENBAHN 1877 BIS 1900

Anfänge des öffentlichen Verkehrs in Karlsruhe

Das entscheidende Stichwort der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung seit den 1830er Jahren heißt „Mobilität". Die 1715 gegründete Stadt Karlsruhe – seit 1806 Residenz des Großherzogtums Baden – zählte 1817 etwas über 10 000 Einwohner, als ihr erstmals ein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung stand.[1] Viermal in der Woche verließ je eine Postkutsche in Richtung Norden und Süden die Stadt und einmal in der Woche fuhr eine solche bis nach Pforzheim.[2] Ab 1820 verkehrte außerdem eine so genannte Diligence zweimal, später dreimal wöchentlich in acht Stunden von Karlsruhe nach Mannheim. Mit Eilwagen konnte man drei Jahre später wöchentlich dreimal nach Heidelberg sowie zweimal nach Mannheim und Pforzheim reisen. Mit der weiter wachsenden Einwohnerzahl, 1830 waren es 20 000, vergrößerte sich das Angebot und 1837 wurde ein täglicher Eilwagenkurs Karlsruhe – Stuttgart – München mit einer Reisezeit bis München von zwei Tagen und zwei Nächten eingerichtet. Ab 1838 verkehrte ein Eilwagen viermal wöchentlich über Bretten nach Heilbronn. Von Karlsruhe nach Baden(-Baden) konnte man ab 1842 zweimal täglich in dreieinhalb Stunden fahren.

Karlsruhe, das ursprünglich abseits der wichtigen Verkehrsknotenpunkte lag, bekam mit dem Dampfschiff eine neue Bedeutung. Ab August 1831 verkehrte alle vier Tage ein Dampfschiff von Mainz nach Schröck (seit 1833: Leopoldshafen). Zu der Anlegestelle entwickelte sich ein regelmäßiger Zubringerdienst mit Kutschen. Mit der Eröffnung einer Schiffsbrücke über den Rhein bei Maxau rückte Karlsruhe 1840 näher an den Rhein und der Kutschenverkehr verlagerte sich dorthin.

Eine neue Mobilität zu Lande schuf schließlich der vom badischen Landtag 1838 beschlossene Bau der Eisenbahnlinie Mannheim – Karlsruhe – Basel.[3] Sie erreichte 1843 Karlsruhe und glich nun den bisherigen Standortnachteil durch die schlechte Verkehrserschließung aus. Der erste Eisenbahnzug aus Heidelberg fuhr am 10. April 1843 in Karlsruhe ein. Die rasch zunehmende Zahl der Reisenden war ein Beweis, wie dringend regelmäßige und billige Verkehrsverbindungen ins nahe Umland von Karlsruhe erforderlich waren. Auch die Zahl der täglichen Verbindungen nahm zu.[4] Der Bahnhof mit dem repräsentativen Empfangsgebäude lag an der Kriegsstraße, etwa an der Stelle des heutigen Badischen Staatstheaters. Mit der Eröffnung der Eisenbahn stand ein zuverlässigeres Transportmittel zur Verfügung, auf das man gerne umstieg. Der Rhein wurde stromaufwärts nur noch bis Mannheim für die Großschifffahrt genutzt. Das Eisenbahnnetz um Karlsruhe wurde zügig ausgebaut und stärkte die wirtschaftliche Zentralität der badischen Residenz (s. unten S. 127 ff.). Mit der Industrialisierung und der Verstädterung seit den 1860er Jahren wuchs auch die Bevölkerung Karlsruhes rasch von 27 000 im Jahr 1861 auf 100 000 im Jahr

1901. Bis zur Jahrhundertwende wuchsen neue Stadtviertel und in den alten wurde höher und größer gebaut. Es entstanden zudem Industrieviertel am Rande der Stadt.[5]

Bisher war für den Großteil der Stadtbevölkerung das Mittel der Fortbewegung für kurze Wege ebenso billig wie einfach: Man ging zu Fuß. Die junge Stadt war noch recht klein, erstreckte sich lediglich von Stadttor zu Stadttor. Es ergaben sich nur geringe Entfernungen innerhalb der Stadt, meist nicht mehr als einen Kilometer. Dazu kam der Umstand, dass die Wohnung sich fast immer in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz befand. Der Verkehr in der Stadt betraf daher auch eher den Handel, war also Ausläufer des Überlandverkehrs. Mit der Vergrößerung der Stadt ergab sich der Wunsch nach einem Verkehrsmittel, dem die Aufgabe zufallen sollte, den gesteigerten Verkehrsbedarf schnell und billig zu bewältigen und gesunde und preiswerte Bauquartiere sowie die vorhandenen Vororte und Nachbarstädtchen an das Innere der Stadt anzuschließen. Seit 1844 standen als öffentliche Verkehrsmittel Pferde-Omnibusse und Droschken zur Verfügung.[6] Die größeren Omnibusse waren im Inneren an den Längsseiten mit Bänken ausgestattet, auf denen mehrere Fahrgäste Platz finden konnten. Die Omnibusse hatten ihre Haltestellen an verschiedenen Gasthäusern. Man konnte sie aber auch zum Abholen des Gepäcks nach Hause bestellen. Als individuellere, aber auch teurere Fortbewegungsmittel standen einspännige Droschken zur Verfügung. Die Wagen stellte die Karlsruher Chaisenfabrik Schmieder und Mayer her. Sie wurden mit Lohnkutschern, so genannten Hauderern, betrieben, die markante Livreen trugen, wodurch sie den am Bahnhof ankommenden Reisenden sofort ins Auge fielen.[7]

Von welchem Komfort die Fahrten mit einem Fiaker waren, zeugt folgende Überlieferung: Unter einem wohlbeleibten und gewichtigen Mann brach auf der Fahrt von Durlach nach Karlsruhe nahe des Durlacher Tores der Bo-

Blick auf den Marktplatz um 1875 mit Pferdedroschken

den seines Fiakers durch, sodass seine Füße den Straßenbelag berührten. Der schwerhörige Kutscher nahm die Rufe seines Fahrgastes nicht wahr und ließ sein Pferd weiterlaufen. Glücklicherweise war der Vierbeiner schon dermaßen altersschwach, dass es dem Passagier ohne Mühe möglich war, mit seinem rollenden Untersatz Schritt zu halten.[8]

Die Marktweiber, Fabrikarbeiter und Bauhandwerksgehilfen, die zumeist täglich zwischen Durlach und Karlsruhe pendelten, suchten billigere Fahrgelegenheiten, die sie mit den Bauernwagen fanden, die landwirtschaftliche Produkte und Baumaterialien nach Karlsruhe und zum Rhein transportierten und leer nach Durlach zurückfuhren. Diese Leute zahlten durchschnittlich 4 Kreuzer pro Kopf.[9]

Eine solche Verkehrsabwicklung war jedoch nicht mehr zeitgemäß. Vor allem waren es die ungünstigen Rahmenbedingungen für die Droschken und Pferdeomnibusse, die die Suche nach einem neuen Verkehrsmittel aufkommen ließ. Die holprigen Pflasterstraßen und eisenbeschlagenen Kutschenräder mit ihren relativ großen Reibungsverlusten sowie die begrenzte Wirtschaftlichkeit verlangten nach einer Alternative.

Der Bau der Pferdebahn

Diese Alternative eines wohlfeilen innerstädtischen Verkehrsmittels bot die erstmals 1832 in New York verkehrende Pferdestraßenbahn. Sie war nach dem Vorbild der zum Kohletransport 1825 im westfälischen Kohlerevier eingesetzten Bahn entstanden. Seit 1854 wurde sie auch in europäischen Großstädten eingerichtet. 1865 war Berlin als erste deutsche Stadt gefolgt. Auch in Karlsruhe machte man sich über die Einrichtung einer solchen Bahn Gedanken. Der amerikanische Ingenieur Lewis Wells Broadwell, der hier lebte, nahm Verhandlungen mit den Karlsruher Stadtvätern auf. Am 22. Juli 1869 setzte der Großherzogliche Notar einen Vertrag auf „über Anlage und Betrieb einer Pferdebahn von Durlach über Carlsruhe bis Mühlburg", den neben Broadwell Oberbürgermeister Jacob Malsch und ein Vertreter der Großherzoglichen Wasser- und Straßenbau-Inspection unterzeichneten.[10]

Die Vertragsparteien dachten also bereits über die Stadtgrenzen hinaus, indem neben Karlsruhe auch die selbständigen Gemeinden Durlach und Mühlburg in das Verkehrsnetz einbezogen werden sollten. Die zunächst eingleisige Pferdeeisenbahn sollte auf der Landstraße von Durlach, durch die Lange Straße (die heutige Kaiserstraße) und hinaus nach Mühlburg ebenfalls auf der Landstraße ziehen. Allerdings zerschlug sich der Plan, da Broadwell das erforderliche Kapital nicht aufbrachte. Auf Veranlassung des Großherzoglichen Handelsministeriums wurde durch Beschluss des Gemeinderats vom 27. Juni 1871 der abgeschlossene Vertrag für erloschen erklärt.

Der 1870 gewählte Karlsruher Oberbürgermeister Wilhelm Lauter ließ sich durch den Misserfolg jedoch nicht entmutigen, sondern gab eine Untersuchung in Auftrag, die er Anfang 1873 seinem Gemeinderat vorlegte. Darin wurde der Nachweis erbracht, dass ein Unternehmer die Pferdebahn auch ohne Zuschuss der Städte Karlsruhe, Durlach und Mühlburg rentabel betreiben könnte. Daraufhin konstituierte sich im März 1873 auf Erlass des Vorstandes des Kreisausschusses Karlsruhe eine Kommission zur Errichtung einer Pferdeeisenbahn zwischen Durlach und Mühlburg. Am 20. Mai 1876 schloss Bürgermeister Karl Schnetzler mit dem Civilingenieur Karl Westenfeld aus Bremen nach einer öffentlichen Ausschreibung einen Konzessionsvertrag auf die Dauer von 50 Jahren ab. Gegenstand dieses Vertrages war der Bau einer Pferdebahn längs der Langen Straße zwischen Durlacher und Mühlburger Tor sowie vom Marktplatz zum Hauptbahnhof an der Kriegsstraße. Zunächst war ein eingleisiger Ausbau vorgesehen. Der Bau eines Gleises nach Durlach und Mühlburg war nicht Vertragsgegenstand, stand aber dennoch zu erwarten.[11]

Am Mühlburger Tor wurde am Nachmittag des 2. November 1876 mit dem Bau der eingleisigen Strecke begonnen und in Richtung Osten zum Durlacher Tor vorangetrieben. Das

Die Kaiserstraße in Richtung Osten von der Karlstraße. Die Pferdebahnlinie ist bereits zweispurig ausgebaut. Am Straßenrand warten Lohnkutscher auf Kundschaft.

Gleis ruhte auf forlenen Quer- und Langschwellen und kam in der Mitte der Langen Straße zu liegen. Am Samstag, den 20. Januar 1877 war es dann so weit: Gleich nachdem die ersten beiden Pferdebahnwagen in Karlsruhe angeliefert worden waren, konnte die erste Probefahrt unternommen werden. Um 11 Uhr vormittags befuhren die beiden Wagen, mit Fahnen festlich dekoriert, die Strecke vom Mühlburger Tor über das Durlacher Tor bis Gottesaue. Eine große Zuschauermenge hatte sich auf der ganzen Strecke eingefunden und begrüßte freudig die neue Errungenschaft. Auch die Karlsruher Jugend nahm an dem Ereignis teil und „bildete eine höflichst erheiternd wirkende und in ihrer Ausdauer bezüglich des Laufschrittes alle Anerkennung verdienende Eskorte" der ersten Pferdebahn. Am Ziel angelangt, widmete der Unternehmer Karl Westenfeld in „dankbarer Anerkennung" für die „gütige Mitwirkung" den Staats- und Gemeindebehörden einen Trinkspruch, den der Amtmann Föhrenbach dahin erwiderte, dass ein so lobenswertes Unternehmen zu fördern Pflicht der Behörden sei.[12]

Am darauf folgenden Sonntag, dem 21. Januar 1877, wurde die 2300 Meter lange Pferdebahnlinie offiziell in Betrieb genommen. Die Eröffnung muss ein wahres Volksfest gewesen sein: „Die Lange Straße war von früh bis spät äußerst belebt, die Wirte machten ein gutes Geschäft." An diesen ersten Tagen benutzten 3000 Personen das neueste städtische Verkehrsmittel – ein Ergebnis, das niemand erwartet hätte. Die „Badische Landeszeitung" glossierte das so: „Da es diesen ungewöhnlichen Andranges wegen den Schaffnern nicht möglich war, genaue Kontrolle zu üben, so ist anzunehmen, dass auch eine große Anzahl so genannter blinder Passagiere, besonders von der lieben Jugend, Theil an der gestrigen Fahrt genommen haben wird."[13] Die ortspolizeiliche Vorschrift über den Betrieb der Pferdebahn bestimmte unter anderem: „Der Betrieb richtet sich nach dem Fahrplane. Die Preise sind durch Tarife festgesetzt und ist das Fahrgeld

beim Einsteigen zu bezahlen. Lärmen und Singen im Wagen ist untersagt, das Rauchen nur im Rauchkoupee oder auf den Außenplätzen gestattet ... Alle Reiter und Fuhrwerke haben den Pferdebahnwagen auszuweichen."[14]
Die Wagen der Bahn waren eine Mischung aus Kutsche und Eisenbahn. Sie waren mit Rücksicht auf die Zugkraft der Pferde leicht gebaut, der Wagenkasten war selbsttragend auf einer Plattform errichtet. Am Wagenkasten war die Federung – noch keine Stahlblattfedern, sondern Gummipuffer – direkt angebracht, ebenso wie die Achsen. Trotz der leichten Bauweise wogen die kleinen Pferdebahnwagen ungefähr eineinhalb Tonnen.

Erste Betriebsergebnisse, Besitzerwechsel und Erweiterungen

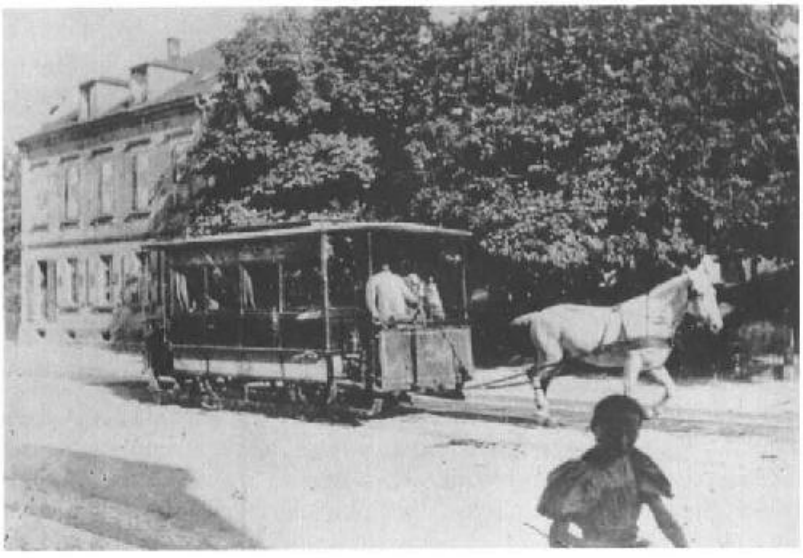
Mit dem Umsetzen der Kutsche auf den Schienenweg erreichte man eine Reihe entscheidender Vorteile: Allem voran wurde durch die mühelose Fahrt die Pferdekraft besser ausgenützt. Die Wagen fuhren schneller, unabhängig von den Straßenverhältnissen und aufgrund wirksamerer Bremsmöglichkeit waren sie sicherer, und schließlich lärmten sie weniger. Die Pferdebahn konnte einer sicheren Zukunft entgegenblicken. An den Anblick der niedrigen Wagen mit den beiden offenen Plattformen und Vordächern, mit den schnauzbärtigen Schaffnern und Kutschern, die dem Wetter fast so schutzlos ausgesetzt waren wie die Pferde, gewöhnte man sich rasch. Ab 1. Februar fuhr die Pferdebahn – nun mit eigenen Pferden – regelmäßig von 7.20 Uhr alle 20 Minuten vom Mühlburger Tor bzw. Gottesaue bis abends 21.20 Uhr ab Gottesaue und 21.40 Uhr ab Mühlburger Tor. Der Fahrpreis betrug 15 Pfennig für Erwachsene und 10 Pfennig für Kinder. Es wurden auch Monatskarten ausgegeben, welche für Erwachsene 7 Mark kosteten und für Kinder 5 Mark. In zehn Tagen hatte die Pferdeeisenbahn bereits 18 556 Personen befördert und über 3000 Mark eingenommen.[15] In einer Stadt mit nur 46 000 Einwohnern war das schon ein ganz stattliches Ergebnis. Wurden die Straßen glatt, so ruhte der Betrieb. Am 28. Februar 1877 vormittags legte Eis auf den Straßen den Verkehr erstmals still. Nachmittags fuhren die Bahnen wieder.[16] Schon nach sechs Wochen, am 5. März 1877 verkaufte Westenfeld die Bahn an Johann Heinrich Friedrich Rüdiger, Straßenbauunternehmer aus Bremen.[17] Dieser begann sofort auf der Langen Straße zusätzliche Ausweichen anzulegen, denn die Nachfrage war ungebremst hoch und die Leistungsfähigkeit musste erhöht werden. Mitte März trafen zwei weitere Wagen ein, wodurch ab Sonntag, dem 18. März, der Verkehr auf zehn Minuten verdichtet werden konnte. Vom gleichen Tage an wurden zur Bequemlichkeit der Fahrgäste auch noch Abonnementsfahrkarten in einer Anzahl von je 25 Stück herausgegeben. Sie kosteten für Erwachsene 3 Mark und für Kinder 2 Mark. Immer mehr Karlsruher benutzten ihr Verkehrsmittel. Allein im Monat März wurden 41 846 Personen befördert. Mittlerweile besaß das Unternehmen 20 Pferde- und sechs Schienenfahrzeuge für den Personenverkehr. Statt weiterer Ausweichstellen wurde nun bis zum 28. April in Tag- und Nachtarbeit die gesamte Strecke zwischen Mühlburger Tor und Durlacher Tor zweigleisig ausgebaut. Auch die Karlsruher Waisenkinder durften an dem freudigen Ereignis der Fertigstellung Anteil nehmen und an einem schönen Apriltag auf der Pferdebahn die Strecke Mühlburger Tor bis Gottesaue und zurück fahren, worauf sie dann im Hotel „Tannhäuser" bewirtet wurden. Ab dem 4. April erfolgten die Arbeiten zur Erweiterung des Betriebs mit der Verlängerung der Strecke in Richtung Osten. Am 20. April ging das bis zum Haupteingang Gottesaue verlängerte Pferdebahngleis in Betrieb.
Abends um 5 Uhr diente die Pferdebahn einer größeren Anzahl von Offizieren zur erstmaligen Beförderung bis vor den Haupteingang ihrer Kaserne in Gottesaue. Eben diese Offiziere entwickelten bald zu der benachbarten Pferdebahn ein besonderes Verhältnis. Hatten sich die abendlichen „Manöver" im Kasino zu lange ausgedehnt, dann war das Problem des Nachhausekommens oft schwierig, aus Gründen des weiten Weges wie der Kasinoluft.

Kurz entschlossen drangen die Täter im bunten Rock in die Pferdebahnremise ein – und ehe das Personal noch recht wusste, was geschah, hatte man schon einen Wagen heraus und auf die Straße geschoben. Die älteren Offiziere nahmen im Wagen Platz, die jüngeren schoben den Wagen, auf die Plattform stellte man die Musikanten, die eins aufspielten – und ab ging die Fahrt, während die Bediensteten hinter dem „entführten" Gefährt hereilten.[18]
Mittlerweile beschäftigte die Pferdebahn 29 Mann (Bureau- und Kontrollpersonal, Kutscher, Stallmeister, Stallhüter und Bahnwärter) und besaß sechs Wagen und 22 Pferde. Da die Zahl der Wagen auf 20 Personen- und 60 Gepäckwagen erhöht werden sollte, kann davon ausgegangen werden, dass neben der Abwicklung des Personenverkehrs auch die Absicht bestand, Güter- und Gepäckverkehr in größerem Umfang anzubieten. Doch im Transport von Gütern ließ sich – im Gegensatz zum Personenverkehr – keine Konkurrenz zu den Fuhrwerken aufbauen.
Zwischen dem 4. April und dem 25. Juli 1877 konnten die „in einfachem und gefälligen Stil zu errichtenden Stallungen und Remisen" an der Durlacher Allee, am Nordost-Eck der heutigen Georg-Friedrich-Straße errichtet werden. Die Ställe waren für 60 Pferde vorgesehen.
Der vorgesehene Bau des Gleises zum Bahnhof musste wegen der Arbeiten für die Straßenentwässerung aufgeschoben werden. Nur in Etappen erreichte der Gleisbau vom 23. April bis zum 26. Juni 1877 den Bahnhof in der Kriegsstraße. Dank der Netzerweiterung stiegen die Fahrgastzahlen stark an. Im Juni 1877 wurden 71 410 Personen befördert, 7000 mehr als im Monat Mai.[19] Trotzdem verringerten sich Rüdigers durch den Kauf der Bahn und die Investitionen entstandenen Schulden von mittlerweile 200 000 Mark nicht. Der Kostenanteil für die Versorgung der Pferde wird in einer zeitgenössischen Aufstellung mit durchschnittlich 25 bis 50 Prozent der Gesamtbetriebskosten angegeben. So war für die Kalkulation des Straßenbahnbetriebs die Bewegung der Getreidepreise nicht nebensächlich.[20] Zehn Wagen standen mittlerweile in Betrieb, wofür Rüdiger 42 neue kräftige Pferde beschafft hatte. Um den laufenden Betrieb und auch die geplante Verlängerung nach Mühlburg nicht zu gefährden, mussten weitere Teilhaber an dem Pferdebahn-Unternehmen beteiligt werden. 1877 traten Christian Höck, geboren 1832 und Besitzer des Hotels „Grüner Hof" in der Kriegsstraße und Nicolaus Gehrlein, Kaufmann aus Maximiliansau, der Gesellschaft bei. Daraufhin wurde am 25. Juli mit den Arbeiten zum Bau der Strecke nach Mühlburg begonnen. Im Juli und August wurden neue Wagen in Dienst gestellt, darunter Sommerwagen, in denen durch die offene Bauweise der Fahrtwind den Fahrgästen an heißen Sommertagen Kühlung zufächeln konnte. An den Längsseiten waren durchgehende Trittbretter angebracht, über die man bequem in die quer gestellten Bankreihen einsteigen konnte. Für die Linie Karlsruhe – Mühlburg bestimmt waren zwei doppelstöckige Wagen, die 70 Personen Platz boten.[21]
Doch so beliebt die Bahn auch war, „Feinde" hatte sie vom ersten Tage an. Zeitgenössische Berichte wissen viel darüber zu erzählen, welche Schwierigkeiten die Rillen in der Straße anderen Wagenlenkern verursachten, denn die Räder der Kutschen, Droschken und Fuhrwerken waren so schmal, dass sie sich leicht in den Gleisen der Straßenbahn verfingen. Von stecken gebliebenen Rädern und sogar von Achsbrüchen ist die Rede, bis man sich an die Tücken der im Straßenpflaster versenkten Schienen gewöhnt hatte.[22] Im Allgemeinen wurde jedoch festgestellt, dass dort, wo die Pferdebahn fuhr, der Straßenverkehr sich in feste Normen fügte und sich rascher und regelmäßiger abwickelte.
Der Konzessionsvertrag über „die Anlage und den Betrieb einer Straßen-Eisenbahn von Carlsruhe nach Mühlburg und vom Ettlingerthor an den Bahnhof bis zum Friedrichsthor" wurde am 1. September 1877 zwischen der Großherzoglichen Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues und der Gesellschaft Carlsruher Pferdebahn von Rüdiger & Co mit einer Laufzeit von 30 Jahren abgeschlossen.[23] Die Pferdebahn sollte demnach eingleisig mit den

nötigen Ausweichstellen angelegt werden. Der Kursplan und die Fahrpreise für Personen und Gepäckstücke musste der Oberdirektion zur Zulassung vorgelegt werden. Ohne deren Genehmigung durfte der Unternehmer keine Änderung vornehmen. Sofern die Betriebskosten eine Rente von mehr als zehn Prozent abwerfen sollten, war der Stadtrat berechtigt, Ermäßigung der Fahrpreise, zahlreichere Fahrten oder feinere Ausstattung der Wagen zu verlangen, jedoch nicht in einem höheren Maße, als dass dadurch die Rente des Anlagekapitals auf zehn Prozent reduziert wurde. Somit hatte sich die Straßenbauverwaltung der Stadt Karlsruhe erstmals ein Mitspracherecht bei der Gestaltung des Pferdebahnverkehrs geschaffen.

Die Pferdebahnstrecke vom Mühlburger Tor nach Mühlburg wurde am 1. September 1877 eröffnet. Morgens um 9 Uhr versammelten sich die von der Direktion der Pferdebahn eingeladenen Gäste auf dem Marktplatz, wo bereits acht reich verzierte Wagen bereit standen. Um 9.30 Uhr setzte sich der Zug unter den Klängen der Karlsruher Feuerwehrmusik in Bewegung. „Beifallsbezeugungen des zahlreich anwesenden Publikums sowie eine große Anzahl leichtfüßiger Vertreter der Straßenjugend begleitete den Festzug." Am Mühlburger Tor, das festlich mit deutschen, badischen und Bremer Flaggen und Wappen geschmückt war, hielt Direktor Drahtmann eine Ansprache und übergab abschließend Bürgermeister Schnetzler einen goldenen Nagel, den Schnetzler unter Lobreden auf dieses Karlsruher Verkehrsmittel am Anfang des neuen Gleises als „Zeichen der Fertigstellung eines neuen Bindemittels zwischen den Städten Karlsruhe und Mühlburg" einschlug. Um 10.30 Uhr wurde der Zug mit „Jauchzen der zahlreichen Volksmenge und Böllerschüssen" am neuen Endpunkt empfangen. Triumphbogen kündeten von der Bedeutung der Eröffnungsfeier. Auch in Mühlburg wurden Reden gehalten und der Mühlburger Bürgermeister Ganser schlug den goldenen Schlussnagel ein. Zurück in der Stadt feierten die Honoratioren im Hotel „Grüner Hof" das Ereignis des Tages. Nach acht Uhr abends wurde der Betrieb der Pferdebahn eingestellt und sämtlichen Bediensteten ein heiteres Festmahl bereitet.[24]

Das Pferdebahnnetz hatte nun eine Länge von rund fünf Kilometern erreicht. Ein besonders neuralgischer Punkt war das Mühlburger Tor. Die Eisenbahnen nach Maxau und Mannheim kreuzten nämlich westlich des Mühlburger Tores die Straße nach Mühlburg und damit das Gleis der Pferdebahn. Bei Kreuzungen von



Ein Pferdebahnwagen in Mühlburg nahe dem Gasthaus „Zur Stadt Karlsruhe" auf dem Weg in die Stadt

Straßenbahnen und Eisenbahnen war die Unterbrechung der Lauffläche der Eisenbahnschienen in Deutschland nicht gestattet. Es mussten deshalb die Pferdebahnwagen so hoch geführt werden, dass ihre Spurkränze über die Schienenköpfe der Eisenbahn hinweggingen. Außerdem war eine Verlaschung der Pferdebahnschienen mit denen der Eisenbahn verboten, da das Eisenbahngleis in seiner Beweglichkeit nicht eingeschränkt werden durfte. Da die somit verbleibende Möglichkeit der Kreuzung von Eisenbahnschienen unfallgefährdet war, untersagte die Staatsbahn die regelmäßige Querung des Bahnübergangs am Mühlburger Tor. Morgens und abends zu Betriebsbeginn und -schluss durfte die Pferdebahn ausnahmsweise die Gleise der „Konkurrenz" queren, am Tage allerdings mussten die Passagiere an dieser Stelle aussteigen und in einen neuen Wagen jenseits der trennenden Eisenbahnschienen wechseln. Dies war besonders bei geschlossenen Bahnschranken und Wind und Wetter kein Vergnügen. Aufgrund dieses Inselbetriebs mussten an dieser Strecke Pferde zum Wechseln stationiert werden. In der Rheinstraße in Mühlburg bot sich die Gelegenheit, nahe der Endstelle einen Stall anzumieten, in dem je nach Jahreszeit sechs bis acht Pferde standen.

An und für sich war der Betrieb der Pferdebahn beschaulich und sehr geruhsam, verglichen mit der dichten Wagenfolge auf dem heutigen Straßenbahnnetz. Die Pferde hatten gewohnheitsmäßig den Fahrplan ebenso im Kopf wie der Schaffner oder der „Herr Kondukteur", wie man ihn seinerzeit nannte. Sie hielten schon von selbst an jeder Haltestelle, setzten sich auch nach dem Abrufzeichen des Kondukteurs wieder in Bewegung. Haltestellen gab es genug: Jede Straßenecke war eine; aber dennoch dauerte die Fahrt von der Gottesaue zum Mühlburger Tor nur 20 Minuten. Zeit scheint damals noch nicht Mangelware gewesen zu sein, denn es gab Fahrgäste, die nicht die erstbeste Bahn benutzten, welche gerade kam, sondern „ihren" Wagen abwarteten. Diese „Stammgäste" hatten dann gewöhnlich auch ein Trinkgeld oder eine Zigarre für ihren Schaffner oder Kutscher bereit, und sicher auch ein Stück Zucker für ihren vierbeinigen Transporteur. Manchmal kam es aber auch vor, dass ein Pferd plötzlich scheute und sich vom Wagen losriss. Die Fahrt musste unterbrochen werden, bis der Ausreißer wieder angespannt worden war.[25]

Der Dienst bei der Pferdeeisenbahn war nicht einfach. Der Tag begann schon morgens früh um fünf Uhr für die drei Mitarbeiter, die im Depot Gottesaue übernachteten, mit Pferde putzen und Wagen fahrbereit machen. Sie hatten auch dafür zu sorgen, dass umgespannt wurde, dass die Wagen überholt und die Pferde gestriegelt und gefüttert wurden. Es gab damals noch keinen Acht-Stunden-Tag, sondern es war durchaus möglich, dass man morgens fünf Uhr begann und abends zehn Uhr Feierabend hatte. Dem Kutscher oblag es, die Wagen zu putzen, während der Schaffner die Fensterscheiben zu reinigen hatte. Die Kontrollbeamten der Karlsruher Pferdebahn hielten sehr auf ein strenges Reglement und nahmen es mit dem äußeren Erscheinungsbild der Bediensteten sehr genau. Als ein Schaffner dabei ertappt wurde, dass er die Mütze in den Nacken schob, wurde er wegen dieses unvorschriftsmäßigen Umgangs mit der Kopfbedeckung mit einer Strafe von 50 Pfennigen belegt.

Die Nachfrage seitens der Karlsruher Bevölkerung nach diesem modernen Verkehrsmittel war anfangs groß. Allein im Monat Oktober beförderte die Pferdebahn 95 272 Personen, bei einer Einwohnerzahl von 46 000 ein erstaunliches Ergebnis.[26] Christian Höck war ab Ende Oktober 1877 alleiniger Besitzer des Bahnbetriebs. Nach dem Ausscheiden der Herren Rüdiger und Gehrlein musste er allerdings feststellen, dass die Kassenbücher gefälscht waren und das Pferdebahn-Unternehmen total überschuldet war. Die Einnahmen deckten nicht einmal die Zinsen der Kredite.[27] Höck „rationalisierte" seinen Betrieb, indem er den Takt der Bahnen ausdünnte, Pferde verkaufte und Bedienstete entließ. Diese Sparmaßnahmen steigerten die Attraktivität der Pferdebahn natürlich nicht. Die Zahl der Fahrgäste sank bis zum Februar 1878 auf 60 000,

ein Drittel weniger als vier Monate zuvor. Höck musste die unrentabelste Linie zum Bahnhof einstellen.[28]

Am 1. Oktober 1878 beschäftigte die Pferdebahn nur noch 32 Personen; 37 Pferde und 23 Wagen wickelten den Verkehr ab. Durch weitere Reduzierung des Personals und der Pferde und eine bessere Fahrten-Einteilung wurde erreicht, dass das Unternehmen wieder „schwarze Zahlen" schrieb. Zwischen Polytechnikum und Mühlburger Tor wurden täglich mehr als 300 Fahrten angeboten, was sich auf die Tageseinnahmen günstig auswirkte. Um das Wirtschaftsergebnis weiter zu verbessern, wurden im Depot an der Georg-Friedrich-Straße acht Wohnungen vermietet sowie die Kondukteure auf den Pferdebahnwagen durch „Controllapparate nach amerikanischem Vorbild" ersetzt. So ein Controllapparat war nichts anderes als eine Büchse, in die der Fahrgast das Fahrgeld einwarf. Höck versuchte auch, durch Reklame an seinen Wagen zusätzliche Einnahmen zu erzielen. Schwungvolle Blechschilder wurden auf dem Wagendach angebracht, doch verbesserte diese Maßnahme die Situation seines Betriebs auch nicht. Trotz der Einlage seines gesamten privaten Vermögens sowie Hypotheken auf seine eigenen Liegenschaften ist es ihm nicht gelungen, seine Gläubiger auszuzahlen.[29]

Um seinen Betrieb und seinen Privatbesitz zu retten, hätte Höck 280 000 Mark aufbringen müssen. Während die Gläubiger versuchten Höck zu einem Verkauf der Bahn weit unter deren Wert zu zwingen, kam Hilfe. Von der Stadt Karlsruhe und von der Bierbrauerei Albert Printz wurden ihm jeweils 50 000 Mark zugesichert. Vom Staat wurde ihm die Genehmigung erteilt, Partialobligationen auf den Namen des jeweiligen Inhabers auszugeben. Auf einen Schlag war so die finanzielle Misere beendet und der Betrieb konnte wieder einer sicheren Zukunft entgegensehen. Am 12. Juni 1879 wurde sogar die Linie zum Bahnhof wieder in Betrieb genommen. Vom selben Tage an fuhren die Pferdebahnen auf der „langen Linie" durch die „Kaiserstraße". Der Gemeinderat hatte die Umbenennung der Langen Straße beschlossen.

Die Linie nach Mühlburg erfreute sich eines lebhaften, an Sonntagen sogar eines sehr großen Zuspruchs. Leider war indessen die Inanspruchnahme der Innenstadtstrecken seit Herbst 1879 immer mehr rückläufig, sodass im Winter 1879/80 die Wagen auf der Kaiserstraße oft ganz oder nahezu leer fuhren. Da-

Schwungvolle Reklametafeln auf den Wagendächern – hier für „Chocolade Moser" – sollten die Einnahmen der Pferdebahn aufbessern, Foto nach 1889.

raufhin wurde ab 1. April 1880 eine einheitliche billige Fahrtaxe auf der Stadtstrecke eingeführt. Wochentags zahlte man für eine Fahrt zehn Pfennig, sonntags 15 Pfennig. Die Abonnementsvergünstigungen fielen dann weg. Die Hoffnung richtete sich auf die geplante Dampf-Straßenbahn nach Durlach, die der Innenstadt-Strecke eine bessere Auslastung zuführen und insgesamt die Einnahmen verbessern sollte. Bevor es jedoch dazu kam, musste Höck die Bahnhofslinie wegen schlechter Auslastung wieder einstellen, und nach dem Unfall eines Pferdefuhrwerks wegen der Gleise in der Karl-Friedrich-Straße mussten diese im Juli 1880 ausgebaut werden. Die Geschichte einer Bahnlinie zum Hauptbahnhof schien beendet zu sein.[30]

Höck hatte mittlerweile die Lust verloren und wollte den Bahnbetrieb verkaufen. Er war froh, dass ihm der Karlsruher Stadtrat beim Verkauf des Pferdebahnbetriebs behilflich war. Am 14. September 1880 ging die Bahn zum Preis von 222 000 Mark komplett in den Besitz von Balthasar Emmerich aus Gießen über.[31] Dies galt auch für die Konzession zum Betrieb der Bahn und die Konzession zum Betrieb einer Straßenbahn von Gottesaue nach Durlach, falls sie Höck zu einem späteren Zeitpunkt erteilt werden sollte. Die Wiedererbauung der Pferdebahnstrecke zwischen Kaiserstraße und Bahnhof durfte allerdings nur mit Zustimmung des Stadtrats erfolgen. Trotz des Verkaufs blieb Höck, auf Wunsch des neuen Besitzers, weiterhin Direktor des Pferdebahn-Unternehmens. Die erste Neuerung nach dem Besitzerwechsel war ein Wagen für Theaterfreunde, der ab 1. November 1880 nach Schluss jeder Vorstellung von der Kaiserstraße Ecke Waldstraße nach Mühlburg abging.

Die Dampfbahn nach Durlach

Trotz der schlechten betrieblichen und finanziellen Situation hatte Höck den Plan, die Pferdebahn nach Durlach auszudehnen, nicht aus den Augen verloren. Allerdings sollte nun die Dampfkraft bei der Fortbewegung der Wagen Verwendung finden. Erstmals in Europa wurde ein solches System – Straßenbahnwagen anstatt mit Pferden mit kleinen Dampflokomotiven zu bewegen – im Jahre 1876 in Paris angewandt. Waren es am Anfang kleine, leichte und mit Kinderkrankheiten behaftete Maschinen, setzte schnell eine stürmische Entwicklung ein, die immer leistungsfähigere Straßenbahnlokomotiven hervorbrachte. Einer der ausschlaggebenden Gründe, sich für die Dampfkraft zu entscheiden, lag darin, dass die Pferde nur einige Stunden am Tag arbeiten durften, weshalb für jeden Wagen eine mehrfache Bespannung bereitgehalten werden musste. Zudem bereitete die Beseitigung der Exkremente der Tiere Arbeit und Unannehmlichkeiten.

Zwischen Karlsruhe und Durlach bot sich das System einer Dampfstraßenbahn geradezu an, da es eine geradlinige Verbindung ohne nennenswerten Höhenunterschied war. Außerdem herrschte auf der drei Kilometer langen Strecke ein Verkehr, der eine solche Bahn lohnend erscheinen ließ. Anfang 1880 wurde das Vorhaben wieder näher verfolgt und bei der Großherzoglichen Oberdirection des Wasser- und Straßenbaus zwei unabhängige Konzessionsgesuche von Höck und von L. Becker vorgelegt.[32] Allerdings stieß der Plan einer Vorortbahn Karlsruhe – Durlach zunächst bei der Großherzoglichen Staatsbahnverwaltung auf Widerstand, befürchtete man doch begreiflicherweise eine Abwanderung der Fahrgäste auf die geplante Bahn. Denn in den 20 bis 22 Zügen am Tag zwischen Durlach und Karlsruhe wurden im Jahr 1879 immerhin 190 000 Fahrgäste gezählt. Mindestens die Hälfte davon wurden als Abwanderer prognostiziert, denn die Eisenbahn hatte höhere Taxen (20 Pfennig in der 3. Klasse) als die Straßenbahn. Auch wurde von anderer Seite „eine Gefährdung des Fuhrwerksverkehrs auf der Landstraße durch die Geleise und Ausweichmanöver durch Lokomotiven" befürchtet.[33]

Die Herstellungskosten der Bahn einschließlich der Beschaffung des Betriebsmaterials waren in dem Becker'schen Überschlag auf 200 000 Mark, in dem Höck'schen dagegen auf 73 000 Mark berechnet. Dieser erhebliche

Kostenunterschied rührte daher, dass in dem Höck'schen Projekt die Mitbenutzung der vorhandenen Einrichtungen der Pferdebahn an Remisen, Wagen, Werkzeug etc. vorgesehen war, während in dem Becker'schen Projekt Neubauten und Neuanschaffungen zu Buche schlugen. Der Stadtrat hatte keine Bedenken gegen diese Erweiterung nach Osten, jedoch erachtete er es als vorteilhaft, wenn die Pferdebahn und die geplante Dampfbahn sich in einer Hand befinden würden.

Das Großherzogliche Handelsministerium erteilte schließlich am 13. April 1881 dem Direktor der Pferdebahn, Christian Höck, für 25 Jahre die Konzession für Erstellung und Betrieb einer Dampfbahn vom Durlacher Tor nach Durlach. Der Schienenbau musste niveaugleich mit dem Reitweg sein, sodass er zum Reiten benutzbar blieb. Am 14. Mai 1881 wurde mit dem Bau der normalspurigen, eingleisigen und rund 3,7 Kilometer langen Strecke begonnen. Die Stadt Durlach stellte der Bahngesellschaft zwölf Ar Wiesengelände westlich vor den Schranken der Staatsbahn an der Karlsruher Allee zur Verfügung, um dort auch ein bescheidenes Stationshaus errichten zu können. Am selben Tag war die „Vereinigte Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahngesellschaft" (VKPD) mit einem Grundkapital von 550 000 Mark aus der Taufe gehoben worden. Ihr wurden sämtliche Konzessionen übertragen. Es wurden 700 Aktien zum Preis von 500 Mark ausgegeben, was einem Kapital von 350 000 Mark entsprach.[34]

Unter der Regie der Gesellschaft fanden am 7. Juli 1881 auf der Strecke nach Durlach die ersten Probefahrten statt. Die Dampfbahn wurde „bis auf wenige Punkte als benützbar empfunden". Bestimmt wurde, dass „Endstationen, Ausweichstellen und Wegübergänge" der auf dem nördlichen Reitweg der Landstraße Karlsruhe – Durlach verlaufenden Bahn bei eintretender Dunkelheit mit hell brennenden Laternen „gut beleuchtet" werden mussten. „Langsamer mußte gefahren werden, wenn sich auf der Landstraße beim Herannahen des Zuges Thiere unruhig zeigten." Die Geschwindigkeit war auf maximal 19 Kilometer pro Stunde festgesetzt. Revision der Lokomotiven und Wagen waren auf Kosten des Unternehmens durch einen Großherzoglichen Maschinen-Ingenieur vorzunehmen. Dieser hatte auch die Befähigung der Lokomotivführer zu attestieren.[35] Die Länge eines Fahrzuges durfte 32 Meter nicht überschreiten, d. h. höchstens eine Lokomotive mit vier Wagen. Das Signalhorn der Dampflokomotiven musste eine andere Klangfarbe als das auf der Staatseisenbahn gebräuchliche haben.

Der Betrieb wurde mit ähnlichem Aufwand wie die Eröffnung der Pferdebahn nach Mühlburg am 16. Juli 1881 gefeiert.[36] Vor der neu errichteten Einstieghalle am Durlacher Tor hatten sich der Generaldirektor der Großherzoglichen Staatseisenbahnen, Bürgermeister, Stadträte, Militärs, die Direktion und Ingenieure der Bahn, Vertreter der Presse, Gemeinderäte aus Mühlburg und sonstige geladene Gäste eingefunden. Viele Neugierige hatten sich zudem versammelt, um die Abfahrt des Eröffnungszuges mitzuerleben. Kurz nach 9 Uhr fuhr der Zug nach Durlach ab. Im ersten Wagen hatte ein Musikkorps Platz genommen, das die Fahrt mit flotten Klängen begleitete. An der Endstation Durlach bestiegen nach einer Begrüßung vor einer großen Menschenmenge Bürgermeister Friderich und der Stadtrat Durlachs den Festzug, der nach Karlsruhe zurückkehrte. Nach einem „Gabelfrühstück" im „Erbprinzen" ging die Fahrt zu den abschließenden Feierlichkeiten – natürlich mit dem neuen Verkehrsmittel – wieder hinaus nach Durlach.

Die von Ingenieur Müller (Freiburg/Br.) errichtete Bahn wurde anfangs auch als „allgemein nützliches Instrument" gepriesen. Gefahren wurde ab Durlach von 5.30 Uhr früh bis 10 Uhr abends, in Gegenrichtung von 6 Uhr früh bis 9.30 Uhr abends, in 20- bis 30-minütigem Abstand. Die Dampfbahn erhob damals für eine Strecke vom Durlacher Tor nach Durlach einen Fahrpreis von zehn Pfennigen am Werktag, 15 Pfennigen am Sonntag und Gepäck von Durlach nach Karlsruhe kostete 15 Pfennig. Die Benutzer der Pferdebahn

Haltestelle Durlacher Tor um 1895. Ein Zug mit Kasten-Dampflokomotive, Gemüse- und Gepäckwagen, Sommer-, Salon-, und Dritter-Klasse-Wagen steht in Richtung Durlach bereit.

zahlten von Mühlburg bis Mühlburger Tor 15 Pfennig, bis zum Marktplatz 20. Wer Pferde- und Dampfbahn kombiniert benutzte, konnte für 30 Pfennig bis Gottesaue fahren und für 45 bis nach Durlach. Je nach Bedürfnis verkehrte ein bis zu vier Wagen großer Zug. Morgens und abends wurden spezielle Arbeiterzüge eingerichtet, welche die Arbeiter zu einem billigen Tarif zwischen Durlach und Karlsruhe beförderten.[37]

Mit dem Zug, der 5.30 Uhr in Durlach abging, konnten Körbe und Marktlasten direkt, ohne umgeladen zu werden, auf den Marktplatz bzw. zur Waldstraße – pro Stück zu zehn Pfennigen – auf dem Gepäckwagen befördert werden. Dieser eigens für diesen Zweck von der Firma L. Kautt & Sohn konstruierte Wagen erfreute sich vom ersten Tage an großer Beliebtheit bei den Durlacher Marktfrauen. Gegen Vorzeigen der am gleichen Tage gelösten Gepäckscheine wurden die leeren Körbe mit dem Zug um 11.30 Uhr ab Durlacher Tor gratis wieder mitgenommen. Fahrgäste mussten aber am Durlacher Tor umsteigen; zwischen Pferdebahn und Dampfbahn gab es außer dem Gemüsewagen keine durchlaufenden Wagen.

„Die Wagen waren zweckmäßig und bequem eingerichtet; die Bewegung des Zuges war eine gleichmäßige, die Fahrt gewährte, auch bei der größten Geschwindigkeit, das Gefühl vollständiger Sicherheit."[38] Der Verkehr entwickelte sich auch zufrieden stellend: Waren es werktags mehr Durlacher, die nach Karlsruhe fuhren, so war es sonn- und feiertags gerade umgekehrt, als viele Hauptstädter auf dem Turmberg Erholung suchten. Wenn auch die neue Einrichtung keine auffallende „Abwanderung" der Fahrgäste von der Staatsbahn nach sich zog, hoffte man doch, „daß der Verkehr auf der Dampfbahn sich noch steigern werde, wenn der Zustand der Bahnlinie, die in ihrer Anlage verfehlt war und viele Verbesserungen erfahren mußte, einmal den Anforderungen entsprechen werde". Der zu rasch und daher mangelhaft ausgeführte Bau der Bahnstrecke rächte sich. Bei der Anlage waren kei-

ne Schwellen verwendet worden.[39] Zur Mängelbeseitigung gehörte unter anderem der 1882 erfolgte Austausch der Hohlschienen gegen so genannte T-Schienen, „wie sie dem Zweck der Dampfbahn entsprechen". Dennoch wurden weiterhin Fahrgäste von den offenen Wagenbühnen, zum Teil mit tödlichen Folgen, geschleudert. Die Presse wurde zu vorsichtiger Berichterstattung angehalten. Jeder Karlsruher wusste aber über den Zustand der Dampfbahn Bescheid, und die Bauarbeiten konnten schließlich auch nicht geheim gehalten werden, schließlich stand der Betrieb von 1882 bis April 1883 mehrfach für längere Zeit still. Trotz der enormen und außergewöhnlichen Investitionen in die Durlacher Strecke war das Unternehmen in der Lage, 1882 zwei neue Wagen für die Pferdebahn sowie zwei weitere für die Dampfbahn anzuschaffen.

Betrieb der Pferde- und Dampfbahn 1881–1893

Die Gesamtlänge der Gleise der Straßenbahn betrug mittlerweile rund 14 Kilometer. Die Pferdebahn zwischen Gottesaue und dem Durlacher Tor war eingleisig und 580 Meter lang. Die Bahnstrecke zwischen dem Durlacher Tor und dem Mühlburger Tor war durchweg zweigleisig und 2120 Meter lang. Zwischen Gottesaue und Mühlburger Tor fuhr alle fünf Minuten ein einspänniger Wagen. Der Fahrpreis war auf zehn Pfennig pro Person festgesetzt. Das Publikum warf das Fahrgeld in eine Büchse und wurde dabei vom Kutscher kontrolliert. Die Strecke vom Mühlburger Tor bis zum Gasthaus „Zur Krone" in Mühlburg war eingleisig und 2500 Meter lang. Alle 20 Minuten fuhr in jeder Richtung ein Wagen. Der Fahrpreis betrug werktags zehn Pfennig, sonntags 15 Pfennig. Die Fahrscheine verkaufte werktags der Kutscher, sonntags besorgte diese Arbeit ein Kondukteur. Die Dampfstraßenbahn vom Durlacher Tor nach Durlach war 3650 Meter lang, eingleisig und hatte in der Mitte eine Ausweichstelle.[40] Alle 20 Minuten ging in jede Richtung ein Zug mit zwei bis vier Wagen, je nach Bedürfnis. Die Kontrolle fand hier selbstverständlich durch Kondukteure statt.

Die zu Beginn der 1880er Jahre wieder steigende Frequenz der Pferdebahn innerhalb der Stadt zeigte, dass sie dem Bedürfnis der Karlsruher entsprach. Die Bahnen nach Durlach und Mühlburg dienten einem üppigen Ge-

Endstation Durlach der Dampf-Straßenbahnlinie vor den Gleisen des Staatsbahnhofs Durlach vor 1900. Am unteren Bildrand eine Dampflokomotive und zwei Wagen, darüber die heutige Ernst-Friedrich-Straße.

Frühes „Billet" der Pferdebahn

Fahrschein nach 1881

Zwickkarte für zehn Fahrten auf der Stadtlinie

Teilstreckenfahrschein nach dem Erwerb der Pferde- und Dampfbahn-Gesellschaft durch die AEG 1894

schäftsverkehr sowie der arbeitenden Bevölkerung des Umlandes, die in den Karlsruher Gewerbebetrieben ihren Verdienst fanden. Da die Züge nach Durlach ständig überfüllt waren, erhielt die Bahn die Erlaubnis, 40 Meter lange Züge verkehren zu lassen, was die Anhängung eines fünften Wagens ermöglichte.[41] Beide Bahnen führten an Sonn- und Feiertagen zahlreiche Spaziergänger von der Stadt auf das Land hinaus. Die Strecke der Pferdebahn zwischen dem Durlacher Tor und Gottesaue, welche parallel zur Straßendampfbahn verlief, wurde besonders von Besuchern des neuen Friedhofs genutzt wie von den Soldaten der Gottesauer Kaserne.

Die wachsende Mobilität der Einwohner Karlsruhes spiegelte sich nicht nur in der Benutzung der Pferde- und Dampfbahn, sondern in der Zunahme des gesamten Verkehrs auf den Straßen wider. Aus diesem Grund musste das Pferdebahngleis von der Staatsbahnkreuzung beim Mühlburger Tor bis Ortsanfang Mühlburg von der Straßenmitte heraus an den südlichen Straßenrand verlegt werden. Es wurde so auf dieser, seit der Vereinigung Mühlburgs mit Karlsruhe 1886 noch stärker befahrenen Straße, ein Verkehrshemmnis beseitigt. Beim Umbau der Gleisanlage wurden Schienen mit einem stärkeren Profil verlegt, um die Pferdebahnlinie Mühlburger Tor – Mühlburg bei weiter steigendem Fahrgastandrang auf den Betrieb mit Dampflokomotiven umstellen zu können.[42]

Der Nachfrage entsprechend richtete der Ziegeleibesitzer Adolph Jost aus der Südstadt ab 3. März 1885 einen regelmäßigen Pferde-Omnibusverkehr zwischen Mühlburger Tor und Hauptbahnhof ein. Der musste jedoch ab Oktober wieder eingestellt werden, da die Pferdebahngesellschaft im September eine Konkur-

Karte für 100 Fahrten. Da jeder Kondukteur seine eigene Lochzange hatte, ergab sich ein abwechslungsreiches Lochmuster

renzlinie eingerichtet hatte. Mit Beginn des Winters stellte dann auch die Pferdebahngesellschaft ihre Omnibuslinie wegen mangelnder Nachfrage wieder ein. Ebenso erging es einer von anderer Seite ins Leben gerufenen Omnibusverbindung zwischen Karlsruhe und Durmersheim.[43]

Die Verdienstverhältnisse der Pferde- und Dampfbahngesellschaft schienen sich in den folgenden Jahren 1884 und 1885 ungünstiger zu gestalten. Die Gesellschaft vermutete als Grund unter anderem die von der Staatsbahn zwischen Karlsruhe und Durlach eingesetzten Arbeiterzüge, die die Inanspruchnahme der Durlacher Linie erheblich reduziert hätten. Da außerdem 1885 sehr beträchtliche Aufwendungen für Reparaturen und Neulackierungen des Fahrmaterials sowie die Verlängerung der Ausweichen der Dampfbahnstrecke stattgefunden hatten, konnte die Gesellschaft angeblich nur eine fünfprozentige Dividende ausschütten. Dass allerdings nahezu sämtliche erwirtschafteten Erträge des Unternehmens, über deren Höhe keine Angaben vorliegen, in die Taschen der beiden Eigentümer Emmerich und Sternberg wanderte, erklärt die schlechte finanzielle Situation. Der Direktor der Weimarischen Bank, Sternberg, der 1882 neben Emmerich an der Pferde- und Dampfbahn-Gesellschaft beteiligt wurde, war neben der VKPD mehrheitlich an der Augsburger Trambahn, der Königsberger Pferdebahn, der Casseler Straßenbahngesellschaft und einer weiteren Tramway AG beteiligt. Bei der Konzentration auf diesen Markt scheint offensichtlich der Aspekt einer guten Rendite und einer schnellen Kapitalfreisetzung im Vordergrund gestanden zu haben. Denn an der Bilanz des Karlsruher Pferde- und Dampfbahnunternehmens lässt sich gut nachvollziehen, dass der Mittel-

bedarf für Investitionen und Tilgung der langfristigen Schulden durch Reinvestition der erwirtschafteten Abschreibungen und eine beachtliche Erhöhung der kurzfristigen Verschuldung finanziert wurde. Demnach wurden die erwirtschafteten Gewinne weitgehend entnommen.[44] Daher ist es kaum verwunderlich, dass die folgenden Jahre nur das Notwendigste in den Betrieb investiert wurde. Der Überschuss wanderte weiterhin in die Taschen der Eigentümer und die Kredite wuchsen weiter an.

Der ursprüngliche Zweck der Pferdebahn, die Bevölkerung in den gesünderen Vororten mit den günstigeren Mietpreisen anzusiedeln und täglich zu ihren Arbeitsplätzen und Einkaufsstätten in der Stadt zu befördern, wurde nur bedingt erreicht. Eine Wohnung in der Innenstadt kostete mindestens 800 Mark im Jahr. In Mühlburg z. B. waren die Wohnungen anfänglich wesentlich billiger, stiegen aber durch den Pferdebahnbetrieb leicht an. Mit der Eingemeindung Mühlburgs, die dem neuen Stadtteil einen 15- anstatt des bisher angebotenen 20-Minuten-Taktes bescherte, verteuerten sich die Mieten erneut, sodass eine Wohnung rund 600 Mark im Jahr kostete.[45] Eine etwaige Ersparnis wurde für Fahrkarten der Pferdebahn und andere Umstände aufgezehrt.

Dennoch wurde die Straßenbahn allgemein gelobt und ihr sogar ein sehr hoher volkswirtschaftlicher Nutzen zugerechnet. So hat die VKPD als Beispiel im Jahre 1882 stolze 1,6 Millionen Personen befördert und hierfür 172 000 Mark eingenommen.[46] Den volkswirtschaftlichen Nutzen der Straßenbahn rechnete das Meyersche Konversationslexikon 1897 so vor: Pro Person würden durchschnittlich 11 Pfennige eingenommen. Für eine Zeitersparnis von fünf Minuten pro Fahrt mache das zwei Pfennige pro Minute aus. Selbst bei dieser zu niedrig angesetzten Zeitersparnis hätten die Fahrgäste mehr als 13 000 Arbeitstage zu 10 Stunden gespart, die der Gesamtheit zugute gekommen seien. „Man kann hiernach den Totalnutzen ermessen, der sich für das Nationalvermögen an Arbeitskraft aus dem Vorhandensein der Straßenbahn ergibt."[47]

Die Pferde- und Dampfbahngesellschaft beförderte 1886 insgesamt 1,6 Millionen Personen. 1888 waren es 1,7 Millionen Personen.[48] Die darauf folgenden Jahre waren geprägt von mehreren notwendigen Erneuerungen und Umbauten, die sich auf die offizielle Bilanz des Unternehmens nicht positiv auswirkten. Die Pferdebahngleise in der Kaiserstraße waren im Laufe der Zeit schadhaft geworden. Die Schwellen aus imprägniertem Fichtenholz waren verfault und die Gleise, die sich infolge der häufigen Aufgrabungen der Straße durch die Anlage der Kanalisation an vielen Stellen gesenkt hatten, boten keinen ebenen Fahrweg mehr, sodass der Lauf der Wagen in unangenehmer Weise stieß und schwankte. Außerdem war das Profil der Schienen nicht glücklich gewählt, da die Rillen so breit waren, dass die Räder von Droschken oftmals eingeklemmt wurden. Zudem waren die Schienen für den gestiegenen Pferdebahnverkehr zu schwach. Die Arbeiten zur Erneuerung und Verlegung der Gleise in die Mitte der Kaiserstraße begannen am 1. März 1889 und waren Anfang September 1889 beendet.[49] Als Gegenleistung für den kostspieligen Umbau verlangte der Besitzer des Bahnunternehmens, dass die im Jahre 1927 auslaufende Konzession bis zum 21. Januar 1950 verlängert werde. Die Verlängerung der Konzessionen der beiden anderen Linien, nach Mühlburg und nach Durlach, wurden vom Stadtrat allerdings abgelehnt.[50]

Infolge der Neuanlage der Karl-Wilhelm-Straße (heute: Haid-und-Neu-Straße) musste das Stationsgebäude der Dampfbahn am Durlacher Tor versetzt werden. Das im Jahre 1881 aus Fachwerk mit Ziegelsteinausmauerung erstellte einstöckige Gebäude wurde abgetragen und 80 Meter weiter östlich wieder aufgebaut. Als einzige Änderung wurden die Eingangstüren von der Frontseite an die beiden Giebelseiten verlegt, da die Gefahr bestand, dass durch die nun entstandene direkte Nähe zum Gleis Personen vor den Zug treten könnten.[51]

1892 traf der Stadtrat mit der Direktion der Pferde- und Dampfbahngesellschaft eine Vereinbarung, kraft welcher die Gesellschaft die

Die nah am Straßenrand liegenden Gleise bildeten zunehmend ein Verkehrshindernis. Durch den Bau der Kanalisation haben sie sich zudem teilweise gesenkt, weshalb 1889 eine Verlegung zur Straßenmitte erfolgte.

Fahrpreise innerhalb der Stadt durch die Einführung von Teilstrecken zu ermäßigen hatte. Vom Sonntag, den 16. Oktober 1892 an wurden auf der Stadtlinie Teilstreckenfahrscheine à zehn Pfennig ausgegeben. Eine Teilstrecke lag z. B. zwischen Mühlburger Tor und Marktplatz oder zwischen Marktplatz und Lachnerstraße.[52] Für Fahrten, die über die Länge einer Teilstrecke hinausgingen, wurden wie seither Fahrscheine zu 15 Pfennigen ausgegeben. Kinder im Alter bis einschließlich 14 Jahre zahlten ohne Rücksicht auf die Fahrtlänge zehn Pfennige. Die bisher angebotenen Abonnementsfahrkarten mit unbeschränkter Gültigkeitsdauer – 100 Fahrten zu zehn Mark, zehn Fahrten zu einer Mark und 20 Pfennig für eine Fahrt beliebiger Länge – wurden auf die Durlacher und Mühlburger Linie ausgedehnt. Für Kinder bis 14 Jahre wurden die Schülerabonnements (100 Fahrten zu fünf Mark) wie bisher nur für die Stadtlinien ebenfalls weiter ausgegeben. Als Gegenleistung verzichtete die Stadt in widerruflicher Weise, die Gesellschaft zu den Kosten für die Unterhaltung und Reinigung des Bahnkörpers innerhalb der Stadt heranzuziehen.[53]

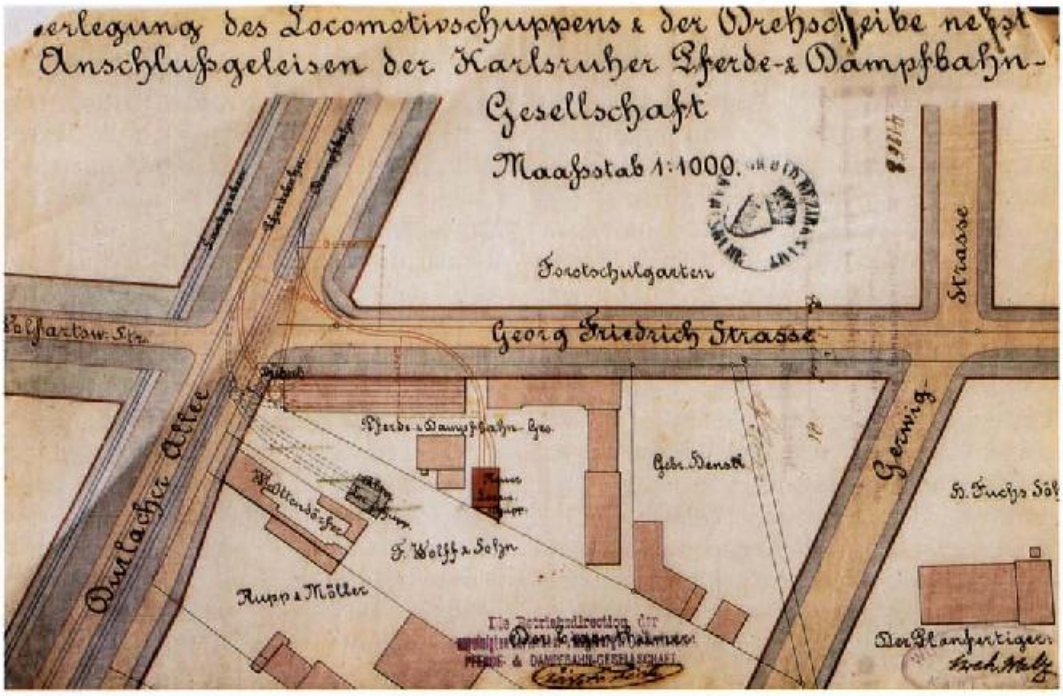
Allerdings hatte die Medaille auch eine Kehrseite: Um die verminderten Einnahmen bei den Fahrpreisen auszugleichen, wurde weiter rationalisiert. Die Umlaufzeit der Pferdebahnwagen wurde verkürzt, indem Höck die Wagen nicht mehr nur zum Aussteigen, sondern auch zum Einsteigen nur an den Straßenkreuzungen halten ließ. Somit besaß die Pferdebahn erstmals reguläre Haltestellen. Im Einzelnen waren dies: Mühlburgerthor, Leopoldstraße, Hirschstraße, Douglasstraße, Karlstraße, Waldstraße, Herrenstraße, Ritterstraße, Lammstraße, Marktplatz, Kreuzstraße, Adlerstraße, Kronenstraße, Waldhornstraße, Fasanenstraße, Durlacherthor, Gottesauerstraße, Ostendstraße, Lachnerstraße, Degen-

feldstraße und Georg-Friedrich-Straße. Rote Plakate mit der Aufschrift „Haltestelle der Pferdebahn" kennzeichneten fortan die Haltestellen. Als weitere Sparmaßnahme wurde die Strecke zwischen der Remise Gottesaue und dem Haupteingang der Artillerie-Kaserne Gottesaue stillgelegt. Als Ergebnis konnte die Umlaufzeit zwischen Gottesaue (Remise) und Mühlburger Tor von 49 auf 39 Minuten reduziert werden. Damit die Kutscher die vorgegebene Fahrzeit auch halten konnten, wurde an die Fahrgäste appelliert, das Fahrgeld möglichst passend bereit zu halten.[54]

In den Zügen der Dampfstraßenbahn war ab Freitag, dem 10. Februar 1893, an Wochentagen je ein besser ausgestatteter Personenwagen mit getrennten Damen- und Herrenabteilen eingestellt. Die Bahngesellschaft kam damit dem Wunsch einiger Damen nach, die öfters während der Fahrt durch „Personen des Arbeiterstandes" belästigt worden waren. Der Wagenfahrpreis betrug 15 Pfennig statt zehn Pfennig in der normalen Wagenklasse. Mit der Indienststellung der Salonwagen wurde in allen Wagen der Dampfbahn eine Heizung eingeführt.[55]

Das Betriebsmaterial der Gesellschaft bestand Ende 1893 aus 46 Pferden, fünf Straßenbahnlokomotiven und einem Wagenpark von 32 Fahrzeugen (15 für den Dampfbahnbetrieb, elf Pferdebahnwagen für die Strecke Mühlburger Tor – Remise Gottesaue, vier Pferdebahnwagen für die Linie Mühlburger Tor – Mühlburg). Ständig beschäftigt waren 65 Personen. 1893 beförderte das Unternehmen insgesamt 2,5 Millionen Fahrgäste. Trotz steigender Fahrgastzahlen und Rationalisierungen und Einsparungen im Betrieb schien das wirtschaftliche Ergebnis sich nicht zu verbessern und die Verschuldung stieg weiter an.[56]

Schon zur Zeit der Pferdebahn konnte eine einzelne Person Einfluss auf den Bahnbetrieb nehmen. In der Rheinstraße 46 in Mühlburg befand sich das Geschäft des Metzgermeisters Gustav Morlock. Der fühlte sich durch den Rangierbetrieb der Endhaltestelle der Pferde-



Das erste Depot der Straßenbahn an der Georg-Friedrich-Straße. Die Verlegung des Lokschuppens vom Gelände der Firma Wolff & Sohn erforderte die rot eingetragenen Veränderungen.

Am Bahnübergang Mühlburger Tor von Westen aus gesehen. Ausschnitt aus einem Gemälde von Friedrich Kallmorgen.

bahn vor seinem Haus gestört und forderte die Verlegung der Endhaltestelle. Daraufhin wurde ab 20. März 1894 nur noch bis zu den Stallungen der Pferdebahn in der Rheinstraße 30 gefahren, die Gleisanlagen blieben aber sicherheitshalber bestehen. Unterschriftensammlungen und Eingaben der Mühlburger Bevölkerung beklagten daraufhin, dass man mit der Bahn nicht mehr „in das Innere des Stadttheils Mühlburg" komme. Den Forderungen wurde seitens der Großherzoglichen Oberbaudirektion stattgegeben und ab 27. Juni 1894 war die Endhaltestelle wieder in Höhe der Hardtstraße. Gleichzeitig mit der Wiederinbetriebnahme verkehrte die Bahn anstatt alle 20 alle 10 Minuten.[57]

Verkauf an die AEG und letzte Modernisierungen

Mit der Eröffnung der ersten elektrischen Straßenbahn am 16. Mai 1881 in Berlin trat erstmals die Elektrizität in den Dienst der menschlichen Fortbewegung. Bald war absehbar, dass dieser Antriebsform die Zukunft gehören würde, für die sich insbesondere auf dem Gebiet des Nahverkehrs ein weites Feld öffnete. Vor diesem Hintergrund erstaunt es nicht, dass die Aktien der Vereinigten Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahngesellschaft 1894 von der Allgemeinen Electricitäts-Gesellschaft (AEG) in Berlin erworben wurden. Für den Elektrokonzern und Hersteller der für Straßenbahnen notwendigen Ausrüstung war der Karlsruher Betrieb ein potentieller Kunde, bei dem mit dem zu erwartenden Schritt zur Elektrifizierung ein beachtlicher Bedarf an elektrotechnischer Ausrüstung entstehen würde. Mit dem Besitzwechsel wurde das Unternehmen zunächst in „Karlsruher Pferde- und Dampfbahn Aktiengesellschaft Karlsruhe-Mühlburg, Karlsruhe und Karlsruhe-Durlach" umbenannt, wenig später in „Karlsruher Strassenbahn-Ge-

sellschaft".[58] Dem Aufsichtsrat der Karlsruher Straßenbahn-Gesellschaft gehörten Karl August Schneider, Emil Rathenau, Philipp Diffene, Dr. Ernst Magnus, W. Schüssele, L. Willstädter und Eberhard Graf Zeppelin an. Stadtverwaltung und Bahneigner waren sich in dem Wunsch nach Elektrifizierung der Straßenbahn einig. Die Betriebsleitung legte zudem wegen des großen Bevölkerungswachstums und der Ausdehnung des Stadtgebiets Pläne über die Ausweitung des Straßenbahnnetzes vor, die zum größeren Teil umgesetzt wurden (s. unten S. 59–63). Bei Abschluss des später modifizierten Vertrages am 26. Juni 1897 hatte sich die Stadt sowohl bei der Erweiterung des Streckennnetzes als auch bei der Tarifgestaltung Mitspracherechte vorbehalten, die dem Betreiber nahezu keine selbständige Verkehrsgestaltung überließen. Die Stadtverwaltung unterstrich damit die Bedeutung, die sie dem öffentlichen Nahverkehr beimaß, und verstärkte die Jahre zuvor begonnene Politik.
Trotz der zukunftsorientierten Pläne vergaß man den Betrieb mit seinem Pferde- bzw. Dampfantrieb nicht. Obwohl die Anlagen überaltert und unmodern geworden waren, wurde in den Fuhrpark und in die Bahnanlage investiert, um für die Kunden das Angebot zu verbessern. So wurden zum Beispiel ab 1. Juni 1897 zusätzlich zwei Kurswagen auf der Innenstadtlinie Mühlburger Tor – Gottesaue eingestellt, wodurch nun zehn anstatt acht Pferdebahnwagen auf dieser Linie verkehrten. Eigens für diese Angebotsverbesserung wurden aus Danzig zwei vierzehnsitzige Pferdebahnwagen angekauft, die seit der vollständigen Inbetriebnahme der „Danziger elektrischen Straßenbahn A.G." in der Hansestadt überflüssig geworden waren. Zum Zweck der Entlastung im morgendlichen Schülerverkehr fuhren ab September 1897 zwei Wagen hintereinander von Mühlburg zum Mühlburger Tor. Des Weiteren wurde zur Aufrechterhaltung des Betriebs auf der Durlacher Linie von der „Allgemeinen Lokal- und Straßenbahngesellschaft, Betriebsverwaltung Duisburg" eine Straßenbahnlokomotive gekauft. All diese Verbesserungen wirkten sich nicht unwesentlich auf die Fahrgastzahlen aus. Im Jahre 1897 wurden 3,2 Millionen Fahrgäste befördert, was einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von über zwölf Prozent entsprach. 1899, dem letzten vollständigen Betriebsjahr der Pferde- und Dampfbahn, wurden insgesamt 3,6 Millionen Personen befördert. 14 Pferdebahnwagen standen im Betrieb für die Innenstadtstrecke, vier weitere für die Mühlburger Linie. Fünf Lokomotiven und 13 Wagen besorgten den Verkehr zwischen Durlach und Karlsruhe.[59] Der AEG machte diese Entwicklung klar, dass der Pferde- und Dampfbahnbetrieb nicht so unrentabel war. Auch die Finanzen entwickelten sich sehr günstig, sodass sogar die langfristigen Schulden nach und nach abbezahlt werden konnten. Auch dadurch erhielten die Pläne zur Elektrifizierung und Erweiterung des Streckennetzes Auftrieb.

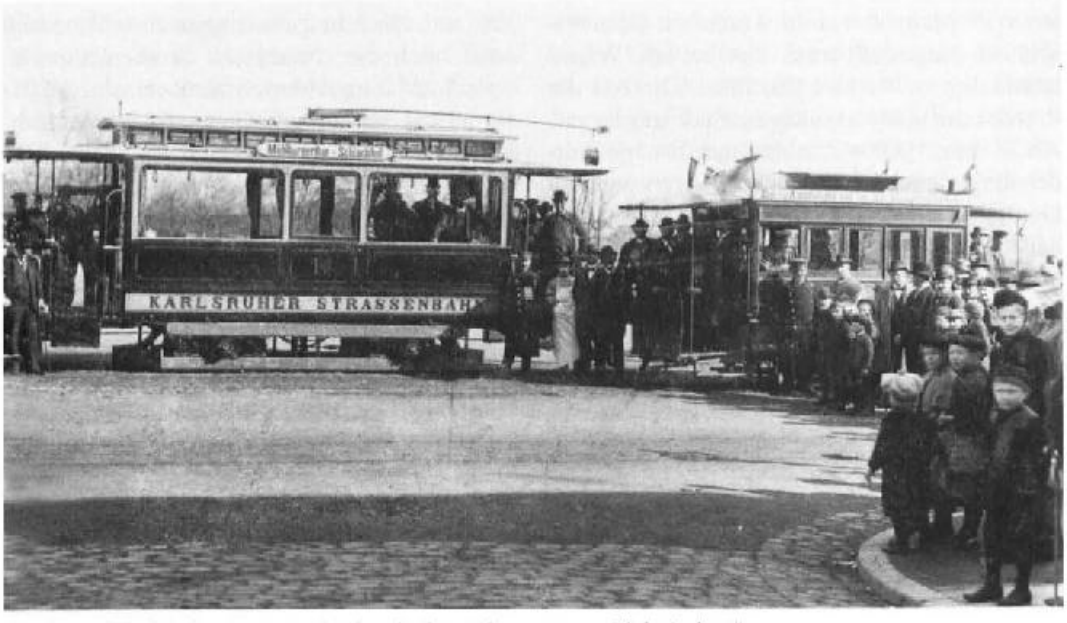
Vorbereitung der Elektrifizierung und Ende der Pferde- und Dampfbahn

Zu den wesentlichen Voraussetzungen für die Elektrifizierung gehörte die Investition in den Neubau eines Kraftwerks, der Verwaltung und einer Wagenhalle samt der dazugehörigen Werkstätten. Der neue Straßenbahnbetriebshof, der auf der östlichen Seite der Tullastraße entstand, umfasste 24 000 Quadratmeter. Im vorderen Bereich, zwischen der Durlacher Allee und der Wagenhalle, lagerten große Mengen Materialien, Oberleitungsutensilien, Schienen und anderes. Die Wagenhalle selbst war von mächtiger Eisenkonstruktion und feuersicher ausgeführt. Sie war durch ein Gleisdreieck von der Durlacher Allee her ans Straßenbahnnetz angeschlossen und überdachte zehn Gleise mit insgesamt 700 Metern Länge, wobei mehrere dieser Gleise eine Wartungsgrube aufwiesen. Darin war Platz für 27 Akkumulatorenwagen, 19 Motorwagen und zehn Anhängewagen, daneben Arbeits-, Gepäck- und Güterwagen und die verbleibenden Wagen des Pferde- und Dampfbahnbetriebs. Östlich der 2380 Quadratmeter großen Wagenhalle befanden sich die geräumigen Werkstätten: eine Montagehalle, Schmiede,

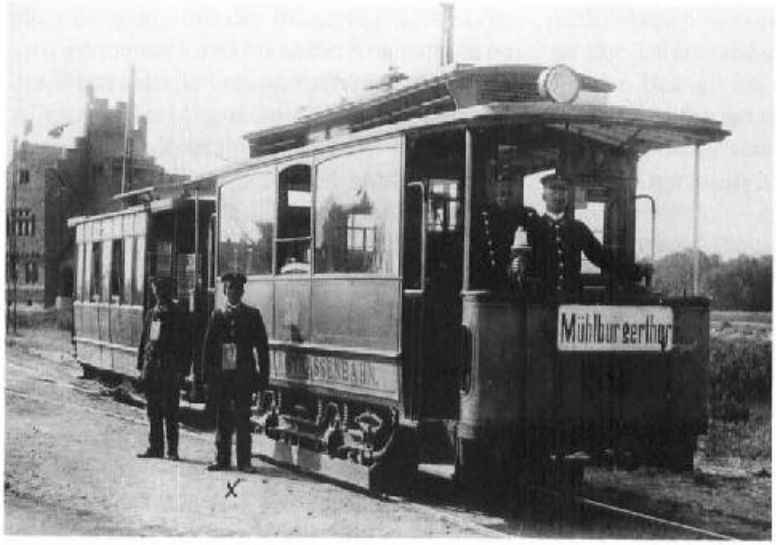
Schlosserei, Rotgießerei für Lager und Bremsklötze, eine Lackiererei und eine Stellmacherei. Alle diese Werkstätten wurden mit dem neuesten Stand der Technik ausgerüstet und vor allem mit Maschinen versehen, die elektrisch betrieben wurden. Beleuchtet wurde die Wagenhalle mit Bogenlampen, die übrigen Räume mit Glühlichtern. Da die Gesellschaft beabsichtigte spätere Wagenbauten selbst auszuführen, war die gesamte Anlage entsprechend bemessen. Ecke Tulla- und Gerwigstraße wurde ein neues Verwaltungsgebäude mit Direktorenwohnung erstellt. Die alten Verwaltungsräume und Werkstätten in den Gebäuden in der Georg-Friedrich-Straße sollten nach Inbetriebnahme der elektrischen Straßenbahn und nach Bezug der Neubauten in der Tullastraße zu Beamtenwohnungen umfunktioniert werden.[60]

Im November 1898 begannen die Arbeiten für die Umstellung auf den elektrischen Betrieb, der Anfang 1900 eingeführt werden sollte. Während der Arbeiten kam es immer wieder zu unerwarteten Schwierigkeiten und Unterbrechungen. So z. B. auf der Linie durch die Moltkestraße. Nach den ursprünglichen Planungen hätte die Linie Bahnhof–Moltkestraße bis zum Mühlburger Tor mit Akkumulatoren und von dort zur Moltkestraße mit Oberleitung betrieben werden sollen, was zum Laden der Akkumulatoren dienen sollte. Da die Oberleitungsstrecke aber zu kurz für eine ausreichende Ladezeit war, sollte die Linie vorbei an der Kadettenanstalt bis zur Grenadierkaserne geführt werden. Dagegen erhob die Großherzogliche Generaldirektion der Staatsbahnen Einwände. Sie wollte keine Gleiskreuzung mit der Bahnlinie Karlsruhe-Graben zulassen. Dies galt auch für die Kreuzung am Mühlburger Tor.[61]

Der Ausbau der Strecke nach Mühlburg war ebenfalls ins Stocken geraten, weil man sich über die Führung des zweiten Gleises nicht einigen konnte. Die Verhandlungen mit der Brauerei A. Printz hatten schließlich ergeben, dass das zweite Gleis spiegelbildlich zu dem bereits auf dem südlichen Bankett liegenden Gleis auf dem nördlichen Bankett der Kaiserallee angelegt, und das dort befindliche 270 Meter lange Industriegleis für das städtische Gaswerk und die Brauerei A. Printz auf dem Promenadenweg zwischen den beiden nördlichen Baumreihen neu angelegt werden sollte. Der Bau des zweiten Gleises wurde sofort



Die letzte Pferdebahn begegnet der freudig begrüßten ersten „Elektrischen".



Wagenzug der Linie 1 an der Endstation Rheinhafen um 1902. Motorwagen der ersten Generation mit einem Anhängewagen der ehemaligen Dampfbahn nach Durlach

Sohn und die Brauerei Hoepfner bediente. Neben dem Bau der Kraftstation und der Anschaffung der neuen Fahrzeuge und Sicherungseinrichtungen mussten entlang der Gleise eine große Zahl von Rohrmasten für den Fahrdraht gesetzt werden.[4] Da die Elektrifizierung des Straßenbahnnetzes aber im Allgemeinen als überfällige und wünschenswerte Modernisierung des Verkehrswesens galt, gab es abgesehen von der Frage der Stromzuführung keine größeren Probleme. Um auch den westlichen Teil des Streckennetzes ohne Spannungsabfall versorgen zu können, wurde ein Gleichstromkabel vom Schlachthof aus durch den Landgraben geführt, das – von der Sofienstraße kommend – am Mühlburger Tor in einen Schaltkasten mündete. Eine Abzweigung dieses Kabels versorgte den Fahrdraht vor dem Hauptbahnhof an der Kriegsstraße.

Die Aufnahme des elektrischen Straßenbahn-Betriebes in der Stadt Karlsruhe wurde von der Bevölkerung mit großem Interesse verfolgt. Der Abschied von der immerhin 23 Jahre währenden Pferdebahn-Zeit wurde entsprechend von keiner Seite bedauert und als wichtiger Fortschritt im Bereich der Personenbeförderung angesehen. Das alte Verkehrsmittel wurde als überkommen und den Verkehrsverhältnissen einer werdenden Großstadt nicht mehr angemessen angesehen, deren Wohlstand eng mit der Verkehrsentwicklung zusammenhänge.[5] Da bereits umfangreiche Erfahrungen mit dem neuen System aus anderen Städten vorlagen, die ihr Netz zum Teil schon in der ersten Hälfte der 1890er Jahre elektrifiziert hatten, konnte man in Karlsruhe auf eine weitgehend ausgereifte Technik zurückgreifen, die kaum „Kinderkrankheiten" erwarten ließ.[5] Als erster Abschnitt wurde die Dampfbahn-Strecke vom Durlacher Tor nach Durlach mit einer Oberleitung versehen. Schon vor der Aufnahme des fahrplanmäßigen Betriebes im Februar 1900 waren dort mehrfach elektrische Wagen unterwegs gewesen, da sowohl die Länge der Trasse als auch die bauliche Trennung von der Chaussee die besten Bedingungen für Versuchsfahrten boten. Weder Geschwindigkeits- noch Bremsversuche wären anderswo in der Stadt gefahrlos möglich gewesen.

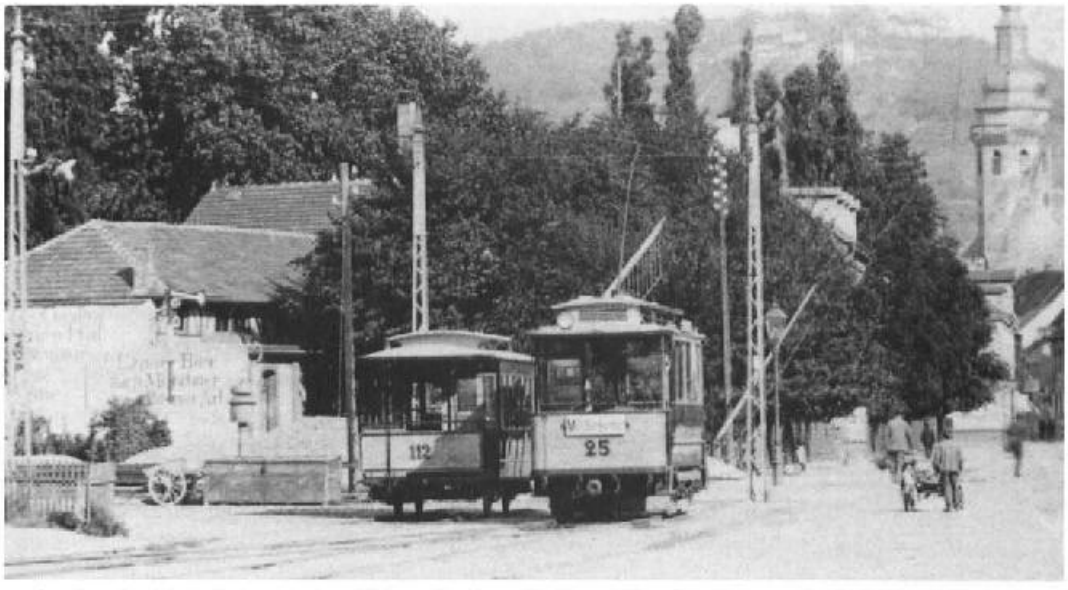
Bereits am 27. Januar fanden unter Leitung von Straßenbahn-Direktor Otto Grünberg und Carl-Friedrich von Siemens von der AEG in Berlin erste Probefahrten mit geladenen Gästen auf diesem Streckenabschnitt statt. Noch am gleichen Tag berichtet die Badische Landeszeitung von den gewonnenen Eindrücken und schildert begeistert die geschmackvolle Erscheinung und Ausstattung der neuen Fahrzeuge, sowie deren komfortable Fahreigen-

schaften. Gleichzeitig erfährt der Leser zahlreiche technische Details des elektrischen Betriebes und von der Ausstattung des Maschinenhauses an der Tullastraße, das als „ehrende Glanzleistung der deutschen Industrie" gewürdigt wird.[7] Nur vier Tage später kam es zu einer weiteren Besichtigung mit anschließender Probefahrt, an der Oberbürgermeister Karl Schnetzler, mehrere Stadträte und technische Beamte der Stadt teilnahmen. Auch diese Vorführung verlief zur vollen Zufriedenheit der Beteiligten.[8] Am Morgen des 9. Februar schließlich kam es zur offiziellen behördlichen Abnahme des neuen Verkehrsmittels durch eine hochrangige Kommission, der unter anderem Vertreter des badischen Ministeriums des Innern und der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen angehörten.[9] Mit dem bekränzten Wagen 60 fand im Anschluss an die Betriebsbesichtigung die Abnahmefahrt nach Durlach statt. Für die Rückfahrt wurde ein ebenfalls geschmückter neuer akkubetriebener „Automobilwagen", der für den Verkehr auf der Kaiserstraße vorgesehen war, benutzt. Beide Wagentypen verfügten über elektrische Notbremsen, die selbst bei voller Fahrtgeschwindigkeit die Bahn innerhalb weniger Meter zum Stillstand bringen sollten.

Am 10. Februar wurde der Betrieb auf diesem Teilstück dem Verkehr übergeben. Zu den Stoßzeiten fuhren hier für kurze Zeit auch noch Dampfzüge, da die neuen Anhängewagen noch nicht sofort betriebsbereit waren. Knapp einen Monat später, am 6. März 1900, wurde als nächster Schritt die neue Strecke von der Moltkestraße Ecke Westendstraße (heute Reinhold-Frank-Straße) über Mühlburger Tor und Marktplatz zum Hauptbahnhof eröffnet. Dies bedeutete, dass für knapp zwei Wochen, nämlich bis zur Einführung des Akkumulator-Betriebes auf der Linie vom Durlacher Tor zum Mühlburger Tor, auf der Kaiserstraße sowohl Pferdebahnen als auch die neuen Motorwagen verkehrten.

Am 19. März 1900 schließlich begann auch in der Kaiserstraße der Fahrplanverkehr mit der elektrischen Bahn. Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung nahm der letzte Pferdebahnwagen Nummer 6, gezogen von der altgedienten Stute „Minna", ihren Abschied und räumte das Feld für die neuzeitliche Technik. Die alten Wagen wurden zum Teil als Anhängewagen verwendet, zum Teil verschrottet, während die insgesamt 58 Pferde in der Landwirtschaft Verwendung fanden.

Die neuen Straßenbahnwagen der Firma Her-



Endstation der Elektrischen an den Gleisen der Staatsbahn vor dem Ortseingang Durlach um 1903

brand in Köln waren in den Farben grün und grau lackiert und besaßen die für AEG-eigene Betriebe typische Gestalt in Form der damals modischen Fensteranordnung lang-kurz-lang und hohem Entlüftungsaufsatz auf dem Dach.[10] Seitlich trugen sie die Aufschrift „Karlsruher Strassenbahn". Die beiden Perrons waren offen, wobei sowohl Einstiegshöhe als auch Flurniveau bei den Akkumulatorenwagen etwas höher waren. Dies lag daran, dass die Radkästen nicht unter den Sitzbänken angeordnet werden konnten, da dort die Batterien eingebaut waren. Dadurch kam es zu einem Mehrgewicht von etwa 50 Zentnern pro Wagen. Zusätzlich befand sich auf einem der Perrons ein Schaltschrank, mit dem die Art des Betriebes geregelt werden konnte. Die Wagen hatten zwei Motoren, die eine Fahrtgeschwindigkeit von rund 25 km/h erlaubten, was zur damaligen Zeit als zügiges Tempo angesehen wurde. Die Akkumulatoren wurden sowohl während der Fahrt mit Oberleitungsbetrieb als auch an den Endhaltestellen am Bahnhof und am Mühlburger Tor aufgeladen.

Bereits am ersten Tag waren die neuen Straßenbahnwagen den ganzen Tag über dicht besetzt und wurden als eine zeitgemäße Modernisierung des Verkehrs und des Straßenbildes begrüßt. Gleichzeitig erschienen in der Tagespresse Warnungen vor der Gefahr des Auf- und Abspringens während der Fahrt und die Empfehlung, sich vor der Überquerung der Straße besonders sorgfältig zu vergewissern, da das von weitem hörbare Hufgetrappel der alten Wagen nun wegfalle.[11] Tatsächlich war in den folgenden Jahren ein großer Teil der Unfälle mit der Straßenbahn auf jenes leichtsinnige Auf- und Abspringen zurückzuführen, das viele Fahrgäste von der Pferdebahn gewohnt waren. Durch die deutlich höhere Geschwindigkeit der „Elektrischen" war diese Gepflogenheit sehr gefährlich geworden.[12] Am 21. April 1900 wurde in der Presse als amtliche Bekanntmachung die neue Betriebsordnung für die elektrische Straßenbahn veröffentlicht, die den veränderten Verhältnissen Rechnung trug.[13]

Obwohl die allgemeine Freude über die neuen Fortbewegungsmittel bei weitem überwog, kam es auch bald zu erster Kritik an der Straßenbahn. Bereits am 20. April beschäftigte sich der Stadtrat mit dem Problem des lauten Quietschens der neuen Wagen in Kurven. Eine Besprechung mit Vertretern des Wasser- und Straßenbauamtes, des Tiefbauamtes und der Karlsruher Straßenbahn-Gesellschaft ergab, dass auch eine Vergrößerung der Kurvenradien keine Abhilfe schaffen würde. Eine Verbreiterung der Schienenrillen um 12–18 mm sei hingegen abzulehnen, da das Risiko für Pferdehufe, Fuhrwerke und Fahrradfahrer zu hoch sei. Die Beteiligten einigten sich darauf, Erfahrungen aus anderen Städten einzuholen und bis dahin die Schienen mit Graphit zu schmieren, da dies die Geräusche fast vollständig beseitige.[14] Wie man weiß, hat sich bis heute wenig am Geräusch abbiegender Bahnen geändert. Leider kam es schon im Mai 1900 zu einem ersten tödlichen Unfall mit der Straßenbahn.[15] Ein aus Durlach kommender Wagen erfasste einen Dienstknecht, der mit seinem Fuhrwerk die Gleise überqueren wollte und tötete ihn auf der Stelle, während das Pferd leicht verletzt wurde. Der Wagenführer wurde knapp zwei Monate später wegen fahrlässiger Tötung zu vier Wochen Gefängnis verurteilt.[16]

Mit dem Schritt der Elektrifizierung der Pferdebahnstrecken stand für die Betreibergesellschaft von Anfang an fest, dass nur ein zügiger Ausbau des Netzes dem Straßenbahnbetrieb dauerhaften wirtschaftlichen Erfolg sichern konnte. Da vor der Jahrhundertwende mehrere neue Stadtviertel entstanden waren und ständig wuchsen, lag es nahe, diese an das Liniennetz anzubinden. Neben der Südweststadt betraf dies vor allem die Weststadt und die Oststadt, die zwar überwiegend den Charakter von Wohnvierteln hatten, aber auch Standort zahlreicher Industriebetriebe waren. Deren Beschäftigte galten in vielen Fällen als potenzielle Fahrgäste, die durchaus Interesse hatten an einer Verbesserung der Verkehrssituation. Zu jener Zeit mussten noch vielfach weite Fußwege zur Arbeitsstelle zurückgelegt wer-

den. Eine weitere Zielgruppe waren die Angehörigen des Militärs in Karlsruhe. Als bedeutende Garnisonsstadt Badens lebten hier Tausende von Soldaten in Kasernen, die zu dieser Zeit zum Teil noch weit vor der Stadt lagen.[17] Zuletzt war auch der Bau des städtischen Rheinhafens ein Großprojekt, das die Ansiedlung zahlreicher Betriebe erwarten ließ, die wiederum vielen Karlsruhern Beschäftigung bieten würden. All diese Faktoren führten dazu, dass die Verantwortlichen das Straßenbahnnetz zügig ausbauen wollten.

Diese Vorhaben stießen jedoch zum Teil auf erhebliche Probleme, die in den besonderen Verkehrsverhältnissen der Stadt begründet waren (s. oben S. 13). Staatsbahn, Straßenbahn, Lokalbahn und Albtalbahn prägten vor 1913 gleichzeitig das Weichbild der Stadt und waren schon durch die Unterschiedlichkeit von Spurweite und Betriebsarten nicht kompatibel. Da sich bis 1903 alle außer der Staatsbahn in der Hand privater Betreibergesellschaften befanden, war es oft sehr schwierig, kommerzielle Interessen und kommunale Bedürfnisse in Einklang zu bringen. Die Konzessionen waren zum Teil schon zu einer Zeit vergeben worden, in der an eine städtische Regie im Bereich des Nahverkehrs noch nicht gedacht wurde. Das rasche Wachstum der Stadt und damit auch des Verkehrsaufkommens ließen die Situation zunehmend problematisch erscheinen. Während Karlsruhe im Jahre 1880 noch 49 998 Einwohner zählte, wurde schon 1901 die Zahl von 100 000 Einwohnern überschritten, womit die Gemeinde zur Großstadt geworden war.[18]

Der Netzausbau durch die private Karlsruher Straßenbahn-Gesellschaft

Bereits unmittelbar vor der vollständigen Umstellung auf elektrischen Betrieb wurde Anfang März 1900 die neue Linie Moltkestraße – Mühlburger Tor – Marktplatz – Hauptbahnhof eröffnet, wobei zwischen Mühlburger Tor und Bahnhof zunächst ohne Oberleitung gefahren

An der Straßenbahnhaltestelle Karlsruhe Hauptbahnhof wird ein Wagen der Linie 3 von einer Kastendampflock mit Personenwagen der Lokalbahn Durmersheim – Spöck passiert, um 1905.

wurde. Dies war der Auftakt zu einer ganzen Reihe von Netzerweiterungen, die größtenteils bis heute zu den Kernlinien der Karlsruher Verkehrsbetriebe zählen. Wenig später wurden zwischen der Stadtverwaltung und der Karlsruher Straßenbahn-Gesellschaft Verhandlungen über die einzelnen Strecken anberaumt, die in für heutige Verhältnisse unglaublich kurzer Zeit zu den erforderlichen Genehmigungen führten.[19]

Noch im April des Jahres 1900 wurde mit dem Bau der Strecke von Mühlburg zum Rheinhafen begonnen, der zu dieser Zeit seiner Fertigstellung entgegensah. Mit ihm entstand im äußersten Westen der Stadt ein neues großes Industriegebiet, in dem sich in der Folgezeit zahlreiche große Firmen niederließen. Hauptsächlich auf ehemaliger Gemarkung der Dörfer Bulach und Daxlanden erbaut, entwickelte sich der Rheinhafen innerhalb weniger Jahre zu einem der wichtigsten Binnenhäfen Deutschlands. Da als Folge der erwarteten Industrieansiedelungen auch mit einer wachsenden Zahl von Beschäftigten gerechnet wurde, erschien eine Verlängerung der Straßenbahnlinie zum Hafen interessant, deren Endpunkt bis dahin in Mühlburg lag. Von dort galt es noch einen guten Kilometer zum Hafengelände zurückzulegen. Mitte Juni war die Neubaustrecke bis auf die Kreuzung mit der Staatsbahn an der Honsellstraße fertig gestellt und wenig später reichten die Gleise bis zur Endhaltestelle am Gebäude der Hafenverwaltung. Der reguläre Fahrbetrieb wurde am 3. April 1901 aufgenommen, wobei ein weißes Symbolschild die neue Linie anzeigte.

Ein zweites Neubauprojekt des Jahres 1900 war eine Abzweigung von der Kaiserallee durch die Schillerstraße in Richtung Bannwald, wo sich mit dem Westbahnhof ein weiteres Industriegebiet befand.[20] Im Mai konnte mit dem Beginn der Arbeiten für die etwas über zwei Kilometer lange Strecke begonnen werden, die formelle Konzession folgte wenig später. Endpunkt der zunächst eingleisigen Linie sollte das Gasthaus „Kühler Krug" nahe der Alb sein. Dazu musste am Schwimmschulweg – der heutigen Yorckstraße – und am

Am Rheinhafen nach 1905. Rechts im Bild das Städtische Hafenamt, davor die Endstation der Linie 1 mit einem der 1905 angeschafften „30er" von MAN, links im Bildhintergrund der Silospeicher, davor Gleise der Hafenbahn

Weinbrennerplatz das Gleis der Karlsruher Lokalbahn gekreuzt werden. Hierdurch kam es bei der Aufnahme des Fahrbetriebes zu einer längeren Verzögerung, die typisch für die schwierigen Karlsruher Verkehrsverhältnisse war. Zwar war der Gleiskörper schon seit Anfang August 1900 verlegt, es fehlte aber das Kreuzungsstück für die Überquerung der Lokalbahngleise am Weinbrennerplatz. In der Folgezeit häuften sich Anfragen und Beschwerden, weshalb es denn nicht weitergehe. Bei besagtem Kreuzungsstück handelte es sich um eine Spezialanfertigung – schließlich kreuzten sich hier Meterspur und Regelspur in einem vorgegebenen Winkel – und die S.E.G. verlangte als Eigentümerin der Lokalbahn die Bestellung des fehlenden Teils beim Stahlwerk Osnabrück, das aber erst Anfang November liefern konnte. Bis zur Eröffnung dauerte es folglich noch bis zum 22. Dezember 1900. Ab diesem Zeitpunkt fuhren die Straßenbahnen im Zwölf-Minuten-Takt durch die Kriegsstraße zum „Kühlen Krug".

Der aufwendigste Streckenneubau dieser Zeit sollte die Linie in den südlichen Vorort Beiertheim durch die Karlstraße werden. Diese Gemeinde besaß ursprünglich eine sehr große Gemarkung, von der bedeutende Teile schon seit dem Jahre 1800 immer wieder für Erweiterungen von Karlsruhe erworben wurden.[21] Im Laufe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts rückte die Stadt auf diese Weise immer näher an Beiertheim heran und schloss den Vorort im Gegenzug schon vor der Eingemeindung im Jahre 1907 an die städtische Infrastrukur an. Neben Gas, Wasser, Elektrizität und Straßenreinigung bedeutete dies auch einen Anschluss an die Straßenbahn. Diese befand sich zwar noch in privater Hand, die Stadt kam der Gesellschaft aber in Konzessionsfragen entgegen. Die Verhandlungen zwischen der Stadtverwaltung und der Straßenbahngesellschaft für die neue, weitgehend eingleisige Linie hatten zwar schon im Frühsommer 1900 begonnen, ein Problem war jedoch die Finanzierung der notwendigen Umbauarbeiten in der Karlstraße. Dort waren Fahrbahnverbreiterungen und die Entfernung von Bäumen unumgänglich, deren Kosten so hoch waren, dass die Straßenbahn-Gesellschaft nicht bereit war, diese allein zu übernehmen.[22] Außerdem musste das Terrain im Bereich zwischen Amalienstraße und Herrenstraße etwas tiefer gelegt werden, um ein leichtes Gefälle auszugleichen.[23] Schließlich einigten sich die Gemeinde und die Betreibergesellschaft auf eine Aufteilung der Kosten, woraufhin der Stadtrat am 10. August 1900 den Vertragsentwurf für Anlage und Betrieb der neuen Strecke billigte.[24]

Ab Mitte August mussten die zahlreichen Kastanien in der Karlstraße den Gleisarbeiten weichen. Diese gingen schnell voran und bereits Anfang September wurden die ersten Fahrleitungsmasten gesetzt. Die dafür verwendeten Gittermasten stießen aber auf die lautstarke Ablehnung mehrerer Bewohner der Karlstraße, die lieber elegantere Rohrmasten gesehen hätten. Nachdem der Stadtrat vermittelnd eingegriffen hatte, blieben die Gittermasten mit Hinweis auf den Termindruck zwar stehen, die Straßenbahngesellschaft sicherte jedoch deren Begrünung durch Schlingrosen zu und stellte eine Auswechselung zu einem späteren Zeitpunkt in Aussicht. Wie man sieht, wurden auch solche Fragen mit einer Schnelligkeit und Flexibilität gelöst, die heute undenkbar erscheint. Tatsächlich wurden die Masten kurz vor dem Ersten Weltkrieg ausgewechselt und durch Rohrmasten ersetzt.[25] Am 8. Februar 1901 erfolgte eine Probefahrt mit dem Direktorium der Straßenbahngesellschaft nach Beiertheim, wo die Ortsbehörde den Wagen feierlich empfing und ein kleines Bankett vorbereitet worden war.[26] Am 15. Februar schließlich konnte der reguläre Straßenbahnbetrieb nach Beiertheim aufgenommen werden. Die weitgehend eingleisige Strecke kreuzte die Lokalbahn an der Kriegsstraße und die Staatsbahn an der Mathystraße. Alle Kreuzungspunkte mit der Staatsbahn waren mit besonderen Flügelsignalen gesichert.

Als vorläufig letzte Neubaustrecke wurde am 24. April 1901 der Abzweig von der Westendstraße (heute Reinhold-Frank-Straße) durch die Moltkestraße zur Grenadierkaserne eröffnet,

wo die zahlreichen Soldaten der Karlsruher Garnison und der entstehende Hardtwaldstadtteil ein entsprechendes Fahrgastpotenzial erwarten ließen.[27] Hier verkehrte fortan die Linie Hauptbahnhof – Marktplatz – Grenadierkaserne mit grünem Zielsymbol. Auch diese musste die Gleise der Staatsbahn ebenerdig kreuzen, da die Moltkestraße auf der Höhe der heutigen Erzbergerstraße von der von Mannheim kommenden Bahn überquert wurde, die wenige hundert Meter weiter südlich den Bahnhof am Mühlburger Tor erreichte. Noch heute steht ein Bahnwärterhaus der damaligen Zeit an der Moltkestraße gegenüber der Einmündung der Erzbergerstraße, auf deren breitem mittlerem Grünstreifen früher die Bahntrasse verlief.

Die folgenden Jahre brachten zunächst keine neuen Streckenerweiterungen mehr, da die wichtigen Bezirke nun angebunden waren und ein Netz mit insgesamt 14,5 Kilometern Länge bestand, das vorerst keiner weiteren Ausbauten bedurfte. Die nächste wichtige Veränderung betraf die Eigentumsverhältnisse der Straßenbahn und sollte wegweisend für die künftige Entwicklung sein. Von Anfang an beschränkte sich das Netz der Straßenbahn nicht auf das Stadtgebiet, sondern verband die 1886 eingemeindete Nachbarstadt Mühlburg ebenso wie das bis 1938 selbstständige Durlach. Auch im Falle von Beiertheim ging die Verkehrsanbindung der Eingemeindung um Jahre voraus. Dabei konnte für die private Eigentümergesellschaft nicht die gleichmäßige Erschließung des ständig wachsenden Stadtgebietes im Vordergrund stehen, schließlich war angesichts der hohen Baukosten nur mit stark frequentierten Linien ein Gewinn zu erzielen. Da sich die Stadtverwaltung aber gegenüber der Bürgerschaft in der Pflicht sah und sich somit eine Kollision der Interessen abzeichnete, lag es nahe, den Betrieb der Straßenbahn selbst zu übernehmen. Da sich diese Problemlage in fast allen größeren Städten ähnlich darbot, kam es um die Jahrhundertwende ver-

Blick in die südliche Karlstraße um 1905. Ein Triebwagen der Linie 4 auf der noch eingleisigen Strecke unterwegs nach Beiertheim

Kaiserstraße Ecke Ritterstraße, rechts im Bild Museumsgebäude und Hotel Erbprinz/Warenhaus Hertie. Die Straßenbahn fuhr in der Kaiserstraße, wie im Bild zu erkennen, noch bis 1903 mit Akkumulatorenantrieb.

stärkt zu einem Wandel der Besitzverhältnisse. Waren zuvor die Straßenbahnen fast ausschließlich in der Hand privater Gesellschaften, setzte sich nun allmählich der städtische Verkehrsbetrieb durch.[28]

Die Übernahme der Straßenbahn durch die Stadt Karlsruhe

Schon vor der Elektrifizierung wurde seitens der Stadtverwaltung eine Übernahme des Straßenbahnbetriebes in Erwägung gezogen, entsprechende Sondierungen scheiterten jedoch mehrfach an den überhöhten Preisvorstellungen der Eigentümer-Gesellschaft.[29] Da aber die Stadtverwaltung und insbesondere Oberbürgermeister Schnetzler der Auffassung waren, dass nur ein auch hinsichtlich der Besitzverhältnisse öffentlicher Straßenbahnbetrieb wirklich dem Gemeinwohl verpflichtet sein könne, bemühte man sich immer wieder um eine Fortsetzung der Gespräche.[30]

Anlass für den Schritt der Übernahme war schließlich der Plan der Karlsruher Straßenbahn-Gesellschaft, auch in der Kaiser- und der Karl-Friedrich-Straße zu oberirdischer Stromzuführung überzugehen. Insgesamt hatte sich der teure Akkumulatorenbetrieb nicht bewährt, da immer wieder lästige Säuredämpfe aus den Batterien in den Innenraum drangen, wenn diese auf den Streckenabschnitten mit Oberleitung nachgeladen wurden. Vereinzelt war es sogar zu Bränden der großen Batterie-Einheiten gekommen.[31] Weitere Kritikpunkte waren der große Lärm und die erheblichen Erschütterungen beim Überfahren von Schienenstößen, die auf das große Mehrgewicht der Akkumulatorwagen zurückzuführen waren. Die Stadtverwaltung signalisierte zwar Entgegenkommen, war jedoch nicht bereit, die

Straßenbahnwagen im Betriebshof Tullastraße um 1902 mit der Familie des Direktors Otto Grünberg

finanziellen Vorteile des durchgehenden Oberleitungsbetriebes allein der Betreibergesellschaft zu überlassen. Sie war vielmehr entschlossen, die Interessen der Stadt und ihrer Bewohner mehr als bisher zur Geltung zu bringen.[32] Entsprechend wurden der Straßenbahn-Gesellschaft zwei Alternativen vorgeschlagen: Entweder eine vollständige Übernahme der Bahn durch Ankauf oder eine gebührende Beteiligung der Stadt an den Einkünften des Unternehmens. Angesichts der kostspieligen Umbaumaßnahmen stimmte der Vorstand der Gesellschaft nun einem Verkauf zu.[33] In einem Vertrag vom 2. Dezember 1902 wurden die Modalitäten der Übernahme durch die Stadt festgelegt, am 19. Dezember billigte der Bürgerausschuss nach eingehender Beratung den Antrag der Stadt.[34]

Grundlage der Verkaufsverhandlungen war ein Gutachten über den Wert des gesamten Straßenbahnunternehmens, das der Direktor des Städtischen Elektrizitätswerkes Nürnberg, Otto Ely, Mitte Juni 1902 im Auftrag der Stadtverwaltung erstellt hatte.[35] Im März 1903 erwarb die Stadt den Straßenbahnbetrieb für insgesamt 6,36 Millionen Mark von der AEG-eigenen „Karlsruher Straßenbahn-Gesellschaft". Mit diesem Schritt folgte die Stadt Karlsruhe mehreren anderen Großstädten, die bereits die Personenbeförderung von privaten Betreibern übernommen hatten. Allgemein befanden sich in Deutschland aber immer noch die Mehrzahl der Straßenbahnunternehmen in Privathand, nach Erkundigungen der Stadtverwaltung noch in 83 von 97 deutschen Städten, was für eine große Rentabilität trotz hoher Investitionskosten spricht.[36] Aus einer internen Rentabilitätsberechnung der Stadtverwaltung vom Herbst 1903 geht allerdings hervor, dass nach der Übernahme mit einem jährlichen Defizit von rund 20 000 Mark zu rechnen sei, obwohl durch eine Verkleinerung der Verwaltung – schließlich entfiel die Verbindung mit der AEG in Berlin – und die größere Rentabilität des durchgängigen Oberleitungsbetriebes sogar Kosten eingespart würden.[37] Grundlage dieser Berechnungen war die nicht mehr vorhandene Bilanz der Karlsruher Straßenbahn-Gesellschaft von 1901. Die erwarteten hohen Kosten hatten ihre Ursache vor allem in den aufwendigen Umbaumaßnahmen und den steigenden Personalkosten durch die Übernahme der Mitarbeiter in städtische Dienste.[38] Die weiterhin rasch steigende Einwohnerzahl, das wachsende Verkehrsaufkommen des Rheinhafens und die absehbare Erweiterung der Stadt nach Süden im Zuge des 1902 beschlossenen Bahnhofneubaus ließen aber eine Steigerung der Rentabilität der Straßenbahn erwarten.[39]

Der Betrieb der Straßenbahn wurde zunächst dem Tiefbauamt unterstellt und umfasste zu diesem Zeitpunkt ein Streckennetz inklusive der Betriebsgleise von 15,34 Kilometern Länge, ein Depot mit Wagenhalle für zehn Gleise, das Direktionsgebäude und die Kraftstation mit Kesselhaus an der Tullastraße sowie einige kleinere Gebäude wie Wartehäuschen oder Schuppen. An Wagenmaterial gingen 46 Motorwagen und 30 Anhängewagen in den Besitz der Stadt über. Im Kaufpreis war auch ein Aktienpaket der Gesellschaft im Wert von 2 681 250 Mark enthalten.[40] Mit dem Kauf der Straßenbahnanlagen gingen zusätzliche Kosten in Höhe von 300 000 Mark einher, da noch im Laufe des Jahres 1903 der Akkumulatorenbetrieb in der Kaiserstraße und zum Hauptbahnhof eingestellt werden sollte. Der großherzogliche Hof hatte die ästhetischen Bedenken gegen die oberirdischen Fahrleitungen mittlerweile aufgegeben und auch mit dem physikalischen Institut der Technischen Hochschule konnte eine Einigung erzielt werden. Neben einer Entschädigung in Höhe von 40 000 Mark wurden zusätzlich 20 000 Mark für die Anschaffung geschützter Instrumente zur Verfügung gestellt.[41] Die 27 Motorwagen für gemischten Betrieb wurden in der Folgezeit umgebaut, wobei sämtliche 46 Triebwagen neue Stromabnehmer erhielten. Ab September 1903 konnte in der Kaiserstraße durchgängiger Oberleitungsbetrieb eingeführt werden.

Die Übernahme des Straßenbahnbetriebes durch die Stadt Karlsruhe brachte in allen Bereichen tief greifende Veränderungen mit sich. So musste die Verwaltung vollständig neu geregelt werden, da bisher durch die Zugehörigkeit der Bahn zur AEG nur eine örtliche Betriebsverwaltung in Karlsruhe bestand. Alle technischen Arbeiten, Projekte und wichtigere Verwaltungsaufgaben wurden in den Berliner Büros der „Allgemeinen Lokal- & Straßenbahn-Gesellschaft" vorgenommen. Selbst für anstehende Baumaßnahmen wurde eine eigene Bauleitung aus Berlin entsandt.[42] Entsprechend musste nun das Personal deutlich aufgestockt werden. Die Zahl der Verwaltungsbeamten stieg von neun im Jahre 1903 auf 14 im Jahre 1904, die Gesamtzahl der Beschäftigten stieg in diesem Zeitraum von 242 auf 274.[43] Durch den unerwarteten Tod des bisherigen Straßenbahndirektors Otto Grünberg Ende Juni 1903 musste ein neuer Leiter gesucht werden. Die Ausschreibung der Stelle erfolgte neben den wichtigen Karlsruher Zeitungen auch in der Elektrotechnischen Zeitschrift und in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI), beide in Berlin.[44] Als Nachfolger wurde Erich Welter bestimmt, der zuvor Direktor der Straßenbahnbetriebe im westfälischen Hagen gewesen war.[45] Großen finanziellen Aufwand erforderte von Anfang an die Aufarbeitung der bereits stark heruntergekommenen Betriebsmittel. Neben umfangreichen technischen Instandsetzungs- und Modernisierungsarbeiten wurden sämtliche Fahrzeuge neu lackiert und mit der Aufschrift „Städtische Strassenbahn" versehen.[46] Außerdem wurden noch 1904 zehn neue Motorwagen bei der MAN bestellt. Zusammen mit diesen Neuanschaffungen umfasste der Fahrzeugbestand im Jahre 1905 56 Triebwagen und 26 Anhängewagen unterschiedlicher Bauart, zu denen noch vier Gepäckwagen, zwei Salzstreu- und ein Güterwagen kamen.[47]

Noch im Verlauf des Jahres 1904 wurde der Straßenbahnbetrieb wieder aus dem Tiefbauamt ausgegliedert und unterstand mit der Bildung des städtischen Straßenbahnamtes einer eigenständigen Behörde. Im Zuge dieser Umstrukturierung wurde auch der Personalbereich nach dem Vorbild der Städte Mannheim und Freiburg neu gestaltet, wobei die beamteten Verwaltungsmitarbeiter der Straßenbahngesellschaft in den städtischen Beamtenstatus übernommen wurden. Schaffner und Wagenführer erhielten ebenfalls Beamtenstatus, die soziale Absicherung wurde deutlich verbessert und auch für die Handwerker und Arbeiter schlug sich die Überführung in städtische Dienste in vielen Fällen in Lohnerhöhungen nieder.[48] Für die Öffentlichkeit ging die Veränderung der Besitzverhältnisse neben dem gewandelten Erscheinungsbild der Straßenbahnwagen vor allem mit dem Übergang zu einer

einheitlichen Kleiderordnung für das Fahrpersonal einher, das fortan an der festgelegten Uniformierung zu erkennen war. Jeder Wagenführer erhielt zudem eine Dienstnummer.

Die Entwicklung der Straßenbahn 1903–1913

Da die Stadt Karlsruhe als neuer Eigentümer der Straßenbahn zunächst vor allem mit der Instandsetzung und technischen Verbesserung des Betriebes beschäftigt war, kam es in den ersten Jahren unter städtischer Ägide nur zu geringen Netzerweiterungen. So wurde 1904 lediglich das Gleis vor dem Hauptbahnhof zu einer doppelgleisigen Anlage ausgebaut.[49] Doch schon zu dieser Zeit stellte der Stadtrat unter Oberbürgermeister Schnetzler erste Berechnungen für mögliche Erweiterungen des Straßenbahnnetzes in das Karlsruher Umland an.[50] Im Hinblick auf eine mögliche Verlängerung der Linie nach Durlach zum Fuß des Turmbergs ließ Schnetzler die Rentabilität einer Weiterführung der Strecke über Grötzingen nach Berghausen prüfen. Die Untersuchung fiel allerdings negativ aus, da das zu erwartende Fahrgastaufkommen in keinem Verhältnis zu den Kosten einer solchen Bahnverbindung stand.[51]

Im Jahre 1905 wurde das Netz nach entsprechendem Stadtratsbeschluss um eine doppelgleisige Linie zum Hauptfriedhof erweitert, die vom Durlacher Tor durch die Karl-Wilhelm-Straße führte und eine Länge von knapp 1,2 Kilometer hatte. Dieser Schritt war schon seit längerem von der Bevölkerung gewünscht worden.[52] Da auch das schmalspurige Gleis der Lokalbahn Durmersheim – Spöck durch die Karl-Wilhelm-Straße in Richtung Hagsfeld führte, lagen in diesem Bereich drei Schienenstränge auf der Fahrbahn. Am 16. Dezember 1905 wurde das neue Teilstück dem Verkehr übergeben. Die Betriebslänge betrug nunmehr 16,5 Kilometer.[53] Im gleichen Jahr erfolgte außerdem die Auslieferung der 10 neuen Motorwagen durch die MAN und die Siemens-Schuckert-Werke, die sich deutlich von den älteren Fahrzeugen unterschieden. Das auffälligste Merkmal waren die geschlossenen Perrons mit Schiebetüren sowie die filigranere Fenstergestaltung mit nunmehr sieben Scheiben zwischen den Türen statt bisher drei. Im Inneren befanden sich Querbänke mit 20 Sitzplätzen. Trotzdem die neuen Straßenbahnen mit 8,70 m nur 30 cm länger waren als die AEG-Wagen, wirkten sie gestreckter und weniger hochbeinig.[54] Die neuen Fahrzeuge erhielten die Nummern 30 bis 39 und waren allgemein als die „Dreißiger" bekannt.

Eine in den Augen der Fahrgäste längst überfällige Neuerung dieser Zeit war der Übergang zu durchgehendem Betrieb von Durlach bis zum Rheinhafen im November 1905, wodurch das lästige Umsteigen an der Staatsbahntrasse am Mühlburger Tor entfiel. Zuvor standen die Sicherheitsbedenken der badischen Staatsbahn-Verwaltung dem Befahren der Schienenkreuzung im Fahrplanbetrieb im Wege. Nur auf dem Weg vom oder zum Depot durfte die Trasse von der Straßenbahn überquert werden. Nachdem diese Einschränkung aufgehoben worden war, konnte die Haltestelle Mühlburger Tor vollständig neu gestaltet werden, da ja nun nur noch ein Haltepunkt östlich der Eisenbahngleise notwendig war.[55] Ebenfalls im Herbst des Jahres 1905 erfolgte die Einrichtung einer Streckentelefon-Anlage, die die Hauptverkehrspunkte mit dem Betriebsbahnhof und untereinander verband und in den nächsten Jahren kontinuierlich ausgebaut wurde. Auf diese Weise konnte bei Betriebsstörungen wesentlich schneller reagiert werden, als dies zuvor ohne Kommunikationseinrichtungen der Fall war.[56]

Auch im folgenden Jahr standen vor allem Instandhaltungsarbeiten im Vordergrund. Bei den Fahrzeugen bedeutete dies den Übergang zu optimierten Ankerwicklungen in den Motoren, wodurch die damals noch häufigen Ankerdefekte durch Kurzschluss reduziert werden konnten. Wesentlich kostspieliger waren jedoch die aufwendigen Teilerneuerungen des Gleiskörpers. Es hatte sich gezeigt, dass die private Eigentümer-Gesellschaft der Straßenbahn beim Bau der einzelnen Strecken zu wenig Sorgfalt auf den Gleisbau verwendet

Blick in die Westendstraße (heute Reinhold-Frank-Straße) um 1910

hatte.[57] Ein Teil der Arbeiten war natürlich durch normalen Verschleiß und Frostschäden bedingt. Vor allem aber durch minderwertiges und unterdimensioniertes Material sowie ungenügende Verarbeitung musste auf allen Strecken schon nach wenigen Jahren ständig repariert und erneuert werden. Neben dem zu schwachen Schienenprofil Phoenix 14a erwies sich besonders der Gleisunterbau insgesamt als zu schwach, wodurch auf den stärker befahrenen Strecken wie der Kaiserstraße mehrfach die Straßendecke aufgerissen und die Gleise neu unterfüttert werden mussten.[58] Bei der Erneuerung der Gleise kamen nun auch überall Schienenrillen-Entwässerungen zum Einbau, die an die Kanalisation angeschlossen waren und Passanten lästige Spritzwasserfontänen ersparen sollten.

Neu angeschafft wurden 1906 zehn Anhängewagen mit je 36 Plätzen, deren Zahl dadurch auf 34 stieg. Die Zahl der beförderten Personen stieg gegenüber 1905 um 18,1 % auf 12 998 896, die Gesamteinnahmen überstiegen damit erstmals die Millionenmarke.[59] Die einfache Fahrt auf den meisten Teilstrecken kostete zu dieser Zeit 10 Pfennig, größere Entfernungen 15 Pfennig, während eine Fahrt von einem Endpunkt zum anderen wie zum Beispiel von Durlach zum Rheinhafen 20 Pfennig kostete.[60]

Das Jahr 1907 war für die Geschichte der Stadt Karlsruhe von großer Bedeutung, da es nun erstmals seit der Eingemeindung der Nachbarstadt Mühlburg im Jahre 1886 wieder zu einer großflächigen Gemarkungserweiterung kam. Zum 1. Januar 1907 wurden die Gemeinden Beiertheim, Rintheim und Rüppurr mit der Stadtgemeinde Karlsruhe vereinigt. Neben dem großen Flächenzuwachs um über 1000 Hektar war ein Anstieg der Bevölkerung um 6764 Einwohner zu verzeichnen.[61] Mit diesem Zuwachs wären auf die Stadt normalerweise neue Transportaufgaben zugekommen, die eine Erweiterung des Streckennetzes zu

den neuen Ortsteilen notwendig gemacht hätten. Durch das Nebeneinander mehrerer Bahnen waren diese zum Zeitpunkt der Eingemeindung jedoch schon längere Zeit verkehrstechnisch erschlossen. Beiertheim war seit nunmehr fast sechs Jahren Endpunkt einer Straßenbahn-Linie, Rintheim besaß eine Haltestelle der Lokalbahn Durmersheim – Spöck und Rüppurr wurde durch die Albtalbahn mit dem Stadtzentrum verbunden.[62]

Entsprechend brachte das Jahr 1907 für die Straßenbahn nur eine Netzerweiterung von etwa 170 Metern, da die Linie 5 vom bisherigen Endpunkt Grenadierkaserne zum neuen städtischen Krankenhaus an der Moltkestraße verlängert wurde. Dieser Ausbau war notwendig geworden, da mit dem Neubau des städtischen Krankenhauses das umfangreichste kommunale Großprojekt seit dem Bau des Rheinhafens verwirklicht worden war. Der nach neuesten hygienischen Erkenntnissen gestaltete, großzügige Neubau Ecke Moltkestraße und Blücherstraße löste das alte Spital am Lidellplatz ab. Von Anfang an stand für die Stadtverwaltung eine Anbindung an das Straßenbahnnetz fest. Noch vor der Eröffnung des Krankenhauses im August 1907 wurde die Verlängerung der Linie 5 am 27. April dem Verkehr übergeben. Der Umzug des Krankenhauses von der Innenstadt in den Westen am 31. August erfolgte mit sechs speziell für dieses Ereignis umgebauten Anhängewagen. Diese wurden u. a. mit einer elektrischen Heizung und Vorrichtungen zur Aufnahme von Krankentragen ausgestattet. Man konnte hierbei auf die Erkenntnisse von Versuchen zurückgreifen, die ein Jahr zuvor vom Badischen Landesverein vom Roten Kreuz angestellt worden waren. Gegenstand war die Ausrüstung von Straßenbahnbeiwagen zum Verwundetentransport im Kriegsfalle.[63] Erwartungsgemäß verlief der Umzug reibungslos, von 5.45 Uhr bis 8 Uhr waren zwei Straßenbahn-Sonderzüge mit je einem Triebwagen und zwei Anhängewagen zwischen Hauptbahnhof und Moltkestraße unterwegs, um Patienten und Krankenhauspersonal zum neuen Gebäude zu bringen.[64]

Gleichzeitig mit der Netzerweiterung zum neuen Krankenhaus kam es zu einer wichtigen

Blick auf den Marktplatz um 1906. Die Gleise liegen an der Westseite des Platzes.

Veränderung der Beschilderung der Straßenbahnwagen. Die Zielschilder an den Wagen bestanden bis zu jener Zeit aus einer Tafel mit den wichtigsten Stationen der befahrenen Strecke an der Flanke sowie einem farbigen Zielschild an der Front des Wagens. Diese Art der Kenntlichmachung wurde von den Fahrgästen immer wieder kritisiert, da die seitliche Beschriftung bei Dunkelheit überhaupt nicht lesbar und die farbige Erkennungstafel vorne nur für diejenigen Fahrgäste zu deuten war, die mit den Strecken und Streckenfarben genau vertraut waren. Hinzu kam die große Unzuverlässigkeit der Beleuchtung durch die seinerzeit verwendeten Petroleum-Lampen, die bei sich wandelnden Windverhältnissen immer wieder entweder verlöschten oder zu lästigem Qualmen neigten. Aus diesem Grund ersuchte das Straßenbahnamt den Stadtrat schon im Januar 1905, diese unzuverlässige Art der Beleuchtung durch elektrisch erhellte Zielschilder ersetzen zu dürfen, die durch den erheblich reduzierten Wartungs- und Reinigungsaufwand viel preiswerter seien.[65] Entsprechend kam es im April 1907 erstmals zur Einführung von Liniennummern, womit schon von weitem die jeweilige Fahrtroute des Wagens – zumindest für Karlsruher – erkennbar sein sollte. Die farbigen Symbole blieben aber weiterhin in Gebrauch. Es bestanden nunmehr folgende Straßenbahnlinien:

1 Durlach – Rheinhafen (weiß);
2 Durlach – Mühlburg (weiß-grün);
3 Schlachthof – Marktplatz – Hauptbahnhof (rot);
4 Friedhof – Marktplatz – Hauptbahnhof (gelb);
5 Neues Krankenhaus Hauptbahnhof (grün);
6 Kühler Krug – Kaiserstraße – Hauptbahnhof (blau);
7 Hauptpost–Beiertheim (blau-rot).

Ab November 1907 waren dann sowohl das vordere als auch das hintere Zielschild der Wagen beleuchtet, ab April 1908 wurden die bisher hölzernen Schilder durch solche aus Email ersetzt, neben denen die Nummer der Linie auf einer separaten Scheibe angezeigt wurde.[66]

Neben diesen optischen Veränderungen wurden im Verlauf des Jahres 1907 auch umfangreiche Erweiterungen und Neubauten geplant, so der zweigleisige Ausbau der Linie zum Kühlen Krug in der Kriegsstraße zwischen Schillerstraße und südlicher Yorckstraße sowie die von der Bevölkerung seit längerem geforderte Linie zur Anbindung der Südstadt. Für diese Strecke war eine Erweiterung der bisherigen Linie vom Hauptbahnhof zum Mendelssohnplatz durch die Rüppurrer Straße vorgesehen. Ein weiteres Projekt war der zweigleisige Ausbau der Linie 7 nach Beiertheim durch die Karlstraße, dessen Umsetzung jedoch noch längere Zeit an der notwendigen Abtretung von Vorgärten scheiterte.[67]

Das Jahr 1908 wurde von einer ernsten Krise der Weltwirtschaft überschattet, die zu einem allgemeinen Konjunkturrückgang führte und auch für die Straßenbahn der Stadt Karlsruhe nicht ohne Folgen blieb. So wurde die schon 1907 geplante Südstadt-Linie vom Bürgerausschuss angesichts der Haushaltslage, aber auch wegen der zu erwartenden Verkehrsschwierigkeiten durch die Staatsbahngleise abgelehnt.[68] Auch die Verlegung der Straßenbahngleise in der Kaiserallee fand keine Zustimmung. Auf Eis gelegt wurde auch der Ausbau des Betriebsbahnhofes und der Werkstätte, der schon seit Jahren als dringend notwendig empfunden wurde, da die von der AEG übernommenen Anlagen technisch ungenügend und zu klein waren. Insbesondere die Werkstätte mit den Montagegruben entsprach in keiner Weise mehr den Anforderungen eines modernen städtischen Verkehrsbetriebes. Erst kurz vor dem Ersten Weltkrieg konnte dieses Vorhaben verwirklicht werden.[69]

Begonnen wurde aber der Umbau der Straßenbahngleise nach Durlach. Die Schienen verliefen fortan neben der Fahrbahn der Durlacher Allee auf einer separaten Trasse. Diese Maßnahme war durch den Bau der neuen Staatsbahngleise notwendig geworden und betraf den Bereich zwischen der Untermühlstraße und Durlach.[70] Ebenfalls umgesetzt wurde der doppelgleisige Ausbau der Kriegsstraße zwischen Schillerstraße und Yorckstraße, der

schon im Vorjahr geplant worden war. Hinzu kam ein Aufstellgleis am Kühlen Krug. Auch die Linienführung veränderte sich, da die bisherigen Linien 4 und 7 zu einer entsprechend längeren vereinigt wurden, die nun vom Hauptfriedhof über die Kaiserstraße und die Karlstraße nach Beiertheim führte.[71]

Deutliche Veränderungen wurden auch am Wagenpark vorgenommen. Im Sommer 1908 begann der Umbau von 27 Motorwagen der ersten Generation (TW 1–27), deren bisher offene Perrons nun verkleidet wurden. Schon Ende des Vorjahres war der ehemalige Akkumulatorenwagen 5 versuchsweise geschlossen worden und hatte sich bewährt. Die neuen Plattformen waren genietet und wiesen Schiebetüren auf, wodurch die Fahrzeuge ein ungleich moderneres Aussehen erhielten. Der Hauptvorteil dieser Maßnahme bestand darin, dass das Fahrpersonal nun nicht mehr der Witterung ausgesetzt war, was auch den Krankenstand positiv beeinflusst haben dürfte. Diese erste größere Umbaumaßnahme am Wagenmaterial nach der Aufgabe des Akkumulatorenbetriebes dauerte noch bis 1909 an, in einem zweiten Schritt wurden 1910 bis 1913 alle übrigen Triebwagen mit geschlossenen Plattformen versehen.[72]

Auch 1908 wurden neue Straßenbahnverbindungen in Erwägung gezogen und zum Teil auch schon mit Kostenvoranschlägen versehen.[73] In diesem Jahr ging die Verantwortung für die Leitung des Straßenbahnbetriebs von dem ausscheidenden Direktor Erich Welter auf den bisherigen Betriebsingenieur Franz Bussebaum über, der 1906 vom städtischen Tiefbauamt zur Straßenbahn gekommen war.[74] Mit den Planungen gewannen Linien Gestalt, die teilweise erst viele Jahre später umgesetzt werden konnten. Ersteres trifft auf die Möglichkeiten zur Anbindung des westlich von Karlsruhe gelegenen Dorfes Daxlanden zu, dessen baldige Eingemeindung absehbar geworden war. Für die vorausschauenden städtischen Planer bestanden dabei die beiden Alternativen einer Verbindung durch Verlängerung der Linie Mühlburg – Rheinhafen oder durch eine Strecke Kühler Krug – Grünwinkel – Daxlanden.[75] Ein weiteres Projekt war eine Verlängerung der Friedhofslinie nach Rintheim, das bereits im Jahre 1907 eingemeindet worden war.[76] Während die Anbindung Daxlandens wenig später zu einem Kuriosum in der Verkehrspolitik der Stadt wurde, sollte es noch über 20 Jahre dauern, bis der Vorort Rintheim endlich an das Straßenbahnnetz angebunden wurde. Erste Gestalt gewann auch der Plan, die Karlsruher Straßenbahn durch die Nachbarstadt Durlach hindurch bis zum Turmberg zu verlängern, der bei den Karlsruhern seit jeher ein beliebtes Ausflugsziel war. Von der bisherigen Endhaltestelle am Ortseingang von Durlach zur Talstation der Turmbergbahn waren immerhin noch rund 1,5 Kilometer zurückzulegen, weshalb der nahe liegende Wunsch nach dieser Verlängerung immer wieder an die Stadtverwaltung herangetragen wurde. Allerdings fürchteten die Durlacher Geschäftsleute durch diesen Schritt eine Abwanderung der Kundschaft nach der nahen Landeshauptstadt, weshalb es innerhalb der Bevölkerung einige Vorbehalte auszuräumen galt.[77]

Eine auffällige, bis heute das Erscheinungsbild der Fahrzeuge bestimmende Neuerung dieser Zeit war die Verpachtung von Fahrzeugflächen zu Reklamezwecken. Im Laufe des Jahres 1908 wurden erstmals Innendecken, Perronwandflächen und auch Fahrscheinrückseiten mit Werbeaufschriften versehen, wodurch schon für das folgende Geschäftsjahr zusätzliche Einkünfte in Höhe von 2440 Mark zu verzeichnen waren.[78] Einige Zeit später kamen auch erstmals stehende Reklametafeln auf dem Dach der Wagen hinzu. Schon zu dieser Zeit kam es somit in Verbindung mit beschrifteten Normaluhren, Plakatsäulen, Emailschildern und immer auffälliger werdender Geschäftsreklame allmählich zu jener Werbeflut, die schon vor dem Ersten Weltkrieg das Straßenbild vieler Städte dominierte.

Obwohl auch das Jahr 1909 noch von der Wirtschaftskrise des Vorjahres geprägt war, kam es wieder zu Erweiterungen des städtischen Straßenbahnnetzes und zu weit reichen-

den Projekten, die mit den 1906 begonnenen Arbeiten zur Verlegung des Karlsruher Hauptbahnhofes zusammenhingen. Ausgebaut wurde zunächst nur die Strecke der Linie 6 zum Kühlen Krug zwischen Sophienstraße und Kriegsstraße, die ein zweites Gleis erhielt.
Eine technische Neuerung wurde versuchsweise am Marktplatz eingeführt, wo erstmals eine Gleisweiche mit elektrischer Stellvorrichtung der Siemens-Schuckert-Werke eingebaut wurde und sich gut bewährte. Entsprechend kamen schon bald weitere elektrische Weichen zum Einbau.[79]
Die folgenden Jahre bis 1913 brachten keine nennenswerten Netzerweiterungen, vielmehr stand wie schon in den Vorjahren die Renovierung und Verbesserung der Gleisanlage und des Wagenmaterials im Vordergrund. So waren bis 1911 alle Straßenbahnwagen mit zuvor offenen Perrons geschlossen worden, außerdem wurden die schwachen Elektromotoren der ersten Generation zügig durch moderne Aggregate des führenden Herstellers Siemens-Schuckert ersetzt. Neben der deutlich reduzierten Störanfälligkeit der neuen Treibsätze – Ankerdefekte traten nun kaum noch auf – war vor allem die höhere Fahrtgeschwindigkeit von Vorteil. Diese konnte jedoch nur durch eine rasche Umrüstung aller Fahrzeuge ausgenützt werden, da die langsameren alten Wagen im Linienbetrieb naturgemäß Verkehrshindernisse darstellten.
Im Verlauf des Jahres 1912 konnte endlich der zweispurige Ausbau der Karlstraße fortgesetzt werden, der zwar schon Jahre zuvor geplant und genehmigt worden war, lange Zeit jedoch durch Rechtsstreitigkeiten mit Anwohnern wegen der Abtretung von Vorgärten blockiert wurde. Zum Jahresende war der Ausbau bis zur Südendstraße fortgeschritten. Im September konnten die Bürger der Stadt erstmals die neuartigen elektrischen Bogenlampen in der Kaiserstraße bewundern, die anstelle von Gaslaternen aufgestellt worden waren.[80]
Das folgende Jahr 1913 war sowohl für die Stadt Karlsruhe im Allgemeinen als auch für die Verkehrsverhältnisse der Stadt von großer Bedeutung. Mehrere Pläne und Entwicklungen, die zum Teil schon wesentlich früher einsetzten, wurden nun umgesetzt und machten dieses Jahr ungewöhnlich ereignisreich. Im Mittelpunkt stand dabei die bevorstehende Verlegung des Hauptbahnhofes, die die Karlsruher Verkehrsverhältnisse nachhaltig verändern sollte. Große Beachtung fand aber auch die Anbindung des Vororts Daxlanden und deren Begleitumstände.

Der Fall Daxlanden

Die seit 1907 erfolgten Eingemeindungen hatten gezeigt, dass die Großstadt Karlsruhe und deren Infrastruktur eine große Anziehungskraft für die unmittelbare ländliche Umgebung besaß. Neben dem wachsenden Raumbedarf der Stadt war es gerade die Aussicht auf Anbindung an die wichtigen städtischen Versorgungsnetze, die vielen Dorfbewohnern die Entscheidung zur Aufgabe der eigenständigen Ortsverwaltung leicht machte. Dies galt auch für Daxlanden, das für den Bau des Rheinhafens, der 1901 den Betrieb aufnahm, große Gemarkungsteile hatte abgeben müssen. Im Eingemeindungsvertrag vom 1. Januar 1910 war unter anderem auch eine Anbindung an das Karlsruher Straßenbahnnetz vereinbart worden. Voraussetzung für deren Bau war aber, dass die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (S.E.G.) als Betreiberin der Lokalbahn keinen Gebrauch von ihrer Konzession zum Bau einer Seitenlinie Grünwinkel – Daxlanden machte, die sie seit 1889 besaß. Da es dafür Anfang 1911 keinerlei Hinweise gab, wurden detaillierte Berechnungen für eine rasche Anbindung Daxlandens angestellt.[81]
Eine Befragung in allen Haushalten Daxlandens ergab als bedarfsgerechte Linienführung die über Grünwinkel (Rheinstraße – Hardtstraße – Durmersheimer Straße – Kreisstraße – altes Rathaus).[82] Ebenfalls Anfang Juni teilte allerdings die S.E.G. der Stadtverwaltung überraschend mit, dass sie nun doch von ihrer Konzession zum Bau einer Lokalbahnlinie von Grünwinkel nach Daxlanden Gebrauch machen wolle. Diese Ankündigung machte die bis dahin erfolgten Planungen der Stadt

gleichsam über Nacht gegenstandslos. Nach längeren Verhandlungen wurde im Dezember 1911 zwischen der Stadt Karlsruhe und der S.E.G. ein vorläufiger Vertrag abgeschlossen, demzufolge bis spätestens 1. April 1912 der Betrieb auf der neuen Strecke aufgenommen werden sollte. Bis zum 1. Januar 1913 hatte die S.E.G. außerdem auf elektrischen Betrieb umzustellen.[83] Da die Stadt zunächst auf die Einhaltung der Terminzusagen durch die S.E.G. vertraute, wurde die Einrichtung einer Autobuslinie von Mühlburg nach Daxlanden als Übergangslösung beschlossen. Am 30. Dezember 1911 wurde das für Karlsruher Verhältnisse neuartige Verkehrsmittel erstmals eingesetzt (s. unten S. 185 f.). Wegen der geringen Fahrgastzahlen und des großen Defizits stellte die Stadt den Betrieb bereits zum 1. April 1912 wieder ein.

Dieser Schritt verärgerte die Daxlander Bürger endgültig und es häuften sich die Klagen, die bis hin zum Vorwurf des Vertragsbruchs reichten, da die Lokalbahn von niemandem gewünscht werde und dem Stadtteil keine Vorteile bringe. Die Beschwerden aus Daxlanden wurden sogar zum Gegenstand der Sitzung der Badischen Zweiten Kammer vom 17. Juli 1912. Doch weder das Parlament noch das Bezirksamt konnten ein schuldhaftes Verhalten der Stadt erkennen und verwiesen auf die unvorhersehbaren Entwicklungen, die eine vertragsgemäße Umsetzung vereitelt hätten.[84] Die Gemüter der Daxlander Bürger beruhigte dies keineswegs. Während die Arbeiten durch die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft schleppend vorangingen, kam es im Verlauf der Jahre 1912 und 1913 immer wieder zu Protestveranstaltungen. Nach etlichen Verzögerungen konnte die Lokalbahnstrecke Grünwinkel – Daxlanden am 8. Dezember 1913 dem Verkehr übergeben werden, fast zwei Jahre nach dem vertraglich vereinbarten Zeitpunkt.

Die Ansicht des Ettlinger-Tor-Platzes von Nordwesten zeigt das Nebeneinander von Straßenbahn, Lokalbahn und Staatsbahn im Stadtinneren um 1910. Links die Anlagen des alten Hauptbahnhofs, im Hintergrund die Silhouette der Südstadt.

Die Verlegung des Karlsruher Hauptbahnhofes

Das spektakulärste und für die Stadtentwicklung bedeutsamste Ereignis des Jahres 1913 war die schon seit langem geplante und vorbereitete Verlegung des Karlsruher Hauptbahnhofes von der Kriegsstraße etwa zwei Kilometer nach Süden jenseits des Lauterberges. Dies bedeutete einen großen Modernisierungsschub für die Stadt und hatte gleichzeitig großen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen. Die allgemein als überfällig angesehene Ablösung des alten Bahnhofs nahm nach jahrzehntelanger Diskussion erstmals im Jahre 1902 konkrete Gestalt an. Nachdem eine vollständige Verlegung lange Zeit als zu teuer abgelehnt worden war und stattdessen Pläne für eine Höherlegung des bestehenden Bahnhofes erör-

tert wurden, lenkte das Ministerium des Inneren im Jahre 1900 überraschend ein und schlug eine Verlegung in das Gelände südlich des Stadtgartens vor. Voraus gingen langwierige Verhandlungen mit der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen, die die zentrale Lage des bisherigen Hauptbahnhofes zunächst nicht preisgeben wollte und stattdessen die Errichtung von Brücken befürwortete.[85] Nachdem nun der Standort für einen Neubau gefunden war, wurden die dafür notwendigen Mittel von beiden badischen Kammern am 13. Juni 1902 ohne Einwände gebilligt.[86]

Der alte Bahnhof von Friedrich Eisenlohr an der Stelle des heutigen Badischen Staatstheaters war seit 1843 in Betrieb und zeigte sich den sich ändernden Verkehrsverhältnissen immer weniger gewachsen. Mit der Erweiterung der Stadt nach Süden erwiesen sich die jenseits des Ettlinger Tores die Ettlinger Straße kreuzenden Einfahrtsgleise zunehmend als Barriere und Verkehrshindernis. Um 1910 existierten rund 80 so genannte Niveau-Übergänge innerhalb des Stadtgebietes, teils mit Schranken gesichert, teils von Bediensteten der Staatsbahn bewacht. Auch Fußgänger, die kommunale Einrichtungen wie den Stadtgarten oder das Vierordtbad besuchen wollten,

waren von diesem Zustand betroffen. Zwar bestand zwischen 1873 und 1889 eine gusseiserne Überführung, diese war aber wegen ständig aufsteigendem Dampf und Ruß durch die Lokomotiven wenig beliebt. Im Jahre 1885 wurden an der Rüppurrer Straße, im Jahr darauf an der Ettlinger Straße jeweils Fußgängerunterführungen erbaut, die jedoch an den Verhältnissen nichts änderten.[87]

Auch für die Karlsruher Straßenbahn waren die quer durch die Stadt verlaufenden Staatsbahngleise – wie bereits beschrieben – ein großes Verkehrshindernis. An mehreren Stellen des Netzes waren aufwendige Kreuzungen notwendig, die durch den generellen Vorrang der Staatsbahnzüge häufig zu Verspätungen führten. Besonders störend war dies am Mühlburger Tor. Vor allem die Bewohner der damals noch meist Eisenbahner-Vorstadt genannten Südstadt fühlten sich durch den „eisernen Gürtel" von der Kernstadt abgeschnitten.[88] Auch ein Anschluss an das Netz der städtischen Straßenbahn wurde dadurch verhindert. Sie forderten seit der Jahrhundertwende immer wieder eine solche Linie, für die auch verschiedene Varianten in den Bürgerausschuss-Sitzungen erörtert wurden.[89] Insbesondere die Vertreter der sozialdemokratischen Fraktion forderten die Bahn für die zahlreichen Industriearbeiter in diesem Stadtteil, wobei diese von der Rüppurrer Straße durch die Kapellenstraße zur Oststadt führen sollte. Eine andere Möglichkeit wurde von Oberbürgermeister Karl Schnetzler favorisiert. Nach seinem Willen sollte eine Linie vom künftigen Hauptbahnhof durch die Rüppurrer Straße führen, von wo sie durch Adler- und Kronenstraße mit der Kaiserstraße verbunden werden solle. Gleichzeitig sei eine Bahn von der Kriegsstraße durch die Ettlinger Straße zum Bahnhofsneubau zu verlegen. Sogar eine Ringbahn innerhalb der engen Straßen der Südstadt wurde erwogen.[90] Doch erst als mit dem Beginn der Bauarbeiten für den neuen Hauptbahnhof im September 1906 eine Beseitigung der innerstädtischen Barrieren absehbar wurde, konnte auch die Straßenbahnlinie für die Südstadt Gestalt annehmen.

Mit den konkreten Plänen zur Verlagerung des Hauptbahnhofes hoffte man in Karlsruhe allgemein, dass sich die Stadt künftig auch hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse so werde entwickeln können, wie es einer bedeutenden Großstadt angemessen sei. Allerdings gab es auch erbitterte Gegner der Verlegung, so die Bürgervereine von Altstadt, Ost- und Weststadt, die den nunmehr gewählten Bahnhofsstandort als zu weit außerhalb gelegen betrachteten.[91] Ausschlaggebend waren hierbei vor allem die eigenen Geschäftsinteressen. Die Gewerbetreibenden und Wirte der entsprechenden Stadtteile befürchteten, durch die Lage des neuen Bahnhofes südlich des Lauterberges weniger von den Durchreisenden und Besuchern profitieren zu können. Außerdem war dieser weit vor der Stadt gelegene Bereich in der Bauordnung von 1898 noch als Bauland für ein künftiges vornehmes Wohnviertel ausgewiesen, was Kritikern als unvereinbar mit der möglichst zentralen Lage des Empfangsgebäudes einer Großstadt schien.[92] Diese Einwände konnten jedoch nun nicht mehr berücksichtigt werden.

Für die Gestaltung des Neubaus schrieb die Generaldirektion der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen im November 1904 einen deutschlandweiten Architekturwettbewerb aus, wobei von Anfang an eine künstlerisch hochstehende Lösung angestrebt wurde. Entsprechend beeindruckend liest sich auch die Liste der Teilnehmer, unter denen sich Namen wie Joseph Durm, Hermann Billing oder die Gebrüder Taut befanden. Vier Arbeiten wurden ausgezeichnet, wobei der erste Preis an Hermann Billing und seinen Compagnon Wilhelm Vittali ging, deren Arbeit jedoch aufgrund der hohen Kosten nicht umgesetzt werden konnte.[93] Stattdessen beabsichtigte die Bahnverwaltung plötzlich, ein eigenes Projekt umzusetzen. Dies wurde als Affront gegen Billing und den Wettbewerb als solchen angesehen, weshalb auf öffentlichen Druck hin die eigenen Pläne wieder aufgegeben wurden.[94]

Zur Ausführung gelangte letztlich der deutlich modifizierte Entwurf des dritten Preisträgers August Stürzenacker aus Karlsruhe, der eine

Professur an der dortigen Baugewerkeschule innehatte und zuvor als Angehöriger des Tiefbauamtes bereits zahlreiche öffentliche Bauten gestaltet hatte. Nach seinen Plänen begannen am 10. September 1906 die ersten Erdarbeiten für den Bahnhofsneubau, für den zunächst der dort gelegene Lautersee zugeschüttet werden musste. Dieser war zwischen 1889 und 1893 bei der Aufschüttung des Lauterberges entstanden, der in seinem Innern ein Hochreservoir für die Karlsruher Wasserversorgung enthielt. Die nun folgenden Arbeiten zogen sich bis zum Sommer 1913, wobei die Dimensionen des Großprojekts vom Aufwand her nur mit dem Bau des Rheinhafens um die Jahrhundertwende zu vergleichen waren. Gewaltige Erdmassen mussten bewegt werden, da die Anlage in Gestalt eines hochgelegten Durchgangsbahnhofes hohe Bahndämme für die Ein- und Ausfahrtgleise notwendig machte. Dem Bau dieser Anlagen fiel unter anderem auch der so genannte große Garten am Stephanienbad in Beiertheim zum Opfer, wo die größte kanadische Pappel Europas, gepflanzt im Jahre 1772, gefällt werden musste.[95]

Neben dem eigentlichen Bahnhofsneubau war von Anfang an auch eine entsprechende Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes zwischen Stadtgarten und Empfangsgebäude vorgesehen. Zusammen mit der Verwaltung der Staatsbahn schrieb die Stadt Karlsruhe Ende 1911 einen weiteren Wettbewerb für die Platzgestaltung aus. Zum Zuge kam dabei der renommierte Architekt Wilhelm Vittali, dessen Entwürfe gut mit den Vorplanungen der Stadt harmonierten und dem Bahnhofsvorplatz ein homogenes und geschlossenes Gepräge geben sollten, das trotz teilweise einschneidender Veränderungen bis heute erkennbar geblieben ist. Gerade die um den gesamten Platz herumgeführte Pfeilerkolonnade, die sich als einheitliches Motiv am Bahnhofsgebäude, gegenüber am Eingang des Stadtgartens und an den flankierenden Hotelbauten wiederfindet, galt seinerzeit als besonders gut gelungenes Beispiel für moderne Stadtarchitektur.[96]

Die Verlegung des Betriebes und seine Folgen für die Karlsruher Straßenbahn

Die Verlegung des Eisenbahnbetriebes von der Kriegsstraße in den Neubau im Süden war für die Nacht von Mittwoch, den 22. Oktober auf Donnerstag, den 23. Oktober anberaumt. Im alten Bahnhof an der Kriegsstraße fanden sich

Vor dem neuen Hauptbahnhof, 1913

Hunderte von Fahrgästen ein, die von dort den festlich geschmückten letzten Zug nach Durlach besteigen wollten, um von dort wiederum mit dem ersten Frühzug im neuen Hauptbahnhof anzukommen. Der Andrang in dieser nebligen Herbstnacht war so groß, dass die Bahnverwaltung einen zweiten, außerplanmäßigen Zug einsetzen musste, der fünf Minuten früher als der reguläre um 1.29 Uhr abfuhr. Auch für die Fahrt zurück wurden zwei Züge benötigt, deren erster unter dem Jubel der wartenden Menge um 2.17 Uhr auf Gleis VI einfuhr. Gegen 3 Uhr nachts wurden auch die rund 20 im alten Bahnhof stationierten Lokomotiven in die neuen Anlagen überführt, wobei das Fahrpersonal die Dampfpfeifen als Abschiedsgruß ertönen ließ.[97] Die Überleitung des Betriebes vom alten zum neuen Bahnhof verlief aller-

Bahnübergang am Ettlinger Tor von Süden unmittelbar vor der Beseitigung des Bahnübergangs durch die Verlegung des Hauptbahnhofs im Oktober 1913. Ein Pendelverkehr mit der Straßenbahn zum neuen Hauptbahnhof ist bereits eingerichtet.

dings nicht ganz reibungslos, da in den folgenden Tagen erhebliche Schwierigkeiten und Pannen aufgrund mangelnder Erfahrung des Personals mit der neuen Technik auftraten.[98]

Für den Verkehr der Stadt aber war die lange ersehnte Entlastung gekommen. Neben dem alten Hauptbahnhof wurde mit den Gleisen der Maxaubahn auch der nahe der Hardtstraße gelegene Bahnhof Mühlburg stillgelegt, für den im Südwesten des Stadtteils an der Honsellstraße ein neues Stationsgebäude in Betrieb genommen wurde. Ebenfalls stillgelegt und wenig später abgebrochen wurde der Bahnhof am Mühlburger Tor.[99] Die Endhaltestelle der Albtalbahn war bereits Anfang 1910 nach Westen an die damalige Klosestraße verlegt worden.[100]

Noch in den frühen Morgenstunden des 23. Oktober begannen Arbeiter, die Schienen am Bahnübergang Ettlinger Tor, der so lange ein lästiges Nadelöhr für den Verkehr in den Süden der Stadt war, herauszureißen. Auch in den anderen Bezirken der Stadt, die bisher von den Gleisen nach Maxau und in die Hardt durchquert wurden, verschwanden diese in der nächsten Zeit. Die breiten, meist baumbestandenen Grünstreifen in der heutigen Erzbergerstraße, in der Hildapromenade und zwischen Seldeneck- und Ludwig-Marum-Straße in Mühlburg zeugen noch heute vom einstigen Verlauf der Bahntrasse. Der Schienenkorridor, der sich in der Flucht der heutigen Hans-Sachs-Straße hinter der westlichen Häuserreihe der heutigen Reinhold-Frank-Straße nach Süden zog, blieb noch lange Zeit Bahneigentum. Erst Jahre später konnten die Anwohner das jeweilige Geländestück erwerben, wodurch die Grundstücke rund zehn Meter an Tiefe gewannen.

Die Karlsruher Straßenbahn war für die Umstellung auf die neuen Verhältnisse gerüstet. Schon am 19. Oktober wurde ein Pendelverkehr zwischen dem Ettlinger Tor, dem neuen Bahnhof und der Reichsstraße, der heutigen Ebertstraße, eingerichtet. Dazu waren schon am 15. Oktober sechs Wagen mittels eines von vier Pferden gezogenen Rollwagens von der Karl-Friedrich-Straße aus über die Staatsbahngleise gebracht worden.[101] Noch in der Nacht der Verlegung wurde am Ettlinger Tor eine provisorische eingleisige Kreuzung verlegt, die durchgängigen Straßenbahnbetrieb erlaubte. Dies war notwendig, weil ein Gleis der alten Trasse noch einige Wochen für Materialzüge zum Abtransport des Bahnhofsinventars genutzt wurde.[102] Die Karlsruher Bevölkerung nutzte die neue Linie sofort sehr lebhaft, in den ersten Tagen wurden durchschnittlich 40 000 Personen befördert.[103] Die mit der Verlegung möglich gewordene neue „Südstadt-Linie" hatte die Haltestellen Schützenstraße – Augartenstraße – Bahnpostamt – Hauptbahnhof – Reichsstraße und wurde von mehreren Linien angefahren:

2 (weiß-grün) Mühlburg – Marktplatz – Neuer Hauptbahnhof; 3 (rot) Schlachthof – Neuer Hauptbahnhof – Beiertheim; 5 (grün) Stösserstraße – Neuer Hauptbahnhof (über Karlstraße); 6 (blau) Kühler Krug – Neuer Hauptbahnhof – Alter Hauptbahnhof.

Neben der Einführung der neuen Linien wurde mit der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes auch ein Spät- und Frühverkehr geschaffen, der erst um 2.00 Uhr nachts endete und bereits um 4.30 Uhr wieder einsetzte. Zeitgleich mit der neuen Strecke zum Bahnhof durch die Ettlinger Straße waren auch andere Neubauten vorgenommen worden. So begannen noch 1913 die Arbeiten für eine Verlängerung der Strecke nach Durlach durch die Pfinztalstraße bis zum Schlossplatz, die am 1. März 1914 eröffnet wurde. Im Oktober dieses Jahres war auch das letzte Teilstück vom Schlossplatz bis zur neuen Endschleife am Fuße des Turmbergs fertig gestellt. Zuvor lag die Endstation auf der Höhe der Pforzheimer Straße. Diese Erweiterungen waren erst durch den Brückenneubau über die neuen Einfahrtsgleise des neuen Durlacher Bahnhofes im Jahre 1910 möglich geworden. Die Durlacher Bahnanlagen wurden dabei rund 200 Meter nach Westen an ihren heutigen tief gelegenen Standort verlegt. Zuvor kreuzten die Staatsbahngleise ebenerdig die Durlacher Allee und konnten von der Straßenbahn nicht überquert werden.[104]

Ansicht Durlachs vom Westen nach Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 durch die Hauptstraße zum Fuß des Turmbergs

In der Kaiserstraße wurden im Laufe des Frühjahrs 1913 96 Rohrmasten beseitigt und durch Wandrosetten mit Schalldämpfern ersetzt, was der Verschönerung des Straßenbildes dienen sollte.[105] Für die alten Masten fand sich entlang der zahlreichen Neubaustrecken Verwendung. Im Zusammenhang mit diesen Maßnahmen wurde betont, dass die jeweiligen

Hauseigentümer gesetzlich verpflichtet waren, die Verankerung der Fahrleitung an ihren Fassaden hinzunehmen.[106]

Im Jahre 1913 erfolgte auch der Bau einer Verlängerung der Linie durch die Moltkestraße von der Blücherstraße bis zur Stösserstraße. Diese Erweiterung war schon seit längerem von Bewohnern des wachsenden nordöstlichen Teils von Mühlburg gewünscht worden. So bat bereits im Jahre 1906 das Badische Feld-Artillerie-Regiment Nr. 50 um eine Anbindung der neuen Artillerie-Kaserne in der Moltkestraße, um den dort stationierten Soldaten den Weg in die Stadt zu erleichtern.[107] Nachdem dieser Wunsch von der Stadt zunächst mit dem Hinweis auf ungenügende Rentabilität abgelehnt worden war, richtete das Militär am 10. März 1909 erneut ein Schreiben an den Stadtrat. Mit dem Argument, dass mittlerweile auch das Telegraphenbataillon Nr. 4 mit 700 Mann in den Westen der Moltkestraße gezogen sei und zudem die regelmäßigen Spiele des Karlsruher Fußballvereins inzwischen viele Besucher in diese Gegend zögen, bat man erneut um die entsprechende Verlängerung der bestehenden Strecke in der Moltkestraße. Außerdem – so die Militärs – sei die Straßenbahn in der bisherigen Form für die Kasernenangehörigen sehr unattraktiv, weshalb die meisten sich statt nach Karlsruhe eher nach Mühlburg orientierten.[108] Zur gleichen Zeit richtete auch der Karlsruher Fußballverein ein Bittschreiben an die Stadt und unterstrich die Bedeutung einer Verlängerung der Strecke nach Westen mit dem Hinweis auf den alljährlichen Empfang von 30–40 auswärtigen Mannschaften, der allein im Jahre 1908 über 20 000 Besucher angezogen habe. Auch zu diesem Zeitpunkt lehnte die Stadt noch mit dem Hinweis auf die zweifelhafte Rentabilität ab und verwies auf die bevorstehenden Veränderungen im Zuge der Hauptbahnhofverlegung. Im Verlauf des Jahres 1910 wurde eine entsprechende Netzerweiterung seitens des Straßenbahnamtes erstmals konkret ins Auge gefasst, die notwendigen Pläne und Berechnungen wurden in der Folgezeit aufgestellt. Am 28. August 1913 schließlich erfolgte die technische Abnahmefahrt und am 1. September wurde der neue Abschnitt zur Stösserstraße ohne größere Feierlichkeiten dem Verkehr übergeben. Im Ganzen betrugen diese letzten Streckenausbauten vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs 2,6 Kilometer, wovon rund 800 Meter auf die Durlacher Strecke entfielen.[109] Damit hatte das Netz der Karlsruher Straßenbahn eine Ost-West-Ausdehnung von fast zehn Kilometern erreicht.

Mit den umfangreichen Erweiterungen ging eine deutliche Steigerung des Verkehrs einher. Da der vorhandene Wagenpark ohnehin an den Grenzen der Auslastung angelangt war, hatte das städtische Straßenbahnamt rechtzeitig 30 neue Motorwagen und 20 Anhängewagen bestellt, die fast alle im Verlauf des Jahres 1913 in Dienst gestellt werden konnten. Diese erste Generation der so genannten „Residenzwagen" wurde bei der Waggonfabrik Rastatt AG sowie bei der Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg gebaut. Damit war der Bestand von 57 auf 87 Motorwagen und von 34 auf 54 Anhängewagen angewachsen.[110] Diese Maßnahme erwies sich später als sehr vorteilhaft, da Karlsruhe damit auch in den Jahren des Ersten Weltkrieges, als kaum Neuanschaffungen möglich waren, über einen relativ modernen und damit weniger wartungsintensiven Fuhrpark verfügte.

Neben diesen augenfälligen Innovationen wurde im November des Jahres 1913 auch eine neue Wagenhalle mit Werkstatt in der Tullastraße in Betrieb genommen. Diesem Schritt waren äußerst langwierige Diskussionen vorausgegangen, die bis ins Jahr 1904 zurückreichten. Schon damals war der schlechte bauliche Zustand der von der privaten Straßenbahngesellschaft übernommenen Werkstattgebäude beklagt worden, die zu eng seien und sich im Winter wegen großer Höhe und einfacher Wellblechdächer kaum heizen ließen.[111] Ein weiterer Kritikpunkt war die gefährliche Beleuchtungsanlage, die mit der Betriebsspannung von 500 Volt gespeist wurde und folglich die Glühbirnen in Reihe geschaltet werden mussten. Trotzdem die Notwendigkeit entsprechender Modernisierungs-

maßnahmen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich anerkannt wurde, wurden in den folgenden Jahren nur die notwendigsten Instandhaltungsarbeiten ausgeführt, da anderen Straßenbahnprojekten immer wieder Priorität eingeräumt wurde. Erst als die aus dem Jahre 1899 stammenden Anlagen um 1910 endgültig baufällig geworden waren und auch die Wagenhallen dem angewachsenen Fahrzeugpark nicht mehr genügten, zeichnete sich eine Lösung ab.[112]

Am 28. März 1913 bewilligte der Bürgerausschuss die Mittel für den dringend benötigten Neubau der Werkstatt und der Wagenhalle an der Tullastraße.[113] Zur Ausführung kam eine geräumige Betriebswerkstätte mit eigener Schreinerei und Lackierwerkstatt. Hinzu kamen zeitgemäß eingerichtete Bereiche für Blechnerei, Sattlerei und Ankerwickelei, außerdem ein eigener Wagenwaschraum. Die neue Wagenhalle wurde an die bestehende angebaut und umfasste acht Gleise, wodurch nunmehr insgesamt 18 Gleise zur Verfügung standen. Die Hallen wurden ebenso wie die Werkstätten mit einer modernen Luftheizanlage versehen, die auch im Winter eine konstante Temperatur von 18° C gewährleistete.[114] Die im Jahre 1913 erstellten Neubauten waren den Erfordernissen des Straßenbahnbetriebes auf lange Sicht angemessen und wurden praktisch bis nach dem Zeiten Weltkrieg nicht verändert.

Die Beförderung von Postsachen mit der Straßenbahn

Eine augenfällige Neuerung im Karlsruher Verkehrsgeschehen des Jahres 1913 war die Einführung von Poststraßenbahnwagen. Die Anregung zum Transport von Postsendungen mit Fahrzeugen der städtischen Straßenbahn tauchte in Karlsruhe erstmals im Jahre 1909 auf. In einem gemeinsamen Schreiben vom 30. März regten mehrere Firmen des Industriegebietes Westbahnhof an, die Straßenbahnwagen der Linie zum Kühlen Krug mit Briefkästen auszustatten, um eine schnellere Beförderung der Post in die Stadt zu ermöglichen.[115] Dies wurde vom Straßenbahnamt abgelehnt. Zwar transportiere die Straßenbahn schon seit 1900 Postsäcke und Geldbeutel zwischen den Postämtern I (Hauptpost), II (Bahnhof) und Mühlburg, an eine Ausweitung dieser Dienstleistung für private Kunden werde gegenwärtig jedoch nicht gedacht.[116]

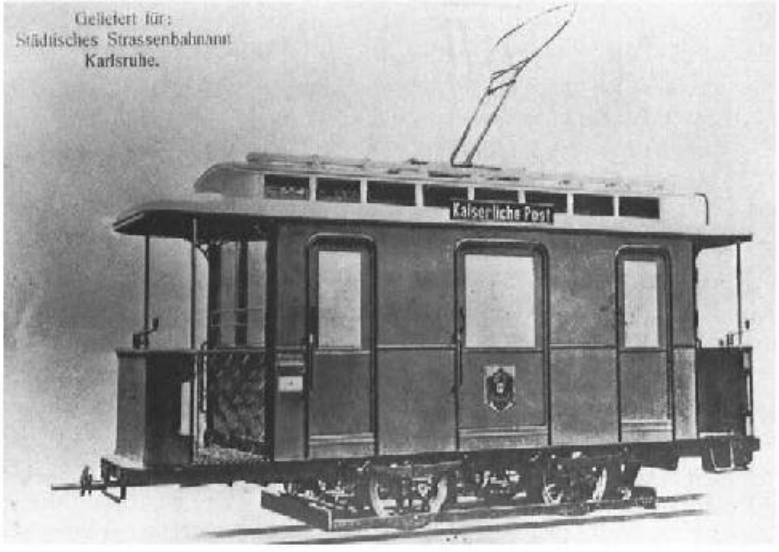
Anfang Juni 1910 wies das Straßenbahnamt in einem Schreiben an den Stadtrat darauf hin, dass auch vor dem neu erbauten Bahnpostgebäude neben dem neuen Hauptbahnhof ein Gleisstrang verlegt werden müsse, wenn die Straßenbahn weiterhin Postsachen befördern solle.[117] In diesem Zusammenhang berichtete die Behörde von einem Vertrag zwischen der Oberpost-Direktion Berlin und der Großen Berliner Straßenbahn, wo die Beförderung von Postsachen mit speziellen Fahrzeugen schon seit längerem gut funktioniere. Gleiches gelte u. a. für die Straßenbahn in Frankfurt a. M. und die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft. In Karlsruhe hätte der Betrieb mit Post-Straßenbahnwagen den Vorteil, dass täglich etwa 120 schwere Pferdefuhrwerke weniger den Straßenbahnverkehr belasten würden. Diese hohe Zahl kam durch die damals noch drei Mal täglich zugestellte Post zustande. Diese Überlegungen wurden umgehend auch der Oberpost-Direktion Karlsruhe unterbreitet, die die Sache zu prüfen versprach.[118] Ende November 1910 lagen die entsprechenden Berechnungen vor, die, unter Annahme von zwei Post-Straßenbahnwagen, mindestens 8424 Fahrten pro Jahr und einer Streckenlänge von 2200 Metern von der Hauptpost zur Bahnpost einen rentablen Betrieb versprachen. Dabei sollten die Betriebsmittel von der Stadt zur Verfügung gestellt werden, während die Postverwaltung für jede Fahrt einen Betrag von einer Mark, mindestens aber 7000 Mark im Jahr an die Stadt abführen sollte. Im Frühjahr 1911 einigte man sich bereits auf die wesentlichen Modalitäten wie Wagentyp, Ausstattung, Streckenbenutzung oder Personal und unterzeichnete am 26. August einen entsprechenden Vertrag.[119]

Die Aufnahme des Poststraßenbahn-Betriebes ließ jedoch noch einige Zeit auf sich warten,

da neben den baulichen Maßnahmen erst entsprechende Fahrzeuge angeschafft werden mussten. Diese wurden 1912 bei der Waggonfabrik Uerdingen zum Preis von 4825 Mark pro Stück bestellt und sollten bis zum 15. September 1913 ausgeliefert werden. Unterdessen wurden die notwendigen Anschlussgleise in den Innenhof der Hauptpost und zum neuen Bahnpostamt verlegt. Die vertragsgemäß abgelieferten neuen Poststraßenbahnwagen mit offenem Perron erhielten die Betriebsnummern 351 und 352, waren postgelb lackiert und trugen neben dem Reichsadler die Aufschrift Kaiserliche Post. Außerdem befanden sich an der Außenseite je zwei Briefkästen für eilige Postsachen.[120]

Von Anfang an waren beide Wagen mit modernen Bügelstromabnehmern in Lyraform ausgerüstet, die Gegenstand der von der Reichspost gestellten Bedingungen waren, da nur mit ihnen der kostengünstige Einmann-Betrieb möglich war. Die bis dahin in Karlsruhe verwendeten Rollenstromabnehmer erforderten im Rangierbetrieb den Einsatz eines zweiten Mannes, da diese bei einem Wechsel der Fahrtrichtung manuell in die entgegengesetzte Richtung gelegt werden mussten. Bügelstromabnehmer legten sich hingegen selbsttätig um. Um die Betriebssicherheit in jeder Situation zu gewährleisten, versah man den Führerstand der neuen Wagen mit einer Sicherheitsvorrichtung am Fahrschalter, die bei plötzlichem Ausfall des Fahrers den Fahrstrom automatisch abschaltete.[121] Da die Umstellung der Oberleitung und der Motorwagen auf Betrieb mit Bügelstromabnehmern ohnehin für den Sommer des Jahres 1913 geplant war, ließen sich die neuen Poststraßenbahnwagen ohne zusätzlichen Aufwand in den Betrieb einfügen. Neben der größeren Wirtschaftlichkeit des neuen Systems war auch der mittlerweile etwas heruntergekommene Zustand der alten Oberleitungsanlage ausschlaggebend gewesen, die zu großen Teilen noch aus dem Jahre 1899 stammte.[122] Eine wesentliche technische Vereinfachung war der nun mögliche Verzicht auf die Luftweichen im Fahrdraht, ohne die mit den Rollenstromabnehmern kein Abbiegen möglich war. Gleichzeitig mit der Umstellung auf moderne Stromabnehmer wurden die Fahrzeuge der Karlsruher Straßenbahn mit einer freundlichen gelb-weißen Lackierung versehen.[123]

Die Poststraßenbahnwagen verkehrten ab dem 26. Oktober 1913 in der Regel entgegen dem Uhrzeigersinn auf einer Ringlinie Bahnpostamt (Postamt 2) – Marktplatz – Hauptpostamt (Postamt 1) – Karlstraße – neuer Hauptbahnhof – Bahnpostamt. Dort entstand unmittelbar neben dem Gebäude des Bahnpostamtes eine



Werksphoto des Karlsruher Poststraßenbahnwagens 1913

Wagenhalle für beide Fahrzeuge, die heute noch existiert.

Die Verkehrsvorlage von 1913

Im Juni des Jahres 1913 kam es im Bürgerausschuss der Stadt Karlsruhe zu einer wichtigen Abstimmungsentscheidung, die den Fortgang der Karlsruher Verkehrsverhältnisse zum Gegenstand hatte. Es ging um die so genannte Verkehrsvorlage, mittels derer Karlsruhes Oberbürgermeister Karl Siegrist die unbefriedigende Verkehrssituation in der Stadt optimieren wollte. Es ging um die Gründung der „Karlsruher Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft". Wichtige Überlegungen waren dabei einerseits die organisatorische Zusammenfassung der verschiedenen Bahnen sowie die Übernahme der Stromversorgung der Region. Darüber hinaus waren bedeutende Erweiterungen des bestehenden Netzes geplant. Dieses anspruchsvolle Ziel sollte durch die Gründung einer gemischten Gesellschaft erfolgen, der neben der Stadtgemeinde und der privaten Bahngesellschaft S.E.G. – die B.L.E.A.G. kam wegen überzogener Preisvorstellungen zunächst nicht in Frage – auch die Rheinische Schuckert-Gesellschaft für elektrische Industrie und die beiden Karlsruher Bankhäuser Veit L. Homburger und Straus & Cie. angehören sollten.[124] Die Stadt hatte neben der Straßenbahn auch das städtische Elektrizitätswerk in die Gesellschaft einzubringen.[125]
Nachdem das Thema über längere Zeit hinweg die öffentliche Diskussion beherrschte, wurde das Vorhaben im Bürgerausschuss am 27. Juni 1913 mit 66 zu 27 Stimmen abgelehnt. Obwohl Oberbürgermeister Siegrist zuvor in einer anderthalbstündigen Rede nochmals für die Annahme geworben hatte, setzten sich schließlich die Gegner der Vorlage durch, deren Hauptargument war, dass die Vergesellschaftung solch wesentlicher Zweige der kommunalen Versorgung nicht im allgemeinen Interesse liegen könne.[126] Mit dieser Entscheidung wurde eines der ehrgeizigsten Verkehrsprojekte in der Geschichte der Stadt gestoppt, wobei nicht abzusehen ist, welchen Verlauf der Nahverkehr der Region genommen hätte.[127]

Bilanz der ersten 13 Jahre

Die vollständige Bilanz der Karlsruher Straßenbahn von der Elektrifizierung im Jahre 1900 bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges kann nicht mehr erstellt werden. Insbesondere aus der Zeit unter der Leitung der AEG liegen keine Zahlen vor.[128] Es darf aber angenommen werden, dass die Karlsruher Straßenbahn für den dahinter stehenden Elektrokonzern trotz der großen Investitionen ein profitables Unternehmen war. Neben entsprechenden Zahlen aus anderen Städten deutet auch der hohe Kaufpreis darauf hin. Durch die grundsätzlich anderen Rahmenbedingungen unter städtischer Regie bietet sich für die folgenden Jahre ein uneinheitlicheres Bild.
Die Zahl der Fahrgäste stieg während des gesamten betrachteten Zeitraums kontinuierlich an, sieht man von einer kurzen Phase der Stagnation im Jahre 1907 ab. Wurden 1900 noch 5 096 819 Personen befördert, hatte sich deren Zahl mit 11 004 562 im Jahre 1905 bereits verdoppelt und mit 15 829 681 im Jahre 1912 verdreifacht. Im letzten Friedensjahr wurde die Zahl von 18 047 261 Fahrgästen erreicht.[129] Die Betriebslänge, für die erst ab dem Jahre 1903 genaue Zahlen vorliegen, wuchs von 15,34 auf 19,59 Kilometer im Jahre 1913. Gleiches gilt für die Zahl der Mitarbeiter, die sich von 242 im Jahre 1903 auf 365 im Jahre 1912 erhöhte. Der große Anstieg auf 576 Beschäftigte 1913 hat seine Ursache in der bedeutenden Betriebsvergrößerung im Zuge der Hauptbahnhofverlegung.
Ein vergleichender Blick auf die Zahlen zur Rentabilität der Straßenbahn zeigt, dass der ansonsten prosperierenden Entwicklung des Betriebes eine schwankende Tendenz in wirtschaftlicher Hinsicht gegenübersteht. Während im ersten Jahr unter städtischer Verwaltung noch 84 026 Mark an die Stadtkasse abgeliefert werden konnten, sank diese Zahl in den folgenden beiden Jahren auf bescheidene 42 Mark im Jahre 1906. Seit 1907 arbeitete der

Straßenbahnbetrieb defizitär, wobei der notwendige Zuschuss der Stadt von 21 769 Mark 1907 auf 47 325 Mark 1911 anwuchs. Erst im Jahre 1912 konnte wieder ein Überschuss von 56 538 erwirtschaftet werden, der im folgenden Jahr, dem letzten unter Friedensbedingungen, 103 040 Mark betrug.

In einer Stellungnahme vom 1. April 1908, also kurz nach Veröffentlichung des Verwaltungsberichtes für das Vorjahr, begründete Straßenbahndirektor Welter die Ursache für diese Schwankungen und die fünfjährige Unrentabilität der Straßenbahn mit besonderen Karlsruher Verhältnissen, die für die negative Entwicklung verantwortlich seien.[130] Im Gegensatz zu anderen Städten, die Ausbau und Elektrifizierung selbst vornehmen konnten, sei Karlsruhe gezwungen gewesen, „eine schlecht angelegte, mit veralteten Einrichtungen versehene und in dreijährigem Betrieb technisch vollständig heruntergewirtschaftete Straßenbahn" zu übernehmen, deren Kaufpreis zudem den tatsächlichen Anlagewert um rund zwei Millionen Mark überstiegen habe.[131] Die notwendigen großen Ausgaben für Erneuerungen und Instandsetzungsarbeiten belasteten somit die Wirtschaftlichkeit der Straßenbahn erheblich, zumal das Wachstum der Stadt zu langsam sei, um in absehbarer Zeit neue, rentable Linien eröffnen zu können. In Verbindung mit den notwendigen Ausgaben für Verkehrsverstärkungen der bereits ausgelasteten Bahn sei mit einigen Jahren zu rechnen, die wirtschaftlich noch ungünstiger ausfielen als 1907.

In der Tat erwies sich das technische Erbe der AEG-Zeit als schwere Hypothek, dessen zwingend erforderliche Optimierung noch lange nach der Übernahme das Budget belastete. Im Hinblick auf das Wachstum der Stadt bedarf Welters Argumentation jedoch näherer Erläuterung, war doch die Phase zwischen 1900 und 1910 von einer enormen Bevölkerungszunahme geprägt. Da aber die jungen bevölkerungsreichen Stadtteile wie Ost-, West- und Südweststadt bereits an das Straßenbahnnetz angebunden waren, konnten keine völlig neuen Fahrgastpotentiale erschlossen werden. Nach Süden konnte sich das Netz aus den genannten Gründen vorerst nicht ausdehnen. Erst als im Jahre 1913 mit Beseitigung der innerstädtischen Hindernisse wichtige Linienerweiterungen möglich geworden waren, konnte der Betrieb den Erfordernissen eines modernen Nahverkehrsmittels entsprechen und fortan auch die südlichen Bereiche des Stadtgebietes bedienen. Wie sich zeigen sollte, waren die Einrichtungen des städtischen Straßenbahnbetriebes am Vorabend des Ersten Weltkrieges weitgehend auf der Höhe der Zeit und bewährten sich auch in den nun folgenden schwierigen Jahren.

Die Straßenbahn im Ersten Weltkrieg

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges am 1. August 1914 endete für Karlsruhe eine lange Phase nahezu ununterbrochener Aufwärtsentwicklung, die sich auch in der großen Zahl der Netzerweiterungen und neuen Projekte der Straßenbahn widerspiegelte. Wie in allen Städten des Reiches wurde auch in Karlsruhe die Mobilmachung am 31. Juli begeistert gefeiert, wobei man allgemein in patriotischer Euphorie von einem ruhmreichen, kurzen Feldzug wie 1870/71 ausging. Auf der Kaiserstraße drängten sich die jubelnden Menschen, sangen vaterländische Lieder wie die „Wacht am Rhein" und – fuhren Straßenbahn. Als schnellstes Verkehrsmittel der Stadt wurde die Straßenbahn von tausenden ausgelassener Fahrgäste benutzt, die aus purer Freude über das Geschehen auf der Kaiserstraße hin und her fuhren.[132] Auf dem Land hingegen war die Begeisterung nicht so überschwenglich, da man durch die absehbare Einberufung der zahlreichen Landarbeiter um die Ernte fürchtete, die unmittelbar bevorstand.

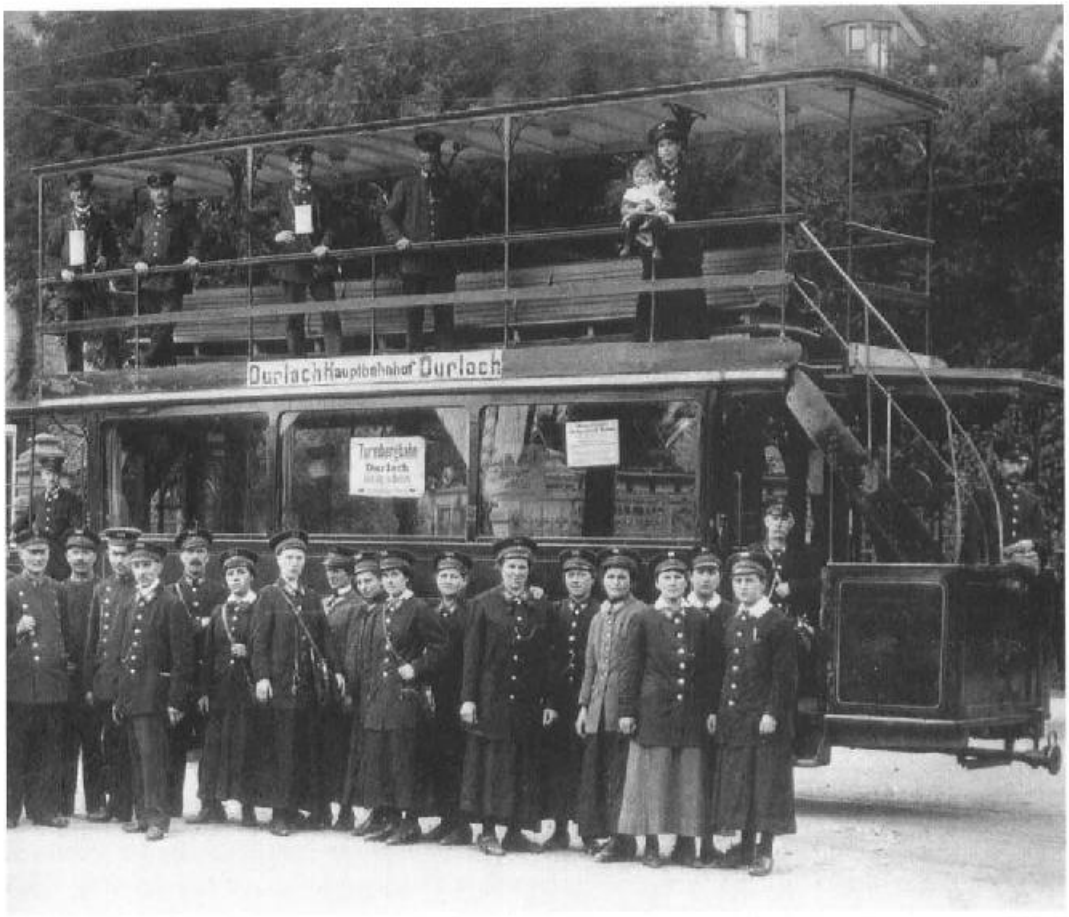
Auf das Verkehrswesen der Stadt Karlsruhe hatte der Krieg schon bald deutlichen Einfluss. So nahm die Zahl der Fuhrwerke ab, weil auch Pferde zum Militär eingezogen wurden, um den Nachschub zu den Fronten zu sichern.[133] Fast vollständig verschwanden aber die privaten Automobile aus dem Straßenbild, von denen es in Karlsruhe am Vorabend des

Krieges bereits über 300 gab. Auch sie wurden requiriert, hauptsächlich um höheren Militärs als Stabswagen zu dienen. Gleiches galt natürlich für Lastkraftwagen, die schon in größerer Zahl existierten, vor allem bei den großen Karlsruher Brauereien. Am 5. August 1914 fand auf dem Gutenbergplatz eine so genannte Vehikel-Musterung statt, die die Fahrzeuge ihrer jeweiligen Verwendung zuführte. Da der Besitz eines Personenwagens – und damit auch der Besitz einer Fahrerlaubnis – noch höchst exclusiv war, hatten die Eigentümer die Möglichkeit, sich selbst mit ihrem Wagen einziehen zu lassen und als Fahrer diesen weiterhin zu betreuen. Das städtische Straßenbahnamt hatte Anfang 1914 ein Personenautomobil angeschafft, durfte dieses aber als Behörde zunächst behalten.

Auch für die Straßenbahn der Stadt blieb der Kriegsausbruch nicht ohne Folgen. Schon wenige Tage nach der Mobilmachung wurden erstmals Studenten, meist angehende Ingenieure, als Wagenführer und Schaffner eingesetzt, um die zahlreichen Einberufenen und Kriegsfreiwilligen unter den Straßenbahn-Angestellten zu ersetzen.[134] Außerdem wurden Uniformen des Fahrpersonals im Wert von 21 975 Mark an die Heeresverwaltung verkauft. Fast drei Viertel der Beschäftigten – 414 von 601 – standen bereits 1914 im Feld, wodurch der Straßenbahnbetrieb empfindlich gestört wurde. So mussten mehrere Linien bis auf weiteres eingestellt werden, da man kein Personal hatte und Ersatzkräfte erst ausgebildet werden mussten. Zwar konnten bis zum Dezember des Jahres rund 85 % der normalen Fahrleistungen wieder erbracht werden, einige Strecken blieben jedoch auf Dauer stillgelegt. Davon betroffen waren die Linien 3 (Schlachthof – Beiertheim), 5 (Stösserstraße – Hauptbahnhof) und 9 (Alter Bahnhof – Hauptbahnhof).[135] Die Ersatzkräfte wurden hauptsächlich durch das städtische Arbeitsamt vermittelt. Den zunächst auf Taglohn arbeitenden Aushilfskräften im Fahrdienst wurde ab Dezember 1914 ein reguläres Monatsgehalt zugestanden, um der unwirtschaftlichen und zudem die Betriebssicherheit gefährdenden Personalfluktuation entgegenzuwirken. Auch die Taglöhner der anderen Betriebsbereiche wurden finanziell besser gestellt.[136] Für die Absicherung der Familien der Eingezogenen wurden Löhne und Gehälter weitergezahlt, wodurch dem Straßenbahnamt hohe Zusatzkosten entstanden.

Durch die ständigen militärischen Einberufungen wurde die Personalsituation des Straßenbahnbetriebes mit der Zeit so schwierig, dass erstmals 1915 weibliche Arbeitskräfte eingestellt werden mussten. Was bisher undenkbar erschien, wurde nun durch die Folgen des Krieges unumgänglich.[137] Im Verlauf des Jahres wurden 126 Schaffnerinnen und 14 Wagenführerinnen eingestellt, mit deren Leistungen – wie der Verwaltungsbericht sachlich vermerkt – man zufrieden war.[138] Allerdings gab es zunächst Bedenken, die jüngeren weiblichen Arbeitskräfte im Sonntagsdienst einzusetzen, da die unangenehme Begegnung mit Betrunkenen befürchtet wurde.[139] Nicht nur bei der Straßenbahn ersetzten Frauen die im Feld stehenden Männer, auch in vielen anderen Berufszweigen wurden sie im Verlauf des Krieges zur Normalität.[140] Das städtische Bahnamt bescheinigte dem weiblichen Personal sogar eine zuverlässigere und gewissenhaftere Pflichterfüllung als den männlichen Aushilfskräften.[141] Da sich die personelle Lage bei der Straßenbahn während der gesamten Dauer des Krieges immer ungünstiger entwickelte, wurden noch zahlreiche weitere weibliche Arbeitskräfte eingestellt, deren Zahl dadurch auf insgesamt 162 im Jahre 1918 stieg. Hinzu kamen auch zahlreiche Kriegsbeschädigte. Die Gesamtzahl der Straßenbahn-Mitarbeiter stieg von 510 im Jahre 1914 auf 647 im Jahre 1917. Für das letzte Kriegsjahr liegen keine genauen Angaben vor.[142]

Ein sehr gravierendes Problem waren die stark steigenden Preise für jede Form von Betriebsmaterialien.[143] Besonders Buntmetalle wurden mit zunehmender Dauer des Krieges knapp, da die Blockade der Kriegsgegner das Deutsche Reich vom Rohstoffnachschub abschnitt. Für die Straßenbahn machten sich Einschränkungen dieser Art besonders nachteilig be-



Doppelstöckiger Straßenbahnwagen, davor Schaffnerinnen und Wagenführerinnen, die die zum Militär eingezogenen Straßenbahnmitarbeiter ersetzten.

merkbar, da wesentliche Einrichtungen dieses Verkehrsmittels wie die Oberleitung oder Ankerwicklungen entsprechende Metalle und Legierungen erforderten. Die Materialknappheit wurde im Laufe des Krieges so drückend, dass sogar Fahrdraht aus Kupfer für die Heeresverwaltung abgenommen und durch verzinkte runde Eisenleitung ersetzt wurde.[144] Angesichts solcher Einschränkungen und wegen des kriegsbedingten Fehlens von geschultem Fachpersonal mussten Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten auf das Notwendigste reduziert werden, um das Rollmaterial am Laufen zu halten.

Trotz der großen Belastungen konnte der Betrieb weitgehend störungsfrei durchgeführt werden, wobei sich sowohl die forcierten Modernisierungsarbeiten der letzten Vorkriegsjahre als auch der zeitgemäße Fahrzeugpark günstig ausgewirkt haben. Größere Streckenerweiterungen oder Neubauten waren jedoch vor diesem Hintergrund unmöglich geworden. Weitreichende Projekte der Vorkriegszeit wie Straßenbahnlinien durch die heutige Erzbergerstraße nach Neureut und nach Knielingen mussten auf unabsehbare Zeit verschoben werden.[145]

Da die Straßenbahn nach Kriegsausbruch zusätzliche Transportleistungen erbringen musste, stieg das Fahrgast-Aufkommen seit August 1914 stark an. Ungeachtet der Streckenstilllegungen wurden weit über vier

Millionen Fahrgäste mehr befördert als im Vorjahr.[146] Trotz dieser großen Zahl musste das Straßenbahnamt erhebliche Einnahmeausfälle hinnehmen, da sämtliche Militärpersonen gegen Vorlage ihres Gestellungsbefehls unentgeltlich befördert wurden. Gleiches galt für Angehörige des Roten Kreuzes. Den sich ständig verschlechternden Umständen stand auch in den Folgejahren eine starke Steigerung der Fahrgastzahlen gegenüber. Diese stiegen von 22 362 486 Personen im Jahre 1914 auf 42 130 921 im Jahre 1918, womit deutlich wird, wie unverzichtbar die Straßenbahn für das städtische Gemeinwesen geworden war.[147] Die ungewöhnlich hohen Zuwachsraten der beiden letzen Kriegsjahre hatten ihre Ursache nicht zuletzt in einer Maßnahme des Generalkommandos zur Einschränkung des Fahrradverkehrs. Am 12. Juni 1916 wurde per Bekanntmachung verfügt, dass alle Bestände an Fahrradreifen erfasst und beschlagnahmt werden sollten. Privater Fahrradbetrieb war fortan nur noch Personen gestattet, die ihr Rad unverzichtbar für die Ausübung bestimmter Berufe und Tätigkeiten oder aus gesundheitlichen Gründen benötigten.[148] Da der Wagenpark im gleichen Zeitraum nur unwesentlich vergrößert werden konnte, waren völlig überfüllte Straßenbahnzüge an der Tagesordnung. Um allzu rücksichtsloses Verhalten der Passagiere zu unterbinden, wurde am 25. Januar 1918 folgende Verordnung erlassen: „Wer auf einen vollbesetzten Wagen zusteigt und diesen trotz Aufforderung des Fahrpersonals nicht alsbald verlässt, hat, abgesehen von der polizeilichen Bestrafung und der Ausweisung an der nächsten Haltestelle, für die zurückgelegte Strecke eine Fahrgebühr von 2 Mk. zu bezahlen."[149]

Um dem stetig wachsenden Fahrgastaufkommen wenigstens teilweise gerecht werden zu können, wurden von der Waggonfabrik Rastatt im Laufe des Jahres 1916 fünf neue Anhängewagen angeschafft.[150] Fünf weitere wurden 1917 von Fuchs in Heidelberg bezogen. Bedingt durch die ständige Verteuerung von Rohmaterialien und der allgemeinen Lebenshaltungskosten mussten ab 1. März 1918 die Fahrpreise um fünf Pfennig erhöht werden. Die einfache Einzelfahrt über drei Teilstrecken kostete nunmehr 15 Pfennig.

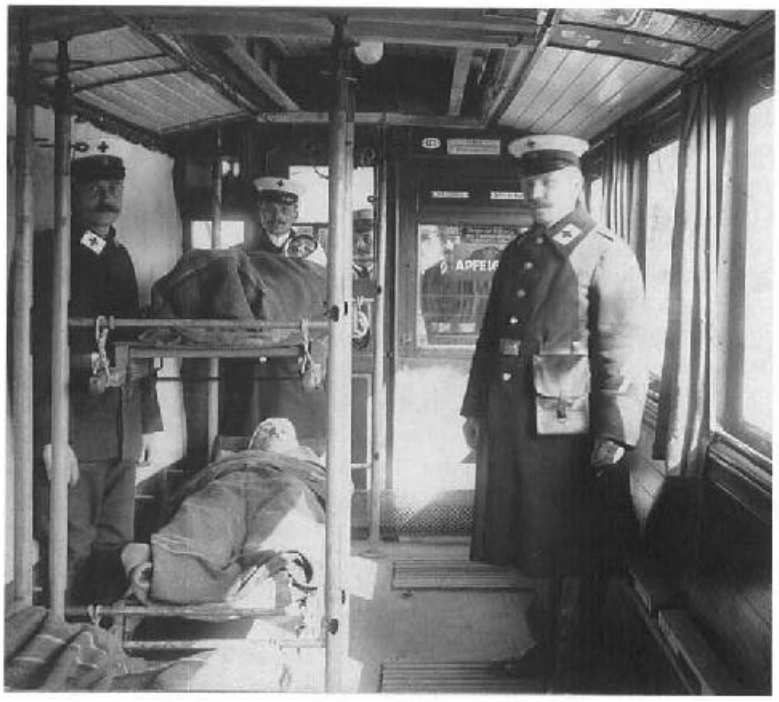
Eine wichtige Aufgabe erwuchs der Straßenbahn auch mit dem Verwundeten-Transport. Da sich in der Stadt mehrere Militärlazarette und Krankenhäuser befanden, unter anderem in der Festhalle und in der neuen Gewerbeschule am Lidellplatz, kamen ständig Züge mit Verwundeten von der Westfront in Karlsruhe an. Um diese angemessen schonend transportieren zu können, wurden eigens zehn Anhängewagen umgebaut und mit einer elektrischen Heizung versehen. Das Rote Kreuz lieferte Trage- und Liege-Einrichtungen. Bei der Ausstattung der Fahrzeuge kamen den Verantwortlichen auch die Erfahrungen zugute, die sieben Jahre zuvor beim Umzug des städtischen Krankenhauses von der Markgrafenstraße in den Neubau in der westlichen Moltkestraße gesammelt werden konnten. Die Lazarettzüge bestanden aus Garnituren von bis zu vier Wagen und waren mit Rotkreuz-Fahnen kenntlich gemacht. Für sie wurde ein eigenes Anschlussgleis von 104 Metern Länge am alten Bahnhof in der Kriegsstraße gelegt, der als Empfangsstation für die Verwundeten diente.[151] Dieser hatte von Osten immer noch einen Gleisanschluss zum Güterbahnhof, der nach der Verlegung des Hauptbahnhofes im Bereich der ehemaligen Einfahrtsgleise östlich der Rüppurrer Straße entstanden war. Auch für die Lebensmittelversorgung der Bevölkerung wurden Teile des alten Bahnhofes noch während des gesamten Krieges genutzt. 118 solcher Lazarett-Straßenbahnzüge wurden 1914 eingesetzt, wobei 3850 verletzte Soldaten transportiert wurden. Während die Zahl der auf diese Weise beförderten Verwundeten 1915 noch auf 6169 in 165 Zügen stieg, fiel sie in den folgenden Jahren deutlich ab. Im Jahre 1916 waren es noch 103 Einheiten mit insgesamt 3153 Verletzten, 1917 hingegen nur noch 55 Züge mit 1626 Personen.[152] Für das Jahr 1918 liegen keine Angaben mehr vor.

Nachdem man anfangs allgemein von einem kurzen Krieg ausgegangen war, zeichnete sich schon bald ab, dass mit einer schnellen Ent-

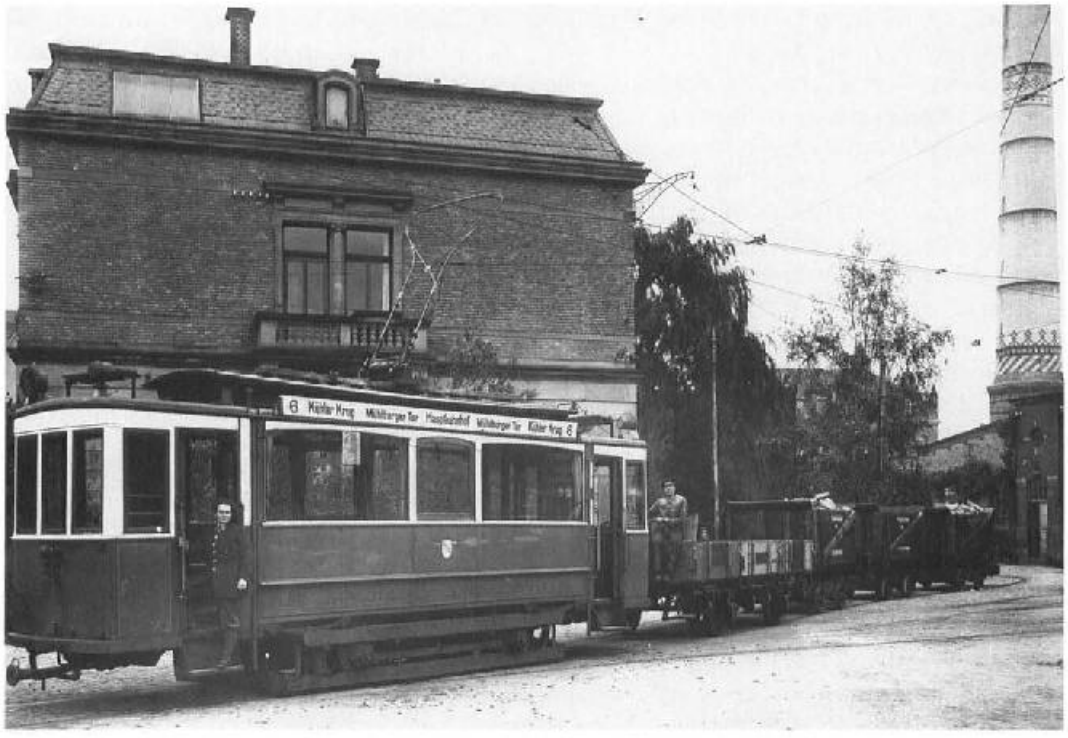
scheidung nicht zu rechnen war. Dies hatte auch für das städtische Gemeinwesen spürbare Folgen, da die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit zunehmender Dauer des Krieges mehr und mehr zum Problem wurde. Die immer bedrohlicher werdende Lebensmittelknappheit veranlasste die Reichsregierung Anfang 1915 zur Einführung der Zwangswirtschaft. Entsprechend entstand auch in Karlsruhe in Form des Kommunalverbandes eine oberste lokale Erfassungs- und Zuteilungsbehörde, die die Lebensmittel und Versorgungsgüter gerecht an die Bevölkerung verteilen und Preiswucher unterbinden sollte. Nach und nach wurden alle wichtigen Grundnahrungsmittel rationiert und städtische Verkaufsstellen zu deren Abgabe eingerichtet.[153] Um diese beliefern zu können wurde zunehmend auch die städtische Straßenbahn bzw. deren Netz für solche städtischen Transportaufgaben herangezogen. Da fast alle Lastwagen requiriert worden waren und auch die Zahl der Pferde immer weiter abnahm, wurde die Straßenbahn als zuverlässiges Verkehrsmittel in den Versorgungsbetrieb eingebunden. So wurde 1916 in der betriebseigenen Werkstatt ein weiterer Marktgüterwagen gebaut, der meist zwischen Durlach und Marktplatz oder Ludwigsplatz verkehrte.[154] Auch eine große Zahl von Güterwagen und Kastenkippwagen wurde während des Krieges in den Fahrzeugbestand der Straßenbahn eingegliedert.

Vor dem Hintergrund der Lebensmittelbewirtschaftung wurden 1916 kriegsbedingte Neubauten vorgenommen. Nachdem bereits im Vorjahr auf dem früheren Areal des Lebensbedürfnis-Vereins in der Zähringerstraße 45/47 die städtische Milchzentrale eingerichtet worden war, wurde nun vom Marktplatz ein eigenes Anschlussgleis von rund 300 Metern Länge dorthin verlegt. Wie eine Aufnahme von 1917 zeigt, wurden dort im Innenhof straßenbahneigene Niederbordwagen mit Milchkannen be- und entladen. Gezogen wurden diese Straßenbahn-Güterzüge vom Arbeits-Triebwagen 403, der von der Firma Orenstein & Koppel in Berlin gebaut worden war.[155] Er verfügte über zwei Führerstände in Form von kleinen Kabinen, während in der Mitte, wo sich sonst der Fahrgastraum befindet, eine Niederbordpritsche eingebaut war. Auf dieser war ein pyramidenförmiger Aufbau angebracht, der den Bügelstromabnehmer trug. Ein weiteres Straßenbahngleis wurde von der Durlacher Allee zum Gaswerk 2 hinter dem Messplatz verlegt, um von dort Gaskoks zu verschiedenen Betrieben in der Stadt zu transportieren, unter anderem zur städtischen Milchküche und zum Vierordtbad. Beide Betriebsgleise wurden in der zweiten Hälfte der 20er Jahre wieder demontiert.

Um das seit den kriegsbedingten Stilllegungen unvollständige Netz sinnvoll zu erweitern, wurde am 10. März 1917 endlich die Straßenbahnstrecke von der Schillerstraße über Garten- und Mathystraße zur Beiertheimer Allee und von dort über den alten Bahnhof zum Durlacher Tor in Betrieb genommen. Dieser Verlauf war Teil der bereits seit 1912 geplanten Ost-West-Verbindung, die nach Freiwerden der Staatsbahntrasse durch die Verlegung des Hauptbahnhofes sowohl eine bessere Anbindung von West-, Südwest- und Oststadt bewirken, als auch eine deutliche Verkehrsentlastung der Kaiserstraße nach sich ziehen sollte. Zwischen Schillerstraße und Friedhof kam dabei ein gemeinsames Dreischienengleis für die Straßenbahn und die Lokalbahn zur Verwendung. Durch die genannten Einschränkungen während des Krieges verzögerte sich die Fertigstellung aber immer wieder, zuletzt weil Ende 1916 erneut 10 000 Meter Kupfer-Fahrdraht an die Kriegsmetall AG abgeliefert und durch minderwertiges Leitungsmaterial ersetzt werden musste. Am 29. Januar 1917 konnte schließlich die technische Abnahme erfolgen, knapp drei Wochen später wurde die endgültige Genehmigung erteilt.[156] Schon kurz nach der Aufnahme des Betriebes zeigte sich, dass die Fahrgastzahlen deutlich hinter den Erwartungen zurückblieben. Das städtische Bahnamt ging daher zum 1. Mai 1917 zur Aufnahme eines Pendelverkehrs zwischen Kriegsstraße Ecke Schillerstraße und Ettlinger Straße Ecke alte Gartenstraße auf der Höhe des Festplatzes im Zehn-Minuten-Takt über,



Lazarettzug vor dem Straßenbahndepot in der Tullastraße Ende 1914 (oben). Die Wagen waren im Inneren für den Transport von Verwundeten umgerüstet worden.



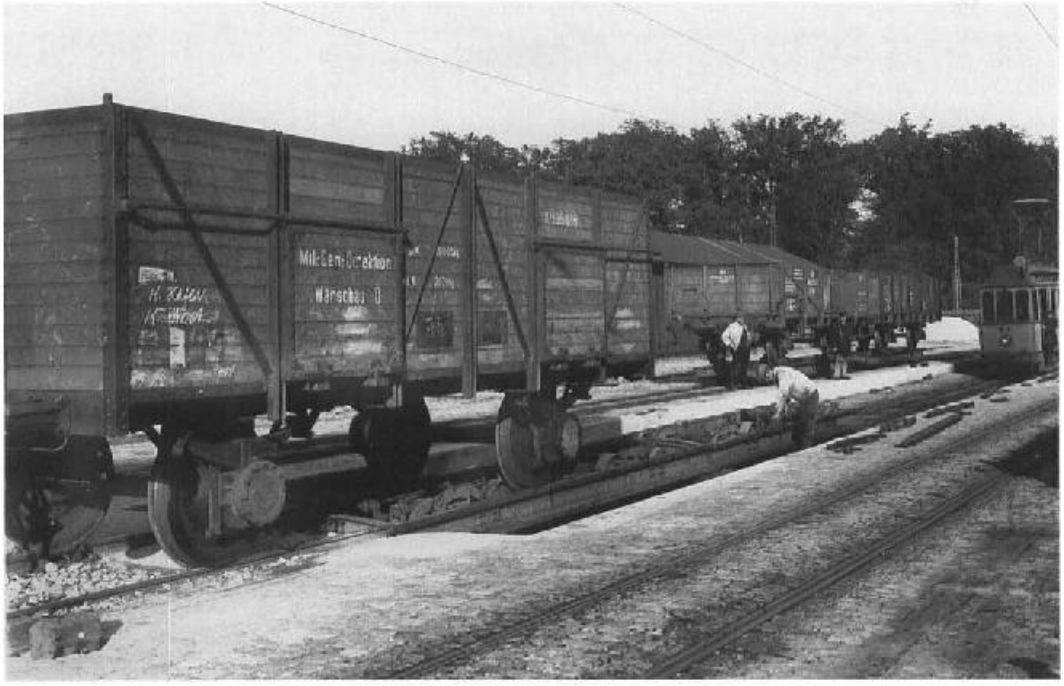
Ein geschlossener Triebwagen der ersten Generation mit Wagenführerin und Güterwagen zum Kohletransport vor dem Verwaltungsgebäude in der Tullastraße 1916

Straßenbahngüterzug mit eigens angefertigten Arbeitstriebwagen 403 bei der Milchabholung in Mühlburg 1916

während die früheren Linien 6 und 7 wieder ihre frühere Route befuhren.[157]

Ein anderer Neubau, der der Eröffnung der Ost-West-Linie zeitlich vorausging, war eine meterspurige Gleisabzweigung von der Gartenstraße zu den Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken (DWM) im Herbst 1915. Dieser Betrieb gehörte schon lange vor dem Krieg zu den größten Unternehmen der Stadt und beschäftigte im Jahre 1900 2273 Arbeiter.[158] Kurz nach Beginn des Krieges wurde die Produktion vollständig auf Kriegsprodukte umgestellt, womit einer der wichtigsten Rüstungsbetriebe Badens entstanden war. 1917 waren hier im Dreischichtbetrieb etwa 9000 Arbeitskräfte beschäftigt, davon über die Hälfte Frauen.[159] Da die verheerenden Materialschlachten bis dahin nicht gekannte Nachschubmengen erforderten, wurde an der Lorenzstraße im April des Jahres 1915 ein stattlicher Fabrik-Neubau begonnen, der allerdings erst 1918 fertig gestellt wurde und somit kaum noch der Munitionsherstellung dienen konnte. Dieser als „Block A" bekannte Bau beherbergt heute das Zentrum für Kunst und Medientechnologie (ZKM), die Städtische Galerie, die Hochschule für Gestaltung sowie das Museum für Neue Kunst und ist das letzte Relikt des einstmals riesigen Industriekomplexes der DWM, der unter dem Namen IWKA bis in die 80er Jahre hinein an dieser Stelle bestand.[160]

Das 1915 gelegte Anschlussgleis sollte ursprünglich der Aufnahme eines elektrischen Güterverkehrs zum Westbahnhof dienen und zweigte vom dreischienigen Gleis der bereits vor dem Krieg geplanten so genannten Ost-West-Linie ab.[161] Da die Lokalbahn, die zum 1. Januar 1915 nach langen Verhandlungen zu einem Preis von 1 923 399 Mark in städtischen Besitz übergegangen war, über einen Verladebahnhof am Westbahnhof verfügte, sollten auf diesem Wege wichtige Güter möglichst schnell von der DWM zur Staatsbahn gelangen und umgekehrt. Anfangs belieferten normale dampfgetriebene Lokalbahn-Güterzüge die Rüstungsfabrik, was sich jedoch bald als zu aufwendig erwies. Um zeitraubendes Umladen der Waggons am Westbahnhof künftig



Aufziehen von Reichsbahnwagen auf Tafelwagen der meterspurigen Lokalbahn 1916 am Westbahnhof. So konnten die für die Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken bestimmten Transporte direkt dorthin gelangen.

vermeiden zu können, forderte man seitens der DWM den Einsatz von Rollwagen.[162] Bei diesem Verfahren wurden normalspurige Güterwagen auf schmalspurige Wagen mit Schienenaufbau aufgezogen und gleichsam im „Huckepack"-Verfahren zur Zielstation gebracht.

Im Falle des Tafelwagenbetriebes zur DWM stellte sich aber das Problem des zu geringen Gleismittenabstands. Die nunmehr zum Städtischen Bahnamt gewordene Behörde beabsichtigte nach wie vor die Inbetriebnahme der Ost-West-Linie, die sich aber immer wieder verzögerte, da wichtige Produkte wie Fahrdraht, Sicherungseinrichtungen oder Gleismaterial nur noch schwer und mit großer Unregelmäßigkeit zu erhalten waren. Für die Begegnung von Rollwagengarnituren war die Trasse zu eng bemessen, da die aufgeladenen Staatsbahnwagen naturgemäß ein breiteres Profil aufwiesen als die schmalspurigen Lokalbahnwagen. Mit Aufnahme des Straßenbahnverkehrs Ende Februar 1917 auf der Ost-West-Strecke fürchtete man daher um die Betriebssicherheit. Es zeigte sich jedoch, dass die Begegnung von Güterzügen und Straßenbahnen unbedenklich war, obwohl der Zwischenraum sehr knapp ausfiel. Entsprechend konnte immer nur ein solcher Güterzug die Strecke befahren, der zudem anhalten musste, wenn eine Straßenbahn oder ein Personenzug entgegenkam.[163]

Eines der schlimmsten Ereignisse für Karlsruhe und auch für die Straßenbahn erschütterte am 15. Juni 1915 die Stadt. Zwei Tage vor dem 200-jährigen Stadtjubiläum, für das trotz des Krieges umfangreiche Feierlichkeiten angesetzt worden waren, erfolgte am frühen Morgen ein französischer Fliegerangriff auf die Stadt, der 29 Tote und 60 Verletzte forderte. Die Kriegstechnik war inzwischen so weit entwickelt, dass sich die Front durch Angriffe aus der Luft auch weit hinter die eigentlichen Kampflinien tragen ließ und somit auch die Zivilbevölkerung in Mitleidenschaft zog. Die Splitterbomben gingen über großen Teilen des Stadtgebietes nieder und entfalteten auf dem Pflaster ihre schreckliche Wirkung. Eines der Opfer war ein junges Mädchen, das sich als Fahrgast der Straßenbahnlinie 2 auf dem Hinterperron des Triebwagens 81 befand, als es durch Splitter getötet wurde.[164] Zwar existierten in den Wagen Warnhinweise, die im Falle eines Fliegeralarms zum Verlassen der Fahrzeuge und zur Flucht in Hauseingänge aufforderten, der Angriff erfolgte jedoch so überraschend, dass kaum Zeit für diese Maßnahmen blieb. Die Triebwagen 81 und 10 sowie der Anhängewagen 136 wurden beschädigt, an mehreren Stellen wurde die Fahrleitung trotz eines Querschnitts von 70 qmm glatt durchtrennt oder beschädigt, was die große Brisanz auch jener frühen Bomben verdeutlicht. Ein Splitter durchschlug einen Rohrmast in der Karl-Friedrich-Straße und beschädigte die im Inneren verlegte Gasleitung für die Notbeleuchtung, wodurch der Mast längere Zeit in Flammen stand.[165]

Als Folge jenes ersten Luftangriffs auf Karlsruhe, der die Bevölkerung sehr erschütterte, wurden die geplanten Festlichkeiten abgesagt.[166] Eine große Jubiläumsausstellung in der Festhalle konnte durch deren Nutzung als Lazarett ohnehin nicht stattfinden, ein zuvor für die Feierlichkeiten eigens dorthin verlegtes Aufstellgleis der Straßenbahn wurde nie zu diesem Zweck benutzt und diente nach dem Krieg als Spender für anderweitig benötigtes Material.[167]

Neben diesen Teilumsetzungen von Vorkriegsprojekten stand das Jahr 1917 ganz im Zeichen der Reduzierung der Leistungen der Straßenbahn. Am 14. Juli wurden im ganzen Stadtgebiet vierzehn Haltestellen aufgehoben, sechs benachbarte zu jeweils einer zusammengelegt. Auch die zusätzliche Pendellinie von der Festhalle zur Gartenstraße wurde Mitte August eingestellt. Lediglich zu Beginn und Ende der Arbeitszeit in den Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken verkehrten hier fortan noch Einsatzwagen. Der Abendverkehr wurde ebenfalls stark eingeschränkt. Eine bedeutsame Änderung war auch die Stilllegung der Lokalbahnlinie durch die Kriegsstraße am 16. August 1917. Von nun an wurde der Betrieb durch Beiertheimer Allee, Mathystraße

und Gartenstraße auf dem Dreischienengleis geführt, einige Tage später auch erstmals mit elektrischen Triebwagen.[168]

Eine interne Zäsur für die Karlsruher Straßenbahn stellte das Ausscheiden von Direktor Franz Bussebaum Ende Juli 1918 dar, der ein sehr vorteilhaftes Angebot aus Halle a. d. Saale erhalten hatte und dort Straßenbahndirektor auf Lebenszeit wurde.[169] Seit 1906 hatte er der Behörde angehört und als ihr Leiter seit Mai 1908 die Entwicklung des Karlsruher Personennahverkehrs nachhaltig mitgeprägt. Die Bewährung der Straßenbahn und ihre Leistungsfähigkeit unter den erschwerten Bedingungen des Ersten Weltkrieges gingen nicht zuletzt auf die vorausschauenden Maßnahmen Bussebaums zurück. Am 24. Juli wurde ihm zu Ehren vom Personal der Straßenbahn eine schlichte Abschiedsfeier mit anschließendem Gruppenfoto veranstaltet.[170] Nachfolger wurde Julius Schmidtmann, der zuvor Direktor der Straßenbahn in Mainz gewesen war.[171]

Zwischen Kriegsende und Inflation

Das Ende des Ersten Weltkrieges im November 1918 wurde von der Bevölkerung Karlsruhes wie überall mit großer Erleichterung aufgenommen. Hunger, Mangelwirtschaft und die damit einhergehende Verschlechterung des allgemeinen Gesundheitszustandes hatten zuletzt eine tiefe Kriegsmüdigkeit hervorgerufen. Über 5500 Einwohner der Stadt waren im Verlauf des Krieges ums Leben gekommen, davon 168 als Opfer von Fliegerangriffen.[172] Mit der Revolution ging auch das Ende der badischen Monarchie einher, die sich seit der Regierungszeit des Großherzogs Friedrich I. (1852–1907) durch ein besonders gutes Verhältnis zwischen Bevölkerung und Landesherrn auszeichnete.[173] Der Waffenstillstand brachte jedoch zunächst keinerlei Verbesserung der Situation der Bevölkerung. Die Rückkehr badischer Truppen und durchziehende Verbände trugen vielmehr zu einer weiteren Verknappung der Lebensmittel bei und es sollte noch Jahre dauern, bis sich die Lage normalisierte.[174]

Dies galt auch für die Straßenbahn, deren Betrieb noch längere Zeit von erheblichem Materialmangel geprägt war. Allerdings war das Kriegsende insofern vorteilhaft, als die Rückkehr der alten Beschäftigten aus dem Kriegsdienst den Personalnotstand verringerte. Von den Kriegsteilnehmern aus den Reihen der Karlsruher Straßenbahn waren 80 gefallen, 20 befanden sich bei Kriegsende in Gefangenschaft.[175] Mit der Rückkehr des Stammpersonals wurden die weiblichen Aushilfskräfte wieder entbehrlich und schieden großenteils noch 1918 freiwillig wieder aus den städtischen Diensten aus, wie die Karlsruher Chronik nüchtern berichtet. Schon im Frühjahr 1919 gab es kein weibliches Personal mehr.[176] In der Folgezeit verschlechterte sich vor allem die finanzielle Situation des Straßenbahnbetriebes. Einer ständigen Verteuerung der Betriebsausgaben standen sinkende Einnahmen gegenüber. Die Fahrgastzahlen blieben in der Nachkriegszeit zwar relativ stabil und lagen mit 38 390 988 Personen im Betriebsjahr 1920 in etwa auf dem Niveau von 1917, es machten sich jedoch zunehmend starke inflationäre Tendenzen bemerkbar, durch die sowohl die Personalausgaben als auch die Materialpreise und Stromkosten in die Höhe gingen.[177] Seit 1919 war am Ende des Rechnungsjahres wieder ein Zuschuss aus der Stadtkasse notwendig. Aus diesen Gründen wurde zum 1. Februar 1920 eine Erhöhung des Mindesttarifes um 100 % von 20 auf 40 Pfennig festgesetzt. Kaum ein Jahr später war eine erneute Erhöhung auf 70 Pfennig notwendig, der noch weitere folgten.

Im Jahre 1920 kam es im Abstand von zwei Tagen erstmals wieder zu bedeutsamen Linienänderungen, mit denen auch ein stark veränderter Fahrplan einherging. Am 15. Juni 1920 wurde der Südostring, zwei Tage später der Südwestring eröffnet. Diese Strecken gingen teilweise noch auf Vorkriegsprojekte zurück. Erstere Linie mit der Nummer 3 und rotem Zielschild befuhr die Strecke Hauptbahnhof – Rüppurrer Straße – Mendelssohnplatz – Alter Bahnhof – Marktplatz – Hauptpost – Hauptbahnhof und umgekehrt. Damit war endlich

die vor allem von der Bevölkerung der Südstadt immer wieder geforderte Straßenbahn durch die Rüppurrer Straße verwirklicht, nachdem Anfang 1920 die letzten Gleise zum alten Hauptbahnhof beseitigt worden waren. Der Südwestring erhielt die Nummer 6, mit blauem Symbol und bediente die Strecke Hauptbahnhof – Mathystraße – Weinbrennerplatz – Mühlburger Tor – Marktplatz – Ettlinger Straße – Hauptbahnhof und umgekehrt. Der Südostring wurde unter großem Jubel der Südstadtbevölkerung am 15. Juni 1920 eingeweiht. Der feierlichen Abnahmefahrt wohnten Oberbürgermeister Julius Finter, der im Juli 1919 dem nicht wieder gewählten Karl Siegrist im Amt nachfolgte, mehrere Stadtverordnete und Pressevertreter bei. Im Gasthaus Friedrichskrone an der Schützenstraße wurde gleich nach Beginn der Fahrt ein Umtrunk gereicht.[178] Die nachfolgenden Wagen konnten von den zahlreichen Kindern der Südstadt für Freifahrten genutzt werden. Auf dem Südwestring wurde zwei Tage später ohne Formalitäten der Verkehr aufgenommen.

Eine weitere kleinere Netzerweiterung der Straßenbahn erfolgte mit Beginn des nächsten Jahres. Am 1. Januar 1921 wurde die neue Linie 2 dem Verkehr übergeben, womit endlich auch regelspuriger Betrieb in der Kapellenstraße möglich war, während zuvor nur das Meterspurgleis der Lokalbahn dort verlief.[179] Der Streckenverlauf lautete nun Schlachthof – Durlacher Tor – Mendelssohnplatz – Ettlinger Tor – Hauptbahnhof – Mühlburger Tor und zurück, das Erkennungssymbol war weiß-rot. Vom damals verlegten Dreischienengleis haben sich bis heute zwei kurze, längst unbenutzte Schienenstücke in der Fahrbahndecke

Einbau des Dreischienengleises für Straßen- und Lokalbahn am Durlacher Tor 1919

der Kapellenstraße gegenüber dem Ramada-Hotel erhalten. Dabei dürfte es sich neben einem Schuppen im Bereich des früheren Lokalbahnhofes vermutlich um eines der letzten Relikte der Lokalbahn im Karlsruher Stadtbild handeln.

Schon im Juni 1921 wurde der Fahrplan der Straßenbahn erneut verändert.[180] Da die tatsächlichen Fahrgastzahlen auf der Südwest-Ringlinie deutlich hinter den Erwartungen zurückblieben, wurde diese wieder aufgegeben. Die neue Linie 6 fuhr nun Hauptfriedhof – Mendelssohnplatz – Ettlinger Tor – Hauptbahnhof – Mathystraße – Kühler Krug. Zum gleichen Zeitpunkt erfolgte die Inbetriebnahme der neu verlegten Strecke nach Beiertheim. Während seit 1901 die Gleise von der Karlstraße in die Marie-Alexandra-Straße einbogen, wurde am 1. Juni 1921 die neue rund 500 Meter lange Verbindung über die Reichsstraße – heute Ebertstraße – und die Gebhardstraße eröffnet.[181] Sie sollte nur knapp sechs Jahre bestehen.

Damit waren die vorerst letzten Veränderungen des Netzes erfolgt, da Wirtschaftskrise und Hochinflation zunehmend auch den städtischen Straßenbahnbetrieb überschatteten. Die immer rascher fortschreitende Geldentwertung führte allein im Geschäftsjahr 1922 zu insgesamt 15 Fahrpreiserhöhungen, die dieser Entwicklung wenigstens annähernd Rechnung tragen sollten. Während im März die frühere 10-Pfennig-Strecke bereits zwei Mark kostete, kletterte der Tarif innerhalb eines Jahres auf 300 Mark.[182] Trotz dieser Maßnahmen konnten die Einnahmen in kein angemessenes Verhältnis zu den Ausgaben gebracht werden, da die Preise für Betriebsstoffe – insbesondere Kohle – ebenfalls unablässig stiegen und in dieser Phase des wirtschaftlichen Niedergangs auch die Zahl der Fahrgäste deutlich sank. Selbst ein drastischer Personalabbau um insgesamt 133 auf 607 Mitarbeiter blieb ohne nennenswerten Erfolg.[183]

Vor diesem Hintergrund mussten im Spätjahr 1922 mehrere Teilstrecken eingestellt werden, so Ende Juli die Linie 6 zwischen Hauptbahnhof und Durlacher Tor, ab September zwischen Reichsstraße und Beiertheim. Auch die Linie 7 fuhr nur noch bis zum Lokalbahnhof anstatt wie zuvor zum Ettlinger Tor. Die Lokalbahnstrecke von Hagsfeld nach Spöck war bereits im Januar des Jahres stillgelegt worden.[184] Die negativen Entwicklungen des Vorjahres steigerten sich 1923 weiter. Die galoppierende Inflation führte dazu, dass bis Ende November dieses Jahres 36 Fahrpreiserhöhungen durchgeführt werden mussten, an deren Ende eine einfache Fahrt die unvorstellbare Summe von 150 Milliarden Papiermark kostete.[185] Die allgemeine Not dieser Zeit, in der große Werte insbesondere des Mittelstandes vernichtet wurden, bewirkte einen gravierenden Rückgang der beförderten Personen. Von 29 562 545 im Jahre 1922 sank die Zahl auf 20 995 355 im Folgejahr.[186] Entsprechend musste der Betrieb auf mehreren Strecken wegen Unrentabilität eingeschränkt werden. Betroffen waren die Linien 2, 5, 7 und 8. Auch der Personalbestand musste weiter abgebaut werden, wodurch Ende März 1924 nur noch 459 Mitarbeiter beschäftigt waren.[187] Insofern war das Betriebsjahr 1923 das schlechteste und schwerste seit Bestehen der Verkehrsbetriebe überhaupt. Die Lage war so angespannt, dass nur dringend notwendige Maßnahmen im Interesse der Betriebssicherheit getroffen werden konnten, Erneuerungen oder gar Neubauten aber völlig ausgeschlossen waren. Die Besetzung des Rheinhafens am 3. März 1923 durch französisches Militär im Zuge des Ruhrkampfes schwächte die wirtschaftliche Kraft der Stadt Karlsruhe zusätzlich. Eine allmähliche Besserung und Stabilisierung trat erst mit dem Ende der Hochinflation und der Einführung der Rentenmark im Dezember 1923 ein. Danach waren auch die städtischen Verkehrsbetriebe allmählich wieder in der Lage, neue Projekte umzusetzen, die teilweise schon seit langem geplant waren.

Streckenneubauten zwischen Inflation und Weltwirtschaftskrise

Zu den ersten Projekten der Phase der allmählichen Stabilisierung ab der Mitte der 20er

Jahre gehörte der Bau einer Straßenbahn nach Knielingen. Eine Anbindung dieser nordwestlich der Stadt gelegenen, noch stark ländlich geprägten Nachbargemeinde war bereits unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg ins Auge gefasst und in einem Vertrag am 25. März 1914 fixiert worden, musste dann aber auf unbestimmte Zeit aufgeschoben werden. Weder im Krieg, noch in der schwierigen Zeit danach war an die Umsetzung einer teuren Neubaustrecke zu denken gewesen. Dennoch bat der Gemeinderat von Knielingen Ende Januar 1921 in einem Schreiben an den Karlsruher Stadtrat um den Bau einer entsprechenden Bahnverbindung und verwies mit entsprechenden Zahlen auf die zu erwartende Wirtschaftlichkeit. So habe Knielingen mit 4200 Personen 1921 fast doppelt so viele Einwohner wie noch 1880, außerdem sei festgestellt worden, dass schon jetzt täglich 1800–2000 Personen zwischen Knielingen und Karlsruhe-Mühlburg verkehrten.[188] Auch Fahrgäste der Staatsbahn aus der Pfalz würden mit Sicherheit zum Teil schon ab Knielingen die Straßenbahn benutzen, um ins Stadtinnere zu gelangen. Um die Kosten zu verringern, schlugen die Knielinger die Verwendung von frei werdendem Schienenmaterial der in Kürze aufgelassenen Lokalbahnstrecke Hagsfeld – Spöck vor.[189] Hinzu kam die Anregung, Beschaffung und Transport der gebrauchten Schienen auf dem Weg der produktiven Erwerbslosenfürsorge vornehmen zu lassen, wofür die Stadt erhebliche Zuschüsse erhalten würde.

Da man in Karlsruhe trotz entsprechender Untersuchungen verschiedener Streckenvarianten keinerlei Chance für einen rentablen Betrieb einer solchen Straßenbahnlinie sah, wurde das Ersuchen abgelehnt.[190] Es sei der Stadtgemeinde nicht zuzumuten, eine Vorortverbindung zu erstellen, die ein jährliches Defizit von 1,3 Millionen Mark mit sich brächte. Im März 1922 unterstrich Knielingens Bürgermeister Jakob Dörr in einem Schreiben erneut das zu erwartende Fahrgastpotenzial. Sowohl Kartoffeln als auch Milch seien bei der Karlsruher Bevölkerung sehr beliebt, außerdem seien täglich 600 Pendler nach Karlsruhe unterwegs, wovon viele in großen Betrieben wie der Maschinenbau-Gesellschaft, Junker & Ruh oder Sinner Anstellung hätten. Ein weiterer Vorstoß Dörrs erfolgte Anfang März 1924. Abermals reagierte die Stadtverwaltung zurückhaltend. Ende März schließlich folgte ein Brief an Oberbürgermeister Finter, in dem in nunmehr schärferer Sprache der Bau der Bahn gefordert wird. Die Knielinger Bevölkerung erblicke im Verhalten der Stadt reine Verzögerungspolitik und – wie schon oft – Vertragsbrüchigkeit. Dies war ein deutlicher Seitenhieb auf die Haltung der Stadt bei der Anbindung Daxlandens 13 Jahre zuvor. Mit der indirekten Drohung gerichtlicher Schritte endet das Schreiben.[191]

Welche Reaktionen der Brief hervorrief, kann nicht sicher festgestellt werden, es kam jedoch offensichtlich Bewegung in den Vorgang. Tatsächlich beschloss der Stadtrat am 8. Mai 1924 den auf 218 000 Mark veranschlagten eingleisigen Bau der Bahn, die am Lameyplatz von der Rheinhafen-Linie abgezweigt werden sollte, um durch die Rheinstraße nach Nord-Westen bis nach Knielingen geführt zu werden. Die Bauarbeiten begannen Mitte Oktober 1924, die endgültige Genehmigung erfolgte am 13. Dezember des Jahres.[192] Am 15. Mai 1925 konnte schließlich die neue Straßenbahnlinie feierlich eingeweiht werden. Vertreter der Behörden der Stadt Karlsruhe fuhren mit zwei bekränzten Straßenbahnen ins festlich herausgeputzte Dorf Knielingen, wo sie von Bürgermeister Jakob Dörr und Gemeindevertretern begrüßt wurden, die in ihren Festreden die große Bedeutung der Straßenbahnverbindung für Knielingen unterstrichen. Die anschließenden Feierlichkeiten fanden im Festsaal der alten Bahnhofswirtschaft statt, zwei Tage später wurde der reguläre Betrieb aufgenommen.[193] Eine Fortführung der Straßenbahnlinie nach Maxau, wie sie von Bewohnern der Gemeinden Knielingen, Maxau und Pforz gewünscht wurde, kam jedoch wegen Unrentabilität nicht zur Ausführung.[194] Bereits am 31. März 1925 war eine kurze Verlängerung der Linie durch die Moltkestraße

von der Stösserstraße zur Hardtstraße (Flugplatz) ohne Formalitäten in Betrieb genommen worden.

Ein weiteres wichtiges Projekt der 20er-Jahre war eine befriedigende Anbindung des Stadtteils Daxlanden durch eine Straßenbahnlinie. Zwar gab es seit 1913 einen Anschluss an die meterspurige Lokalbahn, dieser wurde jedoch zu keinem Zeitpunkt als eine wirklich gute Lösung angesehen (siehe oben). Neben dem ungünstigen Streckenverlauf war es vor allem der ungenügende Pendelverkehr Kühler Krug – Grünwinkel – Pfalzstraße, der eine andere Lösung erforderte, da die ebenerdige Kreuzung mit den stark frequentierten Gleisen des Westbahnhofes keine dichtere Wagenfolge zuließ. Eine neu zu erbauende Straßenbahnstrecke sollte die vorhandene Linie ergänzen, aber nicht ersetzen, wie in der Stadtratssitzung vom 10. Dezember 1925 festgestellt wurde.[195] Diese Lösung hing damit zusammen, dass etwa 80 % der Fahrgäste von Daxlanden ins Stadtinnere wollten und nur rund 20 % nach Süden in Richtung Bahnhof. Eine Kombination beider Linien führe somit zu einer durchaus vorteilhaften Anbindung des Stadtteils, wovon auch Grünwinkel profitiere. Die Frage der Rentabilität blieb strittig, man versprach sich jedoch viel vom auflebenden Ausflugs- und Badeverkehr zu den Altrheinarmen und der Insel Rappenwört.[196] Das dortige Rheinstrandbad war im Generalbebauungsplan von 1926 bereits vorgesehen und sollte 1929 fertig gestellt werden.[197]

Im Februar des Jahres 1926 begannen seitens der Stadt die Vorbereitungen zum Bau der Neuen Strecke Rheinstraße – Vogesenstraße – Neue Daxlander Straße – Kastenwörtstraße, für den vor allem Erwerbslose herangezogen werden sollten. Einmal mehr erwies sich jedoch die Überquerung der Staatsbahngleise als zentrales Problem. Die Reichsbahn lehnte einen zusätzlichen Übergang zwischen Hardtstraße und Vogesenstraße entschieden ab, da dieser zusammen mit der bestehenden Kreuzung an der Zeppelinstraße erhebliche Sicherheitsrisiken bergen würde. Eine Untersuchung der jeweiligen Schrankenschließzeiten durch das Tiefbauamt kam daraufhin zu dem Ergebnis, dass eine Schließung des Übergangs Zeppelinstraße zugunsten eines solchen an der Vogesenstraße sinnvoll sei. Mit Hinweis auf Kosten und Aufwand lehnte die Reichsbahn erneut ab.[198]

Aufgrund der offensichtlichen Unüberwindbarkeit der Gegensätze und der wachsenden Ungeduld der Bewohner von Grünwinkel und Daxlanden erstellte das Tiefbauamt Anfang Dezember 1926 einen skizzenhaften Entwurf für eine provisorische Überführung anstelle eines schienengleichen Übergangs. Dies wurde zwar seitens der Stadt als günstiger Kompromiss angesehen, die Reichsbahnverwaltung machte aber erneut Schwierigkeiten und befürwortete plötzlich eine Unterführung, da die Gleisbrücke die Streckensicht und die Signalanlagen beeinträchtige. Zu diesem Zeitpunkt dauerte die Diskussion um die Gestalt der neuen Strecke bereits ein Jahr an, weshalb in der Karlsruher Presse mehrere Artikel erschienen, in denen das Verhalten der Reichsbahn scharf kritisiert wurde.[199] Nach weiteren Verhandlungen und Ortsbegehungen konnte endlich im Mai 1927 mit dem Bau der eingleisigen Brücke begonnen werden, für den unter anderem 6000 Erwerbslosen-Tagwerke eingeplant waren. Nachdem der Bau weitgehend planmäßig durchgeführt werden konnte, kam es am 25. Mai 1928 zur feierlichen Einweihung der neuen rund 2,9 Kilometer langen Strecke, die fortan von der Linie 2 im 15-Minuten-Takt befahren wurde. Die eiserne Überführung hieß im Volksmund aufgrund der lauten Geräusche beim Befahren durch die Straßenbahn schon bald „Blechbrück".

Der Bau des Rheinstrandbades Rappenwört ließ wenig später eine Verlängerung der Daxlander Linie in den Rheinwald sinnvoll erscheinen. Schon im Herbst 1928 war die Linienführung festgelegt, es gab allerdings Probleme mit drei Grundstücksbesitzern im Ortskern von Daxlanden, von deren Gärten kleine Flächen für den Bahnbau benötigt wurden. Nachdem selbst großzügige Angebote der Stadt keinen Erfolg hatten, wurden im August 1929, als die Strecke bereits bestand, gegen

Eröffnung der Straßenbahnlinie nach Daxlanden 1928

zwei Eigentümer Enteignungsverfahren eröffnet. Bereits am 20. Juli 1929 war die 2,4 Kilometer lange Strecke eröffnet worden, die bis 1997 nur im Sommer befahren wurde. Seither verkehren die Straßenbahnen ganzjährig.

Genau zwei Wochen später, am 3. August 1929, wurde als vorerst letzte Netzerweiterung die seit langem gewünschte Straßenbahnstrecke von der Tullastraße nach Rintheim eröffnet. Der östlich der Stadt gelegene Vorort war bereits 1907 eingemeindet worden und wurde zuvor nur von der außerhalb des Dorfes vorbeiführenden Lokalbahn bedient. Nach deren Stilllegung beförderte die meterspurige Linie 11 nach Hagsfeld auch die Rintheimer Fahrgäste. Die rund 1,8 Kilometer lange eingleisige Verbindung begann gegenüber dem Straßenbahndepot an der Tullastraße, von wo sie durch die Rintheimer und Mannheimer Straße nach Osten zur Endhaltestelle am Hirtenweg führte.[200] Die neue Linie erhielt die Nummer 8 und wurde von Anfang an mit Pendelwagen ab der Tullastraße befahren.

Die Problematik der angemessenen Anbindung der Karlsruher Vororte machte Ende der 20er Jahre eine erneute Veränderung der Strecke nach Beiertheim notwendig, die in dieser Form erst seit 1921 bestand. Auch dieses Mal sollte keine endgültige Lösung geschaffen werden, sondern ein solides Provisorium für die nächsten 10–12 Jahre, das auch die Bereiche Weiherfeld und Bulach mitversorgen sollte, deren vollwertige Anbindung gegenwärtig noch nicht durchführbar war.[201] Anstelle der Linienführung durch die Gebhardstraße wählte man wie schon 1901 die Zufahrt über die Karlstraße zum ehemaligen Stephanienbad, von wo aus die Bewohner des jungen, aber ständig wachsenden Stadtteils Weiherfeld noch einen knappen Kilometer Fußweg vor sich hatten.[202] Vom Stephanienbad aus bog das Straßenbahngleis in die Breite

Straße ein, und verlief bis zur Endhaltestelle an der Bulacher Straße, wo die Bewohner des erst 1929 eingemeindeten Dorfes Bulach noch die Alb überqueren mussten, um zu Hause zu sein. Die Genehmigung für die Verlängerung der Beiertheimer Linie wurde am 25. Oktober 1926 erteilt, im August des folgenden Jahres konnte der Betrieb aufgenommen werden.[203] Obwohl als Zwischenlösung konzipiert, hielt sich diese eingleisige Streckenführung bis 1956.

Wolfram-Christian Geyer

STAGNATION, ZWEITER WELTKRIEG UND WIEDERAUFBAU 1930–1953

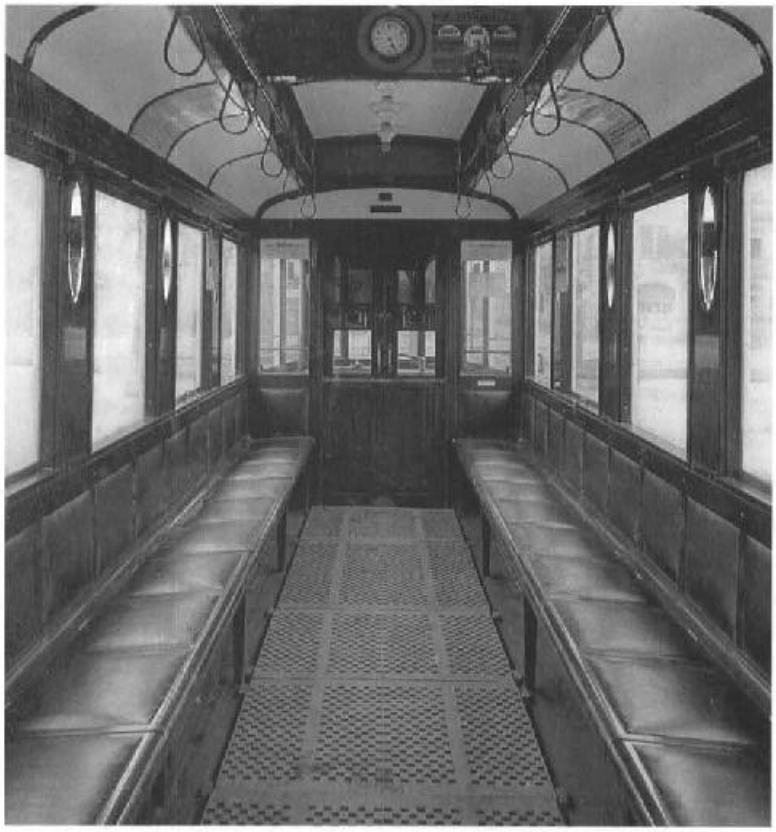
Mit der Eröffnung der Straßenbahnlinie nach Rappenwört nannte sich die Stadt nun häufig Karlsruhe am Rhein, war damit doch nicht nur der Rheinhafen, sondern der Rheinstrom selbst mit dem Nahverkehrsmittel erschlossen. Die neue Straßenbahnlinie 2 führte deshalb im Zielschild die Aufschrift „Rheinstrand", auch wenn der Endpunkt noch bis in die 90er Jahre hinein rund 500 Meter weit östlich vom eigentlichen Rheinufer lag. Die Streckenneueröffnungen des Jahres 1929 sollten für über zwei Jahrzehnte die letzten Maßnahmen zum Ausbau des Nahverkehrsnetzes in der Stadt bilden. Es hatte eine Gesamtgleislänge von 73,57 km, davon 67,4 km Hauptgleise und 1,7 km in eingleisigen Strecken und 4,6 km auf Verbindungs- und Abstellgleisen erreicht. 1937 und 1938 erfuhr es durch Stilllegung der Kleinbahn Durmersheim – Karlsruhe (Kühler Krug) und der Straßenbahnlinie Kühler Krug – Grünwinkel – Daxlanden sogar eine Verkürzung um 14,4 km.

Auch die Karlsruher Straßenbahnen litten seit 1930 unter der Weltwirtschaftskrise und ihren lange anhaltenden Auswirkungen. In der badischen Grenzregion zum französischen Elsass setzte die wirtschaftliche Erholung gegenüber dem Reich erst mit einiger Verzögerung und dann auch nur in geringerem Umfang ein. Der kurz darauf von Deutschland begonnene Zweite Weltkrieg beendete vorerst jede Hoffnung auf Besserung der Lage für die städtische Straßenbahn. Im Gegenteil war nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges eine schwierige Phase der Rekonstruktion des Netzes und des Fahrzeugparks zu bewältigen.

Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise 1930 – 1933

Die Stadt Karlsruhe war ständig bemüht, den Wagenpark und die Betriebsanlagen in technisch einwandfreiem Zustand zu erhalten und immer wieder zu modernisieren. Sowohl der straßenbahnbegeisterte Baubürgermeister Hermann Schneider als auch ein weitgehend aufgeschlossener Stadtrat schufen dazu die entsprechenden Voraussetzungen. In diesem Zusammenhang ist auch Straßenbahndirektor Julius Schmidtmann zu nennen, der seit 1. August 1918 die Geschicke der Straßenbahn lenkte und weithin förderte. Nur angesichts dieser Rahmenbedingungen lässt sich der rasche Ausbau des Streckennetzes in der wirtschaftlichen Notlage der 1920er Jahre erklären. Unter der Ägide von Oberbürgermeister Dr. Julius Finter, der die seit 1930 eingerichtete Bahnkommission leitete, konnten neu aufgetretene Probleme im Straßenbahnverkehr mit fester Hand angepackt werden.[1]

So konnten für die 1929 eröffneten Strecken nach Rappenwört und Rintheim neu angeschaffte Fahrzeuge eingesetzt werden, die wegen ihrer ovalen Spiegel in den Fensterholmen im Wageninneren bald „Spiegelwagen" hießen. Von diesen sehr eleganten Fahrzeugen wurden zunächst je 10 Motor- und Anhängewagen angeschafft, die erstmals werkseitig mit elektrischen Heizungen durch Frischstrom ausgestattet waren.[2] Die älteren Wagen der Karlsruher Straßenbahn waren im Laufe der 1920er Jahre entsprechend nachgerüstet wor-



Innenansicht eines „Spiegelwagens"

den. Im großzügigen Innenraum wiesen die Spiegelwagen lederbezogene Längssitzbänke und eine große Zahl von Stehplätzen auf.[3] Allerdings wurden diese neuen Wagengarnituren nach kurzer Zeit nur noch auf der Hauptlinie 1 (Durlach – Rheinhafen) eingesetzt. Dort traten sie im Straßenbild besser in Erscheinung. Auch nach Rintheim mussten sich die Fahrgäste mit einem Pendelwagen und Umsteigezwang vom und zum Stadtinneren zufrieden geben. Erst 1969 erhielt der Stadtteil eine 10-minütige direkte Verbindung zur Stadtmitte.

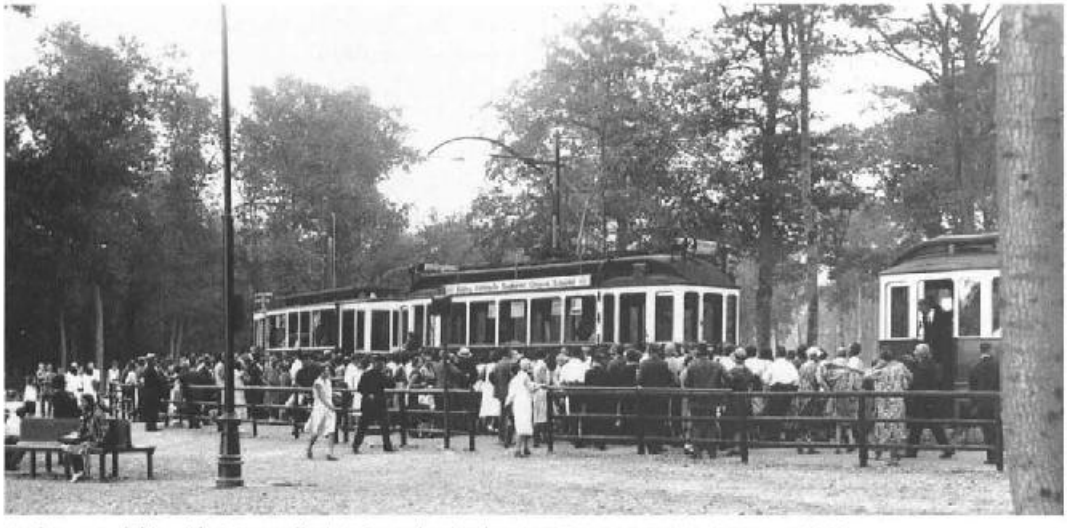
Die „Rheinstrandlinie" erfüllte trotz des besonderen Services kombinierter Karten für Bahn und Bad nicht die in sie gesetzten Hoffnungen. Zwar konnten die Züge während der Badesaison dem Fahrgastansturm kaum standhalten, obwohl die Strecke im 7,5 Minuten-Betrieb bedient wurde. In den 1930er Jahren war man daher bemüht, auf der eingleisigen Strecke durch Ausweichstellen bzw. ein zweites Gleis im Badebetrieb einen reibungslosen Verkehr zu ermöglichen. Nur sonn- und feiertags konnten vereinzelt Drei-Wagen-Züge beobachtet werden. Für Einsatzzüge gab es schon damals ein langes Aufstellgleis in Rappenwört. Es war bis an das Restaurant des Bades ausgezogen, aber nicht für die Fahrgastbeförderung vorgesehen. Trotz der starken Frequentierung während der Badesaison konnten die erwarteten Beförderungszahlen übers Jahr hinweg nicht erreicht werden. Dennoch wurde der Betrieb Daxlanden – Rappenwört zu keiner Zeit vollständig eingestellt. Ab 22. September 1930 wurde ein Pendelverkehr auf der 2,3 km langen Strecke während der Wintermonate eingerichtet.[4] Schwierigkeiten bereiteten den schwach motorisierten Triebwagen auf der Strecke nach Daxlanden/Rappenwört von Anfang an die steilen Rampen der Brücke über die Reichsbahngleise beim Entenfang. Bis zum Jahr 1931 rüstete das

Bahnamt daher 26 ältere Triebwagen mit leistungsstärkeren Motoren aus.

Diese Aufrüstung der Motorwagen hatte Kosteneinsparungen zum Ziel, sollten sie doch die Fahrzeiten verkürzen. Ernste Schwierigkeiten bereiteten vor allem die seit 1932 zurückgehenden Einnahmen aus der Personenbeförderung, hervorgerufen durch die hohe Arbeitslosigkeit dieser Zeit. Die Gesamt- und Nebeneinnahmen waren um 7,3 % gefallen, die Zahl der beförderten Personen von 1931 auf 1932 von 30,4 auf 25,8 Millionen zurückgegangen.[5] Zwar waren sich Bahnamt und Rathaus einig, auf den 6 Stadtlinien einen Verkehrstakt von 7,5 Minuten beizubehalten, durch sparsameren Einsatz von Beiwagen wollte man jedoch rationalisieren.[6] Bereits damals sollten Personaleinsparungen zur Senkung der Betriebskosten beitragen, denn laut einem Bericht des Karlsruher Straßenbahndirektors Julius Schmidtmann machte der Personalaufwand 65–75 % aller Betriebskosten aus.[7] Darauf abzielende Versuche mit so genannten Einmannwagen ohne Schaffner auf Pendellinien bewährten sich allerdings nicht und wurden schon bald wieder abgebrochen.[8]

In der Öffentlichkeit wurde mehrfach kritisiert, dass die Linie 1 (Durlach – Rheinhafen) zu jeder Tageszeit mit zwei Beiwagen fahre, was lediglich einer optischen Aufwertung der Spiegelwagenzüge diene und betriebswirtschaftlich nicht zu verantworten sei. Das Bahnamt reagierte auf diese Kritik rasch. So fuhren nur Linie 1 und Südringlinie 3 ganztägig mit Beiwagen, während die übrigen Linien nur in den Stoßzeiten mit einem Beiwagen bzw. die Linie 1 mit zwei Anhängern versehen wurden. Einzelne Strecken wie die Linie 6 (Friedhof – Beiertheim) wurden fast immer nur mit Motorwagen befahren. Als weitere Einsparungen schlug der Stadtrat vor, die Linie 2 (Hauptbahnhof – Daxlanden) völlig einzustellen. Stattdessen sollte die Linie 1 ab Erzbergerstraße (Entenfang) abwechselnd zum Rheinhafen oder nach Daxlanden – Rheinstrand geführt werden. Ferner sollten die Vororte Knielingen und Beiertheim vom Lameyplatz und der Reichsstraße (Ebertstraße) nur mit Pendelwagen bedient werden. Für die defizitäre Meterspurstraßenbahn Kühler Krug – Grünwinkel – Daxlanden wurde die Stilllegung empfohlen. Gegen dieses Vorhaben erhob sich aber lebhafter Bürgerprotest. Eigens vorgenommene Fahrgastzählungen ergaben, dass diese Linie 12 weiterhin für den Arbeiterverkehr unentbehrlich sei und nicht ohne weiteres ersetzt werden könne.[9]

Immerhin wurde für einige Wochen der Pendelverkehr Reichsstraße – Beiertheim eingeführt.[10] Gleichzeitig wurde der Kurzstrecken-



Andrang auf die „Rheinstrandlinie" 2 an der Endstation Rappenwört im Sommer 1930

tarif für zwei Teilstrecken von 15 auf 20 Pfennig angehoben. Im Hinblick auf die weiter zurückgehende Frequentierung der Straßenbahn – sie betrug 1932 nur noch zwei Drittel des Jahres 1927 (25,8 gegenüber 41,4 Millionen)[11] war man außerdem bestrebt, nunmehr auch die Längsseiten der Wagendächer für Reklamezwecke zu vermieten, nachdem schon seit 1908 Werbung in den Wagen angebracht worden war.[12] Durch die geplanten Sparmaßnahmen hätte man insgesamt zwar 41 Mitarbeiter entbehren können, eine Entlassung von so vielen Bediensteten war aber nicht zu verantworten. Infolge von Fahrplanausdünnungen im Jahre 1932 – dem Höhepunkt der Weltwirtschaftskrise – konnten dennoch einige Betriebsangehörige freigestellt werden, die von anderen städtischen Dienststellen übernommen wurden.[13] Auch wurde die Wagenfolge auf den Stadtlinien von 7,5 auf 8 Minuten gedehnt, was mit einer Neuordnung der Linienstruktur einherging.

(siehe Tabelle rechte Seite).

Durch die neue Linienführung erfolgten Pendelverkehre nach Knielingen und Beiertheim nur noch in den verkehrsschwachen Abendstunden. Außerdem wurde ein verdünnter Abendverkehr von Erzbergerstraße (Entenfang) nach Daxlanden durchgeführt, von wo dann jeweils in die Hauptlinien umgestiegen werden musste.[14] Zu dieser Zeit wurden zahlreiche ältere Wagen auf so genannte Brosebänder umgerüstet. Diese waren an den Stirnseiten der Wagen im oberen Wagenkasten oder in kleinen Kästchen auf dem Dach untergebracht. Sie konnten mehr Ziele anzeigen als die bisherigen Zielschildwalzen, wodurch die Fahrzeuge flexibel auf mehreren Linien eingesetzt werden konnten. Die neuartige Beschilderung war mit den Spiegelwagen eingeführt worden.[15]

Wirtschaftliche Entspannung und staatliche Eingriffe 1933–1939

In Deutschland konnten sich die Straßenbahnbetriebe bis 1934 wirtschaftlich nicht erholen, da die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise Deutschland besonders hart trafen. Massenarbeitslosigkeit, staatliche Sparmaßnahmen und abnehmende Kaufkraft führten dazu, dass städtische Einrichtungen wie die Straßenbahn empfindliche Einnahmeausfälle hinnehmen mussten, die den Betrieb erschwerten. Die Machtübernahme der Nationalsozialisten hatte auf das Betriebsergebnis der Karlsruher Straßenbahn zunächst keinerlei Auswirkungen, zumal der allmähliche wirtschaftliche Aufschwung der 1930er Jahre das grenznahe Baden und somit auch die Karlsruher Straßenbahn erst mit Verzögerung erreichte. Durch die Einführung eines 10-Pfennig-Einheitstarifs für Uniformierte (Angehörige der Wehrmacht, der Polizeischule, der SA und der SS) blieb zwar die Zahl der Fahrgäste etwa konstant, die Einnahmen sanken jedoch.[16] Die Entwicklung der Fahrgastzahlen von 1927 bis 1936 belegen Rückgang und Stagnation und die damit einhergehenden Einnahmeausfälle: 1927 – 41,8 Millionen; 1930 – 35 Millionen; 1933 – 23,9 Millionen; 1936 – 23,4 Millionen Fahrgäste.[17] Betrugen die Einnahmen aus der Personenbeförderung 1928 noch 5,1 Millionen RM, so fielen sie 1933 auf 2,8, um 1936 wieder auf 2,9 Millionen RM zu steigen. Zwischen 1927 und 1936 hatte sich die Einwohnerzahl von etwa 150 000 auf 158 000 erhöht, was fast ausschließlich der Eingemeindung von Bulach und Knielingen (1929 und 1935) zu verdanken war. Karlsruhe blieb damit bei der Wachstumsquote im Vergleich hinter anderen Großstädten zurück.[18]

Eine fühlbare Anordnung der neuen Regierung war die geplante Abschaffung der farblich unterschiedlichen Ziel- und Nummernschilder, die der im Mai 1933 eingesetzte Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller verfügt hatte.[19] Diese Art der Beschilderung war bis dahin sehr beliebt, ließ sie doch schon von weitem die Route einer herannahenden Straßenbahn erkennen. Wenig überzeugend argumentierte das Ministerium, dass durch den Wegfall der Farbsymbole der Verkehrspolizei die Übersicht erleichtert würde.[20] Aller-

Linienführung ab 3. November 1932

Linie/ Farbe	Linienverlauf	Linienlänge in km	Fahrzeit in Minuten	Taktfolge	Züge
1 / weiß	Durlach-Marktplatz Rheinhafen	10,11	38	8	10
				Ab 20.20 Uhr 10	8
2 / blau	Schlachthof – Marktplatz Hauptbahnhof – Post Mühlburg – Daxlanden	11,45	44	16	6
Sonn- und Feiertage	verlängert ab 13 Uhr Schlachthof – Durlach und Daxlanden – Rheinstrand	13,76	Durlach + 12 Rheinstrand + 7	16	7 2
3 / schwarz	Südring Marktplatz – Mendelssohnplatz – Hauptbahnhof – Post – Marktplatz	5,34	23	8	2 bzw. 3
4 / gelb	Friedhof – Marktplatz – Kühler Krug	5,27	22	8	7
				Bis 7 Uhr und ab 20 Uhr 10	5
5 / grün	Flugplatz – Marktplatz – Hauptbahnhof – Kühler Krug	9,04	35	8	10
				Bis 6.30 Uhr und ab 20.20 Uhr 10	8
6 / rot	Friedhof – Mendelssohnplatz – Ettlinger Tor – Beiertheim	4,8	18	8	5
				Bis 6.50 Uhr 10	4
7 / blau	Schlachthof – Marktplatz – Hauptbahnhof – Post – Mühlburg – Knielingen	11,33	44	16	6
Sonn- und Feiertage	verlängert ab 13 Uhr Schlachthof – Durlach	13,76	+ 12	16	7 bzw. 8
8 / weiß	Schlachthof – Rintheim	1,8	7	20	1
Omnibus	Hauptbahnhof – Weiherfeld	1,87	7	15/20	1
11 / weiß	Meterspur: Friedhof– Hagsfeld	2,4	8	20/30	1
12 / weiß	Meterspur: Kühler Krug – Daxlanden	2,9	10	20	1 bzw. 2

Schienenreinigungswagen 1936 mit Werbung in eigener Sache: Die Zahlen geben v. l. n. r. an wieviel Millionen Fahrgäste 1935 in Deutschland von Straßenbahnen, der Reichsbahn, Schnellbahnen und Omnibussen befördert wurden.

dings leistete man in Karlsruhe der Anordnung zunächst nicht Folge. Das Städtische Bahnamt erwiderte dem Ministerium, dass sich diese Einrichtung in Karlsruhe bewährt habe und man keinesfalls davon abzugehen wünsche. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass schon in den 1920er Jahren die Staatsbahn bzw. die Deutsche Reichsbahn AG (Reichsbahndirektion Karlsruhe) gefordert hatte, dass kein Straßenbahnwagen mit rotem Liniensignal an eine ihrer Strecken herangeführt werden dürfte. In der Begründung hieß es, der Lokomotivführer eines Schnellzugs habe im Bahnhof Durlach das rote Nummernschild einer Straßenbahn für ein Haltesignal gehalten und seinen Zug schnell abgebremst. Die zeitweise nach dort führende Linie 2 erhielt daher statt eines roten ein blaues Zielsymbol.[21]

Der nationalsozialistische Verkehrsminister Dorpmüller war zugleich Beauftragter für den Öffentlichen Nahverkehr. Er sollte die teilweise veraltete Gesetzgebung den gewandelten Erfordernissen der Zeit anpassen. Zwar hieß es, dem Öffentlichen Nahverkehr komme weiterhin eine wichtige Funktion zu, dem motorisierten (Individual-)Verkehr wurde jedoch Vorrang eingeräumt. Demzufolge schränkte die neue Reichsstraßenverordnung vom 24. Mai 1934 zahlreiche Vorfahrtsrechte der Straßenbahn gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern ein.[22] Eine Entscheidung, die erst viel später im Zuge der Massenmotorisierung rückgängig gemacht wurde (s. unten S. 250). Aus heutiger Sicht stellten die Ende 1938 zugelassenen 5196 PKW und 3699 Motorräder[23] in Karlsruhe kein Problem für ein reibungsloses Miteinander der beiden Beförderungsmittel dar. Dennoch bereiteten den Verantwortlichen die steigenden Unfallzahlen, insbesondere durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen, zunehmend Unbehagen. Die Unfälle mit Kraftfahrzeugen stiegen zwischen 1933 und 1941 von 112 auf 232. Zu den Ursachen hieß es im Verwaltungsbericht von 1939: „Es werden innerhalb der Stadtstraßen häufig Geschwindigkeiten angetroffen, die auf die Reichsautobahn zugeschnitten sind."[24] Immerhin war besonders in der Kaiserstraße die Konkurrenz zwischen Kraftfahrzeugen und Straßenbahn so groß, dass ein generelles Parkverbot für Autos und Krafträder den Straßenbahnverkehr flüssig halten sollte.

Auch wenn schon Ende der 20er Jahre in einigen Städten der Straßenbahnverkehr durch Omnibusbetrieb ersetzt wurde, bestand in den 1930er Jahren noch keine ernsthafte Gefahr,

Das Parkverbot in der Kaiserstraße zeigte Wirkung. In der Bildmitte ein Wagen der Linie 4 zum Kühlen Krug, rechts die Linie 7 zum Hauptbahnhof, links daneben die Attrappe einer Luftbombe, die bereits 1938 an die Gefahr vor Luftangriffen erinnern sollte.

dass das Auto mit der Straßenbahn konkurrieren könnte. Für die Durchschnittsbevölkerung der 1930er Jahre spielte der Schienenverkehr – trotz des Rückgangs der Fahgastzahlen seit 1927 (s. oben S. 102) – nach wie vor eine große Rolle. In Karlsruhe lag die prozentuale Ausnützung (Fahrgäste pro Wagenkilometer) der Straßenbahn im Verhältnis zu anderen deutschen Betrieben in den Jahren 1933/34 mit 41,3 % an dritter Stelle nach Duisburg und Erfurt. Auch hatte die Karlsruher Straßenbahn einen der günstigsten Tarife. Die zahlreichen Fahrpreisvergünstigungen, die infolge der Durchführungsbestimmungen zum Reichsgesetz über die Beförderung von Personen zu Lande in Kraft traten, wirkten sich aber belastend aus.[25] Proteste der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahn, zu der auch die Fachgruppe Straßenbahn gehörte, verhallten ohne Wirkung. Letztere stellte fest: „Lasten im öffentlichen Interesse sind nicht durch die öffentlichen Verkehrsanstalten, sondern durch die dafür zuständigen Stellen zu tragen." Damit waren die entsprechenden Organe der SA, SS, Wehrmacht und Polizei gemeint.[26] Dies galt aber auch für die zahlreichen Veranstaltungen der NSDAP wie Sporttage, Bauernkundgebungen, Gaufeste oder Treffen der badischen Amtsleiter, für deren Teilnehmer von der Reichsregierung zur Beförderung ein Einheitspreis auf allen Strecken von 10 Reichspfennigen festgelegt wurde. Für solche Veranstaltungen war im Übrigen schon bald nach der Machtergreifung angeordnet worden, die Straßenbahnwagen mit Fähnchen auf den Wagendächern zu schmücken. Als weitere Ursache für die unbefriedigenden Ergebnisse wurde festgehalten, dass die Produktion von Fahrrädern in Deutschland innerhalb von zwei Jahren um das Doppelte angestiegen sei. Im Verwaltungsbericht des Bahnamts von 1936 heißt es: „Mit 16 Millionen Fahrrädern steht Deutschland jetzt an der Spitze aller übrigen Länder des Kontinents ... die schöne Umge-

bung der Stadt, und der gute Zustand der Ausfallstraßen veranlasst zudem die vermehrte Zahl der Kraftwagenbesitzer, die Sonn- und Feiertage zu weiteren Überlandfahrten auszunützen, sodass auch hierdurch der Ausflugsverkehr der Straßenbahn beeinträchtigt wird."[27]
Die Betriebssicherheit an Wagenpark, Gleis- und Fahrleitungsanlagen hatte nach wie vor höchste Priorität, auch wenn Materialknappheit – insbesondere seit Inkrafttreten des Vierjahresplans von 1936 – bei allen Straßenbahnbetrieben entsprechende Einsparungen erforderten. Eine gewisse Reserve an Trieb- und Beiwagen musste jederzeit einsatzbereit bleiben. Freilich waren bei Unfällen im Stadtgebiet große Anfahrwege durch Reservefahrzeuge zurückzulegen, da der Betriebshof Tullastraße am Rande des Stadtzentrums lag. Bei solchen Vorkommnissen konnten Kurswagen vereinzelt ausfallen, und die Fahrgäste warteten dann vergeblich an den Haltestellen. Kommunikationsmöglichkeiten zwischen den Wagenführern und dem Betriebshof waren beschränkt. Informationsmöglichkeiten für die Fahrgäste an den Haltestellen gab es nicht.
Zu zahlreichen Verbesserungen an den vorhandenen Gleisanlagen gehören die weithin unbekannt gebliebenen Baumaßnahmen in Durlach: Der Abschnitt in der Pfinztalstraße zwischen Leopoldstraße (heute Karlsburgstraße) und Ettlinger Straße (heute Badener Straße) war schon 1914 zweigleisig angelegt worden. Einsprüche von Anwohnern zwischen den beiden genannten Straßenstücken wegen der Einschränkungen beim Be- und Entladen von Fuhrwerken sowie einer ungenügenden Einsicht der Straßengabelung am Wasserwerk machte jedoch 1933 einen Rückbau auf nur ein Gleis notwendig. Auch auf der Hauptstraße (Pfinztalstraße) zwischen Herrenstraße (heute Amthausstraße) und Schlossstraße (heute Marstallstraße) wurde das vorhandene Gleis von der Straßenmitte an den südlichen Straßenrand verlegt.[28]
Im Jahre 1936 musste das Karlsruher Straßenbahnamt erstmals in seiner Geschichte Investitionen zugunsten des Automobilverkehrs vornehmen. Mit Rücksicht auf den gestiegenen Kraftfahr- und Fuhrwerksverkehr wurde damit begonnen, die Abstände zwischen den beiden Richtungsgleisen, vor allem in der Kaiserstraße, von 3,20 auf 2,70 m zu verengen.[29] Dies geschah zunächst am Marktplatz an der östlichen Gleisanlage (Stadtkirche) und dann von dort bis zur Kreuzstraße. Dazu wurden die Gleise neuartig auf Beton mit Bitumen-Schienenunterguss verlegt und in eine Betondecke, überzogen mit Rauasphalt, eingebettet. Der weitere Gleisumbau in der Kaiserstraße kam nur stockend voran und nach Kriegsbeginn 1939 vollständig zum Erliegen. Die Gleisanlagen am Durlacher Tor wurden 1936 nach 20 Jahren grundlegend den Erfordernissen der Zeit angepasst. Das zur Jahrhundertwende dort gebaute Wartehäuschen im „Schweizer Stil", das einst großes Aufsehen erregte, wich einer schlichten Wartehalle.
In den Jahren 1937/38 wurden nach rund siebenjähriger Pause erstmals wieder umfangreiche Baumaßnahmen vorgenommen: Im Zusammenhang mit dem Bau der festen Rheinbrücke anstelle der alten Pontonbrücke bei Maxau war die Verlegung der Gleisanlagen der Reichsbahn zwischen dem bisherigen Bahnhof Mühlburg und dem Rheinufer erforderlich geworden. Die bisher niveaugleiche Kreuzung der Straßenbahn und der Staatsbahn entfiel durch Tieferlegung der Honsellstraße und eine Brücke für die Reichsbahngleise. Der Linienverkehr vom Bahnhof Mühlburg bis Endschleife Rheinhafen wurde während der Bauperiode nur in Hauptverkehrszeiten durch Omnibusse ersetzt. Die niveaugleiche Kreuzung der Straßenbahnlinie 7 zwischen Lameyplatz und Knielingen mit der Reichsbahnstrecke Mühlburg – Eggenstein – Graben konnte erst 1940 durch die Überbrückung der Reichsstraße 10 beseitigt werden. Infolge des Umbaus der Durlacher Allee (damals Robert-Wagner-Allee) als Zufahrt zur Autobahn Frankfurt – Karlsruhe – Stuttgart wurde zwischen Rintheimer Weg (heute Weinweg) und Untermühlstraße das südliche Gleis der Straßenbahn ausgebaut, nachdem der Fahrdamm der Allee höher gelegt worden war.[30] Für rund anderthalb Jahre bestand so auf dem

neuen Fahrdamm eingleisiger Betrieb. In mehreren Nachtschichten wurde das zweite Gleis eingebaut, während Omnibusse als Schienenersatzverkehr zwischen Rintheimer Weg und Bahnhof Durlach verkehrten.[31]

In der gleichen Zeit verringerte sich die Gleislänge der Straßenbahn: So wurden die Gleisanlagen auf dem Festplatz zwischen Konzerthaus und Vierordtbad auf Anordnung der Gauleitung beseitigt. Damit sollten Aufmärschen und Versammlungen der SA, SS und anderen NS-Organisationen mehr Platz geboten werden. Auf diese Weise entfiel aber die wichtige Umfahrungsspange Konzerthaus – Ettlinger Straße – Marktplatz. Des Weiteren wurde die Meterspurlinie 11 in Hagsfeld wegen der niveaugleichen Kreuzung mit der Deutschen Reichsbahn zum südlichen Ortsrand hin verkürzt. Die Meterspurlinie Kühler Krug – Grünwinkel – Daxlanden entfiel ab 1. April 1938 völlig. Zu ihr fuhr parallel bereits ab 1. November 1937 eine neue Omnibuslinie B nach Grünwinkel und weiter zur neu entstehenden Rheinstrandsiedlung.[32]

Im Hinblick auf den inzwischen gestiegenen Kraftfahrzeugverkehr, der den Straßenbahnbetrieb zunehmend behinderte, wurde vom Städtischen Polizeipräsidium eine Verlegung der Gleisführung der Linie 5 zwischen Mühlburger Tor und Moltkestraße aus der Westendstraße (heute Rheinhold-Frank-Straße) in die parallel führende Riefstahlstraße vorgeschlagen, wo noch immer die unbebaute Trasse der früheren Rheinbahn bestand. Doch dieser Plan wurde ebensowenig verwirklicht wie das Vorhaben, die Linie 5 Moltkestraße zwischen Ludendorffstraße (heute Hertzstraße) mit einer Blockumfahrung durch die Kanonier- und Stösserstraße zu entflechten. Auch die vom Städtischen Bahnamt empfohlene Verlängerung der Linie 7 in Knielingen von der Endstelle in der Saarlandstraße (heute Elsässer Platz) bis hin zur Neufeld-/Eggensteiner Straße wurde nicht verfolgt. Vermutlich scheiterten alle diese Vorhaben an den hohen Kosten.[33] In der Straßenbahnkommission des Stadtrates wurde damals auch über den bereits 25 Jahre zuvor durch das Großherzogliche Haus abgelehnten Bau eines Theatergleises diskutiert.[34] Dessen Realisierung stand aber unter anderem die zu enge Waldstraße entgegen. Vergeblich wurde auch über einen Gemeinschaftstarif zwischen Albtalbahn und Straßenbahn debattiert. Die Eigentümergesellschaft der Albtalbahn D. E. B. G. (Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft) war nur darauf bedacht, Vorteile daraus zu ziehen. Ein Stadtverordneter bemerkte hierzu: Man wird sich freuen, wenn die vorsintflutliche Einrichtung (gemeint ist die Albtalbahn) verschwindet und eine Straßenbahn nach Rüppurr geleitet wird.[35]

Der Wagenpark erhielt 1936 und 1937 die schon lange geforderte Auffrischung von 6 neuen Triebwagen, die der Serie der 1929/1930 gelieferten Spiegelwagen weitgehend angeglichen waren. Sie besaßen nunmehr so genannte Vielstufen-Fahrschalter, die ein sanfteres Anfahren und Abbremsen der Wagen ermöglichten. Dennoch waren 1937 noch 30 Triebwagen aus der Anfangszeit der elektrischen Straßenbahn vorhanden. Mit rund 60 neueren, dazu komfortableren, konnte aber nicht das gesamte Netz bedient werden. Als Reservefahrzeuge waren die Herbrandt-Wagen der Erstlieferung von 1899 noch immer unverzichtbar. Sie kamen vor allem an den verkehrsreichen Sonn- und Feiertagen zum Einsatz, wo in der Vorkriegszeit eine um rund ein Drittel größere Fahrzeugzahl benötigt wurde.

Zu den technischen Modernisierungen der Bahn gehörte u. a. auch der Ersatz der Bügelstromabnehmer (Lyra-Bügel) durch Scherenstromabnehmer. Diese Maßnahme wurde innerhalb von drei Jahren an allen Triebwagen durchgeführt. Vor allem für das Fahrpersonal brachte dies eine wesentliche Erleichterung beim Rangieren mit sich. Vor dem Zweiten Weltkrieg gab es nur wenige Wendeschleifen an den Linienendpunkten in Durlach, Daxlanden, Rappenwört und am Rheinhafen, die ein Umsetzen von Motor- und Anhängewagen ersparten. Bis 1936 mussten außerdem alle Triebwagen mit den mittlerweile gesetzlich vorgeschriebenen weißen Fahrtrichtungsan-

zeigern und alle Fahrzeuge mit so genannten Kletterschutzbügeln zur Milderung der Schäden bei Zusammenstößen ausgestattet werden. Neben den Verbesserungen der Gleisanlagen und der Erneuerung der Wagen vergaß man auch nicht, durch zweckmäßige neue Kantinen sowie Wasch- und Umkleideräume für Werkstatt- und Betriebspersonal im Betriebshof an der Tullastraße bessere Voraussetzungen für Wartung und Pflege zu schaffen.[36]

Der Informationsaustausch mit anderen Straßenbahnbetrieben, vor allem solchen im Ausland, war in den Vorkriegsjahren spärlich. Die Einführung von gummigefederten Radsätzen zum besseren Fahrkomfort, die in den USA bereits gebräuchlich waren, wurde in Karlsruhe als unbrauchbar angesehen und abgelehnt. Auch der Bau vierachsiger großräumiger Fahrzeuge erschien zu teuer. Selbst der zu dieser Zeit schon versuchte Einsatz von schienenunabhängigen Fahrzeugen wie Oberleitungsbussen, wurde in Karlsruhe als „Verlegenheitslösung" betrachtet.

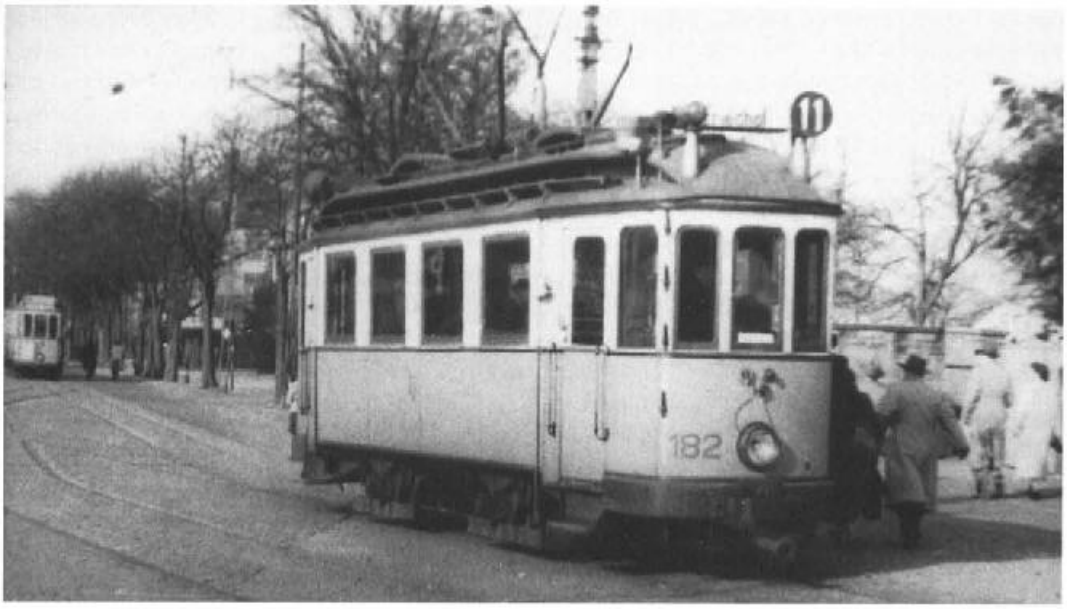
Die Fahrgäste der Straßenbahn mussten zu jener Zeit gut informiert sein, denn schon ab den 20er Jahren fehlten häufig Fahrpläne an den Haltestellen. Ursache waren die damals zahlreichen Streckenneubauten bzw. Linienänderungen. Fahrpläne waren zwar in den Adressbüchern der Stadt Karlsruhe fallweise abgedruckt, aber bei der Veröffentlichung meist schon überholt. An Hauptkreuzungspunkten der Straßenbahn (Hauptbahnhof, Marktplatz, Hauptpost) gab es kurze Hinweistafeln auf die dort abfahrenden Früh- und Spätwagen. Grotesk waren die Hinweisschilder an den Haltestellen Marktplatz und Hauptpost mit der Aufschrift „Linien 1 und 4 Richtung Ost" bzw. „Linien 1 und 4 Richtung West". – Immerhin konnte sich der Fahrgast auf diese Weise nach zwei Himmelsrichtungen orientieren.[37]

Unzufriedenheit bei den Fahrgästen hat es gelegentlich wegen unordentlichen Ausrufens der Haltestellen durch die Schaffner gegeben. Zahlreiche Protestschreiben an den Oberbürgermeister reichte dieser an das Städtische Bahnamt weiter. Dieses erwiderte: „Was das Ausrufen der Haltestellen durch die Schaffner anbetrifft, so ist festzustellen, dass das Schaffnerpersonal sich vorwiegend aus Badenern zusammensetzt. Da ist ein heimischer Dialekt nicht zu vermeiden. Man wird z. B. immer hören ‚Karlstroß' und nicht ‚Karlstraße'. Dafür muss man in anderen Städten andere Dialekteigentümlichkeiten in Kauf nehmen. Unser Aufsichtspersonal ist aber ... angewiesen, auf ein deutliches und verständliches Ausrufen der Haltestellen zu achten. Wenn man aber unser Schaffnerpersonal hört, so erfährt man, dass die Fahrgäste in den undeutlichen Angaben ihres Fahrziels oft Erstaunliches leisten."

Auf Klagen über schlecht beheizte Anhängewagen schrieb das Bahnamt zurück: „Eine bürokratische Verfügung zu treffen, dass im Augenblick des Einschaltens des Lichtstromes beim Motorwagen das Gleiche im Anhängewagen zu geschehen hat, halten wir für unnötig. Die Notwendigkeit der Innenbeleuchtung und der Beheizung der Wagen hängt allgemein von der Besetzung und von anderen Faktoren, wie z. B. der Kurzsichtigkeit der Schaffner ab."[38]

Auch die in Karlsruhe für viele Jahrzehnte praktizierte Tarifstreckeneinteilung fand bei den Fahrgästen nicht immer Verständnis. Die Fahrscheine zeigten zwar das Streckennetz der Straßenbahn und Autobusse mit den entsprechenden Teilstrecken an. Nicht immer war aber eine Teilstrecke durch eine Haltestelle begrenzt. Der Schaffner markierte dem Fahrgast auf dem Fahrschein mit einem Farbstift die Teilstrecke, an der er eingestiegen war bzw. die dahinter lag. Für das Umsteigen von einer in die andere Linie galten besondere Regeln.[39] Der Fahrgast musste immer die kürzeste Strecke zum Fahrtziel wählen. Umsteigen musste innerhalb 30 Minuten erfolgen.[40]

Die Straßenbahnwagen fuhren bis in die 50er Jahre hinein mit offenen Türen auf den rechten Plattformseiten. Nur bei strenger Kälte blieb die rechte Tür auf dem Führerstand während der Fahrt verschlossen. Ausnahmen bildeten die meterspurigen Pendellinien 11 (Friedhof – Hagsfeld) und 12 (Kühler Krug – Daxlanden), die stets mit geschlossenen Türen fahren



Wagen der Linie 11 von Hagsfeld am Friedhof. Hier musste in die Linien 4 oder 6 zur Weiterfahrt in die Stadt umgestiegen werden. Die meterspurigen Wagen behielten von 1921 bis 1955 fast unverändert ihr Erscheinungsbild bei, Aufnahme um 1955.

mussten. Dies lag wohl darin begründet, dass beide streckenweise am Fahrbahnrand von Autostraßen angelegt waren. Sie verkehrten so entgegen der üblichen Fahrtrichtung.

Kurz vor Kriegsausbruch wurden am 1. Juni 1939 in einer Bau- und Betriebsordnung besondere Bestimmungen für die Straßenbahn Karlsruhe erlassen:[41] Für vor 1912 gebaute Triebwagen durfte die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit 40 km/h betragen. In Straßen, in denen die Gleise in die Straßendecke eingebettet waren, durften 35 km/h nicht überschritten werden, auf besonderem Bahnkörper 40 km/h und auf dem besonderen Bahnkörper zwischen Durlacher Tor und Durlach Bahnhof 45 km/h. Auf der Brücke über die Reichsbahngleise beim Westbahnhof an der Stelle der heutigen Vogesenbrücke waren 20 km/h als Höchstgeschwindigkeit vorgeschrieben. Allerdings besaßen die Straßenbahnwagen noch keine Tachometer, weshalb die Wagenführer nach Gefühl den Fahrschalter zu betätigen hatten. Besondere Bestimmungen gab es für die gefährlichen Kreuzungen mit Industrieanschlussgleisen der Reichsbahn, nämlich Tulla-/Gerwigstraße und Robert-Wagner-Allee (Durlacher Allee)/Pforzheimer Straße. Grundsätzlich galt: Wenn die fortwährende Glocke der Lokomotive auf dem Industrieanschlussgleis ertönte, hatten „Fuhrwerke und Menschen, ... Wagen der Straßenbahn 15 Meter ... vor der Kreuzung anzuhalten."[42] Mehrere Unfälle, z. T. mit Todesfolgen, konnten dennoch nicht vermieden werden.

Zum 1. März 1938 wurde die Leitung des bisher selbständigen Bahnamtes dem Amtsvorstand des Gas-, Wasser- und Elektrizitätsamtes übertragen. Die vereinigten Ämter erhielten die Bezeichnung „Städtische Werke". An die Stelle des bisherigen Straßenbahndirektors Schmidtmann, der seit Mitte 1918 die Geschicke der städtischen Verkehrsbetriebe gelenkt hatte, trat Stadtbaudirektor Konstantin Eglinger, der am 3. April 1940 zum Oberbaudirektor und Betriebsleiter ernannt wurde.

Im Zweiten Weltkrieg: Steigende Fahrgastzahlen und Betriebseinschränkungen

Die Kriegsgefahr beunruhigte die Karlsruhe-

rinnen und Karlsruher bereits Ende August 1939. Etwa 90 000 der rund 190 000 Einwohner verließen die Stadt in den ersten Septembertagen, um sich wegen der Nähe der französischen Grenze in Württemberg und im Allgäu in Sicherheit zu bringen.[43] Außer dem Abschuss einer französischen Aufklärungsmaschine durch die Flakabwehr am 8. September, geschah aber zunächst nichts Bedrohliches. Im Dezember waren die meisten evakuierten Bewohner wieder zurück. Der Linienbetrieb verlief so normal, nachdem er von Ende August bis etwa Ende Oktober auf das Notwendigste eingeschränkt worden war: Nur Linie 1 (Durlach – Rheinhafen, bzw. Knielingen) und Ringlinie 3 (Hauptbahnhof – Stadtmitte) verkehrten in den Morgen- und Abendstunden, zumeist ohne Beiwagen.[44] Der Verkehr nach Rappenwört, das zum militärischen Sperrgebiet erklärt worden war, wurde erst im Juni 1940 wieder freigegeben.[45]

Im ersten Halbjahr 1940 verlief der Straßenbahnbetrieb ohne besondere Ereignisse weiter. Insgesamt 15 Fliegeralarme störten nur kurzzeitig den öffentlichen Verkehr. Die Einziehung von 173 Beschäftigten (etwa 20 % der Belegschaft) konnte bis zum Sommer durch die Ausbildung von Schaffnerinnen ausgeglichen werden.[46] Wagenführerinnen wurden erst ab 1943 eingesetzt und durften nur auf bestimmten Linien eingesetzt werden.[47] Das Fahrgastaufkommen stieg im Verlauf des Jahres 1940 nach Beendigung des Frankreichfeldzuges wieder deutlich an und nahm bis 1943 sprunghaft zu.[48] Gezählt wurden 1940: 35, 1941: 43,5, 1942: 57,1 und 1943: 65,8 Millionen Fahrgäste.[49] Diese anhaltende Steigerung ist trotz der kriegsbedingten Betriebseinschränkungen auch auf die Beförderung zahlreicher Wehrmachtsangehöriger, Zwangsarbeiter und Kriegsgefangener zurückzuführen. Ungeachtet der veränderten Umstände stieg die Beförderungsleistung der Karlsruher Straßenbahn im Zweiten Weltkrieg in ähnlichem Maße an, wie dies im Ersten Weltkrieg schon der Fall war.[50] Im Zuge der gesteigerten Kilometerleistung der Straßenbahnwagen stieg aber die Zahl der Unfälle. Infolge der Verdunkelungsmaßnahmen, so lautete die Begründung in den Verwaltungsberichten, stiegen die Unfallzahlen deutlich an. Trotz eines durch kriegsbedingte Requirierungen oder Stilllegungen deutlich verringerten Kfz-Bestandes ereigneten sich 1940 219 Unfälle und 232 im Jahr 1942. Allein in den ersten vier Kriegsmonaten stieg die Zahl der Unfälle um das 2,5-fache gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Dazu kamen 133 „Sachschadenfälle", d. h. Zusammenstöße von Straßenbahnen untereinander. Diese Zahl ist um so erstaunlicher, als von Ende August bis Ende Oktober 1939 nur wenige Bahnen verkehrten. In den letzten Kriegsjahren gingen die Zahlen – will man den statistischen Angaben Glauben schenken – wieder zurück.[51]

Für das Jahr 1940 konstatierte der Verwaltungsbericht, dass trotz angespannter Kriegsverhältnisse alle notwendigen Unterhaltungen an Bahnanlagen vorgenommen werden konnten. Ähnlich wie im Ersten Weltkrieg beschränkte die Rohstoff-Verknappung die Arbeiten allerdings auf das Notwendigste.[52] Im Zuge der entsprechend forcierten Altmaterialverwertung musste auch das eiserne Geländer um den Betriebshof in der Tullastraße entfernt werden. Im Verlauf des Jahres 1941 konnten die schon 1939 bei der Waggonfabrik Rastatt bestellten 4 Spiegelwagen in Dienst gestellt werden. Sie waren den zwischen 1929 und 1937 ausgelieferten Wagenserien weitgehend angeglichen. Im Volksmund hießen diese Wagen bald „Elfenbeinwagen", vermutlich weil die Lackierung der Oberteile elfenbeinartig schimmerte. Die älteren Beiwagen erhielten ab 1940 ein so genanntes vorgezogenes Laternendach, um sie in der äußeren Form den neueren Fahrzeugen anzugleichen. Wegen der steilen Überführung der Reichsbahngleise beim Westbahnhof wurden ab 1942 die neueren und leistungstärkeren Triebwagen in der Regel auf der Linie 2 eingesetzt, um das peinliche Steckenbleiben von Wagenzügen auszuschließen.

Erste Betriebseinschränkungen verspürten die Fahrgäste bereits 1940, als mehrere Haltestellen wegfielen bzw. benachbarte zusammenge-

legt wurden. Dadurch verlängerte sich für viele der Fußweg.[53] Als Grund wurden Stromeinsparung durch vermindertes Anfahren und Bremsen der Motorwagen genannt. Eine Verbesserung brachte die ab 3. November 1941 geänderte Linienführung, die vor allem kürzere Intervalle auf den Hauptlinien 1–6 mit sich brachte.[54] Aber auch für einige Vororte wurde das Angebot verbessert. Im selben Jahr wurden die für Karlsruhe charakteristischen Schilder „Haltestelle der Straßenbahn" (ein viereckiges gelbes Schild mit schwarzer Schrift) durch das reichseinheitliche, runde grünumrandete Schild mit einem H auf gelbem Grund ersetzt.[55] Neu für Karlsruher Verhältnisse war die unter dem Schild angebrachte Leiste mit Liniennummer. Diese blieb freilich nur vage Orientierungshilfe, denn die Zielrichtung fehlte. Fahrplanaushänge gab es an den Karlsruher Haltestellen nicht. Freilich wären sie im Zuge der vermehrten Fliegeralarme ohnehin bald gegenstandslos geworden. Die uns heute von Straßenbahn- und Autobuslinien vertrauten Unterstände an den Haltestellen wurden erst in den 50er Jahren flächendeckend errichtet. Bis dahin fand man an Linienendpunkten zumeist einen kargen, hölzernen Warteunterstand vor. Lediglich einige Zwischenhaltestellen, z. B. Schlachthof, Durlacher Tor und Bahnhof Durlach wiesen schon in den 1930er Jahren ein Wartehäuschen auf, wie sie heute selbstverständlich sind. Weitere Reduzierungen des Angebots der Straßenbahn brachte ab 1. Dezember 1942 die Beendigung des Linienbetriebs um ca. 21 Uhr sowie ab 20. Dezember 1943 die Verlängerung der Wagenfolge von 7,5 auf 10 Minuten. Auch die Linienführung wurde erneut etwas geändert.[56] Neben den Leistungseinschränkungen gab es Versuche, einzelne Strecken zugunsten kriegswichtiger Betriebe zu verstärken. Der Verfasser erinnert sich, dass Linie 7 im Sommer 1943 wieder belebt wurde und zusätzlich zur Linie 5 durch die Rüppurrer Straße verkehrte. Damit sollten vor allem Berufstätigen im nahe gelegenen Ausbesserungswerk und Güterbahnhof der Reichsbahn bessere Fahrtmöglichkeiten geboten werden. Dieser Versuch endete Anfang November, von der Öffentlichkeit kaum bemerkt. Sie hatte im vierten Kriegsjahr andere existenzielle Sorgen.

Die Tarife blieben in den ersten Kriegsjahren weitgehend konstant. Fahrscheine und Fahrscheinhefte wurden wie bisher nach Teilstrecken berechnet. Auch die Gemeinschaftsbadekarten bzw. Badefahrscheinhefte für das Rheinstrandbad Rappenwört wurden trotz zahlreicher Kriegseinschränkungen weiter verkauft. Freifahrtberechtigt waren: Polizeivollzugs- und Hilfspolizeibeamte (auch in Zivil und ohne besonderen Ausweis), Luftschutzpolizei einschließlich Sicherheits- und Hilfsdienst (SHD), Feuerschutzpolizei, Kriegsverletzte bzw. kranke deutsche Wehrmachts-

Eines der wenigen bereits in den 1930er Jahren aufgestellten Wartehäuschen, die gut 20 Jahre ihre Aufgabe erfüllten, hier an der Haltestelle Schlachthof.

angehörige und solche der mit Deutschland verbündeten Staaten. Ab Sommer 1944 wurde ein Einheitstarif von 20 Pfennig eingeführt, wodurch es keine Teilstreckentarife mehr gab.[57] Diese Kriegsmaßnahme wurde nicht zuletzt deshalb ergriffen, weil man die Schulung des Aushilfspersonals im Schaffnerdienst erleichtern wollte. Dieses war mit den zunehmenden Beeinträchtigungen des Straßenbahnbetriebes oftmals vollkommen überfordert. Die kriegsbedingten Ausfälle führten außerdem dazu, dass Linienbezeichnungen und Zielschilder an den Fahrzeugen an Bedeutung verloren bzw. irreführend waren.

Auf einige kriegsbedingte Besonderheiten des Straßenbahnbetriebs im Zweiten Weltkrieg sei verwiesen. Ein dunkles Kapitel stellten schon kurz nach Kriegsausbruch die „Einführung der im Interesse der Landesverteidigung vorgeschriebenen Verdunkelungsmaßnahmen" dar.[58] So mussten Scheinwerfer an den Triebwagen bis auf einen schmalen Lichtquerbalken abgedeckt werden. Die Fenster der Fahrzeuge wurden durch schwarze Bänder an den Rahmen verkleinert, um den Schein der Innenbeleuchtung nach außen zu reduzieren. Glühbirnen an der Innendecke wurden mit schwarzen Schirmchen verkleidet. Die Schaffner hatten daher Mühe, in den dunklen Stunden die richtigen Fahrscheine auszugeben und zu entwerten. Amtliche Fahrzeiten änderten sich durch die Verdunklung in den Morgen- und Abendstunden jedoch nicht. Verspätungen waren daher die Regel, weil langsamer gefahren werden musste.

Ein menschenverachtendes Zeugnis antijüdischer Politik der Nationalsozialisten stellt eine Verordnung vom September 1940 dar: Auf Druck der Kreisleitung der Karlsruher NSDAP durften Juden künftig nur noch auf der vorderen Plattform der Straßenbahnen befördert werden. Durch die Zwangsdeportation fast aller Juden aus Karlsruhe ins Konzentrationslager Gurs im Spätjahr 1940, die für viele den Tod durch die Lebensbedingungen im Lager oder den Abtransport in die Vernichtungslager im Osten bedeutete, wurde diese Bestimmung schon gegenstandslos.[59]

Ab Mitte Dezember 1941 wurden binnen kurzer Zeit die Fahrgasträume aller Wagen mit gelben Plakaten versehen. Sie zeigten einen kleinen schwarzen Mann, darunter die Aufschrift „Pst!" Im Volksmund hießen die ungewöhnlichen Aufkleber „Kohlenklaumännchen". Wenig später wurde das Symbol mit dem Zusatz „Feind hört mit" versehen. Die Plakate mahnten, Gespräche zwischen Fahrgästen und Fahrpersonal nur auf notwendigste Angaben wie Fahrziel, Art des Fahrscheins, Frage nach Linienführung u. Ä. zu beschränken. Auch Unterhaltungen zwischen Fahrgästen hatten sich auf ein Mindestmaß zu beschränken oder zu unterbleiben. Auf schwach frequentierten Außenlinien wie z. B. nach Rintheim konnte ein Schwätzchen unpolitischen Inhalts eher gewagt werden als in den meist stark besetzten Wagen innerhalb des Stadtgebietes. Es gab genügend Volksgenossen, die harmlosen Gesprächen auflauerten und die Betreffenden bei der Parteileitung anzeigten. Ab Spätjahr 1944 wurden in Straßenbahnen zusätzliche Kontrollen von Parteiorganen durchgeführt, vor allem gegenüber jüngeren Männern in Zivil. Diese hatten den Nachweis zu führen, dass sie vom Wehrdienst befreit bzw. in einem kriegswichtigen Betrieb arbeiteten oder einen ärztlichen Krankenschein bei sich trugen.

Besondere Bestimmungen wurden für Kriegsgefangene erlassen.[60] Mehr als zehn durften nur mit einem Begleiter in Sonderfahrzeugen und nach vorheriger Genehmigung befördert werden. Dazu wurde bestimmt: „Einzelne Kriegsgefangene dürfen nur unter Bewachung und ausschließlich nur auf der Vorderplattform der Wagen befördert werden. Die Gefangenen sind dabei so aufzustellen, dass der deutsche Begleiter ... sie von den Zivilpersonen abtrennt. Beförderung von einzelnen französischen Kriegsgefangenen ist zulässig, aber nur auf Vorlage eines vom Lagerkommandanten ausgestellten Ausweises."[61] Die Fahrausweise durften, ausgenommen bei einzeln beförderten Kriegsgefangenen, nur an den deutschen Begleiter ausgehändigt werden. Diese wiederum durften nur gegen Barfahr-

Marktgüterwagen beim Entladen an der Markthalle im April 1951, heute Standort des Staatstheaters.

scheine oder auf verbilligte Fahrscheinhefte befördert werden. Sie waren also vom so genannten Wehrmachtstarif (20 Pf.) ausgeschlossen. Auffallend ist, dass für Zwangsarbeiter wie „Franzosen, Holländer, Flamen usw." die allgemeinen Beförderungsbedingungen und Tarife voll gültig waren.[62] Die mit dem Abzeichen „Ost" an der Jacke kenntlich gemachten russischen Zwangsarbeiter durften nur in geschlossenen Gruppen unter deutscher Führung und nur auf der vorderen Plattform befördert werden. Ähnliches galt für Zwangsarbeiter „polnischen Volkstums", die durch ein violettfarbenes „P" auf gelbem Grund auf der Jacke zu erkennen waren. „Bei starkem Andrang sind grundsätzlich nur die deutschen Fahrgäste mitzunehmen." In Omnibuslinien waren alle genannten Gruppen von der Beförderung ausgeschlossen.[63]

Ähnlich wie im Ersten Weltkrieg wurde im Juli 1943 ein so genannter Marktgüterverkehr eingerichtet. Dazu wurde ein Gleisdreieck von der Kriegsstraße in Höhe der Kreuzstraße nach Süden zur 1934 erbauten Markthalle hinter dem Kopfbau des früheren Hauptbahnhofes verlegt. Jeweils ein Zug fuhr ab Markthalle nach Durlach, zum Rheinhafen und zum Kühlen Krug und wieder zurück. Anfänglich wurde an drei Werktagen wöchentlich gefahren. Ab April 1944 wurde dieser Verkehr an fünf Werktagen durchgeführt. In welcher Form er nach den Bombenangriffen ab 27. September 1944 bis Kriegsende weiter stattgefunden hat, ist nicht mehr festzustellen. Er lebte nochmals zwischen 1946 und 1949 auf. Bedient wurden Lebensmittelgeschäfte, die an Straßenbahnstrecken angesiedelt waren.

Der von 1913 bis 1936 eingerichtete Poststraßenbahnverkehr zwischen Hauptpost – Reichsstraße (Ebertstraße) – Bahnpost lebte auf Bitten der Reichspost und mit Einverständnis der Stadtverwaltung wegen Benzinmangels im Verlauf des Krieges wieder auf. Zwei Posttriebwagen, die inzwischen zu Arbeitsfahrzeugen umgebaut worden waren, wurden wieder umgerüstet. Sie konnten ab 3. Mai 1943 eingesetzt werden. Bis dahin waren die entsprechenden Gleisanlagen in der Stephanstraße hinter der Hauptpost sowie bei der Bahnpost vom Teer befreit und die Fahrleitungsanlagen wieder hergerichtet. Im September 1944 wurde das zweiständige Depot bei der Bahnpost beim Bombenangriff zerstört, wobei ein Posttriebwagen ausbrannte. Infolge weiterer Bombenschäden kam der Poststraßenbahnverkehr Anfang November 1944 zum

Die Albsiedlung an der Daxlander Straße nach dem Luftangriff vom 6. August 1941

Erliegen. Die Deutsche Reichspost bediente sich während des Zweiten Weltkriegs auch anderweitig der Straßenbahn: So wurden von der Hauptpost nach Mühlburg und Daxlanden bzw. nach Durlach Postbeutel gefahren, und Zeitungspakete mit Straßenbahnkurswagen zu bestimmten Kiosken gefahren, die nahe an Haltestellen gelegen waren.[54]

Neben der sich verschärfenden Materialknappheit, die wie 1914–18 den Betriebsablauf beeinträchtigte, gefährdete vor allem die Bedrohung aus der Luft die Straßenbahn. Am 6. August 1941 erfolgte der erste größere Luftangriff auf Karlsruhe.[55] Dabei wurden vor allem die Gleise und Fahrleitungen in der Daxlander Straße zerstört. Die Kurszüge der Linie 2 endeten für mehrere Tage am „Römerhof" (Eckener Straße). Die Anlagen waren binnen weniger Tage wiederhergestellt. Schließlich galt die Straßenbahn als kriegswichtiger Betrieb, der keine längeren Störungen zuließ. Während der Dauer des Krieges mussten die durch Bomben entstandenen Schäden in den Berichten des städtischen Bahnamts und in der Presse verschwiegen werden. Bei dem größeren Fliegerangriff am 3. September 1942 blieb der Straßenbahnbetrieb für einen Tag eingestellt. Aus nahe gelegenen Verkehrsbetrieben wie Heidelberg, Mannheim und Straßburg wurden Hilfsmannschaften mit entsprechenden Geräten angefordert. Sie haben zusammen mit den hiesigen Bautrupps die verhältnismäßig „leichten Schäden überraschend schnell wieder beseitigen können".[56] Anzumerken ist, dass auch Karlsruher Betriebsmannschaften mit ihren Geräten nach Luftangriffen in Mannheim tatkräftig Hilfe leisteten.

Für die zunehmenden Fliegeralarme wurden besondere Bestimmungen erlassen. Bei so genanntem Voralarm hatte der Wagenführer bis zur nächsten Haltestelle bzw. Luftschutzunterstand zu fahren. Der Stromabnehmer war abzubügeln. Keinesfalls durften Straßenbahnzüge näher als auf 25 m zu stehen kommen. Die Fahrleitung wurde nach Möglichkeit abgeschaltet, was aber nicht immer gelang. Bei plötzlichen Bombenangriffen sollen herabgerissene Fahrdrähte noch unter Spannung gestanden haben. Um größeren Zerstörungen des Wagenparks vorzubeugen, wurden die Fahrzeuge nach Luftangriffen ab September 1942 mit Betriebsende nur noch teilweise in den Hallen der Depots abgestellt. Die übrigen wurden auf so genannte Betriebsstrecken verteilt. Eine eventuelle Zerstörung der Depots hätte somit nicht den Ausfall aller Wagen nach sich gezogen. Der Betriebshof Tullastraße blieb, von geringen Schäden abgesehen, von Bomben verschont. Lediglich das Depot II am Hirtenweg, das den Meterspurfahrzeugen der Linie Fried-

hof – Hagsfeld diente, wurde am 25. April 1944 stark beschädigt, ohne die drei Wagen in Mitleidenschaft zu ziehen.

Im Jahre 1943 wurde der Straßenbahnbetrieb in Karlsruhe durch alliierte Luftangriffe kaum in Mitleidenschaft gezogen. Während die Beförderungszahlen weiter anstiegen, ging die Zahl der Wagenkilometer zurück.[67] Die Folge waren oft überfüllte Straßenbahnen.

Das Jahr 1944 hatte durch die seit dem 25. April verstärkten Luftangriffe verheerende Folgen. Große Teile der historischen Bausubstanz wurden zerstört. Hinzu kamen die seit 8. September einsetzenden Jagdbomberüberfälle. Diese beschossen willkürlich Menschen, Schienen- und Straßenfahrzeuge, insbesondere auf ungeschützten Außenstrecken. Die Züge wurden dann abgebremst, woraufhin alle Personen aus den Wagen flüchteten und sich flach am Damm der Chaussee niederlegten oder Schutz in nahe gelegenen Sträuchern suchten.

Nach dem Fliegerangriff vom 25. April 1944 wurde der Betrieb bis Monatsende nur teilweise durchgeführt. Vor allem die Strecken nach Hagsfeld und Rintheim waren in Mitleidenschaft gezogen worden. Fast alle Schäden konnten aber innerhalb weniger Tage behoben werden. Auch am 25. Mai 1944 wurde der Straßenbahnbetrieb beim ersten amerikanischen Tagesangriff auf die Stadt nur unwesentlich beeinträchtigt. Gleiches für den Juni. Infolge der Invasion der Alliierten in der Normandie war ihre Luftwaffe dort stark eingebunden, sodass nur wenige Fliegeralarme ausgelöst wurden. Wegen der vorhergehenden Bombardierung im März und April auf die Reichsbahnstrecke Hagsfeld – Karlsruher Hauptbahnhof musste die Linie 11 vermehrt deren Fahrgäste befördern.[68] Ein vollständiger Fahrplanverkehr konnte dann nicht mehr aufrechterhalten werden.[69] Insbesondere nach den verheerenden Luftangriffen ab 5. September 1944 wurden einzelne Straßenbahnstrecken vorübergehend nur noch auf bestimmten Abschnitten bedient, da Teile des Netzes zerstört waren.[70] Oft wurde auf offener Strecke angehalten, die Fahrgäste stiegen aus dem Wagen und gingen an Bombenkratern entlang zum nächsten Wagenzug, der sie weiterbeförderte. Solche Inselverkehre wurden so rasch wie möglich mit Hilfe von Zwangsarbeitern oder Kriegsgefangenen beseitigt, um den Fahrgästen eine umsteigefreie Beförderung bieten zu können.

Glaubt man den handschriftlichen Eintragungen eines Bahnbeamten, so fuhren auch an den von Fliegerangriffen heimgesuchten Tagen am 5., 8., 27. September, 19. Oktober, 1. und 5. November Straßenbahnen. Vielleicht geschahen solche beschönigenden Eintragungen aus propagandistischen Gründen, um keinen Zweifel an der Leistungsfähigkeit des städtischen Nahverkehrs aufkommen zu lassen.[71] Trotz der fast ständigen Bedrohung aus der Luft konnte beobachtet werden, dass in den letzten Kriegsmonaten gelegentlich auch zu Alarmzeiten, nicht aber bei akuter Luftgefahr, Straßenbahnen fuhren. Dies geschah wohl, um die kriegsdienstverpflichtete Bevölkerung möglichst unbehindert zwischen Wohnung und Arbeitsplatz befördern zu können.

Nach den schweren Angriffen im November 1944 konnte ein einigermaßen geordneter Betrieb nur noch zu bzw. ab den Bahnhöfen in Durlach, Hagsfeld und Mühlburg zur Stadtmitte aufrechterhalten werden. Die Züge der Deutschen Reichsbahn fuhren oder endeten dort und verkehrten wegen der Jagdbombergefahr nur in Früh- und Abendstunden. Der Hauptbahnhof in Karlsruhe musste – soweit überhaupt passierbar – für Truppentransporte u. Ä. freigehalten werden. Das im Herbst 1944 kursierende Gerücht, dass in Karlsruhe sonn- und feiertags der Straßenbahnverkehr aus Stromersparnisgründen vollkommen ruhen sollte, wie in Baden-Baden, bestätigte sich nicht. Schon aufgrund der 7-tägigen Arbeit in den wichtigen Karlsruher Rüstungsbetrieben konnte eine solche Maßnahme nicht greifen.

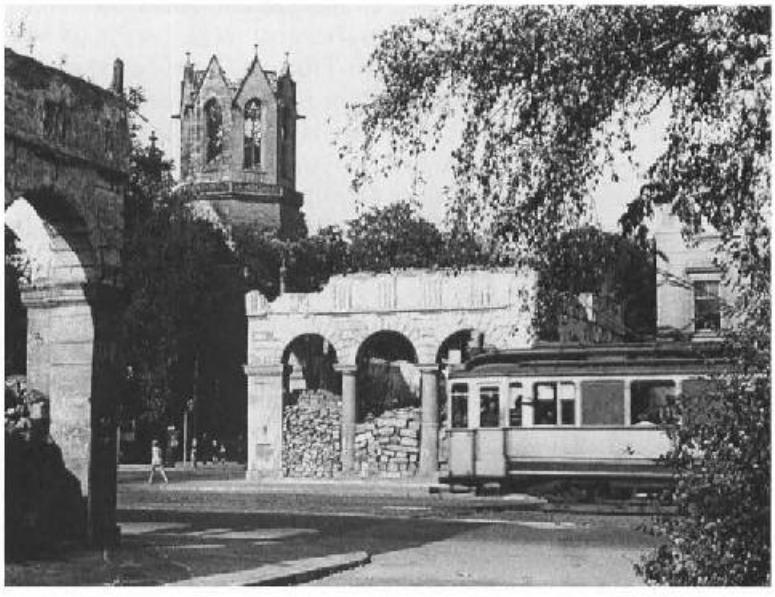
Die Straßenbahnfahrzeuge waren bereits im Herbst 1944 mit hässlicher Tarnfarbe versehen worden, um Schutz gegen Feindsicht zu bieten. Nachdem am 4. 12. 1944 im Elektrizitätswerk am Rheinhafen Kessel, Turbinen- und Kraftwerksanlagen sowie die für die Straßen-

bahn notwendigen Gleichrichteranlagen zerstört waren, musste der Betrieb für mehrere Wochen völlig eingestellt werden.[2] Immerhin konnte dann mit Fremdbezug der Stromversorgung durch das Badenwerk erreicht werden, dass ab Mitte Januar 1945 die Hauptachse Durlach – Durlacher Tor – Kapellenstraße – Mathystraße – Kühler Krug wieder befahren werden konnte. Zeitweise muss auch ein Tramverkehr zwischen Weinbrennerplatz – Mühlburger Tor – Städtisches Krankenhaus wie auch für die Strecke zwischen Hagsfeld und Durlacher Tor ermöglicht worden sein. Längs dieser Strecken gab es noch zahlreiche verschonte bzw. bewohnbare Gebäude, in denen Behörden oder kleine Industriebetriebe untergebracht waren.

Die Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken (DWM) in der Gartenstraße blieben bis Kriegsende nahezu unzerstört. Dagegen erlaubten schwere Zerstörungen im Westen der Stadt keinen Straßenbahnbetrieb mehr, zumal die Vororte zum militärischen Operationsgebiet erklärt worden waren. Anfang 1945 war die Stadt nur noch von rund 60 000 Menschen bewohnt. Hinzu kamen zahlreiche Wehrmachtsangehörige in Kasernen und Verteidigungsstellen, die einen großen Teil der Fahrgäste ausgemacht haben dürften, dazu Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene. Wegen der genannten Kontrollen scheuten sich ohnehin viele Zivilisten, die Straßenbahn zu benützen.

Da die Front immer näher an die Stadt heranrückte, wurden im Januar 1945 acht ältere Straßenbahnbeiwagen zu so genannten Panzersperren umfunktioniert. Sie lagen an mehreren Stellen in der Stadt zwischen Trümmern quer zur Straßenflucht, so an der Technischen Hochschule, am Ettlinger Tor und am Mühlburger Tor. Der reguläre Straßenbahnverkehr wurde wegen des verstärkt einsetzenden Artilleriefeuers auf die Stadt am 2. April eingestellt. Der letzte Straßenbahnwagen fuhr noch kurz vor der Einnahme der Stadt durch alliierte Truppen am 4. April, zwischen Tullastraße und dem Stadtinneren, um Zeitungen zu transportieren.

Große Gefahr bestand in den letzten Kriegstagen auch in Karlsruhe durch den so genannten „Zerstörungsbefehl" Hitlers, wonach vor dem Rückzug der Wehrmacht alle Verkehrsanlagen, Nachrichteneinrichtungen und Industriewerke zu zerstören waren. Von dieser Taktik der „verbrannten Erde" wären das Elektrizitätswerk, das Gas- und das Wasserwerk als wesentliche Bestandteile städtischer Infrastruktur betroffen gewesen. Sowohl dem da-



Die bombenzerstörten Wachthäuschen des ehemaligen Mühlburger Tores 1946/47. Die zerstörten Scheiben des Straßenbahnwagens sind wegen Glasmangels durch Pappe geschlossen.

maligen Oberbürgermeister Oskar Hüssy als auch Baudirektor Konstantin Eglinger, dem Chef der Städtischen Werke und Leiter der Verkehrsbetriebe, ist es zu verdanken, dass derartige sinnlose Zerstörungen verhindert werden konnten.[73] Durch kleinere, rasch zu behebende Eingriffe war der Betrieb nur kurzfristig lahm gelegt.

Trotz der 135 Luftangriffe auf Karlsruhe erlitt die Stadt im Vergleich zu Heilbronn oder Pforzheim nur geringe Schäden. Es waren 1745 Luftkriegstote und 3508 Verletzte zu beklagen. Der Zerstörungsgrad am Gebäudebestand betrug 34 %.[74] Diese Zahl täuscht leider darüber hinweg, dass speziell das von Friedrich Weinbrenner geprägte klassizistische Stadtzentrum weitgehend zerstört war. Der Straßenbahnbetrieb erlitt nur wenige Kriegsverluste. Dies verdeutlicht ein Blick auf den Bestand der Schienenfahrzeuge von 1933 bis 1947:[75]

	1933	1938	1941	1944	1947
Triebwagen	101	98	89	87	87
Beiwagen	111	103	96	93	93

Der abnehmende Wagenbestand zwischen 1933 und 1941 ist trotz Lieferung neuer Triebwagen durch Stillegung bzw. Verkauf fast aller meterspurigen Wagen zu erklären. Infolge der Fliegerangriffe wurden zwei Triebwagen (8 und 88) und drei Beiwagen (251, 252 und 255) zerstört. Gleiches gilt für den oben erwähnten Posttriebwagen. Der Bestand an Arbeitswagen blieb mit 38 Wagen zwischen 1930 und 1947 konstant.

Betrieb zwischen Trümmern 1945–1948

Nach Einnahme der Stadt am 4. April 1945 durch französische Streitkräfte forderte ihre Besatzungsverwaltung auch mit Blick auf die zahlreichen zurückkehrenden Einwohner Karlsruhes rasche Wiederaufnahme des Straßenbahnbetriebs.[76] Als eine der ersten Maßnahmen mussten die als Panzersperren missbrauchten Beiwagen durch deutsche Kriegsgefangene beseitigt und in die Betriebswerkstätte zur Reparatur gebracht werden.

Mit einer Belegschaft von etwa 125 Mann wurden Bahnanlagen und Fahrzeuge so instand gesetzt, dass ab 30. Mai 1945 die Strecken Schlachthof – Kapellenstraße – Beiertheimer Allee – Mathystraße sowie Schlachthof – Rintheim bedient werden konnten.[77] Zum Einsatz kamen zunächst nur Triebwagen ohne Tarnanstrich, die einigermaßen repräsentativ aussahen. Betriebsbereit waren ab Ende Mai erst 19 Trieb- und 27 Beiwagen. An allen anderen waren zumindest noch Glaserarbeiten notwendig, da wegen Materialmangel zuvor Fensterglas durch Pappe ersetzt werden musste. Die ersten „Elektrischen" wurden – wenn auch mit verhaltenem Jubel – als Zeichen wieder erwachenden Lebens aus Not und Enttäuschung begrüßt. Im Fahrgastraum wurde vorerst, wie in den Kriegsjahren zuvor, nun aus Angst vor alliierten Soldaten nur das Allernotwendigste gesprochen. Eine besondere Betriebserschwernis bildeten anfangs die von den Militärs zwischen dem heutigen Feuerwehrhaus in der Ritterstraße und dem Polizeipräsidium sowie zwischen Karlstraße 66 und 64 über die Mathystraße unter der Fahrleitung der Straßenbahn verlegten schweren Kabel und Telefonleitungen. Das Fahrpersonal musste den Stromabnehmer rechtzeitig absenken, um mit Schwung die Elektrische unter den Hindernissen durchfahren zu lassen. Auf Nichteinhaltung stand die Todesstrafe.[78]

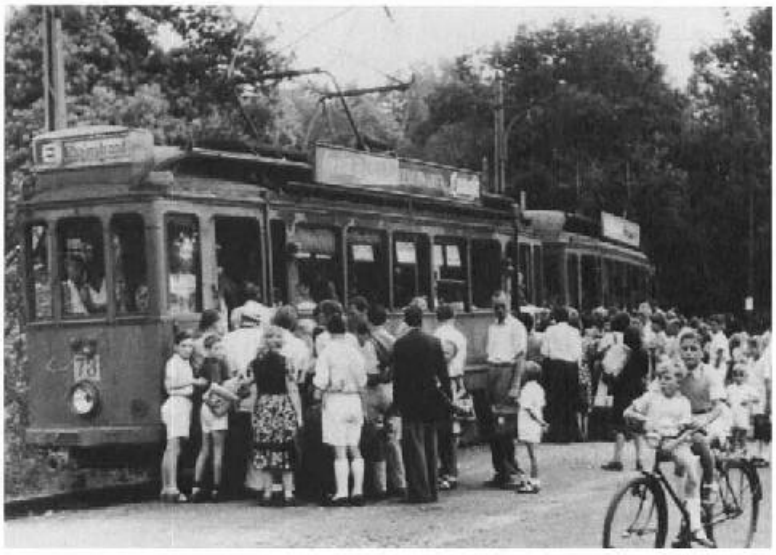
Folgende Strecken wurden in der Zeit bis zum 31. Juli 1945 freigegeben:[79]

31. Mai: Weinweg – Schlachthof – Mathystraße – Kühler Krug; 2. Juni: Durlacher Tor – Friedhof – Hagsfeld (Meterspur); 8. Juni: Weinbrennerplatz – Mühlburger Tor; 16. Juni: Mühlburger Tor – Hertzstraße; 27. Juni: Durlacher Tor – Friedhof (Normalspur); 28. Juni: östlich des Weinwegs – Untermühlstraße (infolge Sprengung der Brücke über die Güterbahngleise Rangierbahnhof Karlsruhe-Hagsfeld auf diesem Abschnitt Inselbetrieb der Linie 1); 20. Juni: Mühlburger Tor – Westendhalle (Ententang). Damit waren von 74,0 km Gleislänge (1940) wieder 22,0 km in Betrieb. Ab 1. August 1945 wurde mit Genehmi-

gung der Militärregierung 10-minütiger Linienbetrieb aufgenommen. Offizielle Fahrpläne gab es nach wie vor nicht. Auf dem Abschnitt Weinweg – Untermühlstraße verkehrte auf einem Gleis ein dauernd gekuppelter Pendelzug. Bis Ende des Jahres 1945 konnten durch zügige Wiederaufbau-Arbeiten fast alle Linien im inneren Stadtgebiet wieder befahren werden. 62 Triebwagen und 37 Beiwagen kamen zum Einsatz. Lediglich die Strecke von der Bahnpost durch die stark zerstörte Rüppurrer Straße zum Mendelssohnplatz war ausgenommen. Der städtische Marktgüterverkehr konnte ab 8. Oktober 1945 wieder aufgenommen werden.[80]

Das Jahr 1946 brachte die Wiederinbetriebnahme weiterer kriegszerstörter Streckenabschnitte zu den äußeren Stadtbezirken mit sich: durch die Rüppurrer Straße, nach Beiertheim und zum Rheinhafen. Eine zweigleisige Notbrücke über die Gütergleise beim Weinweg wurde erbaut. Im April 1946 konnte in Durlach ab der teilzerstörten Brücke über die Bahngleise zwischen Bahnhof und Endstation ein Inselbetrieb eröffnet werden. Er wurde mit vier Triebwagen durchgeführt. Auf Anordnung der Militärregierung mussten die Wagen an den Frontseiten folgende Beschriftung tragen: „Do not pass left – 25 miles only/Nicht links überholen – nur 40 km." Diese Anordnung richtete sich u. a. an Autofahrer der US-Armee im Durlacher Stadtgebiet.[81] Besonders skurril wirkte dies in der Pfinztalstraße, wo die Straßenbahn, damals nur eingleisig, am südlichen Bordsteinrand fuhr. Ab 25. Dezember 1947 konnte die Strecke Durlach Endstation – Knielingen ohne Umsteigen durchgehend benutzt werden. Nachdem ab 1. Dezember 1946 die Albbrücke beim Ölbecken (August-Dürr-Brücke) zunächst eingleisig wieder befahrbar war, verkehrte Linie 2 bis Daxlanden (Endschleife Hammweg), womit fast alle Gleisstrecken wieder linienmäßig befahren wurden. Ein Pendelbetrieb Hammweg – Altrheinbrücke bestand seit 20. Juli 1947 über die Sommermonate. Ab 22. Mai 1949 konnte die Gleisstrecke zwischen Altrheinbrücke bis Endschleife Rheinstrandbad – Rappenwört im Inselbetrieb bedient werden. Auf diesem Abschnitt waren übrigens 1944 zahlreiche Straßenbahnfahrzeuge abgestellt worden, um sie gegen Fliegerangriffe zu schützen. Durch die Sprengung der Brücke konnten sie erst 1945/46 auf Tiefladern zur Instandsetzung zum Betriebsbahnhof transportiert werden.[82]

Auch wenn die Fahrgäste während der Wiederherstellung des Streckennetzes mit vielerlei kurzfristig wechselnden Linienführungen zurechtkommen mussten, nahmen sie den sich normalisierenden Straßenbahnverkehr als Zei-



Andrang von Badegästen an der Endhaltestelle Rappenwört 1950. Die Wagen sind noch mit der Tarnfarbe aus der Kriegszeit versehen.

chen wieder erwachenden städtischen Lebens wahr.[83] Die notdürftig instand gesetzten Wagen fuhren auf großen Teilen des Netzes entlang Ruinen und Trümmerwüsten. Die seit dem 23. Dezember 1945 wieder befahrbare Kaiserstraße war besonders im mittleren und westlichen Teil fast vollständig zerstört. Die Aufnahme großflächiger Trümmerräumung durch die Aufräumungs-Arbeitsgemeinschaft Karlsruhe (A.A.K.), an der der spätere Oberbürgermeister Günther Klotz maßgeblich mitwirkte, stellte daher einen wichtigen Schritt für den Wiederaufbau dar.[84] Ab 11. Juli 1946 fuhr erstmals der so genannte „Schuttexpreß", der die Trümmer aus der Innenstadt zum Rheinhafen brachte, wo durch Auffüllung einer Senke neues Bauland für Industriebetriebe gewonnen werden sollte. Die Straßenbahn war davon insofern betroffen, als ab dem 19. August 1946 das Teilstück der Kaiserstraße vom Durlacher Tor bis zum Marktplatz für den gesamten Verkehr gesperrt wurde. Linien 1 und 2 wurden bis 10. November über die Kapellenstraße – Ettlinger Tor umgeleitet.[85] Von November 1946 bis Juli 1947 war dann der Abschnitt Marktplatz – Hauptpost für den gesamten Verkehr gesperrt, was eine komplizierte Ersatzlinienführung erforderte.[86] Die vier Kreuzungen der Straßenbahn mit der Schuttbahn auf deren Weg vom Schlossplatz zum Hafen konnten nach Trümmerbeseitigung in der Innenstadt und der Stilllegung dieser Feldbahn 1949 entfernt werden. Das Jahr 1947 brachte für die Straßenbahn nurmehr unbedeutende Neuerungen. Dennoch ist beachtlich, was vor der Währungsreform vom 20. Juni 1948 mit Umsicht und Tatkraft bewerkstelligt werden konnte.[87]

Zu diesen Leistungen zählt auch die Verbesserung der Stromversorgung von Betriebswerkstätten und Wagenhalle durch eine neue Transformatorenstation.[88] Schon 1947 waren drei Quecksilberdampfgleichrichter im Maschinenhaus an der Tullastraße und im städtischen Elektrizitätswerk aus den 20er Jahren durch zwei neue Gleichrichter zu je 2000 Ampere ersetzt worden. Die aufwendige Technik dieser Anlagen erforderte die Aufstellung in besetzten Stationen, damit das Personal bei Betriebsstörungen sofort eingreifen konnte. Mehrere Speisekabel zu verschiedenen Punkten des Netzes sollten eine gleichmäßige Fahrleitungsspannung gewährleisten. Mit dem Einsatz vierachsiger Großraumwagen ab 1954, die zwei Motoren von je 135 Kilowatt-Leistung hatten (im Gegensatz zu den zweiachsigen Wagen mit zwei Motoren von 37 oder 60 Kw-Leistung) zeigte sich, dass die bisherige Stromversorgung zu schwach war. Die Fahrleitungsspannung sank auf den Außenstrecken in beängstigendem Maße ab, weshalb gleichen Jahres eine moderne vierte Gleichrichterstation im Gebäude des Durlacher Wasserwerks installiert wurde.[89]

Noch bis Frühsommer 1946 war um 21 Uhr Betriebsschluss für alle Straßenbahnlinien, obgleich die von der Militärregierung angeordnete abendliche Sperrstunde schon ab 19. Juni nicht mehr bestand.[90] Da dies auch in der Presse zu Klagen führte, wurde der Betriebsschluss um etwa zwei Stunden verlängert. Ab 21 Uhr erfolgte der Betrieb auf Linien 1 (Durlach – Knielingen) und 3 (Hauptbahnhof – Innenstadt) jedoch im zwanzig-Minuten-Takt, nach Daxlanden, Knielingen sowie zum Friedhof und Kühlen Krug verkehrten Pendelwagen.[91] Auch der Gemeinschaftstarif von Straßenbahn und Albtalbahn wurde im November 1946 wieder eingeführt. Am 19. Dezember 1947 kam es gegen Abend zu einem völligen Betriebsstillstand wegen eines schweren Schneesturmes und erstmals nach Kriegsende zu einem schweren Unfall bei der Straßenbahn.[92] Um die Mittagszeit rammte ein Wagen der Linie 1 an der Hauptpost infolge falscher Weichenstellung und Versagens der Bremsen einen in der Karlstraße haltenden Wagenzug der Linie 3. Es gab in dessen Beiwagen zwei Tote. Die zaghafte Normalisierung des Lebens brachte auch erstmals wieder einige öffentliche Veranstaltungen mit sich, die sich in Mehreinnahmen bei der Straßenbahn niederschlugen.[93] Vor allem aber schlug sich in den Fahrgastzahlen der Bedarf für den öffentlichen Nahverkehr nieder: 1945: 49,1 Millionen; 1946: 72,1; 1947: 94,7; 1948: 85,0.[94]

Wiederaufbau 1948–1953

Der leichte Rückgang der Fahrgastzahlen im Jahr 1948 hatte Ursache in der Währungsreform.[95] Im Juni 1948 wurden dabei u. a. Löhne und Gehälter im Verhältnis 10 zu 1 abgewertet, während die Fahrpreise unverändert blieben, sodass die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel relativ teuer geworden war. Dazu kamen ab 16. Oktober 1949 erstmals wieder Fahrpreiserhöhungen. Es wurden die 1944 abgeschafften Teilstreckentarife wieder eingeführt, wobei nun ein bis zwei Teilstrecken wieder 15 Pfennige, zwei bis fünf Teilstrecken 20 Pfennige und fünf bis neun Teilstrecken 25 Pfennige kosteten. Für mehr als neun Teilstrecken (z. B. Grötzingen – Rappenwört) waren 30 Pfennig zu entrichten. Für den Spätverkehr stieg der Fahrscheinpreis von 20 auf 40 Pfennige. Die Zahl der Fahrgäste sank daraufhin im Vergleich zu 1948 im Jahr 1949 drastisch um 39 % auf 51,4 Millionen. 1950 sank die Zahl weiter auf 38,1 Millionen und verharrte bis 1953 auf etwa diesem Niveau (1951: 37,1; 1952: 39,4; 1953: 40,1). Entspechend gingen die Einnahmen von 10,6 Millionen Reichsmark im Jahr 1947 auf 6,7 Millionen DM 1949 zurück.[96]

Gleichwohl war die Währungsreform wesentliche Voraussetzung für den wirtschaftlichen Aufschwung der 1950er Jahre. Auch der Straßenbahnbetrieb der Stadt erholte sich allmählich.[97] Vor allem aber konnte man mit dem neuen Geld Notwendiges auch tatsächlich kaufen. Die dringend erforderliche Auffrischung des Wagenparks konnte erst jetzt verwirklicht werden. Bereits am 28. August 1943 hatte die Stadt Karlsruhe bei der zuständigen Omnibus-Bedarf AG in Berlin-Charlottenburg so genannte Kriegsstraßenbahnwagen (KSW) bestellt, nämlich 5 Triebwagen und 10 dazugehörige Beiwagen.[98] Trotz einer möglicherweise erfolgten Anzahlung kamen diese Fahrzeuge nicht mehr zur Auslieferung.[99] Erst auf der Tagung der Fachvereinigung der Nahverkehrsbetriebe am 17. November 1945 kam die Angelegenheit erneut zur Sprache. Mit der Waggonfabrik Fuchs AG Heidelberg wurden nähere Verhandlungen aufgenommen. Am 18. April 1948 bewilligte die Stadt Karlsruhe die Mittel zur Beschaffung von fünf KSW zum Preis von je 55 000 RM. Die Wagen wurden bei Fuchs gebaut, die elektrische Ausrüstung lieferten die Siemens-Schuckert-Werke. Auffallend an den Wagen waren die ungewöhnlich großen Türen beiderseits der lang gezogenen spitz zulaufenden Plattformen sowie die Quersitze statt der bis dahin üblichen Längsbänke. Erstmals hatten die Wagenführer einen Sitz an ihrem Führerstand, der allerdings bei Fahrtrichtungswechsel zum anderen Führerstand aus Ersparnisgründen mitgenommen werden musste. Außer den stärkeren Motoren boten die Fahrzeuge keinerlei Komfort. Am 6. Dezember 1948 erschienen die ersten zwei Kriegstraßenbahnwagen im Stadtbild. Ursprünglich nur als Provisorien gedacht, erwiesen sie sich bis Ende der 70er Jahre als äußerst robuster und langlebiger Wagentyp. Abgeschlossen wurde bis zur Währungsreform der Umbau der Lichtstromkreise in den älteren Fahrzeugen auf so genannte Einstromkreis-Beleuchtung mit 40-Volt/40-Watt-Lampen mit Strombrücke. Die bisherige Stecklampenbeleuchtung an älteren Triebwagen entfiel, womit schließlich alle Triebwagen festeingebaute Scheinwerfer hatten. An mehreren Trieb- und Beiwagen wurde 1951 erstmals Securit-Sicherheitsglas eingebaut. Zahlreiche Wagen erhielten eine zusätzliche Federung durch spezielle Schwingmaterialien.[100]

Neben diesen Fahrzeuganschaffungen und -verbesserungen konnten nun auch erforderliche Erneuerungen des Gleiskörpers in Angriff genommen werden. Dies betraf z. B. das desolate Gleisdreieck in der Kaiserstraße Ecke Karlstraße im Oktober/November 1948 und am Ettlinger Tor, wo die bauliche bemerkenswerte Kreuzung der 3-Schienengleisanlage der früheren Kleinbahn mit der normalspurigen Strecke verschwand.[101] Mitte Dezember 1949 konnte die vollständige Gleisanlage zwischen Tullastraße und Durlach mit der neu errichteten Straßenbrücke über die Güterbahngleise in Betrieb genommen werden, nachdem bereits seit Anfang September das

Straßenbahnzug auf der Notbrücke Durlacher Allee über die Gütergleise Karlsruhe – Hagsfeld, April 1949

südliche Gleis befahrbar war. Damit war endlich wieder ein durchgehender Linienverkehr zwischen Stadtinnern und Durlach möglich. Das Jahr 1950 stand nach wie vor im Zeichen der Instandsetzung. Die bei Kriegsende gesprengte Altrheinbrücke auf der Strecke nach Rappenwört wurde fertig gestellt. Ebenfalls auf der Daxlander Linie konnte im Herbst 1950 mit der unumgänglich gewordenen Sanierung der eingleisigen Straßenbahnbrücke zwischen Entenfang und Römerhof (Eckenerstraße) begonnen werden. Dabei mussten die seit 1928 unverändert gebliebenen hölzernen Brückenbeläge und Schienen ausgewechselt bzw. saniert werden. Auch im Betriebshof in der Tullastraße wurden die Gleisanlagen geändert, um Platz für eine weitere Wagenhalle zu schaffen, die sich südlich an die bisherigen Depotgebäude anschloss.[102] Diese „Wagenhalle III" konnte Anfang 1951 in Betrieb genommen werden. Während der Bauphase hatten die Fahrgäste von und nach Durlach am Schlachthof (Tullastraße) für einige Wochen einen so genannten Inselbetrieb zwischen Karlsruhe und dem östlichen Stadtteil hinzunehmen. Gleichzeitig wurde mit dem Bau eines Lagerplatzes mit Gleisanschluss für Gleis- und Oberleitungsmaterial zwischen Weinweg und Gerwigstraße begonnen, der bis heute benutzt wird. Trotz gestiegener Lohnkosten und Materialpreise wurden Gleiserneuerungsarbeiten fortgesetzt, Wartehallen und Haltestellensäulen traten mehr und mehr in Erscheinung.[103] Erstmals nach dem Zweiten Weltkrieg konnte 1953 den Fahrgästen ein gedruckter Fahrplan offeriert werden, der an den Haltestellen angeschlagen wurde.[104] Zwei Triebwagen wurden als Reklamefahrzeuge umgeschrieben und ein Triebwagen als Hilfswagen umgebaut. In Betrieb waren Ende 1952 88 Triebwagen, 87 Beiwagen und 9 sonstige Fahrzeuge. Ab 10. Oktober 1952 wurde der meterspurige Industrieverkehr zwischen Westbahnhof und Betrieben in der Gartenstraße durch Culemayer-Betrieb ersetzt, bei dem die Eisenbahnwaggons auf Tiefladern befördert wurden.[105] Auch der Marktgüterverkehr mit Straßenbahnfahrzeugen wurde im Oktober 1952 eingestellt. Private Lastkraftwagen traten an seine Stelle. Im Oktober 1953 endete der Post-Paket-Straßenbahnverkehr. Seit August 1948 hatte wegen Treibstoffmangel, wie zu Kriegszeiten, ein Posttriebwagen die beiden Postämter bedient. Ihn ersetzten posteigene Lastkraftwagen. Hier zeigte sich erstmals in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst den Güterverkehr mit der Straßenbahn betreffende Konkurrenz durch Kraftfahrzeuge.[106]

Im Jahr 1949 ging die Betriebsführung erstmals verstärkt auf Kundenwünsche ein.[107] So wurden unter anderem die Spätverkehrszeiten der Linie 11 Friedhof – Hagsfeld an den Wochenenden erheblich verlängert. Freilich

Nach der Trümmerräumung regen sich um den Marktplatz in Behelfsbauten wieder geschäftliche Aktivitäten. Die Straßenbahnen legen mit ihren gelb-weißen Lackierungen Wert auf ein repräsentatives Erscheinungsbild.

musste durch deren Pendelbetrieb nochmals am Durlacher Tor umgestiegen werden. Eine Erschwernis, die für den heutigen Fahrgast kaum noch nachzuvollziehen ist. Doch damals gab es zum öffentlichen Nahverkehr keine Alternative. Ein anderer jahrzehntelanger Wunsch der Fahrgäste wurde auf einfache Art erfüllt: An den Plattformscheiben der Beiwagen wurde jeweils das Nummernschild der betreffenden Linie angebracht. Der Laufweg bzw. der Zielpunkt des betreffenden Wagenzugs blieb allerdings unklar. Im Oktober 1949 wurde zudem wieder Linie 7 eingeführt. Sie verkehrte Hauptbahnhof – Rüppurrer Straße – Marktplatz – Mühlburg – Knielingen, in der Gegenrichtung über Mühlburg – Hauptpost – Karlstraße – Hauptbahnhof. Entsprechend den geänderten Verkehrswünschen der Fahrgäste wurde ab Juni 1951 Linie 1 wieder nach Knielingen geführt, im Tausch mit Linie 7 zum Rheinhafen. Auch für andere Linien galten neue Streckenführungen.[108] Der 10-Minuten-Betrieb auf den Linien 1 – 7 blieb unverändert. Die Endhaltestelle der Linien 4 und 5 wurde schon im August von der Kriegsstraße nach Westen hin in die Kesslerstraße verlegt, womit auf der Höhe des alten Gasthauses zum Kühlen Krug eine neue, durch ihre Unübersichtlichkeit nicht ungefährliche Kreuzung mit der meterspurigen Industriekleinbahn entstand, die bis 1952 bestand.[109] Während der Bauarbeiten endeten Linien 4 und 5 am Weinbrennerplatz, von wo ein Pendelwagenverkehr bis zur Yorckstraße bestand. Auf die schon längstens totgesagte meterspurige Straßenbahn Friedhof – Hagsfeld konnte und wollte man weiterhin nicht verzichten. Angesichts der immer noch angespannten wirtschaftlichen Lage konnten die jahrzehntealten Pläne einer Verlängerung der Rintheimer Linie nach Hagsfeld auch nicht umgesetzt werden. Damit wäre endlich ein durchgehender Straßenbahnverkehr möglich gewesen. Der schlechte Zustand der Meterspurlinie 11 führte sogar dazu,

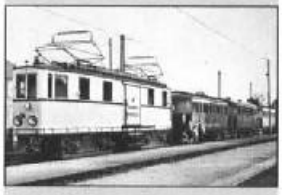
dass die Rückleitung des Stromes durch die Schienen infolge durchgerosteter Laschen nicht mehr durchgehend gewährleistet war. Entsprechend kam es vor, dass Fahrzeuge auf freier Strecke liegen blieben.[110] Der seit 1929 bestehende Pendelverkehr zwischen Schlachthof (Tullastraße) und Rintheim blieb so unverändert.

Im Geschäftsbericht für das Jahr 1949 hatten die Verkehrsbetriebe in ihrem Jahresbericht noch festgestellt, dass die gefahrenen Wagenkilometer trotz der rückläufigen Fahrgastzahlen und Einnahmen um 11% zugenommen hätten. Dies sei ein Beweis dafür, „dass der Betrieb bemüht war, durch vermehrten Fahrzeugeinsatz die Abwanderung von Fahrgästen auf andere Verkehrsmittel, wie die jetzt wieder unbeschränkt käuflichen Fahrräder und Kraftfahrzeuge, entgegenzuwirken".[111] Auch im Geschäftsbericht für 1951 wird die Stagnation der Fahrgäste mit einem optimistischen Blick in die Zukunft kommentiert: „Es wird erwartet, dass der Rückgang wieder aufhört und nun wieder eine der Ausweitung des Verkehrsnetzes entsprechende Zunahme der Beförderungsfälle eintreten wird."[112] Durch die milde Witterung im Winter 1952/53 waren jedoch die Voraussetzungen für eine Verbesserung der Fahrgastzahlen und der Einnahmen der Verkehrsbetriebe weit schlechter als in den

Letzte Arbeiten vor Fertigstellung der Endschleife für die Verlängerung der Linie 5 zur Neureuter Straße

vorangegangenen Jahren. Trotzdem nahm die Zahl der beförderten Personen erstmals wieder zu. Dies machte sich vor allen Dingen in den Hauptverkehrszeiten bemerkbar, für dessen Bewältigung der vorhandene Wagenpark vielfach nicht ausreichte.[113] In diesen Jahren kam es in guter Voraussicht zu den ersten Streckenneubauten seit 1929. Dabei ist besonders die Verlängerung der Gleise in der Siemensallee bis zur Neureuter Landstraße zu nennen, wo eine Endschleife am Endpunkt der Linie 5 errichtet wurde. Außerdem wurde begonnen, am Ortseingang in Knielingen entlang der noch nicht ausgebauten Rheinbrückenstraße eine eingleisige Anlage zu erstellen. Zusammen mit den bestehenden Gleisen in der Saarlandstraße entstand auch dort eine Endschleife (heute Elsässer Platz), mit der das bisherige umständliche Rangieren der Wagenzüge der Linie 1 entfallen konnte.[114] So waren denn am Ende des Jahres 1953 die Vorboten besserer Zeiten für den Nahverkehr erkennbar, die in den folgenden Jahren erfreuliche Gestalt annahmen.

Schienenverkehr mit dem Stadtumland 1843–1957



Klaus Mäurer

REGIONALVERKEHR AUF STAATSBAHNSTRECKEN VOR 1900

Als im Jahre 1838 der Bau der „Hauptbahn" der „Großherzoglich Badischen Staatsbahn", der zweiten Staatsbahn in Deutschland, begann, dachten die zuständigen Männer und Gremien nur daran, die großen Städte des lang gestreckten Landes miteinander zu verbinden.[1] Doch schon der Eisenbahnlandtag von 1838 hatte unter Hinweis auf volkswirtschaftliche Interessen beschlossen, die Bahn nahe am Gebirgsrand vorbeizuführen und die an den Ausmündungen der Täler gelegenen volkreichen Orte zu erschließen. Statt der geplanten acht Bahnhöfe in Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Rastatt, Offenburg, Freiburg, Basel (Badischer Bahnhof), und Konstanz entstanden schließlich bis 1851 bereits 47 entlang der Strecke, da sich in vielen zunächst nicht eingeplanten Gemeinden der Wunsch nach einem Anschluss an die große Hauptbahn regte. So erhielt in der Nähe von Karlsruhe Bruchsal unter Hinweis auf seine frühere Funktion als Bischofsresidenz Anschluss an die Bahn, den man der früheren Residenz Durlach dann ebenso wenig verweigern konnte. Auch Ettlingen bekam, allerdings gut 2 km vor der Stadt, einen Bahnhof.[2]

Bei der weiteren Erschließung des Landes durch das neue Verkehrsmittel wollte sich der Staat zurückhalten und den Bau von Bahnlinien privaten Finanziers überlassen, den Betrieb dieser Strecken aber in eigene Regie übernehmen. Insgesamt entstanden so elf mit Privatkapital gebaute, aber vom Staat betriebene Bahnen. Kleinbahnen im Privatbesitz und -betrieb wurden in Baden im Gegensatz zu anderen deutschen Ländern erst nach 1878 konzessioniert, als ein Reichsgesetz die dazu nötige Grundlage schuf. Ein entsprechendes Landesgesetz war in Baden immer wieder verschleppt worden.[3] Bevor im Folgenden die beiden für Karlsruhe wichtigen Kleinbahnen – die Albtalbahn und die Lokalbahn – ausführlicher behandelt werden, soll kurz auf den „Regionalverkehr" durch die Staatsbahn und die drei „Privatbahnen" eingegangen werden, die schon sehr früh Teile des Karlsruher Umlandes erschlossen.

Eröffnung des ersten Karlsruher Bahnhofs

Nachdem die erste Teilstrecke der Staatsbahn zwischen Mannheim und Heidelberg 1840 eröffnet worden war, erreichten die „Gleise des Fortschritts" 1843 Karlsruhe. Erst 1855 konnte man bis Basel und 1863 bis nach Konstanz reisen. Ohne besondere Feierlichkeiten wurde am 10. April 1843 die für Karlsruhe so wichtige Verkehrsverbindung in Betrieb genommen. Schon im April fuhren auf der Strecke Karlsruhe – Heidelberg knapp 50 000 Personen. Die meisten, nämlich etwa 16 500, pendelten zwischen Karlsruhe und Durlach. Im Juni kamen rund 54 500 Reisende in Karlsruhe an, davon pendelten 31 000 zwischen Karlsruhe und Durlach. Diese Zahlen belegen das Bedürfnis nach einer regelmäßigen und billigen Verkehrsverbindung ins nahe Umland von Karlsruhe. Ab Juni 1843 verkehrten vier Züge von und nach Mannheim. Außerdem fuhren täglich zwei Zugpaare zwischen Karls-

ruhe und Bruchsal und vier – an Sonn- und Feiertagen sechs – Lokalzüge von Karlsruhe nach Durlach und zurück.[4] Die Verbindung Durlach – Karlsruhe ermöglichte somit den ersten „Regionalverkehr", der sich allmählich weiterentwickelte.

Die Bahnlinie nach Pforzheim

Mit der Staatsbahnlinie über Durlach durch das Pfinztal nach Pforzheim bekam Karlsruhe eine weitere für den Regionalverkehr nicht unbedeutende Verbindung. Um diese Linie war seit der Mitte der 1840er Jahre heftig gestritten worden, da sie oder die Linie über Bruchsal/Bretten die Verknüpfung mit der württembergischen Eisenbahn herstellen sollte. Obgleich die Bahn von Bruchsal durch den Kraichgau – vom Land Württemberg gebaut und betrieben – bereits 1853 eröffnet worden war, baute Baden zur Anbindung der Pforzheimer Bijouterie-Fabrikationen auch die ursprünglich vorgesehene Verknüpfung. Da die Strecke wegen der Bauarbeiten am Pforzheimer Tunnel von 1859 bis 1861 nur bis Wilferdingen betrieben werden konnte, „lebte" sie die ersten beiden Jahre nur vom Regionalverkehr der Bevölkerung in den Ortschaften des Pfinztals (Grötzingen, Berghausen, Söllingen, Kleinsteinbach, Singen und Wilferdingen).[5] Allerdings war die Eisenbahn in den 1860er Jahren noch kein Massenverkehrsmittel. Die ländliche Bevölkerung musste sich erst an die neue Technik gewöhnen, größere Fabriken in Karlsruhe und Durlach waren erst im Entstehen begriffen und die wirtschaftliche Lage des Landes war noch recht schwach, auch durch die Nachwirkungen der Revolutionsjahre 1848/49, die sowohl auf politischem wie auf wirtschaftlichem Gebiet sehr tief greifend waren.

Die Maxaubahn

Die Stadt Karlsruhe erkannte in der Amtszeit des Oberbürgermeister Jakob Malsch (1848 – 1870) mit als erste Stadt die Bedeutung und

Blick in die Karlsruher Bahnhofshalle um 1910. Die Abfahrtstafel gibt einen Eindruck von den Bahnverbindungen in die Region.

die Möglichkeiten des neuen Verkehrsmittels. Schon seit 1853 unternahm die Stadt Versuche, den Staat zum Bau einer Bahnlinie nach Maxau, über Mühlburg und Knielingen, zu bewegen.[6] Sie versprach sich davon eine wesentlich bessere Verbindung zum Rhein, da der nächste Rheinhafen bei Schröck (ab 1833 Leopoldshafen) mit Pferdefuhrwerken für den Güterverkehr nur schwer zu erreichen war. Die Stadt erwartete davon zugleich eine bedeutende Vergrößerung des bisher kleinen Maxauer Hafens. In der Stadt war der Trassenverlauf lange umstritten, da eine zu nahe Lage der Bahnlinie an der Bebauung als Hindernis für eine Erweiterung nach Süden und Westen angesehen wurde, eine zu ferne Lage dagegen als schädlich für die Benutzerfrequenz.[7] Sie führte schließlich durch die heutige Mathy-/Hans-Sachs-Straße über die Hildapromenade in Richtung Mühlburg. In den staatlichen Stellen war die Zweckmäßigkeit und der Nutzen der Bahn lange umstritten, sie wurde schließlich abgelehnt. Daraufhin baute die Stadt die Maxaubahn auf eigene Kosten und übergab sie 1862 zum Betrieb an den Staat. Nachdem sie mit der Einweihung der Pontonbrücke über den Rhein im Mai 1865 eine Verbindung in die Pfalz und bis zum Saarland erhalten hatte, entwickelte sich die Maxaubahn zur ertragreichsten badischen Eisenbahnlinie mit Jahresrenditen bis über 15 %. Dazu trug nicht nur der Personenverkehr von und nach Mühlburg, Knielingen sowie zu der im Rhein verankerten Badeanstalt bei, sondern vor allem der Güterverkehr aus dem Maxauer Hafen.[8] Diese Strecke war nach der Wiesetalbahn bei Basel die zweite badische Privatbahn mit Betriebsführung durch die Staatsbahn. Auch nach Eröffnung der Pontonbrücke hatte sie lange Zeit weitaus mehr Nah- als Durchgangsverkehr, mit Ausnahme der Kriegsmonate 1870.

Die Rheinbahn

Als weitere „Privatbahn mit staatlichem Betrieb" erlangte die „Rheinbahn" Mannheim – Karlsruhe große Bedeutung für den Karlsruher Regionalverkehr. Auf Initiative der Stadt Mannheim 1868/70 gebaut, um die Gemeinden in Rheinnähe wie Schwetzingen und Hockenheim besser an sie anzubinden, brachte sie ab Graben die nordwestlichen Hardtgemeinden Linkenheim, Leopoldshafen, Eggenstein und Neureut der Stadt Karlsruhe näher.[9] Wie jede Bahnstrecke, entfachte auch diese heftige Diskussionen über ihre Linienführung zwischen dem Osten und Westen der Stadt. Gestritten wurde über die alternativen Trassen von Neureut zum Mühlburger Tor im Westen der Stadt und ab dort mit der Maxaubahn vereint zum Bahnhof in der Kriegsstraße oder über Rintheim – Gottesaue im Osten der Stadt. Vor allem die Handel- und Gewerbetreibenden befürchteten eine Minderung ihrer Geschäfte bei der Wahl der jeweils ferner gelegenen Trassenführung. Großherzog Friedrich selbst entschied für die Streckenführung über die heutige Erzbergerstraße, die zwar die Dörfer der westlichen Hardt begünstigte, aber durch ihre Einführung von Westen in den Hauptbahnhof an der Kriegsstraße keinen Durchgangsverkehr aufkommen ließ. Dieser sollte auf der „staatlichen" Strecke über Durlach bleiben. Dass diese Entscheidung falsch war, zeigte sich schon bei der Eröffnung im August 1870, als alle Truppentransporte über die Rheinbahn in Karlsruhe „Kopf machen" mussten. Um diesen Fehler wenigstens für durchfahrende Züge von Norden nach Mittelbaden und umgekehrt, also hauptsächlich Güterzüge, einigermaßen zu beseitigen, wurde schon anfangs der 70er Jahre die „Kurvenbahn" gebaut. Sie zweigte am Ende der heutigen Mathystraße bei der Gartenstraße von der Rhein- und Maxaubahn ab, führte durch die heutige Jollystraße und westliche Bahnhofstraße zur Hauptbahn nach Ettlingen, die etwa im Verlauf der heutigen Beiertheimer Allee lag. An die Kurvenbahn erinnert heute noch die Hirschbrücke, die nach dem Wachstum der Stadt über die Bahnlinie hinweg seit 1891 die beiden Südweststadtteile verbindet. Mit dem Bau des neuen Güterbahnhofs im Südosten der Stadt 1895 wurde die Kurvenbahn überflüssig und wieder abgebaut. Die Maxaubahn

Am Bahnhof Mühlburger Tor nach 1900. Hier kreuzten die Maxau- und die Rheinbahn die Kaiserallee und die Straßenbahngleise. Im Vordergrund eine Drehscheibe für das Gütergleis zum Städtischen Gaswerk und zur Brauerei Printz.

Ansicht der Hirschbrücke in Richtung Westen um 1875, in Bildmitte die Kurvenbahn, am rechten Bildrand die Maxau- und Rheinbahn vom Hauptbahnhof

teilte dieses Geschick nach dem Bau einer weiter südlich gelegenen Streckenführung im Zusammenhang mit der Neuplanung des Karlsruher Hauptbahnhofs, der 1913 in Betrieb ging (s. oben S. 72–80).

Die strategische Bahnlinie von 1895

Die Rangiermanöver von der Rhein- zur Maxaubahn und die an der Maxauer Pontonbrücke – hier mussten längere Züge zerlegt und mit extra leichten Brückenlokomotiven über die Pontonbrücke gezogen werden – führten zur Forderung des deutschen Generalstabs nach einer Strecke Graben – Friedrichstal – Blankenloch – Hagsfeld – Karlsruhe – Forchheim – Durmersheim – Bietigheim – Ötigheim – Rastatt und weiter über die feste Rheinbrücke bei Wintersdorf nach Roeschwog.[10] Mit dieser Strecke wurden zwar die genannten Gemeinden ab 1895 durch die Staatsbahn gut an die Stadt angebunden, jedoch sehr zum Nachteil der nach langen Verhandlungen 1890 eröffneten Lokalbahn (s. unten, S. 133 ff.). Die Staatsbahn fuhr von Friedrichstal und Blankenloch, aber auch von Durmersheim wesentlich schneller zum Bahnhof in der Karlsruher Stadtmitte als die meterspurige Lokalbahn.

Die Kraichgaubahn

Ein Musterbeispiel für die Förderung des Regionalverkehrs im Interesse der Stadt ist der Bau der Kraichgaubahn.[11] Bereits im Jahre 1865 waren in Eppingen und Bruchsal Bestrebungen aufgekommen, die beiden Städte durch eine Bahn zu verbinden und damit den Kraichgau an den Eisenbahnverkehr besser anzuschließen. Die Strecke Stuttgart – Mühlacker – Bruchsal – Mannheim berührte den Kraichgau im Süden zwar schon ab 1853 als württembergische Staatsbahn, sie diente aber vor allem dem Durchgangsverkehr zum Rhein. Ähnlich war es im Norden des Kraichgaus mit der 1862 eröffneten Odenwaldbahn über Neckargemünd – Waibstadt – Neckarelz. Bald wurde auch Bretten bei diesen Bestrebungen aktiv, als man dort merkte, dass die Linie von Eppingen über Ubstadt nach Bruchsal führen sollte. Doch verliefen zunächst alle Bestrebungen im Sande, da der badische Staat mit seinen Finanzen durch andere Bahnbauten bereits stark beansprucht war und noch ungeklärt war, ob die Bahn hinter Eppingen ins badische Sinsheim oder ins württembergische Heilbronn weitergeführt werden sollte. Während des Krieges 1870/71 ruhten alle Planungen, wurden aber bald danach von dem neuen Oberbürgermeister Lauter (1870–1892) mit dem Ziel „immer weitere Kreise der Umgebung Karlsruhes durch die Erbauung von Eisenbahnen in nähere Beziehung zu der badischen Haupt- und Residenzstadt zu bringen" tatkräftig weitergetrieben.[12]

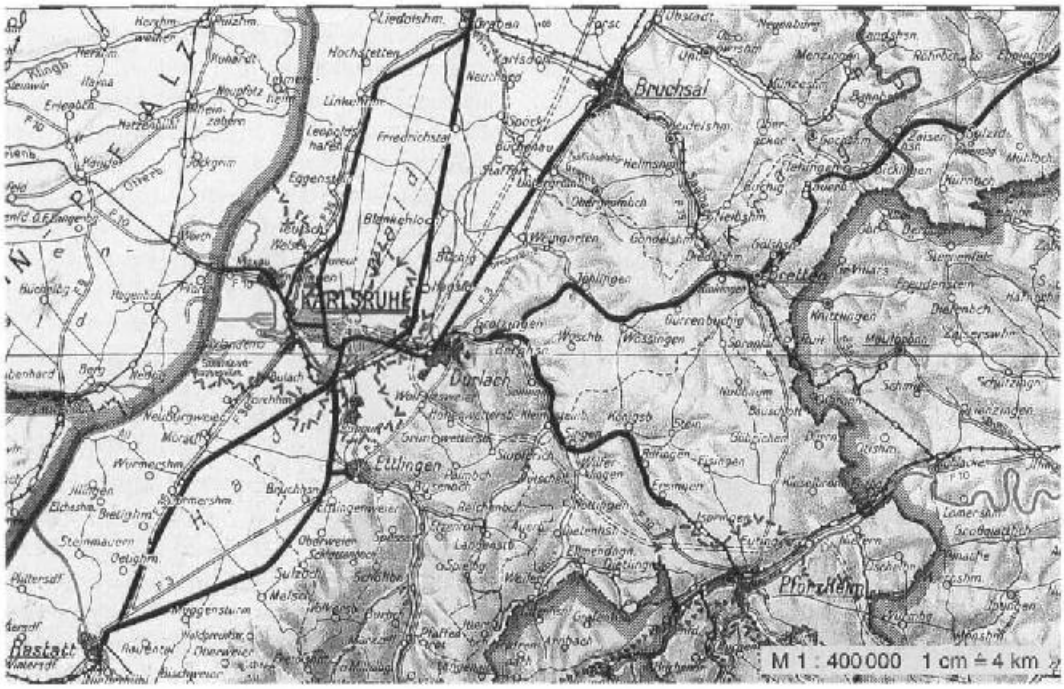
Nach vielen weiteren Hindernissen (u. a. Fragen der Finanzierung, der zu beauftragenden Bauunternehmen) konnte 1876 mit dem Bau auf Kosten der Stadt begonnen werden. Die Eröffnungsfeiern am 14. Oktober 1879 fanden in Anwesenheit des Großherzogs Friedrich und zahlreicher Würdenträger in Eppingen statt. Die Eröffnung der Strecke bis Heilbronn erfolgte erst im August 1880. Den Betrieb der neuen Bahnlinie übernahm wiederum die Staatsbahn. Sie hatte allerdings keinen großen Gefallen an der Strecke, was schon bei der Planung begann und über 100 Jahre andauern sollte. So ließ sie anfangs nur vier Personenzugpaare verkehren, erst 1898 kam ein fünftes, im Sommer 1900 sogar ein sechstes Zugpaar Karlsruhe – Heilbronn hinzu. Die ursprünglich erhoffte Aufwertung der Strecke durch Durchgangsverkehr blieb bis zu den Kriegsmaterial-Transporten 1914 aus. Doch für die Verbindung des Kraichgaus mit der Stadt, für die stetig wachsende Zahl der in den Fabriken Durlachs und Karlsruhes Arbeit suchenden Landbevölkerung, für die Lebensmittelversorgung der Stadtbevölkerung nach zwei Weltkriegen, aber auch für den Fortschritt und die Entwicklung des Kraichgaus behielt die Kraichgaubahn über viele Jahrzehnte die Bedeutung, die Oberbürgermeister Wilhelm Lauter vorausgesehen hatte.

Erst mit dem steigenden Wohlstand in den 60er Jahren und mit der zunehmenden Motori-

sierung sank die Bedeutung der Kraichgaubahn. Nicht förderlich war auch der Einsatz älteren Wagenmaterials, selbst die späteren Schienenbusse konnten die sinkende Nutzerfrequenz nicht wenden. So bestand schon in den 1970er Jahren die Gefahr der völligen Stillegung der Strecke. Erst mit dem neuen Nahverkehrskonzept der Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft für die Region wurde der Strecke Karlsruhe – Bretten, dann bis Eppingen und Heilbronn eine besondere Bedeutung zugemessen und mit dem Einsatz modernsten Materials bewiesen, dass die Strecke mit einem guten Verkehrsangebot wirtschaftlich betrieben werden kann (s. unten S. 258–260).

Die Verbindung nach Ettlingen

Oberbürgermeister Lauter verfolgte seit Beginn der 1870er Jahre ein weiteres Bahnprojekt. Mit einer Verbindung über Rüppurr nach Ettlingen bis zu den dortigen Spinnereien und den Steinbrüchen sollten die Bedürfnisse der Arbeiter und Bauunternehmer aus Karlsruhe nach wirtschaftlicheren Verkehrsmöglichkeiten erfüllt werden. Lauter dachte aber auch an den Erholungswert der Albtalhöhen.[13] Er erlebte jedoch nur noch den Bau der 1885 eröffneten Seitenbahn von der Staatsbahnlinie nach Ettlingen hinein. Die Albtalbahn, die ihm vorschwebte, konnte erst ab 1897 verkehren.



Das Netz der Bahnstrecken, die auch dem Regionalverkehr um Karlsruhe dienten.

Klaus Bindewald / Wolfram-Christian Geyer

DIE KARLSRUHER LOKALBAHNEN

Zu Beginn der 1880er Jahre klafften im Netz der Regionalstrecken rings um Karlsruhe zwei Lücken, die von den betroffenen Ortsbewohnern als Missstand empfunden wurden. Dies betraf die Dörfer Rintheim, Hagsfeld, Spöck in der nördlichen und die Orte Forchheim, Mörsch und Durmersheim in der südlichen Hardt. Auf Initiative aus deren Reihen entstand bis 1890 eine meterspurige Lokalbahn, die die Verbindung zur Residenzstadt Karlsruhe herstellte. Dem Unternehmen war keine lange Existenz beschieden, da seit 1895 die Staatsbahn mit ihrer weitgehend parallel verlaufenden „strategischen Linie" Konkurrenz machte. Die Stadt Karlsruhe, welche die Bahn 1915 übernahm, trug auch wenig zu ihrem Gedeihen bei. Dennoch hat nach der Stilllegung 1937 bzw. 1955 der größte Teil der früheren Strecke mit der Stadtbahnlinie S 2 seit 1997 eine Wiederbelebung erfahren.

Planung und Finanzierung der Karlsruher Lokalbahn

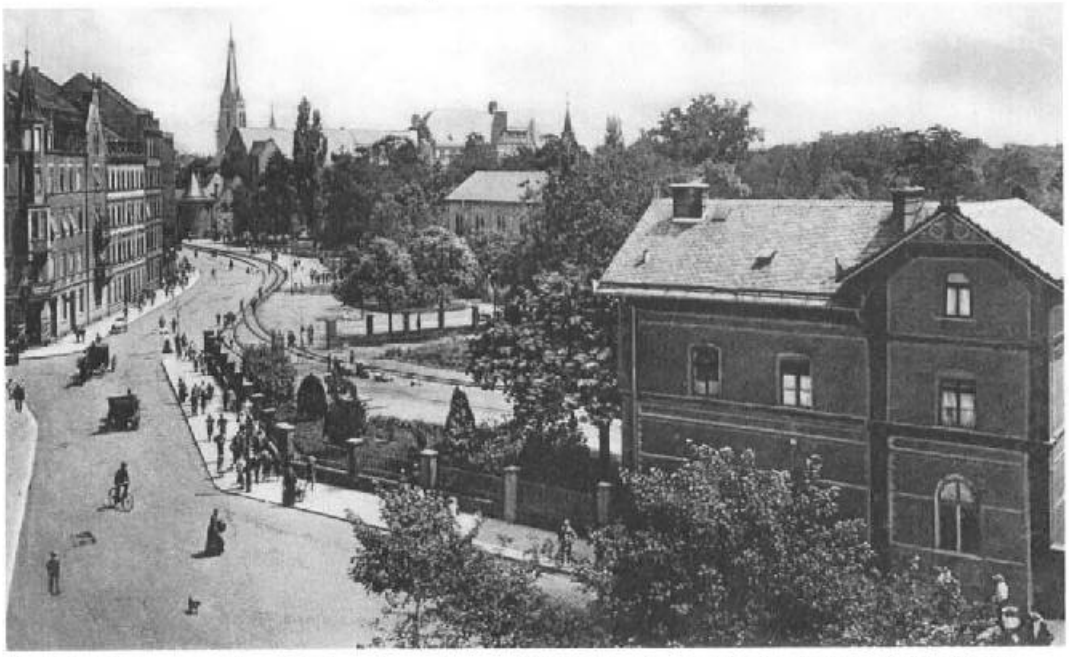
Angeregt wurde eine Bahnverbindung zwischen Karlsruhe und den nördlich gelegenen Ortschaften in der Hardt erstmalig während einer Bürgerversammlung der Gemeinde Hagsfeld am 11. Februar 1883.[1] Ein Ausschuss sollte die Rentabilität einer solchen Verbindung prüfen. Mehrere Ortschaften in der Umgebung schlossen sich dem Projekt an. Gedacht war an eine normalspurige Dampfbahn. Die hierfür errechneten Kosten ließen die Baupläne zunächst scheitern. Inzwischen wünschten auch Ortschaften südlich von Karlsruhe eine Bahnverbindung in die badischen Residenzstadt. Besonders die Gemeinde Durmersheim forderte eine günstige Verkehrsmöglichkeit; eine 1885 in privater Initiative eingerichtete Pferdeomnibuslinie Karlsruhe – Durmersheim musste nach wenigen Monaten wieder aufgegeben werden.

Die Interessenten verhandelten nun mit der Stadt Karlsruhe. An einer weiteren Versammlung am 8. November 1885 nahm der Karlsruher Bürgermeister Karl Schnetzler teil.[2] Er konnte jedoch nicht die gewünschte Unterstützung für das Vorhaben in Aussicht stellen. Die Stadt wollte das Bahnbauprojekt nämlich von der „Vereinigten Karlsruher – Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfeisenbahn-Gesellschaft" ausführen lassen, die seit 1881 normalspurige Pferdebahnlinien im Stadtzentrum sowie eine Dampfbahn nach Durlach betrieb. Der Plan, den Nahverkehr in der Stadt und in das Umland in einer Hand zu vereinigen, scheiterte. Dennoch stellte der Karlsruher Bürgerausschuss 1887 Mittel bereit, um notwendige Vorarbeiten für den nördlichen Teil der Bahn zu sichern. Man suchte nach einem Konsortium, das sie finanzieren sollte. Als Ergebnis intensiver Verhandlungen war das aus Hermann Bachstein in Berlin als Generalunternehmer, der Bank für Handel und Gewerbe in Darmstadt, der Rheinischen Kreditbank in Mannheim sowie der Firma Ladenburg und Söhne in Mannheim gebildete badische Eisenbahn-Konsortium bereit, die erforderlichen Mittel zu geben.

Den Bau des Bahnabschnitts Karlsruhe – Durmersheim wollte das Konsortium allerdings nur übernehmen, wenn die interessierten Gemeinden das Gelände für den Bau unentgeltlich abtreten würden. Dafür waren 104 763 Mark aufzuwenden. Darüber hinaus mussten die Gemeinden eine so genannte Umlagefreiheit zusichern, bis diese Linie einen jährlichen Reinertrag von viereinhalb Prozent abwerfen würde. Nachdem man sich darüber einigte, beantragte das Konsortium am 20. März 1888 die Konzession für eine Lokalbahn Durmersheim – Mühlburg – Karlsruhe. Sie wurde im Dezember 1889 für 50 Jahre zugleich für die Strecke Karlsruhe – Spöck und die Zweigbahn Grünwinkel – Daxlanden durch das Großherzogliche Ministerium für Finanzen erteilt.[3] Über die zu wählende Spurweite für die Bahn bestand anfangs keine Einigkeit. Nach Besuch der Bahn Liestal – Waldenburg (Spurweite 750 mm) einigte man sich auf den Bau einer Kleinbahn mit der in Baden gebräuchlichen Schmalspur von 1000 mm.[4]

Die technische Ausführung der Bahn wurde am 15. Dezember 1888 bekannt gemacht: „Für den Oberbau der Bahn ist ein eisernes Langschwellensystem und eine Spurweite von 1,0 m Breite gewählt. Das Bahngleis soll in der Kriegsstraße und im Stadtteil Mühlburg sowie in dem Orte Grünwinkel und auf der freien Straßenstrecke Grünwinkel – Mühlburg in die Straßenfahrbahn versenkt und mit Rillen versehen, auf der offenen Straße zwischen Grünwinkel und der Karlsruher-Ettlinger Amtsbezirksgrenze aber unter Benützung des Straßenbanketts und eines Teils der Fahrbahn auf einem selbständigen Bahnkörper zu liegen kommen; […] Haltepunkte sind in Aussicht genommen bei dem Hauptbahnhof Karlsruhe mit einem Umsatzgeleise für Personenzüge, beim Karlsthor, bei der Westendstraße und an der Schwimmschule-Allee (für den Sommer). Auf der Bahnstrecke Karlsruhe bis Grünwinkel sollen ausschließlich nur Züge für den Personenverkehr gehen. Für den Betrieb gelangen Fahrzeuge von 2,45 m Breite zur Verwendung, jedoch ist zur Vermeidung des Umladens von Massengütern, insbesondere aus und nach den Sinnerschen Etablissements in Grünwinkel der Transport von Hauptbahnwagen von 3,2 m Breite auf sog. Trucs vorgesehen."[5]

Die Stadt Karlsruhe stellte 9470 qm Gelände auf einem Teil des 1874 geschlossenen „Alten Friedhofs" unweit des Staatsbahnhofes für einen Lokalbahnhof in der Kapellenstraße zur Verfügung. Dort wurden auch Abstellanlagen und die Betriebswerkstatt der Karlsruher Lokalbahn (KLB) errichtet.[6] In späteren Jahren kamen noch ein normalspuriges Übergabegleis zum gegenüberliegenden Güterbahnhof



Die Lokalbahnstrecke durch die Kapellenstraße um 1910, im Vordergrund rechts das Bahnhofsgebäude

der Staatsbahn an der Kriegsstraße (1934 abgebaut) und eine nur wenig benutzte Rollwagengrube hinzu. Die Linienführung der Durmersheimer Strecke durch die Kriegsstraße hatte schon bei Bekanntgabe des Bahnprojekts zahlreichen Widerspruch der dortigen Bewohner entfacht. Die dort wohnenden „besseren Herrschaften" fühlten sich durch das Gebimmel und Gepfeife gestört und vom Dampf und Rauch belästigt. Der bei den Ministerien eingebrachte Protest hatte nur zur Folge, dass die KLB durch die Kriegsstraße als eine der vornehmsten Wohngegenden Karlsruhes keine Güter befördern sollte. Der Bau einer geplanten 2,2 Kilometer langen Güterbahnstrecke Lokalbahnhof Grünwinkel – Bahnhof Mühlburg (heute Fliederplatz) unterblieb. Damals bestanden schon Pläne zu Veränderungen der Anlagen der Großherzoglichen Staatsbahn, die 1913 zur Schließung des Mühlburger Bahnhofs führte.[7] Die Güterzüge wurden deshalb vom Lokalbahnhof durch die Stadt nach Grünwinkel und in die südlichen Hardtorte geführt, obgleich dazu keine offizielle Genehmigung vorlag.[8] Neben dem Gütertransport übernahm die Lokalbahn auch Postbeförderung. Schon 1902 gab es zwei kombinierte meterspurige Post- und Gepäckwagen.[9] Die Postbeförderung ist etwa 1920 erloschen.

Die Durmersheimer Strecke

Die am 6. Oktober 1890 eröffnete Durmersheimer Strecke führte vom Lokalbahnhof durch die Kriegsstraße am dort bis 1913 befindlichen Staatsbahnhof entlang.[10] Weiter verlief das Gleis im Zuge der heutigen Weinbrenner- und Yorkstraße zum Haltepunkt Schwimmschule (nach 1915 „Kühler Krug"). Das Gleis verlief bis zur Eröffnung des Güterbahnhofes „Zeppelinstraße" (1893) im Zuge der heutigen Keßlerstraße und wurde danach weiter südlich zur Zeppelinstraße verschwenkt. Die Lokalbahn kreuzte dann niveaugleich – mit überhöhten, jeweils unterbrochenen Schienen – fünf bzw. sechs Gleise der Staatsbahn. Weiter ging es nach dem bis 1909 selbständigen Grünwinkel (Kilometer 5,5), wo die Brauerei und Presshefefabrik Sinner damals vielen Menschen Arbeit bot. Von

hier aus lag die Strecke bis Forchheim (Kilometer 9,0) meist neben der Landstraße (der heutigen Bundesstraße 36) und durchfuhr dieses Dorf. Weiter führte die Trasse nach Mörsch (Kilometer 12,0), wobei sie zwischen Bickesheim und dem Endpunkt Durmersheim (Kilometer 14,8) im Straßenplanum lag. In Durmersheim, seit dem Ersten Weltkrieg Standort der Möbelindustrie, befand sich eine kleine Bahnwerkstatt.

Innerhalb von Karlsruhe und Grünwinkel gab es entgegen der ursprünglichen Planung nicht vier, sondern acht Zwischenhalte. Als Hemmnisse für einen reibungslosen Betrieb erwies sich, dass es am Hauptbahnhof an der Kriegsstraße weder Haltepunkt noch Ausweichgleis gab und zwischen Lokalbahnhof und Grenzstraße (heute Moninger-/Kriegsstraße) im Stadtgebiet keine Zugbegegnung möglich war. Die Bahnhöfe verfügten jedoch über Ausweich- und Abstellgleise und waren durch Telefon untereinander verbunden. 6,5 Kilometer der 14,8 Kilometer langen Strecke waren auf eigenem Bahnkörper verlegt, der andere mit Rillen- oder Vignolschienen ausgestattete Teil lag im Straßenpflaster. Die Inbetriebnahme war ein großes Ereignis; eine Zeitung schrieb: „Ganz Karlsruhe stand Kopf, als die Lokalbahn von einer begeisterten Menschenmenge umjubelt durch die Straßen unserer Stadt fuhr."[11]

Die Spöcker Strecke

Auf der Strecke Lokalbahnhof – Hagsfeld – Spöck wurde der öffentliche Verkehr am 29. Januar 1891 aufgenommen. Das erste Teilstück bis zum Friedhof war schon drei Monate zuvor in Betrieb gegangen.[12] Die Bahn führte vom Lokalbahnhof in nordwestlicher Richtung durch die Karl-Wilhelm-Straße am „Neuen Friedhof" (Kilometer 1,0) entlang und erreichte nach Haltepunkt Rintheim (heute Hirtenweg, Kilometer 2,0) Hagsfeld (Kilometer 4,0). Anschließend lag das Gleis in östlicher Seitenlage der Straße und führte etwa 300 m westlich an Büchig vorbei. Blankenloch besaß zwei Stationen. Umsäumt von Kartoffel- und Spargelfeldern folgte Schloss Stutensee (Kilometer 11,0), das östlich umfahren wurde. Heute erinnert dort die Brücke über den Treckenbach an die Dampfbahnzeit. Danach wurde die 650 m westlich des Ortes liegende Haltestelle Staffort (Kilometer 12,5) erreicht, sodann die durch regen Tabakanbau gekennzeichnete Gemarkung Friedrichstal (Kilome-

Lokalbahn (am linken Bildrand) und Straßenbahn vor dem ehemaligen Karlsruher Hauptbahnhof an der Kriegsstraße um 1905

ter 14,0). Der Endpunkt der KLB lag am westlichen Ortsausgang von Spöck (Kilometer 15,95) samt Lokschuppen mit kleiner Werkstatt. 11,8 Kilometer der Gesamtstrecke lagen auf eigenem Bahnkörper. An der Strecke von Durmersheim – Karlsruhe – Spöck mit einer Länge von 30,8 Kilometern – die Gesamtgleislänge betrug 34,4 Kilometer – gab es 15 Haltestellen oder Bahnhöfe. Aufgrund des einfachen Geländes besaß die Bahn keine größeren Steigungen oder nennenswerte Kunstbauten.

1895 wurde die unter Regie des Staates stehende „Strategische Bahnlinie" eröffnet (s. oben S. 131). Am Südrand von Hagsfeld wurde eine niveaugleiche Kreuzung mit der Staatsbahn erforderlich. Da diese meist in Sichtweite zur Lokalbahn verlief und fast sämtliche von ihr berührten Orte bediente, erwies sie sich sehr bald als Konkurrenz. Sie trug letztendlich zum Niedergang der Bahn bei. Diese Situation verhinderte zudem die geplante Verlängerung der Lokalbahn nach Ötigheim und Rastatt im Süden, sowie nach Bruchsal im Norden. Erste Einschränkungen gab es schon am 1. April 1897, als der Bahnhof Friedrichstal der KLB in einen Haltepunkt zurückgestuft wurde.[13]

Die Lokalbahnzüge waren im Jahr 1890 auf der 4,5 Kilometer langen Strecke Lokalbahnhof – Grünwinkel etwa 25 Minuten unterwegs. Bis in das 11,3 Kilometer entfernte Durmersheim kamen weitere 35 Minuten hinzu. Zwischen Lokalbahnhof und Spöck reiste man 65 Minuten. In den ersten Jahren verkehrten auf beiden Linien werktags 16 Zugpaare, sonn- und feiertags genügten acht Paare. Stets herrschte der Berufsverkehr vor. Vier Zugpaare befuhren 1890 täglich die ganze Strecke, nach einem Jahr waren es nur noch drei. Bis zum Ersten Weltkrieg entwickelte sich die KLB trotz der genannten Einschränkungen infolge zunehmender Industrialisierung und damit verbundener Beförderung der Arbeiter gut. Im Betriebsjahr 1911/12 wurden knapp 2 Millionen Personen befördert. Das Anlagekapital der Bahn wurde 1912 auf 57 000 Mark je Kilometer beziffert.[14]

Wechselnde Besitzer

Am 1. April 1897 ging die Karlsruher Lokalbahn an die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft (SEG) über. Ziel dieser Aktiengesellschaft war Bau, Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen aller Art. Sie war 1895 aus dem Zusammenschluss verschiedener Bahnen hervorgegangen, die sich im Besitz von Eisenbahnkonsortien und -unternehmen befanden, an denen zumeist der Eisenbahnunternehmer Bachstein beteiligt war. Mit ihrer Übernahme der KLB musste auf Forderung der badischen Regierung eine eigene Betriebsleitung in Karlsruhe eingerichtet werden.[15]

Die SEG wollte die Lokalbahn modernisieren. Sie ließ sich vom Großherzoglichen Ministerium am 24. September 1901 „die Einrichtung eines elektrischen Betriebes mittels oberirdischer Stromzuführung für den Abschnitt Grünwinkel – Friedhof" genehmigen, ohne davon allerdings Gebrauch zu machen.[16] Die SEG führte den Betrieb, ohne die Konkurrenz zu der immer weiter ausdehnenden städtischen Straßenbahn zu berücksichtigen, bzw. auf kommunalpolitische Gesichtspunkte Rücksicht zu nehmen. Die Folge war, dass es ihr nicht gelang, die Lokalbahn wirtschaftlich zu betreiben. Die Forderungen der Stadt an die SEG, „kleinere Maschinen und zierlichere Wagen" einzusetzen, verhallten ungehört. Die im März 1894 stattgefundenen Probeeinsätze eines von Stuttgart ausgeliehenen Daimler'schen Motorwagens zwischen Lokalbahnhof und Friedhof scheiterten aufgrund technischen Mängeln bereits nach wenigen Wochen.[17]

1903 versuchte die Stadt vergeblich die Lokalbahn anzukaufen, weil sie von ihrer Besitzerin mehr und mehr vernachlässigt wurde. Nach der Entscheidung über den Neubau des Karlsruher Hauptbahnhofs an der südlichen Peripherie der Stadt im Jahr 1906 befasste sich diese in der Folge mit der Gründung einer neuen Gesellschaft, um die dem städtischen Bahnamt unterstehende Straßenbahn, die Karlsruher Lokalbahn und die 1897 eröffnete meterspurige Albtalbahn zusammenzufassen. Der Stadtrat dachte dabei an eine Karlsruher

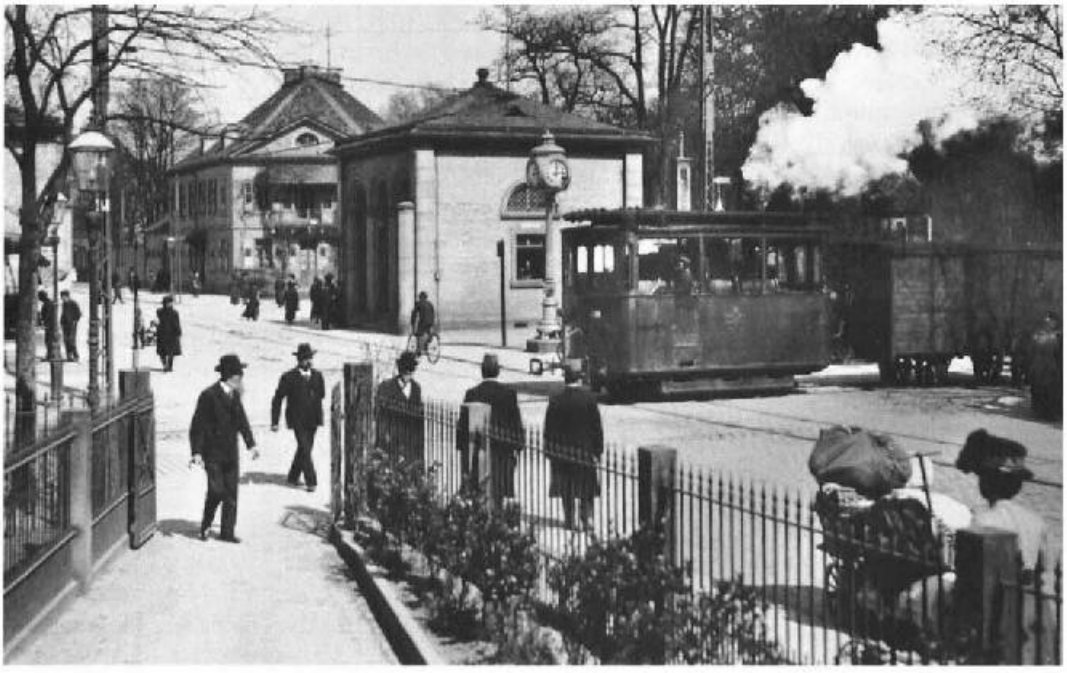
Eisenbahn AG (KEG), an der die Stadt mit 51 und die SEG mit 26 Prozent Kapital beteiligt werden sollten. Der KEG wollte man außerdem den Bau einer Überlandzentrale zur Versorgung von elektrischer Energie in Stadt und Umgebung übertragen. Mithin ähnelte das Vorhaben dem Projekt, welches von der 1911 gegründeten Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft (OEG) realisiert wurde. Die neue Gesellschaft sollte auch die „Elektrisierung" der Lokalbahn in die Wege leiten, ein Schritt, den sowohl Albtalbahn seit 1898 wie Straßenbahn seit 1900 vollzogen hatten. Außerdem war vorgesehen, die KLB zwischen Karl-Friedrich-Straße und Schillerstraße aus der Kriegsstraße heraus auf die durch den Bau des Hauptbahnhof frei werdende alte Bahntrasse im Zuge der heutigen Mathystraße zu verschwenken.[18]

Unabhängig von diesen Bemühungen wurde 1912 mit dem Bau der schon in der Konzession berücksichtigten Zweiglinie Grünwinkel – Daxlanden begonnen. Am 8. Dezember 1913 konnte der Betrieb auf dieser Strecke aufgenommen werden (s. oben S. 71 f.). Ab dem damaligen Endpunkt Rappenwörtstraße war im Zuge der Pfarrstraße und dem heutigen Waidweg von da auf eigenem Bahnkörper bis etwa zum Grünen Wasser/Alter Federbach eine Verlängerung geplant, wo ein neues Hafenbecken entstehen sollte. Infolge des Ersten Weltkrieges wurde diese Verlängerung nicht mehr durchgeführt.[19] Das Rheinhafenbecken V entstand erst in den 1930er Jahren. Mit Eröffnung der Daxlander Seitenlinie wurde der Zugverkehr in der Stadt verdichtet. Die meisten der etwa zwölf Daxlandener Zugpaare zwischen Lokalbahnhof und Grünwinkel wurden gemeinsam mit den Durmersheimer Zügen geführt. Die oben genannte Gleisverlegung wurde mehr denn je erforderlich.

Unter der Regie der Stadt Karlsruhe

Am 27. Juni 1913 lehnte der Bürgerausschuss von Karlsruhe mit 66 zu 27 Stimmen die Gründung der KEG ab, womit die vorgesehenen Verbesserungen bedroht waren. Zur Lösung der Probleme strebte die Stadt Karlsruhe den Erwerb der Lokalbahn an. Nach intensiven Verhandlungen übernahm das Städtische Bahnamt am 1. Januar 1915 als neuer Eigentümer die KLB für 1,95 Millionen Mark von der SEG. Der Übernahmebetrag entsprach ungefähr ihrem damaligen Anlagekapital. Dies betraf: 32,9 Kilometer Betriebslänge bei rund 36 Kilometer Gesamtgleislänge, neun Kastendampf-Lokomotiven, 39 Personenwagen und rund 20 Güterwagen. Mit der neuen Aufschrift „Karlsruher Lokalbahn" erhielten die Wagen statt eines grauen, einen dunkelgrünen Anstrich.[20]

Die Konzession von 1889 wurde schon am 29. Oktober 1914 mit ministeriellem Erlass auf die Stadt Karlsruhe übertragen. Nun konnten die oben erwähnten Pläne zum großen Teil verwirklicht werden. Mit einem Aufwand von etwa 1,6 Millionen Mark wurde 1915 begonnen, auf dem Abschnitt Friedhof – Lokalbahnhof – Beiertheimer Allee – Mathystraße – Gartenstraße – Schillerstraße einen dreischienigen, zweigleisigen Bahnkörper einzusetzen. Damit entfielen die parallel liegenden beiden normalspurigen Gleise und das Meterspurgleis zwischen Friedhof – Durlacher Tor – (Alter) Bahnhof – Karl-Friedrich-Straße, wo sich Straßenbahn und Lokalbahn zuweilen „Wettrennen" geliefert hatten.[21] Der neue Bahnkörper konnte ab 15. September 1917 von den Zügen der KLB, ab 1921 auch von normalspurigen Straßenbahnen befahren und damit der meterspurige Gleiskörper in der mittleren Kriegsstraße abgebaut werden. Der rund vier Kilometer neue und zum Teil auf ehemaliger Staatsbahntrasse verlegte Streckenabschnitt wies insgesamt zwölf Gleiswechsel auf, hiervon neun für beide Spurweiten.[22] 1917 erreichte die Lokalbahn ihr bestes Ergebnis: sie beförderte knapp 3 Millionen Fahrgäste, weil die Karlsruher die Lokalbahn auch als „Kartoffelbahn" nutzten, um mit „Hamsterfahrten" ihre Nahrungsversorgung aufzubessern. Der Güterumschlag hatte schon 1910 mit 5 838 Tonnen den Höchststand erreicht und verlor seit-



Kastendampflok der Lokalbahn mit Güterwagen am Karlstor beim Kreuzen der normalspurigen Straßenbahngleise um 1910

dem ständig an Bedeutung.[23] Über den Beförderungsumsatz des 1917 aufgenommenen Industrieanliegerverkehrs (siehe unten) konnten keine Zahlen ermittelt werden.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der heruntergewirtschaftete Abschnitt Hagsfeld – Spöck zum zweiten Stilllegungsopfer einer Bahnstrecke im süddeutschen Raum (nach Orschweier – Kappel/Rhein).[24] Die meisten Stationen lagen hier meist abseits der Ortschaften, die in ausreichender Weise durch die Züge der Staatsbahnstrecke bedient wurden. Eine 1920 von der Stadt Karlsruhe an die Hardtdörfer gerichtete Petition für Zuschüsse zum Bahnbetrieb stieß auf Ablehnung. Daraufhin wurde die noch mit neun werktäglichen Zugpaaren bediente Teilstrecke Hagsfeld – Spöck, nach Zustimmung des Badischen Ministeriums der Finanzen als zuständiger Aufsichtsbehörde, am 29. Dezember 1921 kurzfristig zum 1. Januar 1922 stillgelegt. Die Erlaubnis zum Gleisabbruch für den Abschnitt Blankenloch – Spöck lag zehn Tage später vor. Das Oberbaumaterial wurde zum Teil an anderer Stelle wieder verwendet und das frei gewordene Gelände den Gemeinden zur Verfügung gestellt.

Elektrisch und mit Dampf

Um die Rentabilität der Strecken zu erhöhen, war bereits 1917 mit der Elektrifizierung zwischen Hagsfeld, Lokalbahnhof, Grünwinkel und Daxlanden begonnen worden.[25] Ab 12. Februar 1919 verkehrten zwischen Lokalbahnhof und Hagsfeld, ab 1921 zwischen Lokalbahnhof und Daxlanden vorwiegend elektrische Straßenbahnwagen, jedoch in unregelmäßiger Folge. Im Winterfahrplan 1920/21 fuhren werktags noch zehn Zugpaare (sonntags elf) nach Durmersheim und täglich 22 Zugpaare nach Hagsfeld. Von und nach Daxlanden verkehrten werktags 42 und sonntags 21 Zugpaare. Kurzfristige Betriebseinstellungen wegen Kohlemangels mussten im November 1919 und im Jahr 1923 vorgenommen werden.[26] Das desolate Betriebsergebnis des Jahres 1921/22 veranlasste den Karlsruher Bürgerausschuss 1922 zur sofortigen Betriebsumgestaltung der

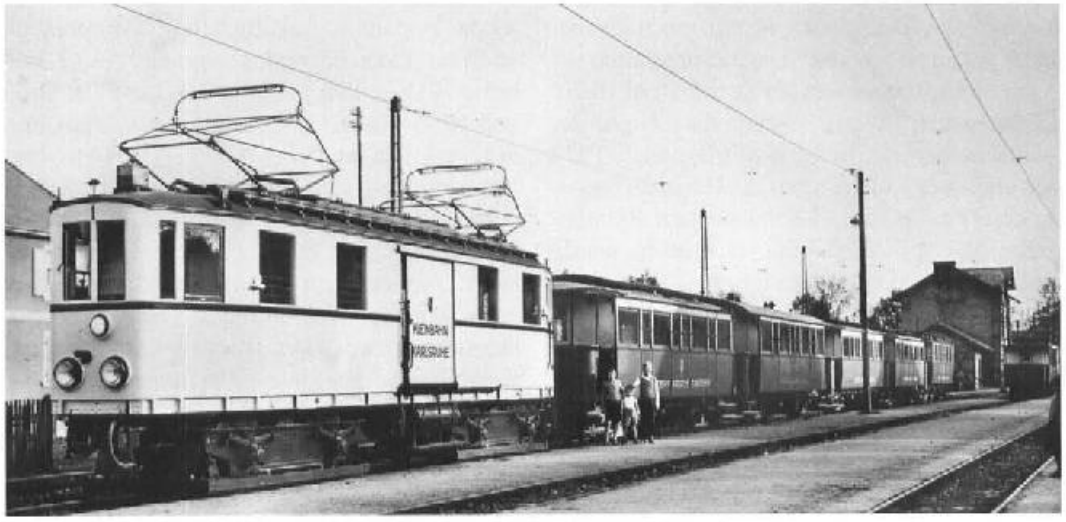
KLB.[27] Die Streckenlänge betrug nur noch 23,8 km. Befördert wurden 2,3 Millionen Fahrgäste; Gesamteinnahmen einschließlich des Güterverkehrs von 2,9 Millionen Mark standen Ausgaben von 4,7 Millionen Mark gegenüber. Die Linien ab Lokalbahnhof nach Hagsfeld und nach Daxlanden wurden ab 1. März 1923 in das Karlsruher Straßenbahnnetz eingegliedert. Nun fuhren nach Hagsfeld Linie 7 und nach Daxlanden Linie 8 als „echte" Straßenbahnen, mit 20- bzw. 30-Minuten-Taktfolge. Dagegen blieb es auf der Strecke nach Durmersheim beim Dampfbetrieb, allerdings mit eigener Buchführung. Diese Unterscheidung fiel durch unterschiedliche Lackierung ins Auge. Die zweiachsigen Straßenbahntrieb- und -beiwagen erhielten wie die normalspurigen Fahrzeuge eine weiß/gelbe Farbe (vor 1920 elfenbeingrau), die für die Durmersheimer Strecke vorgehaltenen vierachsigen Personenwagen präsentierten sich in Laubgrün (vor 1920 olivgrün).

1924 sollte die stillgelegte Teilstrecke Hagsfeld – Blankenloch als elektrische Überlandbahn wieder eine „Renaissance" erfahren, doch wurde das Projekt infolge der schlechten Wirtschaftslage bald aufgegeben.[28] 1925 entfernte man die Schienen. Um die niveaugleiche Kreuzung mit der Hauptbahn Karlsruhe – Graben – Mannheim aufgeben zu können, zog man 1936 auf Drängen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Blick auf die vermehrten D- und FD-Züge den Endpunkt der schmalspurigen Straßenbahn in Hagsfeld an den südlichen Ortsausgang zurück. Bald danach wurde in Hagsfeld innerorts das Gleis zugeteert. Reste waren im Sommer 1961 noch zu erkennen.

Der Parallelbetrieb von meter- und normalspurigen Fahrzeugen innerhalb von Karlsruhe erwies sich bald als zu aufwendig. Die zwischen 1921 und 1927 eingerichteten Straßenbahnlinien zwischen Friedhof und Kühler Krug verdrängten die meterspurigen Linien aus dem städtischen Weichbild. Linie 7 (1932 11) pendelte schließlich nur noch auf dem Abschnitt Friedhof – Hagsfeld und Linie 8 (1932 12) nur zwischen Kühler Krug und Daxlanden.

Die Kleinbahn Karlsruhe – Durmersheim

Der Generalbebauungsplan der Stadt Karlsruhe vom Jahre 1926 widmete sich auch dem Straßenbahnverkehr.[29] Die Kleinbahn Durmersheim – Karlsruhe, so hieß sie offiziell seit September 1926,[30] sollte aus dem Stadtbild verschwinden und hinter den niveaugleichen Übergang am Westbahnhof zurückgezogen werden. Beabsichtigt war die Zusammenfassung des Fahrzeugparks in einem neuen



Zug der Karlsruher Kleinbahn mit Gepäcklokomotive in Durmersheim um 1935

Kleinbahnhof am südlichen Ortsausgang von Grünwinkel, im Zuge der späteren Pulverhaus-/Pfalzstraße und heutigen Hardeckstraße. Aus den Plänen ist jedoch nicht ersichtlich, wie diese amputierte Kleinbahn an das Straßenbahnnetz angebunden werden sollte. Die Daxlander Linie war zum Abbruch vorgesehen. Sie galt zwischen Brauerei Sinner in Grünwinkel und Hardeckstraße auf ca. 600 Meter im Zuge der Landstraße 36 als betriebsgefährdend, weil ihr Gleis neben dem in östlicher Seitenlage eingepflasterten Gleis für die Durmersheimer Bahn parallel, ohne Übergangsmöglichkeit, verlief. Hier hätte mit geringen Mitteln ein leistungsfähiger, „echter" zweigleisiger Betrieb eingerichtet werden können. Obwohl diese Seitenbahn durch die 1928 eröffnete normalspurige Straßenbahnlinie Mühlburg – Römerhof – Daxlanden mehr und mehr ins Abseits geriet, hielt sie sich noch bis zum 31. März 1938. Mehrfache Fahrgastzählungen ergaben Benutzerzahlen von täglich ca. 430, im Winter bis zu 630 Personen, die sich zumeist aus Arbeitern der Grünwinkler Industrie zusammensetzten.[31]

Um die jährlichen Defizite der Jahre 1926 bis 1928 von rund 150 000 RM pro Jahr abzubauen, wurde überlegt, das „Dampflobberle" durch Rohöl-Maschinen zu ersetzen. Weiter wagte man trotz der Wirtschaftskrise die Elektrifizierung der Durmersheimer Strecke. Sie bekam dann die im Stadtgebiet übliche Betriebsspannung von 600 V Gleichstrom.[32] Die mit etwa 570 000 RM kalkulierten Arbeiten begannen 1929. Gebaut wurde eine hochmoderne, gewichtsnachgespannte Kettenfahrleitung. Die Stromversorgung geschah mittels Gleichrichteranlagen in den Stationsgebäuden Grünwinkel und Mörsch. Ein zwischen Pfalzstraße und Durmersheim geplanter zweigleisiger Ausbau jedoch versandete rasch.

Außer den oben genannten zweiachsigen Straßenbahntriebwagen, die ab 16. November 1929 einen „Verdichtungsbetrieb Grünwinkel – Durmersheim" aufnahmen, mussten zunächst weiterhin Kastendampflokomotiven verkehren, da die bei der Waggonfabrik Rastatt bestellten drei elektrischen Packwagenlokomotiven nicht rechtzeitig ausgeliefert werden konnten.[33] Ihr fahrplanmäßiger Einsatz ab 1. April 1930 fand ohne Feierlichkeiten statt. 1931 fuhren die Kleinbahnzüge mit durchschnittlich fünf vierachsigen Personenwagen. Noch bis März 1936 waren im „Verdichtungsverkehr Grünwinkel – Durmersheim" Straßenbahnzüge eingesetzt, die an und für sich für die Linien nach Hagsfeld und Daxlanden bestimmt waren.[34]

Die Stilllegung der Lokalbahn (Kleinbahn)

Die in die Elektrifizierung der Kleinbahn gesetzten Hoffnungen währten nur kurz. Das Betriebsdefizit betrug weiterhin rund 150 000 RM pro Jahr. So wurde der anfänglich verdichtete Verkehr wieder auf wenige Zugpaare zurückgenommen. Als Konsequenz blieb nur noch die mittelfristige Stilllegung. Aus städtebaulichen Gründen wurde der Abriss des Lokalbahnhofs an der Kapellenstraße gefordert. Die Kurszüge verkehrten nunmehr ab 1. Februar 1932 nur noch zwischen Kühler Krug und Durmersheim. Der bisherige Fahrpreis konnte durch einen Gemeinschaftstarif zwischen Straßenbahn und Kleinbahn auf dem Abschnitt Lokalbahnhof – Kühler Krug jedoch gehalten werden.[35] Als schon im April 1922 ein Brand die „Revisionswerkstätte für elektrische Schmalspur" auf dem Areal des Lokalbahnhofs zerstört hatte, wurden Reparaturen nur noch in der Wagenhalle am Hirtenweg oder nach Überführung mittels normalspuriger Tafelwagen im Straßenbahndepot Tullastraße durchgeführt.[36] Trotz der Herausnahme des regulären Kleinbahnbetriebs aus dem Stadtbild fuhren nach wie vor meterspurige Lokomotiven und Straßenbahnwagen auf dem dreischienigen Bahnkörper, um im Depot II gewartet werden zu können. Dies traf auch für die im Industriegüterverkehr notwendigen Dampflokomotiven zu. Sie wurden erst ab August 1939 in Fabriken oder in einem Schuppen am Westbahnhof untergestellt. – Die Personenwagen der Durmersheimer Bahn standen nach Stilllegung des Lokalbahnhofs (der erst 1935 abgerissen worden ist) während der Be-

triebsruhe in Grünwinkel Lokalbahnhof unter freiem Himmel.[37] Ihre Überführung durch die Stadt stieß auf verkehrspolizeiliche Bedenken. Auch das dreiständige Depot II war dafür zu beengt.

Bis 1937 wurde nur noch auf Verschleiß gefahren.[38] Die Fahrgäste mussten sich mehr und mehr mit einem ungepflegten Wagenpark zufrieden geben. Als eine von der Stadt 1933 eingesetzte Kommission den Wagenpark in Grünwinkel inspizierte, wurde dieser als äußerlich gepflegt, Bodenrahmen und Fahrgestelle als betriebsgefährdend bezeichnet. Für die Behebung der schlimmsten Schäden wurde eine Investition von rund 64 000 RM errechnet, die nicht zu verantworten schien. Zum Teil hatten die Personenwagen keine elektrische Beleuchtung (mehr). Schaffner mussten abends bzw. morgens vier Kerzen entzünden, um die Kopfumrisse der Fahrgäste erkennen zu können. Besonders Kindern flößte diese Maßnahme Furcht und Schrecken ein.[39]

1933 verhandelte die Stadt Karlsruhe erstmals mit der Reichspostdirektion Karlsruhe über die künftige Bedienung der Strecke durch Omnibusse. Auch private Omnibusunternehmer meldeten sich zu Wort. Nach Einigung mit der Post übernahm diese ab 15. August 1937 die Verkehrsbedienung nach Durmersheim.[40] Schon ab 26. April 1936 war der Personenverkehr zwischen Durmersheim und Mörsch wegen des betriebsgefährdenden Zustandes der Bahnanlagen stillgelegt worden. Schienenunterbau war versumpft und Schwellen- und Kleineisenmaterial durchgerostet. Die vom Reichsbevollmächtigten für Kleinbahnaufsicht geforderte Wiederinstandsetzung mit einem Arbeitsaufwand von rund 15 000 RM wurde abgelehnt.[41] Fortan rollten die Kurszüge nur noch auf der acht Kilometer langen „Schrumpflinie" Mörsch – Kühler Krug. Die Fahrgastzahlen sanken in wenigen Wochen um 30 Prozent. Fahrgäste von und nach Durmersheim waren auf Züge der Reichsbahn umgestiegen. Am 14. August 1937 kam das endgültige Aus. Der letzte Zug fuhr ohne jegliche Feierlichkeit um 23.19 Uhr ab Mörsch zum Kühlen Krug und weiter über das Dreischienengleis bis ins Depot Hirtenweg.[42]

Die Gleise der Strecke Pfalzstraße – Mörsch – Durmersheim baute man bald ab, die Fahrleitung erst während des Zweiten Weltkrieges. Außerdem erwarb die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG) einige Teile der elektrischen Anlage und nutzte sie 1938 für die Streckenverlegung der Albtalbahn zwischen Karlsruhe und Ettlingen im Zuge des Neubaus der Brücke über die Autobahn. Eine durchgehende Schmalspurverbindung zwischen der Deutschen Waffen- und Munitionsfabrik und dem nördlichen Strang der Schmalspurbahn zwischen Durlacher Tor, Haid & Neu, Friedhof und Hagsfeld bestand bis August 1939. Sie wurde zeitweise noch von den Kastenloks 65 und 72 befahren, die im Industrieanliegerverkehr weiter notwendig waren. Die Gleise und Fahrleitungen zwischen Weinbrennerplatz und Pfalzstraße wurden erst nach 1945 entfernt. Es ist anzunehmen, dass dieser Abschnitt bis dahin betriebsfähig gehalten wurde, um hier mit Schmalspurfahrzeugen, bei großen Bombenschäden auf der normalspurigen Daxlander Strecke, einen Ersatzverkehr aufzunehmen.[43]

Für den Wagenpark der Durmersheimer Kleinbahn fanden sich Interessenten: Drei der grünen Personenwagen verkehrten noch in den sechziger Jahren bei der Inselbahn Juist.[44] Der letzte Wagen gehört seit 1971 zu den Exponaten der Museumsbahn Bruchhausen – Vilsen. Er ist beispielhaft restauriert worden. Dagegen schlachtete man die drei Packwagenloks 1940 aus. Ihre Motoren waren wichtige Ersatzteile für normalspurige Straßenbahntriebwagen.[45] Der restliche Fahrzeugpark wurde verschrottet oder diente als Ersatzteilspender.

Nur die Hagsfelder Schmalspur(straßen)bahn überlebte den Zweiten Weltkrieg, dazu mit einer kurzen Blüte: Da eine Brücke der Reichsbahnstrecke Mannheim – Graben – Karlsruhe zwischen Hagsfeld und Hauptbahnhof im April 1945 gesprengt worden war, mussten ihre Fahrgäste in Hagsfeld in die schmalspurige Straßenbahn umsteigen. Bereits ab 23. April 1944 hatte die kleine Meterspurbahn bedingt

durch Bombenschäden an der Reichsbahnstrecke zwischen Hagsfeld und Karlsruhe große Beförderungsleistungen zu erbringen. Sie wurde zeitweise auf dem noch vorhandenen westlichen Dreischienengleis weiter bis zum Durlacher Tor geführt, wo Anschlussmöglichkeiten an das normalspurige Verkehrsnetz bestanden.

Besagte Linie 11 wurde am 30. April 1955 eingestellt.[46] Bis dahin waren die Triebwagen 182, 183 und 186 sowie die 1929 von Normal- auf Schmalspur umgebauten Beiwagen 212 und 213 vorhanden. Alle wurden bald verschrottet. Einen Teil des Oberbaumaterials der Strecke Friedhof – Hagsfeld kaufte die DEBG und erneuerte damit verschiedene Abschnitte der Albtalbahnstrecke Busenbach – Ittersbach.

Mit Rollwagen durch die Stadt

Zu den Besonderheiten, die der Lokal- bzw. Kleinbahnbetrieb im Erscheinungsbild der Stadt mit sich brachte, gehörte der Gütertransport mit Rollwagen („Tracteurs"). Zur Bedienung verschiedener Firmen in der Stadt übernahm diese an den Übergangsbahnhöfen Hagsfeld und

Letzter Betriebstag der schmalspurigen Straßenbahn Linie 11 (ehemalige Lokalbahnlinie) Friedhof – Hagsfeld am 30. April 1955

Karlsruhe-West die regelspurigen Güterwagen auf so genannte Rollwagen und brachte sie über Anschlussgleise ins betreffende Firmengelände. Die Verantwortung für diesen Betrieb ging nach Stilllegung der Durmersheimer Kleinbahn am 1. Januar 1939 in die Hände der städtischen Straßenbahn über.[47]

Mit der Verlegung des Lokalbahngleises in die Gartenstraße hatten die Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken (DWM) den seit 1914 geforderten Gleisanschluss erhalten. Über das Werksgelände der DWM wurde auch der „Karlsruher Lebensbedürfnisverein", später „Konsum" in der Roonstraße angebunden. Die Brauerei Moninger, die Weinhandlung Zöllin und die Margarinenfabrik Malex in der Kriegsstraße wurden ab 8. Januar 1920 mit Reichsbahngüterwagen versorgt, wofür ein noch vorhandener 400 Meter langer Gleisstumpen der stillgelegten Lokalbahn in der Kriegsstraße Verwendung fand. Letzterer war an der Schillerstraße (Weinbrennerplatz) in den neuen gemeinsamen Gleiskörper von Lokal- und Straßenbahn eingefädelt. Schließlich wurde 1919/1920 auch die Nähmaschinenfabrik Haid&Neu südwestlich des Friedhofs in den Rollwagenbetrieb zum 2,8 km entfernten Übergabebahnhof Karlsruhe-Hagsfeld einbezogen. Dieser Betrieb hielt sich am längsten (bis 1956), während die Firma Zöllin 1932 und die anderen Unternehmen 1952 auf den Schienentransport zugunsten von Culemeyer-Straßenrollern oder Lastkraftwagen freilich erst nach jahrelangen Verhandlungen verzichteten.[48] Zu einem Zwischenfall kam es im Sommer 1945 auf dem DWM-Gelände. Französische Besatzungssoldaten unternahmen dort mit der Dampflok 72 „Spazierfahrten", bis diese mit durchglühtem Kessel stehen blieb. Die Reparatur der Lok zog sich wegen fehlender Ersatzteile über mehrere Jahre hin. Mit dem Wiederbeginn der Produktion 1947 unter dem neuen Namen Industriewerke Karlsruhe (IWK) wurde der Rollwagenbetrieb wieder aufgenommen.

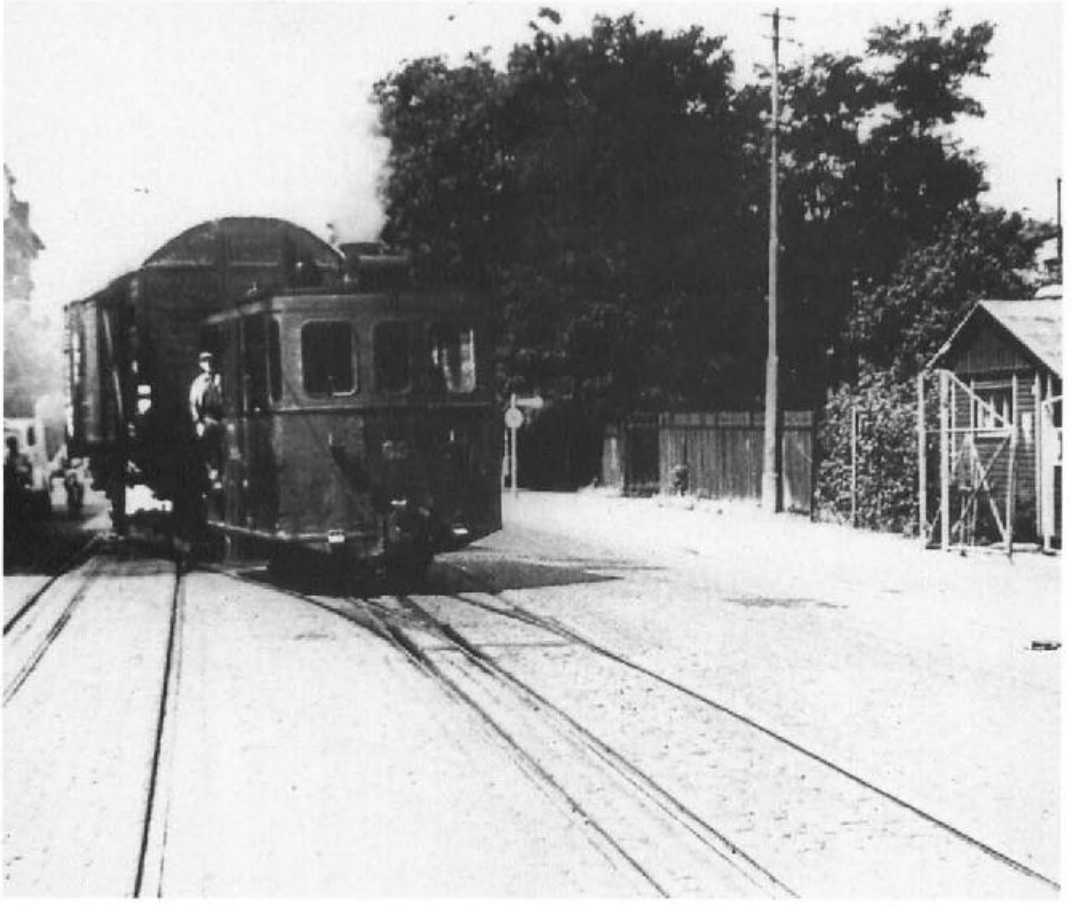
Bei den genannten Firmenanschlüssen versuchte man zunächst, den Rollwagenverkehr mit zweiachsigen Straßenbahntriebwagen zu bewältigen. Diese erwiesen sich aber für den Güterverkehr durch Schleudern der Treibachsen und Abfall der Fahrdrahtspannung als ungeeignet. Schnell entschied man sich wieder für den Einsatz der scheinbar vorteilhafteren Dampftraktion, zumal damit die bisherige Gefahr von Unfällen unter der Fahrleitung beim Be- und Entladen von Güterwagen gebannt war.[49] Zum Einsatz gelangten die oben erwähnten kastenförmig ausgeführten Dampftrambahn-Lokomotiven. Lokführer und Heizer waren infolge der nicht verglasten Öffnungen allen Witterungseinflüssen und im Winter auch vielfach mutwilligen Schneeballwürfen ausgesetzt, vor allem im Stadtgebiet.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der wegen ihrer klapprigen Bewegungen und Auspuffgeräusche auch liebevoll „Lobberle" genannten Lokomotiven betrug 30 km/h, mit Rollwagen jedoch nur bis 15 km/h. Der Rollwagenbetrieb durfte „nur während der Zugspausen und bei Tageshelle ausgeführt werden. Die (Personen-)Züge der Kleinbahn und der Straßenbahn haben ... das Vorrecht vor den Anschlussfahrten". Weiter heißt es in der amtlichen Bekanntmachung von Mai 1927, dass diese Fahrten von einem verantwortlichen Rangierleiter zu begleiten seien. Vom Kühlen Krug zum Westbahnhof mussten wegen der dortigen einfachen Umsetzanlage die Rollwagenzüge über die Keßlerstraße geschoben werden, welches bei der Kreuzung mit den Straßenbahnlinien 4 und 5 eine erhebliche Gefahrenquelle enthielt. Rangiervorgänge waren überhaupt sehr zeitintensiv, sodass eine Anschlussfahrt vom Westbahnhof bis zur IWK oder umgekehrt 2–2½ Stunden beanspruchte. Ähnlich lange muss es von Hagsfeld bis zur Nähmaschinenfabrik gedauert haben. Zudem erlaubte die Kapazität der Kastenlokomotiven nur den Transport von höchstens zwei bis drei Güterwagen auf Rollwagen, wenn auch die realitätsferne Betriebsvorschrift erlaubt hätte, „bis zu vier Reichsbahnwagen mit Ladung bis zu je 15 Tonnen oder drei bis zu je 20 Tonnen oder bis zu sechs leere Reichsbahnwagen" einzustellen.

Der allgemeine Güterverkehr auf der Lokal-

bahn hielt sich stets in Grenzen. Daran änderte auch der 1917 auf der Durmersheimer Linie eingeführte Rollwagenverkehr nur wenig. Erst nach der Streckenverlegung aus der Kriegsstraße in die Mathy-/Gartenstraße nahm der Güterverkehr innerhalb der Stadt Karlsruhe zu. Wie wichtig er für die „Munitionsfabrik" in der Gartenstraße war, belegt ein Fahrtenbuch von 1945: Von Mitte Januar bis 31. März wurden an den Werktagen in unregelmäßiger Folge viele Gütertransporte durchgeführt – trotz der Jagdbomberangriffe und des zunehmenden Artilleriebeschusses.[50] 1952 erlosch der Rollwagenbetrieb zwischen Westbahnhof und IWK, 1956 zwischen Hagsfeld und Haid&Neu; die Firma hatte dafür eine Kastenlok (Nr. 90) 1933 von der Stadt für 300 RM angekauft. Fast alle Fahrzeuge wurden verschrottet.[51] Ein Rollwagen blieb bis 1966 erhalten. Er war zuletzt auf der Albtalbahn eingesetzt und wurde mit anderen Güterwagen der AVG umgebaut, um bei der Berner Vorortbahn eine neue Heimat zu erhalten.[52]

Einige Reststücke der meterspurigen Bahn sind 2000 noch vorhanden. In der Innenstadt von Karlsruhe findet sich am Mendelssohnplatz und auf dem Gelände der Technologie-Fabrik (ehemals Haid&Neu) noch ein kurzes Dreischienengleis. Fahrleitungsrosetten in Weinbrenner-, Yorck-, Kriegs- und Roonstraße erinnern als stumme Zeugen an einen früheren Bahnbetrieb. Außerhalb von Karlsruhe sind



Güterverkehr mit Rollwagen auf der Karlsruher Lokalbahn vor den Industriewerken Karlsruhe in der Gartenstraße um 1952

die Spuren bis auf die schon erwähnte Brücke bei Stutensee verschwunden. Einige Gastwirtschaften in den einst von der romantischen Kleinbahn erschlossenen Orten heißen heute noch „Zur Lokalbahn".

S-Bahnlinie auf alter Lokal- bzw. Kleinbahntrasse

Nach Einstellung der letzten Meterspurlinie waren die Einwohner der unteren und der oberen Hardt ohne leistungsfähigen Schienenanschluss, da die früher konkurrierende Staatsbahn den Personennahverkehr seit 1960 einschränkte. Im Laufe der Zeit stieß auch der Omnibusbetrieb an Kapazitätsgrenzen. So realisierten die Karlsruher Verkehrsbetriebe die erneute Einbeziehung der Ortschaften ins Nahverkehrsnetz (s. unten S. 254 f., 266 f.). Dabei verlaufen sowohl im Süden seit 1989 wie im Norden seit 1997 die Gleise der S 2 teilweise auf der Trasse der Kleinbahn. Die Wiederbelebung der damals belächelten „Schmalspurbahn" durch die Stadtbahn beschert den zahlreichen Fahrgästen von Karlsruhe Marktplatz nach Mörsch Merkurstraße mit 31 Minuten und nach Blankenloch mit 22 Minuten eine um mehr als die Hälfte verkürzte Fahrtdauer gegenüber der früheren Privatbahn.

Klaus Bindewald

DIE SCHMALSPURIGE ALBTALBAHN

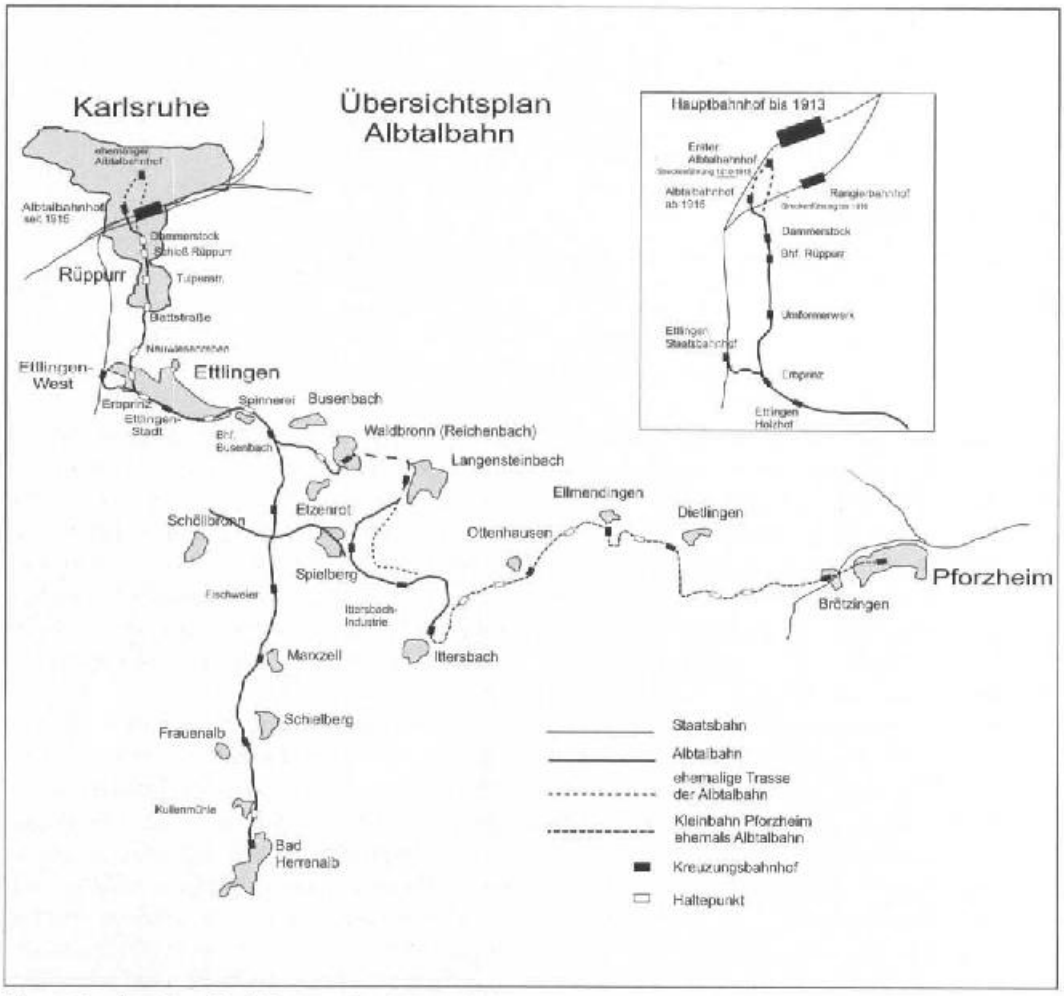
Der badische Staat hatte nach der Fertigstellung der wichtigsten Eisenbahnverbindungen in Baden kein Interesse an der Erschließung der Fläche durch Stichbahnen, er wollte den Bau dieser so genannten „Lokalbahnen" den Gemeinden überlassen.[1] So musste für die etwa ab 1870 auflebende Diskussion um eine Bahn in das Albtal nach anderen Investoren gesucht werden.[2] Das Einzugsgebiet der geplanten Albtalbahn lag südlich und östlich von Karlsruhe. Von der südlich liegenden Stadt Ettlingen führt das Albtal bis Herrenalb im Nordschwarzwald, Richtung Osten liegt Pforzheim, das Zentrum des Enzkreises. Karlsruhe, Herrenalb und Pforzheim bildeten um die Jahrhundertwende die Endpunkte des Schienennetzes der Albtalbahn.

Erste Bestrebungen zum Bahnbau im Albtal

Die Städte Karlsruhe und Ettlingen suchten schon um 1870 ihre beiden Städte mit einer Lokaleisenbahn zu verbinden, auch der Güterverkehr zu den hinter Ettlingen im Albtal liegenden drei großen Fabriken sollte damit erleichtert werden.[3] Es gab zwar schon zweimal am Tag eine Pferdeomnibusverbindung zwischen Karlsruhe und Ettlingen, aber diese war unbequem und hatte auch recht hohe Fahrpreise. Vor allem Bürgermeister Thiebauth von Ettlingen befürwortete die Pläne für eine Dampfstraßenbahn von Karlsruhe nach Ettlingen und auch einen Anschluss der Fabriken im Albtal. Diese beschäftigten damals über 1400 Arbeiter und gehörten zu den größten Arbeitgebern in Baden. Deshalb sollte die Bahn bei den Spinnereien im Albtal beginnen, am Nordrand von Ettlingen und am Lauerturm vorbei nach Rüppurr führen, beim Bahnwärterhaus Beiertheim die Staatsbahn erreichen und parallel dazu bis zum damaligen Hauptbahnhof Karlsruhe an der Kriegsstraße führen.[4]

Reinhard Baumeister, Professor an der Karlsruher Technischen Hochschule und Stadtverordneter, erstellte dazu ein technisches Gutachten. In eifrigen Diskussionen wurde das Projekt besprochen und von den Gemeinderäten in Karlsruhe und Ettlingen befürwortet. Erste Pläne und Kostenvoranschläge wurden ausgearbeitet, selbst eine Rentabilitätsberechnung fehlte nicht. Aber 1872 lehnte der Bürgerausschuss in Ettlingen das Projekt ab; man befürchtete schon damals die Abwanderung von Kaufkraft in die „Großstadt" Karlsruhe. Auch die Fabriken im Albtal, die eigentlich gerne einen Anschluss an das Eisenbahnnetz gewollt hätten, um ihre Rohstoffe und Fertigwaren leichter transportieren zu können, standen der Bahn skeptisch gegenüber. Sie dachten, ihre Arbeiter würden nach Karlsruhe abwandern und sie müssten deshalb ihre niedrigen Löhne erhöhen. Der größte Widerstand zeigte sich natürlich bei den Fuhrleuten, die bis dahin den Gütertransport durchführten.

Um 1880 regten sich erneut Wünsche nach einer Eisenbahn Karlsruhe – Ettlingen und diesmal wurde der Wunsch einer Weiterführung bis nach Herrenalb laut, um dem damals schon



Übersichtsplan der Albtalbahnstrecken, Stand 1915

beliebten Kurort einen Anschluss an die weite Welt zu ermöglichen. Federführend in diesen Projekten war, wie auch später, die Stadt Karlsruhe mit ihrem Bürgermeister Karl Schnetzler, der von Anfang an die Meinung vertrat, Sinn habe nur eine Bahn, die bis Herrenalb führe. Zu den Befürwortern zählte auch ein weitsichtiger Fabrikant, der Diplom-Ingenieur Adolph Freiherr von Babo. Dieser betrieb in Neurod eine Schrauben- und Mutternfabrik, aus der später die Spinnerei und Weberei Neurod hervorging. Eine ganze Reihe von Projekten mit verschiedenster Trassenführung wurden untersucht, kamen aber immer wieder zu Fall, insbesondere, weil die Stadt Ettlingen den Plänen weiterhin skeptisch gegenüberstand.

1882 ergriff dann Schultheiß Beutter aus Herrenalb die Initiative und berief eine Versammlung in der Marxzeller Mühle ein, um eine „Secundärbahn" von Karlsruhe nach Herrenalb vorzuschlagen. Man bildete sogar eine Kommission mit den Bürgermeistern der Albtalgemeinden und interessierten Unternehmern. Aber auch die Arbeiten dieser Kommission führten zu keinen greifbaren Ergebnissen.

Die Ettlinger Seitenbahn

Obwohl die Stadt Ettlingen weiterhin eine Lo-

kalbahn von Karlsruhe über Rüppurr und Ettlingen in das Albtal ablehnte, wollte sie selbst jetzt aber doch einen direkten Anschluss an die Staatsbahn haben. Die 1844 eröffnete Bahnstation Ettlingen lag nämlich mehrere Kilometer vom Stadtkern entfernt, was sich mit der Zeit doch als recht hinderlich erwies. So beantragte die Stadt Ettlingen die Konzession für eine normalspurige Bahn von Ettlingen-Staatsbahnhof nach Ettlingen-Erbprinz. Auf Anraten der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung sollte diese gleich bis Ettlingen-Holzhof (heute Ettlingen-Stadt) gelten. Der „Mittelbadische Courier" gab sogar ein Extrablatt heraus, um die Bevölkerung über die Zustimmung des Landtags zur Seitenbahn am 12. März 1885 zu informieren.[5]

Auch der Großherzog geruhte in „Allerhöchster Entschließung" huldvoll am 11. April 1885 die Konzession für die Bahn zu erteilen und schon am 11. Mai 1885 begann der Bahnbau im Auftrag der Stadt Ettlingen. Das Gelände erforderte keine aufwendigen Kunstbauten, so gestaltete sich der Bau recht einfach. Am 6. August 1885 wurde die technische Abnahmefahrt durchgeführt und am 25. August 1885 fand die feierliche Eröffnung der Bahn bis zum Erbprinz statt. Hier wurde für die wartenden Fahrgäste auch eine einfache Einsteighalle errichtet. Da die Strecke später in der Albtalbahn aufging, könnte man sie auch als den eigentlichen Beginn der Albtalbahn betrachten.

Mit dem Bau der Strecke hatte die Stadt Ettlingen allerdings ihre Mittel erschöpft und übertrug deshalb den Betrieb der Großherzoglichen Staatsbahn. Diese beschaffte dazu zwei leichte zweiachsige Dampflokomotiven des badischen Typs 1d mit einer Treibachse und einer Laufachse mit den Betriebsnummern 436 und 437. Diese sehr leicht gebauten Maschinen hatten manchmal allerdings Schwierigkeiten, die 1,7 km lange Strecke zu bewältigen, obwohl die Züge meist nur aus einem Personen- und einem kombinierten Post-/Gepäckwagen bestanden. Täglich gab es bis zu 17 durchgehende Züge vom Erbprinz bis Karlsruhe Hauptbahnhof. Auf der Hauptbahnstrecke nach Süden mit ihrem schon dichten Verkehr störten die „Secundärbahnzüge" allerdings.

Die Genehmigung zur Güterbeförderung, außer Gepäck und Stückgut, hatte die „Secundärbahn" nicht erhalten, weshalb auch weiterhin alles am Staatsbahnhof auf Pferdefuhrwerke umgeladen werden musste. Erst 1897 beim Bau der Schmalspurbahn erlaubte die Staatsbahn die Zustellung nun auch von Waggons mit Baumaterial. Als Tarif legte man 4 Mark pro Wagen für den Transport vom Staatsbahnhof bis zum Holzhof fest.

1887 wurde die Strecke der Seitenbahn um 450 Meter auf dem zugeschütteten Bärengraben bis zum Holzhof verlängert. Da sich ein Teil der Ettlinger Geschäftswelt gegen diese Verlängerung wehrte, nutzte man diesen Abschnitt nur zu Rangierzwecken. Nun beklagten sich aber wieder andere Bürger, dass sie vom Holzhof bis zum Erbprinz neben dem Zug herlaufen müssten, um erst dann einsteigen zu dürfen.[6]

Herrenalb war von Ettlingen aus weiterhin nur mit der Kutsche erreichbar, wobei man etwa dreieinhalb Stunden von Ettlingen aus unterwegs war. Es gab zwar ab 1763 eine befestigte Straße im Albtal, aber die Kutschen mit ihren eisenbeschlagenen Rädern waren unbequem und im Winter kalt. Andere ebenso unbequeme Zufahrten mit Kutschen gab es von Höfen an der Enzbahn über Dobel oder von Gernsbach an der Murgtalbahn über Loffenau nach Herrenalb.

Neue Bestrebungen zum Bau einer Albtalbahn

Viele meinten, nun seien die Pläne für eine direkte Bahn von Karlsruhe nach Ettlingen und ins Albtal vom Tisch. Aber der Verkehr auf der Staatsbahn konnte nicht mehr verdichtet werden und so genügte die Verbindung über die Seitenbahn den Verkehrsbedürfnissen bald nicht mehr. Dadurch lebte ab 1888 die Diskussion über eine Bahn von Karlsruhe über Rüppurr bis Herrenalb wieder auf, nun vor allem vom Herrenalber Schultheiß Beutter ge-

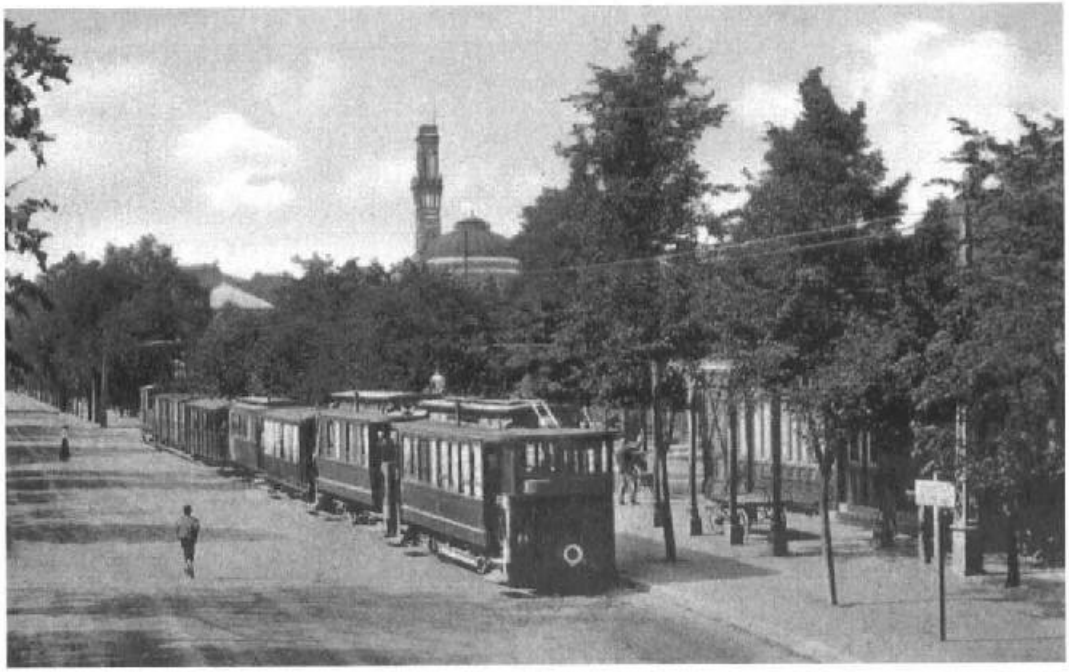
fördert. Dieser traf sich deshalb auch mit Oberbürgermeister Schnetzler von Karlsruhe, auch Freiherr von Babo wirkte wieder entscheidend mit. Die Initiatoren befürchteten allerdings, dass der Staat keine Zuschüsse zum Bau geben würde, weil er in einer direkten Verbindung Karlsruhe – Ettlingen über Rüppurr eine Konkurrenz zu seiner Linie sehen würde.[7]

Ettlingen verhielt sich aber zu dieser Zeit immer noch strikt ablehnend gegen diese Pläne. Deshalb wurden 1889 sogar einige Projekte geplant, die Ettlingen umgehen sollten und z. B. von Karlsruhe über Wolfartsweier, Grünwettersbach, Hohenwettersbach, Palmbach, Stupferich und weiter über Langensteinbach nach Etzenrot bzw. über Ittersbach und Langenalb nach Herrenalb führen sollten.[8] Durch das ungünstige Gelände erwiesen sich diese Projekte aber als schwer ausführbar und damit als unwirtschaftlich. Sinnvoll schien also nur eine Lösung, die Ettlingen mit einbeziehen würde. Nur für Herrenalb interessant war der 1889 aufgetauchte Plan einer englischen Investorengruppe. Diese brachte eine elektrische Bahn von Wildbad über Höfen und Dobel nach Herrenalb und weiter über Loffenau und Gernsbach nach Baden-Baden ins Gespräch, aber auch dieses Projekt fand nicht genügend Unterstützung zur Realisierung.

1890/1891 wurde die Karlsruher Lokalbahn von Durmersheim bis Spöck eröffnet (s. oben S. 135–137). Sie diente vor allem der Beförderung der Arbeiter aus den Gemeinden der Hardt nach Karlsruhe. Dies gab auch den Plänen für eine Eisenbahn nach Herrenalb wieder neuen Auftrieb, denn auch hier waren täglich eine Menge Arbeiter zu Fuß unterwegs, um ihre Arbeitsplätze zu erreichen. So bildete sich 1890 ein neues Komitee aus Vertretern des Albtals zur Verfolgung der Bahnpläne, ohne die weiterhin gegen das Projekt eingestellte Stadt Ettlingen. Der Vorsitz wurde dem Bürgermeister Schnetzler übertragen, da auch die Stadt Karlsruhe voll hinter diesen Plänen stand, denn die Bahn sollte auch dem Vorortverkehr für die Einwohner der Südstadt und Rüppurr dienen.[9]

Die bisher für den Staat tätigen Bahnbaufirmen suchten nach neuen Aufträgen, nachdem der badische Staat seine ihm sinnvoll erscheinenden Bahnen weitgehend fertig gestellt hatte. Einige dieser Firmen versuchten sich nun im eigenständigen Bau und Betrieb von Lokalbahnen. Besonders hervorgetan haben sich dabei die Firmen Soenderop & Comp., Vering & Waechter (aus der später die Deutsche Eisenbahn Betriebs-Gesellschaft hervorging) und Bachstein, alle mit Sitz in Berlin. Dadurch hatte das Komitee mehrere Firmen zur Auswahl. Zuerst beauftragte man die auch durch Freiherr von Babo vorgeschlagene Firma Bachstein mit der Ausarbeitung eines Projektes für eine Eisenbahn von Karlsruhe nach Herrenalb. Im Oktober 1891 legte Bachstein den Entwurf vor, der eine normalspurige Ausführung vorsah. Das Tiefbauamt Karlsruhe überprüfte den Entwurf und sprach sich wegen der Normalspur und der damit zu erwartenden hohen Kosten dagegen aus. Man nahm an, dass der Staat die notwendigen hohen Zuschüsse zum Bahnbau nicht geben würde.[10] Die Albtalgemeinden befürchteten dadurch wieder eine Verzögerung und richteten 1892 eine Petition an den Landtag über einen erhöhten Zuschuss von 20 000 Mark/km zu den Bauarbeiten. Auf Veranlassung der Stadtverwaltung Karlsruhe zogen sie diese Petition aber wieder zurück, denn Karlsruhe wollte nach kostengünstigeren Plänen suchen. Deshalb wurde 1893 die Firma Soenderop & Comp. mit der Ausarbeitung des Projektes betraut.

Inzwischen forderten die großen Fabriken im Albtal immer vehementer einen direkten Anschluss an die Eisenbahn. Um diesem Wunsch nachzukommen, wollte Ettlingen deshalb seine Seitenbahn vom Holzhof bis zu den Spinnereien im Albtal verlängern, stellte aber gleichzeitig fest: „Eine Bahn nach Herrenalb würde sich nicht rentieren."[11] 1893 bewilligte der Bürgerausschuss von Ettlingen die Mittel zur Projektierung und im September 1893 beantragte die Stadt eine entsprechende Konzession. Das Projekt hätte etwa 530 000 Mark gekostet und es wurde empfohlen, dass die



Endstation der Albtalbahn in der Ettlinger Straße um 1905, im Bild ein Zug mit Gleichspannungstriebwagen und einer E-Lok

Staatsbahn den Personenverkehr bis Busenbach ausdehnen sollte. Diese Verlängerung der Seitenbahn hätte aber den Plänen einer Bahn bis Herrenalb den Todesstoß versetzt, denn das restliche Stück bis Herrenalb erschien als eigenständige Bahn wirtschaftlich nicht betreibbar. Deshalb erhoben die Stadt Karlsruhe und die Albtal-Gemeinden Einspruch bei der Großherzoglichen Regierung mit der Bitte, die Konzessionserteilung zurückzustellen, bis das Projekt des Bahnbaues nach Herrenalb geklärt sei. Das Ministerium folgte dieser Bitte mit Beschluss vom 1. November 1893.[12]

Kurz darauf legte die Firma Soenderop & Comp. am 14. Dezember 1893 ihren Plan vor. Dieser sah ebenfalls eine Ausführung in Normalspur vor und errechnete einen Zuschussbedarf von 30 000 Mark/km. Infolge der noch höheren Kosten meldete das Tiefbauamt Karlsruhe erneut seine Bedenken an und forderte eine schmalspurige Ausführung, da für diese geringere Baukosten erwartet wurden. Soenderop & Comp. reichte deshalb ein Projekt für eine Schmalspurbahn nach, mit einem Zuschussbedarf von 20 000 Mark/km. Da dies immer noch zu hoch erschien, wurde es ebenfalls abgelehnt.[13]

In einer Eingabe an das Großherzogliche Ministerium vom 7. April 1894 wurden die Gründe für die Bahn von Karlsruhe über Ettlingen nach Herrenalb noch einmal dargelegt: „Die Verbindung nach Ettlingen über die Staatsbahn nur jede Stunde reiche nicht aus und könne nicht verbessert werden, ohne den Fernverkehr zu stören, außerdem sei die Anbindung von Rüppurr ungenügend, obwohl sogar stündlich noch ein Pferdeomnibus fahre." Zusätzlich könne den Stadtbewohnern durch die Bahn der Besuch des Schwarzwalds erleichtert werden, auch die im Albtal wohnenden Arbeiter könnten einfacher zu ihren Arbeitsstätten gelangen und die Fabriken und Steinbrüche im Albtal wären damit an die große Eisenbahn anschließbar. Die Stadt Karlsruhe sei deshalb sogar bereit, die Ettlinger Seitenbahn zu erwerben und in das Projekt einzubringen und beantragte gegen die Bedenken des Tief-

bauamts einen staatlichen Zuschuss zu den Baukosten von 20 000 Mark/km.[14]

Planung einer Bahnlinie Pforzheim – Ettlingen

Auch in Pforzheim wuchs Ende der 1880er Jahre das Interesse am Eisenbahnbau. Die Gemeinden des oberen Pfinztals forderten immer dringender einen Anschluss an Pforzheim, Ettlingen und Karlsruhe. Insbesondere wurde hier der starke Arbeiterverkehr mit über 1200 Arbeitern erwähnt, die täglich von den Orten Dietlingen, Ellmendingen, Ittersbach, Langensteinbach usw. nach Pforzheim mussten und weiteren 500, die ihre Arbeitsplätze in Ettlingen hatten. Eine Eisenbahn würde diesen das Erreichen der Arbeitsplätze wesentlich erleichtern. Die ersten Projekte z. B. von Meyerhofer & Lucan (Darmstadt) sahen 1888 eine Schmalspurbahn von Pforzheim nach Ellmendingen vor.[15] Um eine möglichst kurze Streckenführung zu erzielen, waren mehrere Zahnstangenabschnitte vorgesehen. 1891 wurde von der Firma Bachstein ein weiteres Projekt erarbeitet. Dieses sah ebenfalls eine Schmalspurbahn vor, allerdings mit längerer Strecke, um ohne Zahnstangenabschnitte auszukommen. Ursprünglich plante man eine Eisenbahn nur von Pforzheim bis Ellmendingen. Bald schien aber eine Weiterführung über Weiler, Ittersbach, Langensteinbach bis nach Ettlingen sinnvoll. Dies führte zur Bildung eines Komitees unter Führung des Oberbürgermeisters Hafermehl von Pforzheim. Dieses vergab die Projektierung an die Firma Soenderop & Comp., die Pläne für eine normalspurige Eisenbahn ausarbeitete. Dabei ergaben sich aber wie auch bei Verhandlungen mit anderen Firmen so hohe Zuschussforderungen, dass man davon Abstand nahm. Das Komitee hatte dabei aber gelernt, dass für das Projekt aus Kostengründen nur eine Schmalspurbahn in Frage käme.

Trotzdem wurde 1893 auf einer Versammlung in Langensteinbach wieder eine Normalspurbahn vorgeschlagen. Diese sollte bei der Spinnerei in Ettlingen beginnen und über Reichenbach, Langensteinbach, Auerbach, das Auerbachtal, Weiler, Ellmendingen, Dietlingen, Brötzingen nach Pforzheim führen. Auch dieses Projekt wurde nicht weiterverfolgt.

1894 erfolgte dann jedoch ein wichtiger Schritt zur Realisierung des Albtalbahn-Projekts: Die beiden Komitees von Karlsruhe und Pforzheim vereinigten sich unter Führung der Oberbürgermeister von Karlsruhe und Pforzheim. Sie beauftragten die Firma Lenz & Co. (Stettin) mit der Projektausarbeitung Karlsruhe – Herrenalb unter gleichzeitigem Einschluss einer Verbindung zwischen Ettlingen und Pforzheim. Die Gemeinde Ittersbach plante und erbaute, um auf jeden Fall einen Bahnanschluss zu erhalten, schnell eine Wasserversorgung für den Ort. Damit wurde Ittersbach als Bahnstation zur Wasserversorgung der Dampflokomotiven interessant.[16] Aus topografischen Gründen war in Ittersbach zunächst ein Kopfbahnhof geplant, es setzte sich dann aber doch die Erkenntnis durch, dass ein Durchgangsbahnhof den Betrieb vereinfachen würde.

Inzwischen hatte Regierungsbaumeister Raspel eine Denkschrift mit detaillierter Beschreibung der geplanten Bahn verfasst und im November 1894 veröffentlicht.[17] Auf dieser Basis lieferte die Firma Lenz & Co. im Februar 1895 ein Angebot über eine Schmalspurbahn ab, welches den Beifall des vereinigten Komitees fand und die Grundlage zum Antrag auf eine Konzession bildete. Allerdings erforderte auch das Angebot der Firma Lenz & Co. einen Zuschuss von 20 000 Mark/km und zusätzlich die kostenlose Übereignung der Ettlinger Seitenbahn. Die ebenfalls kostenlose Abtretung des Grundes wurde als selbstverständlich vorausgesetzt. Damit konnte endlich am 7. Mai 1895 an das „Großherzogliche Badische Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten" die Bitte gerichtet werden, eine Gesetzesvorlage zu einer Staatsunterstützung für eine Schmalspurbahn von Karlsruhe nach Herrenalb und von Ettlingen nach Pforzheim einzubringen.[18] Am 17. Mai 1895 wurde der Antrag auf eine Konzession abgegeben. Da ein Teil der Bahn in

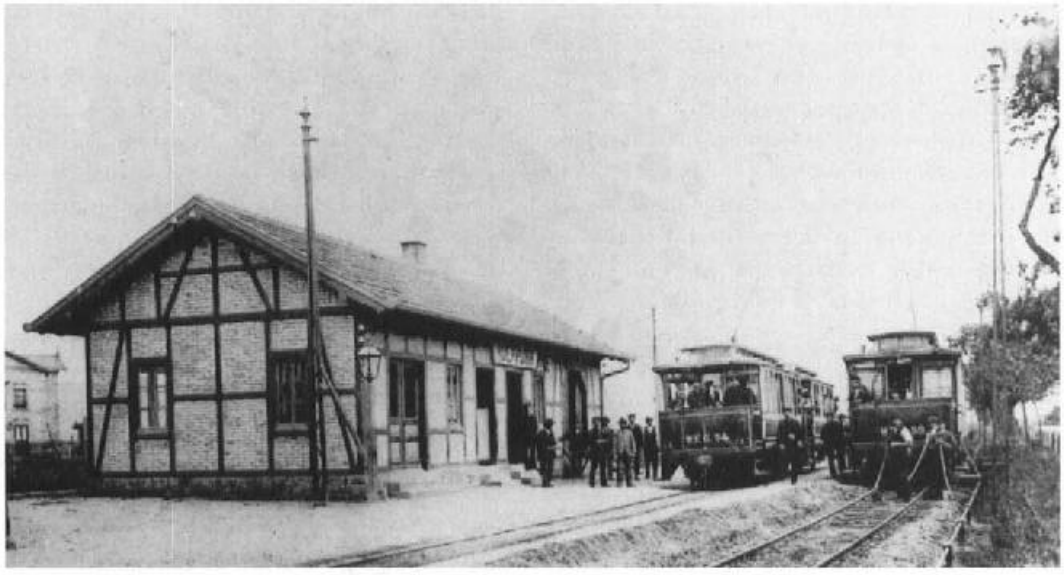
Herrenalb und bei Gräfenhausen auf württembergischem Gebiet verlief, musste die Konzession zusätzlich auch vom Königreich Württemberg eingeholt werden.
Das Großherzogliche Ministerium erklärte sich mit einem Erlass vom 17. Juni 1895 mit dem Projekt einverstanden, vor allem wegen der Ausführung in Schmalspur und befürwortete einen Staatszuschuss von 17 500 Mark/km, auch stand einer Ausführung durch die Firma Lenz & Co. nichts entgegen. Im August 1895 trat nun auch die Stadt Ettlingen dem Komitee bei, nachdem sich ein Erfolg des Projektes abzeichnete. Nach den Verhandlungen mit den beteiligten Gemeinden über deren Zuschüsse wurde ein Gesetzesentwurf erarbeitet, in welchem sogar ein staatlicher Zuschuss von 18 000 Mark/km vorgesehen war. Die geplante Bahn erschloss mit einer Gesamtlänge von ca. 58 km ein Gebiet mit 42 Orten und den Städten Karlsruhe, Ettlingen und Pforzheim mit zusammen über 150 000 Einwohnern. Das Einzugsgebiet der Bahn betrug etwa 300 Quadratkilometer.

Das Gesetz zum Bau der Lokalbahn

Am 16. Juni 1896 wurde das Gesetz über den Bau und Betrieb einer Lokalbahn von Karlsruhe nach Herrenalb und von Ettlingen nach Pforzheim durch einen Unternehmer oder eine Unternehmergesellschaft unter Gewährung des beantragten Staatszuschusses von 18 000 Mark/km erlassen.[19] Die Stadt Karlsruhe bat am 30. Oktober 1896 ihren Bürgerausschuss um Genehmigung zur kostenlosen Bereitstellung von Grund und Boden für den Endbahnhof der Lokalbahn in Karlsruhe und von 150 000 Mark für den Ankauf der Ettlinger Seitenbahn. Außerdem wollte die Stadt mit Zahlungen einspringen, wenn die Zusagen der Gemeinden nicht erfüllt würden.[20]
Die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Lokalbahn von Karlsruhe nach Herrenalb und von Ettlingen nach Pforzheim wurde vom Großherzogtum Baden am 17. November 1896 und vom Königreich Württemberg am 14. Juli 1897 erteilt.[21] Konzessionsnehmer war ein Unternehmerkonsortium aus den Firmen Berliner Handelsgesellschaft, Berlin, dem Bankhaus Robert Warschauer & Co., Berlin, und dem Schaaffhausen'schen Bankverein, Berlin. In der Konzession war auch die Auflage enthalten die Normalspur bis Busenbach zu den Spinnereien zu verlängern.
Am 5. Februar 1897 präzisierte die Firma Lenz & Co. ihr Angebot zum Bahnbau:[22] erforderlicher Zuschuss 1 500 000 Mark; kostenlose Bereitstellung des öffentlichen Grundes; kostenlose Übereignung der Ettlinger „Stadtbahn" (gemeint war die Seitenbahn). So tauchte der Begriff Stadtbahn schon vor hundert Jahren auf, obwohl er erst heute mit dem entsprechenden Leben erfüllt ist. Mit einem Vertrag vom 10./11. Februar 1897 erteilten die Konzessionäre der Firma Lenz & Co. den Auftrag zu Bau und Betrieb der Bahn aufgrund der eingereichten Kostenvoranschläge. Dazu stellte das Konsortium die im Kostenvoranschlag genannte Summe von 3,6 Millionen Mark der Firma Lenz & Co. zur Verfügung und verpflichtete die Firma, den notwendigen Baugrund unter Benutzung der Zusagen der beteiligten Gemeinden zu beschaffen und alle damit zusammenhängenden Kosten zu tragen. Diese Auflage beschäftigte die Baufirma längere Jahre und führte auch zu gerichtlichen Auseinandersetzungen.

Bau der Strecke Karlsruhe – Ettlingen

Bereits Anfang März 1897 begann die Baufirma Lenz & Co., Stettin, mit dem Bahnbau zwischen Ettlingen und Karlsruhe und schon am 1. Dezember 1897 konnte der Abschnitt Karlsruhe – Ettlingen feierlich eröffnet werden.[23] Wie in der Konzession vorgesehen, wurde die Bahn schmalspurig mit einer Spurweite von 1000 mm eingleisig ausgeführt.
Am Festplatz an der alten Klosestraße, nahe dem Staatsbahnhof an der Kriegsstraße, war der Ausgangspunkt der Albtalbahn mit Umsetz- und Abstellgleisen. Von dort führte das Schmalspurgleis in einer weiten Kurve am Nordrand des Festplatzes entlang erst nach



Ansicht des Bahnhofs Rüppurr um 1899 mit zwei Gleichspannungstriebwagen

Osten und wendete sich dann in südliche Richtung in die Ettlinger Straße. Erst dort befand sich die Einsteigestelle für die Fahrgäste etwa in Höhe der Nowackanlage, gegenüber dem heutigen Haus des Mieterbundes. Dem Schutz vor den Wetterunbilden diente eine Wartehalle. Über ein Ausweichgleis konnten die Triebfahrzeuge umsetzen, Rückfallweichen ersparten das Weichenstellen. Eingleisig führte dann der Schienenstrang auf der Westseite der Ettlinger Straße in Richtung Süden. Da er im damals noch unbefestigten Straßenplanum lag, wurden hier Rillenschienen verlegt. An der Nebeniusstraße war ein Haltepunkt, der bald zur Ausweichstation erweitert wurde. Weiter ging es auf einer Brücke über die Gleise zum 1895 errichteten Rangierbahnhof der Staatsbahn. Nach dem Bahnübergang über die Landstraße, etwa bei km 1,8, begann der von der Straße unabhängige eigene Bahnkörper. Ab hier wurde der übliche Eisenbahnoberbau mit Vignolschienen auf Holzschwellen verlegt. Der nächste Haltepunkt war Klein-Rüppurr, der einige hundert Meter davor befindliche Haltepunkt Beiertheim wurde erst später in Betrieb genommen. Als erster Bahnhof folgte dann Rüppurr, wo sich heute die Haltestelle Tulpenstraße befindet. Hier gab es eine Kreuzungsmöglichkeit und zusätzlich ein Abstellgleis zum Be- und Entladen von Güterwagen. In Höhe des heutigen Bahnhofes Battstraße folgte ein weiterer Bahnübergang über die Landstraße.

Den Einwohnern der Südstadt und von Rüppurr diente die Albtalbahn als Ersatz für die nicht vorhandene Straßenbahn. Da aber die Albtalbahn anfänglich nur einen Halbstundentakt anbot, waren die dortigen Einwohner mit der Albtalbahn nie so recht zufrieden. Dies äußerte sich in vielen Leserzuschriften und auch Briefen des sehr rührigen Gartenstadtvereins.[24] Die Zugfolge ließ sich aber infolge der eingleisigen Strecke nicht verdichten. Erst 1931 wurde zwischen den ab 1930 Dammerstock und Schloss Rüppurr genannten ehemaligen Haltepunkten Beiertheim und Klein-Rüppurr die Strecke zweigleisig ausgebaut, sodass die Züge im 15-Minuten-Takt und später sogar 10-Minuten-Takt fahren konnten.

Damals gab es noch nicht wie heute eine fast schnurgerade Straße nach Ettlingen, sondern man musste von Karlsruhe kommend über die Ettlinger Allee und Rastatter Straße zur Herrenalber Straße fahren. An den zwei genannten Bahnübergängen mit der Albtalbahn ereigneten sich bis zu ihrer Beseitigung 1939

(s. unten, S. 169 f.) viele Unfälle. Von Rüppurr aus führte die Bahn dann über die Seewiesen weiter zum nächsten Haltepunkt Exerzierplatz Ettlingen (heute Ettlingen-Wasen). Einige 100 Meter nach dieser Haltestelle mündete die 1885 in Betrieb genommene Seitenbahn vom Staatsbahnhof Ettlingen mit ihrem Normalspurgleis ein und führte parallel zum Schmalspurgleis zum Haltepunkt Ettlingen-Erbprinz kurz vor dem Stadtzentrum von Ettlingen.

Mit der Betriebsaufnahme der Albtalbahn am 1. Dezember 1897 hatte die Firma Lenz, wie im Vertrag vereinbart, die Strecke und den Betrieb der 2,22 Kilometer langen Seitenbahn übernommen. Sie ersetzte die vorhandenen Schwellen und leichten Schienen, und baute eine dritte Schiene für die Schmalspur ein. In der Nähe des Staatsbahnhofes wurde ein Umladebahnhof zwischen Normal- und Schmalspur errichtet. Vor Aufnahme des Rollwagenbetriebes 1932 mussten alle Güter, die weiter als Etzenrot befördert wurden, dort in die Schmalspurgüterwagen umgeladen werden.

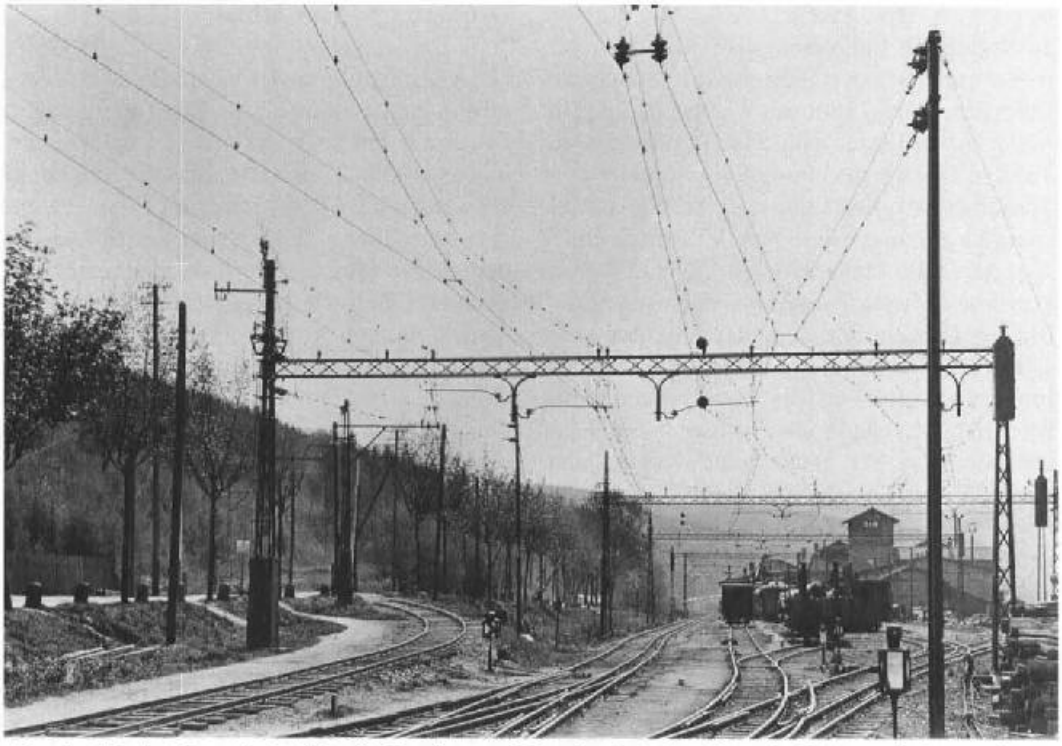
Beim Ettlinger Schloss überquerte die Bahn die Landstraße nach Rastatt und führte zum Holzhof (heute Ettlingen-Stadt), dem Betriebsmittelpunkt der Albtalbahn. In Ettlingen fanden sich umfangreiche Abstellanlagen und die notwendigen Betriebsgebäude wie Lokschuppen, Triebwagen- und Güterhalle und Wasserturm zur Versorgung der Dampfloks. Das Empfangsgebäude des Bahnhofes Ettlingen-Stadt (wie er heute heißt) ist in wesentlichen Teilen erhalten und veränderte sein Aussehen nur wenig. Bausünden der 1960er Jahre – flache Anbauten in der damals üblichen Betonbauweise – wurden wieder beseitigt und durch Fachwerkanbauten ersetzt. Heute passt das Bahnhofsgebäude gut zur sanierten Altstadt von Ettlingen.

Die ersten Triebfahrzeuge der Albtalbahn waren, wie bei solchen Bahnen üblich, kleine zweiachsige, so genannte Kasten- oder Tramwaydampflokomotiven, welche die meist vierachsigen Personenwagen zogen. Zur Betriebseröffnung wurde angekündigt, dass der Güterverkehr in Kürze aufgenommen werden solle.[25]

Der Weiterbau ins Albtal

Nach der Eröffnung des ersten Bauabschnittes ging auch der Bahnbau im Albtal zügig weiter. Die Bahn führte in das nun etwas enger gewordene Albtal zum Haltepunkt Waldkolonie, etwa auf Höhe der Tennisplätze und bahnte sich dann ihren Weg entlang der Straße und den großen Fabrikanlagen der Ettlinger Spinnereien. Eigens für die dort Beschäftigten gab es den Haltepunkt Spinnerei. Dieser ist auch heute noch stark frequentiert, denn auf dem Gelände arbeiten über 1600 Menschen, allerdings nicht mehr alle in der Spinnerei und Weberei, sondern in Datenverarbeitungsfirmen und vielen anderen Sparten. In Ettlingen-Stadt und bis Busenbach gab es mehrere Anschlussgleise für Papierfabriken, Sägewerke, Steinbrüche und natürlich die Spinnereien. Sie sind heute fast alle außer Betrieb. Bis Busenbach war die Strecke, wie in der Konzession verlangt, von der Firma Lenz mit einem Dreischienengleis für Schmal- und Normalspur ausgerüstet. Durch die Verlängerung der Normalspur bis Busenbach konnten die Spinnereien direkt mit Staatsbahnwagen beliefert werden.

Die Landstraße nach Busenbach musste zweimal überquert werden, was bis in die jüngste Zeit immer wieder zu Unfällen führte. Seit der Verlegung der Landstraße und der Eröffnung des Wattkopftunnels 1992 hat sich aber dort die Verkehrssituation wesentlich entschärft. In Busenbach gab es zur Zeit der alten Albtalbahn umfangreiche Gleisanlagen und viele im Laufe der Jahre entstandene Werkstattgebäude, die durch ihren verschachtelten Aufbau recht bizarr wirkten. Ab hier teilte sich die Albtalbahn in die „Talstrecke" nach Herrenalb und die „Bergstrecke" nach Ittersbach und Pforzheim. Die Herrenalber Strecke führte weiter nach Etzenrot. 1906 wurde das Dreischienengleis bis hier verlängert, damit konnten Normalspurgüterwagen bis zu den Fabrikanlagen Neurod befördert werden. Dazu führte vom Bahnhof Etzenrot ein längeres Anschlussgleis zur Spinnerei und Weberei Neurod hinunter. Hier befand sich sogar eine kleine Drehscheibe zum Anschluss des Kohlenlagers der Fabrik.



Abzweigebahnhof Busenbach: links die Strecken nach Ittersbach, in der Mitte die Gleise nach Herrenalb, rechts die Hauptwerkstatt der Albtalbahn und der B.L.E.A.G., um 1912

Nach Etzenrot folgte der Bahnhof Spielberg-Schöllbronn (heute Fischweier), bis 1964 ein besetzter Bahnhof, aber lediglich mit einem Abstellgleis für Holzverladung ausgerüstet. Einige hundert Meter weiter lag der schon lange aufgehobene und in Vergessenheit geratene Haltepunkt Spielberg an der großen, besonders unter Foto- und Videofreunden bei spektakulären Sonderfahrten auf der Albtalbahn beliebten „Foto"-Kurve. Der nächste Bahnhof war Marxzell, auf halbem Weg zwischen Ettlingen und Bad Herrenalb am Zusammenfluss von Alb und Maisenbach. Hinter Marxzell wurde die Straße nach Burbach mit einer Brücke überquert und dann weiter, meist hoch über der Alb, aber unterhalb der Landstraße, der Bahnhof Frauenalb-Schielberg erreicht. Zur Eröffnungszeit gab es an den Bahnhöfen der Strecke nur einfache Wartehallen aus Wellblech, die charakteristischen Bahnhofsgebäude von Etzenrot bis Frauenalb wurden erst in den Jahren 1912 bis 1914 errichtet. Sie sind heute noch im Wesentlichen unverändert vorhanden und vorbildlich renoviert. Beim Steinhäusle war die Grenze zwischen Baden und Württemberg erreicht, daran erinnert noch heute ein Obelisk und ein Grenzstein. Der heutige Haltepunkt Kullenmühle existiert erst seit 1927, bis zu seiner Eröffnung hat es vieler Eingaben der Einwohner von Kullenmühle bedurft.[26] In der Nähe des Haltepunktes Kullenmühle gab es auch zwei Anschlussgleise für Sägewerke, eines davon wurde erst 1928 in Betrieb genommen. Mit der Umspurung nach 1958 wurden beide Anschlussgleise stillgelegt. Der großzügig angelegte Bahnhof von Herrenalb bildete das Ende der Albtalbahn. Hier waren mehrere Ausweich- und Abstellgleise und ein großes Bahnhofs- und Wirtschaftsgebäude sowie ein mit einem Türmchen verzierter Lokschuppen errichtet worden. Der Bahnhof liegt 351 Meter über dem Meeresspiegel und die Bahn hat ab Karlsruhe vom Fahrgast fast unbemerkt über

Postkartenausschnitt mit dem Albtalbahnhof Herrenalb um 1900

238 Meter an Höhe gewonnen. Beim Bau der Strecke bis Herrenalb verwendete man relativ leichte Schienen. Schon beim Befahren mit Bauzügen zeigte es sich aber, dass diese Schienen in den engen Kurven den schweren Lokomotiven zu wenig Widerstand boten, weshalb man noch vor der Betriebsaufnahme in einigen Kurven bei Fischweier und Frauenalb schwerere Schienen einbaute. Mit der Elektrifizierung (s. unten S. 158 f.) ersetzte man dann sämtliche Schienen in den Haupt- und Kreuzungsgleisen der Strecke Karlsruhe – Herrenalb durch die stärkeren Schienen. Für die Strecke Ettlingen – Herrenalb reichte die Leistungsfähigkeit der vorhandenen kleinen Lokomotiven natürlich nicht aus, deshalb beschaffte man hier vierachsige Malletlokomotiven, die für die kurvenreiche Strecke besser geeignet waren.

Am 14. Mai 1898 wurde die Strecke Ettlingen – Frauenalb eröffnet. Da die württembergische Konzession erst im Juli 1897 erteilt worden war, folgte das letzte Stück bis Herrenalb aber erst am 2. Juli 1898. Am selben Tag fuhr auch die letzte Postkutsche von Herrenalb nach Ettlingen, einige der Fahrgäste waren Ingenieure der Bahnbaufirma, die damit zum Eröffnungszug nach Ettlingen fuhren.

Die Gründung der „Badische Lokal-Eisenbahnen, Actien-Gesellschaft"

Noch während der Bauarbeiten schloss das Unternehmerkonsortium am 22. Dezember 1897 mit der Westdeutschen Eisenbahn Gesellschaft (WEG) in Köln einen Vertrag zur Überlassung von drei badischen Bahnen, nämlich der normalspurigen Bahn von Bruchsal nach Odenheim und von Ubstadt nach Menzingen, der normalspurigen Bühlertalbahn und der schmalspurigen Albtalbahn. In diesem Vertrag war auch die Verpflichtung enthalten, diese Bahnen in eine badische Eisenbahngesellschaft einzubringen, sobald die Landesre-

gierung diese Gesellschaft und die Abtretung genehmigt hätte. Mit dem notariellen Akt vom 27. Oktober 1898 wurde deshalb die Badische Lokal-Eisenbahnen, Actien-Gesellschaft (B.L.E.A.G.) mit Sitz in Karlsruhe gegründet und am 15. Dezember 1898 in das Handelsregister eingetragen. Am 31. Dezember 1898 übernahm die B.L.E.A.G. den Betrieb der Albtalbahn und der beiden anderen Bahnen.[27] Da die Werkstatt der Albtalbahn in Busenbach auch auf Normalspurgleis erreichbar war, baute die B.L.E.A.G. sie zur Hauptwerkstatt für alle ihre süddeutschen Bahnen aus. So tauchten hier die verschiedensten normalspurigen Lokomotiven auf und wurden oft auch für kürzere oder längere Zeit auf der Albtalbahn eingesetzt.

Die Zweigstrecke Busenbach – Ittersbach – Brötzingen

Schon unter der Regie der B.L.E.A.G. wurde am 10. April 1899 die Strecke von Busenbach nach Ittersbach eröffnet, am 2. Januar 1900 wurde Brötzingen bei Pforzheim erreicht und am 2. Juli 1901 endlich auch der Leopoldplatz in Pforzheim, der neben Herrenalb zweite Endpunkt der Albtalbahn.

Unmittelbar hinter dem Bahnhof Busenbach zweigte die Strecke von der Herrenalber Linie ab, überquerte die Landstraße und stieg stark an, um den Bahnhof Reichenbach zu erreichen. Damit die Steigung nicht allzu steil ausfiel, wurde in einer lang gezogenen Haarnadelkurve vor Reichenbach ein Tal ausgefahren. Vom Bahnhof Reichenbach aus ging es dann auf einer Hochebene bis zum Bahnhof Langensteinbach und dann weiter durch dichte Wälder entlang der Landstraße über den Haltepunkt Spielberg zum Bahnhof Ittersbach. Hier waren etwas größere Gleisanlagen, denn viele Züge endeten oder nahmen hier ihren Ausgangspunkt, obwohl es bis 1931 durchlaufende Züge von Karlsruhe bis Brötzingen, kurz vor Pforzheim, gab. Aus dem Streckenbau nach Herrenalb hatte man gelernt und deshalb in den engen Kurven gleich schwerere Schienen verlegt. Für die übrigen Abschnitte begnügte man sich wieder mit den leichten Schienen. Diese waren bis in die 1950er Jahre in Betrieb, erst dann wurden sie von Busenbach bis Reichenbach gegen gebrauchte schwerere Schienen, die von der stillgelegten meterspurigen Karlsruher Straßenbahnlinie 11 nach Hagsfeld stammten, ausgewechselt.

Etwa 1 km vor dem Bahnhof Ittersbach wurde später der besonders bei Wanderern beliebte Haltepunkt Waldecke eingerichtet. Anfang der 1940er Jahre folgte dann der Haltepunkt Ittersbach-Industrie, der zur Versorgung eines Sonderkrankenhauses diente und zur leichteren Betriebsabwicklung mit einem Ausweichgleis versehen wurde.[28] Kurz vor Ittersbach wurde übrigens mit 312 Meter über Meereshöhe der höchste Punkt des ersten Streckenabschnittes erreicht. Hinter Ittersbach fiel die Strecke dann wieder ab, bediente unterwegs eine Reihe von Steinbrüchen und führte über die Haltepunkte Hohmühle, Weiler-Ottenhausen und Weiler zu dem etwas größeren Bahnhof Ellmendingen, wo Zugkreuzungen möglich waren, aber auch ein Teil der Arbeiterzüge von Pforzheim endeten. Dann stieg die Strecke wieder an und erreichte den Bahnhof Dietlingen. Nochmals ging es bergauf, um mit 349 Meter über Meereshöhe auf den höchsten Punkt des zweiten Streckenabschnittes zu gelangen. Nach einer Reihe von engen Kurven mit schönen Ausblicken in die Landschaft folgte der große Bahnhof Brötzingen am Rande von Pforzheim. Bis hier waren normale Vignolschienen verlegt, ab Brötzingen Rillenschienen in der Straße bis zur Endstelle Leopoldsplatz in Pforzheim. Diese Endstelle hatte nur ein einfaches Ausweichgleis und ein kleines Stationshäuschen. Größere Bahnhofsgebäude, die alle im gleichen Stil ausgeführt waren, gab es jedoch bei den Bahnhöfen von Dietlingen, Ottenhausen und Ittersbach. Mit etwa 60 km Länge hatte damit die Albtalbahn 1901 ihre größte Ausdehnung erreicht. Für den Betrieb zwischen Brötzingen und Pforzheim-Leopoldsplatz wurden zwei weitere, diesmal aber dreiachsige Kastendampflokomotiven beschafft.

Elektrifizierung mit 600 Volt Gleichspannung

Die Karlsruher Bevölkerung beschwerte sich schon kurz nach der Inbetriebnahme der Albtalbahn über die Belästigung durch die rauchenden und fauchenden Dampflokomotiven.[29] Die Albtalbahn beschloss deshalb schon Ende 1897 die Elektrifizierung der Strecke von Karlsruhe nach Ettlingen. Eine Elektrifizierung war zwar schon 1895 vor Baubeginn durch die Firma Lenz erwogen worden, doch sah sie sich mangels eigener Fachleute außerstande, diese selbst zu planen und durchzuführen. Man wollte die Planung lieber einer Elektrofirma mit der Auflage überlassen, bei Nichtbewährung alle Anlagen wieder abzubauen.

Nun holte die inzwischen für die Albtalbahn verantwortliche WEG noch vor Ende des Jahres 1897 die Angebote über eine Elektrifizierung ein. Den Auftrag erhielt die Union Elektrizitäts Gesellschaft in Berlin (Vorgänger der Allgemeinen Elektrizitäts Gesellschaft AEG). Geliefert wurden sechs zweiachsige Triebwagen mit passenden Beiwagen von der Firma Van der Zypen & Charlier (Köln) mit der elektrischen Ausrüstung von der Elektro Union. Als Fahrspannung wählte man 600 Volt Gleichspannung. Da das Elektrizitätswerk der Stadt Karlsruhe noch nicht betriebsbereit war, erbaute man bei den Seewiesen zwischen Karlsruhe und Ettlingen eine eigene elektrische Zentrale. Dieses Kraftwerk bestand aus einem großen Backsteingebäude mit Wellblechdach und einem 40 Meter hohen Schornstein. Zwei liegende Tandem-Verbund-Dampfmaschinen trieben zwei Gleichspannungsgeneratoren für 600 Volt mit einer Leistung von je 110 kW an.

Um die durch das Anfahren und Bremsen entstehenden Spannungsschwankungen auszugleichen, kam noch eine große Pufferbatterie mit einer Kapazität von 296 Amperestunden dazu. Nach Fertigstellung des Kraftwerkes wurde am 14. November 1898 der Probebetrieb aufgenommen und ab 1. Dezember 1898 elektrisch gefahren. In Ettlingen erhielten die Züge von Karlsruhe dann Dampflokomotiven für die Weiterfahrt nach Herrenalb und später nach Pforzheim. Da sich der elektrische Betrieb gut bewährte, beschaffte man 1901 noch zwei elektrische Lokomotiven mit etwa der gleichen Zugkraft wie die schweren Malletlokomotiven. Die Seitenbahn sollte ursprünglich weiter mit Dampflokomotiven betrieben werden, aber um das Kraftwerk besser auslasten zu können, elektrifizierte man 1903 auch die Strecke von Ettlingen-Holzhof zum Staatsbahnhof Ettlingen.

Zur Anlieferung der Kohle waren am Kraftwerk Abstellgleise vorhanden, die bald zu einem Kreuzungsgleis ausgebaut wurden. Im Rahmen der zweiten Elektrifizierung mit Wechselspannung wurden das Kraftwerk und die dortigen Gleisanlagen den neuen Anforderungen entsprechend erweitert bzw. umgebaut. Für den Gleichspannungsbetrieb war eine einfache Fahrleitung montiert worden, wie damals auch bei den Straßenbahnen üblich.

Nach der Elektrifizierung verkehrten zwischen Karlsruhe und Ettlingen täglich 36 Züge. Maximal zwölf davon liefen bis Herrenalb durch, während weitere acht bis Ittersbach und zum Teil bis Pforzheim fuhren. Vom elektrischen Betrieb waren die Fahrgäste der Albtalbahn recht angetan, wenn es auch anfänglich zu vielen Störungen kam. Auf der Strecke nach Herrenalb gab es im Sommer 1903 deshalb viele Verspätungen. Die B.L.E.A.G. entschuldigte sich damit, dass so viele Fremde mit Gepäck unterwegs seien und das Aus- und Einladen den Betriebsablauf verzögerte. Manchmal fuhr die Albtalbahn in Karlsruhe aber auch zu früh ab. So stand in einer Zeitung 1943 zu lesen, dass ein am Messplatz in Karlsruhe beheimateter Papagei den Abfahrtspfiff nachzuahmen gelernt hatte und damit manche Züge zu früh auf die Reise schickte. Unter Androhung von Strafe durfte der Käfig des Vogels dann nicht mehr im Freien aufgestellt werden.[30]

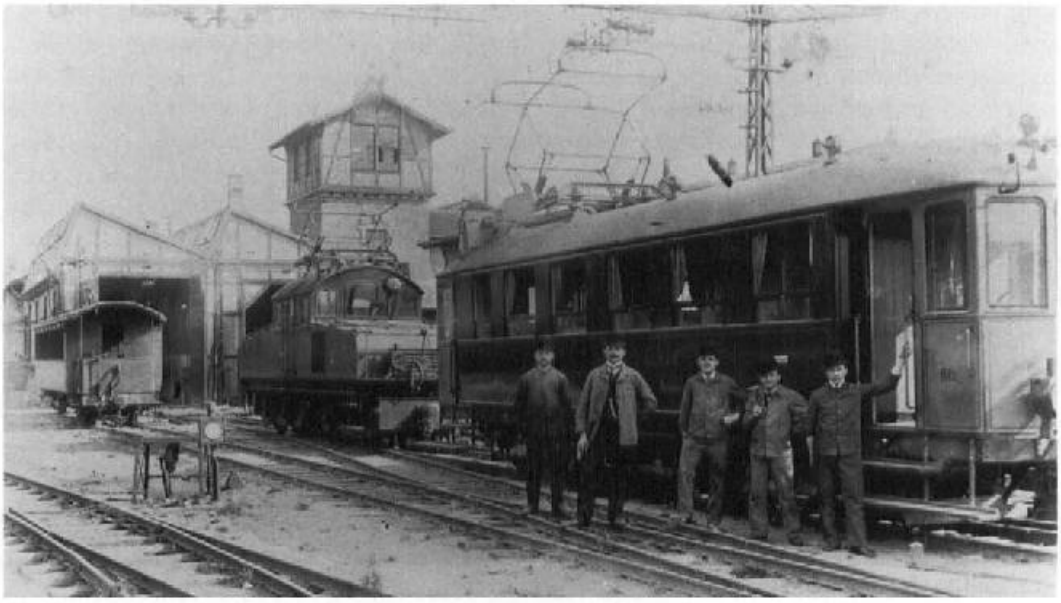
Elektrifizierung mit 8000 Volt Wechselspannung

Der elektrische Betrieb war so erfolgreich,

dass die Albtalbahn beschloss, ihr ganzes Streckennetz zu elektrifizieren, oder, wie es damals hieß, zu „electrisieren". Zur Finanzierung dieses Vorhabens war allerdings eine Kapitalerhöhung notwendig, die mit zu den späteren finanziellen Schwierigkeiten der B.L.E.A.G. beitrug. Lange wurde über das geeignete System diskutiert.[31] Da die Ausdehnung des Betriebs mit den 600 Volt Gleichspannung zwischen Karlsruhe und Ettlingen auf die ganze Strecke nicht praktikabel erschien, fiel die Wahl dann auf Einphasen-Wechselspannung von 8000 Volt und 25 Hertz. Um die Fahrleitung in Karlsruhe unverändert beibehalten zu können, überlegte man auch einen Mischbetrieb mit Gleichspannung von Karlsruhe bis Ettlingen und von dort bis Herrenalb mit Wechselspannung durch entsprechende Ausbildung der Triebfahrzeuge. Aber man schreckte dann davor zurück, da die Industrie zu dieser Zeit nur geringe Erfahrung mit dafür geeigneten Motoren hatte. Auch befürchtete man eine erhebliche Verteuerung der Triebfahrzeuge durch die zusätzlichen Schaltapparate, sonst hätte es schon 1909 auf der Albtalbahn Zweisystemfahrzeuge gegeben.

Das Kraftwerk am Seehof wurde auf Erzeugung von Wechselspannung umgebaut. Es erhielt nun drei Wasserrohrdampfkessel mit je 225 Quadratmetern Heizfläche, zwei Verbunddampfmaschinen von 650 PS und eine Dampfmaschine mit 360 PS, jeweils mit entsprechenden Generatoren. Die vom Gleichspannungsbetrieb vorhandene Pufferbatterie behielt man bei und konnte so bei Bedarf von der Batterie über einen Umformer in das Wechselspannungsnetz einspeisen. Da das Kraftwerk mehr Strom als notwendig erzeugen konnte, schloss man am 23. Januar 1911 einen Stromlieferungsvertrag mit der Stadt Ettlingen zur Versorgung von Industrie und Privatleuten mit Strom. Ab 7. April 1910 übernahmen wieder Dampflokomotiven den gesamten Betrieb, denn der Strom in der Oberleitung musste abgeschaltet werden, um die Anpassung der Oberleitungsanlage an den Wechselspannungsbetrieb durchführen zu können.

Der Stadt Karlsruhe erschien eine Spannung von 8000 Volt in der Innenstadt zu hoch, sie forderte dort deshalb eine Herabsetzung der Spannung. Dazu stellte man etwa 1,95 Kilometer vom Endbahnhof Festplatz entfernt



Ablieferung der ersten Wechselspannungsfahrzeuge vor der Werkstatt Busenbach 1910

beim Übergang von der Ettlinger Allee auf den eigenen Bahnkörper (beim so genannten Waaghäuschen) einen Lokomotiv-Transformator auf und speiste damit die Innenstadtstrecke mit der niedrigen Spannung von 650 Volt. Dies hatte auch den Vorteil, dass man in Karlsruhe die Fahrleitung mit geringen Abänderungen beibehalten konnte, während außerhalb von Karlsruhe eine völlig neue Kettenfahrleitung erstellt wurde, wie sie bei Vollbahnen üblich war. Dabei hält ein Tragseil den Fahrdraht über Haltedrähte weitgehend waagrecht. Um die Umschaltung zwischen den zwei Spannungen durchzuführen, musste in den Fahrzeugen beim Erreichen des Waaghäuschen innerhalb einer stromlosen Schutzstrecke eine entsprechende Umschalteinrichtung betätigt werden. Damit dies vom Fahrzeugführer nicht vergessen wurde, erhielten die Lokomotiven und Triebwagen kleine Stromabnehmer seitlich am Dach. Bei dessen Berührung eines Schleifstückes im stromlosen Abschnitt wurde der Spannungsumschalter zwangsweise auf Null gestellt.

Die Montage der elektrischen Anlagen ging recht zügig voran und schon am 6. Dezember 1910 fanden die ersten Probefahrten mit den neuen Wechselspannungsfahrzeugen unter 8000 Volt und 25 Hertz statt. Ab 4. Januar 1911 konnte dann von Karlsruhe bis Herrenalb und am 28. Januar 1911 von Busenbach bis Ittersbach elektrisch gefahren werden. Die offizielle Aufnahme des elektrischen Betriebes erfolgte am 1. Mai 1911. Am 29. August 1911 wurde auch die Fahrleitung zwischen Ettlingen-Holzhof und dem Umladebahnhof beim Staatsbahnhof Ettlingen mit 8000 Volt Wechselspannung in Betrieb genommen.

Mit der Elektrifizierung mit Einphasen-Wechselspannung beschritt die Albtalbahn damals technisches Neuland, denn es gab zu dieser Zeit nur ganz wenige Überlandbahnen mit elektrischem Betrieb. Sie gehörte damit zu den modernsten Nebenbahnen in Deutschland. Aber sie hatte auch unter den Kinderkrankheiten dieser neuen Technik zu leiden, die immer wieder zu Störungen führten.[32] Insgesamt betrachtet war der elektrische Betrieb aber recht robust.

Zweisystembahnhof Brötzingen

Nach über zehnjährigen Verhandlungen hatte am 1. August 1911 die B.L.E.A.G. den Streckenabschnitt von Brötzingen bis zum Leopoldsplatz für 370 000 Mark an die Stadt Pforzheim verkauft. Diese wollte diesen Abschnitt für ihre im Aufbau befindliche elektrische Straßenbahn verwenden. Die Straßenbahn der Stadt fuhr mit 600 Volt Gleichspannung bis Brötzingen. Als am 2. Oktober 1911 der Fahrdraht der Albtalbahn mit 8000 Volt Wechselspannung von Ittersbach her Brötzingen erreichte, wurde dieser Bahnhof nun Systemwechselbahnhof. Durch entsprechende Ausgestaltung der Gleisanlagen und mit aufwendigen Rangiermanövern wurde man den unterschiedlichen Spannungen gerecht. Einzelne Gleise hatten dazu auch umschaltbare Stromeinspeisung. Die Wechselspannungslokomotiven der Albtalbahn verließen in Brötzingen den Zug und wurden zur Weiterfahrt nach Pforzheim durch Gleichspannungslokomotiven der Pforzheimer Straßenbahn ersetzt. Da die Gleichspannungsfahrleitung bis zum Leopoldsplatz schon fertig war, nahmen die elektrischen Lokomotiven der Pforzheimer Straßenbahn schon ab 3. Oktober 1911 ihren Dienst auf, obwohl die eigentliche offizielle Eröffnung der Städtischen Straßenbahn erst am 15. November 1911 erfolgte. Etwa ab 1917 gab man aus Einsparungsgründen die durchlaufenden Züge bis Leopoldsplatz auf. Nun musste in Brötzingen in die Städtische Straßenbahn umgestiegen werden, die dort inzwischen auch eine Wendeschleife um das Bahnhofsgebäude von Brötzingen errichtet hatte.[33]

Für den Wechselspannungsbetrieb der Albtalbahn kaufte man vier neue vierachsige Lokomotiven und acht ebenfalls vierachsige Triebwagen. Diese Fahrzeuge waren bis zum Ende des schmalspurigen Betriebes der Albtalbahn 1957 bzw. 1964 im Einsatz. Obwohl man infolge der befürchteten Spannungsabfälle die

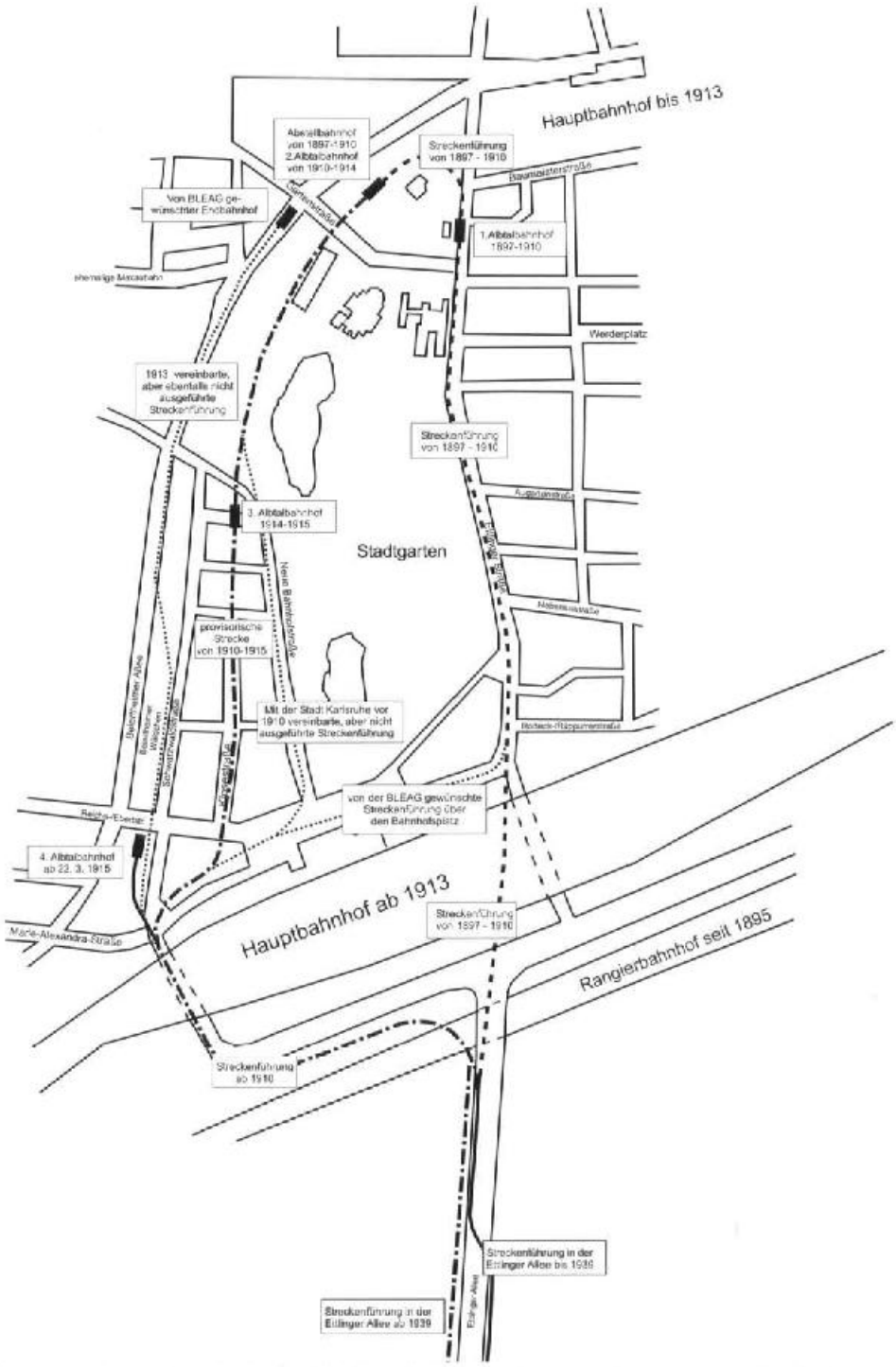
schon relativ hohe Spannung von 8000 Volt gewählt hatte, gab es immer wieder starke Spannungsabfälle. Man erhöhte deshalb im Lauf der Zeit die Spannung bis auf 8800 Volt.

Die Verlegung des Albtalbahnhofes in Karlsruhe

Die großherzogliche Eisenbahndirektion hatte, wie schon einmal 1882 geplant, im Jahr 1900 endgültig beschlossen, ihren Hauptbahnhof an die südliche Peripherie der Stadt Karlsruhe zu verlegen (s. oben S. 72–75). Die Stadt wollte deshalb natürlich den neuen Bahnhof mit einer Straßenbahnlinie durch die Ettlinger Straße erschließen, wobei die dort fahrende Albtalbahn und ihre Haltestellen im Wege waren. Schon 1905 wurden deshalb erstmals Verhandlungen mit der B.L.E.A.G. über die Verlegung des Endbahnhofes und die Freimachung der Ettlinger Straße von der Albtalbahn geführt.[34] Nicht nur die B.L.E.A.G., sondern auch die Bewohner von Rüppurr waren gegen die Verkürzung der Bahn, da sie erhebliche Nachteile auf ihrem Weg in die Stadt fürchteten. Selbst die Albtalgemeinden votierten gegen diese Verkürzung. Die B.L.E.A.G. stützte sich auf ihr in der Konzession verbrieftes Recht „der Führung der Albtalbahn in das Stadtinnere".[35] Sie bot an, ihre Bahn von der Ettlinger Straße aus in einem großen Bogen über den neuen Bahnhofsplatz zu führen und dann an der Apfelalleeunterführung (heute Unterführung der Schwarzwaldstraße) unter dem Gleisfeld des neuen Hauptbahnhofes durchzufahren, um dahinter wieder in die alte Strecke einzumünden. Dagegen war die Stadt Karlsruhe, da sie bei dieser Führung eine starke Beeinträchtigung ihres geplanten Straßenbahnverkehrs durch die Kreuzungen mit der Lokalbahn fürchtete. Viele Jahre wurde verhandelt, oft unter Einschaltung entsprechender Ministerien, aber es dauerte bis 1914, ehe ein Kompromiss erzielt und der Platz des endgültigen Albtalbahnhofs an der heutigen Stelle festgelegt werden konnte.
Allerdings gab die B.L.E.A.G. schon vorher, am 7. April 1910, die Streckenführung durch die Ettlinger Straße auf und verlegte die Einsteigestelle von der Ettlinger Straße zum Abstellbahnhof an der alten Klosestraße. Von der neuen Einsteigestelle ging es nun auf einer provisorischen Strecke direkt in Richtung Süden. Die Bahn überquerte die Gartenstraße und fuhr weiter auf der Trasse des kurz zuvor frei gewordenen Bahndamms der Staatsbahn Richtung Durmersheim, heute verläuft hier die neue Klosestraße. Mit einem großen S-förmigem Bogen parallel zur heutigen Victor-Gollanz-Straße erreichte die Strecke dann die neue Unterführung unter der Staatsbahn in der heutigen Schwarzwaldstraße. Ab 1913 ergab sich an der Reichsstraße eine Kreuzung mit der städtischen Straßenbahn vom neuen Hauptbahnhof zur Karlstraße, sehr zum Leidwesen der Wagenführer der Straßenbahn. Diese waren nämlich aus Sicherheitsgründen verpflichtet, vor der Kreuzung anzuhalten und dies 34-mal pro Stunde, obwohl die Albtalbahn nur zweimal pro Stunde vorbei kam. Am 24. Dezember 1913 kam es trotzdem zu einem schweren Zusammenstoß auf dieser Kreuzung.
Ab 1914 ließ die Stadt Karlsruhe auch eine dauernde Überquerung der inzwischen fertig gestellten neuen Bahnhofstraße nicht mehr zu. Die in Richtung Festplatz liegenden Gleisanlagen bei der Gartenstraße sollten für den Aufbau eines neuen Ausstellungsgeländes entfernt werden. So musste 1913 noch ein weiterer provisorischer Endbahnhof „Neue Bahnhofstraße" der Albtalbahn südlich der neuen Bahnhofstraße eingerichtet werden.

Der endgültige Albtalbahnhof

Die Stadt Karlsruhe schlug vor, den neuen endgültigen Endbahnhof parallel zu den Staatsbahngleisen zwischen Unterführung der Apfelallee und dem Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofes anzulegen, dies scheiterte aber an den beengten Platzverhältnissen. Die Abfahrtsgleise wären unübersichtlich in einem engen Bogen gelegen, auch die Ausfahrt hätte einen Radius kleiner als 70 Meter erfordert, um die Unterführung zu erreichen



Lageplan mit den bestehenden und projektierten Albtalbahnhöfen zwischen dem alten und neuen Karlsruher Hauptbahnhof 1897 bis 1915

Der Karlsruher Albtalbahnhof um 1930

und die notwendigen Ausziehgleise hätten weit in den Bahnhofsplatz hinein verlegt werden müssen. Für den Übergang von der Albtalbahn zur Staatsbahn wäre diese Lösung jedoch recht günstig gewesen.[36]

Die B.L.E.A.G. dagegen wollte ihren neuen Endbahnhof lieber südlich der Kreuzung Beiertheimer Allee mit der neuen Bahnhofstraße einrichten, um nicht allzuweit vom Stadtzentrum zu enden. In dieser Meinung wurde sie auch durch die Einwohner von Beiertheim und Rüppurr und den vielen aus den Albtalgemeinden kommenden Fahrgästen bestärkt. Die endgültige Strecke sollte dazu von der Apfelalleeunterführung geradeaus nach Norden am Ostrand des Beiertheimer Wäldchens (heute Schwarzwaldstraße) entlang führen und nach einer schrägen Durchquerung des Wäldchens an dessen Westseite in der Beiertheimer Allee den Endpunkt erreichen. Das fand bei der Stadt Karlsruhe keinen Beifall, da sie aus der Schwarzwaldstraße eine gehobene Wohnstraße machen wollte.

Im Rahmen der Diskussion um den neuen Endbahnhof machte die B.L.E.A.G. auch den Vorschlag, den Endbahnhof für Fernzüge (so wie von der Stadt gewünscht) zwischen der Apfelallee-Unterführung und dem Empfangsgebäude der Staatsbahn unterzubringen. Die Arbeiterzüge sollten dagegen über die Schwarzwaldstraße zur Gartenstraße geführt werden und dort in die Gleise der Lokalbahn Durmersheim – Spöck einmünden. Das Problem der unterschiedlichen Stromsysteme wollte man wieder mit Zweisystemfahrzeugen lösen. Zusätzlich wären für die engen Kurven in der Stadt besonders kurvenbewegliche Fahrzeuge notwendig gewesen. Letztendlich einigten sich Stadt und B.L.E.A.G. dann auf den Platz an der Schwarzwaldstraße zwischen Marie-Alexandra-Straße und Reichsstraße, heute Ebertstraße, für den Bau des neuen Albtalbahnhofs.

Damit die Fahrgäste der Albtalbahn weiter in die Stadt gelangen konnten, wurde zum Übergang an der Reichsstraße eine Straßenbahnhaltestelle eingerichtet. Zusätzlich führte man einen Gemeinschaftstarif zwischen Albtalbahn und Straßenbahn ein, um die bisher mit der Albtalbahn in das Stadtinnere fahrenden Fahrgäste, die nun zur Weiterfahrt in die Straßenbahn umsteigen mussten, nicht noch zusätzlich finanziell zu benachteiligen. Außerdem zahlte die Stadt Karlsruhe der Albtalbahn als Ersatz für die in der Innenstadt entfallenden Einnahmen eine einmalige Entschädigung. Dafür verpflichtete sich die B.L.E.A.G., nach Rüppurr einen viertelstündigen Takt einzurichten, so-

bald die Einwohnerzahl von Rüppurr 7000 überschritt.

Die Kosten für die verschiedenen Provisorien beim Rückzug der Albtalbahn vom Festplatz und für den neuen Albtalbahnhof gingen mit 250 000 Mark zu großen Teilen zu Lasten der Stadt Karlsruhe.[37] Wäre es zu der 1913 von der Stadt gewünschten Gründung einer Karlsruher Eisenbahngesellschaft gekommen, in der Straßenbahn, Lokalbahn und Albtalbahn zusammengeführt werden sollten, wären diese Fragen und manche der künftigen Probleme sicher leichter zu lösen gewesen (s. dazu oben S. 10 und S. 82).

Am 22. März 1915 ging dann endlich der neue Albtalbahnhof an der Reichsstraße in Betrieb. Die Stadtchronik bemerkte dazu: „Nachdem am Abend des 21. März 1915 um 11.55 der letzte Zug nach Ettlingen abgefahren war, wurde sofort mit dem Einbau der Weiche zum neuen Endbahnhof begonnen. Die Arbeiten wurden derart beschleunigt, dass der erste fahrplanmäßige Zug um 5.31 morgens in den neuen Bahnhof einfahren konnte. Die provisorischen Stationen ‚Neue Bahnhofsstraße' und südlich der Hauptbahnhofunterführung wurden gleichzeitig aufgehoben."[38]

Schwieriges Nachkriegsjahrzehnt

Der geschäftliche Erfolg der Albtalbahn ermöglichte es der Gesellschaft, in den ersten Jahren sogar eine Dividende zu zahlen. Von 1,3 Millionen Fahrgästen 1899 stieg deren Zahl zum Vorkriegshöhepunkt 1911 auf 3,5 Millionen, um dann wieder abzusinken. Der Gütertransport erreichte 1913 mit etwa 250 000 t den höchsten Stand in der Geschichte der Albtalbahn. Dennoch verschlechterte sich im Lauf der Jahre das Geschäftsergebnis immer mehr und sank auf 1 % und weniger. Infolge des Ersten Weltkriegs verschlechterte sich die Lage weiter durch sinkende Einnahmen, Schwierigkeiten in der Kohlen- und Materialbeschaffung und die einsetzende Teuerung. Ab 1915 konnte die B.L.E.A.G. ihre Anleihezinsen nicht mehr aus den Betriebseinnahmen zahlen, sondern musste dazu weitere Anleihen aufnehmen. Die Banken wollten eine weitere Finanzierung nicht mehr übernehmen. Den möglichen Ausweg einer Tariferhöhung genehmigte das zuständige Ministerium nur zum Teil, obwohl dies bei seit 1916 wieder deutlich steigenden Fahrgastzahlen (1916 – 3,3; 1917 – 4,1; 1918 – 4,7 Millionen) hilfreich gewesen wäre.[39]

Die für das Kraftwerk benötigte hochwertige Kohle war im Ersten Weltkrieg nur noch schwer zu bekommen, deshalb sank die Stromerzeugung ständig und es konnten immer weniger elektrische Züge gefahren werden. Notdürftig hielt man den Betrieb mit Dampflokomotiven aufrecht. Auf der Strecke von Busenbach bis Brötzingen, die hauptsächlich durch schwere Arbeiterzüge belegt war, baute man die Oberleitung ganz ab, da man meinte, den dortigen Stoßverkehr besser mit Dampflokomotiven bewältigen zu können. Ab November 1919 fuhren nach Herrenalb und Ittersbach täglich nur noch je zwei Zugpaare, davon ein Paar weiter bis Brötzingen.

Die finanzielle Lage war so schlecht, dass der Oberbürgermeister von Karlsruhe 1919 wieder versuchte, die Albtalbahn für die Stadt zu übernehmen.[40] Das Straßenbahnamt untersuchte die dazu notwendigen Voraussetzungen und schlug 1920 vor: 1. Zweigleisiger Ausbau von Karlsruhe bis Ettlingen; 2. Günstigere Führung der Fernzüge von Karlsruhe nach Herrenalb durch zweigleisigen Ausbau zwischen Etzenrot und Spielberg-Schöllbronn (heute Fischweier); 3. Verbesserung der Werkstätten und Abstellhallen; 4. Bau einer Umformeranlage, um den Strom des gerade entstehenden Murgkraftwerks nutzen zu können; 5. Einbau leistungsfähigerer Motoren in die Lokomotiven und Triebwagen.

Zur gleichen Zeit stellte die B.L.E.A.G. einen Antrag zur Beschaffungshilfe beim Ministerium, der aber abgelehnt wurde und deswegen sogar zu einem spontanen Streik der Arbeiter der Albtalbahn führte.[41] Auch die Übernahme der Albtalbahn durch den Staat wurde gefordert, aber u. a. unter dem Hinweis abgelehnt, das würde ja die Angestellten der Albtalbahn mit den Beamten des Staates gleichstellen.

Der Staat war der Meinung, um die Albtalbahn müssten sich die direkt betroffenen Gemeinden und Kreise kümmern. Damit kam es nach langwierigen Verhandlungen zu dem Gesetz vom 22. Dezember 1920, mit welchem der Kreis Karlsruhe die Mehrheit der B.L.E.A.G.-Aktien in Höhe von 7,7 Millionen Mark und eine Bürgschaft für die Schulden übernahm. Der Staat gab dazu einen verlorenen Zuschuss von 5 Millionen Mark, davon 2,25 Millionen Mark sofort, um die unbedingt notwendigen Instandsetzungen durchzuführen. Der Rest des Zuschusses war auf vier Jahre verteilt und durch die folgende Inflation fast wertlos geworden. Außerdem verpflichtete sich das Land, den Betrieb bis 1929 aufrechtzuerhalten. Dabei musste die Aktien-Gesellschaft am Ende eines Geschäftsjahres nur ihre wirtschaftlichen Fehlbeträge der öffentlichen Körperschaft zur Zahlung präsentieren. 1921 musste der Kreistag aber schon wieder ein Darlehen geben, um den Betriebsverlust auszugleichen.

Bereits 1920 hatte die Stadt Ettlingen den Stromlieferungsvertrag gekündigt und das von der B.L.E.A.G. aufgebaute Stromverteilnetz in der Stadt selbst übernommen. Seither bezog sie den Strom nicht mehr vom Kraftwerk der B.L.E.A.G. sondern von dem neu gegründeten Badenwerk und dessen Kraftwerk an der Murg. Dies war mit ein Grund, am 1. März 1920 das bahneigene Kraftwerk stillzulegen und die Züge wieder mit Dampflokomotiven zu befördern.[42] Um den elektrischen Betrieb wieder voll aufnehmen zu können, musste das Kraftwerk in ein Umformerwerk mit Anschluss an das Murgwerk umgebaut werden. 1922 nahmen die von der AEG beschafften Maschinen im Umformerwerk ihre Arbeit auf. Die damit ermöglichte größere Leistungsfähigkeit konnte aber nicht ausgenutzt werden, weil die Zahl der Züge infolge hoher Personal- und Stromkosten weiter eingeschränkt werden musste.

Mit der Stabilisierung der allgemeinen Lage nach dem Ende der Inflation 1923 wurden 1924 auch Wünsche der Karlsruher Bevölkerung nach Verbesserung der Verkehrsverhältnisse laut. Zwar war 1924 der Halbstundentakt zwischen Ettlingen und Karlsruhe wieder eingeführt worden, nachdem die Stadt Karlsruhe dazu einen Zuschuss gewährte, aber nun forderte man vehement einen Viertelstundentakt nach Rüppurr oder die Einrichtung einer Straßenbahnverbindung dorthin.[43] Dies lehnte die B.L.E.A.G. ab, weil dazu der zweigleisige Ausbau notwendig gewesen wäre und auch zusätzliche Betriebsmittel hätten beschafft werden müssen. Die Einnahmen des Viertelstundenbetriebes würden auch auf keinen Fall die Aufwendungen dafür decken. Außerdem sei die Albtalbahn eine Eisenbahn und keine Straßenbahn und eine Straßenbahn könne nie die notwendige Leistung bringen. So blieb alles beim Alten. 1924 war zwar ein kleiner Gewinn eingefahren worden, aber 1925 verschlechterte sich die Lage bereits wieder, denn die Beschäftigung ging zurück, die Löhne stiegen und die Gütertransportkunden drängten auf Ermäßigungen. Sorge bereiteten die anstehenden Erneuerungen, denn die Anlagen waren zum Teil schon 30 Jahre alt. Da dazu jedoch keine Mittel vorhanden waren, wurden lediglich die unbedingt notwendigen, die Betriebssicherheit erhaltenden Investitionen getätigt.

1925 wurde in Karlsruhe der Ersatz der Albtalbahn durch eine Straßenbahn diskutiert, da die Albtalbahn die Wünsche der Rüppurrer nach mehr Fahrten nicht erfüllen konnte.[44] Schließlich führte die Stadt Karlsruhe am 1. Dezember 1926 einen Omnibus ein, der parallel zur Albtalbahn bis Rüppurr verkehrte, um die dringendsten Verkehrsbedürfnisse der Einwohner Rüppurrs zu befriedigen (s. unten S. 166). Dieser Bus brachte der Albtalbahn einen nicht unerheblichen Einnahmeausfall, man errechnete bis zu 130 000 Mark jährlich. Durch Aufnahme weiterer Anleihen versuchte die B.L.E.A.G. die Schwierigkeiten zu bewältigen. Aber die Lohn- und Gehaltssteigerungen, steigende Kohlepreise und die Zinsen für die neuen Anleihen belasteten die Gesellschaft weiter.

1927 legte die B.L.E.A.G. dem Aufsichtsrat als Reaktion auf die Probleme in Karlsruhe ei-

Triebwagen der Albtalbahn im Bahnhof Rüppurr 1957

ne Denkschrift über die Zukunft des Verkehrs zwischen Karlsruhe und Ettlingen-Holzhof mit drei Vorschlägen vor:[45] 1. Zweigleisiger Ausbau zwischen Karlsruhe und Ettlingen; 2. Abtretung der Strecke Karlsruhe bis Ettlingen an die Stadt Karlsruhe; 3. Abtretung des Lokalverkehrs von Karlsruhe bis Ettlingen an die Stadt Karlsruhe, aber Beibehaltung der Fernzüge Karlsruhe – Herrenalb bzw. Brötzingen und des Güterverkehrs. Eine Kommission untersuchte die Vorschläge und befürwortete den dritten, falls die Städte Karlsruhe und Ettlingen eine entsprechende Entschädigung zahlen würden. Trotz Zustimmung des Aufsichtsrates der B.L.E.A.G. geschah wieder nichts.

Die Einnahmen wurden, bedingt durch die Wirtschaftskrise am Ende der 1920er Jahre, immer geringer, dafür stiegen die Ausgaben unverhältnismäßig an und der Parallelbus der Stadt Karlsruhe, der oft alle fünf Minuten verkehrte, brachte der Bahn weitere erhebliche Einnahmeausfälle. Die Fahrgastzahlen waren nach 4,8 Millionen im Jahr 1919 auf 2,3 Millionen im Inflationsjahr 1923 gefallen, um dann im Schnitt bei knapp 4 Millionen bis 1930 zu verharren. Dann kam der Einbruch infolge der Weltwirtschaftskrise auf 2,6 Millionen im Jahr 1933.[46] Als Folge musste deshalb ein weiteres Bankdarlehen aufgenommen werden, auch die Städte Karlsruhe und Pforzheim stellten kurzfristige Darlehen zur Verfügung.

Aber nicht nur im Karlsruher Vorortverkehr machte die Albtalbahn Verluste. Die Strecke Busenbach – Brötzingen erwies sich als besonders unwirtschaftlich, da hier durch den Arbeiterverkehr morgens und abends lange Züge mit leistungsfähigen Lokomotiven eingesetzt werden mussten, die in der übrigen Zeit unbenutzt herumstanden. 1929 erhielt die Bahn die letzte Rate des früher vereinbarten Staatszuschusses, womit der völlige Zusammenbruch noch verhindert werden konnte. Aber schon im gleichen Jahr zog man in Erwägung, die Strecke Busenbach – Brötzingen stillzulegen. Dies konnte aber noch einmal abgewendet werden, da sich der Kreis zu weiteren Zuschüssen bereit erklärte. Trotzdem wurde die finanzielle Lage immer schlechter.

Im Frühjahr 1930 regte die Stadt Karlsruhe

neue Besprechungen an, bei denen nun die Albtalbahn anbot, den Vorortverkehr so zu verdichten, dass der Omnibusbetrieb eingeschränkt werden könnte, um wenigstens einen Teil der zum Omnibus abgewanderten Fahrgäste auf die Bahn zurückzuholen. Die Stadt wollte die Einstellung des Omnibusses aber erst bei Einrichtung des 10-Minuten-Verkehrs zusichern. Dazu erklärte sich die Albtalbahn wieder nicht bereit. Durch die zunehmende Arbeitslosigkeit gab es noch zusätzliche Rückschläge im Berufsverkehr und die B.L.E.A.G. geriet an den Rand der Zahlungsunfähigkeit. Mit einem Notgesetz musste der Staat 1930 ein weiteres Mal einspringen. Inzwischen gab es schon Übernahmeverhandlungen mit der Deutsche Eisenbahn Betriebs-Gesellschaft (DEBG) in Berlin, diese scheiterten aber an den hohen Forderungen der B.L.E.A.G.[47]

Kampf gegen den drohenden Konkurs

Schon in den 1920er Jahren hatte die B.L.E.A.G. den Antrag auf Stilllegung der stark defizitären Strecke Busenbach – Brötzingen gestellt, der aber abgelehnt worden war.[48] Die schlechte finanzielle Lage zwang die Gesellschaft im November 1930 erneut eine Stilllegung zu beantragen. Dieses Mal wurde dem Ende 1930 vom Finanzministerium mit einem Stilllegungstermin zum 2. Januar 1931 stattgegeben. Dagegen regte sich natürlich Widerstand aus der Bevölkerung und es wurde eine Notgemeinschaft zur Erhaltung dieses Streckenabschnittes gegründet. Die B.L.E.A.G. erklärte sich daraufhin bereit, den Verkehr in stark eingeschränktem Umfang bis zum 1. Februar 1931 weiterzuführen, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass der Kreis Karlsruhe, die Stadt Pforzheim und die Notgemeinschaft die zu erwartenden Verluste ersetzen würden.

Die Stilllegung vor allem des Teilstücks Ittersbach – Brötzingen hätte die Stadt Pforzheim vor große Probleme gestellt, denn wie sollten die Arbeiter, die bisher mit der Albtalbahn von Ittersbach, Dietlingen oder Ellmendingen in die Stadt kamen, ihre Arbeitsplätze erreichen? Die Stadt Pforzheim erwarb deshalb diese Teilstrecke, gliederte sie in den städtischen Straßenbahnbetrieb ein und elektrifizierte sie neu, diesmal mit 1200 Volt Gleichspannung. Die Waggonfabrik Rastatt baute innerhalb von 71 Tagen fünf Triebwagen, mit denen die Strecke am 22. Mai 1931 nun als Kleinbahn Pforzheim – Ittersbach wieder eröffnet wurde.[49] Beim Übergang auf die Stadtstrecke in Brötzingen mussten die Triebwagen auf die niedrigere 600-Volt-Spannung der Straßenbahn in Pforzheim umgeschaltet werden. Mit der Wiederinbetriebnahme waren auch einige neue Haltepunkte eingerichtet worden, z. B. Birkenfeld. Die schönen Ausblicke in die Landschaft gaben der Bahn bald die Bezeichnung Panoramabahn. Leider wurde die Kleinbahn 1968, nachdem sich Pforzheim schon 1964 von seiner Straßenbahn verabschiedet hatte, eingestellt und abgebaut. Reste der Bahntrasse dienen heute als Wanderweg, der größte Teil ist aber nicht mehr erkennbar.[50]

Der Betrieb auf der Strecke von Busenbach bis Ittersbach wurde dagegen am 31. Januar 1931 vollständig eingestellt. Die Beförderung der Arbeiter erfolgte bis 15. Mai notdürftig mit Omnibussen. Nachdem der Kreis unter Einbeziehung von Leistungen der Gemeinden einen weiteren Zuschuss zusagte, konnte der Personenverkehr auf der Schiene wieder aufgenommen werden.

In Rüppurr hatte die B.L.E.A.G. zwischen den Stationen Dammerstock und Schloss Rüppurr die Strecke inzwischen zweigleisig ausgebaut und am 1. Mai 1931 den 10-Minuten-Takt eingeführt. Daraufhin empfahl das Ministerium der Stadt die Einstellung des für die Bevölkerung recht günstigen Omnibusbetriebes. Auch der Gemeinschaftstarif im Verkehr Karlsruhe – Rüppurr, sowie die Anteile im Verkehr mit Ettlingen wurden zu diesem Zeitpunkt neu geordnet.[51]

Aber die B.L.E.A.G. war, obwohl noch viele Versuche unternommen wurden, nicht mehr zu retten und musste am 26. September 1931 Konkurs anmelden. Dieser erfolgte nicht wegen Überschuldung, da den Passiva noch

genügend Aktiva gegenüberstanden, sondern wegen Zahlungsunfähigkeit.[52] Nun war eigentlich der Zeitpunkt gekommen, dass die Stadt Karlsruhe, wie früher mehrfach geplant, die Albtalbahn in eigener Regie übernehmen konnte. Um die Verhandlungen unbeeinflusst führen zu können, legte der Oberbürgermeister von Karlsruhe, Julius Finter, sogar sein Aufsichtsratmandat nieder. Aber die damals zuständigen Vertreter der öffentlichen Hand wollten die Albtalbahn nicht, obwohl man damit die prekären Verkehrsverhältnisse, vor allem in Rüppurr, endlich hätte zufrieden stellend lösen können. Der Konkursverwalter hielt pflichtgemäß den Betrieb der Bahn praktisch auf Kosten der Gläubiger aufrecht und plante dies auch bis Ende 1931 durchzuhalten, in der Hoffnung bis dahin eine Lösung zu finden.

Übernahme durch die Deutsche Eisenbahn Betriebs-Gesellschaft

Ende Oktober 1931 kümmerte sich dann der badische Finanzminister persönlich um den Weiterbestand der Bahn und stellte den Antrag auf Übernahme durch das Reich oder die Reichsbahn. Diese erklärte sich aber mangels Mittel nicht dazu bereit, außerdem fürchtete sie durch die dann einzuführenden niedrigeren Reichsbahntarife eine weitere Kostenunterdeckung.[53] Aber auch das badische Finanzministerium konnte keine weitere finanzielle Unterstützung mehr leisten. Die Möglichkeit, die Albtalbahn an die Stadt Karlsruhe zu verkaufen, scheiterte daran, dass auch die übrigen B.L.E.A.G.-Bahnen mit zu übernehmen gewesen wären. Daran hatte die Stadt Karlsruhe natürlich kein Interesse, denn sie war nur an der Strecke bis Ettlingen interessiert, auch war sie der Meinung, dass die Bahn besser durch eine private Gesellschaft zu betreiben sei. Immerhin brachte die Stadt Karlsruhe zwei Interessenten für die B.L.E.A.G.-Bahnen in die Diskussion, nämlich die Süddeutsche Eisenbahn Gesellschaft und wieder die Deutsche Eisenbahn Betriebs-Gesellschaft (DEBG). Die DEBG war zur Übernahme aller B.L.E.A.G.-Bahnen einschließlich der Betriebspflicht bereit, wenn die beteiligten Kreise mindestens drei Jahre einen entsprechenden Zuschuss zu leisten bereit wären. Die Forderung der DEBG an die Stadt Karlsruhe, keinerlei Konkurrenzbetrieb zur Albtalbahn südlich des Hauptbahnhofes zu betreiben, hatte die Stadt Karlsruhe allerdings als untragbare Zumutung abgelehnt. Den übrigen Bedingungen der DEBG stimmte der Gläubigerausschuss letztendlich zu, um den Weiterbetrieb der Bahnen zu sichern. Damit übernahm die DEBG am 1. Januar 1932 von der B.L.E.A.G. außer der Albtalbahn auch die Bühlertalbahn und die Nebenbahnen Bruchsal – Menzingen – Odenheim – Hilsbach, Wiesloch – Meckesheim – Waldangelloch und Neckarbischofsheim – Hüffenhardt.

Mit der DEBG zog ein frischer Wind bei der Albtalbahn ein. Unverzüglich wurde der Betrieb auf der Strecke Busenbach – Ittersbach wieder aufgenommen. Bald nach der Übernahme der Albtalbahn durch die DEBG wurde der Rollwagenbetrieb für die Beförderung von Normalspurgüterwagen eingeführt, um auf das kostspielige Umladen verzichten zu können. Dies bedingte das Versetzen von Oberleitungsmasten und zum Teil auch Veränderungen an der Gleisanlage, um die Profilfreiheit für Normalspurgüterwagen zu erhalten. Der in den Bedingungen für Zuschüsse der Gemeinden Bernbach und Herrenalb geforderte Ausbau der Strecke nach Herrenalb mit einer dritten Schiene wurde allerdings vom Wirtschaftsministerium des Landes 1932 als zu kostspielig und wirtschaftlich nicht vertretbar verworfen.

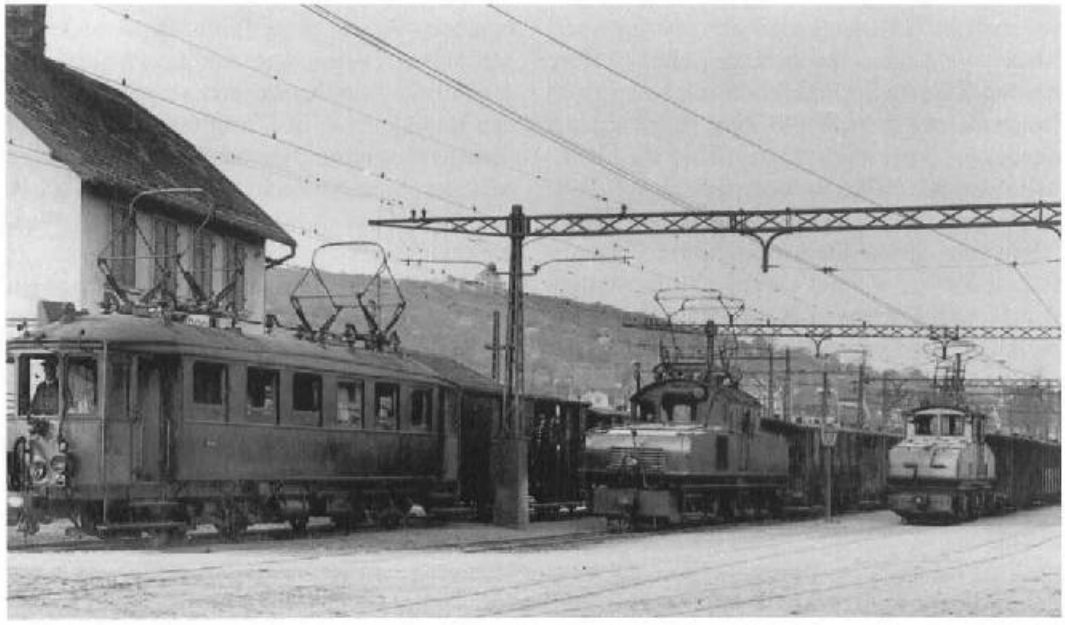
Als Ergebnis der Anstrengungen des neuen Betreibers der Albtalbahn stiegen auch die Beförderungsleistungen wieder an. 1933 wird z. B. von einer Leserfahrt der Badischen Zeitung berichtet, die mit mehreren Sonderzügen mit bis zu 18 Personenwagen an einem Tag über 2000 Fahrgäste nach Herrenalb brachte.[54] 1939 war die Beförderungsleistung wieder auf 3,7 Millionen angestiegen. Die Stadt Karlsruhe gab auch ihren Widerstand gegen den Betrieb mit 8 800 Volt Wechselspannung im

Stadtgebiet auf, er bezog sich sowieso nur noch auf das kurze Stück vom Waaghäuschen an der Ettlinger Allee bis zum Albtalbahnhof. Damit konnte auch die aufwendige Umschaltung eingespart werden. Ein weiteres Sparpotenzial konnte allerdings nicht genutzt werden. Bei der Umformung des vom Badenwerk mit 50 Hertz gelieferten Stroms auf 25 Hertz gingen 50 % Leistung verloren. Ein Verzicht auf die Umformung hätte jedoch die Beschaffung neuer Fahrzeuge erfordert, wofür keine Mittel vorhanden waren.

Wiederelektrifizierung Busenbach – Ittersbach

Durch die DEBG wurde 1935/36 auch die Strecke Busenbach – Ittersbach zur Hebung der Leistungsfähigkeit wieder elektrifiziert. Dabei stieß man nun in Ittersbach auf die mit 1200 Volt elektrifizierte Panoramabahn Pforzheim – Ittersbach. Da aber ein Übergang von Zügen nicht vorgesehen war, wurde der Bahnhof so umgebaut, dass die beiden Stromsysteme getrennt waren. Die Albtalbahn erhielt dabei eine neue Gleisanlage mit Umsetzgleis. Ein Verbindungsgleis zwischen den beiden Bahnen wurde selten genutzt, diente aber 1958 bei Versuchen mit dem Mehrsystemtriebwagen als Überleitung zur Panoramabahn (s. unten S. 171 f.).

Der Bau der Reichsautobahn bei Karlsruhe hatte auch auf die Albtalbahn Auswirkungen. 1937 nahm dadurch der Güterverkehr einen neuen Aufschwung. Dazu wurde auch der seit einigen Jahren stillliegende Umladebahnhof beim Bahnhof Ettlingen-West wieder in Betrieb genommen und mit einer Rollwagengrube ergänzt. Des Weiteren sollte die Ettlinger Allee (heute Herrenalber Straße) als Autobahnzubringer ausgebaut werden. Dabei störten die beiden unfallträchtigen Bahnübergänge der Albtalbahn. Zuerst wollte man die Bahnübergänge durch Über- bzw. Unterführungen ersetzen, wählte aber dann doch den einfacheren Weg und verlegte die Bahn komplett auf die westliche Seite der auszubauenden Ettlinger Allee. Diese Arbeiten zogen sich bis 1939 hin.[55] Dabei wurden vom Dammerstock bis Rüppurr auch die dort verlegten leichten Schienen durch schwerere ersetzt, die bis zur Übernahme durch die Albtal-Verkehrs-



Bahnhof Brötzingen mit Wechselspannungstriebwagen und -lok der Albtalbahn, rechts im Bild eine Gleichspannungslok der städtischen Straßenbahn Pforzheim Ende 1911

Gesellschaft durch die Stadt Karlsruhe 1958 liegen blieben. Als weitere Folge des Reichsautobahnbaus musste zwischen Rüppurr und Ettlingen in der Nähe des Umformerwerkes der Albtalbahn eine Brücke für die Landstraße über die Reichsautobahn erbaut werden. Über diese Brücke wurde auch die Albtalbahn geführt. Dazu musste ihre Trasse auf die östliche Seite des Umformerwerkes verlegt werden. Diese Brücke konnte allerdings erst 1942 in Betrieb genommen werden.[56]

Auswirkungen des Zweiten Weltkriegs

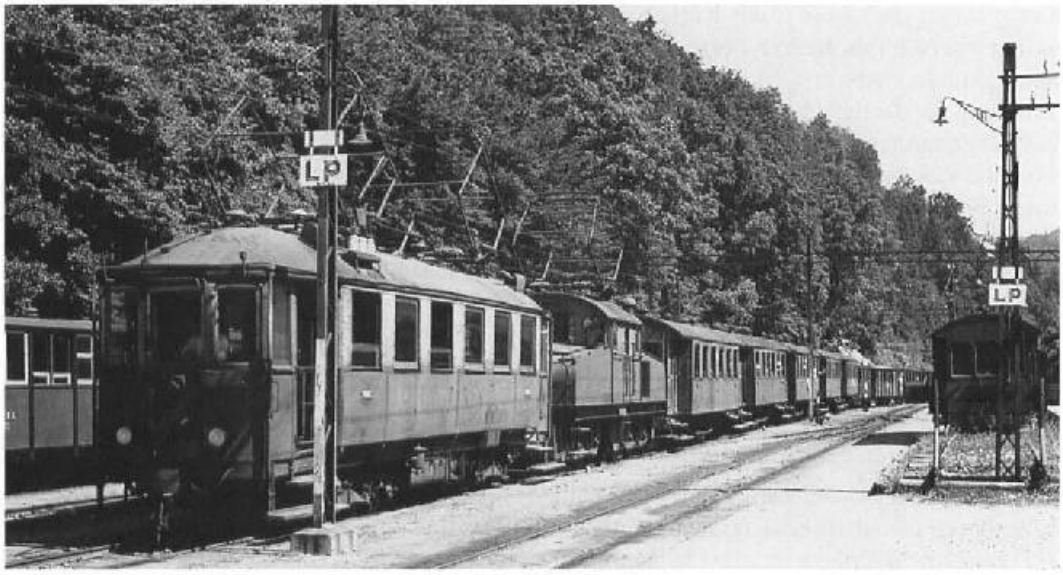
Kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs tauchten wieder Pläne zum Kauf der Albtalbahn durch die Stadt Karlsruhe auf. Im Zuge der Eingemeindungen in die Gauhauptstadt (1935 Knielingen, 1938 Durlach und Hagsfeld) dachte die Stadt Karlsruhe auch über die Eingemeindung Ettlingens nach, wozu der Ankauf der Albtalbahn ein Baustein sein sollte. Die Verhandlungen mit der DEBG waren schon recht weit gediehen, als der Kriegsbeginn andere Prioritäten setzte. Der Ankauf wurde nicht weiterverfolgt.[57]

Der Krieg ging natürlich an der Albtalbahn nicht spurlos vorüber. Das Stationsgebäude am Albtalbahnhof wurde bei einem Luftangriff weitgehend zerstört. Vor allem die Tiefliegerangriffe machten den Fahrgästen und dem Personal häufiger zu schaffen und forderten auch Todesopfer. Dennoch verzeichnete die Bahn 1943 und 1944 mit 7,4 und 7,3 Millionen Beförderungen ihren höchsten Stand. Es gab zudem Beschädigungen von Bahnanlagen und Fahrzeugen, aber als Kriegsverlust mussten nur einige ausgebrannte Güterwagen verbucht werden. Den größten Schaden verursachten deutsche Truppen im März 1945 mit der Sprengung der Brücke über den Rangierbahnhof. Dies hatte weit reichende Folgen, denn nun konnte der Albtalbahnhof nicht mehr angefahren werden.[58]

Infolge der Kriegshandlungen wurde am 4. April 1945 der Restbetrieb ganz eingestellt. Aber bereits am 1. Juni 1945 nahm die Albtalbahn den Betrieb von Karlsruhe-Dammerstock bis nach Herrenalb wieder auf, am 30. Juli den von Busenbach nach Ittersbach. Am Anfang durften allerdings nur Güter transportiert werden, sodass der Oberbürgermeister von Karlsruhe sich gezwungen sah, bei den Militärregierungen einen Antrag auf Wiederzulassung der Personenbeförderung zu stellen. Nachdem diese erlaubt war, benötigte man für die Fahrt nach Herrenalb einen Passierschein der Besatzungsmächte, da beim Steinhäusle die Grenze zwischen der amerikanischen und französischen Zone verlief.

Im Januar 1947 wurde am Fuß der Rampe zur gesprengten Brücke über den Rangierbahnhof eine provisorische Endstelle errichtet. Dies verkürzte wenigstens die Fußmärsche zum Hauptbahnhof und zur Straßenbahn ein gutes Stück. Der dringend erforderliche Wiederaufbau dieser Brücke bereitete wegen des Mangels an Baumaterial große Schwierigkeiten. Erst nach der Bereitstellung von Teilen einer Pionierbrücke konnte die Verbindung zum Albtalbahnhof am 15. Oktober 1947 wieder hergestellt werden.[59] Die Umsteigestelle zur Straßenbahn am Albtalbahnhof wurde nun aber durch den stark ansteigenden Individualverkehr immer gefährlicher, wenn ein Zug der Albtalbahn ankam und seine Fahrgäste Richtung Straßenbahn entließ. Die Wagenführer der Straßenbahn mussten öfters ermahnt werden, diese Menschenmengen auch mitzunehmen und nicht vorzeitig abzufahren.

Die ordentliche Wartung der Anlagen war im und auch nach dem Krieg nur beschränkt möglich, sodass der Zustand der Albtalbahn sich stark verschlechterte. Um an wichtigen Stellen des Netzes die abgefahrenen Schienen erneuern zu können, wurden immer wieder Schienen aus dem nicht mehr in Betrieb befindlichen Umladebahnhof beim Staatsbahnhof Ettlingen ausgebaut. An eine Fahrzeugerneuerung oder gar Beschaffung von Neufahrzeugen war nicht zu denken. Die im Krieg beschädigten Fahrzeuge konnten nur unter großen Mühen instand gesetzt werden, da Material und Ersatzteile zur Mangelware gehörten.[60] Trotz des mehr schlecht als recht aufrechterhaltenen Betriebs waren die Beför-



Langer Ausflugszug im Bahnhof Herrenalb in den 1950er Jahren

derungsleistungen ganz enorm. 1948 fuhren 8,6 Millionen Menschen mit der Bahn, dann sank die Zahl allmählich bis 1957 auf knapp 5 Millionen. Züge mit zwölf Personenwagen, gezogen und geschoben von einer Dampflok und meist zwei Triebwagen, waren keine Seltenheit.[61]

Ein erneuter Versuch der Stadt Karlsruhe, 1947 für 7,2 Millionen Reichsmark die Albtalbahn zu kaufen, scheiterte wieder. Die DEBG wollte, da schon die Währungsreform in Sicht war, für ihre Anlagenwerte natürlich harte DM kassieren.[62] Nachdem nach der Währungsreform vom Juni 1948 die Fahrgastzahlen stark gesunken waren, führte die Bahnverwaltung immer wieder Sonderangebote ein, wie die Kaffeezüge nach Herrenalb oder im Winter die Wintersportzüge zu ermäßigten Fahrpreisen. Auch unter der Woche bot man in bestimmten Zügen ermäßigte Rückfahrkarten an, die sich großer Beliebtheit erfreuten. 1952 musste man beim Bahnhof Dammerstock die Bahnsteigsperren wieder einführen, da in den überfüllten Zügen die Kontrolle bis dort nicht mehr durchgeführt werden konnte. Auch der Fahrplan wurde verbessert und ab Sommerfahrplan 1952 konnte man z. B. wieder jede Stunde nach Herrenalb fahren. An der Haltestelle Gartenstadt (Ostendorfplatz) wurde 1952 das Wartehäuschen direkt neben die Bahn verlegt, da es vorher wegen der Trennung des Wartehäuschens von der Bahn durch die Landstraße immer wieder gefährliche Situationen gab. 1953 wurde das neue Freibad in Rüppurr eröffnet. Um für den hier zu erwartenden Verkehr besser gewappnet zu sein, baute die Albtalbahn einen Personenwagen zu einem Steuerwagen um und bildete zusammen mit einem weiteren Personenwagen (lackiert in den Triebwagenfarben) damit einen Wendezug. 1951 etablierte sich in den Fabrikhallen in Neurod die Badische Baumwollspinnerei, dies gab dem Güterverkehr und auch dem Personenverkehr zusätzlichen Aufschwung.[63]

Die Zweifrequenzlokomotive

Um den elektrischen Betrieb kostengünstiger durchführen zu können, beschritt man 1954 wieder einmal technisches Neuland.[64] Man wollte die früher bereits erkannte Einsparung durch den Verzicht auf die Umformung des Stromes aus dem Netz des Badenwerks auf Wechselspannung mit einer Frequenz von 25 Hertz realisieren. Mit der BBC in Mannheim zusammen baute man deshalb 1954 die Elek-

trolok Nummer 4 in eine Zweifrequenzlokomotive zum Betrieb mit Wechselspannung 8800 Volt 25 Hertz und 10 000 Volt 50 Hertz um. Zur Erprobung dieser Lokomotive war die Speisung der Oberleitung der Strecke Busenbach – Herrenalb umschaltbar ausgeführt. Die Versuche verliefen zur allgemeinen Zufriedenheit und die Lok war bis zum Betriebsende der Schmalspurbahn im Einsatz und wurde sogar vom damaligen Verkehrsminister Seebohm besucht.[65] Die DEBG war der Meinung, durch schrittweises Umrüsten der Fahrzeuge den Übergang auf Strom aus dem Landesnetz durchführen zu können. Damit wäre das Umformerwerk als Beitrag zur Sanierung des Unternehmens weggefallen und der Betrieb erheblich kostengünstiger geworden. Dem wurde aber mit allgemeiner Skepsis begegnet.

1955 musste der Schienenpersonenverkehr von Ettlingen-Stadt nach Ettlingen-West eingestellt werden. Die Elektrifizierung der Bundesbahn hatte den Bahnhof Ettlingen-West erreicht, und die Bundesbahn wollte neben ihrem Stromsystem von 15 000 Volt Wechselspannung mit 16⅔ Hertz nicht die 8800 Volt Wechselspannung mit 25 Hertz der Albtalbahn in ihrem Bahnhof dulden.[66]

Der Weg zur Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG)

An der prekären Lage der Albtalbahn in der Nachkriegszeit war natürlich auch der Verbund mit den anderen DEBG-Bahnen schuld, denn diese hatten noch größere wirtschaftliche Probleme und banden damit Mittel, die eigentlich der Albtalbahn hätten zufließen müssen. Die Gleisanlagen und die Fahrzeuge waren völlig verbraucht und von Grund auf erneuerungsbedürftig. Besonders schlecht war der Zustand der Gleisanlagen auf der Strecke von Busenbach nach Ittersbach, aber es konnten nur die notwendigsten Erneuerungen vorgenommen werden. Sogar die IG Metall beschwerte sich im September 1952 in einem Brief an den Oberbürgermeister von Karlsruhe über die unhaltbaren Zustände auf der Albtalbahn: Vorsintflutlicher Zustand, Gefahr seekrank zu werden, nach jeder Fahrt muss man die Knochen sortieren.[67] Durch den IG-Metall-Brief aufgeschreckt, wurde nun auch die Aufsichtsbehörde tätig und ließ den Zustand der Albtalbahn untersuchen.

Auch die Stadt Karlsruhe wurde wieder tätig und legte am 24. April 1953 den Plan vor, die Albtalbahn bis Herrenalb auf Normalspur umzubauen und mit der städtischen Straßenbahn zu verbinden.[68] Nun wurde wieder heftig diskutiert und die Ettlinger Bürger fürchteten wieder einmal die Eingemeindung. Natürlich wurde auch das Gespenst der Abwanderung von Kaufkraft an die Wand gemalt. Zu konkreten Ergebnissen führten die Diskussionen zu dieser Zeit aber noch nicht.

Inzwischen lag das Ergebnis der Untersuchung der Albtalbahn vor. Die gefundenen Mängel waren zahlreich und so wurde die Albtalbahn in ein sich über fünf Jahre erstreckendes Sanierungsprogramm für nichtbundeseigene Eisenbahnen aufgenommen. Im Landeshaushalt 1953 stellte man für die Erneuerung des Oberbaus und zur Sicherstellung der Betriebssicherheit 550 000 DM ein, gab aber nur einen Teil frei, weil die Diskussionen zur Umgestaltung der Bahn schon im Gange waren.[69] Mit den im Jahr 1954 gewährten Mitteln konnten dann wenigstens einige zu schwache Schienenprofile verstärkt und verrottete Schwellen ausgewechselt, sowie der Umbau der Lok 4 finanziert werden. Aber die seit Jahren geforderte Verbesserung des Vorortverkehrs zwischen Karlsruhe und Rüppurr bzw. Ettlingen war damit freilich nicht möglich. Deshalb bat die Stadt Karlsruhe die Landesregierung und die DEBG um eine grundsätzliche Verbesserung des Verkehrs und erklärte sich auch bereit, dies mit eigenen finanziellen Mitteln zu unterstützen. Wie schon zu Zeiten des Konkurses der B.L.E.A.G. begannen nun über mehrere Jahre hinweg wieder langatmige Diskussionen über die Zukunft der Albtalbahn und die Weiterführung des Personenverkehrs.

Der Fahrzeugpark der Albtalbahn bestand zu dieser Zeit aus fünf Dampflokomotiven (da-

Umsteigeverkehr von der Albtalbahn in die städtische Straßenbahn um 1955

von waren nur noch zwei zugelassen), vier elektrischen Lokomotiven und acht elektrischen Triebwagen. Eine Lok war 1954 beim Umbau zur Zweifrequenzlokomotive überholt und mit stärkeren Motoren versehen worden, auch von den Triebwagen war ein Teil nach dem Krieg schon instand gesetzt worden. Dazu kamen noch 46 mehr oder weniger überholungsbedürftige Personenwagen, fünf Packwagen, 44 Schmalspur- und 29 Normalspurgüterwagen, davon die meisten aber schon abgestellt, da nicht mehr in betriebssicherem Zustand. Auch die meisten Personenwagen waren dringend überholungsbedürftig, zum Teil hatten sie noch offene Plattformen. Außerdem gab es 14 Rollwagen zum Transport von normalspurigen Güterwagen auf der Albtalbahn. Mit sechs Omnibussen und einem Anhänger betrieb die Albtalbahn von Ettlingen aus auch schon einen Linienverkehr zur Ergänzung der Schienenstrecken, ebenso gab es einige Lastwagen für den Gütertransport. Die Aufgaben der Albtalbahn, insbesondere der Personenverkehr, konnten mit diesen Fahrzeugen nur mühsam aufrechterhalten werden.[70]

In den Stadtteilen Dammerstock und Rüppurr, die durch den Riegel der Bahnanlagen der Bundesbahn vom Stadtzentrum abgetrennt waren, lebten zu dieser Zeit schon etwa 12 000 Menschen, denen im Vorortverkehr nur die klapprige Albtalbahn zur Verfügung stand. Außer für den Vorortverkehr war die Albtalbahn auch von Bedeutung für die in Ettlingen und im Albtal wohnenden und in Karlsruhe arbeitenden Menschen als Zubringer zur Arbeitsstätte. Nicht zuletzt war sie auch sehr wichtig für den Ausflugsverkehr von Karlsruhe in das Albtal und für den aufstrebenden Kurort Herrenalb als Verbindung zur Deutschen Bundesbahn (DB). Der besonders an Wochenenden recht bedeutende Ausflugsverkehr in das Albtal erforderte die Vorhaltung eines beträchtlichen Fahrzeugparkes, welcher in der übrigen Zeit nutzlos herumstand. Auch der Güterverkehr zu den Fabriken im Albtal war zu dieser Zeit noch recht bedeutend, wenn auch sein Anteil an den Einnahmen nur noch etwa 22 % betrug.[71]

Als besonders störend und die Benutzung der Albtalbahn erschwerend wurde von den Fahrgästen der Verkehrsbruch am Albtalbahnhof

mit seinem Umsteigezwang in die Straßenbahn, bedingt durch die unterschiedliche Spurweite von Albtalbahn und Straßenbahn empfunden. Durch den rasch zunehmenden Individualverkehr an dieser Stelle wurde das Umsteigen immer gefährlicher. Schließlich hatte man 1953 hier schon etwa 4,9 Millionen ankommende und abfahrende Fahrgäste gezählt.[72]

Zur Lösung der Probleme der Albtalbahn wurden mehrere Varianten untersucht. Der Plan, die Albtalbahn mit der Deutschen Bundesbahn zu verbinden und in den Hauptbahnhof Karlsruhe einzuführen, scheiterte an der ablehnenden Haltung der Deutschen Bundesbahn und hätte wohl inzwischen schon zur Stilllegung geführt. Die Einrichtung einer Omnibuslinie von Karlsruhe nach Herrenalb anstelle der Bahn wurde vor allem für den Vorortverkehr zwischen Karlsruhe und Ettlingen als zu wenig leistungsfähig betrachtet. Schnell kristallisierte sich deshalb heraus, dass bei den hohen Fahrgastzahlen zwischen Karlsruhe und Ettlingen und dann weiter in das Albtal nur ein schienengebundenes Verkehrsmittel die Aufgaben bewältigen könnte.[73]

Die Vorschläge der DEBG

Auch die DEBG selbst machte nun einige Vorschläge zur Lösung der Probleme:[74] 1. Bau einer Kreuzungsstation zwischen Ettlingen und Rüppurr zur Einführung eines 20-Minuten-Taktes zwischen Ettlingen und Karlsruhe und Beschaffung neuer Fahrzeuge, geschätzte Kosten 6,8 Millionen DM; 2. Zusätzlich zu den Arbeiten unter 1. Verlängerung der zweigleisigen Anlage von Schloss Rüppurr bis Ostendorfplatz (Gartenstadt) zur Einführung eines 6/7-Minuten-Taktes, geschätzte Kosten 7,2 Millionen DM; 3. Kompletter zweigleisiger Ausbau vom Albtalbahnhof bis Bahnhof Rüppurr für einen 10-Minuten-Takt, geschätzte Kosten 7,45 Millionen DM.

Der Plan der Stadt Karlsruhe

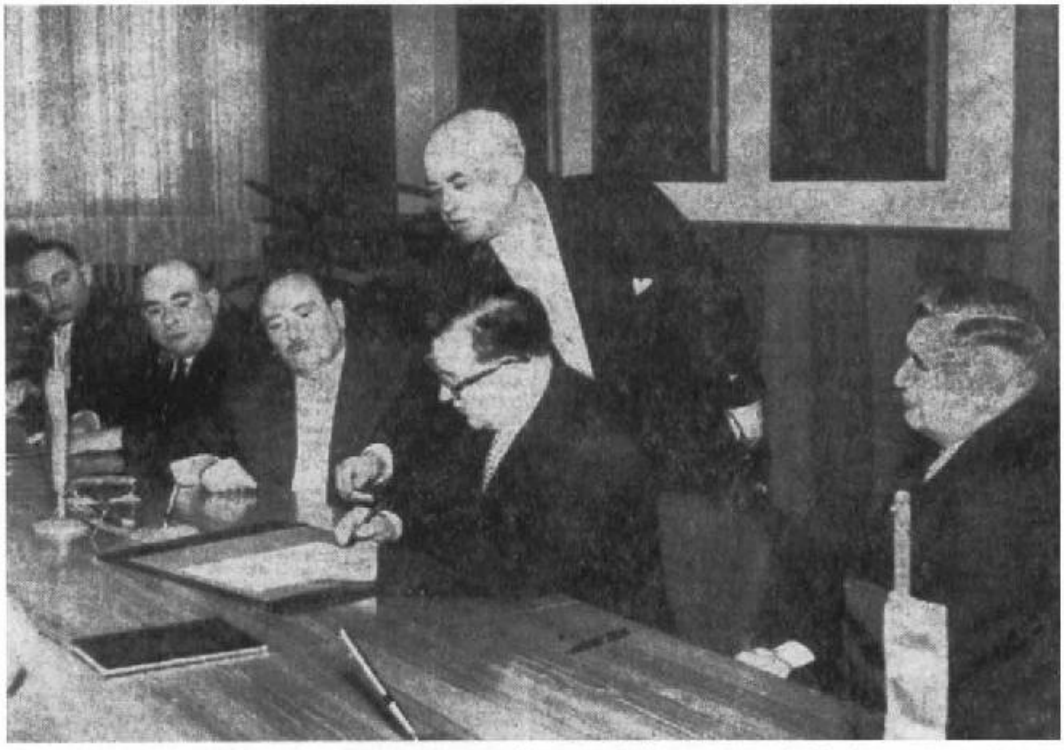
Diesen Vorschlägen stellte die Stadt Karlsruhe ihre Pläne entgegen und zwar:[75] 1. Umbau der Strecke Albtalbahnhof bis Ettlingen auf Normalspur, davon bis Battstraße zweigleisig und ab Ettlingen-Exerzierplatz bis Ettlingen-Stadt ebenfalls zweigleisig. Durch ein Gleisdreieck am Albtalbahnhof Verbindung der neuen normalspurigen Albtalbahn mit der Straßenbahn, einschließlich der notwendigen Fahrzeuge sollte dies etwa 4,9 Millionen DM kosten. Fahrgäste aus dem Albtal und aus Ittersbach müssten dann in Ettlingen-Stadt umsteigen, dort war dies ungehindert vom Straßenverkehr möglich und damit nicht so gefährlich wie bisher an der Ebertstraße. Allerdings hätten die verbleibenden Schmalspurstrecken zur Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebes für etwa 1,65 Millionen DM saniert werden müssen. 2. Bei längerer Aufrechterhaltung des verbleibenden Meterspurbetriebes hätte man auch noch etwa 2 Millionen DM in neue Fahrzeuge investieren müssen. 3. In einer dritten Ausbaustufe plante man die Strecke Ettlingen – Herrenalb für 5,35 Millionen DM und Busenbach – Ittersbach für 2,8 Millionen DM ebenfalls auf Normalspur umzubauen.

Ettlingen für eine Landeseisenbahn

Im Raum Ettlingen tendierten die politisch Verantwortlichen zu einer Landeseisenbahn oder den Anschluss an die Deutsche Bundesbahn, um von Karlsruhe unabhängig zu sein.[76] Man untersuchte den Umbau in Normalspur und Betrieb durch die Deutsche Bundesbahn vom Hauptbahnhof Karlsruhe aus über den Bahnhof Ettlingen-West. Dies hätte aber die Verkehrsprobleme in Rüppurr und Dammerstock nicht gelöst. Außerdem zeigte die DB kein Interesse und nannte allein für Umbaukosten im Hauptbahnhof Karlsruhe (zusätzlicher Bahnsteig) 2 Millionen DM. Erforderlich wäre auch ein drittes Gleis zwischen Karlsruhe-Hauptbahnhof und Ettlingen-West gewesen. Dennoch brachte die Ettlinger Zeitung gegen die Straßenbahnlösung alle möglichen Einwendungen vor, wie z. B. im November 1954: „Was zunächst nur wie eine Kleinigkeit aussieht (dass an den Wagen, die täglich durch Ettlingen rollen und später auch bis Herrenalb fahren würden, die Aufschrift steht: ‚Städtische Straßenbahn Karlsruhe'), das verschiebt

das ganze Kräfteverhältnis noch mehr als bisher zu Gunsten der Großstadt und erhöht den ‚Sog' vom Lande zur Stadt."[77] Die AZ erwiderte darauf mit der Schlagzeile: „Karlsruher Straßenbahnwagen sind keine Eroberungsfahrzeuge."[78] Auch die DEBG war gegen eine Straßenbahnlösung und meinte, eine Straßenbahn mit Großraumwagen könne nie die Leistung einer Eisenbahn erbringen. Noch im November 1954 befürwortete auch der Albgauausschuss eine Landesbahn und richtete an die Landesregierung von Baden-Württemberg eine entsprechende Forderung.[79]

Die Verlegung des Verkehrsbruches auf Dauer nach Ettlingen und die Weiterführung als modernisierte Schmalspurbahn schien aber immer weniger sinnvoll, so wurde die schon 1953 von der Stadt Karlsruhe vorgeschlagene Lösung eines kompletten Umbaus auf Normalspur bis Herrenalb und Verbindung mit dem Straßenbahnnetz immer mehr favorisiert. Leidenschaftlich hatte sich Oberbürgermeister Klotz am 20. Dezember 1954 bei einer Aussprache über das Albtalbahnproblem dafür eingesetzt, als er den Vertretern der Albtalgemeinden zurief: „Verpasst eine große Chance nicht!"[80] 1956 wurde dann kurzzeitig der Plan verfolgt, die Straßenbahn in der Karlstraße nach Süden zu verlängern und durch die Stephanienunterführung nach Weiherfeld und weiter nach Dammerstock zu führen. Da dies speziell für Fernreisende beim Übergang von der DB bedeutet hätte, mit einer Straßenbahn zur Karlstraße zu fahren und dann erst in die Linie nach Ettlingen und weiter umzusteigen, schien dies speziell mit viel Gepäck auch keine kundenfreundliche Lösung und wurde deshalb bald wieder begraben.[81] So setzte sich dann endlich doch die von der Stadt Karlsruhe eingebrachte Lösung durch und fand auch beim Land Gehör, denn am 14. März 1956 meldete die Badische Volkszeitung: „Frohe



Unterzeichnung des AVG-Vertrages am 2. März 1957, von links: Landrat Groß, Innenminister Renner, Oberbürgermeister Klotz, Notar Keßler (stehend), Finanzminister Frank und der Ettlinger Bürgermeister Rimmelspacher

Leichter Abschied: Bei der letzten Fahrt im November 1964 musste Sand gestreut werden, um den liegen gebliebenen Zug wieder flottzubekommen.

Kunde aus Stuttgart: Albtalbahn ohne Verkehrsbruch bis Herrenalb. Stuttgarter Kabinett prinzipiell mit Karlsruher Plänen einverstanden – Das Land beteiligt sich an den Kosten bis 9 Millionen DM."[82]

Bei allen diesen Lösungsvorschlägen wurde schnell klar, dass die DEBG zur Lösung der Probleme wirtschaftlich nicht in der Lage war, deshalb musste die Albtalbahn angekauft und in eine neue Gesellschaft eingebracht werden. In der Konzessionsurkunde für die Albtalbahn von 1897 war dem Land ein Rückkaufsrecht eingeräumt worden. Von diesem machte es nun Gebrauch, nachdem der Landtag von Baden-Württemberg am 26. September 1956 den Ankauf der Albtalbahn von der DEBG für 2,5 Millionen DM genehmigt hatte, obwohl zu diesem Zeitpunkt die endgültige Art der Sanierung noch nicht klar war.[83] Besondere Verdienste um das Zustandekommen der letztendlich durchgeführten Lösung durch Umspurung hatten die Oberbürgermeister Günther Klotz von Karlsruhe und Hugo Rimmelspacher von Ettlingen. Insbesondere Letzterer trat auch den Ängsten der Ettlinger Bürger vor einer Eingemeindung durch Karlsruhe entgegen.

Gründung der AVG

Am 2. März 1957 konnte endlich ein Vertrag zwischen der Stadt Karlsruhe, dem Land Baden-Württemberg, der Stadt Ettlingen, dem Landkreis Karlsruhe und dem Landkreis Calw über die Gründung einer Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) geschlossen werden, mit dem Ziel der Sanierung der Albtalbahn durch Umbau auf Normalspur. Die im Albtal beschäftigten Mitarbeiter der Albtalbahn sollten

alle übernommen werden, zusätzlich auch noch einige mit der Verwaltung der Albtalbahn betraute Mitarbeiter aus der Hauptverwaltung der DEBG in Hameln.[84]

Bereits am 1. April 1957 ging die Betriebsführung der Albtalbahn auf die in Gründung befindliche Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH über.[85] Zu deren Gründung benutzte die Stadt Karlsruhe die in ihrem alleinigen Besitz befindliche Badisch-Pfälzische Flugzeugreparaturwerft Karlsruhe. Am 17. April 1957 wurde deren Stammkapital von 50 000 DM auf 2,5 Millionen DM erhöht und sie gleichzeitig in Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) umbenannt. Damit waren alle Voraussetzungen für die Sanierung der Albtalbahn erfüllt. Mit der Geschäftsführung der AVG wurde der Leiter der Verkehrsbetriebe Karlsruhe, Generaldirektor Dr. Karl Möhrle, mit der Betriebsleitung Stadtdirektor Kurt Stengel von den Verkehrsbetrieben Karlsruhe betraut. Letzterer, seit 1962 auch Geschäftsführer der AVG, hat mit großem Engagement die Umspurung und Modernisierung der Albtalbahn betrieben und die Weichen für die Zukunft gestellt.

Gleich nach der Übernahme der Albtalbahn wurden die Fahrzeuge mit dem neuen Eigentumsmerkmal „AVG" gekennzeichnet. Da sich dadurch an der Qualität nichts verändert hatte, verband der Volksmund mit der Abkürzung AVG auch bald die Erklärung „Altes verlottertes Glump". In den Jahren der B.L.E.A.G. fanden sich auch noch viele andere Spitznamen wie „Buureblitz", „Entenköpfer", „Bankerottschlitten" oder „Feuriger Elias" für das Schmalspurbähnchen. Das überkommene Image der Albtalbahn änderte sich jedoch bald und die Entwicklung der AVG bestätigte im Nachhinein die Übernahme als zukunftsweisende Entscheidung für die Nahverkehrspolitik in der Region Karlsruhe.

Eberhard Stolz

DIE TURMBERGBAHN IN DURLACH

Den Bewohnern Karlsruhes ist sie durchaus vertraut, die Besucher der Stadt mag es zunächst befremden, dass die Verkehrsbetriebe hier in der Rheinebene die älteste noch betriebene Bergbahn Deutschlands unterhalten. Sie führt zum 256 Meter hohen Turmberg, dem geologisch nördlichsten Ausläufer des Schwarzwalds oberhalb Durlachs. Die Stadt Durlach wurde 1196 erstmals urkundlich erwähnt, war 1565 bis zur Gründung Karlsruhes 1715 Residenz der baden-durlachischen Markgrafen und bildet heute mit mehr als 30 000 Einwohnern den größten Stadtteil Karlsruhes. Nur wenige Gehminuten östlich der ellipsenförmig von einer Ringstraße umgebenen Altstadt liegt der Turmberg. Er ist mit seinem 28 m hohen Bergfried aus rotem Sandstein weithin in der Oberrheinebene sichtbar, seine westlichen Hänge entwickelten sich im Laufe des 20. Jahrhunderts zu einem begehrten Villenwohngebiet.[1]

Der Turmberg war schon früh ein beliebtes Nahausflugsziel der Durlacher und Karlsruher Bürger, hat man doch auf dem Gipfel und noch besser auf dem Turm einen herrlichen Ausblick auf Städte und Dörfer in der Oberrheinebene, bei guter Sicht öffnet sich dem Besucher ein Blickwinkel vom Speyerer Dom bis zum Straßburger Münster. Am westlichen Horizont sind die Pfälzer Berge und Vogesen, östlich und südlich die Höhen des Kraichgaus und die Nordschwarzwaldberge zu sehen. Vom Turm aus ergeben sich schöne Wanderwege in Richtung Rittnerthof, Thomashof, Grötzingen und Berghausen.

Die historische Turmbergbahn

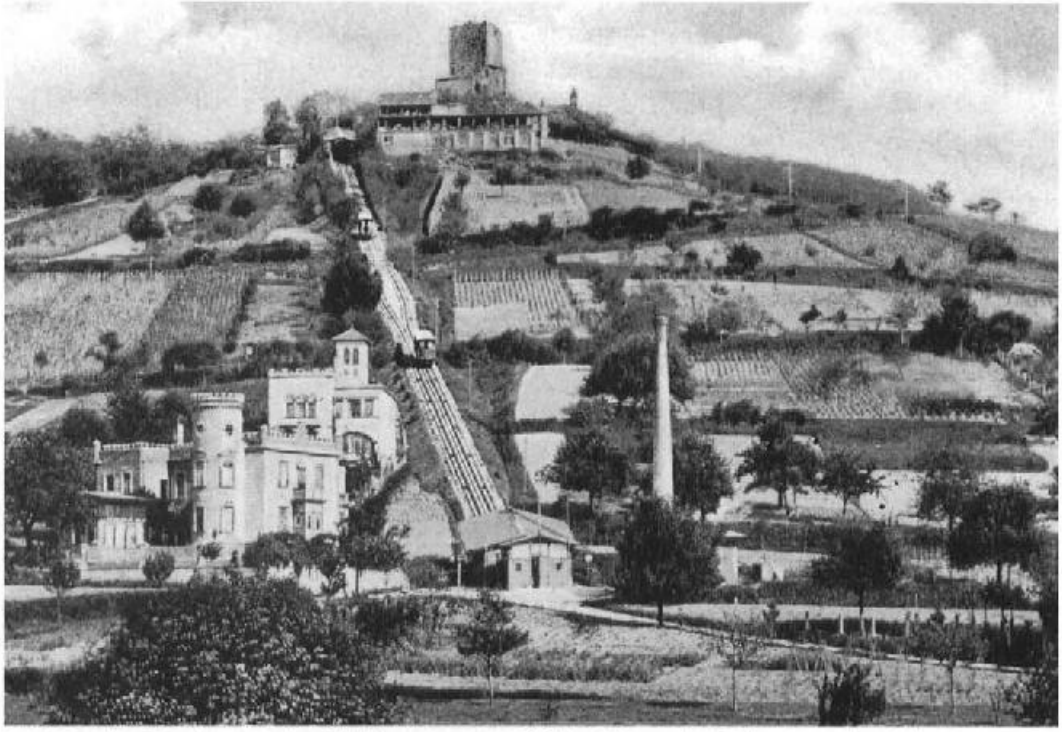
Nachdem in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts die ersten Bergbahnen in der Schweiz konstruiert wurden, kam in Durlach zu Beginn der 1880er Jahre der Wunsch auf, auch den Turmberg mit einer solchen Bahn zu erschließen, Spazierwege anzulegen und Sitzbänke aufzustellen.[2] Der damalige Durlacher Bürgermeister Heinrich Steinmetz, der Brauereibesitzer Carl Eglau und Direktor Hermann Schmitt von der Karlsruher Pferdebahngesellschaft sowie einige weitere Durlacher Bürger verfolgten ab 1886 den Bau einer Drahtseilbahn auf den Turmberg. Sie wollten eine Alternative zur mühsamen Besteigung des markanten Berges über die seit 1782 in direkter Linie zum Gipfel führenden etwa 500 Stufen, im Volksmund „Stäffele", anbieten.[3]

Die Befürworter der Bahn bildeten eine Aktiengesellschaft, der auf Antrag bei der „Großherzoglich badischen Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus" in Karlsruhe mit Datum vom 23. Mai 1887 die Genehmigung zur Erbauung einer Bahn auf den Turmberg erteilt wurde.[4] Geplant war eine auf Schienen laufende Standseilbahn mit folgenden technischen Daten: Streckenlänge 330 m mit einer maximalen Streckenneigung von 35 %, Höhendifferenz 100 m; die beiden Wagen waren der Streckenneigung angepasst und mit staffelförmig aufsteigend drei Fahrgasträumen und zwei Plattformen versehen. Aus heute nicht mehr belegbaren Gründen wurde die Talstation nicht an den Fuß des Berges, sondern 40 m

höher an den Berghang gebaut. Der Bergbahnbenutzer muss also erst diese Höhendifferenz zu Fuß überwinden. Dieser bis heute unveränderte Standort der Talstation ist unverständlich, zumal damals das Gelände unterhalb der Talstation noch unbebaut war. Nur vermutet werden kann, dass die Betreiber durch die Lage der Talstation am Berghang die Baukosten niedriger halten wollten oder aber, dass die Stadt Durlach das benötigte Gelände nicht zu vertretbaren Preisen erwerben konnte.

Die Bahn funktioniert nach folgendem System: Beide Wagen sind mit einem Spezialdrahtseil, das in der Bergstation über Umlenkrollen läuft, miteinander verbunden. Die Spurweite der Gleise beträgt einen Meter, in der Mitte der Strecke wurde eine weichenlose, vierschienige und ellipsenförmige Ausweichstelle erstellt. Außerhalb dieser Ausweichstelle ist der Gleiskörper dreischienig, d. h. die mittlere Schiene wird bei Berg- und Talfahrt jeweils von beiden Wagen genutzt. Um an den Ausweichstellen das Drahtseil gefahrlos überqueren zu können, sind die jeweils auf der Innenseite des Gleises laufenden Räder der Fahrzeuge als Walzen ohne Spurkränze ausgebildet. Um jedoch den Wagen trotzdem einen schienengeführten Lauf zu ermöglichen, haben die außen laufenden Räder beidseitig einen Spurkranz. In der Mitte der Schienen wurde eine Leiterzahnstange nach dem System des bekannten Bergbahningenieurs Niklaus Riggenbach eingebaut, in das ein Brems-Zahnrad des jeweiligen Wagens eingreift.

Der Antrieb der durch das Drahtseil miteinander verbundenen Wagen erfolgte mittels Wasserballast. In der Bergstation wurde in einen 4000 Liter fassenden, im Wagenuntergestell befindlichen Behälter so viel Wasser eingelassen, dass dieser obere Wagen nach Öffnen der Handbremse in der Lage war, den in der Talstation stehenden Wagen hochzuziehen. Die Füllmenge richtete sich jeweils nach der Zahl der Fahrgäste beider Wagen. In der Talstation angekommen, wurde automatisch über ein Ventil der Wasserbehälter geöffnet, sodass die Wa-



Ansicht des Turmbergs mit Weinbergen etwa 1906. Neben der Talstation der Schornstein des Wasserpumpwerks, an der Bergstation das Restaurant „Friedrichshöhe".

gen auch unabhängig von den Bremsen, welche durch beide Schaffner betätigt wurden, am Endpunkt zum Stehen kamen. Die Geschwindigkeit betrug 1,2 m/sec.

Das Wasser des in der Talstation angekommenen Wagens floss in einen Auffangbehälter und wurde über eine neben der Talstation stehenden Dampfpumpe zur Bergstation wieder hochgepumpt. Nachdem es wegen des Lärms, den die Dampfpumpe verursachte, Anwohnerbeschwerden gab, erhielt die Bahn 1909 einen Anschluss an die Durlacher Wasserver- und -entsorgung. Die Dampfpumpe wurde abgebrochen.[5]

Die Arbeiten zum Bau der Bahn wurden 1887 unverzüglich aufgenommen, sodass die Gesamtanlage, die rund 315 000 Mark kostete, am 1. Mai 1888 durch Bürgermeister Steinmetz eröffnet werden konnte. Planung und Bauausführung oblag dem Ingenieur-Büro Karl Müller in Freiburg/Breisgau. Die Maschinenfabrik Esslingen lieferte die Fahrzeuge, die Seilumlenkrollen in der Bergstation sowie die Seilführungsrollen auf der Strecke und die Zahnstange. Den Zuschlag für die Bauarbeiten der Berg- und Talstation sowie für die technischen Bauten erhielt der Bauunternehmer Bernhard Kirchbauer, der zugleich Mitglied des Aufsichtsrats der Aktiengesellschaft war.[6]

Die neuartige Bahn wurde begeistert angenommen. Im Sommer 1888 benutzten sie über 51 000 Fahrgäste.[7] In den nachfolgenden Jahren pendelten sich die Benutzerzahlen auf etwa 40 000 Reisende ein, die auch die „Gipfelrestaurants" wie die Friedrichshöhe besuchten. Die Zahl der Fahrgäste wuchs im letzten Jahr des Ersten Weltkriegs auf über 130 000 an. Noch stärker war die Frequenz im Zweiten Weltkrieg mit teilweise bis zu 280 000 Fahrgästen. Im Nachkriegsjahr 1946, als sich viele Karlsruher Bürger nur den Turmberg als Ausflugsziel leisten konnten und in den herbstlichen Wäldern Bucheckern zur Ölgewinnung gesucht wurden, kletterte die Besucherzahl auf eine später nie mehr erreichte Rekordhöhe von 309 000 Fahrgästen. Die Konkurrenz durch das Auto, mit dem man die ab 1927 angelegte Panoramastraße auf den Turmberg nutzen konnte, machte sich seit den 1960er Jahren zunehmend bemerkbar.

In den Anfangsjahren wurde die Bahn durch vier Mitarbeiter betrieben, eingerechnet der Heizer für die Dampfpumpe in der Talstation. Sie hatten während der Fahrsaison jeweils sechseinhalb Tage Dienst und abwechselnd nur einen Morgen pro Woche dienstfrei. In den Monaten November bis Februar wurde dem Personal jeweils gekündigt, da aufgrund des Wasserantriebs nur in den frostfreien Monaten gefahren werden konnte.

Verwaltung und Betrieb der Turmbergbahn lagen in der Verantwortung der 1887 gegründeten Aktiengesellschaft.[8] Deren Grundkapital betrug 105 000 Mark. Die 105 ausgegebenen Aktien erwarben die Städte Durlach und Karlsruhe sowie Privatleute. Von Anfang an waren mit den beiden Direktoren der privaten Karlsruher Pferde- und Dampfbahn im Aufsichtsrat auch personelle Verbindungen zu Karlsruhe hergestellt. Diese verstärkten sich 1913, als die Stadt Karlsruhe die Aktienmehrheit erwarb und mit dem Direktor der städtischen Karlsruher Straßenbahn, Franz Bussebaum, den neuen Vorstand der Gesellschaft stellte. Gleichzeitig trat der Karlsruher Oberbürgermeister in den Aufsichtsrat ein, 1915 wurde der Sitz der Gesellschaft nach Karlsruhe verlegt. Aufgrund des Gesetzes zur Gleichschaltung der Aufsichtsräte wurden 1933 dessen frühere Mitglieder ersetzt. 1937 gab sich die „Turmbergbahn Durlach AG mit Sitz in Karlsruhe", wie sie seit 1919 hieß, eine neue Satzung, das Grundkapital betrug 30 500 Reichsmark. Der Aufsichtsratsvorsitzende war nunmehr der jeweilige Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe.

Das Karlsruher Interesse an der Turmbergbahn wird bereits in dem Angebot der Karlsruher Pferdebahn von 1889 deutlich, die Bergbahn zu pachten. Dieses Angebot wurde vom Aufsichtsrat abgelehnt, da die Durlacher ihre Bahn selbst betreiben wollten. Ein Jahr später scheiterte die Turmbergbahn AG bei dem Versuch, die Konzession für eine Straßenbahn in Durlach zu erhalten.[9] Eine Zusammenführung der Bergbahn mit der Karlsruher Straßenbahn

Die Turmbergbahn erschloss eine weite Aussicht ins Rheintal, Aufnahme 1938.

begann dann aber doch im Jahre 1919, als das städtische Straßenbahnamt das Betriebspersonal und die technische Wartung übernahm. Dies war insofern sinnvoll, als seit März 1914 die Karlsruher Straßenbahn bis zum Fuß des Turmbergs verkehrte.[9]

Über die Betriebsführung, technische Wartung und den kaufmännischen Abschluss geben die leider nur noch lückenhaft überlieferten Jahresberichte etwas Aufschluss. So ist dem Jahresbericht 1911 zu entnehmen, dass der Neubau der Stationshäuser, die Elektrifizierung und die Verlängerung der Bahn um rund 200 m bis zum Fuße des Turmbergs an der

Grötzinger Straße geplant waren.[11] Dies stand ganz offensichtlich im Zusammenhang mit der Planung der Straßenbahn durch Durlach. Mit dieser immer wieder gewünschten und geforderten Verlängerung der Bahn in unmittelbare Höhe der Straßenbahnendstation wollte man es den Bergbahnfahrgästen bequemer machen und den etwas beschwerlichen Anstieg zu der am Berghang liegenden Talstation erübrigen. Die Modernisierungsvorhaben fielen in der Folgezeit bis in die 1960er Jahre immer wieder den knappen Finanzen, den Zeitumständen oder den Einsprüchen der Anwohner zum Opfer. Bei der Planung der Bergbahnstraße vom Fuß des Berges zur Talstation 1915 und ihrer späteren Realisierung wurde ein 8 m breiter Grünstreifen für die Bahngleise vorgesehen. Die Bewohner der dann gebauten Villen und Wohnhäuser wollten wegen befürchteter Lärmbelästigung den Grünstreifen in der Mitte dieser Straße erhalten wissen und wehrten sich mehrfach, zuletzt zu Beginn der 1990er Jahre, gegen die Verlängerung der Bahn.[12]

Die neue Turmbergbahn

Im Jahr 1963 stellte das baden-württembergische Innenministerium als technische Aufsichtsbehörde fest, dass die Turmbergbahn nach 75 nahezu unfallfreien Betriebsjahren erneuert werden müsse.[13] Das war den Verantwortlichen selbst seit längerem bewusst, weswegen seit 1953 Umbaupläne für die Elektrifizierung und Verlängerung zum Fuß des Berges erörtert wurden. Als Alternative wurde die Errichtung einer Seilschwebebahn diskutiert, die 1962 der Durlacher Bezirksbeirat bei gleichzeitiger Verlängerung zur Grötzinger Straße favorisierte. Bei einer Meinungsumfrage, an der sich allerdings nur 163 Einwohner beteiligten, sprach sich die Mehrheit für eine neue Seilschwebebahn aus. Die von dieser Schwebebahn betroffenen Anlieger wehrten sich jedoch mit Erfolg dagegen. 1964 kam dann der Aufsichtsrat zu dem Entschluss, auf der Trasse der alten Bahn eine neue elektrisch betriebene Standseilbahn zu bauen. Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe stimmte 1965 dieser Planung zu und bewilligte die nötigen Finanzen in Höhe von 1,2 Millionen DM. Ziel des Umbaus aus der Sicht des Betreibers war es, einen Ganzjahresbetrieb zu ermöglichen und ein Bahnsystem zu installieren, das einen Einmann-Betrieb zulassen sollte. Wenige Jahre nach der Modernisierung der Bahnanlage wurde auch die Betreibergesellschaft von Veränderungen betroffen. Die Aktiengesellschaft wurde 1973 in eine GmbH umgewandelt. Nach der 1978 vereinbarten Tarifgemeinschaft mit den Karlsruher Straßenbahnen ging die GmbH 1983 in den Besitz der Karlsruher Stadtwerke über und ist heute Bestandteil der Verkehrsbetriebe Karlsruhe.

Am 30. November 1965 wurde nach der letzten Fahrt die alte, mit Wasserballast betriebene Turmbergbahn feierlich verabschiedet, die beiden Fahrzeuge, die noch aus dem Jahre 1888 stammten, wurden verschrottet.[14] Heute würden solche, noch aus der Pionierzeit der Bergbahnen stammende Wagen museal erhalten. An der Stelle der alten, abgebrochenen Stationsgebäude entstanden moderne, dem Stil der 1960er Jahre entsprechende Betonbauten. Völlig erneuert wurden auch der Oberbau und die Gleisanlagen. Die technischen Anlagen lieferten die Firmen Pohlig-Heckel-Bleichert, die beiden Wagen mit nunmehr rundum geschlossenen Kabinen wurden wieder bei der Maschinenfabrik Esslingen bestellt.[15]

Der Antrieb der Bahn erfolgt nun elektrisch, zur Bedienung ist nur noch ein Schaffner erforderlich, der in einem der Wagen mitfährt. Der andere schaffnerlose Wagen muss aus Sicherheitsgründen unbesetzt bleiben. Trotz des nur einen besetzten Wagens kann der halbstündige Fahrtakt bei Bedarf auf 15-Minuten-Betrieb verkürzt werden. Auf das Zahnradsystem, das bei der alten Bahn die Funktion einer zusätzlichen Bremse hatte, konnte bei der neuen Bahn verzichtet werden, da die modernisierte Turmbergbahn über ein anderes, modernes Bremssystem verfügt. Die neuen Turmbergbahnwagen waren bei Ablieferung hellgrün lackiert. Diese etwas unauffällige Farbe wurde einige Jahre später durch das tra-

Anlieferung eines neuen Bergbahnwagens auf einem Tieflader an der Endstation Durlach im Juni 1966

ditionelle Gelb-Rot ersetzt, der Erkennungsfarbe der Karlsruher Straßenbahnen.

Bei den Fahrten am Tag der Wiedereröffnung, dem 25. August 1966, entgleiste an der Ausweichstelle ein Wagen, die Insassen mussten ihren Weg zu Fuß fortsetzen.[16] Acht Tage später lief der Betrieb jedoch reibungslos und die Bahn erfreute sich großer Beliebtheit. 170 000 Fahrgäste im ersten Betriebsjahr belegen das. Weniger positiv wurden dagegen die Bewirtungsmöglichkeiten auf dem Turmberg beurteilt.[17] Das Gut Schöneck war für das Publikum nicht mehr zugänglich, da der Betrieb der 1953 eröffneten Sportschule des Badischen Sportbundes dadurch zu sehr gestört wurde, und der Burghof stand in keinem guten Ruf. Zur Verbesserung der Gesamtanlagen erwarb die Stadt deshalb die Ruine des 1944 abgebrannten Gasthauses Friedrichshöhe direkt neben der Bergstation, riss diese ab und gestaltete die Aussichtsplattform neu. Der Burghof eröffnete nach dem Neubau unter neuem Pächter 1973 wieder. Auch das 1902/03 erbaute Schützenhaus trug mit seiner Restauration zur Attraktivität des Naherholungsgebietes Turmberg bei. Dennoch sanken die Beförderungszahlen im Jahr des 100-jährigen Jubiläums der ältesten noch betriebenen deutschen Bergbahn auf etwa 50 000. Ursache hierfür ist zum einen die Motorisierung, zum anderen aber auch die Tatsache, dass es an der Bergstation kein Wohngebiet gibt. Die Turmbergbahn schneidet daher, was die Beförderungszahlen anbelangt, im Vergleich mit den benachbarten Standseilbahnen auf dem Merkur in Baden-Baden und der Sommerbergbahn in Wildbad schlechter ab. Das Hauptpotenzial der Bahnbenutzer stellen die Touristen, die in den herrlichen Wäldern am und um den Turmberg wandern oder vom Turm aus die Aussicht in die Rheinebene genießen. Das ursprüngliche Ziel des Durlacher Verschönerungsvereins, die Erschließung eines Naherholungsgebietes, leistet die Bahn daher auch heute, nach 111 Betriebsjahren und etwa 11 Millionen Fahrgästen, immer noch in vollem Umfang.

Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region 1954–2000

Kurt Schwab

OMNIBUSSE – PARTNER DES SCHIENENNAHVERKEHRS

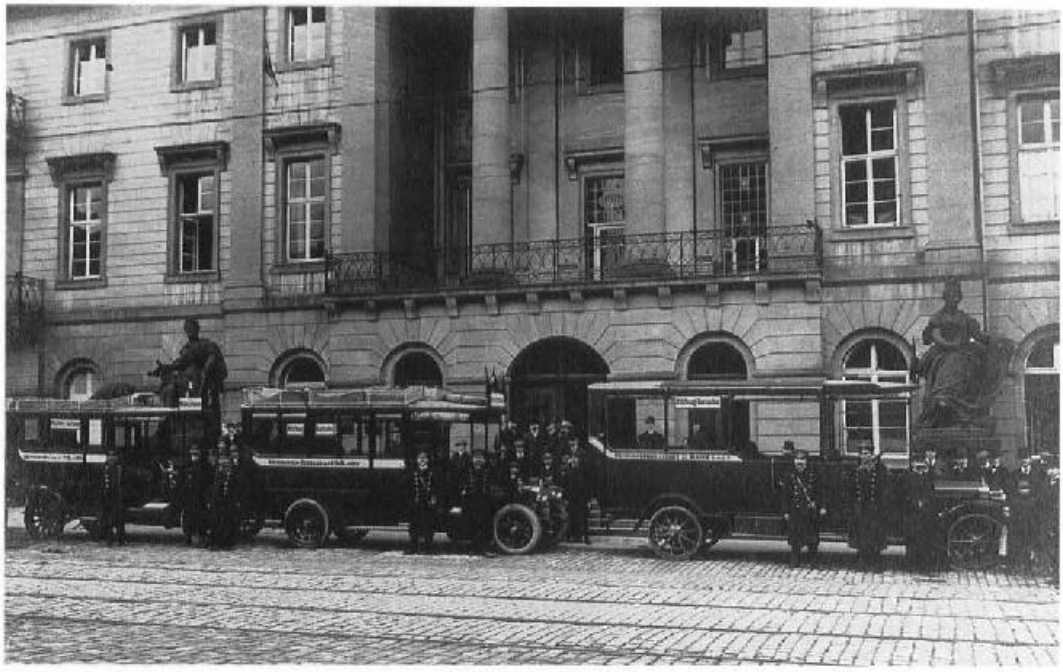
Kein Nahverkehr der Welt kommt ohne den Omnibus aus. Vor allem im ländlichen Bereich und bei der Erschließung von neuen Wohn- und Industriegebieten kann man auf den Bus nicht verzichten. Außerdem sorgt er in vielen Städten und Gemeinden mit Bahnanschluss für das Zubringen und Abholen der Fahrgäste. Das ist in der Stadt Karlsruhe, die über ein dichtes Netz von Regional-, Stadt- und Straßenbahnlinien verfügt, auch nicht anders. Allerdings spielt hier der Omnibus zwar auch eine wichtige, gegenüber der Straßenbahn aber doch eine eher untergeordnete Rolle.

Die Entwicklung des Omnibusverkehrs bis 1945

Wie in den meisten Städten mit Straßenbahnverkehr begann auch in Karlsruhe der städtische Linienbusverkehr relativ schleppend. Das lag zum einen daran, dass das Straßenbahnnetz ständig ausgebaut wurde und somit dem damaligen Mobilitätswunsch genügte, zum anderen aber auch an der technischen Entwicklung des Kraftomnibusses. Zwar begann man recht früh mit den Versuchen, mittels motorgetriebener Kutschen Personen zu befördern – der erste Motor-Omnibus der Welt wurde von Carl Benz gebaut und befuhr im Jahre 1895 die ca. 14 km lange Strecke Siegen – Netphen – Deuz a. d. Sieg.[1] Der Weg von diesen meist abenteuerlichen Konstruktionen bis zum ersten, halbwegs brauchbaren Kraftomnibus war aber noch recht weit, und so konnte sich die Straßenbahn zwischenzeitlich in den meisten Mittel- und Großstädten etablieren.

Im Gegensatz zu städtischen Verkehrsunternehmen stürzten sich Privatunternehmer schon recht früh in das Abenteuer, mit den damals noch recht unzuverlässigen Omnibussen einen Linienverkehr aufzubauen. In Karlsruhe waren die ersten Linienomnibusse im Jahre 1912 zu sehen. Genau genommen handelte es sich um eine „Automobillinie" zwischen Mühlburg und dem 1910 eingemeindeten Vorort Daxlanden. Damit wurde die Forderung des neuen Stadtteiles erfüllt, an das vorhandene städtische Verkehrsnetz angeschlossen zu werden. Die Linie fuhr am 30. Dezember 1911 zum ersten Mal, und zwar im 30-Minuten-Takt, an Sonn- und Feiertagen zuweilen auch im 15-Minuten-Verkehr.[2] Betrieben wurde diese „provisorische Verkehrsverbindung" von der Motorwagengesellschaft St. Blasien,[3] die mit dem Städtischen Straßenbahnamt Karlsruhe einen Vertrag abgeschlossen hatte. Der Betrieb, für den das Straßenbahnamt zuständig war, brachte der Stadt allerdings wegen der hohen Betriebskosten einen monatlichen Verlust von rund 5000 Mark ein, sodass nach drei Monaten, trotz hohen Zuspruchs bei den Fahrgästen, der Betrieb eingestellt werden musste.[4]

In den folgenden Jahren kamen weitere Autobuslinien hinzu. Sie verbanden das Umland mit der Stadt, wurden aber ausschließlich nur von der Post – meist ehemalige Kutschenverbindungen – oder von Privatunternehmern ohne städtische Beteiligung bedient. Deshalb war man an einer Verknüpfung mit der Stra-



Parade der ersten Busse, die im Auftrag der Stadt Linienverkehr durchführten

ßenbahn wenig interessiert. Man wollte seine Fahrgäste lieber selbst mitten in die Stadt bringen und sie auch dort wieder abholen. So gab es wenig gemeinsame Haltestellen, und an einen Gemeinschaftstarif war überhaupt nicht zu denken.

Dem Umstand, dass die Lokalbahn bzw. Albtalbahn Herrenalb/Ittersbach – Ettlingen – Karlsruhe den Berufsverkehr zwischen Rüppurr und Karlsruhe nicht mehr bewältigen konnte, hatte Karlsruhe seine erste echte Stadtbuslinie zu verdanken. Sie wurde am 1. Dezember 1926 mit zwei eigenen Omnibussen in Betrieb genommen und gleich so stark frequentiert, dass wenige Wochen später drei weitere Omnibusse eingesetzt werden mussten.[5] Im Jahre 1928 erreichte die Strecke mit sieben Omnibussen und einem 6-Minuten-Verkehr ihren vorläufigen Höhepunkt. Die dringend notwendig gewordene Garage wurde noch im gleichen Jahr erstellt und in Betrieb genommen.[6] Es ergab sich dadurch eine bessere Übersicht über die Unterhaltungsarbeiten, die auch zu Ersparnissen führte. Die Einnahmen des Omnibusverkehrs zur Deckung der Ausgaben reichten dennoch nicht voll aus, weil trotz der höheren Betriebskosten dieser Betriebsart die für die Straßenbahn gültigen Tarife eingeführt worden waren. Um die Konkurrenzfahrten der Omnibusse zur Straßenbahn im Zuge der Ettlinger Straße – Marktplatz auszuschalten und um die Betriebskosten des Omnibusbetriebs zu verringern, wurde Anfang 1928 der Endpunkt der Omnibuslinie vom Marktplatz zum Hauptbahnhof verlegt.

Die zweite städtische Omnibuslinie wurde am 1. November 1928 eröffnet.[7] Sie verband die Weiherfeldsiedlung mit dem Hauptbahnhof. Um Kosten zu sparen, wurde mit der Reichspost vereinbart, dass diese den Busbetrieb zur Weiherfeldsiedlung einrichten solle. Obwohl diese Linie nur halbstündig gefahren wurde, musste das Straßenbahnamt bereits im ersten Betriebshalbjahr auf Antrag der Reichspost einen Fehlbetrag in Höhe von 4 820 Mark ersetzen. Am 3. Juni 1929 stellte die Reichspost die Linie Hauptbahnhof – Weiherfeld ein, sodass sie mit einem stadteigenen Wagen weiterbetrieben werden musste. Allerdings konnte man

Endstation „Kühler Krug" mit einem „Krauss-Maffei", der auf Umsteiger wartet. Vor allem diese Omnibusse wurden in den ersten Nachkriegsjahren angeschafft.

auf die Postbusse nicht ganz verzichten. In den Wintermonaten mussten zur Verdichtung des Fahrplans sowohl auf der Linie Hauptbahnhof – Weiherfeld als auch auf der Linie Hauptbahnhof – Rüppurr, die zwischenzeitlich im 4-Minuten-Verkehr fuhr, während des Berufsverkehrs zwei Busse von der Reichspost angemietet werden.[8]

So vielversprechend der städtische Busverkehr in Karlsruhe auch begann, so schnell kam das vorläufige Ende. Der Einfluss der Wirtschaftskrise wurde immer spürbarer. Ständig steigende Arbeitslosenzahlen ließen die Einnahmen der Verkehrsbetriebe im gleichen Umfang sinken. Man war nun gezwungen, die Fahrpläne einzuschränken bzw. zu verkürzen und Linien zusammenzulegen oder gar ganz einzustellen. Mit der Badischen Lokal-Eisenbahnen-Aktiengesellschaft (B.L.E.A.G.) kam eine Abmachung zustande, wonach die Gesellschaft ihren Verkehr zwischen Rüppurr und Albtalbahnhof ab 1. Mai 1931 auf 10 Minuten verdichtete. Die Stadt verzichtete dafür auf die Aufrechterhaltung ihres Rüppurrer Omnibusbetriebs.[9] Ein Teil der nun nicht mehr benötigten Omnibusse wurde von der Steuer abgemeldet, ein anderer, nach vorheriger Überholung, an städtische Stellen, namentlich Schulen, zu heimatkundlichen Unterrichtszwecken in der Umgebung, an Vereine und Organisationen gegen entsprechende Vergütung zur Verfügung gestellt.[10] Die B.L.E.A.G. ging allerdings Ende 1931 in Konkurs, sodass die Deutsche Eisenbahnbetriebsgesellschaft Berlin deren Rechtsnachfolgerin wurde und den Betrieb weiterführte (s. oben S. 169 f.).[11]

Die noch verbliebene städtische Busverbindung zum Weiherfeld wollte man aber weiterhin aufrechterhalten. Um weitere Kreise in den Bereich der Buslinie einzubeziehen, wurde am 23. Juli 1931 mit der Erweiterung der Schleifenfahrt im Stadtteil selbst nach Süden über Belchen-, Kniebis- und Neckarstraße begonnen. Die Strecke hatte nun eine Gesamtlänge von 1,875 km.[12]

Es sollten genau neun Jahre zwischen der letzten und der nächsten Eröffnung einer städtischen Omnibuslinie vergehen. Als zum 31. März 1938 die meterspurige Straßenbahnlinie 12 Kühler Krug – Grünwinkel – Daxlanden

Omnibusverkehr 1930–1944[1]					
Jahr	Linien	Länge der Linien in km	Eingesetzte Wagen	Gefahrene Kilometer	Beförderte Personen
1930	2	4,5	7	356.511	1.453.844
1931	1[2]	1,5[2]	1[2]	169.124	667.929
1932	1	1,5	1	65.860	246.526
1933	1	1,8	1	71.626	213.125
1934	1	1,875	1	72.111	199.681
1935	1	1,875	1	71.032	214.846
1936	2[3]	2,725[3]	2[3]	79.437	227.964
1937	3[4]	5,885[4]	2	119.685	309.077
1938	2[5]	4,690[6]	2[7]	148.456	524.798
1939	2	4,690	2	145.400	542.805
1940	2	4,690	4[8]	159.330	738.856
1941	2	4,690	4	154.808	883.560
1942	2	4,690	4[9]	92.900	764.455
1943	2	—	—	92.646	792.224
1944[10]	2	—	—	52.717	411.441

[1] StadtAK I/AEST 925
[2] Bis April 1931: 2 Linien; 4,5 km; 7 Wagen
[3] Bis Oktober 1936: 1 Linie; 1,875 km; 1 Wagen
[4] Bis Oktober 1937: 2 Linien; 2,725 km
[5] Bis März 1938: 3 Linien
[6] Bis März 1938 5,8 km und April bis Mai 4,4 km
[7] Bis Mai 1938: 3 Linien
[8] Bis August 1940: 2 Wagen
[9] Mai bis September 1942: 2 Wagen
[10] Ab August 1944 wurde der Omnibusverkehr eingestellt

stillgelegt und die Gleise entfernt wurden, ersetzte man diese durch den Bus und verlängerte sie gleich bis zur neuen Rheinstrandsiedlung.[13] Allerdings wurde diese Buslinie bereits am 1. November 1937 eingerichtet, sodass es für vier Monate einen Parallelverkehr gab. Verwendet wurden Busse mit Benzinmotoren, da der neu angeschaffte Dieselbus auf der Weiherfeldlinie fuhr.

Ende 1939 wandte sich der Mieter- und Bauverein mit der Bitte an die Stadt, die abendlichen Betriebszeiten zu erweitern, um den inzwischen nahezu auf das Doppelte angewachsenen Bewohnern der Rheinstrandsiedlung abendliche Ausflüge in die Innenstadt zu ermöglichen. Diesem Wunsch kam man ab Januar 1940 nach. Als im Mai 1941 das Reichsverkehrsministerium in Berlin anordnete, dass an Sonn- und Feiertagen der Omnibusverkehr auf die „für den kriegswichtigen und lebensnotwendigen Berufsverkehr unbedingt notwendigen Fahrten" eingeschränkt werden müsse, kam man dem sofort nach. Man wies aber darauf hin, dass die Fahrten während der Woche unbedingt im bisherigen Umfang beibehalten werden sollten, da es sich „um vorwiegend Arbeiter-, Geschäfts-, Behörden- und Schülerverkehr", somit um kriegswichtige und lebensnotwendige Fahrten handele.[14]

In diesem Jahr wurde auch infolge des Verkaufs des Bahnmeistereiplatzes in die Wellblech-Wagenhalle beim Friedhof eine provisorische Garage für die Omnibusse eingerichtet. Sie verfügte nach dem Umbau über einen massiven Heizraum, eine Heizungs-, Beleuchtungs- und eine Wasserleitungsanlage.[15]

Ende des Jahres 1941 waren aber wegen der bereits deutlich spürbaren Treibstoffknappheit weitere Einschränkungen notwendig. Am 28. November wurden alle Sonntagsfahrten und die Abendverbindungen nach 20 Uhr eingestellt, da es unmöglich war, mit den zur Verfügung gestellten geringen Treibstoffmengen diese weiter anzubieten.[16] Der Ortsgruppenlei-

ter aus Weiherfeld berichtete am 19. Dezember 1941, dass „die Meldungen und Beschwerden seitens der Bewohner in meinem Ortsgruppenbereich überhand nehmen und die getroffene Einschränkung eine besonders große Härte für die Arbeiter und Angestellten des Ortsgruppenbereichs ergab." Er bat deshalb um entsprechende Gegenmaßnahmen, die aber angesichts der sich mit zunehmender Kriegsdauer eher noch verschärfenden Treibstoffknappheit nicht möglich waren. Dennoch gelang es, den Busverkehr immerhin bis zum 31. Juli 1944 aufrechtzuerhalten. Die zu diesem Zeitpunkt verbliebenen noch brauchbaren Omnibusse wurden an die Wehrmacht abgegeben.[17] Als im April 1945 französische Truppen Karlsruhe besetzten, waren nur noch drei Buswracks übrig geblieben (s. Tabelle S. 206).

Die Nachkriegszeit

Nach Kriegsende dauerte es bis zum 1. Oktober 1947, ehe die früheren Omnibuslinien Kühler Krug – Rheinstrandsiedlung und Hauptbahnhof – Weiherfeld wieder in Betrieb genommen wurden.[18] Auf jeder dieser Linien fuhren ein Omnibus, im Berufsverkehr deren zwei im 15-Minuten-Verkehr. Wegen Treibstoffmangels wurden diese Omnibusse mit selbst erzeugtem Stadtgas betrieben. Da die Reichweite im Gasbetrieb sehr eingeschränkt war, erstellte man am Hauptbahnhof und am Kühlen Krug jeweils eine Gastankstelle, an der das Fahrpersonal in den Ausgleichszeiten die Fahrzeuge immer wieder neu betanken musste. Der Gastank befand sich auf dem Dach und verlieh dadurch den Bussen ein klobiges Aussehen. Obwohl es im und um den Bus permanent nach Gas stank, kam es zu keinen nennenswerten Unfällen. Das Rauchen war selbstverständlich streng verboten.[19]

Der lang gehegte Wunsch der Gemeinde Grötzingen, an das innerstädtische Verkehrsnetz angeschlossen zu werden, erfüllte sich am 2. Mai 1949 mit einer Omnibuslinie, die Anschluss an die Straßenbahn in Durlach hatte.[20] Zehn Monate später, am 6. März 1950, wurde die Linie bis Berghausen verlängert, da die Nachkriegszüge der Eisenbahn nicht in der Lage waren, einen reibungslosen 45-Minuten-Verkehr zwischen Berghausen und Durlach bzw. Karlsruhe zu gewährleisten.[21] Immerhin waren Wöschbach und Berghausen ausgesprochene Wohnbezirke der Arbeiterschaft der Durlacher und Karlsruher Industrie. Bereits 1948 pendelten ca. 1050 Personen zwischen den Reichsbahnstationen Berghausen und Karlsruhe, und ständig wurden es mehr. Die neue Buslinie wurde so stark in Anspruch genommen, dass von Montag bis Freitag insgesamt 83-mal pro Tag und am Samstag insgesamt 69-mal hin und zurück gefahren werden musste.

Für eine Verbindung nach Neureut hatte der Karlsruher Bürgerausschuss bereits im Juli 1914 grünes Licht gegeben. Jedoch vereitelte der Erste Weltkrieg deren Verwirklichung, und erst am 23. Juni 1952 wurde die Linie nach Neureut eröffnet, allerdings nicht wie ursprünglich geplant als Straßenbahn-, sondern als Omnibuslinie.[22] Sie verband den Lameyplatz in Mühlburg mit der damals größten Dorfgemeinde Baden-Württembergs. Bereits am 30. November 1953 wurde diese mit der Linie Rheinstrandsiedlung – Entenfang zusammengekoppelt. Zwar fuhr man nun die Haltestelle Kühler Krug nicht mehr an, im Berufsverkehr gab es jedoch Einsatzomnibusse.

Um die Verkehrsleistungen zu steigern, wurden so genannte Omnibus-Zubringerlinien eingerichtet, so am 10. November 1952 von Grünwinkel zum Rheinhafen und am 14. September 1953 zwischen dem Mühlburger Tor und der Gemarkungsgrenze nach Neureut durch die Erzbergerstraße für die hier bei den amerikanischen Dienststellen Beschäftigten.[23] Beide Linien waren allerdings nur auf den Berufsverkehr beschränkt.

Eine weitere Verbesserung der Fahrgastzahlen versprach die Verlängerung der Omnibuslinie Durlach – Berghausen bis Wilferdingen. Die Genehmigungsbehörde lehnte dies aber ab, da sie bereits der Bundesbahn die Einrichtung einer Bahnbuslinie zwischen Durlach und Pforzheim zugesprochen hatte. Immerhin konnte eine Tarifgemeinschaft mit der Straßenbahn für

Betriebene Streckenlänge der Karlsruher Verkehrsbetriebe:[25]			
Jahr	Straßenbahn in km	Omnibus in km	Beförderungszahlen im Omnibusverkehr (gerundet in Millionen)
1945	35,0	–	
1946	36,9	–	
1947	36,9	5,0 (Rheinstrandsiedlung und Weiherfeld)	
1949	38,2	7,5 (Grötzingen)	1,2
1950	38,2	9,2 (Berghausen)	2,3
1952	36,9	17,7 (Neureut)	3,4
1953	37,7	20,0 (Erzbergerstraße und Rheinhafen)	4,2
1954	37,7	23,8 (Durlach-Aue)	4,8

die zwischen Söllingen und Wilferdingen gelegenen Orte vereinbart werden, die am 24. Januar 1954 in Kraft trat.[24] Zwischenzeitlich mussten weitere Omnibusse und Busanhänger angeschafft werden, sodass 1953 eine Erweiterung der Kraftwagenhalle erforderlich wurde.

Am 18. Januar 1954 ging endlich die lang erwartete Omnibuslinie Durlach-Bahnhof – Durlach-Aue in Betrieb. Stadträte aller Fraktionen, besonders aber Stadtrat Heinrich Berggötz (CDU), setzten sich bereits seit 1950 für diese Verbindung ein und ließen keinen Anlass aus, immer wieder den Anschluss des Stadtteiles Aue zu fordern. Die neue Verbindung vergrößerte nun das städtische Buslinniennetz auf insgesamt 23,8 km. Das waren immerhin 38,7 % des gesamten Liniennetzes der städtischen Verkehrsbetriebe (s. Tabelle oben).

Bei einer Stadtratsitzung am 11. Mai 1954 stand eine etwas ungewöhnliche Busbeschaffung als Punkt 24 auf der Tagesordnung:[26] „Außerordentlicher Erwerb von 3 Omnibussen durch die Stadtwerke – Verkehrsbetriebe – im Rahmen einer Ausgleichslieferung." Der Kraftfahrzeug-Handelsvertreter Winterhalder war mit einer erheblichen Gewerbesteuerschuld bei der Stadtkasse im Rückstand. Er besaß aber drei Omnibusse, die er für 18 Monate an die Post vermietet hatte, die aber ihrerseits den gerade abgelaufenen Mietvertrag nicht mehr verlängern wollte. Da die Verkehrsbetriebe aber dringend Omnibusse benötigten, beschloss der Stadtrat, die Omnibusse des Herrn Winterhalder zu erwerben und mit der Steuerschuld zu verrechnen.

Ende 1954 wurde die Omnibuslinie Mühlburger Tor – Erzbergerstraße dem Verkehrsbedürfnis angepasst und bis zum Heidehof verlängert. Durch die Einstellung amerikanischer Omnibuslinien war eine Verdichtung des Fahrplanes erforderlich. Bereits Ende der 40er Jahre hatten die Amerikaner für ihre Besatzungsangehörigen ein umfangreiches Busnetz eingerichtet. Schwerpunkte waren die Kasernen in Knielingen, Ettlingen und am Hirtenweg sowie die amerikanische Wohnsiedlung an der Erzbergerstraße (s. Tabelle S. 193).

Die Einstellung der völlig desolaten schmalspurigen Straßenbahnlinie 11 am 2. Mai 1955 zwischen Friedhof und Hagsfeld (s. oben S. 142 f.) erforderte eine neue Omnibuslinie. Einem alten Wunsch der Hagsfelder Bevölkerung entsprechend, endete die neue Linie H nicht wie zuvor die Linie 11 am Bahnhof Hagsfeld, sondern direkt in der Ortsmitte. Allerdings traten nun betriebliche Schwierigkeiten auf. Die Schranken des Wegüberganges der Bundesbahn-Hauptstrecke Karlsruhe – Mannheim waren in der Betriebszeit des Omnibusses täglich 134-mal geschlossen. Im Vergleich mit der Reisegeschwindigkeit der anderen Omnibuslinien konnte man damit aber leben.

Mit der Verlängerung der Linie D ab dem 23. Mai 1955 über die Heidenstückersiedlung ver-

Die Wagenfolgezeiten und Reisegeschwindigkeiten der Omnibus-Linien 1954/1955:[27]				
Linie	Strecke	Wagenfolgezeiten		Reisegeschwindigkeit km/h
			Berufsverkehr	
A	Hauptbahnhof – Weiherfeld	30 Min.	20 Min.	14,1
B	Rheinstrandsiedlung – Neureut	60 Min.	30 Min.	19,6
C	Durlach – Grötzingen	30 Min.	10 Min.	22,0
	Durlach – Berghausen	60 Min.	10 Min.	22,0
D	Kühler Krug – Rheinstrandsiedlung	30 Min.	20 Min.	17,1
E	Grünwinkel – Rheinhafen	nur je 1 Fahrt in den Berufszeiten		
F	Durlach Bahnhof – Durlach-Aue		20 Min.	18,1
G	Mühlburger Tor – Heidehof	30 Min.	15 Min.	21,8
H	Friedhof – Hagsfeld			18,8

größerte sich das Omnibusliniennetz um weitere 5,4 km. Die Omnibushalle II musste nochmals um zehn Stellplätze erweitert werden, damit die bisher im Freien und in der Wagenhalle der Straßenbahn abgestellten Fahrzeuge sicher untergebracht werden konnten. Der gesamte Omnibusfuhrpark bestand am 31. Dezember 1955 aus 20 Omnibussen und sieben Anhängern mit zusammen 950 Sitzplätzen.[28]

Im Zuge umfangreicher Umbaumaßnahmen in den 1950er Jahren bei der Straßenbahn wurde am 29. September 1956 der Streckenabschnitt Ebertstraße – Beiertheim stillgelegt. Die hier entstandene neue Buslinie J wurde zwei Tage später eröffnet und sofort bis Bulach weitergeführt. Mit dieser Verlängerung verwirklichte die Stadt die im Eingemeindungsvertrag von 1929 Bulach zugesprochene Verkehrsverbindung.[29] Der Bus verkehrte in den Berufsverkehrszeiten alle 10 Minuten, ansonsten alle 20 Minuten.

Aber nicht alle Versuche, Busse einzusetzen, waren von Erfolg gekrönt. Ein versuchsweise am 5. Dezember 1955 eingerichteter Schulbusverkehr zwischen Hauptbahnhof über Weiherfeld – Dammerstock und Rüppurr zum Max-Planck-Gymnasium schlug fehl und musste am 15. Januar 1956 wegen zu geringer Beteiligung wieder eingestellt werden. Ebenfalls aufgeben musste man nach nur 20 Tagen den am 9. Januar 1956 eingerichteten ganztägigen Fahrplan zwischen Kühler Krug und Heidenstückersiedlung wegen zu geringer Frequentierung. Dafür wurde die bereits bestehende Linie D Rheinstrandsiedlung – Heidenstückersiedlung – Kühler Krug bis zur Haltestelle Wichernstraße verlängert, um den Fahrgästen die Möglichkeit zu geben, sowohl zur Straßenbahnlinie 4 als auch zur Straßenbahnlinie 5 umzusteigen. Somit ergab sich auch eine Änderung der Linienführung. Hin- und Rückweg führten nun über die Zeppelinstraße.[30]

Natürlich gab es nicht nur Streckeneröffnungen, -stilllegungen und -verlängerungen. Es wurden auch immer wieder neue Omnibusse angeschafft und ausgediente verkauft, verschrottet oder umgebaut, wie zum Beispiel Bus Nr. 14. Er wurde im Jahre 1956 generalüberholt, zum Bücherbus umgebaut und der Stadtbibliothek übergeben.

Auch von Unglücksfällen blieb der Busbetrieb nicht verschont, so z. B., als am 8. Februar 1956 der Omnibusanhänger Nr. 6 völlig ausbrannte. Er erhielt bei der Firma Vetter aus Stuttgart einen neuen Aufbau und konnte bald darauf wieder eingesetzt werden.[31] Ebenfalls Schlagzeilen machte ein Fahrzeug, das auch kaum zu übersehen war: ein Doppeldecker der Berliner Verkehrsbetriebe. Er war zu Probefahrten angefordert worden, weil ab 1. Juli 1960 keine Personenanhänger an Omnibussen mehr mitgeführt werden durften.[32] Gerade auf den Buslinien Durlach – Berghausen und Friedhof – Hagsfeld war die Zahl der Fahrgäste aber dermaßen gestiegen, dass man auf die

In den 1960er Jahren wurde die Panoramaverglasung eingeführt, um auch dem stehenden Fahrgast eine bessere Sicht zu ermöglichen.

Personenanhänger kaum verzichten konnte. In den ersten Monaten des Jahres 1957 war auf der Omnibuslinie nach Berghausen und nach Hagsfeld ein Doppeldeckerbus eingesetzt. Er überzeugte aber weniger als der Gelenkomnibus, welcher auf den Linien Berghausen und Hagsfeld im Februar 1957 versuchsweise eingesetzt wurde, sodass sich die Verkehrsbetriebe gegen ihn entschieden. Der erste reguläre Gelenkbus wurde am 1. März 1959 auf der Linie Rheinstrandsiedlung – Neureut eingesetzt. Der 1. Oktober 1958 war ein Datum, das in Karlsruhe unter den Fahrgästen anfänglich für viel Verwirrung sorgte, die Änderung der Linienführung bei der Straßenbahn und die Umstellung der Bezeichnungen der Straßenbahn- und Omnibuslinien. Ein eigenes Merkblatt wurde herausgegeben:[33] „Zur Unterscheidung der Hin- und Rückfahrt werden für die einzelnen Linien die Nummern für die Rückfahrt gegenüber den Nummern für die Hin- und Rückfahrt jeweils um 10 erhöht. Die Endzahl ist also für beide Fahrwege die gleiche. Dasselbe gilt für die Straßenbahn- und Omnibuslinien, die zeitweise verlängert werden. Beispiel: Linie 3: Hinfahrt als 3, Rückfahrt als 13; Verlängerung. Hinfahrt als 23, Rückfahrt als 33" (s. Tabelle S. 217 und auf dieser Seite).

Aber nicht nur die Fahrgäste hatten Probleme mit der neuen Nummerierung. Auf dem Merkblatt, das von den Verkehrsbetrieben veröffentlicht wurde, fehlten einige Linien teilweise oder ganz, wie die am 1. Oktober 1958 neu eröffnete Buslinie 63 Durlacher Tor – Wald-

Linienbezeichnung der Omnibusse 1958–1969:

Linie	Strecke	Liniennummer bei Rückfahrt
41	Entenfang – Germersheimer Straße	51
	verlängert als 61 Entenfang – Germersheimer Straße – Neureut	71
42	Entenfang – Rheinstrandsiedlung	52
43	Albtalbahnhof/Ebertstraße – Weiherfeld (Enzstraße)	53
44	Albtalbahnhof/Ebertstraße – Beiertheim – Bulach	54
45	Durlach – Grötzingen	55
	verlängert als 65 Durlach – Grötzingen – Berghausen	75
46	Wichernstraße – Rheinstrandsiedlung – Heidenstückersiedlung	56
47	Sinner – Rheinhafen	57
48	Bahnhof Durlach – Durlach-Aue	58
49	Mühlburger Tor – Heidehof	59
62	Hirtenweg – Hagsfeld	72

Auf stark frequentierten Omnibuskursen wurden Personenanhänger mitgeführt. Ihr Verbot in den 1960er Jahren führte zur Entwicklung des Gelenkbusses.

stadt, zurück als 73, die im 30-Minuten-Verkehr im Einmannbetrieb fuhr.

Zur Beförderung der Schüler, die damals noch die Schule in Hagsfeld besuchen mussten, wurden einige Fahrten über die Haltestelle Hirtenweg geführt. Hier konnten sie dann in den Bus nach Hagsfeld umsteigen, der hier seine Endstation hatte, seitdem die Straßenbahn wieder vom Friedhof zum Hirtenweg verlängert worden war.

1958 wurden auch die ersten Fahrten mit einem Bus zum Kernreaktor durchgeführt. Sie begannen am 1. März mit je einer Fahrt am Vormittag und Nachmittag zwischen dem Verwaltungsgebäude der Kernreaktor GmbH (ehemaliges Künstlerhaus am Karlstor) in der Sofienstraße und der Reaktorstation bei Leopoldshafen. Zum Jahresende mussten bereits zwei Fahrzeuge eingesetzt werden, von denen eines über Neureut und das andere über Hagsfeld – Blankenloch fuhr.[34]

Entsprechend der Zunahme der Wohnbevölkerung in der ständig größer werdenden Waldstadt hatte natürlich auch der Verkehr auf der Buslinie Durlacher Tor – Waldstadt zugenommen.[35] Am 21. September 1959 musste in den Berufsverkehrszeiten ein 20-Minuten-Verkehr, ab dem 31. November 1959 sogar ein 10-Minuten-Verkehr eingerichtet werden. Aber auch die größere Akzeptanz des Omnibusses ließ die Fahrgastzahlen ansteigen. Im Jahr 1959 hatte sich die Fahrgastzahl auf 6,5 Millionen erhöht.[36] Vor allem am Samstagabend fuhr man immer mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Infolgedessen musste ein spezieller Samstagabend-Verkehr eingerichtet werden. Die erste Buslinie war die Linie Durlach – Aue. Hier wurde probeweise ab dem 12. Oktober 1959 samstags abends ein 20-Minuten-Verkehr hergestellt.

Die 1960er Jahre

Ebenfalls verdichtet wurde der Abendverkehr auf der Linie 42/52 zwischen Entenfang und der Rheinstrandsiedlung. Seit 18. Januar 1960 fuhr der Bus abends alle 30 Minuten. Auch die Buslinien Weiherfeld und Bulach wurden seit dem 16. Mai 1960 im 30-Minuten-Verkehr gefahren.[37] Ihre Zusammenlegung führte durch den Einsatz von nur einem Bus zur Kostensenkung.

Zu Beginn der 60er Jahre verlängerte sich die Strecke der Omnibuslinien durch die Übernahme der seither von dem privaten Omnibusunternehmen Cramer bedienten Linie Bahnhof Durlach – Hohenwettersbach am 1. Mai 1961 um 2,9 km und der neu eingerichteten

Linie Esso/DEA am 9. Oktober 1961 um 4,8 km. Damit war das Omnibusnetz mit 42,8 km zum ersten Mal länger als das Straßenbahnnetz mit 38,5 km. Um die wiederum gestiegene Verkehrsleistung von 3,52 % zu erbringen, wurden die beiden Omnibusse der Firma Cramer käuflich erworben, sowie fünf neue Omnibusse und ein weiterer Gelenkbus in Dienst gestellt. Die Linie 41/51 bzw. 61/71, welche

Eine der ersten Werkslinien führte zu den Mineralöl-Raffinerien.

am 16. Oktober 1961 zur Kaiserslauterner Straße verlängert wurde, konnte nunmehr mit zwei Gelenkomnibussen bedient werden, wodurch täglich acht Mann Personal eingespart werden konnten.[38]

Nach der Beschaffung von schaffnerlosen Fahrzeugen und dem Umbau bereits vorhandener Fahrzeuge auf Einmannbetrieb – Einbau einer Kasse und Anbringung der notwendigen Aufschriften – wurde 1962 die Rationalisierung im Omnibusbetrieb entscheidend gefördert. Infolgedessen konnten drei Omnibuslinien ganztägig und zwei von Betriebsbeginn bis 19:45 Uhr im Ein-Mann-Betrieb durchgeführt werden. Die verlängerte Omnibuslinien 47/57 Sinner – Rheinhafen Fettweisstraße (Neureut) wurde ebenfalls im Ein-Mann-Verkehr betrieben. Allerdings bedienten die Verkehrsbetriebe diese Verlängerung nur vom 6. August bis zum 3. Oktober 1962 und wieder ab dem 3. Dezember 1962, weil sich die am Endpunkt befindliche Firma Gollnow & Sohn nicht entschließen konnte, ihren Werkverkehr aufzugeben. Trotz der erreichten Personaleinsparung fehlten immer noch Omnibusfahrer, sodass für den Schienenersatzverkehr, der zwischen dem 12. März und dem 10. August 1962 wegen des Abbruchs der Straßenbahnbrücke nach Daxlanden und dem Neubau der Vogesenbrücke eingerichtet worden war, zwei Omnibusse mit Fahrern von einem privaten Omnibusunternehmer angemietet wurden.[39]

Als eine Bewohnerin des Siedlungsgebietes westlich des ehemaligen Flugplatzes, die zu Fuß unterwegs war, ermordet wurde, musste auf Initiative der Stadtverwaltung am 30. November 1962 die Omnibuslinie 64/74 eingerichtet werden.[40] Weil die Linie ohne Vorbereitung eröffnet wurde, wählten die Verkehrsbetriebe zunächst folgenden Fahrweg: beginnend am Hauptkrankenhaus über Blücherstraße – Knielinger Allee – Kussmaulstraße – August-Bebel-Straße – Schänzle – Nancystraße und zurück über die Knielinger Allee – Blücherstraße zum Hauptkrankenhaus (heute Städtisches Klinikum). Da die zu befahrenden Straßen zum Teil sehr schmal waren, wurde am Ende der August-Bebel-Straße vom Tiefbauamt eine provisorische Wendemöglichkeit geschaffen, sodass ab dem 24. Dezember 1962 diese Linie auf dem Hin- und Rückweg gleich befahren werden konnte: Blücherstraße – Knielinger Allee – Kussmaulstraße – August-Bebel-Straße. Der Fahrplan wurde von vorneherein nur auf die Abendstunden abgestellt, sodass der Omnibus schaffnerlos an Werkta-

gen und Sonntagen von 17 Uhr bis 20:30 Uhr alle halbe Stunde diese Strecke befuhr.
Auch das neu entstehende Industriegebiet südöstlich von Hagsfeld in den Tagweidwiesen musste 1962 an das innerstädtische Verkehrsnetz angeschlossen werden. Zunächst wurde in den Berufsverkehrszeiten morgens und abends je eine Fahrt vom Hirtenweg über Hagsfeld in das Industriegebiet Tagweidwiesen durchgeführt. Nachdem die Färberei Printz hier ihre Produktion aufgenommen hatte, verkehrten die Omnibusse ab dem 26. November 1962 zwischen Hirtenweg und der Färberei Printz. Weitere Ansiedlungen von Industriebetrieben und das dadurch steigende Verkehrsbedürfnis machten eine weitere Buslinie notwendig. Sie wurde am 14. April 1963 eröffnet und führte als Linie 66/76 vom Bahnhof Durlach zu den Tagweidwiesen.[41]
Die Umstellung des schaffnerlosen Omnibusbetriebes wurde weiter vorangetrieben, sodass Anfang 1963 nur noch folgende Linien mit Schaffner besetzt waren: 41/51 bzw. 61/71, 42/52, 45/55 bzw. 65/75 und 48/58. Die im Berufsverkehr benötigten Einsatzbusse wurden teilweise im Ein-Mann- und Zwei-Mann-Verkehr gefahren. Mit der Einführung des Ein-Mann-Verkehrs auf dem größten Teil der Omnibuslinien waren teilweise Fahrplanänderungen notwendig, die sich jedoch zugunsten der Fahrgäste auswirkten. So wurde beispielsweise bei der Linie 43/53 der 15-Minuten-Verkehr auf eine 10-Minuten-Busfolge umgestellt. Diese Maßnahme verkürzte nicht nur die Busfolge, sondern es entfielen auch 15 Schaffnerdienste, was einer Personaleinsparung von 22 Schaffnern entsprach.
Den Wünschen der Bevölkerung von Neureut-Heide folgend, wurde in der Zeit vom 30. September bis 3. November 1963 auf der Linie 49/59 (Mühlburger Tor – Heide) ein ganztägiger Probeverkehr durchgeführt, der auch die Abendstunden umfasste. Da die Linie außerhalb der Berufszeiten wenig genutzt wurde und Neureut den dadurch entstandenen Verlust nicht tragen wollte, musste die Bedienung wieder auf den Berufsverkehr beschränkt werden.[42]
Ebenfalls auf Wunsch der Bevölkerung erfolgten die Fahrten der Omnibuslinie 69/79 zwischen Knielingen und der Rheinbrücke bei Maxau. Bereits zwischen dem 22. Juli 1962 und dem 30. September 1962 fuhren versuchsweise an verschiedenen Sonntagen Busse, aber noch ohne Linienbezeichnung. Vom 5. Mai 1963 bis zum Oktober 1963 gab es regelmäßig diese Fahrten an Sonn- und Feiertagen, die sich großer Beliebtheit erfreuten. Um der Bevölkerung Gelegenheit zu geben, den teilweise zugefrorenen Rhein zu besichtigen, fuhr auch am 3. Februar 1964 ein Omnibus auf dieser Strecke.[43]
Am 1. Oktober 1964 wurde mit der neu eingerichteten Omnibuslinie Bulach – Breitscheidstraße das neu besiedelte Wohngebiet Oberreut an den innerstädtischen Verkehr angeschlossen.[44] Auch zur Europaschule verkehrten ab dem 16. September 1964 Omnibusse als Sonderform des Linienverkehrs und beförderten Schüler aus allen Stadtteilen.
Die Linie Esso hingegen musste wegen Unwirtschaftlichkeit am 7. August 1964 eingestellt werden, bei der Linie DEA wurde aus denselben Gründen die Fahrtenzahl eingeschränkt. Mit der Ausmusterung der letzten Omnibusanhänger im Jahre 1965 endete nicht nur deren Ära im Karlsruher Stadtbild, sondern auch das Rauchen in Omnibussen. Dieses war zuvor in den Anhängern gestattet, wäre aber ohnehin zum 1. Dezember 1965 durch das generelle Rauchverbot in allen Verkehrsmitteln nicht mehr möglich gewesen.
Der Betrieb mit Omnibussen konnte wie in den vergangenen Jahren auch 1965 wieder mit dem Kauf weiterer vier Fahrzeuge, darunter ein Gelenkbus, verstärkt werden. Diese Beschaffung war dringend notwendig geworden, da bei schlechtem Wetter in den Berufsverkehrszeiten die Busse im Linienverkehr oft so überfüllt waren, dass Fahrgäste zurückgelassen werden mussten. 1965 zählten die Verkehrsbetriebe 10,6 Millionen Omnibusbenutzer.[45] Die Omnibuslinie nach Oberreut hatte im Laufe des Jahres durch die weitere Zunahme der Bevölkerung einen erheblichen Fahrgastzuwachs. Die Linienführung konnte nunmehr auf die neu gebauten Straßen verlegt

werden.[46] Der Fahrplan wurde so verdichtet, dass tagsüber zwischen Albtalbahnhof und Oberreut ein 20-Minuten-Verkehr bestand. Durch eine weitere Linie im Berufsverkehr vom Albtalbahnhof bis nach Bulach gab es auf diesem Streckenabschnitt sogar einen 10-Minuten-Verkehr.

Durch die spätere Zusammenlegung der Linien Albtalbahnhof – Bulach und Bulach – Oberreut entfiel das Umsteigen in Bulach. Auch zur Rheinstrand- und Heidenstückersiedlung wurde den Verkehrsbedürfnissen entsprechend ab 8. März 1965 und 2. Dezember 1965 der 10-Minuten-Verkehr in den Hauptverkehrszeiten eingeführt.

Zu dem Omnibuslinienverkehr kamen immer mehr Werkslinien hinzu, allerdings mit unterschiedlichem Erfolg. Während der für die Dauer von neun Wochen versuchsweise erneute Betrieb zur Esso-Raffinerie endgültig aufgegeben wurde, hatte sich der Berufsverkehr zum Kernreaktor 1965 weiter verstärkt. Neu waren auch eine Verbindung vom Entenfang zu den Eto-Werken nach Ettlingen und eine vom Bahnhof Durlach zur Firma Genschow. Letztere wurde allerdings mit VW-Bussen gefahren und im Oktober 1966 wieder eingestellt. Ebenfalls nur kurz vom Mai bis September 1966 existierte eine Verbindung zwischen der IWK Karlsruhe und der IWK Grötzingen.[47] Im April des gleichen Jahres wurde der Berufsverkehr zur Firma Blicker aufgenommen und im Oktober 1967 der Berufsverkehr zur Firma Junker & Ruh.

Am 2. Oktober 1967 wurde mit der Eröffnung der Omnibuslinie zur Bergwaldsiedlung ein weiterer Stadtteil an das städtische Verkehrsnetz angeschlossen.

Wie schon bei der Straßenbahn machten sich auch im Omnibusbetrieb die Rationalisierungsbemühungen immer stärker bemerkbar. Am 1. März 1967 wurde die Linie Durlach – Berghausen, am 5. Juni 1967 die Linie Durlach – Hohenwettersbach und am 22. Dezember 1967 die Linie Entenfang – Neureut, ferner die Linie Rheinstrandsiedlung auf Ein-Mann-Betrieb umgestellt.[48] Die Busse der Linien Berghausen, Neureut und Rheinstrandsiedlung wurden für Fahrgastselbstbedienung eingerichtet. Sämtliche Busse waren jetzt so ausgerüstet, dass sie ohne Schaffner eingesetzt werden konnten. Es gab aber auch technische Neuerungen in den Bussen. So wurden zum besseren Laden der Batterien 21 Omnibusse mit Drehstromlichtmaschinen ausgerüstet, und bis zum Jahresende bekamen die ersten zehn Busse eine Funksprechanlage. Weitere Verbesserungen wie größeres Platzangebot, Kinderwagenplätze, bessere Innenbeleuchtung, breite moderne Türen, die sich auch für die

Am Umsteigeknoten Durlach-Turmberg wird die Rolle des Omnibusverkehrs als Partner der Straßenbahn besonders deutlich.

Fahrgastselbstbedienung eigneten, konnten nur durch Beschaffung von neuen Omnibussen erreicht werden. Tatsächlich hatte sich die Anzahl der Busse innerhalb von zehn Jahren fast verdoppelt. Der für die Fahrzeuge seinerzeit angelegte Betriebshof hinter den Straßenbahn-Wagenhallen wurde zu klein, sodass am 27. Mai 1968 ein neuer Omnibusbetriebshof auf dem ehemaligen Gelände der Gaskokerei in Betrieb genommen werden musste.[49]
Entgegen dem allgemeinen Rückgang der Personenbeförderungsleistungen stiegen 1968 die Betriebs- und Verkehrsleistungen im Berufs- und Schülerverkehr weiter an. Ab Juni wurde zur Firma Singer und ab September zur Firma Kraus & Naimer Berufsverkehr, sowie ab Januar zur Sonderschule Weinweg und ab Oktober zur Werner-von-Siemens-Schule Schülerverkehr aufgenommen. Bereits ein Jahr zuvor im September fuhren Schülerbusse zur Waldschule Weiherfeld, und auch in die Bergwaldsiedlung fuhren zusätzlich Schülerbusse.
Im Jahr 1969 stiegen bei den Sonderformen des Omnibuslinienverkehrs die Beförderungsleistungen im Vergleich zum Vorjahr im Berufsverkehr von 470 506 auf 531 380 Personen (12,9 %) und im Schülerverkehr von 110 464 auf 184 481 Schüler (67,0 %). Die Gesamtbeförderungszahl betrug 10,5 Millionen.[50]

Die 1970er Jahre

Im Jahr 1970 wurden 21 neue Omnibusse eingesetzt, die teils der Verstärkung des Betriebes dienten, zum anderen aber auch einige wegen Überalterung völlig unwirtschaftlich gewordene Fahrzeuge ersetzen sollten. Bei der Neubeschaffung handelte es sich um 20 VÖV-Standard-Linienbusse. In diesem Jahre wurde auch gleichlaufend mit der Änderung bei der Straßenbahn die Nummerierung der Omnibuslinien wieder vereinfacht.[51]
Zu den bereits gelieferten Fahrzeugen wurde der Wagenpark noch im selben Jahr mit einem weiteren Reisebus und zwei VW-Bussen verstärkt. Die VW-Busse, die mit acht Fahrgastplätzen ausgestattet waren, fuhren vorwiegend im Schülerverkehr (Schulbusse für die Sonderschulen für körperbehinderte-, bildungsschwache- und sehbehinderte Kinder).

VW-Bus („Samba-Bus") zur Beförderung von Kindern aus Sonderschulen, die von zu Hause abgeholt werden müssen.

Ebenfalls 1970 wurden gleich vier neue Buslinien eingerichtet:
1. Die Linie 54 (Albtalbahnhof – Friedhof Bulach) wurde am 21. Januar eröffnet und diente hauptsächlich der Beförderung von Schulkindern von Kleinoberfeld und Kleinseeäcker, sowie der Entlastung der KOM-Linie nach Oberreut. Während der Sommerferien wurde der Betrieb vorübergehend eingestellt.
2. Die Linie 50 (Albtalbahnhof – Pulverhausstraße – Entenfang) wurde am 2. März eröffnet und nur während der Berufsverkehrszeiten betrieben. Sie diente mit kürzeren Reisezeiten einer schnellen Verbindung der vorgenannten Strecke.
3. Die Linie 55 (Durlach/Turmberg – Grötzingen/Marktplatz) wurde auf Wunsch der Gemeinde Grötzingen am 9. November eröffnet, nachdem ein unmittelbarer Anschluss von der B 3 zur Ortsmitte in Grötzingen geschaffen war. Auch diese Linie fuhr nur während der Berufsverkehrszeiten montags bis freitags.
4. Die Linie 65 (Mutschelbach – Kleinsteinbach – Söllingen – Berghausen – Grötzingen – Durlach) wurde am 7. September eröffnet. Sie bediente der Omnibusunternehmer Wenz mit seinen Fahrzeugen im Auftrag der Verkehrsbetriebe.[52]
Im folgenden Jahr wurde ab dem 1. März der Liniendienst mit Omnibussen zum Industrie-

gebiet Killisfeld aufgenommen und nach einem Probebetrieb von zwei Monaten als Linie 42 (Gottesauer Platz – Karlsruher Allee) fest in den Fahrplan eingefügt. Die bisher auf dieser Strecke betriebenen Berufsverkehre für die Firma Grundig und das Tiefbauamt konnten daraufhin eingestellt werden.

Wegen der besseren Übersicht wurde 1971 die Nummerierung sämtlicher Omnibuslinien nach Einzugsgebieten neu geordnet.[53] Ebenfalls neu in diesem Jahr war die Abgabe von Verkehrsleistungen an Taxiunternehmen. Die Auswertung der Verkehrszählung vom Vorjahr zeigte, dass die Beförderungsleistung im Spätverkehr, insbesondere auf einigen Omnibuslinien, weiter zurückgegangen war. Zur Verringerung des Aufwandes wurden die Linien vom Hirtenweg zur Waldstadt und nach Hagsfeld seit dem 6. Dezember abends ab 21 Uhr mit Taxis befahren. Nachdem sich diese Maßnahme bewährt hatte, wurden im Laufe der nächsten Jahre weitere Linien auf Taxiverkehr umgestellt.

Am 1. Januar 1972 wurde die Gemeinde Stupferich in die Stadt Karlsruhe eingegliedert. Die Verkehrsbetriebe erhielten den Auftrag, den neuen Stadtteil mit einer eigenen Omnibuslinie anzubinden. Nach Verhandlungen konnte die Stadt die Konzession von der Bundespost für 170 000 DM erwerben. Der Betrieb wurde am 1. März aufgenommen. Durch den verbesserten Fahrplan stieg das Fahrgastaufkommen auf mehr als das Doppelte an.[54]

Nachdem die Westtangente am 15. Dezember 1972 dem Verkehr übergeben wurde, konnten die Verkehrsbetriebe die neue Omnibuslinie Linie 54 von der Hauptpost nach Oberreut einrichten, die in den Berufsverkehrszeiten alle 10 Minuten, tagsüber alle 20 Minuten fuhr. Damit erhielt der Ortsteil Oberreut eine schnelle Verbindung zur Stadtmitte. Die Haltestellen „Versorgungsamt", „Südendstraße" und „Beiertheim West" lagen zu den Siedlungsgebieten um die Brauerstraße – Beiertheim West günstig und schlossen damit eine Lücke in der Bedienung des Stadtgebietes durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Haltestelle „Windeckstraße" in der Pulverhausstraße erfasste das dortige Industriegebiet und wurde auch von der Linie 50 (Albtalbahnhof – Oberreut) angefahren.

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Linie 54 konnte dem Verkehrsaufkommen entsprechend die Wagenfolge auf der verbleibenden Linie 50 eingeschränkt werden. Die Omnibusse verkehrten jetzt im Berufsverkehr alle 10 Minuten, dazwischen alle 20 Minuten. Dies brachte für die Bevölkerung von Bulach und Beiertheim Nachteile, die nicht ohne Kritik hingenommen wurden. Um wenigstens einem Teil der Bulacher Bevölkerung ebenfalls den schnellen Anschluss zur Stadtmitte mit der Linie 54 zu ermöglichen, versprachen die Verkehrsbetriebe, in der Pulverhausstraße unmittelbar unter der Brücke des Zubringers Süd eine Haltestelle für die Fahrtrichtung zur Stadt einzurichten.[55]

Auch bei der Bustechnik gab es wieder eine Verbesserung. So hatte man 1972 damit begonnen, 14 Linienbusse mit automatisch arbeitenden Bremsnachstellungen auszurüsten.

Mit der Eingliederung der Gemeinde Wolfartsweier am 1. Januar 1973 war die Stadt verpflichtet, sich um die Übernahme der Konzession der von der Bundespost betriebenen Omnibuslinie zu bemühen, die sie für 260 000 DM schließlich auch erwarb. Ein erster Versuch, Wolfartsweier in den städtischen Linienverkehr einzubeziehen, war in den fünfziger Jahren noch gescheitert.[56] Der Betrieb mit der Buslinie 45 wurde am 1. April 1973 aufgenommen, und zwar bis zur Nachbargemeinde Wettersbach mit den Ortsteilen Grünwettersbach und Palmbach. Einzelne Fahrten wurden sogar bis Stupferich verlängert bzw. von Stupferich als Linie 23 nach Palmbach geführt. Durch den verbesserten Fahrplan und den angebotenen, im ganzen Stadtgebiet gültigen Einheitstarif konnte das Fahrgastaufkommen dieser Linie mehr als verdoppelt werden.

Als Vorleistung für den zu erwartenden Anschluss der Gemeinde Grötzingen an die Stadt Karlsruhe wurde ab dem 17. September 1973 die Omnibuslinie 21 Durlach – Grötzingen Nord in Grötzingen bis zur Werrabronner-Straße verlängert, der Fahrplan erweitert und ganztägig befahren.

1973 ist als das Jahr der Ölkrise und der Sonntagsfahrverbote in die Geschichte eingegangen. Wie bei der Straßenbahn musste der Fahrplan an diesen Sonntagen auf folgende Linien verstärkt werden:

Linie 20	Durlach – Berghausen
Linie 21	Durlach – Grötzingen Nord
Linie 30	Durlacher Tor – Europäische Schule
Linie 40/41	Karlsruher Allee – Aue/Killisfeld
Linie 43	Durlach – Hohenwettersbach
Linie 44	Durlach – Bergwaldsiedlung
Linie 45	Durlach – Wettersbach
Linie 50	Albtalbahnhof – Oberreut
Linie 54	Hauptpost – Oberreut
Linie 60	Entenfang – Rheinstrandsiedlung
Linie 61	Wichernstraße – Heidenstückersiedlung
Linie 70	Entenfang – Neureut
Linie 71	Hauptpost – Nordweststadt
Linie 72	Mühlburger Tor – Heidehof

Außerdem mussten in den Abendstunden die Taxis durch Omnibusse ersetzt werden, weil das Platzangebot nicht ausreichte.

Neu für die Karlsruher Bevölkerung war die Einrichtung von Gepäckbussen.[57] An den verkaufsoffenen Samstagen hatten die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) am Marktplatz und vor der Hauptpost je einen Omnibus zur Aufnahme des Gepäcks von Fahrgästen abgestellt. Dieser Kundendienst, an zwei Samstagen im Dezember 1972 probeweise eingerichtet, wurde ab April 1973 zur ständigen Einrichtung.

Ende 1973 hatten die Verkehrsbetriebe 74 Omnibusse im Einsatz. Mit ihnen wurde ein Omnibusnetz von 123,5 km Länge (s. unten Tabelle S. 206) betrieben.

Um die neu angesiedelten Betriebe und Behörden im Beiertheimer Feld sowie das neue St. Vincentiuskrankenhaus in der Steinhäuserstraße besser an das öffentliche Verkehrsnetz anzuschließen, wurde die Buslinie 55 (Kolpingplatz – Steinhäuserstraße) eingerichtet. Wegen der geringen Fahrgastzahlen auf dieser Linie (durchschnittlich 10 Fahrgäste pro Fahrt) wurde ab dem 15. Mai der Verkehr samstags und sonntags wieder eingestellt.

Am 28. August 1974 konnte am Albtalbahnhof der neue Omnibusbahnhof für die in der Beiertheimer Allee endenden bzw. beginnenden Linien von und nach Oberreut, Weiherfeld, Bulach und Entenfang in Betrieb genommen werden.[58] Die bisherige Haltestelle in der Beiertheimer Allee wurde zu einem Wendeplatz erweitert, die Zufahrt zur Ebertstraße geschlossen. An- und Abfahrt der Omnibusse erfolgte nun über die Beiertheimer Allee. Es wurden drei Bussteige eingerichtet, an denen die Omnibusse nach Linien getrennt hielten: Bussteig 1: Linie 50 Oberreut; Bussteig 2: Linie 52 Weiherfeld; Bussteig 3: Linie 51 Bulach; Linie 53 Entenfang sowie Sonder- und Schulbusse. Im Innern des Wendeplatzes wurden Parkplätze angelegt. Durch den Umbau in einen Busbahnhof wurde die Haltestellenanlage für die Fahrgäste wesentlich übersichtlicher

Ein neuer O317 wartet auf seine Überführung nach Karlsruhe. (Foto: Archiv Verlag Kenning.)

(Trennung der Abfahrtstellen nach Linien) und sicherer (bei der alten Haltestelle erfolgte der Fahrgastwechsel zur Straßenseite hin). Die Inbetriebnahme des neuen Omnibusbahnhofes bedeutete einen wichtigen Schritt zur Entschärfung des stark belasteten Umsteigeknotens Albtalbahnhof. Aber erst einige Wochen später war die Baumaßnahme mit der Fertigstellung der Fußgängerunterführung und den Zugängen zu den Straßenbahnhaltestellen in der Ebertstraße abgeschlossen.

Nach dem Zusammenschluss von Berghausen, Wöschbach, Söllingen und Kleinsteinbach zur neuen Gemeinde Pfinztal war diese an einer günstigen Verkehrsbedienung innerhalb ihres Ortsgebietes interessiert. Die Stadt Karlsruhe konnte die Konzession für die Strecke Berghausen – Wöschbach von einem privaten Omnibusunternehmer erwerben. Die Anbindung von Wöschbach an das städtische Verkehrsnetz erfolgte am 1. Oktober 1974 durch die Verlängerung der schon bestehenden Linie Durlach – Berghausen. Ein Kurs der Linie wurde im Auftrag der VBK von dem Privatunternehmer gefahren, der bisher die Konzession innehatte. Durch den verbesserten Fahrplan und den günstigen Zonentarif hatten die VBK das Fahrgastaufkommen erheblich gesteigert. In den Berufsverkehrszeiten mussten Zusatzwagen eingesetzt und ab dem 24. November des gleichen Jahres zwei weitere Fahrten nach Wöschbach in den Fahrplan aufgenommen werden.

Die immer weiter steigenden Beförderungsleistungen aus den Omnibuslinien (s. unten Tabelle S. 205) machten ein Aufstocken des Fuhrparks unumgänglich, sodass bis Ende 1974 insgesamt 89 Fahrzeuge im Einsatz waren, darunter sechs angemietete Omnibusse, sechs VW-Busse und drei Taxis. Das waren mit zusammen immerhin 7 761 Fahrgastplätzen 12,4 % mehr als im Vorjahr. 67 Omnibusse konnten zwischenzeitlich mit Funk ausgerüstet werden.

Ab 1. Dezember 1975 wurde probeweise die neue Omnibuslinie 74 von der Rheinbergstraße zur Neureuter Straße eingerichtet. Am Eröffnungstag durften die Fahrgäste kostenlos mitfahren, um sich über die neu eingerichtete Verkehrsverbindung zu informieren.[59]

Trotz ständiger Erhöhung der Verkehrsleistung im Omnibusnetz gab es nach längerer Pause wieder Einstellungen von Buslinien. Wegen mangelnder Nachfrage wurde die Linie 62 (Sinner – Neufeld) am 18. August 1975 aufgegeben. Die Kurse der Linie 23 und 45 zwischen Stupferich und Palmbach stellte man aus dem gleichen Grund ein. Die neue Endhaltestelle „Bahnhof Durlach" konnte am 19. Dezember 1975 in Betrieb gehen. Wie schon zuvor am Albtalbahnhof wurden auch hier die Linien überschaubarer zusammengezogen. Betroffen davon waren die Buslinien 22, 32, 40, 41, 42 und 43. Die Linien 40 bis 43 erhielten dadurch einen geänderten Fahrweg, der nun über die Hauptbahnstraße und Raiherwiesenstraße führte. In der Raiherwiesenstraße wurde vor der Paracelsus-Klinik eine Haltestelle mit gleichnamiger Bezeichnung eingerichtet.

Im Januar 1976 kamen die ersten 14 Flüsterbusse mit je 88 Fahrgastplätzen nach Karlsruhe. Ebenfalls 1976 kam wieder eine neue Buslinie hinzu: Ab dem 1. Juli wurde die Linie 56 (Albtalbahnhof – Bannwaldallee) in Betrieb genommen. 1977 konnten die Omnibusse an der neuen Omnibushaltestelle „Entenfang" mit der ersten Signalanlage über eine Induktionsschleife ihre Freiphase anfordern.[60] Weitere sollten folgen. Vom 4. Dezember 1978 bis zum 23. Dezember 1978 wurde zwischen Oberreut und Entenfang unter der Linie 57 werktags ein Probeverkehr eingerichtet, der aber wegen zu geringem Fahrgastaufkommen nach der Probezeit wieder eingestellt wurde.[61]

Ab dem 11. Dezember 1978 gab es zum ersten Mal in der Geschichte der VBK einen kombinierten Berufs-Linien-Verkehr. Er führte vom Hirtenweg über den Bahnhof Hagsfeld zur Firma Bosch „Auf der Breit". Diesen Omnibus konnten auch Fahrgäste benutzen, die nicht bei der Firma Bosch beschäftigt waren. Alle Fahrgäste benötigten jedoch im Gegensatz zum reinen Berufsverkehr einen gültigen Fahrausweis.

Am 5. November 1979 wurde zwischen Dur-

Omnibuslinien 1978[62] (in Klammern die Situation von 1999 zum Vergleich)

Linie 20:	Durlach Turmberg – Grötzingen – Berghausen – Wöschbach und zurück (seit Eröffnung der Stadtbahn Linie S5 auf Berghausen – Wöschbach reduziert, Linie 151);
Linie 21:	Durlach Turmberg – Grötzingen Nord und zurück;
Linie 22:	Ritter AG – Mutschelbach und zurück (nicht mehr vorhanden);
Linie 23:	Durlach Turmberg – Stupferich und zurück;
Linie 30:	Durlacher Tor/Hirtenweg – Europäische Schule und zurück (nicht mehr über Hirtenweg);
Linie 31:	Hirtenweg – Hagsfeld/Tagweidwiesen und zurück (heute Linie 32; Fächerbad – Hagsfeld – Neue Wiesen, einige Kurse zur Rosweide über Storrenacker);
Linie 32:	Bahnhof Durlach – Tagweidwiesen und zurück (heute Linie 31; Bahnhof Durlach – An der Tagweide – Hagsfeld – Waldstadt Zentrum);
Linie 34:	Mühlburger Tor – Wildparkstadion – Durlacher Tor und zurück (nur bei Veranstaltungen im Wildparkstadion) (KSC-Bus ohne Liniennummer);
Linie 40:	Bahnhof Durlach – Durlach Aue und zurück;
Linie 41:	Bahnhof Durlach – Killisfeld und zurück (in Linie 40 integriert);
Linie 42:	Bahnhof Durlach – Industriegebiet Ottostraße – Gottesauer Platz und zurück;
Linie 43:	Bahnhof Durlach – Hohenwettersbach Rathaus und zurück;
Linie 44:	Durlach Turmberg – Bergwald und zurück;
Linie 45:	Durlach Turmberg – Wolfartsweier – Grünwettersbach – Palmbach und zurück;
Linie 50:	Albtalbahnhof – Beiertheim – Oberreut und zurück (über Bulach);
Linie 51:	Albtalbahnhof – Bulach und zurück (bis Oberreut);
Linie 52:	Albtalbahnhof – Weiherfeld und zurück (bis Dammerstock);
Linie 53:	Albtalbahnhof – Beiertheim West – Grünwinkel – Entenfang und zurück (Streckenteile der Linien 55 und 62);
Linie 54:	Europaplatz – Oberreut und zurück (Straßenbahnlinie 1);
Linie 55:	Albtalbahnhof – St. Marienkrankenhaus und zurück (Hauptbahnhof – Steinhäuserstraße – Kühler Krug);
Linie 60:	Entenfang – Rheinstrandsiedlung – Bellenäckersiedlung und zurück (heute Streckenteil der Stadtbahnlinie S2. Neue Buslinie 60 Entenfang – Heidenstückersiedlung);
Linie 61:	Kühler Krug – Heidenstückersiedlung und zurück (keine Direktverbindung mehr vorhanden);
Linie 70:	Entenfang – Germersheimer Straße – Neureut und zurück (weiter über Heide – Erzbergerstraße – Europaplatz);
Linie 71:	August-Bebel-Straße – Trierer Straße und zurück (Streckenteil der Linie 74 August-Bebel-Straße – Rheinbergstraße. Neue Linie 71 Industriegebiet Neureut Am Zinken – Welschneureuter Straße – Heide);
Linie 72:	Europaplatz – Heide und zurück (Streckenteil der Linie 70 bzw. Einsatzwagen Europaplatz – Heide – Badnerland Halle. Neue Linie 72 Neureut Bärenweg – Kirchfeld).

lach Turmberg und dem Geigersberg unter der Liniennummer 46 werktags ein Probeverkehr aufgenommen, der mit erweitertem Fahrplan ab 2. Januar 1980 beibehalten wurde.
Im neuen Betriebshof West (s. unten S. 240 f.) parkten ab dem 23. April 1979 die in der Stadtmitte und im Westen der Stadt einsetzenden Busse.[63] Der alte Kraftomnibus-Betriebshof am Schlachthof wurde eine halbes Jahr später, am 24. Oktober, aufgelassen.

Zur Verabschiedung der Modellreihe O305 wurden in einer Sonderfahrt noch einmal die Linien in ihrer alten Führung abgefahren. Hier auf der Linie 70 in der Neureuter Hauptstraße.

Die 1980er Jahre

Der zunehmende Wunsch nach mehr Schulbussen führte 1980 zu Engpässen im Omnibuseinsatz. Deshalb wurden noch einmal zehn neue Standard-Linienbusse in den Monaten August/September in Betrieb genommen, ohne die die notwendige Beförderungsleistung nicht mehr möglich gewesen wäre. Zum ersten Mal wurden diese Busse mit automatischen Getrieben ausgerüstet.[64]

1981 und 1982 kamen noch einmal je zehn Standard-Linienbusse dazu. Somit waren nun insgesamt 30 Omnibusse mit automatischem Getriebe, hydraulischen Retardern und Polstersitzen im Einsatz. Die VBK verfügten jetzt über einen Fuhrpark von 96 Bussen, von denen allein fast 60 Stück nicht älter als maximal sieben Jahre waren.

Im Mai 1982 wurde ein weiteres Teilstück der Südtangente dem Verkehr übergeben. Damit war eine wesentliche Voraussetzung für eine direkte Anbindung der südöstlichen Stadtteile an die Karlsruher Innenstadt geschaffen, nämlich eine schnelle und störungsfreie Straßenverbindung. Am 24. des gleichen Monats wurde die Linie 47 von Wolfartsweier über Zündhütle zum Hauptbahnhof eröffnet.[65]

Mit Beginn des Sommerfahrplans am 29. Mai 1983 trat im Pfinztal ein Kooperationsvertrag zwischen dem GBB (Geschäftsbereich Bahnbus) und den VBK in Kraft.[66] Auf den Linien 20 und 22 wurden die GBB-Busse in den Taktfahrplan der VBK integriert, die bestehenden Bedienungsverbote wurden aufgehoben. Die Omnibusse der GBB und VBK konnten ab sofort alle Haltestellen beider Linien bedienen. 1985 sollte noch einmal eine Verknüpfung

stattfinden zwischen der VBK-Linie 31/32 und der GBB-Linie 7041.

Durch die fortschreitende Bebauung und den damit bedingten Zuwachs von Einwohnern in den Außenbezirken sowie durch Verbesserungen von Fahrstraßen ergaben sich im Linienverkehr immer wieder Änderungen der Streckenführung, der Fahrpläne und einiger Haltestellen. Auch auf die Belange der Firmen und Schulen musste laufend mit kleineren Fahrplankorrekturen eingegangen werden. 1984 wurden noch einmal verschiedene Buslinien neu geordnet und bekamen somit etwa die Struktur des heutigen Liniennetzes. Folgende Veränderungen wurden durchgeführt:

1. Nachdem mit der Annweilerstraße eine direkte Verbindung zwischen der Nordweststadt und Knielingen geschaffen wurde, war es möglich, am 27. Februar von der Endhaltestelle Knielingen einen Probeverkehr einzurichten.[67] Die Linie konnte jedoch aufgrund der insgesamt geringen Inanspruchnahme nicht wirtschaftlich betrieben werden. In den Hauptverkehrszeiten waren die Busse jedoch teilweise gut besetzt, sodass sie nicht ersatzlos eingestellt werden konnten. Da die Nordweststadt außerdem noch durch die ebenfalls nur in den Hauptverkehrszeiten gut ausgelastete Linie 70 erschlossen wurde, ordneten die VBK ab 30. September beide Linien neu. Die bisherige Linie 70 wurde mit der Linie 72 zu einer durchgehenden Linie verbunden und somit von der nördlichen Hertzstraße eine direkte Nahverkehrsverbindung zum Europaplatz geschaffen. Da die Aufgaben der Linie 72 von der neuen Linie 70 übernommen wurden, konnte die Linie 72 eingestellt werden.

2. Die Nahverkehrsverbindung zwischen Durlach und Ettlingen über die Karlsruher Innenstadt war aufgrund der Reisezeit von über 50 Minuten unattraktiv. Nachdem sich die Stadt Ettlingen bereit erklärte, die Hälfte der ungedeckten Kosten dieses Probeverkehrs zu übernehmen, wurde vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1984 probeweise von Durlach Turmberg über Wolfartsweier nach Ettlingen ein Linienverkehr eingerichtet.[68] Mit durchschnittlich 8,2 Fahrgästen je Fahrt blieb die Inanspruchnahme jedoch relativ gering. Während der Hauptverkehrszeiten, insbesondere zu Schulbeginn und -ende waren die Busse aber mit über 30 Fahrgästen besetzt, weshalb die Linie Nr. 48 mit einem gegenüber dem Probeverkehr eingeschränkten Fahrtenangebot in den Fahrplan aufgenommen wurde.

3. Hohenwettersbach wurde von der Omnibuslinie 43 bedient. Das Fahrplanangebot war hier geringer als bei anderen vergleichbaren

Anzahl der Linien, Linienlänge und Beförderungsleistungen 1971 – 1984[69]

Jahr	Linienverkehr		Berufsverkehr		Schülerverkehr		Gesamt	Beförderte Personen
	Linien	km	Linien	km	Linien	km	km	(gerundet in Millionen)
1971	22	102,8	6	66,0	7	382,6	551,4	10,6
1972	24	114,5	5	57,8	9	421,2	593,5	11,2
1973	25	123,2	5	63,7	10	438,6	625,5	12,2
1974	26	125,5	5	59,5	9	425,0	610,0	13,0
1975	26	123,0	5	36,3	10	432,8	592,1	12,7
1976	25	124,9	5	47,4	10	432,8	605,1	12,1
1977	25	123,7	5	47,0	10	446,0	616,7	12,0
1978	26	124,7	6	50,0	11	450,4	625,1	12,0
1979	26	126,7	5	55,8	12	456,9	750,4	11,9
1980	26	134,6	4	50,3	11	564,7	749,6	11,9
1981	26	134,5	4	43,2	10	577,3	755,0	12,1
1982	27	144,2	4	46,7	10	562,5	753,4	12,0
1983	27	146,8	4	46,7	11	664,9	858,4	11,8
1984	26	147,2	4	46,7	10	683,2	877,1	11,7

Stadtteilen. Teilweise bestanden Fahrplanlücken bis zu 105 Minuten. Auch der Stadtteil Killisfeld wurde von der Linie 41 Bahnhof Durlach – Killisfeld ähnlich gering versorgt. Ab 30. September ordnete man die Linien in diesem Bereich neu, wodurch die bisherige Linie 41 entfallen konnte.

1984 hatte das Liniennetz der VBK-Omnibusse mit 147,2 km seine größte Ausdehnung. Dazu kamen nochmals 46,7 km im Berufsverkehr und 683,2 km im Schülerverkehr.

1985 nahmen zehn neue Linienbusse den Betrieb auf.[70] Die neun Busse, die auch als „VÖV II" oder „Standard-Linienbus II" bezeichnet wurden, sollten nach und nach das Vorgängermodell ablösen. Das neue Modell zeichnete sich u. a. durch eine bessere Fahrgastinformation, bessere Sichtverhältnisse und mehr Kopffreiheit für stehende Fahrgäste, komfortablere Sitze und eine wirksamere Heizung und Belüftung aus. Die Motoren waren leiser, verbrauchten weniger Treibstoff und waren noch schadstoffärmer als die des Vorgängers.[71] Sie hatten zwar unverändert 150 kW, erreichten aber eine höhere Geschwindigkeit (80 statt 75 km/h). Nicht nur durch ihre kantigere Form, sondern auch durch ihre sandfarbene Lackierung mit roten Absetzstreifen konnte man die Busse der ersten und zweiten Generation leicht voneinander unterscheiden. Neu war auch die weiße Liniennummer auf schwarzem Grund, während die übrige Beschilderung wie gewohnt schwarz auf weiß gedruckt war. Zum ersten Mal wurde zusätzlich zur Seitenwandreklame auch Werbung am Heck angebracht. Im Laufe des kommenden Jahres kamen noch einmal zehn Busse der zweiten Generation hinzu. Gegenüber ihren typgleichen Vorgängern besaßen sie ein Anti-Blockier-System (ABS) und Sensor- anstelle Drucktasten an der Mitteltür.[72] Ein Bus erhielt versuchsweise einen Rußfilter von Daimler-Benz.

Seit der 1986 fertig gestellten Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 (heute 1) nach Oberreut und der infolgedessen eingestellten Buslinien 53 und 54 veränderte sich das Omnibusnetz nur noch geringfügig, ebenso die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge.[74] 1987 wurden speziell für die Linie 50 (Hauptbahnhof – Oberreut) drei Busse mit einer Fahrzeughöhe von nur 2,69 m in Betrieb genommen.[75] Sie mussten wegen des „Bulacher Lochs" angeschafft werden, eine 2,70 m hohe Unterführung des Edeltrud-Tunnels, der wiederum zur Südtangente gehört.[76] Da kurz vor der Unterführung die „Alb" fließt und diese mittels Brücke überquert werden muss, war eine weitere Absenkung der Straße, welche die kürzeste Verbindung zwischen den Stadtteilen Beiertheim und Bulach darstellt, nicht möglich. Also war man gezwungen, wollte man nicht einen zeitaufwendigen Umweg fahren, die Busse den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Mit der Lieferung von zwei weiteren „Midi-Bussen" des gleichen Typs konnte man seit 1989 ganztags bis zum Hauptbahnhof fahren.[77] Bisher fuhren die Busse tagsüber nur bis zum Albtalbahnhof, da für den längeren Umlauf nicht genügend Fahrzeuge zur Verfügung standen.

Als 1989 die Grenze zur DDR geöffnet wurde und in Berlin dringend Busse für die plötzlich

Bestand der für die Personenbeförderung zur Verfügung stehenden Fahrzeuge[73]

Jahr	gesamt	Normalausführung	Stadtausführung	VW-Busse
1928	2	-	-	-
1932	7	-	-	-
1935	6	-	-	-
1941	5	-	-	-
1947	6	-	-	-
1950	8	-	-	-
1951	9	-	-	-
1955[1]	28	21	-	-
1960	38	30	1	-
1965	52	33	16	3
1970	69	20	43	6
1975	84	8	70	6
1980	94	4	84	6
1985	103	2	93	8

[1] Bis zu 7 Busanhänger waren von 1952–1964 in Betrieb

Das „Bulacher Loch" mit passendem Spezialbus von Neoplan

neu entstandenen Linien gebraucht wurden, reagierten die VBK sofort.[78] Bereits am 10. November 1989 wurde gegen Nachmittag ein Reisebus der Albtal Verkehrsgesellschaft (AVG) und um 21 Uhr drei weitere Busse auf die Reise geschickt. Diese schnelle Hilfe war möglich, da aus den verschiedenen Dienstturnusplänen: AVG-Bus, Verkehrsmeister, Straßenbahn, VBK-Bus jeweils nur ein Mann freizustellen war. Als der AVG-Reisebus in Berlin eintraf, war er der erste Aushilfswagen für Berlin, der aus Westdeutschland kam. Der AVG-Reisebus wurde nach wenigen Tagen gegen einen weiteren, für den Stadtverkehr besser geeigneten VBK-Bus getauscht. Es war bereits das zweite Mal, dass Omnibusse der Karlsruher Verkehrsbetriebe in Berlin eingesetzt wurden, denn schon 1961, nach dem Bau der Mauer, unterstützte man die dortigen Verkehrsbetriebe mit zwei Wagen.

Am 6. Dezember 1991 wurde in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag der Nachtverkehr eingeführt. Auf den Nacht-Omnibuslinien wurden drei Busse und ein Taxi (N4) eingesetzt, welche im Stunden-Takt wie folgt verkehrten:

Linie N1	Europaplatz – Heide – Germersheimer Straße – Hertzstraße – Siemensallee – Knielingen und zurück;
Linie N2	Europaplatz – Karlstraße – Ebertstraße – Hardecksiedlung – Hornisgrindestraße – Grünwinkel – Daxlanden – Entenfang und zurück;
Linie N3	Durlach – Geigersberg – Bergwald – Hohenwettersbach – Wolfartsweier – Grünwettersbach – Palmbach – Stupferich;
Linie N3	Durlach – Grötzingen Nord – Berghausen.

Die Fahrten ab Durlach wurden nur in die Stadtteile geführt, in die Fahrgäste fahren wollten. Unterwegs war kein Zustieg. Heute sind die Nachtbusse fester Bestandteil des Fahrplans.

Die 1990er Jahre

Im Oktober 1993 brach für Karlsruhe das Niederflurzeitalter an, als fünf neue Niederflurbusse in Dienst gestellt wurden.[79] Sie sind der-

zeit der neueste Busstandard. Die Einstiegs- und Bodenhöhe zwischen den beiden Türen beträgt 32 cm, wobei beim Fahrgastwechsel, sofern Bedarf besteht, das Fahrzeug nochmals um 7 cm, mittels Kneeling, abgesenkt werden kann. 1994 kamen noch einmal fünf Niederflurbusse hinzu. Das Jahr 1993 war zugleich das, in dem die größte Beförderungszahl verzeichnet wurde. Von 1985 mit 12,1 Millionen Fahrgästen stieg die Zahl stetig auf 19,4 Millionen 1993. Mit der Einführung des Karlsruher Verkehrsverbundes 1994 gab es eine neue Berechnungsgrundlage, nach der die Beförderungsleistung der VBK-Omnibusse 1994 auf 13,2 Millionen sank.[80]

Am 30. April 1996 tauchte nach genau zehn Jahren auch wieder ein Gelenkbus auf.[81] Ebenfalls mit Niederflurtechnik ausgerüstet, pendelte er als Zubringer zwischen Durlacher Tor bzw. Mühlburger Tor und Wildparkstadion zum Fußballspiel Karlsruhe – Dortmund. Insgesamt wurden fünf bestellt, die im Laufe des Jahres zur Auslieferung kamen. Das Einsatzgebiet des 18 Meter langen Fahrzeuges wurde die Linie 70, die vom Europaplatz über die Erzbergerstraße die von den Amerikanern verlassene Nordstadt mit inzwischen über 4000 Menschen neu erschloss. Da das Projekt einer Straßenbahnlinie in die neue Wohnsiedlung nicht so schnell realisiert werden kann, werden auch in Zukunft Gelenkbusse im dichten Takt fahren, um das ständig ansteigende Fahrgastaufkommen zu bewältigen.

Das dreitägige Festival zum Sendestart des Rundfunksenders SWR 3 vom 28. bis 30. August 1998 auf dem Baden-Airpark lockte bei freiem Eintritt über 220 000 Fans aus dem In- und Ausland nach Mittelbaden.[82] Da mit einem Verkehrschaos gerechnet wurde, folgten viele dem Appell, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Um eine direkte und leistungsfähige Verbindung zwischen dem Bahnhof Baden-Baden und dem Airpark herzustellen, war ein Pendelverkehr mit Shuttle-Bussen eingerichtet. Obwohl etwa alle eineinhalb Minuten ein Bus abging, kam es dennoch zu Wartezeiten von bis zu einer Stunde. Am Montagmorgen pendelten die Busse der BBL (Baden-Baden-Linie)[83], der Firma Walz, der RVS (Regionalbusverkehr Südwest) und der VBK (Verkehrsbetriebe Karlsruhe) nonstop bis um 6 Uhr. Eigens für die Busse war beim Airpark eine Tankstelle eingerichtet worden. Diese Kooperation verschiedener Verkehrsunternehmen war nur durch den bereits 1994 gegründeten Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) möglich.

Omnibusverkehr im Karlsruher Verkehrsverbund

Der Zusammenschluss von verschiedenen Verkehrsunternehmen zum Karlsruher Verkehrs-

Auf den lange aus dem Stadtbild verschwundenen Gelenkbus ist heute wegen der ständig steigenden Fahrgastzahlen nicht mehr zu verzichten.

verbund am 15. November 1993 und dessen Start am 29. Mai 1994 (s. unten S. 267 f.) hatte zwar keinen Einfluss auf den Omnibusverkehr der VBK, veränderte aber umso mehr den Busverkehr im Umland. Bereits 1992 wurde im Zusammenhang mit der Stadtbahnlinie Karlsruhe – Bretten der Omnibusverkehr im Mittelbereich Bretten neu geordnet.[84] Nach Gründung des KVV wurde für den nördlichen Teil des Landkreises Karlsruhe noch einmal ein völlig neues Omnibuskonzept erarbeitet. Dieses wurde intensiv mit den betroffenen Gemeinderäten diskutiert und anschließend einstimmig vom Kreistag verabschiedet. Danach musste es mit den verschiedenen Verkehrsunternehmen, zum Beispiel dem Regionalbusverkehr Südwest (RVS), der Südwestdeutschen Verkehrs-AG (SWEG)[85] und den privaten Busunternehmen abgestimmt werden. Am 7. Juli 1994 trat es in Kraft. Besonderen Wert hatte man dabei auf eine Anbindung der Buslinien an die Regional- und Stadtbahnen gelegt. Fast 200 000 Menschen profitierten von dem neuen Angebot.

Seit dem 7. Juli sind nun bis zu 70 Omnibusse auf 26 Linien im Einsatz. In einem Gebiet, das von Östringen bis an den Rhein und von Waghäusel bis nach Karlsruhe reicht. Teilweise ergänzt ein Anruf-Sammel-Taxi (AST) den Busverkehr zu den so genannten „Schwachlastzeiten", zum Beispiel in Bruchsal einschließlich der umliegenden Ortschaften oder in Waghäusel.[86]

Am 1. Januar 1995 wurde der KVV-Tarif auch auf den Omnibuslinien zwischen Karlsruhe und Rastatt sowie auf allen Omnibussen innerhalb der Stadt Rastatt eingeführt.[87] Bisher galt der Verbundtarif zwischen Karlsruhe und Rastatt lediglich auf der Schiene, also den Linien S7 und R6. Nach langwierigen Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen und den Gemeinden konnte nun auch der Omnibusverkehr in diesem Bereich in den Gemeinschaftstarif einbezogen werden.

Mit dem Fahrplanwechsel am 28. Mai 1995 wurde der gesamte Landkreis Germersheim dem KVV angeschlossen. Mit den hier erreichten 115 000 Bürgern überschritt das Einzugsgebiet des KVV zum ersten Mal die 1-Millionen-Einwohner-Grenze. Im Juni 1996 übernahmen auch der gesamte Landkreis Rastatt und die Stadt Baden-Baden das Tarifsystem des KVV.

Von Anfang an in den Karlsruher Verkehrsver-

Für den Umsteiger optimal: Der Bus bedient die gleiche Haltestelle wie Straßen- und Stadtbahn.

bund integriert wurden Streckenteile des Unternehmens „SüdwestBus" (vormals „Omnibusverkehrsgesellschaft Bahn/Post", später „Geschäftsbereich Bahnbus"). Der RVS zählt zu den größten Anbietern von Omnibusleistungen innerhalb des KVV.[88] Er betreibt im Verbundgebiet über 40 Linien, die auf die Stadt- und Regionalbahnen abgestimmt sind. Teilweise besteht sogar Funkverbindung zwischen den RVS-Bussen und der Stadtbahn, um die Anschlüsse sicherzustellen.

Ständig wird der KVV weiterausgebaut, und laufend kommen neue Bus-Verbindungen und neue Verkehrsunternehmen hinzu. Derzeit sind täglich mehr als 300 Busse auf fast 200 Linien unterwegs. Mit zahlreichen Maßnahmen versuchen der KVV und seine Verkehrsunternehmen den Busverkehr noch attraktiver und kundenfreundlicher zu gestalten. Die VBK verbessern ebenso wie die anderen Partner ständig ihre Fahrzeuge und den Fahrgastservice. So wurden in der letzten Zeit Busse mit Innenanzeige beschafft. Mittelfristig ist in Karlsruhe die Anschaffung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems geplant, das die Fahrgäste vor Ort über den Ist-Fahrplan informieren soll.

Folgende Tabelle soll noch einmal den Zuwachs der Buslinien, die unmittelbar mit dem KVV in Verbindung stehen, verdeutlichen. Alle Linien sind vertaktet und, soweit Anschluss vorhanden, auf den Fahrplan der Straßenbahn-, Stadtbahn- und Regionalbahnlinien abgestimmt. Auf fast allen Linien gilt der KVV-Tarif.

Wenn, wie bereits erwähnt, das Karlsruher Omnibusliniennetz in den letzten Jahren kaum verändert wurde, heißt das nicht etwa, dass es keinen Fahrgastzuwachs gab. Im Gegenteil: Immer mehr Bürger aus Karlsruhe und dem Umland erkennen die Vorteile des ÖPNV in Karlsruhe. Das hat zur Folge, dass vor allem das Busnetz der VBK auf verschiedenen Linien teilweise die gewünschte Verkehrsleistung nicht mehr erbringen kann und deshalb durch Straßenbahnlinien ersetzt werden muss. Der Omnibus hat in Karlsruhe die Erschließung von neuen Wohngebieten als Aufgabe weitgehendst verloren. Vielmehr ist er zum Zubringer für die Straßen-, Stadt- und Regionalbahnlinien geworden und wird als deren „Partner" vor allem den Randgebieten der Stadt den Anschluss an das Nahverkehrsnetz sichern.

Entwicklung der Buslinien im KVV (ohne Nachtlinien)[89]

Jahr	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Betrieb VBK	27	27	27	26	25	25
AVG	23	24	26	27	30	32
RVS	22	35	67	72	78	82
Andere Busunternehmen[1]	12	21	52	50	56	56
Gesamt	84	107	172	175	189	195

[1] In der Reihenfolge der Jahre waren 7 – 11 – 17 – 16 – 20 – 19 Busunternehmen beteiligt.
Im Einzelnen waren dies: SWEG, Wöhrle, BRN, Hassis, Thome, KfK/F, Walz, BBL, VERA, Eschenl., SWP, Hirsch, Heiler, Heberle, Striebig, Zeller, WNL, Eberhardt, Binder, Wolf, RBS, Faller.

Walter Vögele

DIE STRASSENBAHN ZWISCHEN MODERNISIERUNG UND MASSENMOTORISIERUNG 1953 – 1979

Nachdem in Karlsruhe die schwersten Kriegsschäden beseitigt waren, kehrte allmählich eine gewisse Normalität in das städtische Leben zurück. Die kommunale Infrastruktur arbeitete wieder weitgehend reibungslos und hatte alsbald zusätzliche Aufgaben zu bewältigen. Eine starke Vergrößerung der Einwohnerschaft – unter anderem durch die Ansiedlung zahlreicher Heimatvertriebener – führte zur Erschließung neuer und zur Erweiterung bereits bestehender Stadtteile. Hinzu kam ein gravierender struktureller Wandel im Bereich der Innenstadt, die sich zunehmend zu einem wenig bewohnten Einkaufs- und Geschäftsviertel entwickelte und somit zusätzlich Bewohner in die Stadtrandlagen drängte.[1] Das starke Wachstum der Stadt erforderte erstmals wieder Erweiterungen des Straßenbahnnetzes, das sich in seiner Ausdehnung seit 1929 kaum verändert hatte. Obwohl sich bereits zu Beginn der 1950er Jahre eine Ausweitung der Individualmotorisierung abzeichnete, blieb die Straßenbahn für die Mehrheit der Bevölkerung ein unverzichtbares Transportmittel, das den Bedürfnissen der Fahrgäste angepasst werden musste. Im Gegensatz zu zahlreichen anderen Städten erwuchs der Straßenbahn in Karlsruhe aber zu keiner Zeit ernsthafte Konkurrenz durch den Omnibus. Breite Straßen, ein gut angelegtes Liniennetz und der frühe Übergang zu modernen Großraumfahrzeugen bewirkten, dass der Busverkehr außer auf schwächer frequentierten Außenstrecken keine Alternative zur Straßenbahn werden konnte.

Mit dem 1952 zum Oberbürgermeister gewählten Günther Klotz hatte die Bahn einen engagierten Fürsprecher für den Schienenverkehr. Auch viele Mitglieder des Gemeinderates wie der spätere Oberbürgermeister Otto Dullenkopf oder der nachmalige Erste Bürgermeister Walter Wäldele befürworteten den schienengebundenen Nahverkehr. So kamen Überlegungen, die Straßenbahn in größerem Umfang oder gar vollständig stillzulegen, über Ansätze nicht hinaus. Die Befürworter einer Umstellung verwiesen als Beispiel insbesondere auf Wiesbaden, das von der Einwohnerzahl etwa vergleichbar war. Immerhin wurden Versuche mit großräumigeren Bussen durchgeführt (s. oben S. 193 f.). So wurde im Januar 1957 zunächst ein Doppeldecker aus Berlin, im Februar ein Gelenkbus aus Wiesbaden getestet. Eine Wirtschaftlichkeit der Umstellung von Straßenbahnlinien konnte dabei aber nicht nachgewiesen werden.[2]

Trotz der grundsätzlichen Entscheidung für die Straßenbahn, die auch mit dem Kauf der Albtalbahn und ihrer Verknüpfung mit dem Straßenbahnnetz dokumentiert wurde, verschärfte sich die Konkurrenz zum Automobil ständig und viele Sachentscheidungen fielen zuungunsten der Straßenbahn aus. Behinderungen, verstopfte Straßen und steigende Unfallzahlen zeigten, dass die Hauptverkehrsstraßen der Stadt bald an den Grenzen der Belastbarkeit angelangt sein würden. Kam es 1946 zu 65 Unfällen mit der Straßenbahn, waren es 1955 bereits 209.[3] Während in den 1960er Jahren nahezu alle Baumaßnahmen

dem Autoverkehr Rechnung trugen, erfolgte zu Beginn des folgenden Jahrzehnts ein Umdenkungsprozess, der in seinen Grundüberlegungen bis heute spürbar und aktuell geblieben ist. Die Bedeutung eines leistungsfähigen Schienennahverkehrs für die Stadt und die Region ist seitdem nicht mehr aus dem Blickfeld geraten. Viele grundsätzliche Überlegungen und Entscheidungen für das erfolgreiche „Karlsruher Modell" fielen in diese Zeit.

Ausbau und Modernisierung – Die 1950er Jahre

Für die städtische Straßenbahn waren die 50er Jahre im Hinblick auf die Beförderungszahlen ein Jahrzehnt der Stagnation. Während sich die Zahl der Bewohner von etwa 200 000 im Jahre 1950 innerhalb der folgenden zehn Jahre um rund 40 000 Menschen erhöhte, veränderte sich die Zahl der Fahrgäste nur unwesentlich.[4] 38,1 Millionen im Jahre 1950 standen 38,0 Millionen 1960 entgegen. Eine der Ursachen für diese Entwicklung war die immer rascher anwachsende Konkurrenz durch das Auto, das der Bahn nicht nur Fahrgäste entzog, sondern auch immer mehr Platz auf den Straßen beanspruchte. Die Zahl der Personenwagen innerhalb Karlsruhes sollte sich innerhalb eines Jahrzehnts fast verzehnfachen. Gab es im Jahre 1950 noch 2604 PKW, waren daraus 1960 bereits 24 373 geworden. Hinzu kamen Tausende Lastwagen und Motorräder.[5] Neuartige Einrichtungen wie die erstmals Anfang 1952 am Karlstor installierte Heuer-Ampel rationalisierten zwar die Regelung des Verkehrs, gingen jedoch zulasten der Straßenbahn, deren Fahrplan durch zusätzliche Wartezeiten an Kreuzungen durcheinander kam. Durch Erweiterung des Angebotes und die Beschaffung moderner und komfortabler Fahrzeuge versuchte die Stadtverwaltung, die Attraktivität der Straßenbahn zu steigern und gleichzeitig dem stark anwachsenden Straßenverkehr Rechnung zu tragen.

Streckenneubauten im Weichbild der Stadt

Als erste Neubaumaßnahme wurde am 28. November 1953 die Verlängerung der Linie 5 von der Hertzstraße durch die Siemensallee zur Endschleife an der Neureuter Straße in Betrieb genommen, wodurch die in diesem Bereich entstandenen Neubaugebiete und Gewerbeflächen erschlossen wurden.[6] Hier hatten sich vorwiegend Heimatvertriebene, vor allem auch aus dem Gablonzer Gebiet, angesiedelt, die in Karlsruhe die für ihre Heimat bekannte Glasschmuckindustrie heimisch machten. Das bisher notwendige Umsetzen an der Hertzstraße, wo bei Beiwagenbetrieb der Anhängewagen von Hand verschoben werden

Umbau in der Lameystraße Ecke Hardtstraße mit einer Heuer-Ampel

musste, entfiel dadurch. Die Strecke durch die Siemensallee war zwar zweigleisig trassiert, vorerst war aber nur das stadtauswärts führende Gleis verlegt. Die Fahrleitungsmasten standen in der Trassenmitte, für die Fahrt von der Neureuter Straße über die Haltestelle Feierabendweg bis zur Haltestelle Hertzstraße also rechts vom Fahrzeug. Wegen des geringen Abstands zu den Masten waren Unfälle zu befürchten, weshalb die Außentüren bei der Abfahrt an der Neureuter Straße verschlossen werden mussten. Gleichzeitig mit der Verlängerung der Linie 5 wurde in Knielingen entlang der heutigen Rheinbrückenstraße ein Gleis dem Verkehr übergeben, wodurch eine lang gezogene Schleife entstand und die Umsetzstelle entfiel. So konnte der Verkehr in den Stoßzeiten zur besseren Bedienung der Siemenswerke verdichtet und der spätere Einsatz von Einrichtungsgroßraumwagen ermöglicht werden.

Die Verkehrsführung in Mühlburg war sowohl für die Straßenbahn wie auch für den Individualverkehr hinderlich und auch unfallträchtig. Der gesamte Ost-West-Verkehr führte in beiden Richtungen durch die enge Rheinstraße, zwischen Entenfang und Lameyplatz fuhr die Straßenbahn eingleisig in der Straßenmitte, wodurch gerade noch Platz für den Gegenverkehr blieb. Zwischen Marktstraße und Hardtstraße befand sich eine Ausweiche, wo auf den Gegenzug wartende Bahnen den Straßenverkehr behinderten. Darüber hinaus erforderte das zu Beginn des Jahrzehnts entstandene Wohnviertel im Mühlburger Feld mit seinen über 4000 Bewohnern eine leistungsfähige Infrastruktur im Stadtteil Mühlburg, wozu auch entsprechend ausgebaute Verkehrswege gehörten.[7] Daher wurde eine umfangreiche Neuordnung des gesamten Verkehrs in Mühlburg beschlossen und in mehreren Phasen realisiert. Anstelle der Rheinstraße wurde nun die Lameystraße zur Hauptverkehrsachse. Im Anschluss daran wurde eine bereits im Generalverkehrsplan von 1926 vorgesehene neue Straße, die Ebertstraße erstellt, mittels derer die B 10 vom Entenfang zur Kriegsstraße geführt wurde.[8] Der Durchgangsverkehr sollte damit aus der Kaiserallee und der Kaiserstraße herausgenommen werden. Da die Straße aber nicht – wie vorgesehen – durch das Beiertheimer Feld bis zur Karlstraße fortgeführt wurde, blieb sie ein Torso. Sie wurde rückgebaut, nachdem durch die Südtangente eine günstigere Verkehrsführung angeboten werden konnte. Die ebenfalls überwiegend eingleisige Strecke in der westlichen Rheinstraße vom Lameyplatz bis zur Neureuter Straße wurde hinter die Häuser ins unbebaute Gebiet verlegt. Die heute parallel verlaufende zweibahnige Starckstraße gab es damals noch nicht.[9]

Verkehrsengpass in der Rheinstraße um 1954

Entlang der Ebertstraße wurde als Verbindung vom Kühlen Krug zum Entenfang eine Straßenbahnstrecke errichtet und am 28. September 1956 mit der Linie 5 in Betrieb genommen. Vorerst endete diese Linie am Entenfang und setzte an einem Gleiswechsel um, der sich unmittelbar nördlich der Einmündung der Weinbrennerstraße befand. Gleichzeitig mit der Eröffnung der Linie 5 zum Entenfang wurde die überwiegend eingleisige Strecke der Linie 6 von der Kreuzung Karlstraße/-Ebertstraße bis zur Endstelle in Beiertheim stillgelegt und durch einen Omnibus ersetzt, der über Beiertheim hinaus bis nach Bulach verkehrte. Somit ging die im Eingemeindungsvertrag von 1929 zugesagte Anbindung Bulachs endlich in Erfüllung, wenn auch nicht als Straßenbahn, wie ursprünglich vorgesehen.[10]
Auch im Ostteil der Stadt waren mittlerweile Veränderungen des Straßenbahnnetzes notwendig geworden. Seit der Mitte der 1950er Jahre wurde das Rintheimer Feld mit fünfgeschossigen Wohnhäusern und einigen achtstöckigen Turmhäusern bebaut.[11] Zu dieser Zeit – im Mai 1955 – wurde die Meterspurlinie 11 Friedhof – Hagsfeld als letztes Relikt der früheren Lokalbahn eingestellt und durch eine Buslinie ersetzt, die wieder bis in die Ortsmitte von Hagsfeld fuhr. Bezeichnenderweise ergab sich nicht nur ein stärkerer Verkehr auf der neuen Buslinie, ein großer Teil der Fahrgäste benutzte auch die Straßenbahnlinie 8 von Rintheim zum Schlachthof. Die Strecke der Linie 8 war nur eingleisig befahrbar, ein Einsatz von Beiwagen nicht möglich. Da eine Verdichtung des Fahrplans auf 15 Minuten in den Berufsverkehrszeiten nicht ausreichte, wurden zwei Triebwagen gekuppelt eingesetzt. Am 25. Oktober 1957 – gerade rechtzeitig vor dem Allerheiligenverkehr – wurde unter Nutzung der Trasse der früheren Lokalbahn die neue Strecke vom Friedhof bis zur Endschleife am Hirtenweg in Betrieb genommen und von den Linien 4 und 6 befahren. Die Buslinie nach Hagsfeld endete nunmehr am Hirtenweg. Der Verkehr auf der Linie 8 wurde wieder auf den Grundtakt zurückgeführt.

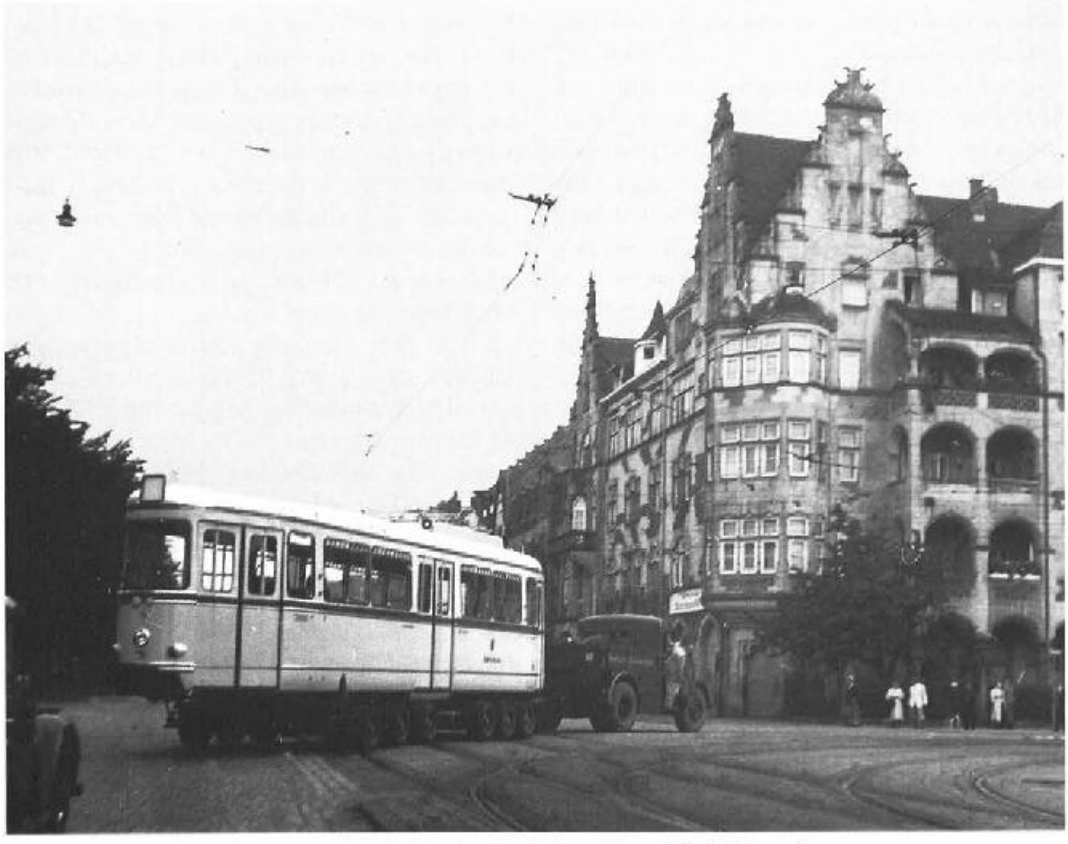
Die Anbindung der Waldstadt

Der Bau einer zusätzlichen Straßenbahnlinie wurde mit der Entstehung der ersten Karlsruher Trabantensiedlung notwendig. Ende der 1950er Jahre herrschte großer Mangel an erschlossenen und rasch mit verdichteten Wohneinheiten bebaubaren Flächen. Die meisten der geeigneten Gebiete waren in viele kleine Parzellen aufgesplittert, deren Besitzer nicht willens oder nicht in der Lage waren, ihre Grundstücke zu bebauen. Eine Enteignung kam jedoch nicht in Frage. So wurde von der Stadtverwaltung beschlossen, im Nordosten der Stadt ein Neubaugebiet zu erschließen, das zu zwei Dritteln in städtischem bzw. staatlichem Wald liegen sollte, woraus der Name „Waldstadt" entstand. Nur ein Drittel lag in einem Bereich, wo sich die Grundstücke in Privatbesitz befanden.[12] So wurde dann auch der im Wald gelegene Teil, die so genannte Waldlage, überwiegend mit Wohnblöcken und zwölfgeschossigen Hochhäusern bebaut, während für die Feldlage überwiegend Einfamilienhäuser bzw. höchstens zwei- oder dreigeschossige Häuser geplant waren. Bereits bei der Ursprungsplanung des neuen Baugebiets wurde ein Anschluss der Straßenbahn vorgesehen.[13] Die Trasse lag jedoch noch rund zweihundert Meter östlich des Waldrandes, die Hochhäuser dagegen am Westrand der Waldlage, eine Konstellation, die dem Grundsatz widersprach, die Konzentration der Bebauung entlang der Erschließungsachse des öffentlichen Nahverkehrs anzuordnen. Die ersten Bewohner zogen im Herbst 1958 in der Waldstadt ein, zu ihrer Bedienung wurde am 1. Oktober 1958 zunächst nur eine Buslinie 63/73 vom Durlacher Tor über den Parkring (Adenauerring) – Blankenlocher Allee (Theodor-Heuß-Allee) bis zur Schneidemühler Straße eingerichtet. Schon bald darauf sollte den Waldstadtbewohnern auch eine Straßenbahnverbindung in die Innenstadt angeboten werden, der Bau der Strecke verzögerte sich aber durch Einsprüche erheblich, sodass erst am 22. Dezember 1960 die Eröffnung der Linie bis zur vorläufigen Endstelle

Glogauer Straße gefeiert werden konnte. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Waldstadt bereits so viele Bewohner, dass die Buslinie im Berufsverkehr im 10-Minutenverkehr fahren musste. Dazwischen wurde jeweils ein weiterer Bus eingesetzt, der nur von Sichtkarteninhabern benutzt werden konnte. Mit der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie wurde der Bus auf seinen Grundtakt zurückgeführt. 1962 sollte die Strecke in der Waldstadt bis zur Endschleife am Jägerhaus verlängert werden, wegen Schwierigkeiten bei den Grundstücksverhandlungen konnte diese Strecke mit einer großzügigen doppelgleisigen Endschleife erst am 5. Dezember 1963 in Betrieb genommen werden. Am Jahresende 1963 hatte die Waldstadt bereits fast 10000 Einwohner und wäre mit der bisherigen Endstelle Glogauer Straße nicht mehr ausreichend erschlossen gewesen.[14]

Die ersten Großraumfahrzeuge

Um die Straßenbahn als öffentliches Verkehrsmittel attraktiver und konkurrenzfähiger zu machen, beschloss der Gemeinderat am 21. Juli 1953 den Kauf von sieben vierachsigen Großraumtriebwagen und zwei Beiwagen von der Waggonfabrik Rastatt.[15] Diese modernen Fahrzeuge entsprachen einem Quantensprung in der Geschichte der Karlsruher Straßenbahnfahrzeuge. Während zahlreiche andere Verkehrsbetriebe den so genannten „Verbandswagen" beschafften, ein nach Richtlinien des Verbands Öffentlicher Verkehrsunternehmen (VÖV) aus dem Kriegsstraßenbahnwagen weiterentwickelter Zweiachser, setzte man in Karlsruhe auf die deutlich rationelleren Großraumwagen. Die eleganten Fahrzeuge hatten nahezu das doppelte Fassungsvermögen der bisherigen Wagen, die Einstiege wa-



Ankunft des ersten Großraumwagens 1954 in der Durlacher Allee, Ecke Tullastraße

ren bequemer und die Fahrgäste saßen erstmals auf Einzelsitzen in Fahrtrichtung statt auf Längsbänken. Fahrer und Schaffner konnten ihre Arbeit zudem im Sitzen verrichten. Der erste Wagen kam am 8. Juli 1954 in Karlsruhe an und wurde am 28. August 1954 erstmals als E-Wagen eingesetzt, kurz darauf befuhren die Großraumwagen die Linie 1. Da nur zwei Großraumbeiwagen beschafft wurden, bildeten je ein Großraumtriebwagen und ein zweiachsiger Beiwagen die anderen Züge. Erst nach Beschaffung von weiteren acht Großraumwagen konnten 1956 alle neun Kurse der Linie 1 mit Großraumwagen bestückt werden.[16] Die anderen wurden auf einem Kurs der Linie 3 und zeitweise wechselnd auf den Linien 2 und 7 eingesetzt.

Die neuen Wagen waren 2,20 m breit, da nach der gültigen Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) ein Abstand von 50 cm zwischen zwei sich begegnenden Fahrzeugen vorgeschrieben war und der Gleisabstand des Karlsruher Straßenbahnnetzes 2,70 m betrug. Lediglich in Gleisbogen waren zum Teil Begegnungsverbote erforderlich, da die Großraumwagen an Bug und Heck weiter nach außen ausschlugen und in der Wagenmitte weiter nach innen hingen als die herkömmlichen zweiachsigen Fahrzeuge. Nach einer Novellierung der BOStrab war nur noch ein Abstand von 30 cm zwischen zwei Fahrzeugen vorgeschrieben, sodass die vom Gemeinderat am 25. April 1957 beschlossene Bestellung von acht weiteren vierachsigen Großraumtriebwagen mit einer Breite von 2,40 m in Auftrag gingen.[17] Sie hießen daher „Breitraumwagen". 2,40 m wurde nun das Standardmaß der Karlsruher Straßenbahn bis zur Beschaffung der Stadtbahnwagen, die nach einer erneuten Novellierung der BOStrab eine Breite von 2,65 m erhalten konnten.

Umspurung der Albtalbahn und Verknüpfung mit dem Straßenbahnnetz

Bereits zu Beginn der 50er Jahre zeichnete sich ab, dass die DEBG-eigene Albtalbahn weitgehend heruntergewirtschaftet war und sich nur mit größtem finanziellem Aufwand sanieren ließe, wozu der Betreibergesellschaft die Mittel fehlten. Entsprechende Untersuchungen zeigten, dass eine Modernisierung der bestehenden Anlagen nicht finanzierbar war und folglich eine grundsätzliche Entscheidung über die Zukunft der Albtalbahn getroffen werden musste. Eine Studie über die möglichen Ersatzlösungen enthielt als Varianten die vollständige Umstellung auf Busbetrieb oder den Anschluss des Albtals an das Netz der Bundesbahn und im Stadtgebiet von Karlsruhe den Ersatz des Schienenverkehrs durch Busse.[18] Nach langwierigen Verhandlungen setzte sich schließlich die Stadt Karlsruhe mit ihrem Plan durch, die meterspurige Strecke nach Herrenalb auf Normalspur umzubauen und fortan mit Straßenbahnbetrieb zu bedienen, wodurch der lästige Verkehrsbruch am Albtalbahnhof entfallen sollte (ausführlich dazu siehe oben S. 173–177). Nachdem ein entsprechender Vertrag am 1. April 1957 geschlossen und die neue Albtal-Verkehrs-Gesellschaft m.b.H. (AVG) gegründet worden war, wurde wenig später mit den Umspurungsarbeiten begonnen.[19] Am 18. April 1958 fand die feierliche Eröffnung des ersten Teilstücks bis Rüppurr/Battstraße statt, zwei Tage vor der Oberbürgermeisterwahl am 20. April 1958, bei der Günther Klotz für weitere 12 Jahre wieder gewählt wurde.

Für die Bewohner der südlichen Stadtteile Rüppurr und Weiherfeld-Dammerstock wurde nun endlich ein durchgehender Verkehr in die Stadtmitte angeboten. Zusätzlich zu den bestehenden Straßenbahnlinien wurde eine Linie „A" eingeführt, die von Rüppurr kommend in einer großen Schleifenfahrt über Albtalbahnhof – Karlstraße – Hauptpost (heute Europaplatz) – Marktplatz – Ettlinger Straße – Hauptbahnhof – Albtalbahnhof wieder nach Rüppurr führte.[20] Da die „A" als zusätzliche Linie verkehrte, wurden Auswirkungen des bis zum 1. Juni 1958 zunächst nur eingleisigen Betriebs zwischen Albtalbahnhof und Gartenstadt und der Anschlussaufnahme von den schmalspurigen Zügen aus dem Albtal auf den Straßenbahnverkehr weitgehend vermieden.

AVG-Wagen mit der Kennzeichnung A am Marktplatz vor der Umgestaltung zur Fußgängerzone. Die Gleise verlaufen noch beidseits der Pyramide.

Die von der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft bestellten acht- und sechsachsigen Gelenkwagen waren aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht ausgeliefert. Zum Einsatz kamen daher zunächst hauptsächlich die acht von den Verkehrsbetrieben neu beschafften so genannten „Breitraumwagen", zusätzlich wurden im Spitzenverkehr Spiegel-Triebwagen mit zwei Beiwagen eingesetzt. Das spätere Erkennungszeichen der AVG-Wagen, die grünen Längsstreifen, nahmen grüne Fähnchen in den Fähnchenhaltern auf den Dächern vorweg.

Zum Umbau der Gleisbrücke über die Autobahn für die zweigleisige Normalspurstrecke wurde am 20. April 1959 die Meterspurstrecke zwischen Rüppurr und dem südlichen Widerlager stillgelegt.[21] Zu beiden Seiten der Brücke wurden provisorische Haltestellen eingerichtet. Die Linie A fuhr nach der Ausfahrt aus der Wendeschleife Rüppurr rückwärts bis zur Haltestelle am nördlichen Widerlager, von wo sie nach Aufnahme der Fahrgäste Richtung Stadt abfuhr. Von der Haltestelle auf der Südseite verkehrten dampflokbespannte Pendelzüge nach Ettlingen. Am 15. Mai 1959 konnte dann die Strecke nach Ettlingen ab der Autobahnbrücke zunächst eingleisig und am 1. August komplett zweigleisig in Betrieb gehen. Bis 1961 erreichte die Umspurung in Etappen Herrenalb: 15. April 1960 Endschleife Busenbach, 12. Mai 1960 Etzenrot, 12. Dezember 1960 Marxzell und am 1. September 1961 erreichte die neue Albtalbahn mit Herrenalb den Endpunkt der Talstrecke. Kurz darauf wurden im Berufsverkehr erstmals Eilzüge zwischen Karlsruhe und Ettlingen eingeführt, ab Ostern 1962 folgten an Sonntagen Eilzüge zwischen Karlsruhe und Herrenalb. Der gesamte Umbau hatte lediglich knapp 4,5 Jahre benötigt. Im Stadtgebiet selbst merkte man von dieser Ent-

wicklung wenig, lediglich die Zielschilder der A-Wagen trugen die jeweils neuen Namen. Trotz des wesentlich verbesserten Angebots konnte kein Verkehrszuwachs erzielt werden. Die Nutzerzahlen betrugen 1958 rund 6,2 Millionen, sanken 1960 auf 6,0 und stiegen 1962 auf 6,3 Millionen.[22] Augenfällig war hingegen der Neubau des Albtalbahnhofes anstelle des alten Gebäudes von 1915.[23] Als letzter Schritt wurde am 30. Juni 1966 die nun ebenfalls umgespurte Strecke Busenbach – Langensteinbach Süd eröffnet, wobei drei eigens dafür beschaffte Gelenkwagen in Dienst gestellt wurden.

Schon 1959 erhielt die AVG ihre eigenen Fahrzeuge.[24] Zur Bewältigung des hohen Fahrgastaufkommens wurden aber keine Vierachser, sondern acht sechs- und sieben achtachsige Gelenkwagen beschafft. Karlsruhe gehörte damit zu den ersten Städten, in denen dieser erst kurz zuvor entwickelte Fahrzeugtyp zum Einsatz gelangte. Im Anschluss an die Bestellung der AVG bekam auch die Straßenbahn fünf sechsachsige Gelenktriebwagen. In den nachfolgenden Jahren wurden kontinuierlich weitere Fahrzeuge dieser Art beschafft, teils Sechsachser, teils Achtachser. Nachträglich wurden auch Sechsachser zu Achtachsern umgebaut (s. dazu unten S. 276). Dadurch war eine stetige Verbesserung des Komforts für die Fahrgäste und eine erhebliche Kostenminderung durch Personaleinsparung wie auch durch höhere Fahrgeschwindigkeiten möglich. Die schnelle Beschaffung neuer Fahrzeuge hatte aber auch – zumindest vorübergehend – ihre Schattenseite: Der immer größer werdenden Zahl moderner leistungsstarker Fahrzeuge war das Stromversorgungsnetz nicht mehr gewachsen, es kam zu häufigen Stromstörungen, die den Straßenbahnverkehr lahmlegten und zu erheblichen Verspätungen führten. In Durlach standen zeitweise nur 380 V in der Fahrleitung an. Eine erste Verbesserung brachte die Einschaltung der Gleichrichterstation Durlach im Jahre 1959, aber erst nach der weiteren Dezentralisierung der Stromversorgung gehörten die häufigen Stromstörungen endgültig der Vergangenheit an.[25]

Der seinerzeit nicht unumstrittene Beschluss, die Albtalbahn in städtische Regie zu übernehmen, umzuspuren und bis in die Innenstadt durchzuführen, kann als Vorentscheidung für die Beibehaltung und den weiteren Ausbau der Straßenbahn und der späteren Stadtbahn gewertet werden. Trotz der immer mächtigeren Konkurrenz durch das Auto stärkten die Verantwortlichen in der Stadtverwaltung die Stellung des ÖPNV auf diese Weise nachhaltig. Die Ausdehnung des städtischen Verkehrsnetzes in die Region wurde wieder aufgenommen und im Gegensatz zur Geschichte der Lokalbahn (s. oben S. 133–146) erfolgreich praktiziert.

Änderungen im Spätverkehr und ein neues Liniensystem

Eine erhebliche Verbesserung brachte ein im Mai 1957 eingeführter Spätverkehr, der mehrmaliges Umsteigen vermeiden sollte. In den Abendstunden verkehrten ursprünglich nur die Linien 1, 3 und 8 sowie ein Pendelverkehr vom Entenfang nach Daxlanden. Nach und nach kamen weitere Pendelwagen zum Kühlen Krug, zur Hertzstraße bzw. Neureuter Straße und zum Friedhof hinzu. Am 1. Mai 1957 wurde schließlich im Abendverkehr und an Sonntagvormittagen eine durchgehende Linie Friedhof – Marktplatz – Hauptbahnhof – Hauptpost – Neureuter Straße eingeführt, durch welche die Linie 3 und die Pendellinien zum Friedhof und zur Neureuter Straße ersetzt werden konnten. Auf den Linienfilmen standen zu dieser Zeit jedoch nur die Nummern 1 bis 8 zur Verfügung, die aber für die vorhandenen Linien bereits vergeben waren. Dazu gab es die Buchstaben S, E und D, die jeweils zusammen mit den Zielschildern „Sonderwagen", „Einsatzwagen" und „Dienstfahrt" verwendet wurden. Da auf die Schnelle eine Umrüstung der Linienfilme nicht möglich war, wurde für die neue Linie das Liniensignal „S" eingeführt, was sehr einleuchtend als „Spätverkehr" erläutert werden konnte.

Im Zuge der Modernisierung der Verkehrsbe-

triebe wurde 1955 eine aufwendige Fahrgastzählung vorgenommen, um festzustellen, welche Veränderungen der Verkehrsströme inzwischen eingetreten waren. Auf der Basis dieser Erhebungen wurde eine neue Führung der Straßenbahnlinien ausgearbeitet, die am 1. Oktober 1958 in Kraft trat und den Anteil der Fahrten mit Umsteigezwang reduzieren sollte. Eine wesentliche Änderung der Verkehrsbedienung durch die neue Linienführung bestand in der Verstärkung des Verkehrs auf der mittleren Kaiserstraße. Wie eine erneute Zählung der Fahrgastströme im Jahre 1959 zeigte, konnte durch die neue Linienführung der Prozentsatz der Umsteiger von 33,9 % auf 27,9 % verringert werden, unter Berücksichtigung der Albtalbahn sank der Umsteigeranteil sogar auf 26,9 %.[26]

se einen kurzen, zu anderen Zeiten einen längeren Linienweg, so wurde die Nummer um weitere 10 erhöht. So verkehrte die Linie 1 von Durlach nach Knielingen, auf der Rückfahrt von Knielingen nach Durlach trug sie die Nummer 11. Die Linie 9 vom Hauptbahnhof zum Entenfang, zurück als Linie 19, wurde im Berufsverkehr über Ettlinger Straße zum Schlachthof, später bis Durlach verlängert. Dann trug sie aber auf dem gesamten Laufweg vom Schlachthof (Durlach) über Hauptbahnhof zum Entenfang die Nummer 29, zurück die Nummer 39. Gleiches galt für die Buslinien. Die farbige Unterscheidung der einzelnen Straßenbahnlinien wurde zunächst beibehalten, die Linie 8/18 erhielt neu die Farbe rosa, 9/19/29/39 wurde hellblau, die 10/20 bekam blassgelb. Die 21/31 in Hellgrün war vermut-

	Linienführung 1.10.1958*	
Linie	Linienweg	zurück als
1	Durlach – Marktplatz – Hauptpost – Knielingen	11
2	Durlach – Marktplatz – Hauptpost – Neureuter Straße	12
3	Hirtenweg – Durlacher Tor – Rüppurrer Tor – Ettlinger Tor – Mathystraße Verlängerung als: 23 Hirtenweg – Durlacher Tor – Rüppurrer Tor – Ettlinger Tor – Mathystraße	13 33
4	Hirtenweg – Marktplatz – Hauptpost – Schillerstraße – Kühler Krug	14
5	Hauptbahnhof – Marktplatz – Hauptpost – Hauptbahnhof	
6	Hauptbahnhof – Rüppurrer Straße – Rüppurrer Tor – Marktplatz – Hauptpost – Hauptbahnhof	16
7	Hauptbahnhof – Hauptpost – Rheinhafen	17
8	Hauptbahnhof – Marktplatz – Hauptpost – Daxlanden (– Rappenwört)	18
9	Hauptbahnhof – Mathystraße – Kühler Krug – Entenfang Verlängerung als: 29 (Durlach –) Tullastraße – Marktplatz – Hauptbahnhof – Mathystraße – Kühler Krug – Entenfang	19 39
10	Tullastraße – Rintheim	20
A	Rüppurr – Albtalbahnhof – Hauptpost – Marktplatz – Hauptbahnhof – Albtalbahnhof – Rüppurr (nur diese Richtung, im Spitzenverkehr jedoch auch in Gegenrichtung)	
S	Hirtenweg – Marktplatz – Hauptbahnhof – Hauptpost – Hauptkrankenhaus – Neureuter Straße	S

* Zu den Buslinien siehe oben Tabelle S. 194

Verbunden mit dieser Linienneuordnung war eine neuartige Nummerierung, wonach jede Nummer jeweils nur eine Fahrtrichtung bezeichnete.[27] Die einfache Liniennummer stand für die Hinfahrt, bei der Rückfahrt wurde die Zahl um 10 erhöht. Befuhr eine Linie zeitweilich als Liniensignal für die Spätverkehrslinie S vorgesehen, sie kam aber nie zur Anwendung, die Bezeichnung S wurde auch beim neuen System beibehalten. Die neuen, wesentlich längeren Linienbänder waren störanfällig und verschlissen rasch, Ersatzbänder mit den

vielen verschiedenen Farben waren kostenaufwendig. Nach kurzer Zeit wurde daher auf die Linienfarben verzichtet. Erst im März 1986 wurden die farbigen Liniennummern wieder eingeführt.
Der Grundgedanke dieses Systems war, mit der Liniennummer eindeutig auch die Fahrtrichtung zu kennzeichnen. Man sollte also nicht mehr sagen müssen „Nehmen Sie die Linie 1 nach Knielingen", damit der Fahrgast nicht versehentlich nach Durlach fährt. Ähnliche Systeme hatten auch andere Städte schon ausprobiert, dann aber wieder aufgegeben. Trotz der unbestreitbaren Logik des neuen Systems blieben Verwirrungen nicht aus. Der Fremde, der die Nummerierung einer Linie in beiden Fahrtrichtungen mit derselben Nummer gewohnt war, wartete für die Rückfahrt vergeblich auf die Linie 1, die er auf der Hinfahrt benutzt hatte. Er konnte ja nicht ahnen, dass er für die Rückfahrt die 11 benutzen musste. Trotz vieler Beschwerden über dieses für den praktischen Betrieb unzweckmäßige System hielt sich diese Nummerierung über ein Jahrzehnt und wurde erst mit der Linienneuordnung am 7. Juli 1969 beseitigt.

Konkurrenz im Verkehrsraum, Unfälle

Ungeachtet der bedeutenden Modernisierungen und Netzerweiterungen kamen neue Probleme auf die Straßenbahn zu. Nachdem das Auto für immer mehr Menschen erschwinglich geworden war, kam es am Ende des ersten Nachkriegsjahrzehnts zunehmend zur direkten Konfrontation mit der Straßenbahn. Besonders in der Kaiserstraße, die für beide Verkehrsmittel die wichtigste Ost-West-Verbindung war, wurden die Zustände immer schwieriger. Die Verkehrsbetriebe hatten zwar wiederholt Halteverbote auf der Kaiserstraße und der Karlstraße zwischen Hauptpost und Karlstor sowie Linksabbiegeverbote auf diesen Straßenabschnitten beantragt, fanden aber kein Gehör.[28] Andererseits hatten die städtischen Ämter mehrfach die Aufhebung der Haltestelle Herrenstraße gefordert. Da hier keine Haltestelleninseln vorhanden waren und das Parken am Straßenrand zugelassen war, stauten sich hinter jedem haltenden Straßenbahnzug die Kraftfahrzeuge, eingezwängt in diesen Stau standen auch die Straßenbahnen.[29] Nach der Linienneuordnung verkehrten auf der mittleren Kaiserstraße sechs Linien, alle im 10-Minutenbetrieb. Nachdem am ersten Adventswochenende chaotische Verkehrsverhältnisse eingetreten waren, wurde die Haltestelle Herrenstraße am 1. Dezember 1958 durch Polizeiverordnung mit sofortiger Wirkung aufgehoben. Trotz zahlreicher Proteste nahm die Polizei diese fahrgastunfreundliche Entscheidung nicht zurück. Daran änderte auch ein 1961 verfügtes generelles Halteverbot in der Kaiserstraße zwischen Durlacher Tor und Mühlburger Tor nichts. Eine Haltestelle Herrenstraße gab es erst wieder nach der Umwandlung der Kaiserstraße in eine Fußgängerzone.[30]
Bedauerlicherweise blieb der Straßenbahnbetrieb nicht unfallfrei. So gab es im August 1959 einen Unfall an der Tullastraße. Durch Bremsversagen fuhr ein von Durlach kommender Zug nahezu ungebremst auf einen in der Haltestelle stehenden Dreiwagenzug auf. Es gab 45 Verletzte, drei davon schwer. Ein für Karlsruhe einmaliger Unfall ereignete sich am 1. März 1961 am Römerhof. Nach dem plötzlichen, unvorhersehbaren Ausfall des Wagenführers fuhr dort ein Zug ungebremst in die Rechtskurve. Der Zug entgleiste, wobei der Triebwagen stehen blieb, der Beiwagen aber umstürzte. Ein Student, der sich durch Abspringen von dem entgleisenden Zug in Sicherheit bringen wollte, wurde von dem Beiwagen erschlagen, zwei weitere Fahrgäste wurden schwer, sechs leicht verletzt.[31]

Verkehrsgutachten, Straßenbau und Behinderungen des Straßenbahnbetriebs – Die 1960er Jahre

Die innerstädtischen Verkehrsprobleme, die sich zuvor in mancher Hinsicht erst andeuteten, machten um 1960 entschiedenes stadtplanerisches Handeln unumgänglich. Das rasche Wachstum der Kraftfahrzeuge hielt unverän-

Bild von der Unfallstelle am Römerhof 1961

dert an, wobei sich allein der Bestand an Personenwagen zwischen 1960 und 1965 fast verdoppelte und nun 49 635 betrug.[32] Da sich die Verkehrsproblematik in allen größeren Städten ähnlich entwickelte, erhoffte sich die Karlsruher Stadtverwaltung brauchbare Lösungsansätze durch auswärtige Gutachter. Die städtischen Verkehrsbetriebe sahen sich gleichzeitig mit einer Vielzahl von Problemen konfrontiert, die nur zum Teil mit den Folgen der Individualmotorisierung zusammenhingen. Neben einem gravierenden Rückgang der Fahrgastzahlen erregten vor allem Personalprobleme und Fahrzeugmangel in den Stoßzeiten Besorgnis.[33] Die Zahl der Straßenbahnfahrgäste ging von 40,4 Millionen im Jahr 1958 auf 37,8 Millionen im Jahr 1959 zurück. Im Verwaltungsbericht 1959 wurde dies wie folgt begründet: „Dieser Rückgang dürfte verursacht sein durch die Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs und durch den außergewöhnlich schönen und lang anhaltenden Sommer des Jahres 1959. Auch die am 1. August des Vorjahres durchgeführte Tarifanhebung dürfte sich noch ausgewirkt haben, weil die vor der Tarifanhebung liegenden Monate des Jahres 1958 zum Vergleich mit herangezogen werden."[34]

Trotz der erfolgreichen Bemühungen der Verkehrsbetriebe die Personalprobleme zu lösen und Investitionen in den Wagenpark blieben die Behinderungen im öffentlichen Verkehrsraum das zentrale Problem der Karlsruher Straßenbahn, das sich auch ungünstig auf die spezifischen „Tugenden" der Bahn wie Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit auswirkte. Bei der Stadtverwaltung und im Gemeinderat erkannte man zunehmend deutlicher, dass nur ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsnetz in der Lage sein würde, die negativen Auswirkungen des zunehmenden Individualverkehrs in Form verstopfter Straßen zu mildern. Dazu gehörte unter anderem die Schaffung eigener Gleiskörper, um den Behinderungen durch Staus zu

Verkehrsengpass Kaiserstraße in den 1960er Jahren vor der Hauptpost (seit 1974 Europaplatz)

entgehen. Vorrang besaß jedoch noch der Bau leistungsfähiger Verkehrsachsen für den Straßenverkehr, mittels derer die prognostizierten starken Verkehrsströme gesteuert werden sollten.

Der Verkehrslinienplan

Um die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse der Stadt zu ergründen, wurde das Ulmer Ingenieurbüro Feuchtinger und Schaechterle mit der Erstellung eines neuen Verkehrsliniensystems beauftragt, das auf detaillierten Verkehrszählungen beruhen sollte. Am 13. Juni 1961 wurde der Verkehrslinienplan im Gemeinderat vorgelegt.[35] Er ist bis heute wesentliche Grundlage der Planungen für den Straßenverkehr geblieben. Zentrale Elemente des Verkehrslinienplans sind die Nord- und Südtangente sowie die teilweise kreuzungsfrei ausgebaute Kriegsstraße. Dadurch sollten die Ost-West-Verkehrsströme an der Innenstadt vorbeigeleitet werden. Die wiederum sollte von den Tangenten aus vorwiegend über Nord-Süd-Straßen erschlossen werden. Diese Verkehrsstruktur war die Voraussetzung für die Schaffung der Fußgängerzone im Stadtzentrum. Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs wurde in diesem Verkehrslinienplan nur am Rande angesprochen, da hierzu ein eigenes Gutachten bei der Wirtschaftsberatung Düsseldorf (WiBeRa) in Auftrag gegeben worden war, das aber erst fünf Jahre später abgeliefert wurde. Grundgedanke war, die Straßenbahnhauptachsen Kaiserstraße – Kaiserallee sowie Karlstraße und Ettlinger Straße vom Individualverkehr zu entlasten, diesen Verkehr zum Teil auf die bis zur Kaiserstraße zu verlängernde Rüppurrer Straße sowie die Reinhold-Frank-Straße zu verlagern und deshalb diese Straßen vom Straßenbahnverkehr zu befreien. Auch über den ruhenden Verkehr sollte noch ein weiteres Gutachten erstellt werden.

Karlsruhe stand damals unter den 26 Großstädten mit über 200 000 Einwohnern mit einer Fahrzeugdichte von 161 Kraftfahrzeugen auf 1000 Einwohner an vierter Stelle hinter Frankfurt, München und Stuttgart.[36] Man war überzeugt, mit dem Verkehrslinienplan die Bedürfnisse des Autoverkehrs befriedigen zu können. Aber es gab schon damals nachdenkliche Stimmen. Stadtrat Fritz Laule sagte: „Unser entscheidender Gesichtspunkt ist der modernere: dass wir uns nicht nur – ich unterstreiche hier das nur – an den Erfordernissen des Kraftverkehrs orientieren, sondern auch an den Erfordernissen der Menschen, die in dieser Stadt wohnen. Ich sage, das sind modernere Gesichtspunkte – und zwar deshalb, weil man nämlich alle diese Dinge, über die wir jetzt diskutieren, vor 10 und 20 Jahren in den Vereinigten Staaten schon durchdiskutiert und ausgeführt hat. Und zum Teil ist das Echo, das von dort herüberkommt, anders als die große Zuversicht, die ich in dieser Frage bei der Stadtverwaltung gefunden habe."[37] Am 12. Dezember 1961 wurde der Verkehrslinienplan im Gemeinderat beraten und verabschiedet.

Das ÖPNV-Gutachten aus Düsseldorf

Am 14. Januar 1966 wurde von der Wirtschaftsberatung AG Düsseldorf ein „Gutachten über die künftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe" abgeliefert.[38] Es war bereits am 14. Juni 1960 in Auftrag gegeben worden, ein erster Entwurf wurde 1963 präsentiert. Obwohl der Stadt Karlsruhe eine positive Ausgangssituation bescheinigt wurde, kritisierten die Gutachter die Tatsache, dass der Stadtkern ausschließlich mit Straßenbahnen bedient werde. Zwar stellten diese durchaus das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs dar, es sei jedoch eine andere Aufgabenteilung zwischen Bahn und Bus wünschenswert. Da der Bus bisher nur als Zubringer zur Bahn eingesetzt würde, verbinde der Fahrgast mit dem Begriff „Bus" den Zwang zum Umsteigen. Die Busse aus den Vororten sollten die Stadt durchqueren und einen Teil der Straßenbahnlinien ersetzen. Nahezu alle Linien, Straßenbahnen und Busse, sollten die Kaiserstraße befahren. Alternativ wurde vorgeschlagen, die Buslinien aus der Kaiserstraße herauszunehmen und in der West-Ost-Richtung über Amalienstraße – Waldstraße – Karl-Friedrich-Straße (– Kriegsstraße) bzw. in der Ost-West-Richtung über Waldhornstraße – Schlossplatz – Stephanienstraße zu führen. Dadurch hätten sich teilweise abenteuerliche Linienführungen für die Busse ergeben (s. Tabelle nächste Seite).
Für die Straßenbahnen war eine Zugfolge von 10 Minuten vorgesehen, die Busse verkehrten zum Teil aber nur alle 20 oder gar 30 Minuten. Auf der Karlstraße und der Ettlinger Straße waren, obwohl sie als Nahverkehrshauptachsen galten, nur jeweils in einer Richtung eine, in der Gegenrichtung zwei Straßenbahnlinien geplant (Linien 4 und 5). Alle schwächer belasteten Straßenbahnstrecken, d. h. die mit nur einer Linie befahrenen Abschnitte, sollten relativ kurzfristig stillgelegt werden.
Während der Verkehrslinienplan im Gemeinderat im Jahre 1961 beraten und beschlossen worden war, findet sich zu diesem Gutachten über den öffentlichen Nahverkehr keine Beratung in den Protokollen der Gemeinderatssitzungen. Vermutlich wurde schon in den städtischen Ämtern erkannt, dass für einen zukunftsweisenden Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs dieses Konzept keine tragfähige Basis sein konnte.[39]

Abschluss der Umbauten im Westen

Zu Beginn der 1960er Jahre wurde die verkehrliche Neuregelung im Westen der Stadt am Entenfang mit der neuen Vogesenbrücke abgeschlossen. Zum Bau der neuen Zufahrtsrampen musste die eingleisige Straßenbahnbrücke über Alb, Bannwaldallee und Westbahnhof abgebrochen werden. Dazu wurde die Linie 8/18 vom 12. März bis 10. August 1962 zum Rheinhafen umgeleitet, zwischen Römerhof und Ölbecken, in den Sommermonaten bis Rappenwört, wurde ein Straßenbahnpendelverkehr eingerichtet. Hierzu wurden vor Abbruch der Brücke fünf Trieb- und zwei Beiwa-

Linienführung nach Vorschlag WiBeRa		Zugfolge		Zuganzahl	
Straßenbahn		A	B	A	B
1	Durlach – **Marktplatz – Hauptpost** – Knielingen	10	10	10	10
2	Durlach – **Marktplatz – Hauptpost** – Blücherstraße – Flughafen	10	10	8	8
3	Waldstadt – **Marktplatz – Hauptpost** – Rheinhafen	10	10	8	8
4	Hirtenweg – Marktplatz – Hauptbahnhof – Hauptpost – Daxlanden	10	10	11	11
5	Rüppurr – Albtalbahnhof – **Hauptpost – Marktplatz** – Hauptbahnhof – Rüppurr (nur diese Richtung)	10	10	5	5
Omnibus					
1	Germersheimer Str. – Entenfang – Ebertstr. – Kriegsstr. – Brauerstr. – Hauptbahnhof – Rüppurrer Str. – Fritz-Erler-Str. – **Marktplatz – Hauptpost** – Mühlburger Tor – Reinhold-Frank-Str. – Moltkestr. – Neureuter Str.	20	10	6	12
2	Flugplatz Ost – Erzbergerstr. – Reinhold-Frank-Str. – Kriegsstr. – Ettlinger Tor – **Marktplatz – Hauptpost** – Mühlburger Tor – Reinhold-Frank-Str. – Kriegsstr. – Weinbrennerplatz – Beiertheimer Feld	20	10	4	7
3	Weiherfeld – Beiertheimer Allee – Ebertstr. – Hauptbahnhof – Bahnhofstr. – Beiertheimer Allee – Ettlinger Tor – **Marktplatz – Hauptpost** – Mühlburger Tor – Reinhold-Frank-Str. – Moltkestr. – Hertzstr. – Neureut	30	30	3	3
4	Rheinstrandsiedlung – Durmersheimer Str. – Entenfang – Ebertstr. – Kriegsstr. – Ettlinger Tor – **Marktplatz – Hauptpost** – Mühlburger Tor – Reinhold-Frank-Str. – Brauerstr. – Ebertstr. – Litzenhardtstr. – Pulverhausstr. – Oberreut	20	12	6	8
5	Heidenstückersiedlung – Hardeckstr. – Zeppelinstr. – Kühler Krug – Kriegsstr. – Ettlinger Tor – **Marktplatz – Hauptpost** – Mühlburger Tor – Reinhold-Frank-Str. – Brauerstr. – Ebertstr. – Litzenhardtstr. – Pulverhausstr. – Oberreut	20	12	6	8
6	Berghausen – Grötzingen – Durlach	60	[1]	1	
7	Grötzingen – Durlach (Umlauf mit Linie 6)	60	[1]	[2]	
8	Killisfeld – Aue – Durlach Bahnhof	20	[1]	1	
9	Hagsfeld – Hirtenweg – Rintheim	10	[1]	3	
S3	Neureut – Welschneureuter Str. – Klammweg – Linkenheimer Landstr. – Hans-Thoma-Str. – Schlossplatz	[3]	20		2
S6	Berghausen – Grötzingen – Durlach – Durlach Bahnhof – Aue – Killisfeld – Wolfartsweierer Str. – Rüppurrer Tor – Ettlinger Tor – **Marktplatz – Hauptpost** – Mühlburger Tor – Reinhold-Frank-Str. – Moltkestr. – Siemens	[4]	10		8
S9	Hagsfeld – Hirtenweg – Rintheim – Rintheimer Str. – Durlacher Tor – Kapellenstr. – Rüppurrer Tor – Ettlinger Tor	[4]	10		3
S10	Waldstadt – Blankenlocher Allee – Durchstich durch den Schlosspark – Schlossplatz	[3]	10		2

A = Außerhalb des Berufsverkehrs
B = Im Berufsverkehr
[1] Im Berufsverkehr siehe S-Linien
[2] Umlauf gekoppelt mit Linie 6
[3] Nur im Berufsverkehr, sonst siehe Linie 6 – 9
[4] Nur im Berufsverkehr

Auf der Kaiserstraße zwischen Marktplatz und Hauptpost würden danach je Richtung 53 bzw. 47 Fahrzeuge verkehren, d. h. durchschnittlich bis zu 9 Fahrzeuge in 10 Minuten; alle 10 Minuten die Straßenbahnlinien 1, 2, 3, 5 (nur eine Richtung) und die Buslinien 1, 2; – je Stunde 36 Fahrzeuge; alle 12 Minuten die Buslinien 4, 5, S6 – je Stunde 15 Fahrzeuge; alle 30 Minuten die Buslinie 3 – je Stunde 2 Fahrzeuge.

Bau der Vogesenbrücke

gen nach Daxlanden gebracht. Busse verkehrten vom Rheinhafen über Ölbecken nach Daxlanden. Am 11. August 1962 wurde die Vogesenbrücke durch Verkehrsminister Seebohm feierlich eröffnet. Am 14. Dezember 1962 konnte der zweigleisige Verkehr auf der Lameystraße aufgenommen werden. Damit war die umfassende Umgestaltung der Bahnanlagen im Westen der Stadt im Wesentlichen abgeschlossen. Insbesondere der nunmehr zweigleisige Betrieb auf eigenem Gleiskörper in der Rheinstraße östlich des Entenfangs und von dort nach Daxlanden und Knielingen wurde von den Verantwortlichen als großer Schritt für die Pünktlichkeit und die Betriebssicherheit der Straßenbahn angesehen.[40]

Neben den im Folgenden behandelten großen Projekten und Veränderungen gab es auch in den 1960er Jahren zahlreiche kleinere Verbesserungsschritte, die dem Bürger – wenn überhaupt – erst auf den zweiten Blick auffielen.[41] So wurde 1965 an der Kreuzung Pforzheimer Straße/Pfinztalstraße ein Gleisdreieck eingebaut, nachdem das Anschlussgleis der Deutschen Bundesbahn aufgegeben worden war, das an dieser Stelle die Straßenbahngleise gequert hatte. Lediglich in der Pforzheimer Straße verblieb noch ein Gleisstück der DB, die Prellböcke der Bundesbahn und der Straßenbahn lagen unmittelbar hintereinander. Mit diesem Gleisdreieck war es nun möglich, den Verkehr bis zum Bahnhof Durlach aufrechtzuerhalten, wenn die Endschleife Durlach nicht angefahren werden konnte. Dies ist unter anderem regelmäßig am Fastnachtssonntag der Fall, wenn in Durlach der Fastnachtsumzug stattfindet. Im Gegensatz zu vielen anderen Städten, wo Gleisdreiecke zum Wenden auch von Zweirichtungszügen schon immer üblich waren, fand in Karlsruhe diese Möglichkeit einer Wendestelle, wenn auch nur für seltene Fälle, zum ersten Male Anwendung.

Der Ausbau der Kriegsstraße

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse am Ettlinger Tor – bisher ein fünfstrahliger Knotenpunkt – wurde die nach Südwesten

führende Beiertheimer Allee für den Verkehr allgemein gesperrt. Durch ein neues Gleisdreieck an der Ettlinger Straße erhielt die Beiertheimer Allee über die Hermann-Billing-Straße am 15. August 1959 einen neuen Anschluss. Dies schuf die Voraussetzung für den Bau einer Unterführung der Kriegsstraße am Ettlinger Tor.[42] Mit großem Aufwand wurden diese Unterführungen der B 10 vorangetrieben. Die Straßenbahnstrecke in der Kriegsstraße zwischen Ettlinger Tor und Rüppurrer Tor wurde am 2. Februar 1964 wegen des bevorstehenden Baus der Unterführung am Ettlinger Tor stillgelegt, damit waren auch einige Linien zu ändern. Die Linie 5 verkehrte nun vom Hirtenweg über Karlstraße zum Hauptbahnhof und weiter als Linie 6 über Rüppurrer Straße – Kapellenstraße – Durlacher Tor zum Hirtenweg, von wo sie wieder als Linie 5 startete. In der Gegenrichtung verkehrten die Linien 15 und 16, ebenfalls gekoppelt. Die Linie 3 befuhr den Ring über Ettlinger Straße wie zuvor die Linie 5, im Berufsverkehr verkehrte sie als Linie 23 vom Hauptbahnhof über Ettlinger Straße zur Neureuter Straße und zurück als Linie 33 über Karlstraße zum Hauptbahnhof. Die Linie S wurde in 25/35 umbenannt. Ab 7. Dezember 1964 wurde in den Berufsverkehrszeiten die Linie 5/15 bis zur Waldstadt verlängert. Während die Unterführung Ettlinger Tor bereits 1965 fertig gestellt werden konnte, dauerte es am Karlstor noch bis 1972.

Der Altstadtdurchbruch

Eines der größten städtebaulichen Projekte seit Kriegsbeginn war die seit langem geplante Sanierung des „Dörfle".[43] Bei Gründung der Stadt Karlsruhe erstreckte sich die städtebaulich geplante Bebauung nur bis zur Südseite der Kaiserstraße. Im Bereich zwischen heutiger Kronenstraße und Durlacher Tor hatten sich südlich der Kaiserstraße Handwerker und Bauarbeiter niedergelassen und in mehr oder weniger verwinkelter Struktur einen Stadtteil erbaut, der Altstadt genannt wurde und im Sprachgebrauch später unter dem Namen „Dörfle" bekannt war. Die Häuser waren zum Teil bei weitem nicht so solide gebaut, wie die Behördenbauten am Schlossplatz oder die vornehmen Wohn- und Geschäftshäuser an der Kaiserstraße oder den Radialstraßen. Im Laufe der Jahre war die Bausubstanz mancher Häuser heruntergekommen, ein Teil der Gebäude war im Krieg zerstört worden. Dem Zeitgeist entsprechend entschloss man sich daher Anfang der 1960er Jahre zu einer Flächensanierung, d. h. zum kompletten Abriss aller Gebäude, auch der noch gut erhaltenen, im Areal zwischen Kronenstraße und Kapellenstraße. Bei der Neuplanung für dieses Gebiet wurde auch eine Hauptverkehrsstraße in Fortsetzung der Rüppurrer Straße bis zur Waldhornstraße vorgesehen. Diese Straße war bereits im Generalbebauungsplan von 1926 enthalten, damals allerdings nur als Straßendurchbruch durch die Altstadt und nicht im Rahmen einer Flächensanierung. Trotz weitgehender Räumung des Sanierungsgebiets verzögerte sich der Bau der neuen Straße, da sich im Bereich der heutigen östlichen Fahrbahn eine Metzgerei befand, deren Besitzer sich dem Abbruch seines Gebäudes lange Zeit widersetzte. Bei der Eröffnung der Fritz-Erler-Straße am 7. Juli 1969 führte daher im Bereich dieser Metzgerei die Fahrbahn Richtung Norden östlich um das Gebäude herum im Zuge der alten Kronenstraße, die Fahrbahn Richtung Süden und der Mittelstreifen mit der zweigleisigen Straßenbahnstrecke wurden so angelegt, dass die Gleise gerade noch an der Westseite des Hauses vorbeiführten. Damit erhielten die Bewohner der Südstadt neben der Ettlinger Straße eine zweite direkte Verbindung zur Stadtmitte.

Mit der Eröffnung der Linie durch die Fritz-Erler-Straße wurden mehrere Straßenbahnlinien verändert, die 1958 eingeführte doppelte Nummerierung wurde wieder abgeschafft. Durch Einrichtung spezieller Linien für den Spätverkehr wurde die Anzahl der Pendellinien reduziert, es gab nur noch einen Pendelwagen mit der Liniennummer 14, der zwischen Schillerstraße und Kühler Krug verkehrte. Dazu kam wie bisher die Linie 10, die noch immer den ganzen Tag mit einem einzigen Wa-

Blick in die Fritz-Erler-Straße im Jahr 1977. Noch steht die Metzgerei mitten auf der künftigen östlichen Fahrspur.

	Linienführung ab 7. 7. 1969*
1	Durlach – Marktplatz – Hauptpost – Knielingen
2	Durlach – Marktplatz – Hauptpost – Neureuter Straße
3	Ring: Hauptbahnhof – Marktplatz – Hauptpost – Hauptbahnhof
4	Waldstadt – Marktplatz – Hauptpost – Kühler Krug
5	Waldstadt – Marktplatz – Hauptpost – Hauptbahnhof
6	Hauptbahnhof – Rüppurrer Straße – Marktplatz – Hauptpost – Neureuter Straße
7	Hauptbahnhof – Hauptpost – Rheinhafen
8	Hauptbahnhof – Marktplatz – Hauptpost – Daxlanden
9	Hirtenweg – Marktplatz – Hauptpost – Mathystr. – Entenfang – Rheinhafen
10	Tullastraße – Rintheim
11	Durlach – Marktplatz – Hauptpost – Daxlanden (S)
13	Durlach – Marktplatz – Hauptpost – Hauptbahnhof – Marktplatz – Durlach (B)
14	Schillerstraße – Kühler Krug (S)
15	Waldstadt – Marktplatz – Hauptpost – Hauptbahnhof – Neureuter Straße (S)
19	Hirtenweg – Universität – Rüppurrer Straße – Hauptbahnhof – Mathystraße – Entenfang – Rheinhafen (S)
A	Albtal – Rüppurr – Albtalbahnhof – Hauptpost – Marktplatz – Hauptbahnhof – Rüppurr – Albtal
	Linien 5/6 und 7/8 gekoppelt. Linien 3, 13 und A nur in diese Richtung.
	(S) Nur im Spätverkehr und Sonntagvormittag (B) Nur im Berufsverkehr

* Zu den Buslinien siehe oben Tabelle S. 203

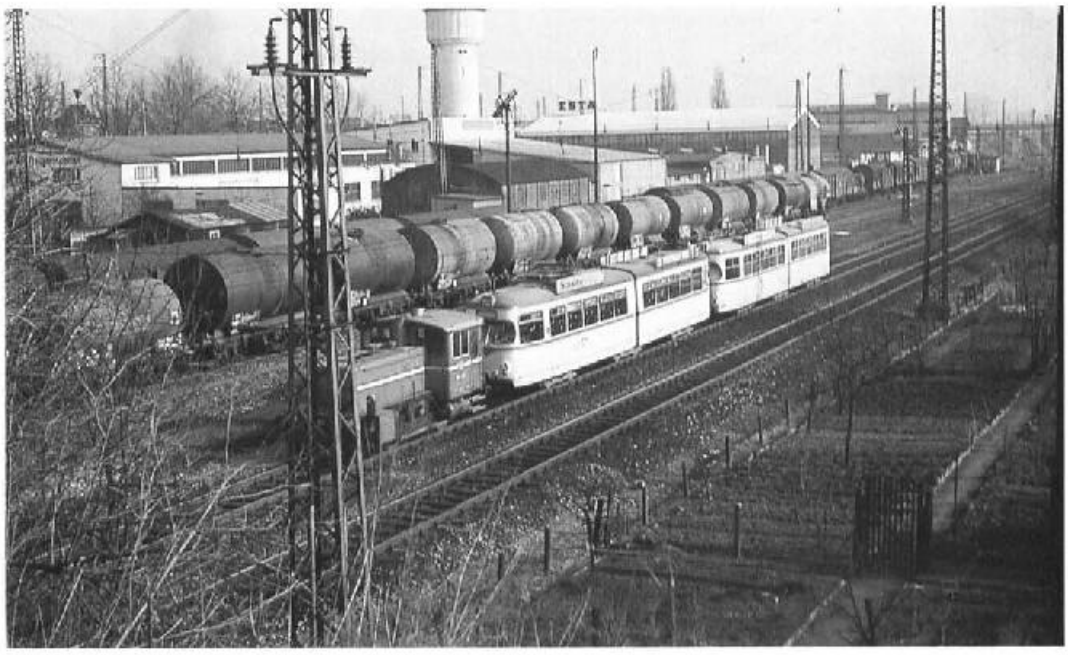
gen zwischen Tullastraße und Rintheim pendelte.
Montags bis freitags verkehrten alle Linien wie bisher im 10-Minuten-Takt, nach 20 Uhr verkehrten täglich nur noch die Linien 14 und 15 alle 10 Minuten, die Linien 1, 10, 11 und 19 alle 20 Minuten, wobei sich die Linien 1 und 11 zwischen Durlach und Entenfang zum 10-Minuten-Verkehr verdichteten. An Samstagen von Betriebsbeginn und an Sonntagen von 13 Uhr an bis 20 Uhr verkehrten die Tageslinien im 15-Minuten-Betrieb, am Sonntag von Betriebsbeginn bis etwa 9 Uhr die Schwachlastlinien im 15- bzw. 30-Minutenbetrieb, von 9 bis 13 Uhr im 10- bzw. 20-Minutenbetrieb.
In der Kaiserallee lagen bis dahin die beiden Gleise auf eigenen Bahnkörpern seitlich der einzigen Hauptfahrbahn, sodass jedes ein- oder ausbiegende Kraftfahrzeug die Gleise queren musste, mit Ausnahme der Kreuzung mit der Yorck-/Blücherstraße waren alle Einmündungen ohne Signalregelung. Die Gleise wurden nun in der Mitte zusammengelegt, zu beiden Seiten wurde je eine zweispurige Richtungsfahrbahn angelegt.[44] Querungen gab es nun nur noch an der Leopoldstraße/Südliche Hildapromenade, Yorckstraße/Blücherstraße, Händelstraße/Herderstraße, sie waren alle signalgeregelt.

Betriebliche Maßnahmen

Neben den Neubauten kam es auch bei bereits bestehenden Linien zu einigen Änderungen. Schon 1952 war die Moltkestraße zwischen Hauptkrankenhaus und Hertzstraße nach 22 Uhr sowohl für den Kraftverkehr als auch für Straßenbahnen gesperrt, um Lärmbelästigung der Patienten im Hauptkrankenhaus zu vermeiden.[45] So konnten im Spätverkehr auf der Linie S bzw. 25/35 nur Zweiachser eingesetzt werden, die in der Moltkestraße am Gleiswechsel östlich der Blücherstraße umsetzten. Als Ende 1965 der vollständige Ersatz der Zweiachser durch Einrichtungsfahrzeuge unmittelbar bevorstand, musste eine andere Lösung gefunden werden. Es wurde Einvernehmen erzielt, dass der Verkehr der Straßenbahn entlang des Krankenhauses mit verminderter Geschwindigkeit hingenommen werden kann, der Kraftverkehr jedoch weiterhin ausgeschlossen werden musste. Die Abschrankung der Straße wurde daher so abgeändert, dass die Schranke, die die Gleise mit absperrt, über Fahrdrahtkontakte von der Straßenbahn geöffnet und nach Durchfahrt wieder geschlossen werden konnte. Am 10. Januar 1966 konnte somit die Linie 25/35 bis zum Betriebsschluss bis zur Neureuter Straße verlängert werden.[46]
Am 24. November 1967 wurde die Strecke in Knielingen von der Herweghstraße bis zur Rheinbergstraße verlängert, wobei das Gleis in der Saarlandstraße aufgegeben und durch ein zweites Gleis in der Rheinbrückenstraße ersetzt wurde.[47] Am 30. Oktober 1968 konnte die Strecke in der Tullastraße von der Rintheimer Straße bis zur Haid-und-Neu-Straße (Hauptfriedhof) als Betriebsstrecke für das Ein- und Ausrücken in Betrieb genommen werden. Die Strecke in der Ettlinger Straße wurde 1968/1969 auf eigenen Bahnkörper in Straßenmitte verlegt. Dieser Umbau musste unter laufendem Betrieb mit zeitweise eingleisigen Abschnitten durchgeführt werden.

Beginn des schaffnerlosen Betriebs

Die zunehmende Personalnot aber auch steigende Defizite führten dazu, dass die Verkehrsbetriebe nach Rationalisierungspotenzialen im Betriebsablauf suchten. Neben den bereits beschriebenen Änderungen im Spätverkehr wurden vermehrt Sichtkarten eingeführt, um den kostenintensiven Schaffnerbetrieb zu reduzieren.[48] Zudem wurden zu Beginn der 60er Jahre erstmals wieder Schaffnerinnen eingestellt.[49] Eine einschneidende Neuerung für die Fahrgäste der Karlsruher Straßenbahn war dann jedoch die Umrüstung der Fahrzeuge auf Selbstbedienung, wodurch allmählich das kostenintensive Schaffnerpersonal eingespart werden sollte.[50] Zur entsprechenden Umrüstung der Fahrzeuge wurde im Verlauf des Jahres 1967 damit begonnen, 40 Triebwagen auf eigenen Rädern zur Waggonfabrik Rastatt zu fahren, wo automatische Türschließeinrich-

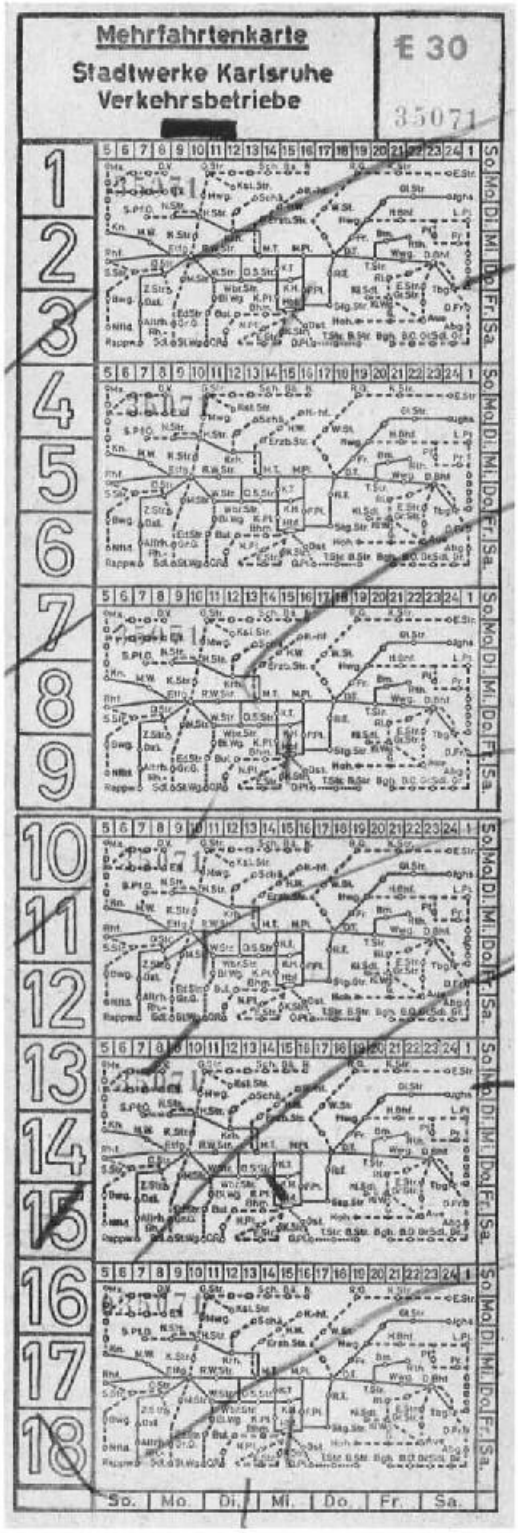


Transport von Gelenkwagen auf Bundesbahngleisen nach Rastatt zur Umrüstung für den schaffnerlosen Betrieb

tungen eingebaut wurden.[51] Die Albtalbahn führte am 1. Februar 1968 bis nach Rüppurr und am 22. Juli 1968 auf dem Gesamtnetz den Einmannbetrieb ein.[52] 1969 war die Umstellung der modernen Fahrzeuge auf Einmannbetrieb und Selbstbedienung abgeschlossen. 80 Straßenbahntriebwagen, zehn Beiwagen und 21 Achtachser der AVG waren umgerüstet. Die noch vorhandenen 20 zweiachsigen Triebwagen und zehn zweiachsigen Beiwagen konnten nicht umgerüstet werden, ihre baldige Außerbetriebnahme war nach Auslieferung weiterer Neubaufahrzeuge vorgesehen.[53]

Mit der Umstellung auf automatische Entwertung waren auch die Tage des jahrzehntelang üblichen Netzbildfahrscheins gezählt. Bei diesen Fahrscheinen wurde für Fahrten, bei denen ein Umsteigen nicht erforderlich war, mit Farbstift der Einstiegspunkt in Fahrtrichtung unmittelbar hinter dem Teilstreckenpunkt sowie der Wochentag angestrichen und durch einen schrägen Querstrich der Fahrschein endgültig entwertet. Für Umsteigefahrten wurde statt des Querstrichs die Uhrzeit angestrichen, beim Umsteigen wurde der Fahrschein an der oberen Kante eingerissen, bei zweimaligem Umsteigen zuerst an der rechten Seite, danach oben. Auf der Linie 1 hatten die Schaffner einen roten Farbstift, auf allen anderen Linien einen blauen Farbstift zu verwenden. Der genaue Einführungszeitpunkt ist zwar nicht bekannt, aber in der Dienstanweisung von 1916 war bereits das Mitführen eines blauen und eines roten Farbstiftes vorgeschrieben, es ist anzunehmen, dass er damals schon für die Fahrscheinentwertung auf der Linie 1 zu verwenden war.[54] Seit der Übernahme der Albtalbahn durch die DEBG 1931 (s. oben S. 169 f.) gab es Gemeinschaftsfahrscheine für die Fahrt auf Straßenbahn und Albtalbahn. Die Albtalbahn führte einen violetten Farbstift.

Es gab auch Fahrscheinheftchen entsprechend den Einzelfahrscheinen für die jeweiligen Teilstrecken. Wer häufig unterschiedliche Strecken, auch mit Kindern und im Gemeinschaftsverkehr mit der Albtalbahn zu befahren hatte, der konnte acht unterschiedliche Fahrscheinheftchen benötigen. In anderen Städten, die schon länger die Fahrtausweise durch Schaffnerstempel entwerten, gab es bereits



Streifenkarten. Abhängig von der Fahrtlänge wurden entsprechend viele Streifen ungültig gemacht, indem der letzte Streifen in der Leserichtung durch den Stempelabdruck entwertet wurde. So kam der Wunsch auf, auch in Karlsruhe zumindest für Erwachsene mit einem Mehrfahrtenausweis für alle Streckenlängen auszukommen. Am 1. April 1963 wurde daher eine Punktekarte eingeführt.[55] Sie trug 18 durchnummerierte Karos und daneben sechs Netzbilder, wie auch sonst auf den Fahrscheinen üblich. Entsprechend der Fahrtlänge waren die Karos abzuzählen, das letzte Karo abzustreichen und auf dem neben diesem Karo liegenden Netzbild die üblichen Einstiegmerkmale anzubringen. Dass dabei immer ein Karo weniger zu berechnen war, als der Fahrpreis in 10-Pfennig-Schritten betrug, führte nicht gerade zu einer einfacheren Fahrtausweiserstellung.

Der Teilstreckentarif machte manche Leute erfinderisch, zumindest einen Teil des Fahrpreises zu umgehen. Da der Schaffnerplatz auf der hinteren Plattform war, begann der Schaffner in der Regel auch dort mit dem Kassieren, danach ging er in das Wageninnere und erst zum Schluss auf die Vorderplattform. So war es beliebt, an der Hauptpost auf der vorderen Plattform einzusteigen und sich erst nach dem Karlstor kassieren zu lassen, von wo es bis zum Hauptbahnhof nur noch zwei Teilstrecken waren. Im morgendlichen Berufsverkehr war am Bahnhof Durlach ein derart starker Andrang, dass der Schaffner oftmals bis zum Schlachthof brauchte, bis der ganze Wagen bedient war. Dann war aber die Zahlgrenze Weinweg bereits überfahren. Um dem abzuhelfen, wurden Ende der 1950er Jahre so genannte „Perronschaffner" eingesetzt. Sie stiegen am Bahnhof Durlach auf die Vorderplattform und kassierten von vorne, bis sie in der Wagenmitte den regulären Schaffner trafen. Am Schlachthof stiegen sie aus, fuhren mit dem nächsten Wagen wieder zum Bahnhof Durlach und das Spiel begann von neuem, rund zwei Stunden lang. Nach der Einführung

Mehrfahrtenkarte, wie sie seit 1963 verkauft wurde.

der Großraumwagen kam es trotz der großen Auffangräume hinter dem Schaffnerplatz in den Berufsverkehrszeiten zu langen Aufenthalten an den Haupthaltestellen. Um die Verkehrsabwicklung zu beschleunigen, gab es so genannte „Standschaffner", die insbesondere am Marktplatz und an der Hauptpost schon vor der Ankunft der Straßenbahnen Fahrscheine verkauften und die Fahrgäste an der Mitteltür einsteigen ließen.

Tarifänderungen

Zum 1. April 1963 wurden die Tarife erhöht, was sicher zum Rückgang der Beförderungszahlen von 40,8 auf 38,1 Millionen gegenüber dem Vorjahr beitrug.[56] Der Rückgang wurde allerdings auch auf die fortschreitende Motorisierung zurückgeführt sowie auf die Zunahme der Fernsehteilnehmer, die sich insbesondere auf den Abendverkehr auswirkte.[57] Ab 18. Oktober 1965 verkehrten die Motorwagen der Linie 1/11 in den Berufsverkehrszeiten schaffnerlos, sie konnten also nur noch mit Sichtkarten oder mit zum Umsteigen gestrichenen Fahrscheinen benutzt werden. Zur Kennzeichnung konnten an den Motorwagen mittels eines Schwalbenschwanzes runde, rote Vorsteckschilder mit entsprechender Beschriftung aufgesteckt werden. Bis zum 1. Dezember 1965 war in den Beiwagen das Rauchen erlaubt, danach wurde es generell untersagt.[58] Zum 1. Januar 1967 wurde der Einheitstarif eingeführt. Die Kennzeichnung von Datum, Uhrzeit und Einstiegstelle erfolgte in den entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen durch die neuen Entwerter, die noch vorhandenen Schaffner brachten die Angaben mittels eines Gummistempels an. Die Automatenwerkstätte hatte Ende 1968 99 Mehrfahrkarten-Verkaufsautomaten, 400 Fahrscheinentwerter und 49 Funkanlagen betriebsbereit zu halten.

Wagenpark

Zur weiteren Rationalisierung beschloss der Gemeinderat am 31. Mai 1960 die Beschaffung von acht vierachsigen Beiwagen bei der Waggonfabrik Rastatt, passend zu den 1958 ausgelieferten Triebwagen, sowie von zehn sechsachsigen Gelenkwagen bei der Deutschen Waggon- und Maschinenfabrik (DWM) Berlin, einer Tochter der Industriewerke Karlsruhe (IWK).[59] Nachdem die 4-achsigen Großraumwagen und alle Gelenkwagen bereits mit Schienenbremsen von den Waggonfabriken kamen, mussten aufgrund der Neufassung der BOStrab, der „Bau und Betriebsordnung für Straßenbahnen", nun auch die vorhandenen zweiachsigen Trieb- und Beiwagen mit Schienenbremsen ausgerüstet werden, 1959 geschah dies bei 32 Trieb- und 20 Beiwagen. 1961 wurden sieben sechsachsige Gelenkwagen aus einer Serie von zehn Wagen und acht Beiwagen mit 2,40 m Breite in Dienst gestellt. Am 29. Mai 1962 beschloss der Gemeinderat die Beschaffung von weiteren 20 Gelenkwagen bei der Deutschen Waggon- und Maschinenfabrik (DWM) Berlin, die 1963/64 ausgeliefert und auf den Linien 7/17/8/18 eingesetzt wurden. Am 31. Dezember 1962 bestand der Fahrzeugpark noch immer aus 61 zweiachsigen Triebwagen und 56 zugehörigen Beiwagen gegenüber nur 23 vierachsigen Triebwagen, zehn vierachsigen Beiwagen sowie 15 sechsachsigen Gelenkwagen. Letztmals wurden fünf zweiachsige Beiwagen mit Schienenbremsen ausgerüstet, ein Zeichen, dass der Einsatz der älteren Fahrzeuge bald zu Ende gehen würde.[60]

Oldtimereinsatz zur Bundesgartenschau 1967

Vom 14. April bis zum 23. Oktober 1967 fand in Karlsruhe die Bundesgartenschau statt, zu der sich die Stadt festlich „herausputzte" und zahlreiche Umgestaltungen vornahm.[61] Die Schau fand im Stadtgarten und im Schlossgarten statt, die rund einen Kilometer voneinander entfernt sind. Die groß angelegte Veranstaltung wirkte sich auch auf das Erscheinungsbild der Straßenbahn aus. Ursprünglich war geplant, zur Verbindung der beiden Gartenschauteile eine Seilschwebebahn bzw. eine Einschienenbahn zu errichten. Wegen der hohen Kosten wurden diese Projekte aber verworfen, es verkehrte eine „Gum-

mi-Eisenbahn", deren Fahrpreis im Eintrittspreis der Gartenschau mit enthalten war. Die Verkehrsbetriebe hatten für die Gartenschau Straßenbahn-Oldtimer aus anderen Städten angekauft, in unterschiedlichen Farben lackiert und mit Ornamenten verziert. Mit diesen Fahrzeugen wurde ein Pendelverkehr zwischen Marktplatz und Konzerthaus durchgeführt. Da die Fahrt mit diesen Oldtimern extra bezahlt werden musste und gleichzeitig vom Marktplatz bis zum Eingang des Schlossgartens noch rund 400 Meter zu Fuß zurückzulegen waren, fanden diese Bahnen nur eine geringe Nutzung. Ab 28. Juni wurden die Oldtimer daher zum Teil auch auf der Ringlinie 3 eingesetzt und konnten dort zum normalen Tarif benutzt werden.

Umdenken der Verkehrsplaner – Die 1970er Jahre

Trotz der intensiven Bemühungen um ein störungsfreies Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel gelang es der Karlsruher Stadtverwaltung nicht, die Straßenbahn nachhaltig aufzuwerten. Während der gesamten 1960er Jahre bewegten sich die Beförderungsziffern stets im Bereich um 40 Millionen und auch bei der Albtalbahn stagnierten die Zahlen unverändert im Bereich um 6 Millionen. Parallel dazu betrug die Zahl der Kraftfahrzeuge 73 499 im Jahre 1970, wovon allein 65 567 auf Personenwagen entfielen.[62] Die unmittelbaren Folgen dieser Entwicklung wie Luftverschmutzung, Lärmbelästigung und sinkende Lebensqualität traten als kommunalpolitische Probleme immer mehr in den Vordergrund.[63] Neben einem auf breiter Basis gewachsenen Umweltbewusstsein war es unter anderem die Erfahrung verödender Innenstädte durch die Folgen der Massenmotorisierung. Die Vorstellung von der autogerechten Stadt wich allmählich der Erkenntnis, dass nur eine sinnvolle Nutzung der vorhandenen Verkehrsmittel und eine umsichtige Kanalisierung der Verkehrsströme den Stadtraum wieder wohnlicher und gesünder machen würden. Entsprechend stand der Problembereich ÖPNV mehr denn je im Zentrum des Oberbürgermeister-Wahlkampfes 1970.[64]

Die U-Strab-Untersuchung

Der neu gewählte Oberbürgermeister Dullenkopf, der im Juli 1970 Günther Klotz ablöste, erteilte der Idee von der „autogerechten Stadt" eine eindeutige Absage, seine Zielvorstellung war die „menschengerechte Stadt", in der das Auto wohl eine Aufgabe und eine Daseinsberechtigung hat, nicht jedoch eine Vorrangstellung.[65] Wo immer möglich, sollten öffentliche Verkehrsmittel benutzt werden, die mit weniger Raum und weniger Energie auskommen. Im Mittelpunkt der Überlegungen der Stadtverwaltung stand schon damals die verkehrstechnische Problematik der Kaiserstraße, die bis heute nicht befriedigend gelöst scheint. Um den Verkehrsbedarf und die Verkehrsströme möglichst genau zu sondieren, wurde von März bis Mai 1970 eine gründliche Verkehrszählung vorgenommen. Mit Auftrag vom 6. August 1970 wurde zudem ein Arbeitskreis „U-Strab" eingerichtet, der am 24. September 1971 als Ergebnis eine „Untersuchung über eine Unterpflasterstraßenbahn in Karlsruhe" vorlegte.[66]

Als zentrale Erkenntnis wurde die zunehmende Behinderung allen öffentlichen Verkehrs durch den rasch anwachsenden Individualverkehr angeführt, der insbesondere die Pünktlichkeit der Straßenbahn mehr und mehr in Frage stelle. Entsprechend erarbeitete der Arbeitskreis unterschiedlichste Verbesserungsvorschläge für den Straßenbahnverkehr in der Innenstadt mit Blick auf die Verkehrssituation der Gesamtstadt. Für ein zukünftiges Netz ging das Gutachten davon aus, dass auch weiterhin ein großer Teil der Region von den Gleisen der Bundesbahn erschlossen werde. Zusätzlich müssten neue Bahnlinien, eventuell Stadtbahnen, die Nachbargemeinden anfahren.

Im Hinblick auf die künftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Innenstadt Karlsruhe wurden mehrere Varianten untersucht. Die Beibehaltung des vorhandenen Straßenbahnnetzes würde bei dem prognostizierten

	Prognostiziertes Liniennetz der U-Strab-Untersuchung
1	Durlach – Marktplatz – Hauptpost – Knielingen
2	Durlach – Marktplatz – Hauptpost – Nordweststadt
3	Durlach – Marktplatz – Hauptpost – Rheinstrandsiedlung
4	Waldstadt – Marktplatz – Hauptpost – Rheinstrandsiedlung – Durmersheim
5	Waldstadt – Marktplatz – Hauptpost – Hauptbahnhof – Rüppurr
6	Herrenalb/Langensteinbach – Albtalbahnhof – Hauptbahnhof – Marktplatz – Hauptpost – Nordweststadt – Neureut und ggfs. weiter Eggenstein – Leopoldshafen – Kernforschungszentrum
7	Waldstadt – Marktplatz – Hauptpost – Beiertheimer Feld – Oberreut
8	Daxlanden – Hauptpost – Marktplatz – Hauptbahnhof – Mathystr. – Kühler Krug – Entenfang – Rheinhafen – Rheinstadt*
9	Oberreut – Beiertheimer Feld – Ebertstr. – Hauptbahnhof – Marktplatz – Hauptpost – Neureuter Straße
10	Rintheim – Hauptfriedhof – Marktplatz – Hauptbahnhof – Hauptpost – Rheinhafen – Rheinstadt*
11	Ring: Hauptbahnhof – Rüppurrer Straße – Marktplatz – Hauptpost – Hauptbahnhof
12	Ring: Hauptbahnhof – Rüppurrer Straße – Marktplatz – Hauptpost – Schillerstraße – Beiertheimer Feld – Ebertstr. – Hauptbahnhof

* Seit Mitte der 1960er Jahre geplante, nicht realisierte Trabantenstadt südlich von Knielingen

Wachstum des Verkehrsaufkommens zu elf Straßenbahnlinien zwischen Hauptpost und Marktplatz führen, was mit einer einzigen Strecke nicht zu verkraften sei. In der Innenstadt stehe jedoch kein zweiter Straßenzug parallel zur Kaiserstraße zur Verfügung, sodass auf ebener Erde kein weiteres Gleispaar angelegt werden könne. Eine teilweise Umstellung auf Omnibusse würde zu unerwünschten Schienenparallelverkehren führen und die Belastung der Innenstadt neben dem ohnehin schon starken Kraftverkehr weiter erhöhen. Auch hierfür wäre letztendlich eine Trasse parallel zur Kaiserstraße erforderlich.

Eine U-Bahn hätte einerseits eine für die Karlsruher Verhältnisse zu große Kapazität, andererseits müsste sie als völlig neues Verkehrssystem aufgebaut werden, auch dort, wo die vorhandenen Straßenbahnstrecken keine verkehrstechnischen Probleme darstellten. Es käme daher nur ein U-Bahn-Kreuz mit einer Strecke Albtal – Neureut und einer Strecke Durlach – Rheinstadt mit Gabelungen am Durlacher Tor zur Waldstadt und vom Entenfang Richtung Rheinstrandsiedlung in Frage. Eine vollständige Umstellung auf Omnibusse würde auf der Kaiserstraße zu einer Busfolgezeit von 24 Sekunden führen. Die Haltestellen könnten nicht mehr konzentriert angelegt werden, sondern müssten für jeweils drei bis vier Linien zusammengefasst werden. Am Marktplatz oder an der Hauptpost müssten jeweils sieben Bushaltestellen hintereinander angelegt werden. Wegen der dichten Folge von Bussen müssten auch Seitenstraßen mit herangezogen werden. Die Kriegsstraße hingegen sei zu weit vom Geschäftszentrum entfernt, weshalb sie daher bestenfalls für Schnellbusverbindungen genutzt werden könne.

Diese Erkenntnisse deckten sich weitgehend mit den Aussagen im Gutachten der WiBeRa von 1966, nur wurden daraus andere Schlüsse gezogen. Als einzig sinnvolle Lösung sah das Gutachten die Führung nur eines Teils der Straßenbahnlinien im Tunnel vor, der andere Teil sollte oberirdisch verbleiben. Die Ost-West-Strecke würde gleich hinter der Tullastraße abgesenkt, dann aber nicht unter der Kaiserstraße, sondern unter der Markgrafenstraße und Erbprinzenstraße sowie unter der Hauptpost hindurch geführt, erst dann unter der Kaiserstraße und käme westlich des Mühlburger Tors wieder an die Oberfläche. Am Rondellplatz würde ein zentraler Umsteige- und Knotenpunkt entstehen. Von hier würde eine Strecke nach Süden unter dem Hauptbahnhof hindurch führen und nördlich des Dammerstocks auf die Trasse der Albtalbahn treffen. Diese unterirdische Streckenführung wurde auch als „Y-Lösung" bezeichnet. Als

Erweiterung wurde eine Abzweigstrecke von der Hauptpost nach Nordwesten etwa unter Seminarstraße – Jugendheim – Knielinger Allee vorgeschlagen, die dann in die Strecke zur Nordweststadt einmünden sollte. Bei diesem Konzept würden sechs Linien (Linie 1 – 6) die Tunnelstrecken nutzen, die anderen sechs Linien (Linie 7 – 12) würden weiterhin oberirdisch die Innenstadt durchfahren. Als weitere, langfristige Option könnten auch die zunächst noch oberirdisch verbliebenen Linien ebenfalls unterirdisch geführt werden, hierzu wären dann aber weitere Tunnelstrecken im Zuge der heutigen Straßenbahnachsen erforderlich. Während die Grundversion eine Tunnellänge von etwa 6 km erfordern würde, würden bei einer unterirdischen Führung aller Linien etwa 17 km Tunnel notwendig. Die Kosten wurden mit 230 bzw. 612 Millionen DM angegeben.

Es wurde auch untersucht, ob neu entwickelte Massenverkehrsmittel eingesetzt werden könnten. Berücksichtigt wurde COUP von Krupp, CAT von DEMAG und Transurban von Krauss-Maffei. Alle Neuentwicklungen waren rein theoretische Entwicklungen, die möglicherweise als Modell funktionieren, nicht aber als reale Verkehrsmittel. Bei allen neuartigen Systemen wäre entweder ein vollständiger Ersatz des vorhandenen Straßenbahnsystems notwendig oder es würde ein gebrochener Verkehr entstehen, bei dem nur ein kurzer Abschnitt durch das neue System bedient würde. Der erste Fall wäre nicht finanzierbar, der zweite hätte ebenfalls hohe Kosten zur Folge, brächte aber für den Fahrgast keinerlei Vorteile, sondern nur Nachteile. Auch wären erhebliche Eingriffe in das Stadtbild mit diesen Systemen verbunden.

Der Arbeitskreis kam daher zu dem Ergebnis, dass bei einer zu erwartenden Zunahme des öffentlichen Verkehrs das Gleispaar in der Kaiserstraße nicht ausreiche. Eine teilweise oder vollständige Umstellung auf andere Verkehrsmittel, seien es konventionelle oder neuartige, komme aus finanziellen, städtebaulichen und verkehrstechnischen Gründen nicht in Frage. Es bleibe daher nur die Lösung, zusätzlich aufkommenden Verkehr auf eine unterirdische Strecke zu verlagern. Dies wäre mit begrenztem Aufwand und in überschaubarer Zeit möglich. Eine spätere vollständige Verlegung des öffentlichen Verkehrs im Stadtinnern wäre nicht ausgeschlossen, könnte aber schon aus finanztechnischen Überlegungen erst in späteren Baustufen und in einem sehr langen Zeitraum realisiert werden.

Neben der sehr kostenintensiven U-Strab wurden auch die Möglichkeiten einer S-Bahn zu Beginn der Amtszeit Dullenkopfs sondiert. In einer Studie der Verkehrsbetriebe aus dem Jahre 1972 nahm die Erweiterung des bestehenden Netzes in das Umland erstmals konkrete Gestalt an, wobei die umsteigefreie Fahrt in die Karlsruher Innenstadt das Ziel war.[67] In den folgenden Jahren wurden erste Teile dieser Vorhaben umgesetzt.

Diese Ausarbeitungen waren zunächst nur Studien städtischer Ämter, sie sollte insbesondere bei allen Planungen die entsprechenden Korridore vorsorglich freihalten. Ein unmittelbarer Auftrag zu einer weitergehenden Vorplanung wurde vorerst nicht erteilt. Allerdings wurde ein Gutachten über den öffentlichen Personennahverkehr in Karlsruhe in Auftrag gegeben, das von den Professoren Dr. Schaechterle und Dr. Funk sowie von Dr. Pampel, Mitglied des Verkehrsverbunds Hamburg, ausgearbeitet und 1977 vorgelegt wurde.[68] Danach würde kurz- und mittelfristig das vorhandene Straßenbahnnetz ausreichen, das auch weiter ausgebaut werden sollte. Grundsätzlich wurde aber die langfristige Notwendigkeit einer unterirdischen Verkehrsverbindung bestätigt, für die jedoch der Einsatz einer als „Kompaktbahn" konzipierten „Mini-U-Bahn" empfohlen wurde. Es gäbe zwar derzeit noch keine einsatzfähigen Systeme, aber bei längerfristigen Überlegungen müssten auch noch zu entwickelnde Techniken berücksichtigt werden.

Damit verschwanden für rund 15 Jahre statt der Bahnen die Planungen für unterirdische Lösungen im Untergrund, erst zu Beginn der neunziger Jahre sollte es zu neuen Überlegungen kommen.

Fußgängerzonen am Europaplatz und Marktplatz

Am 20. Oktober 1972 waren die Bauarbeiten zur Unterführung der Kriegsstraße am Karlstor abgeschlossen, die neue Haltestelle „Karlstor", die nur durch eine Fußgängerunterführung zu erreichen war, wurde in Betrieb genommen. Niemand hätte damals ahnen können, dass dieser Zustand keine 30 Jahre Bestand haben würde. Mit der Freigabe der Unterführung der Kriegsstraße für den allgemeinen Straßenverkehr konnte der Durchgangsverkehr aus der Kaiserstraße herausgenommen und auf die Innenstadttangenten verwiesen werden. Dies war eine der wesentlichen Auswirkungen des 1961 vorgestellten Verkehrslinienplans. Dadurch war es möglich, zwei Fußgängerzonen am Marktplatz am 20. November 1972 und an der Hauptpost am 21. November 1972 einzurichten. Nach einer kurzen Eingewöhnungszeit war der Kraftfahrzeugverkehr in der Kaiserstraße zwischen Waldhornstraße und dem Kaiserplatz stark zurückgegangen. Die meisten Behinderungen, die der Straßenbahn die Fahrt erschwert hatten, waren damit beseitigt. Die Fahrzeiten in der Innenstadt konnten nun gut eingehalten werden. Im Zuge der Erweiterung der Fußgängerzone wurde am 27. August die Haltestelle „Marktplatz" von der Lammstraße nach Osten zwischen die Karl-Friedrich-Straße und die Kreuzstraße verlegt. Die Haltestellen, der Linien 3 und 7 auf der Ostseite der Pyramide entfielen, die auf der Westseite der Pyramide wurde für die Linien 8 und A wieder eingerichtet. Auch der Abschnitt Herrenstraße/Ritterstraße wurde zur Fußgängerzone umgestaltet und dort am 6. September 1974 die 1958 aufgehobene Haltestelle „Herrenstraße" wieder eingerichtet, was am 7. September 1974 mit einem großen Straßenfest gefeiert wurde.[69] Im Rahmen der Umgestaltung der Innenstadt kam es auch am Marktplatz zu größeren Veränderungen. Mit dem Einbau eines neuen Gleisdreiecks 1977 lagen die Gleise nurmehr östlich der Pyramide, von wo seither nach Osten und Westen abgebogen werden kann. Dies war

Einweihung der Fußgängerzone zwischen Ritter- und Herrenstraße mit der neuen Haltestelle Herrenstraße im Jahr 1974

die dritte Gleisführungsvariante am Marktplatz, nachdem zunächst die Gleise nur westlich der Pyramide, später beiderseits der Pyramide lagen. Die neue Anlage wurde auf die neuen, 2,65 m breiten Fahrzeuge ausgelegt.[70]

Umgestaltung des Bahnhofsplatzes, direkte Stadtverbindung für Rintheim

Neben der Innenstadt wurde auch der Bereich des Hauptbahnhofes einer Umgestaltung unterzogen.[71] Zur Bundesgartenschau war der Bahnhofsplatz noch ebenerdig zu überqueren. Die Haltestellen konnten vom Bahnhof aus ohne Querung einer Straße erreicht werden. 1969/70 wurde der Bahnhofsplatz erheblich umgestaltet, die Gleisanlagen lagen nun in der Mitte, zu beiden Seiten waren zweispurige Richtungsfahrbahnen für den Indvidualverkehr angelegt worden. Die Haltestelle Richtung Marktplatz mit Überholungsgleis befand sich auf der Ostseite des Platzes, die Haltestelle Richtung Hauptpost (heute Europaplatz), ebenfalls mit Überholungsgleis, auf der Westseite, der Zugang zu den Haltestellen war nur durch eine Fußgängerunterführung möglich, die von der Bahnhofstraße zum Empfangsgebäude führte, diese beiden Aufgänge erhielten auch Rolltreppen. Zu den Haltestellen führten aber nur feste Treppen. Der Autoverkehr hatte nochmals seine Macht durchgesetzt und die Fußgänger in den Untergrund verdrängt.
Am 15. Juni 1970 wurde die Linie 10 Schlachthof – Rintheim eingestellt und ein vorübergehender Schienenersatzverkehr eingerichtet. Am 29. Oktober 1970 fuhr erstmals die Linie 9 auf der vollständig erneuerten, nunmehr zweigleisigen und mit einer Endschleife ausgestatteten Strecke von der Endstelle Rintheim durch die Mannheimer Straße – Rintheimer Straße – Tullastraße zum Hauptfriedhof und von da weiter zum Marktplatz – Hauptbahnhof – Rheinhafen. 41 Jahre nach Eröffnung der Rintheimer Straßenbahnstrecke hatten nun die Bewohner dieses Stadtteils endlich eine direkte Verbindung zur Stadtmitte und zum Hauptbahnhof.[72]

Erste Schritte zur Nordbahn und zur Südbahn

Am 10. Dezember 1971 wurde die Strecke vom Mühlburger Tor über Reinhold-Frank-Straße und Moltkestraße bis zur Blücherstraße stillgelegt und durch eine Strecke über die Blücherstraße zwischen Kaiserallee und Moltkestraße ersetzt, die von Anfang an für eine Weiterführung nach Norden über das Gebiet der Nordweststadt hinaus konzipiert wurde. Dieses Ausgreifen des ÖPNV in das Umland der Stadt ist als Ausgangsbasis des „Karlsruher Modells" zu werten.
Am 14. November 1975 konnte der erste Bauabschnitt der Nordbahn von der Moltkestraße beim Klinikum bis zum „Haus Bethlehem" eröffnet werden, die seit den 1950er Jahren bebaute Nordweststadt erhielt damit einen unmittelbaren Anschluss an das Straßenbahnnetz.[73] Zwischen Knielinger Allee und der Endschleife ist die Strecke in Tieflage und kreuzungsfrei ausgeführt. Grund hierfür war aber weniger die Trennung der Verkehrsarten. Die neue Straßenbahnstrecke wurde unmittelbar am Rande des noch immer von den US-Streitkräften benutzten ehemaligen Karlsruher Flugplatzes erstellt. Die Trasse musste daher so weit abgesenkt werden, dass die Fahrleitung nicht höher als die Einzäunung des Flugplatzes lag. Die neue Strecke wurde durch die Linie 2 bedient, die Linie 6 verkehrte nunmehr wieder ständig bis zur Neureuter Straße. Die Buslinie 71 verkehrte ab 15. November nur noch von der Trierer Straße zur August-Bebel-Straße als Zubringer zur Straßenbahnlinie 2. Die Linie 72 wurde gleichzeitig bis zur Hauptpost verlängert.
Am 5. Oktober 1979 konnte die 3 km lange Strecke von der Nordweststadt nach Neureut feierlich eingeweiht und am 6. Oktober dem planmäßigen Linienbetrieb übergeben werden.[74] Die ersten 1,5 km verlaufen als zweigleisige Straßenbahnstrecke, die anschließende, ebenfalls 1,5 km lange eingleisige, gemeinsam mit der Deutschen Bundesbahn genutzte Bundesbahnstrecke wurde mit Signalanlagen und Bahnübergangssicherungen nach den Vorschriften der Eisenbahn Bau- und

Die 1975 eröffnete Nordbahnstrecke nördlich der Moltkestraße

Betriebsordnung (EBO) bzw. Eisenbahnsignalordnung (ESO) ausgerüstet. Aus diesem Grund konnten hier seinerzeit nur die entsprechend ausgerüsteten Triebwagen und die ausgebildeten Triebwagenführer der AVG eingesetzt werden. Die von der DB nur mit Dieselfahrzeugen befahrene Gleisanlage wurde mit einer Gleichstromfahrleitung überspannt. Nachdem die Umspurung der Albtalbahn bereits eine Kombination von Straßenbahn- und Eisenbahnfahrzeugen auf einer Eisenbahnstrecke gebracht hatte, war nun erstmals der Betrieb von Straßenbahnfahrzeugen auf einer nichtelektrifizierten Bundesbahnstrecke realisiert worden. An den Einsatz von Stadtbahnfahrzeugen auf elektrifizierten Bundesbahngleisen dachte damals wohl noch niemand, obwohl es die konsequente Weiterentwicklung des einmal begonnenen Weges war.

Aber auch im Süden des großen Karlsruher Einzugsbereichs erfuhr das Nahverkehrsnetz eine Erweiterung. Am 16. Oktober 1975 wurde die Bergstrecke der Albtalbahn von Langensteinbach wieder bis nach Ittersbach verlängert, wofür die Waggon-Union, Berlin, vier weitere achtachsige Gelenkwagen mit abweichendem Design lieferte.[75] Anstelle der mit engen Bögen versehenen alten Trasse der Albtalbahn hinter dem Hauptbahnhof mit den Brücken über den Rangierbahnhof wurde eine neue, zügig trassierte und wesentlich verkürzte Strecke mit einer zweigleisigen Spannbetonbrücke über den Rangierbahnhof errichtet und am 19. Dezember 1977 in Betrieb genommen – zunächst nur für ein Gleis und im Frühjahr 1978 für das zweite Gleis. Die neue Strecke konnte nun mit unverminderter Geschwindigkeit befahren werden, wodurch zwei Minuten Fahrzeit eingespart wurden.[76]

Zur gleichen Zeit nahm die Anbindung der Rheinstrandsiedlung konkrete Gestalt an. Nachdem der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Urteil vom 8. Oktober 1979 die Klage mehrerer Anlieger gegen die Straßenbahntrasse durch die Eckenerstraße abgewiesen hatte, konnte umgehend mit den Bauarbeiten für die Linie zur Rheinstrandsied-

lung begonnen werden.[77] Gleichzeitig liefen die Planungen für weitere neue Strecken auf Hochtouren: Für eine Stadtbahn nach Eggenstein-Leopoldshafen wurde eine Denkschrift erarbeitet und dem Gemeinderat vorgelegt.[78] Die Planung für eine Weiterführung der Südbahn nach Rheinstetten wurde in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt ausgeführt und den Beschlussgremien zugeleitet.[79] Auch die Planung für eine Strecke nach Oberreut waren so weit fortgeschritten, dass für 1980 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erwartet werden konnte.[80]

Tarife und Zonen

Im Zuge der zunehmenden inflationären Tendenzen zu Beginn der 1970er Jahre mussten auch in Karlsruhe die lange Zeit stabilen Tarife angepasst werden.[81] Am 1. Juli 1972 wurde für Einzelfahrscheine eine erste Tariferhöhung durchgeführt, der Fahrpreis für Erwachsene wurde dabei von DM –,90 auf DM 1,–, bei Kindern von DM –,40 auf DM –,50 aufgerundet, um das Wechselgeschäft zu vereinfachen. Da das Bedienungsgebiet immer größer wurde, musste am 1. Juli 1974 der Einheitstarif durch einen Zonentarif ersetzt werden. Für das Stadtgebiet blieb allerdings dabei im Endeffekt ein Einheitstarif bestehen. Zum 1. Januar 1976 wurde erneut eine Tariferhöhung vorgenommen, der Einzelfahrschein kostete nun 1,30 DM, bei Mehrfahrtenkarten aus Automaten mit 2 Fahrten kostete die Fahrt 1,– DM, bei Verkaufsstellen konnte eine Karte mit 5 Fahrten erstanden werden, wobei die einzelne Fahrt auf 0,83 DM kam.

Die folgenlose Erdölkrise 1973

Die Auseinandersetzungen um die Ölpreise zu Beginn der 1970er Jahre hatten auch in Karlsruhe spürbare Folgen, die vielen Mitbürgern heute noch in Erinnerung sind. An vier Sonntagen vor Weihnachten 1973 war zur Einsparung von Treibstoff durch die Bundesregierung ein Fahrverbot für Kraftfahrzeuge erlassen worden. Die Verkehrsbetriebe erhöhten das Platzangebot, die Straßenbahnen fuhren ab 10 Uhr im 10-Minuten-Takt wie an Werktagen. Es wurde geschätzt, dass an diesen Sonntagen bis zu 130 000 Fahrgäste die öffentlichen Verkehrsmittel genutzt haben. Da die Signalanlagen abgeschaltet waren und sich nur einzelne Kraftfahrzeuge auf den Straßen bewegten, waren die fahrplanmäßigen Fahrzeiten zu lang. Es wurde sofort begonnen, einen neuen Fahrplan mit verringerten Fahrzeiten und die zugehörigen Dienstpläne aufzustellen, die aber erst Anfang 1974 vorlagen. Diese Pläne wurden längere Zeit aufbewahrt, um erforderlichenfalls kurzfristig eingeführt zu werden, es kam jedoch zu keinen weiteren Fahrverboten.[82] Die Erdölkrise führte aber nur zu einem vorübergehend verringerten Anwachsen des Individualverkehrs, schon bald hatte man sich an höhere Treibstoffpreise gewöhnt. Ein vollständiges Embargo konnte verständlicherweise auch nicht im Sinne der Erzeugerländer liegen, sie lieferten wieder die erforderlichen Mengen Öl zu allerdings deutlich höheren Preisen.

Neue Linienführung durch neue Strecken

Die Eröffnung der Strecke durch die Blücherstraße am 10. Dezember 1971 brachte wieder einmal eine Änderung der Linienführung der Straßenbahn mit sich, wobei die Ergebnisse der Verkehrszählung 1970 berücksichtigt wurden.[83] Die Linie 7 verkehrte wie bisher vom Rheinhafen über Hauptpost – Karlstraße – Hauptbahnhof, dann aber über Marktplatz nach Rintheim. Die Linie 8 fuhr ebenfalls weiterhin von Daxlanden über Marktplatz zum Hauptbahnhof, von dort jedoch über Mathystraße zum Rheinhafen. Die Liniennummer 9 entfiel. Damit war zwar eine Koppellinie (7/8) weggefallen, bei der am Hauptbahnhof die Liniennummer gewechselt werden musste. Jetzt aber überkreuzte sich die neue Linie 8 am Entenfang selbst, sie kam dort aus allen vier Richtungen. Die Spätverkehrslinien 11, 14, 15 und 19 wurden eingestellt, im Spätverkehr und sonntagvormittags fuhren die Linien wie im Tagesverkehr, jedoch nur noch alle 20 Mi-

nuten. Ausnahmen: Die Linie 3 rückte gegen 21 Uhr ein, die Linie 7 fuhr dann vom Hauptbahnhof über Karlstraße zurück nach Rintheim, also nicht zum Rheinhafen.
Die Linie A fuhr nun auch abends in die Stadtmitte, aber in entgegengesetzter Richtung wie am Tage, also über Hauptbahnhof – Marktplatz – Hauptpost – Albtalbahnhof als Gegenrichtung zur Linie 7. Der Verkehr war dadurch zwar verbessert und teilweise übersichtlicher geworden, die Zahl der Umsteiger wurde verringert. Die Schleifenfahrten der Linien 7 und A, bei letzterer auch die gegenläufige Fahrt durch die Innenstadt, konnten jedoch nicht befriedigen.
Zum 30. April 1978 wurde das Liniennetz der Straßenbahn abermals geändert.[84] Nur die Linien 1 und 7 blieben unverändert. Die 2 fuhr nun wieder zur Neureuter Straße. Die 8 wurde aufgespalten in 3 Hauptbahnhof – Ettlinger Straße – Daxlanden und 5 Hauptbahnhof – Mathystraße – Rheinhafen. Die Linie 4 fuhr von der Waldstadt kommend über Karlstraße zum Hauptbahnhof und weiter als 3, die 6 vom Kühlen Krug über Marktplatz – Rüppurrer Straße – Hauptbahnhof und wechselte dann zur 5. Die Linie A durchquerte nun erstmals die Innenstadt als Nord-Süd-Durchmesserlinie von der Nordweststadt über Europaplatz – Marktplatz – Hauptbahnhof nach Rüppurr und weiter nach Ettlingen und ins Albtal. Damit wurden keine Linien mehr als Schleife gefahren, alle Linien fuhren auf demselben Weg zurück. Diese Linienführung berücksichtigte bereits die bevorstehenden neuen Strecken nach Neureut, zur Rheinstrandsiedlung und nach Oberreut. Reine Berufsverkehrslinien gab es nicht mehr, vorhandene Linien wurden durch Zusatzwagen mit dem Zusatz „E" zum Liniensignal verstärkt (1E Durlach – Kaiserplatz, 4E Waldstadt – Kaiserplatz). Abends nach 21 Uhr und sonn- und feiertagsvormittags verkehrte anstelle der Linie 5 ein Kleinbus als 5E zwischen Hauptbahnhof und Entenfang. In dieser Zeit fuhr anstelle der Linie 7 eine 7E von Rintheim über Karlstraße zum Hauptbahnhof. Am Hauptbahnhof wurde die Linie 3 mit der 4, die 6 mit der 5 bzw. mit der 7E gekoppelt.[85]

Viele technische Verbesserungen

Im Jahre 1975 konnte die Ausrüstung der Fahrzeuge und Bahnanlagen mit induktiver Weichensteuerung abgeschlossen werden, die Fahrdrahtkontakte für die bisherige Weichensteuerung wurden abgebaut. Die IWS bewährte sich bereits in den ersten Monaten ihrer kompletten Anwendung hervorragend, die Zahl der Unfälle an Weichen war erheblich zurückgegangen.[86] Im gleichen Jahr wurde die Gleisverbindung zwischen Ettlinger Straße und Rüppurrer Straße im Zuge der Baumeisterstraße in Betrieb genommen, sie dient jedoch nur als Betriebsstrecke für Umleitungen und Störungen, regelmäßig wird sie beim Fastnachtsumzug am Fastnachtsdienstag benutzt.[87]
Bei der Erneuerung des Gleisdreiecks am Europaplatz wurden 1977 Bogenhalbmesser gewählt, die später den Einsatz von 2,65 m breiten Fahrzeugen ermöglichen sollten. Selbstverständlich hatte dieser Umbau an einem Knotenpunkt, der von fast allen Straßenbahnlinien berührt wird, in mehreren Bauzuständen zahlreiche vorübergehende Linienänderungen erfordert. Zum Jahresende 1976 waren alle 89 Straßenbahnen und 82 Busse mit Funk ausgerüstet, dazu kamen 22 Geräte in Betriebs- und Hilfsfahrzeugen sowie 15 Handfunkgeräte, sodass alle Fahrzeuge sowie die Verkehrsmeister ständig mit der Zentrale verbunden sind.[88] 1978 wurden die sieben letzten Straßenbahngelenkwagen durch die DWM Berlin ausgeliefert. Die nächsten Neubeschaffungen, Stadtbahnwagen mit einer Breite von 2,65, sollten eine neue Ära im Schienenpersonennahverkehr von Karlsruhe einleiten. Die erneute Novellierung der BO-Strab ließ diese Breite zu und die Karlsruher Verkehrsbetriebe nutzten sofort diese Möglichkeit, um die nächste Generation von Fahrzeugen, die Stadtbahnwagen, mit noch mehr Komfort und Kapazität ausstatten zu können.

Blick hinter die Kulissen

Am 21. März 1970 wurde erstmals ein „Tag

100 Jahre nach Eröffnung der Pferdebahn fuhr im Straßenbahnkorso 1977 auch eine Pferdebahn mit.

der offenen Tür" veranstaltet. Der Bevölkerung wurde Gelegenheit gegeben, „ihren" Straßenbahn-Betrieb zu besichtigen. Interessenten konnten auf der Strecke Tullastraße – Rintheimer Straße unter Aufsicht selbst Straßenbahnen fahren. Aufgrund des großen Erfolges gab es auch 1971 und 1976 wieder eine solche Veranstaltung. 1976 wurde dabei auch die induktive Weichensteuerung demonstriert.[89]

Eine wichtige Möglichkeit zur Selbstdarstellung und öffentlichen Präsentation bot das 100-jährige Jubiläum der Karlsruher Straßenbahn im Jahre 1977.[90] Dieses Ereignis wurde am 3. September in der Innenstadt unter großer Beteiligung der Bevölkerung gefeiert. Auf dem Marktplatz waren zahlreiche Straßenbahn- und Arbeitsfahrzeuge aufgestellt. In einem Fahrzeugkorso unter dem Motto „Von der Pferdebahn zum Achtachser" wurde die Entwicklung der Straßenbahn dargestellt, wobei am Marktplatz der Chef der Verkehrsbetriebe, Dieter Ludwig, über Lautsprecher zu jedem Wagen Erläuterungen gab. Zur Abrundung des Korso war aus Frankfurt ein Pferdebahnwagen leihweise zur Verfügung gestellt worden. Der zweiachsige Triebwagen 14, Baujahr 1899, war unter Mithilfe von Nahverkehrsfreunden in den Zustand von 1913 zurückversetzt worden. Dies war der Beginn der Mitarbeit von Amateuren an der Aufarbeitung und dem Betrieb von historischen Straßenbahnen in Karlsruhe.

Neubau des Betriebshofs West

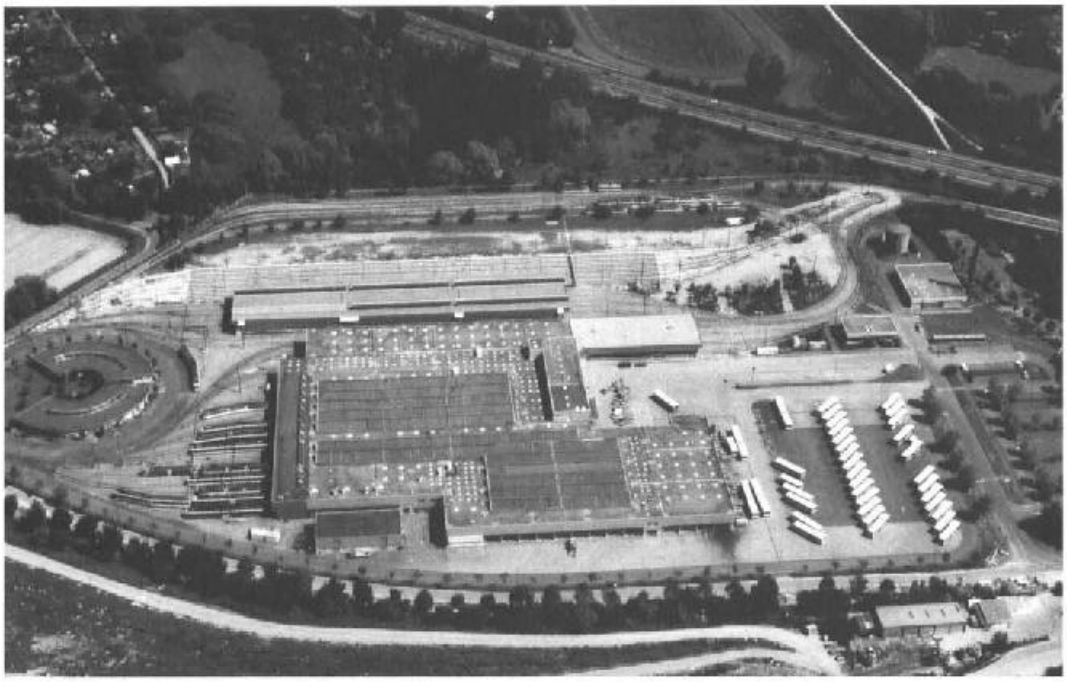
Der einzige Straßenbahnbetriebshof an der Tullastraße platzte allmählich aus allen Nähten. Die Abstände zu den Torpfosten und den Pfeilern in den Wagenhallen entsprachen nicht mehr den Unfallverhütungsvorschriften, ein Umbau der Wagenhallen hätte eine Verringerung der Gleislängen bedeutet, sodass nicht mehr alle Fahrzeuge im Betriebshof Platz gefunden hätten. Die Ausgliederung des Busbetriebshofs brachte nur eine geringe Entlastung. Die Werkstätten, die vor Jahrzehnten für kleinere und ganz anders konstruierte Fahrzeuge erbaut worden waren, hätten nur in langer Umbauzeit und für die modernen Fahrzeuge nur unzulänglich umgebaut werden können. So sprach alles dafür, einen neuen Betriebshof für Straßenbahnen und Busse zu erstellen und dort auch eine neue, allen modernen Erfordernissen entsprechende Hauptwerkstatt für beide Betriebszweige anzugliedern. Die Suche nach einem geeigneten Standort gestaltete sich sehr schwierig. Direkt an einer Straßenbahnstrecke konnte kein ausreichend großes Grundstück gefunden werden, das auch noch

Raum für spätere Erweiterungen bieten sollte. Nur an der Wikingerstraße zwischen dem Rheinhafen und Knielingen fand sich ein Gelände, das ausreichend Entwicklungsmöglichkeiten bot und sich außerdem im Besitz der Stadt befand. Dieser Bereich war aber bis dahin als Mülldeponie genutzt worden. Das Deponiegelände wurde verkleinert, dafür sollte aber auf dem verbleibenden Gelände ein Müllberg entstehen, um den Platzverlust auszugleichen. Für das Betriebshofgelände musste der Boden ausgetauscht werden, bevor 1975 mit dem eigentlichen Bau begonnen werden konnte.[91]

Es musste in Kauf genommen werden, dass von der Rheinhafenlinie eine etwa zwei Kilometer lange zweigleisige Betriebsstrecke zum Anschluss des neuen Betriebshofs notwendig wurde, mit deren Bau 1976 begonnen wurde. Am 22. März 1977 waren die Rohbauten für die zentralen Werkstätten im Betriebshof West fertig gestellt. Unmittelbar anschließend begann der Innenausbau. Im Zusammenhang mit dem Bau der Strecke zum Betriebshof West musste die Endhaltestelle „Rheinhafen" verlegt werden. Die bisherige Endstelle wurde am 1. Juni 1977 aufgegeben und durch eine neue Wendeschleife mit Überholungsgleis vor der Albbrücke auf dem Gelände der ehemaligen Gaststätte „Hansa" ersetzt. Der eingleisige Abschnitt auf der Albbrücke und das Überqueren der Kreuzung Honsellstraße/Wikingerstraße/Rheinhafenstraße entfielen, allerdings auch die reizvolle Wendeschleife rund um das Gebäude der Hafendirektion. Der neue Betriebshof wurde am 23. September 1978 mit einem großen Betriebshof-Fest für die Mitarbeiter eingeweiht. Nun standen zeitgemäße Werkstätten sowie ausreichende Abstellmöglichkeiten für die wachsende Zahl von Straßenbahnen und Bussen zur Verfügung. Der Bevölkerung wurden die neuen Anlagen bei einem „Tag der offenen Tür" am 29. September 1979 vorgestellt.[92]

Investitionen in die Zukunft

Trotz hoher Investitionen sowohl in den Ausbau und die Leistungssteigerung des Straßenbahnnetzes in den vergangenen fast drei Jahr-



Blick auf den 1978 fertig gestellten Betriebshof West der Verkehrsbetriebe Karlsruhe

zehnten konnte eine dauerhafte Steigerung der Fahrgastzahlen nicht erreicht werden. Die Anzahl der mit der Straßenbahn konkurrierenden Pkw war von 1970 bis 1980 von etwa 65 000 auf 98 000 gestiegen. Dennoch sank die Beförderungszahl der Straßenbahn im gleichen Zeitraum nur von 41,1 auf 38,6 Millionen.[93] Dieser Wert markierte allerdings den tiefsten Stand, fortan ging es wieder bergauf, ab 1985 in immer größeren Schritten. Hier sollten sich vorausschauende Investitionen in nachfrageorientierte Streckenführungen, moderne Fahrzeuge und eine flexible Tarifpolitik langfristig auszahlen, deren Grundsteine bereits in der ersten Hälfte der 1970er Jahre gelegt wurden.

In der Gründung der Nahverkehrskommission Karlsruhe, der die Städte Karlsruhe und Ettlingen, der Landkreis Karlsruhe, das Regierungspräsidium Karlsruhe, der Regionalverband Mittlerer Oberrhein sowie alle beteiligten Verkehrsunternehmen angehörten, kündigte sich eine kommunale Grenzen überschreitende Nahverkehrspolitik an, aus der schließlich der Karlsruher Verkehrsverbund entstand.[94] Maßgeblichen Anteil an dieser Entwicklung hatte der Leiter der Verkehrsbetriebe Dieter Ludwig, der Anfang 1976 als Nachfolger von Fritz Riedinger Leiter der Karlsruher Verkehrsbetriebe wurde und zielstrebig den Ausbau des Nahverkehrsnetzes forcierte.

Markus Fettig

ENTSTEHUNG UND ENTWICKLUNG DES „KARLSRUHER MODELLS" 1980–2000

Am Ende der 1970er Jahre war deutlich geworden, dass sich in der Entwicklung der Städte Änderungen vollzogen, die auch die Rahmenbedingungen für den ÖPNV veränderten.[1] Am Beispiel Karlsruhe bedeutete dies eine Stagnation im Bevölkerungswachstum bei etwa 270 000 Einwohnern, die auch durch die „Stadtflucht" verursacht wurde, d. h. die Abwanderung von Stadtbewohnern in das Eigenheim im Umfeld der Stadt. Gleichzeitig wuchs die Zahl der zugelassenen Kfz von 1980 bis heute von 113 000 auf über 160 000. Dies und die hohen Zahlen von Einpendlern führten zu einem wachsenden Verkehrsdruck in der Stadt, der die Bedeutung der Straßenbahn für die Lebensfähigkeit der Stadt unterstrich. Besonders im Hinblick auf die Umweltproblematik gewann die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV zentrale verkehrspolitische Bedeutung. Die Verringerung des Autoverkehrs sollte zudem das Entwicklungsziel der Stadtpolitik fördern, der Gefahr einer Verödung der Innenstadt entgegenzuwirken, die City als attraktives Zentrum der Region weiterzuentwickeln. Als neue Zieldefinition für die Bewältigung der Verkehrsprobleme galt nun der „stadtgerechte Verkehr". Dazu wurde ein Maßnahmebündel entwickelt, in dem der ÖPNV eine wichtige Rolle spielte. Durch Attraktivitätssteigerung und Netzausbau in die Region war seine Leistungsfähigkeit weiter zu steigern und die Bereitschaft für den Umstieg vom Auto in den ÖPNV zu fördern.

„Stadtbahn" hieß die Antwort der VBK/AVG und der Verkehrsplaner auf diese Herausforderung für den ÖPNV, die die Entwicklung der 1980er und 1990er Jahre prägte. In rascher Folge wurden in drei Himmelsrichtungen Schienenstränge in die Region hinaus gebaut (Hochstetten, Rheinstetten und Stutensee). Doch der eigentliche Auslöser für das explosionsartige Wachstum des Stadtbahnnetzes war die Zweisystem-Stadtbahn, die sowohl das Netz der Karlsruher Straßenbahn als auch die Gleise der DB AG befahren kann. Im Handumdrehen waren neue Gebiete erschlossen, Verkehrsströme von der Straße auf die Schiene verlagert und für die Bewohner der Region eine direkte und schnelle Verbindung in die Karlsruher City geschaffen. Auch Bund und Land befürworteten diese Art der Verkehrsbewältigung, denn durch die Nutzung vorhandener Infrastruktur konnte mit relativ geringen Kosten ein hoher Nutzen erzielt werden. Zur Ausbildung des Karlsruher Modells zählte aber nicht nur die revolutionäre Entwicklung der Zweisystembahn, sondern ein ganzes Maßnahmebündel zur Angebotsverbesserung: neue, kundenfreundlichere Fahrzeuge, vertaktete Fahrpläne im Verkehrsverbund, Verkürzung der Fahrtzeiten, Pünktlichkeit, attraktive Tarifangebote wie auch eine überzeugende Öffentlichkeitsarbeit. Die Entwicklung der letzten zwei Jahrzehnte, die Karlsruhe im Bereich des Verkehrswesens auf der ganzen Welt Anerkennung und Nachahmung verschaffte, soll im Folgenden dargestellt werden, ohne den Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben.

Ausbau des ÖPNV 1980 bis 1991

Die Albtalbahn

Eine Großbaustelle der Region wurde im Juli 1981 beendet. Die Fertigstellung des letzten Teilstücks zwischen Marxzell und Frauenalb vollendete die im Herbst 1977 begonnene Streckensanierung der Albtalbahn von Busenbach nach Bad Herrenalb. Auf der nun begradigten Strecke konnte die Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h erhöht werden. Dies hatte die alte Trasse aufgrund des schwachen Oberbaus und den zu engen Kurven nicht zugelassen, sodass dort zum Teil die Höchstgeschwindigkeit auf nur 35 km/h reduziert werden musste.

Seit 2. November 1981 standen für die Fahrgäste aus Bad Herrenalb zusätzliche Eilzüge in der Hauptverkehrszeit bereit, die zwischen Ettlingen-Wasen und Albtalbahnhof in Karlsruhe nicht anhielten. Dies ermöglichte die induktive Weichensteuerung, die seit 1972 mittels Koppelspulen im Gleis auch Signalanlagen beeinflussen konnte. So erhielten die Eilzüge freie Fahrt an den Bahnübergängen. Der Bau eines Ausweichgleises im Bahnhof Rüppurr-Battstraße ermöglicht seit 1982, dass die Eilzüge in Richtung Albtal dort die Personenzüge überholen können.

Am 1. Februar 1982 begann der Einsatz der drei Stadtbahn-Prototypen S-DT 8 der Stuttgarter Straßenbahn AG bei der Albtalbahn. Da in Stuttgart zu diesem Zeitpunkt noch kein normalspuriges Gleis vorhanden war, entschied man sich für die Erprobung der allachsangetriebenen achtachsigen Doppeltriebwagen wie zur Fahrerschulung auf der teilweisen topographisch ähnlichen Albtalbahn. Auch die Fahrgäste der AVG konnten sich einen Eindruck von den komfortablen S-DT 8 verschaffen, denn sie verkehrten planmäßig als Eilzüge zwischen Albtalbahnhof und Bad Herrenalb. Der Probebetrieb endete am 29. Dezember 1982.

Gravierende Veränderungen und damit Verbesserungen für die Fahrgäste erfuhr die Albtalbahn 1988/90. Die wegen des Autobahnausbaus und der B3-Verlegung neu trassierte, geradlinige Strecke zwischen Rüppurr und Ettlingen ließ eine Höchstgeschwindigkeit von 80 statt 60 km/h zu. Für den über 1 km langen Bahndamm waren fünf neue Brücken erforderlich. Der Haltepunkt Neuwiesenreben

Stadtbahnwagen der Stuttgarter Verkehrsbetriebe im Sommer 1982 im Testbetrieb auf der Albtalbahn am Bahnhof Rüppurr-Battstraße. Die zu erkennende neue Ausweiche ermöglicht das Überholen der Personen- durch Eilzüge.

wurde mit zwei 90-Meter-Bahnsteigen neu angelegt. Aber auch der Karlsruher Albtalbahnhof veränderte sein Gesicht. Die 1988/89 erstellte transparente Bogenkonstruktion aus Stahl und Glas, die alle Gleise überspannt, ging als Sieger aus einem Architektenwettbewerb hervor. Das alte Bahnhofsgebäude aus den 1950er Jahren und die das zweiteilige Hallendach tragenden Betonpfeiler erhielten Verblendungen aus Sandsteinplatten.

Von 1989 bis 1990 wurde in zwei Bauabschnitten das eingleisige Nadelöhr zwischen Ettlingen-Albgaubad und Busenbach beseitigt. Durch die Verlegung der Landesstraße L 562 im Zuge des Baus des Wattkopftunnels zwischen den Bahnübergängen Untere und Obere Spinnerei konnte die neue, zweigleisige Bahntrasse auf der Lage der ehemaligen L 562 geführt werden. Die Neutrassierung der Gleise ermöglichte ein durchgängiges Befahren mit der heute im Albtal üblichen Geschwindigkeit von 80 km/h. Der im Jahre 1990 an einem Werktag mit ca. 120 Zügen befahrene Streckenabschnitt im unteren Albtal wurde signaltechnisch für einen Gleiswechselbetrieb ausgelegt. Beide Gleise können so auch entgegen der üblichen Richtung befahren werden, womit ein „fliegendes" Überholen von Zügen möglich ist. Der Haltepunkt Ettlingen Spinnerei wurde nach „AVG-Standard" (erhöhte Bahnsteige, 80 Meter Länge, rotes Verbundpflaster, Fahrgastinformation usw.) neu angelegt und mit zwei hölzernen Wartehäuschen im Schwarzwaldstil ausgestattet. Am ÖPNV-Knotenpunkt Bahnhof Busenbach überbrückt eine 54 Meter lange und 18 Meter breite hölzerne Hallenkonstruktion die beiden Streckengleise nach Bad Herrenalb bzw. Ittersbach sowie die drei vorhandenen Bahnsteige. Die Bahnsteigüberdachung – eine Brettschicht-Leimbinder-Konstruktion mit seitlich horizontalen Kragdächern – wurde begrünt und fügt sich gut in die Landschaft des Albtals. Neben den historischen Bahnsteighallen in Bad Herrenalb und Ettlingen sowie der modernen Hallenkonstruktion am Karlsruher Albtalbahnhof verfügt die Albtalbahn damit über ein weiteres architektonisches „Schmuckstück".

Streckenneueröffnungen in der Stadt

Einem Volksfest glich die Inbetriebnahme der neuen zweigleisigen Straßenbahnstrecke von der Eckenerstraße in die Rheinstrandsiedlung am 18. Oktober 1980, die den ersten Bauabschnitt der Rheinbahn darstellt (s. unten S. 256 f.). Bei den Festreden waren die jahrelangen Streitigkeiten um den Bau der 2,1 km langen Neubaustrecke fast vergessen. War doch schon am 17. Mai 1976 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Vor allem die Einsprüche mehrerer Anwohner des Streckenabschnittes vom Römerhof zur Rheinhafenstraße blockierten das Projekt. Sie wollten eine Verkleinerung ihrer Vorgärten nicht hinnehmen, obwohl ihnen die Stadt freiwillig deren Neuanlage sowie den Einbau von Lärmschutzfenstern angeboten hatte. Die Einsprüche gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden vom Verwaltungsgericht Karlsruhe mit einem Urteil vom 26. September 1978 als unbegründet zurückgewiesen, was der Verwaltungsgerichtshof des Landes am 7. November 1979 bestätigte.

Oberbürgermeister Otto Dullenkopf unterstrich bei seiner Festrede vor allem die nun umsteigefreie Verbindung zum Karlsruher Zentrum, sowie die Verkürzung der Fahrtzeit um acht auf 17 Minuten gegenüber der bisherigen Omnibuslinie. Regierungspräsident Dr. Weber betonte, dass Straßenbahnlinien dazu beitragen würden, den mit Autoblech vollgestopften innerstädtischen Raum wirksam zu entlasten. Zur Eröffnung konnte die Bevölkerung die neue Linie 7, die zuvor am Rheinhafen endete, bis Mitternacht in den girlandengeschmückten Gelenktriebwagen sowie in dem 1976/77 restaurierten Triebwagen 14 zum Nulltarif nutzen. Besondere Beachtung fand das im Streckenabschnitt entlang der Straße Am Anger in die bestehende Grünanlage integrierte Rasengleis. Ursprüngliche Überlegungen hatten auf diesem Abschnitt einen Straßenbahntunnel vorgesehen. Die neue Linie nutzten sehr viele der etwa 11 000 Bewohner der Rheinstrandsiedlung und von Daxlanden-Ost nicht nur am Eröffnungstag, sondern

Rasengleis im Zuge der neuen Strecke zur Rheinstrandsiedlung entlang der Straße Am Anger 1984

auch als zahlende Fahrgäste. Schon bald war die Kapazität der werktags alle 10 Minuten verkehrenden Linie 7 erschöpft, sodass zu den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Wagen eingesetzt werden mussten.

War die Strecke zur Rheinstrandsiedlung bereits als erster Schritt zur Weiterführung nach Rheinstetten gedacht, so gab es in den 1980er Jahren auch Neueröffnungen, die das innerstädtische Straßenbahnnetz verlängerten, damit „Erschließungslücken" schlossen und neue Kundenkreise gewannen. Am 13. November 1983 war der erste 800 Meter lange Abschnitt der Straßenbahnneubaustrecke vom Weinbrennerplatz in Richtung Oberreut bis zur Europahalle in Betrieb gegangen. Die 2,3 km lange Neubaustrecke von der Europahalle in den jungen Stadtteil Oberreut wurde am 20. September 1986 mit dem Eröffnungszug und vielen Gästen aus Politik und Verwaltung, an der Spitze Oberbürgermeister Prof. Dr. Gerhard Seiler, festlich eröffnet. Somit erhielten rund 7 000 Einwohner einen direkten, umsteigefreien Anschluss in die Fußgängerzone von Karlsruhe. Schon 1968 hatten die ersten Planungen für dieses 40-Millionen-DM-Projekt begonnen. Da aus Richtung Weinbrennerplatz nach Oberreut eine Reihe von Hindernissen zu überwinden waren – die Günther-Klotz-Anlage mit der Alb, zwei vierspurige Stadtschnellstraßen, eine Güterzugstrecke der Deutschen Bahn sowie eine zweigleisige Hauptstrecke der Bahn in Richtung Südpfalz – war zunächst vorgesehen, einen Großteil der Strecke unterirdisch zu führen. Die hohen Kosten verhinderten jedoch dieses Vorhaben und führten zum Bau eines 500 Meter langen Brückenbauwerks. Dieses überspannt zunächst mit einer „Drei-Stahlbogen"-Konstruktion die Günther-Klotz-Anlage, die Alb und die Südtangente. Im weiteren Verlauf über das Industriegebiet der Bannwaldallee wurde sie als Brücken-/Stelzen-Bauwerk ausgeführt und eine Haltestelle mit direkten Zugang in das Gewerbegebiet angelegt. Gleich im Anschluss unterquert die Strecke mit der höchsten Neigung von 6 % im Karlsruher Straßenbahnnetz die Pfalzbahn. Besonderen Wert legte man auf eine gute Einbindung der neuen Strecke in das vorhandene Stadtbild. Bereits in dem 900 Meter langen ersten, 1983 eröffneten, Bauabschnitt säumten hunderte Alleebäume die Gleise. Die südliche Brückenrampe wurde mit einem Rasengleis in die Günther-Klotz-Anlage integriert, und in Oberreut wurde der Alleecharakter mit der Pflanzung von fast 600 Bäumen fortgesetzt. Viele Beobachter meinen, es sei damit eine der schönsten Straßenbahnstrecken in Karlsruhe entstanden. Am Rande der Bebauung, im Süden von Oberreut, fand die damalige Linie 6 mit der Haltestelle Wilhelm-Leuschner-Straße ihre vorläufige Endhaltestelle. Bei den Eröffnungsreden ging Oberbürgermeister Seiler auf die kapp zwei Jahrzehnte währende Planung

und Realisierung des Projekts ein. In einer Zeit in der sich viele Städte von ihrer Straßenbahn losgesagt hätten, sei es nicht zuletzt das Verdienst seines Vorgängers Otto Dullenkopfs, mit anderen für den Erhalt der Straßenbahn in Karlsruhe gesorgt zu haben. Dieter Ludwig sprach er die Rolle des „Motors" beim Ausbau des Liniennetzes zu. Gleichwohl winkte er dem „VBK-Motor", wenn schon nicht mit dem Zaunpfahl, so doch mit einem leibhaftigen Bremsklotz. Kommentar bei der Übergabe dieses Präsents: „Damit der uns eines Tages nicht nach Basel fährt."

Ohne spektakuläre Zeremonie ging am 27. März 1986 die neue Wendeschleife auf dem Festplatz in Daxlanden in Betrieb. Die Linie 3 konnte so von der bisherigen Endhaltestelle Hammweg zur neuen Haltestelle Waidweg am Festplatz verlängert werden und den dort lebenden 600 Bewohnern wie den rund 1000 Beschäftigten des Industriegebietes Fettweisstraße eine bessere Anbindung an das Straßenbahnnetz bieten.

Die Firma Siemens, mit damals rund 7000 Arbeitsplätzen einer der größten Arbeitgeber Karlsruhes, erhielt am 29. Mai 1989 mit der von der Neureuter Straße zur Siemensallee verlängerten Linie 5 neben der bestehenden Straßenbahn in der Rheinbrückenstraße einen zweiten „Umweltanschluss". Am 14. Dezember 1989 war die Weiterführung zur Lassallestraße fertig gestellt. Für das Erreichen der Annweilerstraße erklärten sich die Amerikaner zwar zu einer Verlegung ihrer Kasernenein fahrt bereit, aber Anwohner-Einsprüche verhinderten bisher, dass die 1986 vom Gemeinderat beschlossene Strecke durch die Sudetenstraße realisiert werden konnte.

Beschaffung der Stadtbahnwagen und Gleisumbau

Straßenbahnbaustellen in der Stadt gab es in den 1980er Jahren nicht nur für neue Strecken, sondern auch durch die im gesamten Streckennetz notwendigen Verbreiterungen des Gleismittenabstandes von 2,80 auf 3,05 Meter. Dies war die Folge des starken Verkehrsaufkommens auf den neuen Strecken nach Neureut und in die Rheinstrandsiedlung, sowie des Ausbaus der Albtalbahn für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Sie erforderten die Beschaffung neuer, breiterer Wagen, die der Werkausschuss der Stadtwerke am 26. Februar 1981 beschloss. Zehn sechsachsige, speziell für Karlsruhe entworfene Gelenktriebwagen wurden zunächst bestellt. In seinem Aufbau entsprach er dem „Stadtbahnwagen B", der seit 1973 in Köln/Bonn und dem Rhein-Ruhrgebiet erfolgreich eingesetzt wurde. Der neue „Karlsruher Stadtbahnwagen" der als Einrichtungswagen geliefert werden sollte, besaß eine Reihe revolutionärer Neuerungen gegenüber den bisher eingesetzten Straßenbahnwagen (zu den technischen Daten der im Folgenden erwähnten Fahrzeuge und ihrer Nummerierung s. die Tabellen im Anhang):

– 100 gepolsterte statt bisher 69 Sitzplätze infolge größerer Wagenbreite von 2,65 Meter (bisher 2,4 Meter) und nur einem Gelenk;
– Bequeme Einstiege, da die Höhe der Stufen durch eine ausfahrbare Trittstufe niedriger und gleichmäßiger sind sowie durch die Asymmetrie des Fahrzeuggrundrisses alle parallel zur Bahnsteigkante liegen;
– Große Laufruhe durch größere Abstände der Drehzapfen und der Achsen im Drehgestell sowie eine Luftfederung;
– Höhere Reisegeschwindigkeit durch bessere Beschleunigung und eine Höchstgeschwindigkeit 80 km/h anstatt 60 km/h;
– Größerer Fahrkomfort durch ruckfreies Anfahren und Bremsen;
– Einsparung von Energie durch verlustarmes Anfahren und Rückspeisung des Bremsstromes;
– Entlastung des Fahrers durch automatisiertes Anfahren und Bremsen;
– Geringerer Wartungsaufwand durch weniger Verschleißteile und längere Wartungsintervalle.

Die „Neuen" konnten aber erst 1983 geliefert werden. So mussten wegen der angespannten Situation im Wagenpark nötige Reparatur- und Modernisierungsarbeiten (z. B. Einbau

von automatischen Linien und Zielanzeigen) an den Fahrzeugen verschoben werden. Um den Engpass kurzfristig zu beseitigen, erwarben die Verkehrsbetriebe von den Dortmunder Stadtwerken zwischen März und Juli 1981 zehn achtachsige Gelenktriebwagen des Baujahrs 1959 für je 50 000 DM. Wie nötig diese Anschaffung war, belegen die Fahrgastbeschwerden wegen überfüllter Straßenbahnzügen auf den Linien 3 und 7 sowie zwei Anfragen der CDU und der SPD im Gemeinderat am 10. März 1981. Bevor jedoch der erste braun lackierte „Dortmunder", ein 27 Meter langes Zweirichtungsfahrzeug, ab April 1981 durch Karlsruhe rollen konnte, waren verschiedene, für jeden Wagen etwa 60 000 DM teuere, Anpassungsarbeiten notwendig. Nachdem sich bis Oktober fast alle Dortmunder im Einsatz befanden, konnten die letzten vierachsigen Großraumtriebwagen („Feinstufer") aus der Serie 119 bis 133 ausgemustert werden. Zudem wurde im September 1981 der Pendelwagen Hammweg – Rappenwört vom KSW (Kriegsstraßenbahnwagen) durch einen „Dortmunder" abgelöst. Damit endete der letzte Planeinsatz von zweiachsigen Straßenbahnwagen in Karlsruhe.

Der Einsatz der bestellten Stadtbahnwagen kündigte sich 1981 der Bevölkerung mit mehreren Gleisbaustellen im Stadtgebiet an. Mit der Verbreiterung des Gleismittenabstandes für die breiteren Fahrzeuge von 2,80 auf 3,05 Meter begann man in der Ettlinger Straße und in der Karlstraße auf dem Abschnitt August-Dürr-Straße/Bahnhofstraße, wo ein eigener Gleiskörper entstand. Zudem wurde die Gleiskreuzung Mathy-/Karlstraße erneuert, wobei man auch eine Verbindungskurve aus Richtung Europaplatz in Richtung Weinbrennerplatz installierte. Für den Bau eines eigenen Gleiskörpers zwischen Karlstor und Gartenstraße musste die Gartenschule teilweise abgebrochen und die Fassade in ihrer ursprünglichen Form um ca. 9 Meter zurückversetzt werden. 1982 wurde der Gleismittenabstand in der Ebertstraße zwischen Bahnhofsvorplatz und Karlstraße erweitert, ein eigener Bahnkörper geschaffen und das Gleisdreieck am Albtalbahnhof umgebaut. Weitere Umbauten fanden in der Karl-Friedrich-Straße zwischen Kriegs- und Hebelstraße, in der Kaiserstraße zwischen Ritter- und Herrenstraße und in der Kaiserallee zwischen Reinhold-Frank- und Yorckstraße statt. Am 22. Dezember 1982 wurde die Haltestelle Hagsfeld-Süd zur besseren Erschließung der Wohnbebauung und des neuen Fächerbades um ca. 400 Meter in Richtung Waldstadt verlegt.

Arbeiten zur Erweiterung des Gleismittenabstandes für die moderneren und breiteren Stadtbahnwagen zwischen Kronen- und Marktplatz 1985. Im Bild ein „Dortmunder" Triebwagen, der kurze Zeit in Karlsruhe eingesetzt war.

Am 11. August 1983 traf der erste Karlsruher Stadtbahnwagen aus Berlin per Eisenbahntieflader im Betriebshof-West ein. Nachdem bereits 1982 aufgrund der günstigen Preisentwicklung im Waggonbau zusätzlich zehn dieser neuen Fahrzeuge bestellt worden waren, folgten bis 1984 weitere 19 der bei VBK/AVG als GT 6 80/C (Gelenk-Triebwagen, 6 Achsen, 80 km/h, Choppersteuerung)

bezeichneten Wagen. Am 23. August fand mit einem von VBK/AVG-Chef Dieter Ludwig moderierten historischen Wagenkorso am Marktplatz und der Jungfernfahrt mit geladenen Gästen vom Marktplatz nach Bad Herrenalb die offizielle Übergabe statt. Die Presse bezeichnete voll des Lobes über den neuen Komfort das Fahrzeug als „städtischen Intercity". Mit der vollständigen Ablieferung der ersten 20 Stadtbahnwagen wurden die „Dortmunder" abgestellt, und die letzten vierachsigen Großraumtriebwagen samt Beiwagen sollten nun auch aus dem Stadtbild verschwinden. Nach der Umrüstung der ersten „Vierachser" zu Arbeits- bzw. Partywagen, konnten die zweiachsigen „alten Arbeitstiere" aus den 1930er Jahren ausgemustert werden. In den folgenden Jahren konnten zudem die VBK in Zusammenarbeit mit dem Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe e. V., einer Vereinigung von Nahverkehrsfreunden, den „Spiegelwagenzug" (Tw 100 und Bw 298) und den „Stahlumbauzug" (Tw 485 und Bw 299) in einen betriebsfähigen musealen Zustand versetzen und so die 1930er- und frühen 1950er Jahre bei der Straßenbahn dokumentieren.

Weitere Veränderungen im Wagenpark gab es durch den Umbau der sechsachsigen, „direkt gesteuerten" Gelenktriebwagen (165 bis 174) für die Bildung von Zugverbänden, um die Fahrgastkapazität der eingesetzten Züge um bis zu 60 % zu erhöhen. Die zwischenzeitlich zu klein gewordenen sechsachsigen Straßenbahnwagen aus den frühen 1960er Jahren konnten so sinnvoll auf den stark befahrenen Straßenbahnlinien 1 und 2 genutzt werden.

Ende April 1985 und im Februar 1986 wurden durch die VBK je zehn neue Stadtbahnwagen bei der Duewag in Düsseldorf bestellt. Insgesamt 140 Veränderungen gegenüber den in Berlin gebauten Triebwagen sollten in den Fahrzeugen eingebracht werden. Damit wurde ein weiterer Schritt für den Stadtbahnausbau getan. Die bisher nur auf der Linie A eingesetzten bequemen Fahrzeuge sollten ab ihrer Auslieferung im Jahr 1987 auch auf der Ost/West-Achse von Durlach zur Rheinstrandsiedlung und nach Knielingen verkehren. Das erforderte in diesem Jahr die Gleismittenerweiterung in der Grötzinger Straße und an der Endhaltestelle Durlach, am Gleisbogen Gymnasiumstraße/Badener Straße, in der Durlacher Allee zwischen der Haltestelle Bahnhof Durlach und der 1985 erneuerten DB-Überführung, am Berliner Platz, in der Kaiserstraße zwischen Kronenstraße und Kreuzstraße, sowie in der Vogesenstraße zwischen Entenfang und Daxlander Straße. Eines der größten Projekte für die Gleisbau-Abteilung war der Umbau der bis zu 40 Jahre alten Gleisanlage am Entenfang. Die Gleiskreuzung wurde komplett erneuert und mit der direkten Verbindung von und zum Lameyplatz in Richtung Eckenerstraße in Karlsruhe das zweite Gleiskreuz geschaffen, das ein Befahren in alle Richtungen zulässt.

Für den Einsatz auf den Linien 2 und A wurden weitere zehn Stadtbahnwagen beschafft. Fünf Fahrzeuge wurden erstmals in der Bundesrepublik als achtachsige Variante des für Karlsruher Verhältnisse weiterentwickelten Stadtbahnwagen B geliefert. Diese Wagen sind mit einer Länge von ca. 37 Meter 10 Meter länger als ihre sechsachsigen Schwesterfahrzeuge und bieten 118 Sitzplätze. Sie konnten zu Hauptverkehrszeiten einige Zugverbände aus zwei sechsachsigen Stadtbahnwagen ersetzen. Dies ermöglichte sowohl die Freisetzung von Fahrzeugen für die Linie 2 als auch einen wirtschaftlicheren Betrieb. Neu für einen Stadtbahnwagen war der hohe Sitzkomfort, den das zusätzliche Mittelteil durch eine geringere Zahl von Sitzen bot. Eine Klimaanlage sorgt für stets angenehme Temperaturen. Ein besonderes Erlebnis gewährten dem Fahrgast die in das Dach hineingezogenen Panoramafenster auf den landschaftlich reizvollen Strecken der Albtalbahn. Nach der Bewährung im Betrieb wurden bis zum Herbst 1990 weitere fünf Panoramamittelteile für die 1989 gelieferten fünf sechsachsigen Stadtbahnwagen (586 bis 590, heute 556 bis 560) beschafft. Im Frühjahr 1990 bestellten die Verkehrsbetriebe zehn weitere achtachsige Gleichstrom-Stadtbahnwagen. Allerdings erhielten die Mittel-

Innenansicht des Mittelteils eines Stadtbahnwagens mit Panoramafenstern 1989

teile eine zusätzliche fünfte Tür, um den Fahrgastwechsel zu beschleunigen. Diese Fahrzeuge fuhren auf den Linien 1 und 2. Von 1993 bis 1998 erweiterten die AVG/VBK durch den Einbau von Mittelteilen die sechsachsigen Stadtbahnwagen 521 bis 540 zu den heutigen „Fünftürern" 571 bis 590.
Nachdem im Jahr 1989 auf der verlängerten Linie 5 zur Siemensallee aufgrund des erhöhten Fahrgastaufkommens in den Hauptverkehrszeiten achtachsige Straßenbahnwagen zum Einsatz kommen mussten, wurde das Einsatzgebiet der kleinen, nicht zugverbandsfähigen sechsachsigen Straßenbahnwagen stark eingeschränkt. So konnte der Triebwagen 155 für den „Fahrrad-Express" adaptiert werden und den seit 1983 eingesetzten Triebwagen 144 bzw. 104 ablösen. Seit 1997 wird dieser Wagen im Winter als „Glyzerinzug" eingesetzt. Hierbei bestreicht eine Walze die auf einem Stromabnehmer befestigt ist die Oberleitung mit Glyzerin. Durch diese vorbeugende Maßnahme wird ein Vereisen der Oberleitung im Gleichstromnetz verhindert.

Ausbau der Betriebshöfe

Mit dem Ausbau des Stadtbahnnetzes war nicht nur die Beschaffung von mehr und längeren Fahrzeugen verbunden. Es entstand damit ein höherer Aufwand für die Wartung und letztlich auch für die Steuerung des Betriebes. Die Umbauarbeiten im Betriebshof-Ost (Tullastraße) waren am 5. September 1982 mit der Inbetriebnahme der neuen Betriebsleitstelle der VBK im neuen Betriebs- und Sozialgebäude weitgehend abgeschlossen. Zum gleichen Termin wurde der Betriebsfunk neu geordnet und für VBK und AVG ein einheitliches Rufnummernsystem eingeführt. Beim Tag der offenen Tür hatte die Bevölkerung am 9. Oktober 1982 Gelegenheit die neuen Bauten und Anlagen mit einer Fahrzeugschau von Arbeits- und Wartungsfahrzeugen zu besichtigen. Die ebenfalls vorgestellte neue Wasch- und Wartungshalle erlaubte künftig die tägliche Außenwäsche von Straßenbahn- und Omnibusfahrzeugen, die automatische Sandbetankung für Straßenbahnen und die Innenreinigung der einrückenden Fahrzeuge im wirtschaftlichen Durchlaufbetrieb. Um zumindest einen großen Teil des größeren Wagenparks witterungsgeschützt abstellen zu können, standen ab 1988 zwei neue Fahrzeughallen bereit. In Ettlingen-Stadt entstand eine Abstellhalle für neun Stadtbahnen und im Betriebshof-West eine 133 Meter lange und 36 Meter breite Abstellhalle. Sie überspannt sechs

Gleise und bietet bis zu 30 Fahrzeugen Platz. Der Bau eines Freilagers zur Erhöhung der Lagerkapazität sowie die Verlängerung der Hauptwerkstätte um zwölf Meter für die künftige Wartung der bereits bestellten achtachsigen Stadtbahnwagen, wurden 1988 in Angriff genommen.

Das Liniennetz 1983

In dem Bemühen zur Optimierung des ÖPNV-Angebots wurde 1983 das Liniennetz dem veränderten Fahrgastaufkommen und dem erweiterten Streckennetz entsprechend neu strukturiert. Der unmittelbare Anlass war die Eröffnung der Strecken zur Europahalle im November 1983.

band möglich ist, zum Einsatz. Ab November 1983 verkehrten auf den Linien 1 und 2 die ersten beiden sechsachsigen Zugverbände. Dadurch erhöhte sich pro Zugeinheit das Sitzplatzangebot und es konnten einige Einsatzzüge entfallen. Für den Einsatz der Albtalbahn-Triebwagen als Straßenbahn wurden diese nach und nach in das in Karlsruhe übliche Gelb/Rot umlackiert. Die Linie 3 fuhr nun von Rintheim über den Marktplatz, Hauptbahnhof, Europaplatz nach Daxlanden. Als Doppellinie wurde die Linie 4 von der Waldstadt über den Europaplatz zum Hauptbahnhof, weiter als Linie 6 über die Rüppurrer Straße, Berliner Platz /Universität (Kronenplatz), Schillerstraße zur Europahalle (- Oberreut) geführt. Die Linie 5 nahm ihren Weg vom Rheinhafen über den

Die Linienentwicklung von 1983 bis 1993

Linie	Fahrweg	Länge (km)	Haltepunkte	Fahrzeit (min)	Reisegeschwindigkeit (km/h)
1	Durlach–Knielingen	12,6	27	35	21,6
2	Durlach–Rheinstrandsiedlung (ab 1989 Rheinstetten)	17,6	35	47	22,4
3	Rintheim–Rappenwört	15,7	34	42	22,4
4	Waldstadt–Hauptbahnhof	8,7	19	25	20,9
5	Siemensallee–Rheinhafen	10,6	25	35	18,2
6	Hauptbahnhof–Oberreut	8,5	22	29	17,9
A	Bad Herrenalb–Neureut–Eggenstein–Leopoldshafen, 1986 – Hochstetten, 1989	46,3	53	86	32,3
A	Ittersbach–Hochstetten	45,3	56	83	32,7
B	Albtalbahnhof Gölshausen, seit 1992	59,5	35	79	45,1
	Karlsruhe Hbf–Pforzheim, Probetrieb seit 1991	30,9	12	33	56,2

Die Linie 1 behielt ihren Weg unverändert von Durlach nach Knielingen. Auf der „neuen" 2 von Durlach zur Rheinstrandsiedlung kamen die nach und nach durch den Stadtbahnwageneinsatz auf der Albtalbahn frei werdenden elektropneumatisch gesteuerten AVG-Triebwagen 101–121 (wie auch VBK-Triebwagen 142–146), mit denen ein Fahren im Zugver-

Entenfang, Kühler Krug, Weinbrennerplatz, Mathystraße/Hermann-Billing-Straße (bisherige Betriebsstrecke), Marktplatz und Yorckstraße zur Neureuter Straße und zurück. Die Linie 7 entfiel. Beibehalten wurde auch der schon Anfang 1983 an Samstagen zu Geschäftsöffnungszeiten eingeführte 10-Minuten-Takt anstatt des 15-Minuten-Taktes. Seit-

Der „Direktgesteuerte" 197 im April 1992 auf der Vogesenbrücke mit der 1986 wieder eingeführten farbigen Zielnummer

her gilt auf allen innerstädtischen Linien tagsüber an Werktagen der 10-Minuten-Takt, außerhalb dieser Zeit wird ein 20-Minuten-Takt gefahren. Am 13. März 1986 erfolgte dann die Wiedereinführung der farbigen Liniennummern.

Das Beschleunigungs- und Haltestellenprogramm

Wie das neue Liniennetz sollte auch mit dem in den 1980er Jahren erarbeiteten und seitdem umgesetzten Beschleunigungs- und Haltestellenprogramm der ÖPNV attraktiver gemacht werden. Mit der Installation neuer Signalanlagen die den Stadtbahnverkehr gegenüber dem Individualverkehr bevorrechtigten, wie mit Investitionen in neue Fahrausweis-Automaten an den Haltestellen, die den Fahrer vom Verkauf entlasteten, konnte die an den Haltestellen und vor allem an den Kreuzungen verlorene Zeit verringert werden. Im Bereich der Albtalbahn sollte die Erhöhung der Bahnsteige den Fahrgastwechsel weiter beschleunigen. Mit dem Haltestellenprogrammm sollte die Ausstattung der Haltestellen kontinuierlich verbessert werden. Dazu zählten neue, transparente Wartehallen und Spritzschutzwände, neuartige Informationssäulen (Fahrplan, Tarifhinweise, Liniennetzplan) zur besseren Fahrgastinformation und Fahrradabstellplätze. Neu angelegt wurde im Rahmen des Haltestellenprogramms die Haltestelle Yorckstraße. Alle drei Bahnsteige wurden auf 80 Meter verlängert und erhielten neue Wartehallen. Für die in Richtung Norden abbiegenden Linien 5 und A wurde eine schlankere Weiche für einen höheren Fahrkomfort der abbiegenden Bahnen eingebaut. In Knielingen kam neu hinzu die Haltestelle Eggensteiner Straße mit einem Park& Ride-Parkplatz. Auf der Linie 5 entstand im Rahmen der Gleismittenerweiterung in Mühlburg die Haltestelle Mühlburger Feld. In der Waldstadt wurde die Haltestelle Feldlage direkt vor das neue Waldstadtzentrum verlegt.

Tarifentwicklung und Sondertarife

Investitionen in den Wagenpark und den Streckenausbau waren nur die eine Seite der Maßnahmen zur Steigerung des Fahrgastaufkommens. Sie wurden ergänzt durch neue attraktive Tarifangebote. Gleich am Anfang der achtziger Jahre überraschte die VBK und AVG ihre Kunden mit einem besonderen Tarifangebot: Eine 24-Stunden-Karte, gültig für eine Person im Stadtgebiet für 4 DM bzw. im Gesamtnetz von VBK und AVG für 9 DM sollte

neue Bahn- und Busbenutzer bringen. Für die Radbegeisterten führte die AVG im Mai 1983 mit dem „Fahrradexpress" einen besonders bequemen Service ein, der bis heute in den Sommermonaten besteht. Mit einem speziellen „Fahrradwagen" – weiß lackiert mit großen Fahrradsignets und 60 speziellen Fahrradhalterungen – erreichen die Radler je einmal sonn- und feiertags, von Neureut (heute Hochstetten) ausgehend, das um über 200 Meter höher gelegene Bad Herrenalb. Ab hier ermöglichen gut ausgebaute Radwanderwege eine unbeschwerte Rückfahrt nach Karlsruhe. Ein besonderes Angebot machte man den Pkw-Fahrern 1983. In drei Tiefgaragen der Karlsruher Innenstadt erhielten sie eine Ergänzungskarte zum Preis von 1 DM, die im Citybereich die Straßenbahnbenutzung erlaubte. Ein weiteres Serviceangebot schufen die VBK/AVG im Oktober 1984: Der Fahrgast kann seitdem in Bus oder Straßenbahn beim Fahrer werktags ab 20 Uhr, samstags ab14 Uhr und sonntags ganztägig ein Taxi zu seiner Wunschhaltestelle bestellen. Zum 1. Juni 1985 wurde dann eine „Familientageskarte" eingeführt, mit der fortan zwei Erwachsene und zwei Kinder unter 14 Jahre für 5 DM das Stadtgebiet (einschließlich Pfinztal) und für 10 DM zusätzlich die Albtalbahn bereisen konnten.

Kein Aprilscherz war die Einführung der neuen, übertragbaren Umweltkarte der VBK zum 1. April 1986. Diese Karte mit dem aufgedruckten Pfau, dessen stilisiertes Gefieder den fächerförmigen Grundriss von Karlsruhe nachempfand, wurde als Monatskarte für 43 DM, als Jahreskarte für 430 DM und im Abonnement für 39 DM monatlich für das Stadtgebiet angeboten. Die Monatskarte hatte zuvor 52 DM gekostet, die Preisermäßigung betrug daher bis zu 30%. Für die neue, vom Gemeinderat nach langen Diskussionen im Dezember 1985 einstimmig beschlossene Umweltkarte begann die VBK im Frühjahr eine Einführungskampagne mit einem offenen Brief des Oberbürgermeisters an alle Haushalte, Informationsbroschüren und einer Plakat- und Anzeigenserie. Ziel war es, der Umweltkarte rasch einen hohen Bekanntheits- und Akzeptanzgrad zu verschaffen und mehr Autofahrer zum Umsteigen auf die umweltfreundlichen Bahnen und Busse zu gewinnen. Gleichzeitig wurde in den Netzen der AVG und VBK ein durchgehender Tarif geschaffen. Der gesamte von den beiden Verkehrsunternehmen beeinflusste Nahverkehrsbereich wurde in einzelne Zonen unterteilt. Der Fahrpreis richtete sich von nun ab nach der Zahl der befahrenen Zonen.

Im Juni 1986 wurde die erste Serie von neuen Verkaufsautomaten ausgeliefert. Sie ersetzten nach und nach nicht nur die alten mechanischen Kurbelautomaten an den Haltestellen, sondern auch die 1978 erstmalig eingeführte Streifenkarte. Die neuen, elektronisch gesteuerten Automaten boten, mit der Ausnahme der Zeitkarten, alle Fahrausweise der VBK und AVG an. Die „eisernen Schaffner" nahmen im Gegensatz zu ihren alten „Kollegen" alle Münzen ab dem 10-Pfennig-Stück sowie 10- und 20-DM-Scheine an.

Zum 1. Juni 1990 beschloss der Gemeinderat erstmals seit der Einführung der Umweltkarte mit großer Mehrheit eine Tarifanpassung. Die Umweltkarte wurde um drei Mark, die Citykarte und die Ausbildungskarte jeweils um eine Mark erhöht. Die anderen Fahrausweise blieben unverändert. Die Preiserhöhung war jedoch mit Leistungsverbesserungen verbunden: Mit der übertragbaren Umweltkarte konnten von nun an täglich ab 19 Uhr zwei Erwachsene und zwei zahlungspflichtige Kinder die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen. Bei den City- und Regiokarten entfielen die zeitlichen Beschränkungen. Bis dahin durfte vor 20 Uhr nur eine Person mit dieser Karte fahren. Trotz dieser Erhöhung gab es keinerlei Einbrüche bei den Verkaufszahlen.

1991 schufen die VBK/AVG eine Reihe neuer Tarifangebote. So wurde zum Wintersemester 1991/92 erstmals eine preisgünstige Semesterkarte für die damals etwa 28 000 Studierenden in Karlsruhe angeboten. Außerdem startete nach einem erfolgreichen Pilotprojekt der Verkauf von „Jobtickets". Firmen und Behörden erhielten einen Großkundenrabatt, den sie an

ihre Mitarbeiter weitergeben konnten. Zum 1. September 1991 wurde die Zahl der Tarifzonen verringert und das Tarifsystem vereinfacht. Zudem wurde der Geltungsbereich der familienfreundlichen Citykarte auf Ettlingen und Eggenstein-Leopoldshafen ausgedehnt, nachdem die betroffenen Gemeinden sich bereit erklärten, mögliche Mindereinnahmen zu ersetzen. Zum gleichen Zeitpunkt traten allerdings nach über acht Jahren erhöhte Preise für Einzelfahrscheine (zwei Zonen) in Kraft. Eine Mehrfahrtenkarte für vier Fahrten z. B. kostete nun 7 DM für Erwachsene und 3,50 DM für Kinder.
Für die Karlsruher Nachtschwärmer gab es ab dem 6. Dezember 1991 einen Nachtverkehr. Im Anschluss an den „normalen" Fahrplan fahren freitags und samstags in der Nacht ab Europaplatz jede halbe Stunde bis 2.30 Uhr Straßenbahnen und Busse in die wichtigsten Richtungen. Dieser Nachtverkehr bewährte sich so gut, dass er in ähnlicher Form bis heute besteht.

Fahrgaststatistik 1980–1990

Im Geschäftsbericht der Stadtwerke Karlsruhe für das Jahr 1980 ist zum ersten Mal nach 1975 wieder von steigenden Fahrgastzahlen zu lesen, wobei als eine der Ursachen sicherlich eine Überwanderung vom Individualverkehr galt. Die gestiegenen Beförderungszahlen seien umso bemerkenswerter, als im Berichtszeitraum 2,3 % mehr Kraftfahrzeuge zugelassen waren als im Vorjahr. Die Investitionen in den Ausbau des Strecknennetzes nach Neureut (1979) und zur Rheinstrandsiedlung (1980) schlugen sich zur Genugtuung der Verantwortlichen in diesen Fahrgastzahlen nieder. Trotz der folgenden wirtschaftlichen Rezession, die 1982 auch Karlsruhe steigende Arbeitslosenzahlen bis zu 7,8 % brachte, blieb der Aufwärtstrend ungebrochen. 1980 beförderten die VBK (einschließlich Beförderungen mit Bussen) 51,2 Millionen Fahrgäste, 1983 – 51,8, 1985 – 53,4, 1987 – 60,5, 1989 – 64,1 und 1990 – 69,6 Millionen Fahrgäste. Bei der AVG betrugen die Zahlen (einschließlich Busbeförderung) 1983 – 8,5, 1985 – 8,7, 1987 – 15,9, 1989 – 17,0 und 1990 – 19,0 Millionen. Im Jahr der Deutschen Einheit und der Beendigung des Kalten Krieges beförderten die VBK und AVG mit zusammen 88,6 Millionen so viele Fahrgäste wie seit 1948 nicht mehr. Die AVG erzielte das bis dato beste Unternehmensergebnis in ihrer Geschichte.
Diese positive Entwicklung ist umso erstaunlicher, da die PKW-Zulassungszahlen weiter anstiegen sowie die Schülerzahlen an den Karlsruher Schulen weiter abnahmen. Nicht zu unterschätzen sind bei der Bewertung des Aufschwungs und der erhöhten Akzeptanz für den ÖPNV in Karlsruhe die in den 1980er Jahren erzielten Verbesserungen des Angebots wie kurze Fahrtzeiten, komfortable Fahrzeuge, attraktive Tarifangebote, funktionale Haltestellen und nicht zuletzt der hohe Wartungsaufwand für die Sauberkeit aller Einrichtungen. Als Hauptfaktor für den Aufschwung darf aber zweifellos die Netzerweiterung gelten, brachte sie doch immer mehr Menschen in die Nähe des ÖPNV. Neben den innerstädtischen Strecken zählte dazu sicher auch die in den 1980er Jahren realisierte Verlängerung der Linie über Neureut nach Eggenstein-Leopoldshafen und Hochstetten und die nach Rheinstetten.

Die Stadtbahn nach Leopoldshafen – Hochstetten (Hardtbahn)

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie A (heute S1) über Neureut nach Eggenstein-Leopoldshafen (1986) und Hochstetten (1989) trägt die Bezeichnung Hardtbahn (anfangs auch Nordbahn). Die Gemeinden, der Landkreis Karlsruhe und die Stadt Karlsruhe beschlossen mit einem Vertrag am 2. Juli 1982 den Streckenbau. Bund und Land hatten in den ersten Vorgesprächen erklärt, dass die Zuschüsse nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz bewilligt würden. 1983 stimmten die Gemeinderäte in den beiden Orten der endgültigen Trassenführung auf ihren Gemarkungen zu. Nach der kurzen Bauzeit von nur knapp einem Jahr konnte die Hardtbahn von Neureut nach

Eggenstein-Leopoldshafen am 13. Dezember 1986 eröffnet werden. Die 6 km lange eingleisige Strecke verläuft von Neureut aus auf dem Gleis der „alten" Bundesbahnstrecke. Um in der Hauptverkehrszeit den Zehn-Minuten-Takt einhalten zu können, erstellte man in Neureut und Eggenstein einen 400 bzw. 800 Meter langen Kreuzungsbahnhof. In Eggenstein wurden drei neue Haltepunkte geschaffen. Kurz vor dem Pfinz-Entlastungskanal verlässt die Hardtbahn die Trasse der Bundesbahn und führt durch das Baugebiet Viermorgen nach Westen und weiter parallel zur alten Bundesstraße 36 in das Zentrum von Leopoldshafen. Dieser Neubauabschnitt war notwendig, da die alte Bundesbahntrasse weit an der Bebauung von Leopoldshafen vorbei führte. In Leopoldshafen entstanden vier Haltepunkte und nördlich der Bebauung eine Endschleife. Für den rationellen Fahrzeugeinsatz wurden im Bahnhof Eggenstein zwei Abstellgleise elektrifiziert. Mit der Inbetriebnahme der neuen Verbindung, für die als neue „In-die-City-Verbindung" mit einer aufwendigen Kampagne geworben wurde, kam auch das neue durchgängige Tarifsystem zum Zuge. Die Bahnbuslinien von Dettenheim bzw. Graben-Neudorf zur Karlsruher Hauptpost wurden entsprechend verkürzt und auf die neue Stadtbahn abgestimmt.

Am 3. Juni 1989 wurde die 4,3 km lange Weiterführung der Straßenbahnlinie nach Linkenheim-Hochstetten eröffnet. Die Hardtbahn wird seither als knapp 46 km lange Stadtbahnlinie zwischen Bad Herrenalb bzw. Ittersbach und Hochstetten betrieben. Bei der Eröffnungsveranstaltung enthüllten Oberbürgermeister Seiler und der Bürgermeister von Linkenheim-Hochstetten, Waldemar Schütz, feierlich den hundertsten Streckenkilometer in Form eines Kilometersteins an der Haltestelle Linkenheim-Süd. Die neue Stadtbahnverbindung für die 9000 Einwohner der Hardtgemeinde wurde weitgehend eingleisig angelegt. Ein Kreuzungsbahnhof befindet sich an der Friedrichstraße im Süden von Linkenheim. Ab der Haltestelle Grenzstraße, bis zur Endschleife in Hochstetten, wurde ein 800 Meter langer zweigleisiger Abschnitt angelegt. Bemerkenswert ist die Trassenführung mitten durch den Ort Linkenheim auf der Karlsruher Straße, auf der sich früher der hohe Durchgangsverkehr einer Bundesstraße quälte. Im Bereich des neuen Bürgerhauses wurde die Straße zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgebaut. Hier fand auch erstmalig eine besonders leise und erschütterungsarme Gleisbautechnik Verwendung, die heute unter Fachleuten als Bauart „Linkenheim" bekannt ist. Erwähnenswert ist es auch, dass die Stadtbahn in diesem empfindlichen Bereich als Eisenbahn konzessioniert ist und betrieben wird, allerdings unter Verzicht auf den sonst üblichen Vorrang der Eisenbahn gegenüber dem Individualverkehr. An der Endschleife in Hochstetten wurde eine zweigleisige Abstellhalle für vier Stadtbahnwagen sowie ein Aufenthaltsraum für das Fahrpersonal angelegt. Das steigende Fahrgastaufkommen auf der Hardtbahn erforderte 1989/90 zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und zum Einsatz von Eilzügen den weiteren Bau zweigleisiger Abschnitte in Neureut sowie Eggenstein sowie eines Überholgleises an der Haltestelle Knielinger Allee. Dies diente besserer Pünktlichkeit und verkürzten Reisezeiten.

Seit dem 8. Dezember 1989 fährt die Stadtbahn von Leopoldshafen-Nord auch in das Kernforschungszentrum (heute Forschungszentrum Karlsruhe). Die 2,2 km lange Strecke führt über das bestehende Anschlussgleis, das im Zuge des Stadtbahnbaus elektrifiziert wurde, in die Forschungsstätte. Hier wurde ein 600 Meter langes neues Gleis zum neuen, zentral gelegenen Bahnhof „Kernforschungszentrum" verlegt. Die Verbindung kann jedoch nur von den etwa 5000 Mitarbeitern des Forschungszentrums mit Zugangsberechtigung genutzt werden. Kurz vor der Einfahrt der Züge in das Betriebsgelände betritt Wachpersonal die Stadtbahn und kontrolliert die Berechtigungen. Erst dann werden die Stahlgittertore für die Bahn geöffnet.

Um die Ausbaumaßnahmen der Hardtbahn zu beschleunigen, hatte die AVG die eingleisige Strecke von der Deutschen Bundesbahn über-

Das steigende Fahrgastaufkommen und der Ausbau der Hardtbahn nach Hochstetten erforderte 1989/90 die Verlegung eines zweiten Gleises durch Neureut, im Bild Neureut – Mitteltorstraße.

nommen. Sie wird seitdem nach den Grundsätzen einer Nichtbundeseigenen Eisenbahn (NE) betrieben. Die Güterzüge der DB AG bedienen weiterhin den Bundeswehr-Anschluss in Neureut und das Forschungszentrum. Aber auch lange Gesellschaftssonderzüge der DB AG sind bis heute noch Gast auf dieser für den Personenverkehr erfolgreich reaktivierten Strecke.

Die Stadtbahn nach Rheinstetten (Rheinbahn)

Am 7. November 1986 wurde mit der Unterzeichnung des Grundsatzvertrages für die Weiterführung der Stadtbahn von der Rheinstrandsiedlung über Forchheim und Mörsch in das Neubaugebiet Bach-West zwischen der Gemeinde Rheinstetten, dem Landkreis und der Stadt Karlsruhe ein weiterer Schritt zur Er-

Haltestelle Rheinaustraße auf der „Rheinbahn", eine der attraktiv gestalteten Haltestellen im August 1996 mit Stadtbahnwagen 503

schließung der Region durch die Stadtbahn getan. Zuvor hatten sich die Bürger Rheinstettens in einem Bürgerentscheid mit über 62 % für den Stadtbahnanschluss entschieden. Nach nur elf Monaten Bauzeit fand am 24. November 1989 die Eröffnung des ersten Streckenabschnitts der Rheinbahn nach Rheinstetten mit der Stadtbahnlinie 2 (heute S2) statt. Auf der 3,6 km langen Neubaustrecke von der Rheinstrandsiedlung bis zum vorläufigen Endpunkt am Rösselsbrünnle im Norden von Mörsch entstanden sieben Haltestellen. Die neue Verbindung ist weitgehend zweigleisig angelegt. Zwischen den Haltestellen Forchheim-Hallenbad und Oberfeldstraße wurde aus Rücksicht auf den historisch gewachsenen Ortskern die Bahn auf einer Länge von 1,1 km eingleisig geführt. Die Rheinbahn folgt teilweise der Trasse der früheren Lokalbahn (s. oben S. 135 f.). In Harmonie mit dem alten Baumbestand wurden die Gleise in Rasen eingebettet. Am Rösselsbrünnle befand sich eine Wendeschleife und eine Umsteigestelle zum weiterführenden Bus sowie ein Park&Ride-Platz für 60 Pkw. Im November 1991 konnte die Verlängerung der Rheinbahn um 1,9 km zur Haltestelle Mörsch-Merkurstraße eingeweiht werden. Die überwiegend eingleisige Strecke verläuft mit ihren vier Haltestellen mitten durch die Ortschaft, wobei die Haltestelle Mörsch-Römerstraße als Kreuzungsbahnhof ausgeführt ist. Die Inbetriebnahme der 1 km langen Neubaustrecke in das Neubaugebiet Bach-West brachte die Vollendung der Rheinbahn in Rheinstetten. Nach einem Jahr Bauzeit konnte das 7-Millionen-Mark-Projekt am 21. März 1999 in Betrieb genommen werden. Neben dem Bau zweier Haltepunkte wurde eine Wendeschleife mit einem Stumpfgleis als Abstellmöglichkeit angelegt. An der ehemaligen Endhaltestelle Merkurstraße entstand anstelle der Wendeschleife ein Gleisdreieck, an dem die künftige Streckenverlängerung der S2 nach Durmersheim anschließen wird. Diese 2,3 km lange Neubaustrecke soll zu einem großen Teil auf der im Jahr 1936 stillgelegten Lokalbahntrasse nach Durmersheim entstehen. Der Endpunkt dieser neuen Bahn wird allerdings der DB-Bahnhof Durmersheim sein, an dem dann das Umsteigen zur Zweisystem-Stadtbahnlinie S4 in Richtung Karlsruhe und Baden-Baden möglich ist. Von Anfang an wurden auf der Rheinbahn wie auf der Hardt- und Albtalbahn Eilzüge eingesetzt. Schon in den ersten Wochen nach der Inbetriebnahme musste der Fahrplan aufgrund der hohen Frequentierung der neuen Linie verdichtet werden. Gegenüber dem früheren Omnibusverkehr zählte man schon im ersten Jahr drei- bis viermal so viele Fahrgäste.

Die Entwicklung der Grundlagen des Karlsruher Modells 1983–1989

Der Bau der Hardtbahn und der Rheinbahn und damit das weitere Hineinwachsen der Stadtbahn in die Region, neben der seit 1897 bestehenden und 1958 bis 1964 modernisierten Albtalbahn, ist vor dem Hintergrund der Überlegungen zu würdigen, die seit 1983 im Gang waren und zum Ziel hatten, das Straßenbahnnetz mit den Nahverkehrstrecken der Deutschen Bundesbahn zu verknüpfen. Die Stadt Karlsruhe hatte mit der Mitbenutzung der Bundesbahnstrecke nach Neureut hier bereits Pionierarbeit geleistet. Folgerichtig erhielt die Stadt als Projektleiterin vom Bundesministerium für Forschung und Technologie im Februar 1983 den Auftrag, zusammen mit der Deutschen Bundesbahn, der Studiengesellschaft für Nahverkehr in Hamburg, dem Institut für Straßenbau- und Eisenbahnwesen der Universität Karlsruhe und der Firma BBC zu untersuchen, inwieweit geeignete Nahverkehrsstrecken der Deutschen Bundesbahn künftig von Straßenbahnwagen befahren und so unmittelbar mit dem innerstädtischen Straßenbahnnetz verknüpft werden könnten.
Das mit Spannung erwartete Ergebnis der 450 000 DM teueren Studie stellten der Karlsruher Oberbürgermeister Otto Dullenkopf, der Präsident der Bundesbahndirektion Karlsruhe Heinz Bubel und der VBK/AVG-Chef Dieter Ludwig in einer Pressekonferenz im Dezember 1984 vor. Aus der Zusammenfassung in einer städtischen Mitteilung anlässlich dieses

Pressetermins lassen sich folgende Schlussfolgerungen für Karlsruhe ziehen: Ziel der Untersuchung sei es gewesen, auch für kleinere Ballungsräume wie Karlsruhe Lösungsmöglichkeiten für eine durchgehende Verbindung von der Region in das Stadtzentrum ohne Umsteigevorgänge zu schaffen. Die vorhandene Infrastruktur solle hierbei weitgehend genutzt werden. Dadurch sollten für über 60 % der Fahrgäste, die als Fahrtziel die Innenstadt haben, der Umsteigezwang und lange Umwege entfallen. Für den Raum Karlsruhe, so das Resümee, sei ein S-Bahn ähnliches Nahverkehrsnetz mit geringen Kosten möglich, und zwar mit einer Qualität, wie sie sonst nur in großen Ballungsräumen mit erheblich aufwendigeren Investitionen und Folgekosten erreicht werde. Dieses Nahverkehrsnetz solle daher baldmöglichst verwirklicht werden. Vorgeschlagen werde, in einer ersten Ausbaustufe auf den Strecken Karlsruhe–Wörth–Landau/Germersheim und Karlsruhe–Bretten einen Gemeinschaftsbetrieb einzurichten. Dazu könne das Straßenbahnnetz am Bahnhof Durlach und am Bahnhof Knielingen jeweils mit den Bundesbahnstrecken nach Bretten bzw. nach Wörth verknüpft werden. Für einen späteren Ausbau sei denkbar, die Straßenbahnstrecke durch Knielingen zu führen und erst dort die Bundesbahn zu erreichen. Die Investitionskosten seien insgesamt gering. Für die Bauträger (Stadt, Landkreise und Umlandgemeinden) verbleiben nur rund 1,5 Millionen DM, da nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz das Projekt mit 85 % bezuschusst würde. Um die Attraktivität der regionalen Stadtbahnlinien weiter zu erhöhen, wird in der Studie vorgeschlagen, zusätzliche Haltepunkte auf den DB-Strecken einzurichten und die Strecke in Bretten über den Bahnhof hinaus rund 800 Meter als Stadtbahn in die Nähe des Stadtzentrums zu verlängern. Das Fahrzeug für den Betrieb in beiden Netzen müsse ein Zweisystemfahrzeug sein. Ein Stadtbahnwagen für den Gemeinschaftsbetrieb müsse deshalb entweder mit beiden Stromarten (750 Volt Gleichstrom bei AVG/VBK und 15 000 Volt Wechselstrom bei der Bundesbahn) fahren können, oder auf nicht elektrifizierten Strecken einen Energiespeicher (z. B. Dieselgenerator oder Batterie) mitführen. Für den Praxisversuch würden zwei Antriebsvarianten vorgeschlagen: für elektrifizierte Strecken ein Fahrzeug, das beide Stromsysteme direkt verarbeiten kann, für nicht elektrifizierte Außenstrecken ein Fahrzeug, dass im Straßenbahnnetz mit dem herkömmlichen Gleichstrom fährt und auf Außenstrecken seinen Strom aus einer Batterie bezieht. Vorgeschlagen werde für die Versuchsstrecke ein Taktfahrplan mit einer Zugfolge von 60 Minuten, der in den Hauptverkehrszeiten durch Einsatzzüge verdichtet werden könne. Die Stadtbahnzüge sollten die bisherigen Nahverkehrszüge ersetzen, sodass die Strecken nur noch von den verbleibenden Eil- und D-Zügen sowie von Güterzügen befahren würden. Innerhalb von Karlsruhe sollten die Innenstadt mit der Kaiserstraße und der Hauptbahnhof wegen des Anschlusses zum DB-Fernverkehr direkt angefahren werden. Das vorhandene Omnibusnetz in der Region müsse neu geordnet und als Zubringer zum Stadtbahnverkehr mit Anschluss in den Bahnhöfen Bretten, Wörth, Germersheim, Landau, Kandel und Winden ausgerichtet werden. Zu den finanziellen Erwartungen wurde angemerkt, dass der Gemeinschaftsbetrieb DB/Stadtbahn eine hohe Wirtschaftlichkeit erwarten lasse. Die Betriebskosten würden sich insgesamt verringern, weitere Folgekosten entstünden nicht, da die vorhandene Infrastruktur übernommen werde und keine aufwendigen Tunnel erforderlich seien. Zu rechnen sei mit einer Fahrgastzunahme von 30 %. Dennoch entstünde bei den Fahrgeldeinnahmen insgesamt eine Abnahme, da mit dem durchgehenden Betrieb auch ein durchgehender Tarif angeboten werden müsse, der für den einzelnen Fahrgast niedriger als der heute addierte Fahrpreis sei. Ein kostendeckender Betrieb sei daher nicht zu erwarten. In einer nun folgenden technischen Untersuchung sollten an einem vorhandenen Fahrzeug die neuen Antriebskonzepte zur Serienreife entwickelt werden. Gleichzeitig seien die politischen und rechtlichen

Der zum Zweisystem-Versuchsfahrzeug umgebaute Stadtbahnwagen 501 1986 auf einer der vielen Versuchsfahrten zwischen Hauptbahnhof Karlsruhe und Wörth auf den Gleisen der Bundesbahn

Grundlagen für den Gemeinschaftsbetrieb zu schaffen. Eine Grundsatzvereinbarung zwischen der Stadt Karlsruhe, den beteiligten Landkreisen und Umlandgemeinden sowie den Verkehrsunternehmen Deutsche Bundesbahn und VBK bzw. AVG sollte unter anderem enthalten: die Finanzierung, die Beantragung der Zuschüsse nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz sowie die Durchführung der Planungsverfahren. Es erscheine durchaus realistisch, dass schon in wenigen Jahren ein integriertes Schienennahverkehrsnetz für die Stadt und das Umland von Karlsruhe mit geringem Aufwand, aber hoher Qualität für Benutzer, Betreiber und Allgemeinheit zur Verfügung stehe.

Im Dezember 1985 erklärten VBK/AVG-Chef Dieter Ludwig und Bundesbahndirektor Horst Emmerich gegenüber der Presse: „1986 wollen wir in das Planfeststellungsverfahren gehen, damit Ende dieses Jahrzehnts die ersten Stadtbahnwagen nach Bretten fahren." Eine Verlängerung über Bretten hinaus schlossen weder Ludwig noch Emmerich aus, doch wäre dies erst in einer zweiten Stufe möglich. Strecken von über 50 km sollten jedoch dem echten Eisenbahnverkehr vorbehalten bleiben, gab Ludwig zu bedenken. „Die Stadtbahn nach Heilbronn oder Heidelberg werde es nicht geben." Die Dynamik der Stadtbahn-Entwicklung brachte jedoch andere Ergebnisse.

Ein wichtiger Schritt für die Verwirklichung des „Karlsruher Modells" wurde am 5. September 1986 mit dem zum Zweisystem-Versuchsfahrzeug umgebauten Stadtbahnwagen mit der Nummer 501 vollzogen. Erstmals durchfuhr das Versuchsfahrzeug die hierfür gebaute Systemwechselstelle am bestehenden Verbindungsgleis von der Hauptwerkstätte in der Wikingerstraße (Betriebshof-West) zur Hafenbahn der DB, das hierfür elektrifiziert wurde. In den folgenden Wochen legte das Fahrzeug über 1100 km ohne Probleme auf den DB-Gleisen zurück, wobei zahlreiche Messdaten erhoben wurden, umso die Technik zur Serienreife für einen achtachsigen Zweisystem-Stadtbahnwagen zu entwickeln. Nicht nur die Lokführer der DB staunten über die Straßenbahn, die sie auf „ihren" Gleisen zwischen Wörth und den Karlsruher Hauptbahnhof erblickten, auch die Medien berichteten über dieses bundesweit bisher einmalige Projekt.

Für die Tests der zweiten Antriebsvariante Strom/Batterien wurde 1989 der erste Wagenteil des Straßenbahnwagens mit der Nummer 151 in ein Batteriefahrzeug umgebaut. Es wurden 16 neuartige Hochenergiebatterien auf

Natrium-Schwefel-Basis eingebaut, die von der Firma ABB entwickelt wurden. Erstmals in der Welt wurden diese in einem Schienenfahrzeug getestet. Die Entscheidung fiel jedoch zugunsten der Zweisystem-Technik und damit für die nachträgliche Elektrifizierung von Strecken soweit nötig.

Die Realisierung des Karlsruher Modells 1991–2000

Sicher haben die Beschlüsse von Bundestag und Bundesrat, die ab 1992 zu einer nicht unwesentlichen Erhöhung der Mittel nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG) führten, die Investitionen im öffentlichen Nahverkehr unterstützt. Zur weiteren Entwicklung und zum guten politischen Klima für den ÖPNV hat zudem die Regionalisierung des Eisenbahnverkehrs, die der Bundestag am 1. Januar 1996 beschlossen hat, beigetragen. Trotzdem ist die Dynamik der ständig steigenden Fahrgastzahlen im Karlsruher Raum erstaunlich. Die Säulen des Erfolges bilden zum einen der kontinuierliche Ausbau des erfolgreichen Zweisystem-Stadtbahnnetzes und zum anderen die Gründung des Karlsruher Verkehrsverbundes im Jahre 1994. Mit diesem modellhaften Nahverkehrssystem stärkten die VBK/AVG nachhaltig die Zentralität der früheren badischen Landeshauptstadt. Dieses erfolgreiche Stadtbahnnetz besteht heute aus neun weit in die Region ausgreifenden Strecken, die im Folgenden zunächst in ihrer Entwicklung kurz dargestellt werden sollen.

Die Karlsruher S-Bahnstrecken

Zu den insgesamt neun von Karlsruhe aus in die Region reichenden Stadtbahnstrecken zählen zunächst die bereits bestehenden: die Albtal-, die Hardt- und die Rheinbahn. Auch hier wurde im letzten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts das bestehende Gleisnetz weiter ausgebaut. Auf der Albtalbahn wurde der Kreuzungsbahnhof Ittersbach-Industrie 1992 umgestaltet und die Bahnsteige in den Bahnhof gelegt. Seit 1993 finden die in Ittersbach-Bahnhof abgestellten Stadtbahnwagen einen Platz in einer neuen zweigleisigen Wagenhalle. Auf der Hardtbahn entstand im gleichen Jahr eine Abstellanlage in der Wendeschleife in Hochstetten und aufgrund der zunehmenden Bebauung im Süden von Eggenstein wurde 1995 zur besseren Erschließung der Haltepunkt Eggenstein-Süd in Betrieb genommen. Die Verlängerung der Rheinbahn erfolgte in zwei Etappen, zunächst im November 1991 bis zur Haltestelle Merkurstraße und im März 1999 bis Bach-West.
Bereits 1989 kamen aus verschiedenen Gemeinden im Karlsruher Umland Wünsche für einen Stadtbahnanschluss, die die Planungen der AVG/VBK vorantrieben. Zu dieser Zeit erarbeitete man bereits konkrete Projekte in Richtung Blankenloch, Bretten, Wörth und in das Pfinztal. So kamen zu den genannten Streckenästen seit 1992 sechs weitere hinzu, die zumeist über Bundesbahngleise führen.

Die Stadtbahn nach Bretten–Eppingen–Heilbronn (Kraichgaubahn)

Entsprechend der Machbarkeitstudie von 1984 wurde 1989 mit dem Ausbau der Stadtbahn nach Bretten begonnen. Für die 30,2 km lange Verbindung vom Karlsruher Albtalbahnhof nach Bretten-Gölshausen benötigte man insgesamt etwa 80 Millionen DM. 21 km eingleisige DB-Strecke wurden elektrifiziert. Lediglich eine 2,8 km lange, zweigleisige Neubaustrecke zwischen den Bahnhöfen Durlach und Grötzingen war zur Verbindung des Straßen- und Bundesbahnnetzes nötig. 1991 war die Verbindung von der Durlacher Allee über eine Rampe mit einer Neigung von 2,5 % parallel zu den Bahnsteigen des Bahnhofes Durlach fertig gestellt sowie im weiteren Verlauf eine Wendeschleife angelegt. Zwei Stadtbahn-Bahnsteige mit einer an der Architektur der vorhandenen Bahnsteige angelehnten Überdachung und einer Anbindung an die Bahnsteigunterführung zu den DB-Gleisen bildeten eine neue Haltestelle. Die Unterführung wurde weiter unter der B10 hindurch

Zweisystem-Stadtbahnwagen der ersten Serie auf der Kraichgaubahn kurz nach seiner Fahrt durch den Bauerbacher Tunnel im Juli 1997

zur Untermühlsiedlung verlängert und schaffte somit einen Anschluss für die Bewohner dieses Wohngebietes an das ÖPNV-Netz. Auf dem Weg nach Grötzingen überspannt eine Stadtbahnbrücke die Eisenbahnstrecke Karlsruhe–Heidelberg, danach folgt die Systemwechselstelle von 750 V auf 15 000 V 16⅔ Hz Wechselstrom. Der „rechtliche Systemwechsel" zwischen Straßenbahn und Eisenbahn vollzieht sich erst nach der Haltestelle Bahnhof Grötzingen mit Beginn der Signalisierung. Ab hier führt die Strecke eingleisig bis zum Kreuzungsbahnhof in Wössingen. Der vorgesehene Kreuzungsbahnhof in Jöhlingen konnte wegen verspäteter Lieferung der Signalanlage zur Eröffnung nicht in Betrieb gehen, sodass sich Verspätungen anfangs direkt auf die Pünktlichkeit der Gegenzüge übertrugen. Im Knotenbahnhof Bretten kreuzt die DB-Strecke von Heidelberg über Bruchsal nach Mühlacker und Stuttgart. Im neu angelegten Bahnhof Bretten-Gölshausen bestand Anschluss an die Dieseltriebzüge der Deutschen Bundesbahn nach Heilbronn. Acht zusätzliche Haltepunkte erschlossen bisher nicht erreichte Wohn- und Siedlungsgebiete. 1995 kam der Haltepunkt Kupferhälde zur Erschließung des gleichnamigen neuen Brettener Stadtteils hinzu. Eine bautechnische Besonderheit bildete die Absenkung des Gleises im Jöhlinger Tunnel für die Elektrifizierung.

Am 25. März 1992 fuhr zum ersten Mal die Stadtbahnlinie B (heute S 4) vom Albtalbahnhof über dem Karlsruher Marktplatz die Strecke nach Bretten-Gölshausen. Damit verkehrte auch erstmals die Stadtbahn eines kommunalen Verkehrsunternehmens auf den Gleisen der Deutschen Bundesbahn im Mischbetrieb mit konventionellen Reisezügen. Mit relativ geringem finanziellem Aufwand wurde die vorhandene Infrastruktur genutzt und eine bequeme, umsteigefreie Verbindung von der Region mitten in das Herz der Stadt geschaffen. Der Bedeutung des Ereignisses entsprechend fanden überall entlang der Strecke Feste statt. An dem mit einer Stahl-Glas-Konstruktion überdachten neuen Haltepunkt Bretten-Stadtmitte, unweit des Brettener Marktplatzes, würdigten das zukunftsweisende Projekt in kurzen Ansprachen Verkehrsminister Hermann Schaufler, Vorstandsvorsitzender der DB, Heinz Dürr, Landrat Dr. Bernhard Ditteney und AVG-Geschäftsführer Dieter Ludwig. Mit dreitägigen Schnupperfahrten zum Nulltarif nutzten etwa 100 000 Besucher die neue Errungenschaft und erlebten „Straßenbahn

fährt Bundesbahn". Die Stadtbahn nach Bretten fuhr vom Albtalbahnhof bis Grötzingen im 20- und weiter im 40-Minuten-Takt, zu den Schwachlastzeiten im Stundentakt. Infolge der auf der Strecke weiter verkehrenden Regionalzüge der DB von Heilbronn über Bretten nach Karlsruhe bestanden werktags pro Richtung 34 Stadtbahn- und 10 DB-Verbindungen. Schon nach kurzer Zeit stiegen die Fahrgastzahlen auf 7 400 Personen pro Werktag, statt der erwarteten Verdoppelung gegenüber der Beförderungsleistung der DB von 2 200 auf 4 400. Aufgrund des großen Erfolges mussten morgens und nachmittags in den Hauptverkehrszeiten alle vorhandenen zehn „Prototypen" der Zweisystemwagen eingesetzt werden. Durch die große Flexibilität des Werkstatt- und Betriebsdienst-Personals der AVG/VBK konnte diese Herausforderung, ohne Reservefahrzeuge den Betrieb in diesem Umfang aufrechtzuerhalten, gemeistert werden.

Zum 1. Januar 1996 pachtete die AVG die 40,8 km lange DB-Strecke von Grötzingen bis Bretten sowie weiter nach Eppingen und übernahm die Betriebsführung. Dadurch wurde es ihr möglich, wesentlich schneller die Infrastruktur für den weiteren Ausbau der Stadtbahn nach Eppingen anzupassen, der in einer Vereinbarung mit den beteiligten Gebietskörperschaften zuvor beschlossen worden war. Neben der Elektrifizierung des Abschnittes von Gölshausen nach Eppingen, musste der zweigleisige Ausbau zwischen Jöhlingen und Wössingen sowie der Ausbau des Bahnhofs Gölshausen zum Kreuzungsbahnhof (beide Maßnahmen führten zur Entspannung bei den Verspätungen), die Wiederherstellung des Kreuzungsbahnhofs Bauerbach und die Erneuerung der Signaltechnik zwischen Gölshausen und Eppingen sowie der Ausbau bestehender und neuer Bahnhöfe bzw. Haltestellen bewältigt werden. Die Eröffnung der Verlängerung feierte man am 1. Juni 1997. Insgesamt investierte die AVG dafür 27,5 Millionen DM. Davon entfielen 6,5 Millionen DM auf das elektronische Stellwerk in Eppingen, da die alten mechanischen Stellwerke einen schnellen und wendigen Stadtbahnbetrieb nicht hätten ermöglichen können. Daneben wurden 500 P&R-Plätze und 300 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder entlang der verlängerten Stadtbahnlinie errichtet, um das Umsteigen auf die Bahn attraktiver zu gestalten.

Erste Pläne zur Weiterführung der Stadtbahn bis nach Heilbronn waren bereits 1993 geschmiedet worden. Nachdem im Mai 1995 die AVG mit den kommunalen Gebietskörperschaften einen Vertrag über Bau, Betrieb und Finanzierung der Stadtbahn Eppingen–Heilbronn geschlossen hatte und die württembergische Kraichgaubahn im Dezember 1997 von der AVG gepachtet werden konnte, begann zum Beginn des Jahres 1998 der stadtbahnmäßige Ausbau der Bahnlinie.

Die Strecke musste elektrifiziert, das teilweise rückgebaute zweite Gleis wieder installiert, die veraltete Signaltechnik erneuert und an das elektronische Stellwerk in Eppingen angeschlossen, neue Haltepunkte eingerichtet bzw. nach AVG-Standard aufgewertet werden. Die Investitionskosten beliefen sich auf insgesamt 60 Millionen DM. Ab März 1999 erreichten die ersten gelb-roten Stadtbahnwagen zumindest an den Wochenenden statt der bisher von der DB AG eingesetzten Dieseltriebwagen erstmalig die Käthchen-Stadt Heilbronn umsteigefrei von der Karlsruher Pyramide aus. Mit der Eröffnung der Stadtbahn von Eppingen nach Heilbronn am 26. September 1999 wurde dann die S4 um weitere 24 km verlängert. Schon in den ersten Monaten des Stadtbahnbetriebes stieg die Zahl der Fahrgäste zwischen Eppingen und Heilbronn um über 200 % Prozent, obwohl der eigentliche Vorteil des Karlsruher Modells erst im Jahr 2001 mit der Inbetriebnahme der etwa 1,2 km langen Strecke vom Heilbronner Hauptbahnhof durch die Fußgängerzone bis zur Harmonie zum Tragen kommt.

Die Stadtbahn nach Bruchsal–Menzingen–Odenheim (BMO-Bahn)

Mit der Stadt Bruchsal und der Gemeinde Weingarten gab es schon seit längerem Ge-

spräche über eine Anbindung an das Karlsruher Stadtbahnnetz. Dabei wurde auch eine innerstädtische Streckenführung durch die Ortsmitte von Bruchsal und Weingarten in Erwägung gezogen, aber nicht realisiert. Ein im Februar 1993 vorgelegtes „Weißbuch" sah zur Verbesserung des ÖPNV im nördlichen Landkreis eine Stadtbahnverbindung nach Bruchsal und von dort nach Menzingen und Odenheim sowie zwischen Bruchsal und Bretten auf den bestehenden DB-Gleisen vor. Dazu seien die von der landeseigenen Verkehrsgesellschaft SWEG betriebenen Nebenbahnen Bruchsal–Menzingen und Bruchsal–Odenheim von der AVG zu übernehmen und stadtbahnmäßig auszubauen. Der Kreistag der betroffenen Gemeinden Bruchsal, Ubstadt-Weiher, Östringen und Kraichtal stimmten diesem Konzept zu, die Vereinbarungen hierüber wurden bereits am 6. September 1993 in einem Stadtbahnwagen zwischen Bruchsal und Bretten unterzeichnet. Im Mai 1994 begann der Stadtbahnbetrieb der Linie S3 zwischen Karlsruhe-Hauptbahnhof und dem 21,3 km entfernten Bruchsal. Kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Bruchsal wurde der zusätzliche Haltepunkt Gewerbliches Bildungszentrum angelegt. Mit der Linie S3 wurde das Nahverkehrsangebot zu der 40 000 Einwohner zählenden Stadt erheblich verdichtet. In den Abendstunden wurde die S3 sogar bis zur nördlichsten Grenze des KVV nach Bad Schönborn geführt. Hier beginnt der Verkehrsverbund Rhein/Neckar.

Auf den von der AVG zum symbolischen Preis von einer DM übernommenen 30 km langen Nebenbahnen Bruchsal–Menzingen–Odenheim (BMO-Bahn) wurde der Betrieb mit Dieselloks und -triebwagen durchgeführt und seit November 1994 mittels seines Taktfahrplans und Verbindungen am Wochenende und in den Abendstunden verbessert. Dadurch stiegen die Fahrgastzahlen auf diesen Strecken schon vor der Eröffnung des Stadtbahnbetriebes deutlich. Über Bau, Betrieb und Finanzierung der Stadtbahn auf den BMO-Bahnen unterzeichneten am 12. April 1994 im Schloss Gochsheim die AVG, der Landkreis Karlsruhe, die Städte Bruchsal, Kraichtal und Östringen sowie die Gemeinde Ubstadt-Wei-

Typischer Bahnhof nach „AVG-Standard": Der am 27. September 1998 eröffnete Bahnhof Odenheim. Die Bahnsteige ermöglichen ein niveaugleiches Einsteigen in die neuen Mittelflur-Zweisystem-Stadtbahnwagen, die Umsteigewege zum Bus sind kurz, ein Bahnhofsbistro unter der hölzernen Dachkonstruktion bietet Anreiz zur Nutzung des ÖPNV.

her eine Vereinbarung. Sämtliche 29 Mitarbeiter/innen der BMO wurden übernommen. Für den Umbau der BMO-Bahnen zu einer modernen Stadtbahn mussten seit 1994 neben der Elektrifizierung eine Signaltechnik installiert, ein Teil des Gleiskörpers saniert, neue Kreuzungsbahnhöfe geschaffen sowie die etwa 60 Bahnübergänge technisch gesichert werden. Zudem sollten neben dem Bau von neuen Haltepunkten die vorhandenen modernisiert werden. Nach rund zwei Jahren Bauzeit konnte am 29. September 1996 der Stadtbahnbetrieb der Linie S3 auf der knapp 20 km langen Kraichtalbahn von Bruchsal nach Menzingen aufgenommen werden. Der Bahnhof Ubstadt-Ort, von hier zweigt die 10,4 km lange Katzbachtalbahn nach Odenheim ab, wurde zu einem Doppelkreuzungsbahnhof ausgebaut. Einen besonderen Akzent setzt hier die hölzerne Bahnsteigüberdachung. Im Endbahnhof Menzingen wurde die Abstellanlage für den Stadtbahnbetrieb erweitert. Für die Streckensicherung sorgt nun ein modernes elektronisches Stellwerk in der Zugleitung in Ubstadt-Ort.

Auf dem weiter nördlich gelegenen Streckenast von Ubstadt-Ort nach Odenheim konnte am 27. September 1998 der Stadtbahnbetrieb der Linie S31 beginnen. Diese ist analog zur Menzinger Strecke eine eingleisige, Nichtbundeseigene Eisenbahn, die mit 15 000 Volt Wechselstrom elektrifiziert wurde. Die Strecke besteht außer dem Abzweigebahnhof Ubstadt-Ort und dem Endbahnhof Odenheim aus den Kreuzungsbahnhöfen Stettfeld und Zeutern sowie vier Haltepunkten. Der Bahnhof Odenheim ist ein neu errichteter, zweigleisiger Kopfbahnhof mit Bahnhofslokal und Biergarten. Im Frühjahr 2000 wird im Bahnhof Odenheim eine Abstellhalle für Stadtbahnwagen gebaut. Neben einem Buswendeplatz wurden 40 P&R-Plätze sowie überdachte Fahrradständer angelegt.

Die Stadtbahn Bruchsal–Bretten–Mühlacker

Mit Aufnahme des Stadtbahnbetriebes nach Bruchsal im Mai 1994 wurde zwischen Bruchsal und dem14,9 km entfernten Bretten ebenfalls ein Stadtbahnbetrieb (Linie S9) eingeführt. Diese Strecke erhielt fünf zusätzliche Haltepunkte. Der aufwendige Haltepunkt Bruchsal-Tunnelstraße, der die Innenstadt von Bruchsal gut erschließt, ging am 2. Juli 1996 in Betrieb. Zum 30. Mai 1999 ergab sich eine Angebotserweiterung auf der S9 zwischen Bruchsal und Bretten mit der 18 km langen Streckenerweiterung auf DB-Gleisen nach Mühlacker. Dabei wurde auch der Bahnhof Maulbronn für den Personenverkehr reaktiviert. Von hier schließt die 2,5 km lange, 1914 gebaute Stichstrecke nach Maulbronn-Stadt an. Diese wurde am 25. Mai 1999 zu einem symbolischen Pachtzins von einer Deutschen Mark bis zum 31. Dezember 2025 von der Deutschen Bahn gepachtet. Über die Nutzung dieser Strecke zur Anbindung des Weltkulturerbes Kloster Maulbronn möglicherweise über den kostengünstigen Einsatz von automatisch gesteuerten, führerlosen Pendeltriebwagen war im Mai 2000 noch nicht entschieden. Verschiedene Aktionen des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) und des Fahrgastverbandes Pro Bahn zwischen 1996 und 1999 mit einem Pendelverkehr an einzelnen Wochenenden deuteten reges Interesse an einer Stadtbahnanbindung an.

Die Stadtbahn nach Baden-Baden (Rheintalbahn)

Der Stadtbahnbetrieb nach Baden-Baden auf DB-Gleisen begann im Mai 1994 mit einem Pendelbetrieb der Linie S7 zwischen dem Karlsruher Hauptbahnhof und Baden-Baden. Diese Strecke über Durmersheim und Rastatt wurde mindestens im Stundentakt von der DB AG bedient. Am 14. Dezember 1996 stand dann das 450 m lange Verbindungsbauwerk zwischen dem Albtalbahnhof und den Schienen der Deutschen Bahn AG im Gleisvorfeld des Karlsruher Hauptbahnhofes einschließlich der Systemwechselstelle zur Verfügung. Mit diesem 12,5-Millionen-Mark-Projekt, das auch eine umfangreiche Abstellanlage am Albtalbahnhof beinhaltete, wurde es möglich, die

Stadtbahnwagen 820 (DB-Baureihe 450) kurz nach dem Bahnhof Forchheim im August 1996 auf der im Mai 1994 eingerichteten S-Bahnlinie 7, die im Pendelbetrieb zwischen Karlsruhe-Hauptbahnhof und Baden-Baden verkehrte. Für den Betrieb hatte die Bundesbahn von den VBK vier Zweisystemwagen mit den Nummern 817–820 gekauft.

Stadtbahnlinie S4 vom Albtalbahnhof mit dem 28,1 km entfernten Baden-Baden zu verbinden, die Linienbezeichnung S7 entfiel. Die Reisezeit Karlsruhe–Baden-Baden reduzierte sich durch diese umsteigefreie Verbindung deutlich, da nun lange Umsteigewege am Hauptbahnhof Karlsruhe zur Straßenbahn entfielen. Da der Bahnhof in Baden-Baden im Stadtteil Oos zirka 5,5 km vom Zentrum der Kurstadt entfernt liegt, wurde seit Betriebsaufnahme der Stadtbahn die Weiterführung der Linie S4 zur Stadtmitte (Augustaplatz) geplant. Der Gemeinderat von Baden-Baden entschied sich jedoch am 8. November 1999 mit 30:17 Stimmen gegen das Projekt.

Die Stadtbahn nach Söllingen–Pforzheim (Pfinztalbahn)

Nach Auslieferung des ersten achtachsigen Zweisystem-Stadtbahnwagens am 18. Januar 1991 und der nach umfangreichen Versuchsfahrten erteilten offiziellen Zulassung durch das Bundesbahn-Zentralamt wurden zwei Stadtbahnzüge ab dem 2. Juni 1991 im Auftrag der DB fahrplanmäßig zwischen Karlsruhe-Hauptbahnhof und dem 30 km entfernten Pforzheim eingesetzt. Von den insgesamt 52 Nahverkehrszügen zwischen Pforzheim und Karlsruhe wurden 28 durch die Stadtbahn ersetzt. Aufgrund der hohen Beschleunigung, der kurzen Bremswege und des schnelleren Fahrgastwechsels gegenüber den lokbespannten Nahverkehrszügen konnten die gelb-roten Stadtbahnzüge bis zu acht Minuten Verspätung aufholen, was ihnen die Anerkennung der Bundesbahner einbrachte. Sie gaben ihnen den Spitznamen „Bananen-ICE" (gelb und schnell!). Aber auch die Fahrgäste schätzten bald vor allem die Laufruhe, den Komfort, das moderne Design und nicht zuletzt die Pünktlichkeit, die das neue Fahrzeug mit sich brachte. Wegen Fahrzeugmangels musste nach der Aufnahme des KVV und der Inbetriebnahme weiterer S-Bahnlinien 1994 die Bedienung der Pforzheimer Strecke im „Stadtbahnvorlaufbetrieb" vorübergehend eingestellt werden. Zum 28. Mai 1995 wurde dieser Verkehr zwischen

Kreuzungsbahnhof Berghausen mit dem künstlerisch gestalteten Ortsnamen. Links neben der Mauer ist die DB-Strecke nach Pforzheim zu erkennen.

den Hauptbahnhöfen Pforzheim und Karlsruhe als S5 wieder aufgenommen.
Es dauerte dann noch bis zum 31. Mai 1997, ehe die Eröffnung der Stadtbahnstrecke von Pforzheim in die Karlsruher Innenstadt eingeweiht werden konnte. Die neue Linie S5 fädelt nun von Pforzheim kommend an der Überleitstelle Söllingen vom DB-Gleis auf das 5,1 km lange, neue Stadtbahngleis, das parallel zur bestehenden Eisenbahnstrecke Karlsruhe–Pforzheim liegt, ein. In Söllingen, Berghausen und Grötzingen wurden zur besseren Erschließung zusätzliche Haltepunkte angelegt. An der Haltestelle Oberausstraße trifft die Pfinztalbahn auf das Gleis der Kraichgaubahn, die zur Systemwechselstelle nach Durlach führt. Im Bahnhof Söllingen musste das alte Bahnhofsgebäude einer zweigleisigen Wendeanlage weichen. Die Haltepunkte Berghausen-Bahnhof und Krappmühlenweg sind als Kreuzungsbahnhöfe ausgelegt. Beim Bahnhof Berghausen besteht zudem eine eingleisige Wendeanlage.

Die Stadtbahn nach Wörth (Pfalzbahn)

Auch nach Wörth existierte ab Mai 1994 vom Hauptbahnhof Karlsruhe ein Stadtbahn-Pendelbetrieb im Stundentakt auf den Gleisen der DB. Die Linie wurde im Kursbuch des KVV als Linie R8 (Regionalbahn) bezeichnet, die Stadtbahnwagen führten allerdings in der Zielbeschilderung die Bezeichnung S8. Nach jahrelangen Vorbereitungen und einer zweijährigen Bauzeit fuhr am 27. September 1997 der Eröffnungszug der Linie S5 vom Karlsruher Marktplatz in Richtung Wörth. Von der bisherigen Knielinger Straßenbahnendhaltestelle Rheinbergstraße führt die Strecke über ein 1,5 km langes Verbindungsstück mit der Systemwechselstelle in Richtung Haltepunkt Maxau. Da dieser Streckenteil das Naturschutzgebiet Burgau tangiert, musste mit den Naturschutzbehörden und -verbänden in langen Verhandlungen der verträglichste Trassenverlauf gefunden werden, was zu Bauverzögerungen führte. Nach der Rheinbrücke, die bis

Die eingleisige Eisenbahnbrücke über den Rhein stellte ein Nadelöhr im Stadtbahnbetrieb dar, das mit der Inbetriebnahme des zweiten Gleises am 8. April 2000 beseitigt war. Noch heute verkehren einige wenige Stadtbahnen direkt vom Karlsruher Hauptbahnhof nach Wörth.

8. April 2000 nur eingleisig zu befahren war, erfolgte auf der Pfälzer Seite der Streckenausbau bis zum Bahnhof Wörth zweigleisig. Maximiliansau erhielt zwei Haltepunkte. Im Bahnhof Wörth wurde für den P&R-Verkehr ein Parkdeck für 250 Autos eröffnet. Vom Bahnhof Wörth führt die Bahn über eine 1,1 km lange, zweigleisige Straßenbahn-Neubaustrecke weiter in das Wohngebiet Dorschberg mit seinen vier Haltestellen. Da die Strecke der Bebauung nicht zu nahe kommt, konnte sie vorläufig mit der DB-Fahrdrahtspannung von 15 000 Volt elektrifiziert werden. Die bisher an der Stumpfendhaltestelle Wörth-Rathaus endende S-Bahn wird im Mai 2000 bis in die Nähe des Badeparks um weitere 1,5 km verlängert. Dieser Abschnitt verläuft allerdings teilweise so nahe an den Gebäuden, dass hier eine Elektrifizierung mit 750 Volt notwendig wird.

Die neue umsteigefreie Verbindung von Wörth über die badische Metropole bis in das 43 km entfernte Pforzheim feierte man in Wörth am Bürgerpark mit einem großen Stadtfest. Die Redner unterstrichen die Bedeutung des Ereignisses für ein notwendiges Zusammenwachsen von Baden und der Pfalz im vereinten Europa. Der Wörther Bürgermeister äußerte zudem den Wunsch, dass die Bahn bald bis Kandel und Landau weiterfahren möge. Für die 18 000 Einwohner und die 10 000 Arbeitsplätze in Wörth sei ein effizienter ÖPNV von großer Bedeutung.

Die Stadtbahn nach Mühlacker und Bietigheim-Bissingen

Seit dem Fahrplanwechsel am 30. Mai 1999 erreichen die Karlsruher Stadtbahnzüge der Linie S5, die bisher in Pforzheim endeten, Bietigheim-Bissingen. Auf der nun 82,2 km langen Strecke vom pfälzischen Wörth über das badische Karlsruhe und Pforzheim bis ins württembergische Mühlacker und Bietigheim-Bissingen durchfährt diese Linie drei Verkehrsverbünde (KVV, VPE, VVS). Schon

Stadtbahnwagen auf dem Viadukt über die Enz bei Bietigheim-Bissingen

1991 hatten die Gebietskörperschaften an der Strecke Pforzheim–Bietigheim-Bissingen über eine Verlängerung der damaligen Linie Karlsruhe–Pforzheim diskutiert. Ein Gutachten von 1994 sprach sich angesichts eines Kosten-Nutzen-Verhältnis von 7 (üblich sind Werte unter 3) für einen Stadtbahnbetrieb zwischen Bietigheim-Bissingen und Pforzheim aus. Erst nachdem im Zuge der Regionalisierung des Bahnbetriebs das Land Baden-Württemberg für den Schienennahverkehr zuständig geworden war, wurde das Projekt weiterverfolgt. Im Jahre 1998 legten schließlich AVG und „DB Regio" – eine Tochter der DB AG – ein gemeinsames Konzept vor, nach dem verfahren wurde. Während die Linie S9 alleine von der AVG betrieben wird, teilten sich die beiden Verkehrsunternehmen die Linie S5 auf. Von Wörth über Karlsruhe nach Pforzheim ist die AVG die Betreiberin, in Pforzheim übernimmt dann „DB Regio" die Verantwortung.

Die Stadtbahn nach Blankenloch (Nordbahn)

Knapp vier Monate nach Aufnahme des Stadtbahnbetriebs von der Karlsruher Innenstadt nach Pforzheim nahm am 20. September 1997 auch die neue Strecke nach Blankenloch den Betrieb auf. Insgesamt 70 Millionen Mark wurden in das 7,1 km lange Stadtbahnprojekt investiert. Dabei handelt es sich in wesentlichen Teilen um den Wiederaufbau der 1921 zwischen Hagsfeld und Blankenloch und 1955 zwischen Karlsruhe und Hagsfeld stillgelegten meterspurigen Lokalbahn. Bei dem Eröffnungsfest der Stadtbahn, das sich durch ganz Blankenloch als Straßenfest zog, war der Besucherandrang so groß, dass die Bahnen nicht wie geplant um 1 Uhr nachts ins Depot einrückten, sondern der Betrieb kurzerhand bis 2.30 Uhr verlängert wurde. Höhepunkt der Eröffnungsveranstaltung war am darauf folgenden Sonntag eine Straßenbahnparade mit 18 Fahrzeugen, die durch den historischen Ortskern von Blankenloch fuhren.

Die Neubaustrecke führt von der bestehenden Strecke zur Waldstadt mit einem Abzweig zwischen den Haltestellen Sinsheimer Straße und Fächerbad in Richtung Osten. Ab dem Bahnhof Hagsfeld fährt die Bahn parallel zur Bundesbahnstrecke Karlsruhe–Mannheim. Kurz vor der Reitschulschlagsiedlung werden die DB-Gleise von einem Brückenbauwerk

S-Bahnwagen in der Ortsmitte von Blankenloch. Mit dem Bau der Stadtbahn wurde im Rahmen der Ortskernsanierung auch die Hauptstraße attraktiv gestaltet.

überquert. An der Karlsruher Stadtgrenze vor Büchig befindet sich die Zwischenschleife mit der Haltestelle Reitschulschlag. Von hier aus führt die zweigleisige Strecke neben der ehemaligen Landstraße von Büchig nach Blankenloch. Innerhalb von Blankenloch wird die Bahn rund 1 km eingleisig mitten durch den Ort geführt. Die hier aufgestellten, geschwungenen Fahrleitungsmasten, die eigens für die Blankenlocher Ortsdurchfahrt gefertigt wurden, fügen sich mit den ähnlich aussehenden Straßenlaternen gut in das Ortsbild. Im Norden von Blankenloch liegt die vorläufige Endhaltestelle Blankenloch-Nord. Insgesamt wurden elf Haltestellen angelegt.

Ein Tarifverbund für die Region

Neben dem die Region erschließenden Streckennetz zählte ein einheitliches und für die Fahrgäste leicht verständliches Tarifsystem zu den Voraussetzungen für die erfolgreiche Fortentwicklung des Karlsruher Nahverkehrsmodells. Seit Anfang der achtziger Jahre bemühten sich VBK und AVG daher um die Schaffung eines einheitlichen Tarifsystems in der gesamten Nahverkehrsregion Karlsruhe. Ein erster Erfolg in dieser Richtung gelang 1983 mit einem „kleinen Tarifverbund" zwischen Pfinztal, Karlsruhe und der Albtalbahn. Mit einem Fahrschein und einem abgestimmten Fahrplan konnte der Fahrgast alle Verkehrsträger nutzen. Ein weiterer Schritt war die Schaffung der Verkehrsgemeinschaft Ettlingen (VGE) im Oktober 1984. Die Kooperation des Geschäftsbereichs Bahnbus-Nordschwarzwald-Südpfalz, der AVG und der Fa. Hirsch Reisen ermöglichte einen gemeinsamen mit dem Fahrplan der AVG abgestimmten Busverkehr und einheitliche Tarife. Das Ziel eines großen Verkehrsverbundes wurde mit in Kraft treten des Sommerfahrplans 1989 einen weiteren Schritt voran gebracht durch die Anerkennung von AVG/VBK-Fahrausweisen auf der Bundesbahnstrecke Karlsruhe-Hauptbahnhof–Ettlingen-West –Bruchhausen–Malsch.

Nach Vorgesprächen im Jahr 1990 fassten am 5. November 1992 der Kreistag des Landkreises Karlsruhe und am 26. Januar 1993 der Karlsruher Gemeinderat den Grundsatzbeschluss über die Bildung eines Verkehrs- und Tarifver-

bundes. Damit war der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) und die Möglichkeit geschaffen, eine einheitliche Tarifstruktur und eine Abstimmung der Fahrpläne der verschiedenen Verkehrsunternehmen durchzusetzen. Dieser Verbund sollte als „Kommunalverbund" gebildet werden, bei dem die betroffenen Städte und Landkreise Gesellschafter sind. Bevor der KVV seine Arbeit aufnehmen konnte, mussten noch Zuschüsse für die Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste, die Verbundorganisation und die Erstinvestitionen beim Land Baden-Württemberg beantragt werden. Die Geschäftsführung sollte aufgrund der Kompetenz und des Marktanteils bei VBK/AVG angesiedelt werden.

Am 15. November 1993 unterzeichneten die Vertreter der Stadt Karlsruhe und der Landkreise Karlsruhe und Germersheim im Anschluss an die konstituierende Sitzung des Aufsichtsrates des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) das Gründungsdokument des dritten Verkehrsverbundes in Baden-Württemberg. Am 29. Mai 1994 trat der Gemeinschaftstarif in Kraft. Er entsprach im Wesentlichen dem Zonentarifsystem von VBK/AVG und deckte zu seinen Anfängen die Stadt und den Landkreis Karlsruhe, den nördlichen Teil des Landkreises Rastatt sowie einige angrenzende Städte und Gemeinden ab. Von Bad Schönborn bis nach Baden-Baden und von Eppingen bis in die Pfalz konnte man von nun an mit nur einer Fahrkarte alle öffentlichen Verkehrsmittel benutzen. Elf Verkehrsunternehmen boten auf über 100 Linien ihre aufeinander abgestimmten Leistungen an. Der Landkreis Germersheim wurde im Mai 1995 und im Juli 1996 die Stadt Baden-Baden und der gesamte Landkreis Rastatt in den Gemeinschaftstarif des KVV integriert. Im Oktober des gleichen Jahres wurde der Gemeinschaftstarif auch auf die Stadt Landau sowie auf die Teile des Landkreises Südliche Weinstraße ausgedehnt. Mit dem Verbundstart traten eine Reihe weiterer Verbesserungen in Kraft. So öffnete ein zusätzliches Kundenzentrum im Hauptbahnhof Karlsruhe und im Landkreis Karlsruhe boten nun auch die Postämter Fahrkarten des KVV an, sodass sofort insgesamt ca. 250 Verkaufsstellen zur Verfügung standen. Dazu kamen 53 neue Fahrkartenautomaten in den DB-Bahnhöfen im Verbundgebiet.

Das neue Liniennetz Tram '97

Der dynamische Ausbau des regionalen Streckennetzes der VBK/AVG bot den Fahrgästen in den 1990er Jahren immer mehr Möglichkeiten zur Nutzung des ÖPNV. Das 1983 bestehende und bis 1993 (s. oben S. 251) weiterentwickelte Liniennetz mit seinen sechs Straßenbahnlinien (1–6), zwei innerstädtisch verkehrenden Stadtbahnlinien (A, Herrenalb/Ittersbach–Hochstetten und B Albtalbahnhof–Bretten-Gölshausen seit 1992) sowie einer vom Hauptbahnhof aus verkehrenden Linie (S5 nach Pforzheim seit 1991), erfuhr zum Start des KVV im Mai 1994 eine erkennbare Veränderung. Zunächst wurden die alten Linienbezeichnungen A und B in S1/S11 und S4 geändert. Mehrere Linien kamen neu hinzu: Vom Hauptbahnhof aus gingen in Betrieb die S3 nach Bruchsal, die S7 nach Baden-Baden und die S8 nach Wörth. Dazu kam auch die Verbindung Bruchsal–Bretten (S9). Seine im Jahr 2000 gültige Struktur erhielt das Liniennetz mit der Eröffnung mehrerer Stadtbahnstrecken 1997. Änderungen verlangten aber auch den unterschiedlich starken Entwicklungen in den einzelnen Stadtteilen Rechnung zu tragen. Ausgehend von einer Reihe weiterer Anforderungen wie z. B. das Verbinden gleich starker Linienäste, dem rationalen Wageneinsatz oder dem Einsatz bestimmter Wagentypen (z. B. Zweisystem-Stadtbahnwagen) wurde das neue Liniennetz Tram '97 entwickelt, bei dem auch die Ergebnisse von Fahrgastbefragungen berücksichtigt wurden. Es erhielt zum 28. September 1997 Gültigkeit (s. nebenstehene Tabelle).

Durch die neue Führung der Linie 1 entfiel die frühere Linie 6. Diese lebte jedoch durch die Neubaustrecke Ebert-/Brauerstraße im Januar 2000 wieder auf. Neu eingerichtet wurde die S2 von Rheinstetten nach Blankenloch/Stutensee. Die S5 verkehrte ab dem 1. Juni 1997

Das Liniennetz ab September 1997					
Linie	Fahrweg	Länge (km)	Haltepunkte	Fahrzeit (min)	Reise-geschwindigkeit (km/h)
1	Durlach–Oberreut	11,5	26	36	19,2
2	Durlach–Hbf–Rappenwört	17,837	37	55	19,5
3	Hbf–Siemensallee	8,1	20	28	17,4
4	Hbf–Waldstadt	8,7	19	26	20,1
5	Rheinhafen–Rintheim	9,0	21	30	18,0
6*	Tivoli–Mühlburger Tor	4,5	13	13	21,4
S1	Hochstetten–Herrenalb	46,3	53	86	32,3
S11	Hochstetten–Ittersbach	45,3	56	83	32,7
S2	Bach-West–Stutensee	24,5	42	56	26,3
S3	Hbf–Menzingen	40,7	18	46	53,1
S31	Hbf–Odenheim	36,5	15	43	50,1
(S4)	Bühl-Bd-Bd (ab Ottersweier)	13,9	2		
S4	Baden-Baden–Heilbronn	104	52	128	48,8
S5	Wörth–Bietighm.-Biss.	82,2	57	127	38,9
S6	Hbf–Rastatt über Ettl.-West	22,7	6	21	64,9
(S8)	Hbf–Wörth	13,0	8	14	55,8
S9	Bruchsal–Mühlacker	33,0	12	33	60,0

S-Bahnlinien in Klammer verkehren nur zeitweise.
* ab 28. 1. 2000

von Pforzheim bis zum Mühlburger Tor, ab dem 28. September dann durchgehend bis Wörth. Mit der Eröffnung der Linie S5 wurde die Pendellinie S8 zwischen dem Karlsruher Hauptbahnhof und Wörth bis auf wenige Fahrten in den Hauptverkehrszeiten einge-

Mit der Eröffnung der Linie 6 am 28. Januar 2000 durch die Ebert- und Brauerstraße erhielten wichtige Behörden und Kulturinstitutionen sowie der neue Filmpalast einen Straßenbahnanschluss.

stellt. In gleicher Weise verkehrt die S6 vom Hauptbahnhof über Ettlingen-West nach Rastatt. Weitere Taktverdichtungen gab es z. B. auf der Linie S1 nach Bad Herrenalb, werktäglich wurde hier ein 20-/40-Minuten-Grundtakt eingeführt. Darüber hinaus verlängerte der KVV auf der Linie S4 im Spätverkehr einige Fahrten von Baden-Baden nach Bühl.
Grundsätzlich fahren die Straßenbahnlinien in Karlsruhe werktags im 10-Minuten-Takt, abends und am Wochenende alle 20 Minuten. Eine Ausnahme bildet noch die neue Linie 6. Diese fährt im 20-Minuten-Grundtakt und wird durch die Tram 6E (Tivoli–Kühler Krug) in der Hauptverkehrszeit ergänzt. Die Stadtbahnlinien S1/S11, S2 und S5 fahren innerhalb von Karlsruhe (S1 bis Ettlingen) im 10-Minuten-Takt, abends und am Wochenende im 20-Minuten-Takt. Die Verbindungen in die Region (S1/S11, S2, S3, S4, S5 und S9) werden je nach Tageszeit und Wochentag in einem Grundtakt von 20 bis 60 Minuten gefahren. Zusätzlich werden Eilzüge eingesetzt, die nicht jede Haltestelle bedienen.
Im Straßenbahnnetz werden im Mai 2000 auf sechs Straßenbahnlinien zur werktäglichen Früh-Hauptverkehrszeit 56 Kurse mit einem Bedarf von 57 Tramwagen benötigt. Die Straßenbahnwagen kommen, überwacht von der Leitstelle in der Tullastraße, von den Betriebshöfen Ost und West zum Einsatz. Im Stadtbahnnetz werden zur werktäglichen Früh-Hauptverkehrszeit 84 Kurse mit einem Bedarf von 54 Gleichstrom-Stadtbahnwagen und 67 Zweisystem-Stadtbahnwagen benötigt. Bis auf die Linie S2, die durch die VBK betrieben wird, erfolgt die Koordination des Wageneinsatzes durch die AVG-Zugleitung/Zugüberwachung im Bahnhof Ettlingen-Stadt. Für die regionalen Stadtbahnlinien (außer S2) erfolgt der Wagen- sowie Personaleinsatz dezentral von 18 Außenbahn- bzw. Betriebshöfen, wo über Nacht die Fahrzeuge abgestellt sind.

Innerstädtische Straßenbahnverlängerungen

Während in der Region die weitere Erschließung durch den ÖPNV auch dank des Willens der Mehrheit der jeweiligen Beschlussgremien und der betroffenen Einwohner zügig voranging, blieben innerstädtische Straßenbahnverlängerungen immer wieder in politischen Diskussionen und gerichtlichen Einsprüchen stecken. Dennoch wurde am 8. April 1994 die damalige Linie 6 in Oberreut um weitere 400 Meter verlängert. Die neue Endhaltestelle Badeniaplatz erschließt das Neubaugebiet Feldlage III. Dort befindet sich eine großzügig gestaltete Wendeschleife mit einem Abstellgleis. Einen schienengebundenen ÖPNV-Anschluss erhielten ebenfalls die an der Brauerstraße neu angesiedelten Behörden wie die 1997 im Hallenbau A eröffneten ZKM, Städtische Galerie und Hochschule für Gestaltung zu denen 1999 das Museum für Neue Kunst und 2000 das Multiplex hinzukamen. Die am 28. Januar eröffnete neue Linie 6 führt vom „Tivoli" am Ende der Rüppurrer Straße über Hauptbahnhof durch Ebert-, Brauer-, Mathy-, Karlstraße zum Mühlburger Tor. Dort endet sie vorerst, da die seit langem geplante Weiterführung zur Erzbergerstraße (Nordstadt-Bahn) von betroffenen Anliegern abgelehnt wird. Dadurch verzögert sich eine Erschließung des nach dem Abzug der US-Streitkräfte neuen Karlsruher Stadtteils (Nordstadt) durch die Straßenbahn. Für die Verlängerung der Linie 4 zur Europaschule wurde 1992 eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt, es dauerte aber noch bis zum April 2000, bevor die Gleisbauarbeiten begonnen werden konnten. Für die Straßenbahn nach Aue und Wolfartsweier stellte eine städtische Arbeitsgruppe die Trassenplanung durch die Ernst-Friedrich-Straße und das Lohn-Lissen-Gebiet bis zum Zündhütle 1993 vor. Der Werkausschuss der VBK begrüßte diese Variante. Der Durlacher Ortschaftsrat meldete allerdings Bedenken an. Im Frühjahr 2000 konnte das Planfeststellungsverfahren für diese Strecke eingeleitet werden.
Zahlreiche Aktivitäten entwickelte die Gleisbauabteilung der VBK in den 1990er Jahren, da die Gleismittenerweiterung von 2,80 auf 3,05 Meter für den Einsatz der modernen Stadtbahnwagen vorangetrieben werden muss-

Bau der Straßenbahnunterführung Durlacher Allee/Ostring im Sommer 1996 mit dem während der Bauzeit auf der nördlichen Fahrbahn verlegten Gleiskörper

te. Hier soll nur auf einige Maßnahmen, die für den Straßenbahnbetrieb Auswirkungen hatten, hingewiesen werden. Die Strecke durch die Haid-und-Neu-Straße erhielt 1994 neue Gleise, wobei am Bernhardusplatz mit der geradlinigen Verbindung zur Kaiserstraße die Gleisführung von 1905 bis 1956 wieder entstand. Auf dem Bernhardusplatz gab es eine neue Haltestelle. Die veränderte Gleisführung beschleunigte die Straßenbahnlinien 3 und 4 wesentlich. 1995 begann die Umgestaltung des Karlsruher Bahnhofsvorplatzes. Dabei wurde zum einen die Gleisanlage auf fünf Gleise erweitert und der gesamte Haltestellenbereich auf den Westteil des Platzes verlagert und zum anderen der Autoverkehr auf die Nordseite des Platzes verlagert, sodass die Fahrgäste aus dem Hauptbahnhof vom Individualverkehr unbehindert die Bahnsteige der Straßenbahn erreichen können. Besondere Akzente setzen die Gittermasten der Oberleitung, die sich an den historischen Vorbildern orientieren. Die weitere Ausgestaltung des Platzes verhinderten vorerst fehlende Mittel.

Im Zuge des Ausbaus der Kriegsstraße Ost, die den motorisierten Individualverkehr auf der Durlacher Allee zwischen dem Messplatz und dem Durlacher Tor wesentlich verringern sollte, musste zwischen den Haltestellen Tullastraße und Weinweg eine Straßenbahnunterführung erbaut werden. Eine ebenerdige Kreuzung hätte bei einer Vorrangschaltung der Straßenbahn wegen des abbiegenden Verkehrsstromes zu erheblichen Rückstaus auf der Durlacher Allee und dem Ostring geführt. Während der Bauzeit lag der Gleiskörper der Straßenbahn auf der nördlichen Fahrbahn der Durlacher Allee. Bis zum Sommer 1996 wurde das 360 Meter lange Bauwerk im Rohbau fertig gestellt und die südliche Fahrbahn der Durlacher Allee einschließlich der Kreuzung mit dem Ostring gebaut. Um während dieser viermonatigen Umbauzeit Verkehrsbehinderungen zu vermeiden, führte man den Autoverkehr durch den Trambahn-Tunnel. Am 14. März 1997 konnte das 20-Millionen-Mark-Projekt nach fast dreijähriger Bauzeit seiner Bestimmung übergeben werden. Der 75 Meter lange Straßenbahntunnel erhielt wegen der gleichzeitigen Diskussion um die U-Strab in

der Kaiserstraße von der Karlsruher Bevölkerung den Spitznamen „U-Sträble".
1993 feierten die VBK/AVG die Fertigstellung des neuen Verwaltungsgebäudes an der Ecke Tulla-/Gerwigstraße. Im folgenden Jahr wurde das alte Verwaltungsgebäude renoviert und mit dem neuen Gebäude verbunden. In beiden Gebäuden befinden sich nahezu alle Verwaltungs- und Betriebsabteilungen der VBK, AVG und des KVV.
Wartungsarbeiten an den Fahrzeugen werden in den Betriebshöfen Ost, West und Süd (Ettlingen), Hauptuntersuchungen in der Hauptwerkstätte im Betriebshof-West erledigt. An den Dieseltriebwagen und Lokomotiven wird in Ettlingen und Menzingen gearbeitet. Insgesamt werden durch die drei Unternehmen im Hause Tullastraße (KVV, AVG, VBK) etwa 1600 Mitarbeiter beschäftigt, nicht gerechnet die DB AG-Mitarbeiter, die für die Stadtbahn Leistungen erbringen. Um den Anforderungen des gewachsenen Fahrzeugparks gerecht zu werden, wurden im Herbst 1995 die Wartungshalle im Betriebshof-West um 40 Meter verlängert und die Straßenbahnwaschanlage erweitert. Der weiter wachsende und im Mai 2000 über 220 Straßen- und Stadtbahnwagen umfassende Wagenpark der VBK/AVG machte Erweiterungen der Abstellkapazität im Betriebshof-West notwendig. Am 16. Juli 1996 ging eine neue sechsgleisige Abstellanlage mit einer Nutzlänge von 200 Meter in Betrieb und 1999 wurde diese Abstellanlage nochmals um zwei Gleise erweitert.

Die Entlastung der Kaiserstraße

Die Leistungsfähigkeit des Straßenbahnverkehrs auf der Karlsruher Ost-West-Achse sollte mit dem Grundsatzbeschluss des Gemeinderats am 15. Dezember 1992 über einen Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße erhöht werden. Diese Maßnahme hätte die Fußgängerzone von einem Teil des Straßenbahnverkehrs entlastet. Sie war zuvor in den Ausschüssen des Gemeinderats, wie auch innerhalb der Parteien, Verbände, Presse usw. ausführlich diskutiert worden. Die oberirdische Alternative, eine Straßenbahnstrecke über die Kriegsstraße, fand keine Mehrheit. Man war sich aufgrund der großen Entfernung zur Kaiserstraße einig, dass diese Variante keine nennenswerte Entlastung bringen würde. Die U-Strab sollte zu einem überwiegenden Teil die von Stadtbahnwagen befahrenen Regionallinien aufnehmen. Der oberirdische Straßenbahnverkehr in der Kaiserstraße hätte zukünftig von neuartigen Niederflurwagen befahren werden sollen. Das ÖPNV-Großvorhaben wurde 1992 mit einem Investitionsvolumen von etwa 320 Millionen DM veranschlagt, wobei nach dem GVFG Bund und Land 85 % übernommen hätten. 1993 begannen die Detailplanung und die Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens.
Mit deutlicher Mehrheit votierte der Karlsruher Gemeinderat am 14. Mai 1996 für den Bau eines Stadtbahntunnels zur Entlastung des Schienennadelöhrs Kaiserstraße. Die im Grundsatz schon 1992 beschlossene U-Strab hätte im Westen der Stadt an einer neuen oberirdischen Haltestelle vor dem Helmholtz-Gymnasium beginnen sollen. Bei der Einmündung der Südlichen Hildapromenade war eine Verknüpfung zwischen dem oberirdischen Straßenbahnnetz und der Rampe für den Stadtbahntunnel vorgesehen. Ab der Kreuzung Reinhold-Frank-Straße führte der geplante Tunnel in zwei Röhren unter der Kaiserstraße bis zum Durlacher Tor. Hier vor der Bernhardus-Kirche sollten die Gleise der U-Strab über eine Rampe die Oberfläche der Durlacher Allee erreichen. Auch hier war eine Verknüpfung der Straßenbahngleise in Richtung Innenstadt vorgesehen. Für das insgesamt 3 km lange Bauwerk sollten am Europaplatz, Marktplatz, Kronenplatz und am Durlacher Tor unterirdische Haltestellen mit einer Bahnsteiglänge von 80 Metern entstehen. Die Röhren der U-Bahn Haltestelle am Marktplatz hätten übereinander liegen sollen, um einen höhenfreien unterirdischen Südabzweig bauen zu können, der in einem zweiten Bauabschnitt vorgesehen war.
Doch die Proteste gegen das Projekt wurden immer lauter. Die im Gemeinderat unterlege-

Blick in die Fußgängerzone Kaiserstraße. Zur Entlastung der zentralen Ost-West-Achse des Karlsruher Straßenbahnnetzes werden seit Jahren Alternativen wie die U-Strab diskutiert und untersucht.

nen Grünen und die F.D.P. sprachen sich gegen den Tunnel aus, ebenso eine Minderheit in der SPD. Eine im Wesentlichen von diesen Kräften getragene Bürgerinitiative „Stoppt den Stadtbahntunnel" sammelte in einem Bürgerbegehren erfolgreich Unterschriften gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 14. Mai. So kam es am 20. Oktober 1996 zum zweiten Mal in der Karlsruher Geschichte zu einem Bürgerentscheid. Mit einer Wahlbeteiligung von 45,4 % und 62 599 Nein-Stimmen war das Quorum um 847 Stimmen überschritten und somit das Tunnel-Projekt für Karlsruhe durch deren Bürger und Bürgerinnen abgelehnt. Nun begann wieder eine lebhafte Diskussion um eine oberirdische Entlastung der Kaiserstraße vom Straßenbahnverkehr. Monatelang arbeitete das Baudezernat zusammen mit den Verkehrsbetrieben an alternativen Vorschlägen für eine Straßenbahn in der Kriegsstraße zur Entlastung der Kaiserstraße. Für zwei Varianten gab schließlich der Gemeinderat grünes Licht. Die standardisierte Bewertung jedoch ermittelte bei den beiden Varianten einen Faktor von unter Null. Damit hätte die Stadt Karlsruhe sämtliche Kosten für diese Straßenbahntrasse alleine tragen müssen. Stadtverwaltung, Gemeinderat und die Einwohner der Stadt mussten zur Kenntnis nehmen, dass die Kriegsstraße als Alternative zur abgelehnten U-Strab zu diesem Zeitpunkt weder finanziell noch verkehrstechnisch realisierbar war. Der damalige Oberbürgermeister Gerhard Seiler schloss nicht aus, dass die Diskussion um den Tunnel wieder neu geführt werden müsste. So kam es dann auch, dass bei den Oberbürgermeisterwahlen 1998 die Entlastung der Kaiserstraße zu einem der Wahlthemen in der Kommunalpolitik wurde. Der neu gewählte Oberbürgermeister Heinz Fenrich, der sich schon in seinem Wahlkampf für einen Tunnel ausgesprochen hatte, der allerdings nun komplett den Straßenbahnverkehr aus der Fußgängerzone verbannen sollte, setzte sich nun für seine Idee ein. Ein Arbeitskreis, der sich seit Juli 1998 mit diesem Thema beschäftigt, soll seine Empfehlungen dem Gemeinderat als Lösungsfindung vorlegen.

Kurzfristige Maßnahmen zur Entlastung der Kaiserstraße durch die Verkehrsbetriebe wurden in den Jahren 1998/99 durch die Verringerung von Zugverbänden bzw. durch den Einsatz der achtachsigen Niederflurwagen und Entfall einiger Straßenbahneinsatzwagen umgesetzt.

Fahrzeuginnovationen: Zweisystemfahrzeuge, Nieder- und Mittelflurflurwagen

Am 18. Januar 1991 traf der erste von zehn Zweisystem-Stadtbahnwagen (zu technischen Details der Fahrzeuge s. unten S. 290 ff.)

gezogen von einer Lokomotive der Deutschen Bundesbahn vom Herstellerwerk DUEWAG aus Düsseldorf im Betriebshof-West ein. Im Wesentlichen entspricht dieser Fahrzeugtyp den Gleichstrom-Stadtbahnwagen, die ab 1983 nach Karlsruhe geliefert wurden. Allerdings sind sie aufgrund der Einsatzbedingungen als Zweirichtungswagen ausgeführt. Bei dem achtachsigen Fahrzeug befinden sich die technischen Zusatzeinrichtungen für den Zweisystembetrieb im Mittelteil auf dem Dach und unter dem Wagenboden. Im Übrigen wurden die Wagen für den problemlosen Betrieb auf Bundesbahnstrecken ausgerüstet (induktive Zugsicherung, Zugbahnfunk). Nach der offiziellen Zulassung kamen sie erstmals ab dem 2. Juni 1991 zum Einsatz. Der große Erfolg der ersten Zweisystem-Stadtbahn nach Bretten und die Ausweitung des Stadtbahnverkehrs auf zusätzlichen Linien erforderten schon bald weitere Zweisystem-Stadtbahnwagen. 1994 wurde dann die zweite Serie von 26 Wagen geliefert.

Der Bedarf an Fahrzeugen für den Betrieb mit 750 Volt, der durch Streckenerweiterungen und steigendes Fahrgastaufkommen entstand, deckte die VBK bis zum Jahr 1992 mit der Bestellung von achtachsigen Stadtbahnwagen bzw. der Nachrüstung durch Mittelteile für sechsachsige Stadtbahnwagen. Im Wagenpark der VBK befanden sich zu dieser Zeit jedoch 38 Wagen, die schon länger als 30 Betriebsjahre eingesetzt wurden. Da der Wartungsaufwand und die Ausfallquote stieg, war eine Ersatzbeschaffung von zwanzig neuartigen Straßenbahnwagen notwendig. Diese bei DUEWAG bestellten Fahrzeuge sollten mit moderner Niederflurtechnik ausgestattet sein und damit für ältere und behinderte Menschen sowie Fahrgäste mit Kinderwagen besser zugänglich sein. Am 13. Juni 1995 stellten die VBK das elegante Fahrzeug, das mit vier modernen wassergekühlten Drehstrommotoren ausgestattet ist, der Öffentlichkeit vor. Obwohl das sechsachsige, 2,65 Meter breite Fahrzeug außen völlig neu gestaltet wurde, erkennen die Karlsruher Fahrgäste es als „ihr" Fahrzeug. Es bietet 90 bequeme Sitzplätze und die Innenverkleidung ist in der für Karlsruhe typischen hellgelben Farbe gehalten. Die neuen 30 Meter langen Wagen haben einen Niederflurantеil von 70 % mit einer Einstiegshöhe von 34 cm. Bei entsprechender Bahnsteighöhe können nun die Fahrgäste sogar ebenerdig ein- und aussteigen. Der Fahrerarbeitsplatz entspricht weitestgehend den ab 1983 gelieferten Stadtbahnwagen der „Fahrzeugfamilie Karlsruhe". Somit entfiel die Eingewöhnungsphase der Wagenführer im Bedienen des Fahrzeuges und die Personalschulungen konnten auf die wesentlichen Änderungen reduziert werden. Im Zuge der Modernisierung des Straßenbahnwagenparks befinden sich seit Februar 1999 zwanzig weitere Niederflurwagen in Auslieferung. Ein knapp sieben Meter langes Fahrgastabteil mit Tür und einen weiteren Gelenkzwischenwagen verlängern das Fahrzeug gegenüber den Wagen 221 bis 240 auf 40 Meter. Somit bieten diese im Straßen- und Stadtbahnnetz längsten Fahrzeuge 124 Sitzplätze und 121 Stehplätze. Durch die Lieferung der Niederflurwagen im Jahr 1995 und 2000 wurde es möglich, 10 bzw. 15 ältere Straßenbahnwagen kostenlos an die Karlsruher Partnerstadt Temesvar/Timisoara in Rumänien abzugeben.

Mit der gleichen Antriebstechnik wie die neuen Niederflurwagen sollten auch die 1995 bestellten Zweisystem-Mittelflurwagen geliefert werden. Am 4. März 1997 traf der erste von 21 dieser beim Konsortium Adtranz/Siemens bestellten Wagen ein. Die enorme Entwicklung des Karlsruher Zweisystem-Stadtbahnnetzes erforderte die neuen Züge. Diese Zweirichtungswagen der dritten Bauserie stellten eine Weiterentwicklung der vorhandenen Zweisystemwagen GT 8-100C/2S der ersten und zweiten Bauserie der Karlsruher „Stadtbahnfamilie" dar. Sie können mit den ab 1983 beschafften 60 Gleichstrom- und 36 Zweisystem-Stadtbahnwagen im Zugverband fahren und ermöglichen so einen flexiblen wie auch wirtschaftlichen Betrieb. Dank der neuen Drehstromtechnik konnte der Wagenboden zwischen den Türen auf 58 cm über Schienenoberkante abgesenkt werden. Zu den Hoch-

Mit der neuen „Straßenbahngeneration", dem Karlsruher Niederflurwagen, verschwinden allmählich die bis in die 1970er Jahre beschafften Wagen. Sechsachser wie im Bild rechts (Nr. 170) verkehren bereits nicht mehr.

flurteilen an den Fahrzeugköpfen und den Gelenken zum Mittelteil ist jeweils eine Stufe zu überwinden. An den vier pneumatisch betätigten Schwenkschiebetüren befinden sich neue elektrisch angetriebene Schwenkstufen mit den Stellungen 38 cm und 58 cm. Damit kann der Fahrgast bequem von den verschiedenen Bahnsteighöhen in den hellen Fahrgastraum einsteigen. Dieser präsentiert sich in enger Anlehnung an die bisher gelieferten Fahrzeuge. Auch bei dem neuen, runderen Außendesign wurde Wert darauf gelegt, dass es sich harmonisch in die „Stadtbahnfamilie Karlsruhe" einfügt. Eine besondere Attraktion sind die Triebwagen 845 bis 848 mit ihrer auffälligen rot-weißen Lackierung. Diese Fahrzeuge wurden mit einem Bistroabteil im Mittelteil ausgestattet. Hinter der eleganten Panoramaverglasung befindet sich ein Speiseabteil mit Tischen, eine Theke und Küche mit Kühlschrank, Kaffeemaschine, Mikrowelle, Zapfanlage, Spülbecken und Geschirrspüler sowie eine Toilette. Radio und CD-Anlage wie auch eine Klimaanlage runden den Komfort ab. Eine weitere Serie von 20 Mittelflur-Zweisystemwagen (858–877) kam 1999/2000 zur Auslieferung. Allerdings bekamen diese Fahrzeuge im Mittelteil zur Erhöhung des Fahrgastkomforts grundsätzlich eine Klimaanlage, die Wagen 868–877 erhielten im Mittelteil eine Panoramaverglasung.

Fahrgastentwicklung 1991–1998

Das zum Start des KVV auf vielen Linien eingeführte Karlsruher S-Bahnsystem und der kontinuierliche Ausbau des Tarifverbundes trugen wesentlich zu den anhaltenden, im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlichen Fahrgaststeigerungen des KVV bei. Heute bedient der KVV ein Gebiet mit einer Fläche von 3 158 Quadratkilometern in dem etwa 1,2 Millionen Menschen leben. Es ist somit größer als das Saarland. Aber nicht nur die heute beteiligten Stadt- und Landkreise Karlsruhe, Germersheim, Baden-Baden, Landau, Rastatt sowie die Südliche Weinstraße werden vom Netz des KVV bedient. So sind z. B. auch Eppingen aus dem Landkreis Heilbronn wie auch die Stadt Heilbronn oder auch Bietigheim-Bissin-

gen mit den badischen Verkehrsmittel zu erreichen. Hier wurden mit den angrenzenden Verkehrsverbünden Heilbronn, Pforzheim-Enzkreis, Rhein-Neckar oder auch Stuttgart für den Fahrgast Übergangsregelungen getroffen. Seit Wiederaufnahme des Bahnverkehrs ins elsässische Weißenburg (Wissembourg) im März 1997 gilt der KVV-Tarif sogar bis nach Frankreich. Die 195 Linien des KVV (13 Regionalbahn- , 8 S-Bahn-, 6 Tram- und 169 Buslinien) bedienen nahezu 2000 Haltestellen.

Schon vor dem Verbundstart konnten AVG und VBK die Fahrgastzahlen seit 1991 wie schon in den Jahren zuvor (s. oben, S. 254) kontinuierlich steigern. Die VBK beförderten (einschließlich der Busse) 1991 – 73,1 und 1993 – 80 Millionen Fahrgäste. Die Zahlen der AVG lauten: 1991 – 20,3 und 1993 – 26,9 Millionen. Seit dem Verbundstart im Mai 1994 sind die Fahrgastzahlen des KVV ebenfalls kontinuierlich gestiegen. Im ersten vollen Geschäftsjahr 1995 waren bereits 102,1 Millionen Passagiere in den Bahnen und Bussen aller beteiligten Verkehrsunternehmen des KVV zu verzeichnen. In den folgenden Jahren stieg die Zahl an: 1996 – 111,5, 1997 – 123,6, 1998 – 129,9 und 1999 – 135 Millionen (davon VBK 88,8 und AVG 44,3 Millionen). Diese stetige Steigerung der Fahrgastzahlen ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen: So wurde das Verbundgebiet mehrfach ausgedehnt, neue

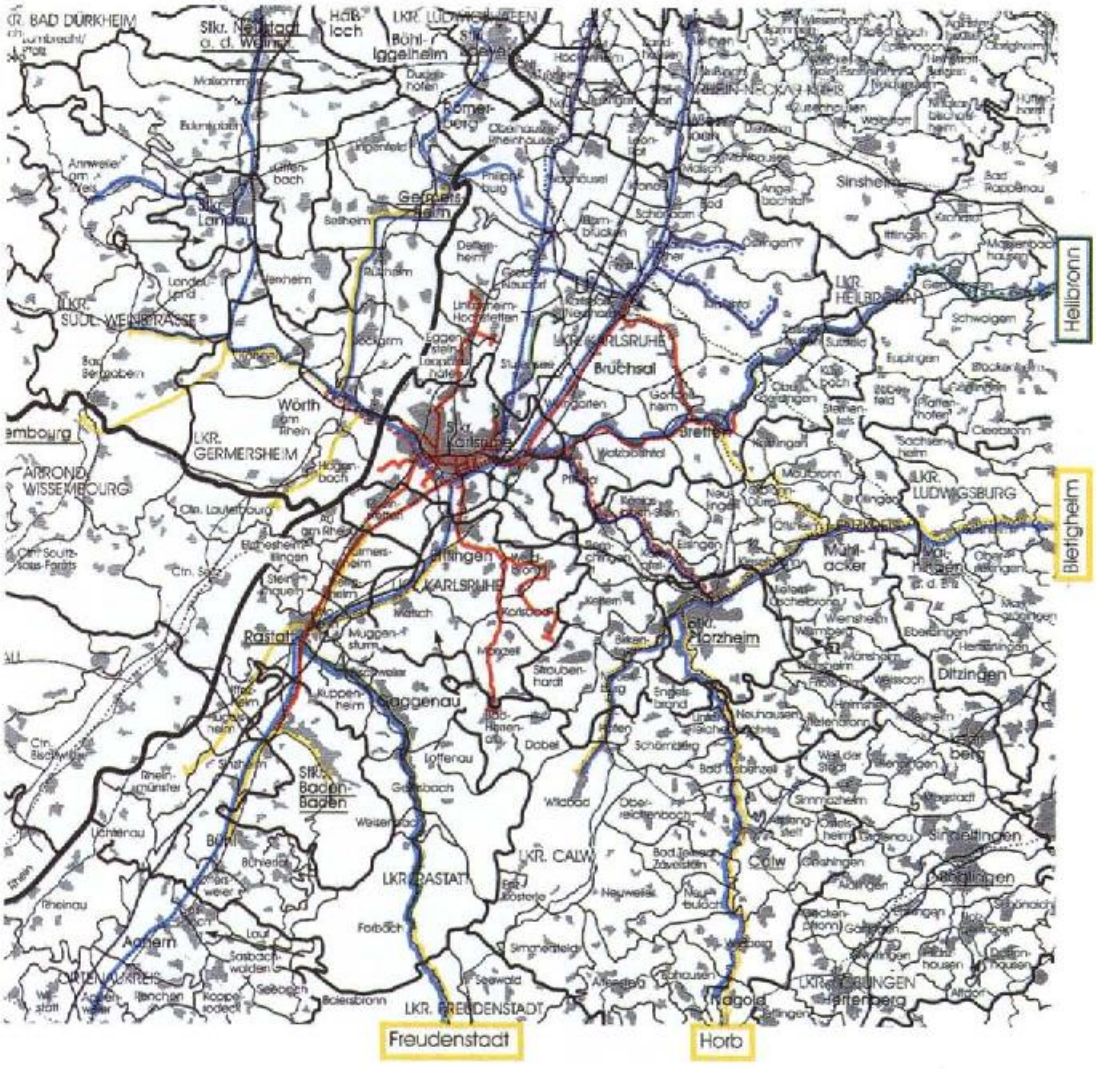
VBK-Geschäftsführer Dieter Ludwig (an der Wagentür links) mit einer Delegation von Nahverkehrsexperten aus China im Juni 1996

Stadtbahnstrecken eröffnet, und das Fahrplanangebot auf zahlreichen Linien verdichtet. Außerdem haben sich die neuen Tarifangebote wie die „Karte ab 60", die „Scoolcard" und die „Studikarte" auf dem Markt durchgesetzt. Im Jahr 1999 benutzten knapp 80 % der Fahrgäste eine Dauerkarte. Die restlichen Fahrgäste fahren nur gelegentlich und nutzen deshalb Einzel-, 4er- oder 24-Stundenkarten.

Zur Zukunft des Karlsruher Modells

Als der Bundestag 1993 die Regionalisierung des schienenengebundenen Personennahverkehrs, die ab 1996 in Kraft treten sollte, verabschiedete, galt Karlsruhe mit der Zweisystem-Stadtbahn nach Bretten bereits als Vorbild der Regionalisierung. Zwischenzeitlich ist die AVG neben der DB AG das zweitgrößte Eisenbahnunternehmen, bei dem das Land Baden-Württemberg Eisenbahnverkehre bestellt. Das „Karlsruher Modell", dessen einzelne Bausteine hier beschrieben wurden, erhielt mehrere Umwelt-Preise. Beispielsweise wählte das Wirschaftsmagazin „DM" den Zweisystem-Stadtbahnwagen zum „Produkt des Jahres 1993". Seit 1991 besuchten zudem zahlreiche Delegationen aus Europa und Übersee die Fächerstadt, um ihr Nahverkehrssystem zu studieren und auf eine mögliche Übertragbarkeit in ihren Heimatstädten zu prüfen. Dieser Besucherstrom in der Tullastraße hält bis heute an. Das „Karlsruher Modell" ist in den Kreisen der Nahverkehrsplaner und -praktiker weltbekannt. Für eine Reihe von Städten wie z. B. Saarbrücken, Heilbronn und Kassel wurde das Karlsruher Modell zum Vorbild für den Neuaufbau oder den Ausbau eines Schienennahverkehrs. Auch auf zahlreichen Demonstrations- und Sonderfahrten im In- und Ausland – z. B. in Halle, Saarbrücken, Salzburg, Lausanne, Thun – konnten die Karlsruher Zweisystem-Stadtbahnwagen beeindrucken.

Die Entwicklung des schienengebundenen Nahverkehrs in der Stadt und Region Karlsruhe scheint aber noch nicht abgeschlossen zu sein. Regionale Stadtbahnprojekte wie die Enztalbahn nach Bad Wildbad, hier soll sogar eine 1 km lange Straßenbahnstrecke bis zum Kurpark entstehen, die Murgtalbahn von Rastatt nach Freudenstadt, die Stadtbahn zwischen Bruchsal und Germersheim, zwischen Ettlingen und Rastatt oder auch ein ganzes Stadtbahnsystem in Heilbronn, das später allerdings in eine eigene Gesellschaft übergehen soll, werden derzeit auf den Weg gebracht. Dadurch entstehen weitere Arbeitsplätze, womit VBK/AVG auch hier eine Sonderstellung einnehmen, da im Allgemeinen in der Bundesrepublik Deutschland bei den Verkehrsunternehmen Arbeitsplätze abgebaut werden. Mit der von der von der DB AG angekündigten Ausgliederung von Eisenbahnstrecken eröffnen sich neue Chancen für eine Weiterentwicklung des „Karlsruher Modells" zu einer weit über die Badischen Grenzen hinaus operierenden „Badenbahn".



Diese im Stadtentwicklungsbericht für 1997 veröffentlichte Karte zeigt den Stand der Entwicklung des Stadtbahnnetzes von 1995. Inzwischen sind eine Reihe der Projekte verwirklicht (z. B. Die S5 Wörth–Pforzheim–Bietigheim-Bissingen). In einigen anderen Fällen sind die Planungen vorangeschritten, ohne dass konkrete Termine für Streckenneueröffnungen genannt werden könnten.

Dieter Ludwig

NAHVERKEHR IN DER ZUKUNFT

Der Fortschritt ist eine Schnecke

Was ist das Verkehrsmittel des Jahres 2020? Eine fliegende Untertasse mit Überschallgeschwindigkeit? Wohl kaum! Aber wenigstens eine fahrerlose, automatisch betriebene, vollklimatisierte Kleinprofilbahn mit viel Chrom, Glitzer und High-Tech? Skepsis scheint angebracht. Der Fortschritt erweist sich mehr und mehr als Schnecke, im Verkehrsbereich sogar im buchstäblichen Sinn: Die Autos werden immer komfortabler und sparsamer, aber auch ihre Zahl nimmt deutlich zu. Die durchschnittliche Geschwindigkeit stagniert oder geht gar zurück.

Immer mehr Menschen stehen immer öfter in immer tolleren Autos im Stau. Wenn es außen schon nicht mehr vorwärts geht, will man es innen wenigstens bequem haben. Als Mittel gegen den Stau wird neuerdings auch von den Automobilverbänden der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) gepriesen, schon aus ureigenstem Interesse. Wenn der ÖPNV im Berufsverkehr die Spitze abdeckt und die Innenstädte von Dauerparkern entlastet, haben die übrigen Autofahrer wieder freie Fahrt und sogar reelle Chancen auf einen Parkplatz. Natürlich wollen die öffentlichen Verkehrsunternehmen ihre Funktion nicht auf die eines „Überlaufventiles" reduziert sehen, sondern auf möglichst vielen Feldern, nicht nur im Berufs- und Ausbildungsverkehr, eine Alternative zum Auto bieten. Schließlich ist es auch höchst unwirtschaftlich, teure Infrastruktur und teure Busse und Bahnen nur in Spitzenverkehrszeiten zu nutzen.

Nun bildet der öffentliche Nahverkehr bekanntlich keine Einheit, er hat viele Gesichter. Es gibt die unterschiedlichsten öffentlichen Verkehrsmittel, vom Omnibus über die Straßenbahn, die Metro bis hin zur S-Bahn oder zur herkömmlichen Eisenbahn. Keines dieser Verkehrsmittel ist per se gut oder schlecht. Jedes Verkehrsmittel hat seine spezifische Aufgabe, der Bus beispielsweise mehr in der Fläche, die U-Bahn und die S-Bahn eher in den großen Ballungszentren.

Die Verkehrsmittel des Jahres 2000 werden wohl auch die des Jahres 2020 sein. Zwar sind Systeme wie die Magnetbahn technisch erprobt, aber mit bestehenden Systemen in der Regel nicht kompatibel und außerdem zurzeit kaum finanzierbar. Ihr Einsatz bleibt wohl auf bestimmte Bereiche wie Flughäfen oder größere Firmen- oder Universitätsgelände beschränkt. Neue Nahverkehrssysteme sind also in naher Zukunft nicht zu erwarten. Hinzu kommt, dass bereits für herkömmliche Straßenbahn- oder Eisenbahnstrecken heutzutage mehrjährige Umweltverträglichkeitsprüfungen und Planfeststellungsverfahren benötigt werden, während parallel dazu auf den Straßen der Autoverkehr und die Umweltbelastung weiter zunehmen. Daneben muss man die lange Lebensdauer der Fahrzeuge, insbesondere Schienenfahrzeuge, beachten. Zum Beispiel werden Stadtfahrzeuge, die heute bestellt werden, erst in zwei bis drei Jahren ausgeliefert und müssen dann bei einer Laufzeit von über 30 Jahren

mindestens bis zum Jahre 2030 halten. Es ist daher zu vermuten, dass bei den Verkehrsmitteln in den nächsten zwanzig Jahren keine revolutionären Veränderungen eintreten, wohl aber weitgehende Differenzierung und verschiedenartige Mischformen.

Der Omnibus bleibt unverzichtbar

Es gibt kein Verkehrsunternehmen, auch nicht in den Ballungszentren, das gänzlich ohne Omnibus auskäme. In der Fläche sowie in den kleinen Mittelstädten ist er meist der Hauptträger des Nahverkehrs, in den Großstädten hat er in der Regel Zubringerfunktion zur Schiene. Beim Omnibus ist seit einiger Zeit eine starke Differenzierung vom Kleinbus über den Midibus, den Standardbus bis zum Gelenkbus festzustellen. Dies ermöglicht, dass der Omnibus bedarfsgerecht eingesetzt werden kann. In Schwachlastzeiten oder in ländlichen Gegenden kann es außerdem sinnvoll sein, den Busverkehr durch Linientaxis und Anrufsammeltaxis zu ergänzen.
Bei den Antriebsarten hat sich bis heute – vor allem aus wirtschaftlichen Gründen – der Dieselbus durchgesetzt. Dies wird sich in den nächsten Jahren ändern, wenn die Kraftstoffpreise – nicht zuletzt aus steuerlichen Gründen – weiter steigen und noch strengere Abgasnormen eingeführt werden. Neben Bussen mit Elektro- oder Erdgasantrieb werden dann vor allem Busse mit neuen Technologien wie Brennstoffzelle oder Wasserstoffantrieb verstärkt zum Einsatz kommen.
Der Omnibus hat in den nächsten Jahren einen schweren Stand. Die an sich begrüßenswerte Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten und die Aufhebung von Vorfahrtstraßen bremst den Omnibus immer öfter aus. Die Fahrzeiten werden länger und es müssen mehr Omnibusse eingesetzt werden, um den Takt halten zu können. Damit verteuern sich die Betriebskosten erheblich, ohne zusätzliche Einnahmen. Daher müssen die Busbetriebe künftig verstärkt um eigene Busspuren auf stauverdächtigen Straßen und um eine Beeinflussung der Signalanlagen kämpfen, um schneller voran zu kommen. Auch die Schaffung von Buskaps anstelle von Busbuchten, die dem Omnibus zusätzliche Wartezeiten bescheren, kann hier helfen. Für einen schnelleren und bequemeren Ein- und Ausstieg sorgen immer öfter moderne Niederflurbusse.

In den Ballungszentren die Nummer 1: U- und S-Bahnen

U- und S-Bahnen sind heute aus den Ballungszentren nicht mehr wegzudenken. Ohne diese Massenverkehrsmittel würden die Großstädte im Stau ersticken. Ihre Vorteile liegen auf der Hand: unabhängiger Fahrweg, hohe Beförderungskapazität, kurze Fahrtzeiten. Häufig sind diese beiden Verkehrsmittel inzwischen die Nummer 1 im Stadtverkehr. Die Kehrseite der Medaille: Im Berufsverkehr sind die Bahnen schon jetzt oft überfüllt. Bei einer beabsichtigten Verlagerung des Verkehrs zugunsten des ÖPNV müssen vor allem die Kapazitäten erhöht werden, zum einen auf der Strecke, zum anderen bei den Fahrzeugen selbst.
Um mehr Züge über die Strecke zu bringen, werden moderne Systeme, wie zum Beispiel die Linienzugbeeinflussung, immer öfter eingerichtet. Es müssen aber auch in diesen Zügen mehr Fahrgäste untergebracht werden. Noch länger können die U- und S-Bahnen aber nicht werden. Daher werden wohl künftig verstärkt „Doppeldecker-Bahnen" eingesetzt werden, die sich in manchen Nachbarländern bereits gut bewährt haben. Zu Erhöhung der Sicherheit werden künftig wohl auch durchgängig begehbare U-Bahnen beschafft werden, die in einigen Städten bereits mit großem Erfolg im Einsatz sind.
Bei allen Vorteilen von U- und S-Bahn-Systemen – sie haben einen wesentlichen Nachteil: Sie sind sehr teuer. Ein Kilometer Streckenlänge im Tunnel kostet soviel wie 10 km auf der Oberfläche. Außerdem ist die Planungs- und Bauzeit sehr lang, manchmal bis zu 20 Jahre – ein Zeitraum ohne konkreten Verkehrsnutzen. Daher werden „reine" U- und S-Bahn-Systeme in Zeiten knapper Kassen noch

kritischer beäugt als in der Vergangenheit. Die Zukunft liegt daher bei einem anpassungsfähigen, innovationsfreudigen Verkehrsmittel: der Stadtbahn.

Verkehrssystem mit großer Zukunft: Die Stadtbahn

Die gute alte Trambahn erlebt zur Zeit eine weltweite Renaissance. Allerdings nicht im alten Kleid, sondern als modernes Verkehrsmittel. Der Übergang zwischen der herkömmlichen Straßenbahn und der Stadtbahn ist hierbei durchaus fließend. Auf der einen Seite gibt es nagelneue Stadtbahnen, wie etwa in Saarbrücken, Manchester oder Grenoble. Auf der anderen Seite gibt es eine Vielzahl von Städten, die ihr Stadtbahnsystem aus der klassischen Straßenbahn heraus entwickelt haben. Zu ihnen gehören vor allem Städte zwischen 200 000 und einer Million Einwohnern, wie etwa Köln, Hannover oder Karlsruhe. Die Stadtbahn kann stufenlos von einer modernen Straßenbahn bis zu einem im Tunnel oder in Hochlage geführten Verkehrsmittel entwickelt werden. Das Gesicht der Stadtbahn hängt von den spezifischen lokalen Aufgabenstellungen, Randbedingungen und Problemlagen ab und kann somit sehr unterschiedlich ausfallen.

Größter Vorteil der Stadtbahn ist ihre hohe Flexibilität. Die Stadtbahn vereinigt zum Teil Elemente der Straßenbahn, der U-Bahn, im Einzelfall sogar der S-Bahn. Sie kann Beförderungskapazitäten von etwa 3000 bis 25 000 Plätzen pro Stunde und Richtung abdecken.

Die hohe Leistungsfähigkeit kann allerdings nur erreicht werden, wenn die Stadtbahn weitgehend auf besonderem Gleiskörper unabhängig vom Individualverkehr fährt und die Signalanlagen beeinflussen kann. Die Zukunft liegt nicht im Kampf des öffentlichen Verkehrs gegen den Individualverkehr um die Bevorrechtigung an Signalanlagen. Vielmehr geht es darum, den Verkehr zu optimieren. Die Stadtbahn sollte dann, wenn sie über die Kreuzung fahren will, kurzzeitig Vorrang haben, aber auch nur dann. Meiner Meinung nach ist es legitim, 100 bis 400 Fahrgästen in der Bahn freie Fahrt zu gewähren, anstatt sie warten zu lassen, bis vielleicht 10 oder 15 Autos die Kreuzung geräumt haben. Technisch gibt es hier keine Probleme, hier ist allein der politische Wille gefragt.

Die Flexibilität der Stadtbahn geht auch so weit, dass sie unterschiedlichen gesetzlichen Ansprüchen gerecht werden kann. So können einige Stadtbahnen in der Region als Eisenbahn nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) fahren und legen damit lange Entfernungen mit relativ hoher Geschwindigkeit zurück. In der Stadt fahren sie dann als Straßenbahn nach der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) mit dichten Haltestellenabständen, zum Teil auch mit geringen Geschwindigkeiten mitten in die Fußgängerzone. Sie ermöglichen damit eine direkte Verbindung aus der Region mitten in das Herz der nächsten Großstadt.

In Karlsruhe sind wir sogar einen Schritt weitergegangen und fahren mit speziell entwickelten Zweisystem-Stadtbahnwagen auch auf den Gleisen der Deutschen Bahn AG. Der große Vorteil: Mit solchen Fahrzeugen kann man die vorhandene Infrastruktur der DB AG mitbenutzen, ohne eigene neue Stadtbahnstrecken bauen zu müssen – in der heutigen Zeit, in der jeder Verkehrsweg nur mit großer Mühe und nach langer Zeit durchgesetzt werden kann, ein unschätzbarer Vorteil. Die „Stadtbahn auf Bundesbahngleisen" feierte 1992 mit der Eröffnung der Strecke von Bretten in die Karlsruher Innenstadt bundesweit Premiere.

Niederflurtechnologie

Die Stadtbahnfahrzeuge sind in der Regel 2,65 m breit und 27 bis 37 m lang. Bei hoher Nachfrage können 2 bis 3 Einheiten zusammengekuppelt werden. Damit haben sie eine hohe Platzkapazität und bei entsprechender Nachfrage eine hohe Wirtschaftlichkeit. Ein Fahrer kann bis zu 500 Fahrgäste befördern. Moderne Drehstromtechnik, Luftfederung, Bremsenergierückgewinnung gehören bereits heute zum Standard.

In zwanzig Jahren hat sich die Niederflurtechnik flächendeckend durchgesetzt. Schon heute ermöglichen viele Verkehrsunternehmen Rollstuhlfahrern, älteren und behinderten Fahrgästen den problemlosen ebenerdigen Einstieg. Die Niederflurtechnik hat auch für die anderen Fahrgäste und vor allem für das Verkehrsunternehmen selbst Vorteile: Der Fahrgastwechsel wird wesentlich beschleunigt und somit werden auch die Fahr- und Reisezeiten geringer. Die Einsparung von einigen Sekunden an jeder Haltestelle summiert sich auf mehrere Minuten im Gesamtumlauf. Allerdings ist es mit Niederflurfahrzeugen nicht getan: Die Bahnsteige und Zugänge zu den Haltestellen müssen ebenfalls angepasst werden.

Service und Marketing

Während noch heute der öffentliche Verkehr stark von technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen geprägt wird, bestimmen in Zukunft immer mehr das Marketing und damit die Bedürfnisse der Kunden die Technik und den Betrieb. Der Prozess von der reinen Beförderungsverwaltung hin zu einem kundenorientierten Dienstleistungsunternehmen ist voll im Gange. Viele Widerstände, die die Benutzung des öffentlichen Verkehrs erschweren, müssen abgebaut werden. Vielen Autofahrern muss erst eine regelrechte „Schwellenangst" genommen werden. Bevor man die öffentlichen Verkehrsmittel überhaupt benutzen kann, muss man sich heute noch zu viele Informationen beschaffen: Wann fährt die Bahn, wo muss man umsteigen, welche Fahrkarten benötigt man, wo gibt es die Fahrkarten und viele Fragen mehr. Dies muss alles stark vereinfacht werden. Inzwischen gibt es Verkaufsautomaten, die Kredit-, Euroscheck- oder Geldkarten akzeptieren. Schon bald braucht man möglicherweise überhaupt keine Fahrkarte mehr: Man steckt dann nur noch seine Chipkarte beim Betreten des Nahverkehrsfahrzeuges in ein intelligentes Lesegerät oder man wird beim Ein- und Aussteigen durch berührungslose Transaktionssyteme erfasst – und erhält die Fahrkosten am Ende des Monats oder des Jahres nach dem „Bestpreis"-Prinzip abgerechnet. Der Kunde muss sich also künftig nicht mehr um komplizierte Tarifsysteme kümmern. Diese neuen Zahlungssysteme werden bereits in einigen deutschen Städten getestet.

Ein größeres Gewicht erhält auch der Service rund um die eigentliche Beförderungsleistung. Bereits heute ist es bei vielen Verkehrsunternehmen selbstverständlich, dass man sich vom Fahrer ein Taxi zu der Ausstiegshaltestelle bestellen kann. Manche Verkehrsunternehmen arbeiten auch mit Carsharing- oder Carpool-Organisationen zusammen. Ein Gepäck- und Zustellservice könnte die Akzeptanz des ÖPNV im Einkaufsverkehr erhöhen. Es gibt hier eine Reihe guter Ansätze, die weiterverfolgt werden müssen.

Der Kunde möchte an der Haltestelle sofort wissen, wann der nächste Zug kommt, er möchte in der Bahn wissen, ob er noch seinen Anschlusszug erreicht, der Fahrgast möchte schnell über mögliche Umleitungen informiert werden. Diese Flut von Informationen wird von einem rechnergestützten Betriebsleitsystem verwaltet. Dieses System erhält über Datenfunk Informationen über den genauen Standort der einzelnen Busse und Bahnen und vergleicht die Istzeiten mit den Sollzeiten des Fahrplans. So können mögliche Fahrplanabweichungen sofort an die Fahrgäste weitergegeben werden und die Leitstellen können entsprechend disponieren.

Die Verkehrsunternehmen können jedoch nur ein Angebot unterbreiten: einen dichten Fahrplan, günstige Tarife, moderne, komfortable Fahrzeuge. Entscheidend ist, ob es gelingt – gemeinsam mit der Politik, den Medien und den Verbänden – das Denken im Kopf des Menschen zu verändern. Vor dem Umsteigen steht das Umdenken.

Anhang

Ulrich Honervogt

DIE FAHRZEUGE DER KARLSRUHER STRASSENBAHNBETRIEBE

An den Fahrzeugen, die durch die Stadt fahren, kann der Fahrgast wie auch der Außenstehende am ehesten die Veränderungen in Technik und Komfort wahrnehmen. Im Folgenden wird ein kurzer Abriss über die Entwicklung der Fahrzeuge in Stadt und Region gegeben.

Pferde- und Dampfbahn

Über den Fahrzeugpark dieses Betriebes ist wenig bekannt. Im August des Jahres 1877 standen 24 Wagen und 58 Pferde im Dienst.[1] In den 1890er Jahren war die Anzahl der Pferde und Fahrzeuge recht konstant: 5 Dampflokomotiven, 62 Pferde, 15 Dampfbahn- und 16 Pferdebahnwagen (Stand 1899).[2]

Karlsruher Straßenbahn

Zur Aufnahme des elektrischen Betriebs im Jahre 1900 standen der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) 46 dreifenstrige Triebwagen mit offenen Plattformen, von denen 27 mit Akkumulatoren bestückt waren, zur Verfügung. An Beiwagen wurden 5 mit offenen Plattformen[3] und 5 als Sommerwagen beschafft,[4] von der ehemaligen Dampfbahn konnten 14 Anhänger übernommen werden.[5] Die Akkumulatoren wurden 1903 entfernt[6] und zwischen 1907 und 1913 erhielten alle Triebwagen geschlossene Plattformen.[7] 10 Dampfbahnwagen wurden 1903 abgegeben oder verschrottet,[8] die letzten 4 folgten bis 1918/19.[9] Jeweils 10 vierfenstrige Anhängewagen mit offenen Plattformen kamen in den Jahren 1903[10] und 1906[11] hinzu.
Bereits 1905 erschienen die ersten Triebwagen mit geschlossenen Plattformen. Es waren 10 siebenfenstrige aus Nürnberg.[12] Im Jahre 1912 lieferte Uerdingen einen fünffenstrigen Triebwagen mit geschlossenen und einen ebensolchen Beiwagen mit offenen Plattformen.[13] Wegen der abgeschrägten Stirnwände erhielt der Triebwagen den Namen „Zeppelin." Dieser war, bis auf die Form der Stirnwände, Vorbild für die von 1912 bis 1926 beschafften 36 Trieb- und 52 Beiwagen, die „Residenzwagen". Diesmal erhielten auch die Anhängewagen geschlossene Plattformen.[14] 1917 wurden 2 gebrauchte Doppeldeck-Anhängewagen mit drei Fenstern und offenen Plattformen erworben, die ursprünglich auf der Kleinbahn Altrahlstedt-Volksdorf-Wohldorf verkehrten.[15] 1920 entfernte man das Oberdeck.[16]
1918 und 1919 wurden je 3 gebrauchte achtfenstrige Anhängewagen mit offenen Plattformen gekauft, die von der Dürener Kreisbahn stammen sollen.[17] Alle offenen Plattformen der Anhängewagen wurden zwischen 1920 und 1926 in geschlossene umgebaut.[18] Am 1. April 1923 übernahm die Straßenbahn die meterspurigen Fahrzeuge für elektrischen Betrieb von den Karlsruher Lokalbahnen (KLB) (s. Seite 288). Im Jahre 1938 folgten die letzten 2 Dampflokomotiven der KLB,[19] mit denen die Straßenbahn einen Güterverkehr im Westen der Stadt durchführte. Als verlängerter Residenzwagen wurde von 1929[20] bis 1941 der „Spiegelwagen" beschafft, bei dem bei gleicher Fenstergröße, aber breiteren Fensterholmen innen in den Holmen Spiegel eingebaut wurden. Die letzte Spiegelwagenserie erhielt Handgriffe und Beschläge aus elfenbeinfarbenem Kunststoff. Die elektrische Ausrüstung dieser Wagen stammte von den Packwagenlokomotiven der KLB.[21] Die 1948 gelieferten 5 Kriegsstraßenbahnwagen (KSW)[22]

hießen wegen ihrer großen Fenster bei den Karlsruhern auch „Aquariumwagen".
1954 begann das Großraumwagen-Zeitalter: Bis 1961 wurden 23 Trieb- und 10 Beiwagen in vierachsiger Ausführung geliefert.[23] Von 1959 bis 1978 beschafften die VBK 62 sechs- und 12 achtachsige Gelenkstraßenbahnwagen.[24] Von den Sechsachsern sind bis heute 31 zu Achtachsern umgebaut worden.[25] 1981 wurden von Dortmund zehn achtachsige Gelenktriebwagen gebraucht erworben.[26] Die Niederflurtechnik hielt mit Lieferung von 20 sechsachsigen Triebwagen im Jahre 1995 Einzug.[27] 1999 und 2000 folgten 20 achtachsige Triebwagen des gleichen Typs.[28]

Karlsruher Lokalbahnen

Zur Betriebsaufnahme standen 7 Kastendampflokomotiven und 24 vierachsige Personenwagen, davon 4 Sommerwagen, zur Verfügung.[29] Zwischen 1901 und 1917 wurden 4 Kastendampflokomotiven erworben.[30] Durch Käufe gebrauchter und neuer Personenwagen standen ab 1909 insgesamt 41 vierachsige Wagen mit offenen Plattformen zur Verfügung. In den Jahren 1912 und 1913 wurden für die Bahn nach Daxlanden 18 zweiachsige, straßenbahnähnliche Personenwagen mit geschlossenen Plattformen beschafft.[31] Von den zweiachsigen Anhängern wurden zwischen 1917 und 1921 7 in Triebwagen umgebaut.[32] Diese wechselten mit den Vierachsern 202, 206, 212, 214 und 219 am 31. März 1924 zur Straßenbahn. Da sich die Vierachser aber nicht bewährten, wurden sie zum 1. April 1925 gegen die 11 Zweiachser ausgetauscht.[33] Letzte Anschaffung waren die 3 Packwagen-Lokomotiven im Jahre 1930.[34]

Albtalbahn

In den Jahren 1897 bis 1901 kaufte die Badische Lokal-Eisenbahn, Aktiengesellschaft (B.L.E.A.G.), entsprechend der Fertigstellung des Streckennetzes, insgesamt 8 Kasten- und 4 Malletdampflokomotiven, 4 zweiachsige und 41 vierachsige Anhängewagen mit offenen Plattformen. Für den elektrischen Betrieb mit Gleichstrom kamen 1898 je 6 zweiachsige Trieb- und Beiwagen sowie 2 vierachsige Lokomotiven hinzu. Zwischen 1905 und 1919 erwarb man 3 gebrauchte Dampflokomotiven und 6 Anhängewagen unterschiedlicher Herkunft. Mit der Einführung der Antriebsart „Wechselstrom" im Jahre 1910 lösten 4 Lokomotiven und 8 Triebwagen für diese Stromart die Gleichstromtriebfahrzeuge ab. In den zwanziger Jahren kamen 16 neue vierachsige Anhängewagen mit größerem Komfort, 1 Benzollokomotive und 1 Dampflokomotive hinzu.[35]

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft

Mit der Umspurung der Albtalbahn zog 1958 eine neue Fahrzeuggeneration im Albtal ein: Die AVG setzte 7 achtachsige und 5 sechsachsige Gelenktriebwagen der Duewag-Bauart ein. Das gestiegene Verkehrsaufkommen machte den Umbau der Sechsachser in Achtachser (1961–1964) sowie die Beschaffung weiterer 6 Achtachser (1966/68) notwendig. Mit Eröffnung der Strecke nach Ittersbach wurde die Fahrzeugflotte 1975 um 4 Achtachser, in moderner eckiger Bauart, vergrößert.[36]

Stadtbahnwagen Karlsruhe

Ab 1983 wurde die neue Fahrzeuggeneration „Stadtbahnwagen" in Dienst gestellt, die vom Stadtbahnwagen „B" (Köln und Bonn) abgeleitet wurde.[37] Die ersten 40 Fahrzeuge (1983 und 1987 je 20 geliefert) waren sechsachsig ausgeführt. 1989 folgten 5 achtachsige „Panoramawagen" und 5 Sechsachser, die 1990 zu achtachsigen „Panoramawagen" erweitert wurden. Die 1991 gelieferten 10 Fahrzeuge waren wiederum achtachsig, besaßen aber im Mittelteil eine weitere, die fünfte, Tür. Weitere „Fünftürer" entstanden 1993 und 1998 durch Einbau eines Mittelteils mit Tür in die 1987 gelieferten 20 Sechsachser.[38] Für den S-Bahn Betrieb auf DB- und Straßenbahnstrecken kamen 1991 10 Zwei-System-Stadtbahnwagen nach Karlsruhe, denen 1994 26 weitere folgten. Die 1997 gelieferten 21 Fahrzeuge konnten mittelflurig ausgeführt werden, 4 von ihnen erhielten ein Bistro im Mittelteil.[39] Von den 1999 und 2000 gelieferten 20 Fahrzeugen erhielten 10 ein Panorama-Mittelteil.[40]

Abkürzungen in der folgenden Tabelle

Bauart der Triebfahrzeuge

1/2	fest im Rahmen gelagerte Laufachsen
A	fest im Rahmen gelagerte Treibachse
B/C/D	2/3/4 fest im Rahmen gelagerte gekuppelte Treibachsen
2'/B'	in einem Drehgestell gelagerte Lauf/-Treibachsen
n/h	Naß-/Heißdampf
t	Tenderdampflokomotive
v	Dampfmaschine arbeitet in Verbundwirkung
k	Kastendampflokomotive
o	Elektrisches Fahrzeug mit Einzelachsantrieb

Bauart der Anhängewagen

B/C/Sal	Anhängewagen mit 2./3. Klasse/Salonabteil
So	Sommerwagen, Fahrgastraum ohne Fenster, nur Schutzvorhänge
2/4	Anzahl der Achsen
2'	in einem Drehgestell gelagerte Laufachsen

Hersteller und Bemerkungen

ABB	Asea Brown Boveri; vormals BBC, Mannheim
ABBH	ABB Henschel, Werk Mannheim
ADtM	ADtranz, Werk Mannheim
AEG	Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin
BBC	Brown Boveri & Cie AG, Mannheim
Bors	Borsig Lokomotiv-Werke GmbH, Hennigsdorf-Berlin
Bw	Beiwagen (Anhängewagen)
DB	Deutsche Bundesbahn
deDiet	Waggonfabrik De Dietrich, Reichshofen (Elsass)
DEV	Deutscher Eisenbahn Verein e.V.
Due	Düsseldorfer Waggonfabrik AG (Duewag), Düsseldorf
Duess	Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, vormals Weyer & Cie
DWM	Deutsche Waggon- und Maschinenfabriken GmbH, Berlin
elektr.	Elektrischer Fahrzeugteil (Steuerung, Fahrmotoren)
ET/EB	Elektrischer Triebwagen/Beiwagen
Fu	H. Fuchs Waggonfabrik AG, Heidelberg
Gotha	Gothaer Waggonfabrik A. G., Gotha
Hag	Maschinenfabrik Christian Hagans, Erfurt
Han	Hansa Waggonbau GmbH, Bremen
Hano	Hannoversche Maschinenbau AG, Hannover-Linden
Hens	Maschinenfabrik Henschel & Sohn, Kassel
Her	Waggonfabrik P. Herbrand, Köln-Ehrenfeld
HK	Heereskleinbahnen
Hohenz	Hohenzollern AG für Lokomotivbau, Düsseldorf-Grafenberg
Humb	Maschinenbauanstalt Humboldt, Köln
Kie	Kiepe Bahn Elektrik GmbH, Düsseldorf
Krauss	Krauss & Comp., München-Allach, Lokomotivfabrik
Lin	G. Lindner A.G. Waggonfabrik, Ammendorf b. Halle
LüP	Fahrzeuglänge über Puffer; bei Straßenbahn über Kupplung
MAN	Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG
MBG H	Maschinenbaugesellschaft Heilbronn
MBG K	Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe
Mech.	Mechanischer Fahrzeugteil (Untergestell, Aufbau)
SieD	Siemens AG, Werk Düsseldorf; vormals Duewag
SSW	Siemens-Schuckert-Werke, Berlin/Nürnberg
Strab	Straßenbahn(betrieb)
Strb	Städtische Straßenbahn Karlsruhe
Tubize	Lokomotivfabrik Tubize, Belgien
Tw	Triebwagen
UEF	Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.
UEG	Union Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin
Uer	Waggonfabrik Uerdingen AG, Krefeld-Uerdingen
vdZ	van der Zypen – Charlier GmbH, Eisenbahnwagenfabrik, Köln
WAR	Waggonfabrik A.G. Rastatt
Wis	Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar AG, Wismar
WU	Waggon Union GmbH, Berlin; vormals DWM

Dampflokomotiven der Dampfbahn Karlsruhe-Durlach

Nummer	Hersteller	Baujahr	Bauart	LüP [mm]	Treibrad Ø [mm]	Dienst-gewicht [kg]	Heiz-fläche [m²]	Kessel-druck [atü]
1	Hens	1881	Bn2tk	4485	630	10800	17,21	12,00
2–4	MBG K	1881	Bn2tk	4100	690	9300	12,00	15,00
5	MBG H	1890	Bn2tk					

Triebwagen der Straßenbahn

Nummer	Hersteller Mech./elektr.	Baujahr	Bauart	LüP [mm]	Breite [mm]	Gewicht [kg]	Leistung [kW]	V max [km/h]
1–27	Her/AEG	1899–1900	Bo	8700	2100		2x18	
Umbau	Strb/SSW	1907–1909		9200		10850	2x26	
28, 29, 40–56	Lin/AEG	1899–1900	Bo	8700	2100	10000	2x18	
Umbau	Strb/SSW	1910–1913		9200			2x 26	
30–39	MAN/AEG	1905	Bo	9600	2100	11200	2x 39	
Umbau	Strb/SSW	1917/30er					2x 39	
57	Uer/SSW	1912	Bo	9700	2100	11500	2x 39	
58–63	Fu/SSW	1913	Bo	9900	2100	11500	2x 39	30
64–67	WAR/SSW	1913	Bo	9900	2100	11500	2x39	30
68–79	Fu/SSW	1913	Bo	9900	2100	11500	2x39	30
80–87	WAR/SSW	1913	Bo	9900	2100	11500	2x39	30
88–93	Wis/SSW	1922	Bo	9900	2100	11500	2x39	30
94–97	WAR/BBC	1929	Bo	10920	2050	13100	2x47	40
98–103	WAR/BBC	1930	Bo	10920	2050	13100	2x47	40
104–106	WAR/SSW	1936	Bo	10920	2050	13400	2x47	40
107–109	WAR/SSW	1937	Bo	10920	2050	13400	2x47	40
110–113	WAR/SSW	1941	Bo	11000	2050	13400	2x60	40
181–188	UStrb/AEG	1917–1929	Bo	10500	2000		2x39	
114–118	Fu/SSW	1948	Bo	11420	2200	10450	2x60	50
111–113	Due/SSW	1949	Bo	11420	2200	10450	2x60	50
119–125	WAR/BBC	1954	B'B'	14525	2174	17680	2x95	60
126–133	WAR/BBC	1955	B'B'	14525	2174	17680	2x95	60
134–141	WAR/BBC	1958	B'B'	14960	2374	18400	2x110	60
142–146	DWM/BBC	1959	B'2'B'	20440	2380	22800	2x120	60
147–156	DWM/BBC	1961	B'2'B'	20440	2380	23100	2x120	70
157–176	DWM/BBC	1963	B'2'B'	20440	2380	23100	2x120	70
177–188	DWM/BBC	1969	B'2'2'B'	27720	2373	29670	2x120	70
189–199	DWM/BBC	1969	B'2'B'	20440	2373	23970	2x120	70
189–199	Strb/WU	U 1975	B'2'2'B'	27720		29670	2x150	
200–208	DWM/BBC	1972	B'2'B'	20440	2373	24200	2x120	70
209–215	WU/BBC	1978	B'2'B'	20440	2373	24200	2x120	70
200–215	Strb/WU	U 1975/80	B'2'2'B'	27720		29670	2x150	
216–225	Han/Due/Kie	1959–1961	Bo'2'2'Bo'	27960	2300	32000	4x65	60
221–240	Due/ABBH	1995	Bo'2'Bo'	29511	2650	37800	4x125	80
301–320	SieD/AdtM		Bo'2'2'Bo'	39511	2650	49200	4x125	80

Kohle-vorrat [t]	Wasser-vorrat [m³]	V max [km/h]	Bemerkungen	
		20	F.-Nr. 1066	1897 eine Maschine durch eine gebrauchte aus Duisburg ersetzt[a].
		20	F.-Nr. 1022-24	Alle Lokomotiven 1900 verkauft oder verschrottet.
			F.-Nr. 160	

Plätze Sitz/Steh	Bemerkungen
20/14	Akkumulatorenwagen; 1903 Akkus ausgebaut; 1908–10 Plattformen geschl. und Motoren der SSW; 1904 Tw 3, 5 und 9
20/27	an Posen, Tw 8 Kriegsverlust; 1932–59 verschrottet oder ATw (11); Tw 14 Museumswagen
20/14	Motorwagen; 1910–12 Plattformen geschl. + neues Fg. + Motoren der SSW – dabei Nr. ex 53, 69, 61, 52, 54, 63, 66, 59,
20/27	64, 68, 62, 65, 67, 51, 60, 57, 58, 55, 56; 1940 Tw 53 und 59 an Posen; 1931–48 verschrottet oder ATw (2)
19/24	Nürnberger; 1917–20 Motoren der SSW; 1930er von Quer- auf Längssitze umgebaut; 1950er 4 Tw mit Stahlplattfor-
20/24	men + 1 Tw mit Stahlaufbau ausgerüstet; 1959–61 verschrottet oder ATw (4)
18/24	Zeppelin; 1930er Stirnpartie an Residenzwagen angepasst; nach 1959 Fg ex Residenzwagen; 1963 verschrottet
20/20	Residenzwagen; Tw 88 Kriegsverlust; 1950er 10 tw mit Stahlaufbau + 2 Tw mit Stahlplattformen; 1963–72 ver-
20/20	schrottet oder ATw (12); Tw 92 Museumswagen, nicht fahrbereit
20/20	
20/20	
20/20	
24/20	Spiegelwagen; 1950er 4 Tw mit Stahlaufbau + 5 Tw mit Stahlplattformen; 1969 Tw 100 = AVG 71; 1965–72 ver-
24/20	schrottet oder ATw (Tw 109 als ATw 495 vorh.); 1988 AVG 80 (ex 71) = VBK 100 Museumstriebwagen (Original),
24/20	Tw 485 (ex 95, Stahlaufbau); Museumsbeiwagen: Bw 299 (ex Tw 99, Stahlaufbau) und 298 (ex Tw 101, auf
24/20	Original zurückgebaut); Tw 102 seit 1986 Museumstriebswagen in Essen, Nr. 500 (Stahlaufbau)
24/20	Elfenbeinwagen; 1950er 1 Tw mit Stahlplattformen; 1968–72 verschrottet
	Meterspurwagen; 1929 ex 101–107; 1923 ex KLB 1–7, 1929 U Bw 308 in Tw 188; 1938 2 Tw an Celle, 3 an
	Königsberg; 1955 verschrottet
16/59	Kriegsstraßenbahnwagen (KSW); 1971–81 verschrottet; 114–116 als 481–483 vorhanden
16/59	KSW; 1971 ex Hannover 233–235; 1972 2 Tw U Schneepflug 496/97, 1977 1 Tw U ATw 498, alle vorhanden
32/69	Schmale Großraumwagen oder Feinstufer; 1969 S (1969 nach Umbau auf Selbstbedienung): 32/80 Plätze;
32/69	1977–81 verschrottet; Tw 119 von 1982–1995 Denkmal Bbf. West, 1995 verschrottet
29/93	Breitraumwagen; 1968 S: 31/92; 1985–87 verschrottet oder ATw: 134/41 Partywagen 490/1, 136/5 ATw 492/4
41/147	Sechsachser; zugverbandsfähig; S 1968: 41/118; 1994 Tw 142 verschrottet, 1995 Tw 143–146 an Temesvar
39/149	Sechsachser; 1968 S: 42/117; 1975 Tw 175/76 U 8x; 1985/86 Tw 165–174 U Zugverband; 1987 Tw 157 U 8x 201;
39/149	1990 Tw 155 U Fahrradexpress; 1995 Tw 152/53 an Temesvar; 1967/1990–99 verschr./abg.: 167 Museumswagen
69/179	Achtachser; ca. 1975 2x 150 kW
49/104	Sechsachser; 1975 U 8x Tw 189–208 und 1980 U 8x 209–215 mit 2x 150 kW;
69/151	1999 Tw 215 U Choppersteuerung; 1987 Tw 201 und 1991 Tw 196 verschrottet
50/104	
50/104	
70/150	
54/210	Dortmunder; 1981 ex Do 71, 74, 72, 70, 58, 68, 48, 55, 49, 59; 1985 Tw 222 an Wuppertal; 1985-90 verschrottet
90/85	Niederflurwagen Sechsachser
124/121	Niederflurwagen Achtachser

Anhängewagen der Straßenbahn

Nummer	Hersteller Mech./elektr.	Baujahr	Bauart	LüP [mm]	Breite [mm]	Gewicht [kg]	Leistung [kW]	V max [km/h]
201–205	Her	1899	2	8830	2000	4250		
Umbau	Strb	1910/21				5500		
206–210	Her	1899	2	8890	2000	4250		
Umbau	Strb	1921–23				5500		
220–229	WAR	1903	2	9250	2050	5200		
Umbau	Strb	1920/21				6300		
230–239	WAR	1906	2	9560	2050	5750		
Umbau	WAR	1925–26				6800		
219	Uer	1912	2	8600	2000	4200		
Umbau	Strb	1920				6000		
240–241	??	1907	2	9600	2100	6800		
Umbau	Strb	1920			2050	6400		
211–216	(Her)	(1908)	2		2000	4000		
Umbau	Strb	1920/28		8890		6300		
275–284	Fu	1913	2	9900	2050	7300		
245–254	WAR	1913	2	9900	2050	7500		
255–258	Li	1918	2	9900	2050	7500		
259–264	Li	1919	2	9900	2050	7500		
265–269	WAR	1916	2	9900	2050	7500		
270–274	Fu	1917	2	9900	2050	7500		
285–290	Fu	1925	2	9900	2050	7500		
291–296	Wi	1926	2	9900	2050	7500		
297–306	WAR	1929	2	10920	2050	8100		40
381–390	Fu/WAR	1912/13	2	10575	2000	7200		
307–308	WAR	1954	2'2'	14525	2174	12120		60
434–441	WAR	1961	2'2'	14960	2374	12500		60

Dampflokomotiven der KLB

Nummer	Hersteller	Baujahr	Bauart	LüP [mm]	Treibrad Ø [mm]	Dienst-gewicht [kg]	Heiz-fläche [m²]	Kessel-druck [atü]
89–95	MBG K	1890	Bn2tk	5300	800	17000	32,246	12,0
65, 68,72	Hens	1889	Bn2tk	6400	800	18400	28,6	14,0
2	Hag	1897	Bn2tk		750	14000	23,391	12,0

Elektrische Triebfahrzeuge der KLB

Nummer	Hersteller Mech./elektr.	Baujahr	Bauart	LüP [mm]	Breite [mm]	Gewicht [kg]	Leistung [kW]	V max [km/h]
1–7	U Str/AEG	1917–21	Bo	10500	2000	11500	2x37	
1–3	WAR/SSW	1930	Bo'Bo'			25000	4x60	

Plätze Sitz/Steh	Bemerkungen
24/14	Sommerbeiwagen; 1918 ex 101–105; 1910 Seitenwände und 1921/22 Plattformen geschlossen;
20/26	1940 an Stettin
24/12	Geschlossene; 1918 ex 106–110; 1921–23 Plattformen geschlossen; 1952 Bw 209 Stahlplattformen;
22/37	1951 und 1964 verschrottet
24/12	Rastatter; 1918 ex 120–124, 115–119; 1920/21 Plattformen geschlossen; 1959 und 1961 verschrottet
24/20	
24/12	Rastatter; 130–134, 125–129; 1925/26 WAR Plattformen geschlossen, Sitze umgebaut; 1953 bis 1961 verschrottet
20/24	
18/24	Zeppelin; 1919 ex 214, 1918 ex 114; 1920 Plattformen geschlossen; 1950 verschrottet
46/16	Doppeldecker; 1918 ex 275–276; 1917 ex Altrahlstedt–Volksdorf–Wohldorf 55 + 56; Oberdeck mit 24 Sitzplätzen;
24/32	1920 Oberdeck entfernt + Plattform geschlossen; 1951 und 1961 verschrottet
24/??	Dürener; 1917–1919 gebraucht erworben; 1920 Plattformen geschlossen; 1928–30 neues Laufgestell; 1945 Bw
24/18	212 und 213 U Meterspur; 1954/55 und 61 verschrottet
20/24	Residenzwagen; 1918 275–284 ex 135–144 und 245–254 ex 145–154; 1945 Kriegsverlust Bw 251, 252, 255;
20/24	1950er 5 Bw Stahlaufbau und 2 Bw Stahlplattenformen; 1947 und 1961–69 verschrottet
20/24	
20/24	
20/24	
20/24	
20/24	
20/24	
24/24	Spiegelwagen; 1950er alle Bw Stahlaufbau; 1971/72 verschrottet
24/20	Meterspurwagen; 1929 ex 301–7, 11, 9–10; 1938/41 3/2 Bw an Halberstadt und 1938 5 Bw an Königsberg
32/75	Großraumbeiwagen; 1969 S: 34/82; 1977 Bw 308 verschr.; 1977–95 Bw 307 Denkmal Btf. West; 1995 verschr.
30/100	Breitraumwagen; 1969 S: 32/96; 1982 ex 309–316; 1985–87 verschrottet; Bw 314 als 435 historischer Bw

Kohle-vorrat [t]	Wasser-vorrat [m³]	V max [km/h]	Bemerkungen
0,7	2,0		F.-Nr. 2835/38, 2883; 1938 Lok 65 + 68 an Strb; 1931/1952 verschrottet
0,85	1,5		F.-Nr. 1278–84; 1938 Lok 90 an Fa. Haid & Neu verkauft; 1923/30/62 verschrottet
0,4	1,2		F.-Nr. 338; 1917 ex Stadt Reeser Anschlußbahn 2; 1924 verschrottet

Plätze Sitz/Steh	Bemerkungen
24/18	Triebwagen; Umbau aus Beiwagen; 1923 an Strb 101–107; 1929 Strb 180–187
	Gepäcklokomotiven; 1938 Elektr. Teil an Strb für Tw 110–114; 1940 Mechan. Teil an Lodz

Anhängewagen der KLB

Nummer	Hersteller	Baujahr	Bauart	LüP [mm]	Breite [mm]	Gewicht [kg]	Leistung [kW]	V max [km/h]
201–220	Her	1890	C4	11290	2350	7500		
225–228	Her	1890	C4	11290	2350	7500		
229–232	Her	1891	C4-So	11310	2360	5700		
233–234	Her	1897	C4	11290	2350	9850		
235–237	Her	1897	C4	11290	2350	9310		
238	Her	1898	C4	11290	2350	9370		
239–240	Her	1891	C4	11290	2350	8170		
241–243	Her	1899	C4	11290	2350	9080		
244–245	WAR	1905	C4			10100		
466	Her	1890	C4-So	10875	2400	5700		
246–250	Gotha	1906	C4	11260	2375	10700		
101–110	WAR	1912	Ca	10575	2000	7640		
111–118	Fuchs	1913	Ca	10575	2000	7130		

Dampflokomotiven der Albtalbahn, Meterspur

Nummer	Hersteller	Baujahr	Bauart	LüP [mm]	Treibrad Ø [mm]	Dienst-gewicht [kg]	Heiz-fläche [m²]	Kessel-druck [atü]
1'–4'	MBG K	1897/98	Bn2tk	5300	820	14800	25,0	12,0
5'–6'	Hohenz	1898	Bn2tk	5100	840	16000	22,5	14,0
5', 6bis, 7', 8'	MBG K	1897–1900	B'Bn4vt	8700	1000	37000	69,1	12,0
10–11	Tubice	1899	Cn2tk	6200	832	20000	31,8	12,0
9'	Humb	1904	B'Bn4vt	9980	1000	43800	80,4	14,0
6'	MBG K	1918	B'Bn4vt	9400	1000		76,0	12,0
11'	Krauss	1919	Dn2t	8190	930	38700	84,1	12,0
12'	Hano	1928	C'Ch4vt	11400	900	56500	116,5	14,0
99 7203	Bors	1904	Cn2t	7060	900	23000	47,2	12,0

Elektrische Fahrzeuge der Albtalbahn, Meterspur

Nummer	Hersteller Mech./elektr.	Baujahr	Bauart	LüP [mm]	Breite [mm]	Gewicht [kg]	Leistung [kW]	V max [km/h]
E-Lok 15–16	vdZ/UEG	1898	Bo'Bo'	8700		24000	4x50	30
Tw 51–56	vdZ/UEG	1898	Bo	8900	2700		2x27	30
Bw 57–62	vdZ	1898	2	8900				
E-Lok 1–4	Her/AEG	1910	Bo'Bo'	10150	2700	30000	4x59	40
ET 1–8	Her/AEG	1910	(A1)'(1A)'	13300	2500	25000	2x60	40
ET 01.22	deDiet/SSW	1914	B'B'	13360	2400	26400	2x90	40

Plätze Sitz/Steh	Bemerkungen
46/16	1923 Bw 206/2/12/14/19 an Strb 301–305, 1925 zurück; 1929–36 verschrottet; 1938 Bw 220 an Strab Pforzheim
46/16	1929 Bw 227 und 228, 1934 Bw 226 und 1936 Bw 225 verschrottet
	Sommerwagen; 1892 Bw 231 + 232 an Mainz; 1893 Bw 229 + 230 an Mannheim
46/16	1935 Bw 233 verschrottet; 1938 Bw 234 an Juist
46/16	1939 an Bw 235 und 236 an Juist und Bw 237 an Ruhr-Lippe Eisenbahn
46/16	1938 an Ruhr-Lippe Eisenbahn
46/16	1898 ex Mannheim 157 und 173; 1929 Bw 239 verschrottet; 1938 Bw 240 an Ruhr-Lippe Eisenbahn
46/16	1935 Bw 243 verschrottet; 1938 Bw 241 wahrscheinlich an Kerkerbachbahn und Bw 242 an Strab Pforzheim
46/16	1938 an Juist
42/16	Sommerwagen; 1906 ex Mannheim, 1901 ex Wiesbaden; ca. 1906 Fahrgastraum geschlossen; 1927 verschrottet
46/16	1909 Bw 249–250 an Mannheim; 1938 Bw 246–249 an Juist; ein Wagen als DEV 18 vorhanden
24/20	1917–21 Bw 107–10/4/2 Umbau in Tw 1–3, 5–7; 1923 Tw an Strb 101–3/5–7; 1925 Bw 105/1/3/6 an Strb 303/4/6/10
24/20	1917–21 Bw 117 Umbau in Tw 4; 1923 Tw an Strb 104; 1925 Bw 116/14/11/12/13/15/18 an Strb 301/2/5/7/8/9/11

Kohle-vorrat [t]	Wasser-vorrat [m³]	V max [km/h]	Bemerkungen
		30	F.-Nr. 1455–57, 1477; bis 1924 verschrottet
0,9	1,7	30	F.-Nr. 1108–09; in 15 und 14 (später 16) umgezeichnet; 1931 und 1937 verschrottet
0,5	3,5	40	F.-Nr.1458/59, 1478, 1572; 1915 6[ter] an HK, 1956 8', 1966 5' verschrottet, 1995 7' an DEV
		40	F.-Nr. 1188/89; 1938 bzw. 1918 verschrottet
1,35	5,0		1913 U Normalspur, 1924 an Wiesloch
0,5	3,5	45	F.-Nr. 2056; 1918 ex HK 100; 1956 verschrottet
1,0	2,5		F.-Nr. 7561; 1919 ex HK 90; 1956 verschrottet
1,5	6,0		F.-Nr. 10570; 1934 an Brohltalbahn
0,95	2,4	30	F.-Nr. 5326; 1964 ex DB 99 7203; seit 1990 bei UEF in Amstetten

Plätze Sitz/Steh	Bemerkungen
	1911 an Strab Pforzheim
32/11	1910, nach Umbau WAR, an Remscheid
32/??	Zwischen 1910 und 1935 verkauft oder verschrottet
	1954 Lok 4 in 2-Systemlok umgebaut; 1959 Lok 1, 1964 Lok 3 und 4 verschrottet; Lok 2 Denkmal Albtalbahnhof
46/??	1959 ET 3, 1961/62 ET 6–8 und 1964 ET 1, 2, 4, und 5 verschrottet
40/??	1955 ex Müllheim-Badenweiler; Umbau in 3-Systemtriebwagen; 1966 verschrottet

Anhängewagen der Albtalbahn, Meterspur

Nummer	Hersteller	Baujahr	Bauart	LüP [mm]	Breite [mm]	Gewicht [kg]	Leistung [kW]	Hg [km/h]
1–2	Düss	1897	BC4	11300	2100			
3	Düss	1897	SalC4	11300	2100			
4–8	Düss	1897	C4	11300	2100			
11–14	Düss	1897	C4-So					
21–22	Düss	1897	B2	8600				
23, 24 = 86	Her	1901	BC4	11600				
29 = 85 = 801	vdZ	1891	C4	9400				
31–35, 36–42, 63–74, 77–80	Düss	1897, 1898 1899, 1900	C4	10900	2500			
53	WAR	1911	C4	12900				
81–84	WAR	1925	C4	12900	2500	13600		
101–106	WAR	1925	C4	12900	2500	13600		
107–108	WAR	1924	BC4	12900	2500			
109–112, 130–131	WAR	1927	C4	12900	2500			
150–151	WAR	1927	BC4	12900	2500	13600		

Drehgestellwagen der AVG

Nummer	Hersteller Mech./elektr.	Baujahr	Bauart	LüP [mm]	Breite [mm]	Gewicht [kg]	Leistung [kW]	V max [km/h]
1–3	Due/Kiepe	1958	B'2'2'B'	26785	2370	28500	2x110	60
4–7	Due/BBC	1958	B'2'2'B'	26785	2370	28500	2x120	60
8–12	WAR/BBC	1959	B'2'B'	20235	2370	24500	2x120	60
13–15	WAR/Kiepe	1959	B'2'B'	20235	2370	24500	2x120	60
Umbau		1961–65	B'2'2'B'	26985		29480	2x120	70
16–21	Due/Kiepe	1966–69	B'2'2'B'	26985	2400	28500	2x120	70
22–25	WU/Sie	1975	B'2'2'B'	27720	2400	32100	2x150	70

Stadtbahnwagen Karlsruhe

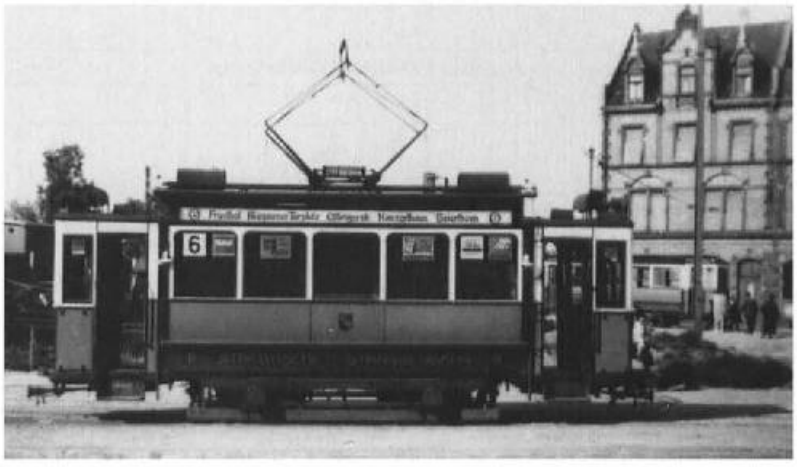
Nummer	Hersteller Mech./elektr.	Baujahr	Bauart	LüP [mm]	Breite [mm]	Gewicht [kg]	Leistung [kW]	V max [km/h]
501–520	WU/Sie	1983	B'2'B'	28640	2650	42000	2x235	80
Umbau	Str+BBC	U 1984–91					2x280	
521–540	Due/BBC	1987	B'2'B'	28640	2650	42000	2x280	80
571–590	Due+Strb	U 1994/97	B'2'2'B'	38410		51000		
551–555	Due/ABB	1989	B'2'2'B'	38410	2650	51000	2x280	80
586–590	Due/ABB	1989	B'2'B'	28640	2650	42000	2x280	80
556–560	Due+Strb	U 1990	B'2'2'B'	38410		51000		
561–570	Due/ABBH	1991	B'2'2'B'	38410	2650	51000	2x280	80
801–810	Due/ABB	1991	B'2'2'B'	37610	2650	58600	2x280	90
811–836	Due/ABBH	1994	B'2'2'B'	37610	2650	58600	2x280	90
837–855	Due/AdtM	1997	Bo'2'2'Bo'	37610	2650	59800	4x127	100
856–877	SieD/AdtM	1999	Bo'2'2'Bo'	37610	2650	59800	4x127	100

Plätze Sitz/Steh	Bemerkungen
12+24/??	Langsitzwagen; Fenster in „Weyer"-Anordnung; vor 1935 ein Bw, um 1950 der zweite verschrottet
	Um 1950 verschrottet
36/??	Langsitzwagen; Fenster in „Weyer"-Anordnung; vor 1935 ein Bw, um 1950 zwei verschrottet
24/??	Sommerwagen; vor 1935 abgegeben oder verschrottet
24/??	Kurze Langsitzwagen; Fenster in „Weyer"-Anordnung; vor 1935 abgegeben oder verschrottet
16+32/??	1910 ex Härtsfeldbahn 4 und 5; 12 Fenster; Bw 86 ab 1957 Bürowagen (Umspurung); beide 1960 verschrottet
32/??	Ex Mödrath-Liblar-Brühl; 1925 in Oberleitungsrevisionswagen umgebaut; 1966 verschrottet
48/??	Ittersbacher mit 11 (Bw 31–35) bzw. 12 (Bw 36…80) Fenstern und offenen Plattformen; vor 1935 drei Bw, Ende 1930er ein Bw, Ende 1950er bis 1961 die restlichen verschrottet
56/??	Rastatter mit 7 Fenstern und offenen Plattformen; Ende 1950er verschrottet
32/??	Rastatter mit 6 Fenstern und offenen Plattformen; Ende 1950er bis 1964 verschrottet
48/??	Rastatter mit 6 Fenstern und geschl. Plattformen; 1953 Bw 104 U in Steuerwagen; Ende 1950er bis 1964 verschr.
16+40/??	Rastatter mit 7 Fenstern und offenen Plattformen; 1938 Abort eingebaut, dann 12+38 Sitze; 1950er verschrottet
48/??	Rastatter mit 7 Fenstern und geschlossenen Plattformen; Ende 1950er bis 1964 verschrottet
12+30/??	Rastatter mit 6 Fenstern, geschlossenen Plattformen und Abort; Ende 1950er bis 1964 verschrottet

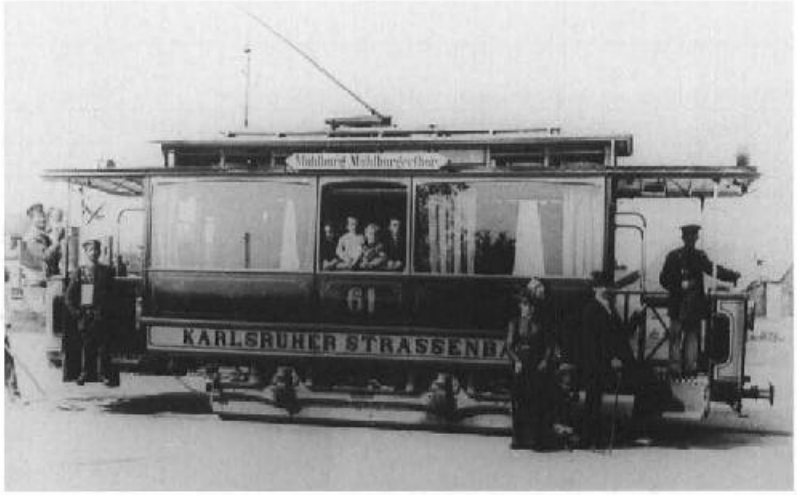
Plätze Sitz/Steh	Bemerkungen
79/171	Achtachser, später 2x150 kW; 1982=101–103; 1995 Tw 102 an Temesvar, Tw 101/3 verschrottet
79/171	Achtachser, später 2x150 kW; 1982=104–107; 1995 Tw 105–107 an Temesvar, Tw 104 Museumswagen
51/127	Sechsachser, 1964 Tw 10–12 und 1969 Tw 8 und 9 in Achtachser umgebaut, später 2x150 kW
51/127	Sechsachser, 1961 in Achtachser mit 2x150 kW umgebaut
71/96	Achtachser, später 2x150 kW; 1982=108–115; 1998 Tw 108 verschr.; 1999 6 Tw abg.: Tw 112 Museumswagen
72/98	Achtachser, später 2x150 kW; 1982=116–121
82/82	Achtachser (Badewanne); 1982=122–125

Plätze Sitz/Steh	Bemerkungen
100/85	GT 6–80 C
93/91	Neue Fahrmotoren (einheitlich für alle Gleichstrom-Stadtbahnwagen) und Umbau des Sitzteilers
96/89	GT 6–80 C; 1993 Tw 531–540 U Fünftürer 871–880, 1997=571–580; 1997 Tw 521–530 U Fünftürer 581–590
119/133	GT 8–80 C Fünftürer
117/126	GT 8–80 C Panoramawagen; 1997 ex 851–855; 1990 ex 581–585
96/89	GT 6–80 C; 1990 U Panoramawagen; 856–860, 1997=556–560
117/126	GT 8–80 C Panoramawagen
119/133	GT 8–80 C Fünftürer; 1997 ex 861–870
100/115	GT 8–100C/2S; Zweisystem-Stadtbahnwagen
100/115	GT 8–100C/2S; Zweisystem-Stadtbahnwagen
100/123	GT 8–100D/2S-M; Zweisystem-Mittelflur-Stadtbahnwagen; 845–848 RegioBistro (Gewicht 62000 kg, 85/132 Plätze)
100/123	GT 8–100D/2S-M; Zweisystem-Mittelflur-Stadtbahnwagen; 868–877 Panoramawagen

Akkumulatorenwagen, Serie 1–27, um 1905



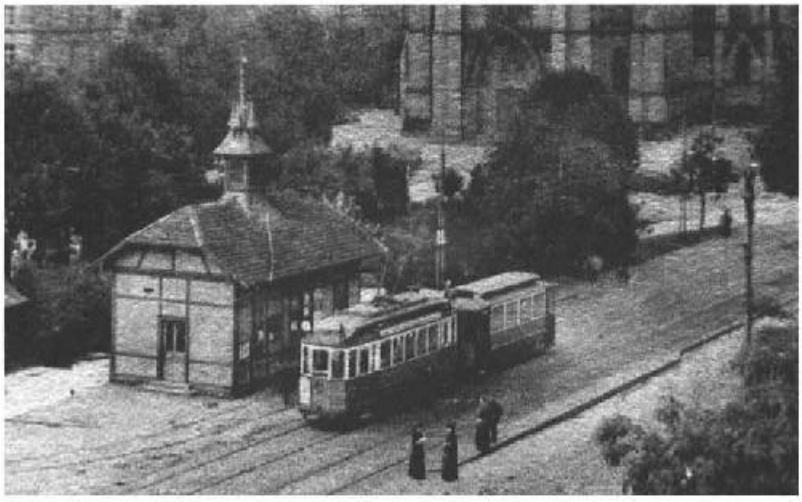
Akkumulatorenwagen nach Umbau mit Scherenstromabnehmer, geschlossenen Plattformen und fünffenstrigem Aufbau ca. 1913 am Lameyplatz



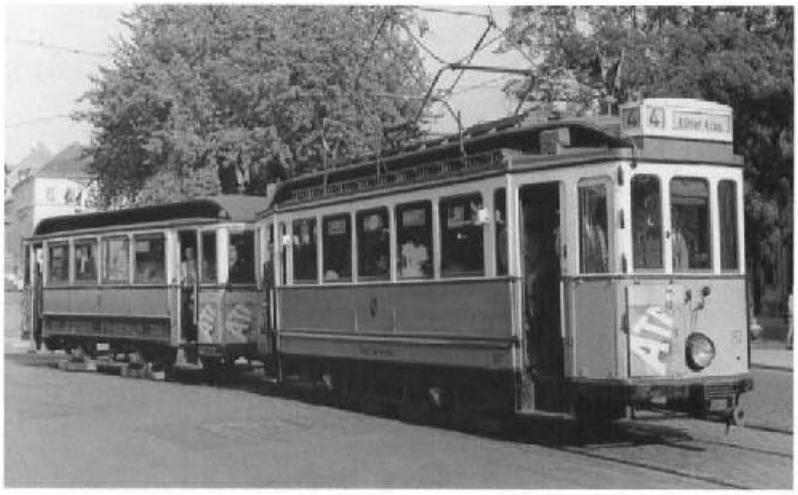
Motorwagen, Serie 51–69, nach 1900 in Mühlburg

Motorwagen nach Umbau mit neuem Fahrgestell und geschlossenen Plattformen

Nürnberger, Serie 30–39, ca. 1905 am Rheinhafen



„Zeppelin", Triebwagen 57 mit Rastatter Anhängewagen 1913 am Durlacher Tor



Residenzwagen, Serie 58–93, mit Rastatter Anhängewagen am Mühlburger Tor im Juni 1957

Spiegelwagen, Serie 94–113, mit Residenz-Anhängewagen Ecke Ebert-/Karlstraße im Juni 1957

Kriegsstraßenbahnwagen (KSW), Serie 114–118, vermutlich Kaiserallee/Ecke Schillerstraße 1959

Großraumwagen (Feinstufer), Serie 119–133, mit umgebautem Spiegel-Anhängewagen am Kaiserplatz im Juni 1957

Sechsachser, Serie 147–176, an der Hauptpost im August 1966

Achtachser, Serie 177–188, Endhaltestelle in Durlach 1969 mit dem „S" für Selbstbedienung

Niederflurwagen im Zugverband, Serie 221–240, auf der Betriebsstrecke zwischen Betriebshof-West und Rheinhafen 1996

Stadtbahn-Sechsachser, Serie 501–540, an der Yorckstraße 1996

Stadtbahn-Achtachser mit fünf Türen, Serie 561–590, in der Ebertstraße nahe dem Albtalbahnhof

Stadtbahn-Achtachser, Serie 551–560, mit Panoramamittelteil vor dem Hauptbahnhof

Zweisystem-Stadtbahnwagen, Serie 801–836, in Balsthal/Schweiz im September 1995 auf Probefahrt

Zweisystem-Mittelflur-Stadtbahnwagen, Serie ab 837, bei Ablieferung im Betriebshof-West 1996

KURZE CHRONIK DES SCHIENENVERKEHRS IN KARLSRUHE

Klaus Bindewald, Wolfram-Christian Geyer, Ulrich Honervogt, Klaus Mäurer, Eberhard Stolz

1843 **10. April:** Eröffnung der Eisenbahnstrecke Heidelberg – Bruchsal – Durlach – Karlsruhe mit Bahnhof an der Kriegsstraße.

1844 **1. April:** Eröffnung der Staatsbahnstrecke Karlsruhe – Ettlingen – Rastatt.

1859 **10. August:** Eröffnung der Eisenbahnstrecke Durlach – Wilferdingen.

1861 **4. Juli:** Durchgehender Betrieb Durlach – Pforzheim.

1862 **5. August:** Eröffnung der Strecke Karlsruhe – Maxau.

1869 Der Amerikaner Wells Broadwell bewirbt sich um die Konzession zur Errichtung einer Pferdebahn von Durlach durch die Lange Straße nach Mühlburg, scheitert aber mangels ausreichender Finanzen.

1870 **4. August:** Eröffnung der Rheinbahnstrecke Mannheim – Graben – Eggenstein – Neureut – Mühlburger Tor – Karlsruhe während des Krieges.

1877 **21. Januar:** Eröffnung der durch Ingenieur Carl Westenfeld gebauten Pferdebahnstrecke (Normalspur) Gottesaue – Mühlburger Tor durch die Lange Straße; an der heutigen Georg-Friedrich-Straße wird am 25. Juli eine Remise in Betrieb genommen.
20. April: Inbetriebnahme der Verlängerung von Gottesaue zum Haupteingang der Kaserne.
26. Juni: Eingleisige Zweiglinie der Pferdebahn vom Marktplatz zum Bahnhof an der Kriegsstraße.
1. September: Eröffnung der Pferdebahnlinie vom Mühlburger Tor bis Mühlburg – Hardtstraße.

1879 **14. Oktober:** Eröffnung der Kraichgaubahn Grötzingen – Eppingen.

1881 **14. Mai:** Gründung der Aktiengesellschaft „Vereinigte Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahn-Gesellschaft" (VKPD).
16. Juli: Eröffnung der Dampfbahnstrecke Durlacher Tor – Staatsbahnhof Durlach, Lokschuppen bei der Pferdebahnremise.

1885 **26. August:** Eröffnung der „Seitenbahn" Ettlingen-Staatsbahnhof – Ettlingen-Erbprinz.

1888 **1. Mai:** Eröffnung der Drahtseilbahn auf dem Turmberg.

1890 **6. Oktober: KLB** Eröffnung der meterspurigen Lokalbahn vom Lokalbahnhof an der Kapellenstraße nach Durmersheim.
29. Oktober: KLB Eröffnung der Lokalbahn vom Lokalbahnhof zum Friedhof.

1891 **29. Januar: KLB** Eröffnung der Lokalbahn vom Friedhof nach Spöck.

1894 **23. April:** Übernahme der Aktien der VKPD durch die „Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft", Berlin (AEG), und Antrag auf „Elektrisierung" der Pferde- und Dampfbahn.

1895 **1. Mai:** Eröffnung der „Strategischen Bahn" Graben – Blankenloch – Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt – Wintersdorf (Roeschwoog).

1897 **1. April: KLB** Die Karlsruher Lokalbahn geht in das Eigentum der „Süddeutschen-Eisenbahn-Gesellschaft" SEG (Darmstadt) über.
1. Dezember: ATB Eröffnung der „Nebenbahn" Karlsruhe-Messplatz (heute Festplatz) – Ettlinger Straße – Rüppurr – Ettlingen-Holzhof auf Meterspurgleisen und Übergang der Seitenbahn an Lenz & Co.

1898 **25. März:** Vertrag mit der „Karlsruher Straßenbahn-Gesellschaft" (Sitz Berlin, Tochtergesellschaft der AEG) über die Elektrisierung der Pferde- und der Dampfbahn.
14. Mai: ATB Eröffnung Ettlingen – Frauenalb.
2. Juli: ATB Eröffnung Frauenalb – Herrenalb.
27. Oktober: ATB Gründung der „Badische Lokal-Eisenbahnen Aktien-Gesellschaft" (B.L.E.A.G.).
1. Dezember: ATB Aufnahme des elektrischen Betriebs

mit 600 V Gleichspannung zwischen Karlsruhe und Ettlingen.
31. Dezember: ATB Übernahme der Albtalbahn durch die B.L.E.A.G.

1899 **10. April: ATB** Eröffnung Busenbach – Ittersbach.

1900 **2. Januar: ATB** Eröffnung Ittersbach – Brötzingen.
10. Februar: Eröffnung des elektrischen Straßenbahnbetriebs Durlacher Tor – Durlach Bahnübergang; Depot und „elektrische Centrale" an der Tullastraße.
6. März: Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke Moltkestraße/Westendstraße – Marktplatz – Bahnhof mit Akkumulator-Wagen.
19. März: Letzte Pferdebahn Mühlburger Tor – Gottesaue.
13. April: Eröffnung der Straßenbahnstrecke Mühlburger Tor – Mühlburg.
22. Dezember: Eröffnung der Straßenbahnstrecke Schillerstraße – Bannwald (Kühler Krug), ab dem 17. Mai 1908 in der Kriegsstraße zweigleisig.

1901 **15. Februar:** Eröffnung der Straßenbahnstrecke Kaiserstraße – Karlstraße – Beiertheim.
13. Juni: Eröffnung der Straßenbahnstrecke Mühlburg – Rheinhafen.
24. April: Eröffnung der Straßenbahnstrecke Westendstraße – Grenadierkaserne in der Moltkestraße.
2. Juli: ATB Eröffnung Brötzingen – Pforzheim-Leopoldsplatz (Meterspur).

1903 **26. März:** Ankauf der Straßenbahn durch die Stadt.
September: Die Strecken mit Akkumulatorenwagenbetrieb werden auf Oberleitungsbetrieb umgerüstet.

1905 **16. Dezember:** Eröffnung der Straßenbahnstrecke Durlacher Tor – Friedhof (parallel zur Lokalbahn).

1906 **10. September:** Beginn der Bauarbeiten für den neuen Hauptbahnhof.

1907 **27. April:** Verlängerung der Straßenbahnstrecke in der Moltkestraße von Grenadierkaserne bis Städtisches Krankenhaus.

1909 Erste elektrisch stellbare Weiche am Marktplatz.

1910 **26. Februar: ATB** Verlegung der Endstelle in Karlsruhe zur damaligen Klosestraße (Westseite des Festplatzes).
7. April: ATB Neue provisorische Streckenführung westlich des Stadtgartens über den neuen Bahnhofsplatz zur Unterführung Schwarzwaldstraße.

1911 **1. Mai: ATB** Offizielle Aufnahme des elektrischen Betriebs mit Wechselspannung mit 8000 Volt 25 Hz zwischen Karlsruhe und Herrenalb/Ittersbach.
2. Oktober: ATB Offizielle Aufnahme des elektrischen Betriebs mit Wechselspannung 8000 Volt 25 Hz zwischen Ittersbach und Brötzingen.
9. Dezember: Eröffnung des neuen Durlacher Personenbahnhofs.
30. Dezember: Eröffnung einer Autobuslinie Mühlburg – Daxlanden (Gasthaus Zur Krone); nach drei Monaten wieder eingestellt.

1913 Erstes Projekt einer Straßenbahn nach Neureut durch die heutige Erzbergerstraße.
Juni: Umstellung des Oberleitungssystems der Städtischen Straßenbahn von Stangenstromabnehmer mit Rolle auf Schleifbügel (so genannte Lyrabügel).
1. September: Verlängerung der Straßenbahn vom Städtischen Krankenhaus bis Höhe Stösserstraße.
19. Oktober: Neue Straßenbahnlinie durch die Ettlinger Straße zum neuen Hauptbahnhof.
23. Oktober: Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs.
25. Oktober: Durchgehender Betrieb der Straßenbahn durch die Ettlinger Straße vom Marktplatz zum neuen Hauptbahnhof nach Abbau der Gleise der Staatsbahn beim alten Bahnhof.
26. Oktober: Verlängerung der Straßenbahnstrecke vom Hauptbahnhof durch die Reichsstraße zur Karlstraße.
26. Oktober: Inbetriebnahme einer Poststraßenbahnlinie Neue Bahnpost – Hauptpost. Eröffnung der Wagenhalle II im Depot mit acht Gleisen.
8. Dezember: KLB Eröffnung der Lokalbahnlinie Grünwinkel – Daxlanden-Kirchplatz.

1914 Neue Gleisanlagen über den Festplatz und Anschlussgleis in der Kriegsstraße beim alten Bahnhof für Marktverkehr und Lazarettzüge.
19. Januar: ATB Verlegung der Endstelle von der damaligen Klosestraße auf den Platz südlich der neuen Bahnhofsstraße.
1. März: Eröffnung der Straßenbahnstrecke ehemaliger Staatsbahnübergang Durlach (Ernst-Friedrich-Straße) – Schlossplatz Durlach.
10. April: Verlängerung der Straßenbahnstrecke in Durlach bis Endschleife am Turmberg.

1915 **1. Januar: KLB** Übernahme der Karlsruher Lokalbahnen von der SEG durch die Stadt.
22. März: ATB Inbetriebnahme des neuen Albtalbahnhofs an der Reichsstraße und Einführung eines Gemeinschaftstarifes mit der Städtischen Straßenbahn.

1917 **KLB** Aufnahme des Güterverkehrs mit Rollwagen auf der Lokalbahn vom Westbahnhof zur Waffenfabrik (Gartenstraße) und zum Lebensbedürfnisverein (Roonstraße).
10. März: Neue dreischienige Gleisanlage von der Karlstraße durch die Mathy- und Gartenstraße bis zur Schillerstraße für Straßen- und Lokalbahnen.
15. August: KLB Stilllegung der Lokalbahnstrecke durch Kriegsstraße zwischen Ettlinger Tor und Brauerei Moninger und Inbetriebnahme der neuen dreischienigen

Gleisanlage, vorerst nur durch die Lokalbahnen.

1917/1918 Anschlussgleise von der Eilguthalle hinter dem Hauptbahnhof zur städtischen Milchküche (Zähringerstraße) sowie vom Gaswerk II zur Durlacher Allee zum Transport von Gaskoks zu verschiedenen Betrieben.

1919 **1. März: ATB** Stilllegung des Kraftwerkes am Seehof, Notbetrieb mit Dampflokomotiven.
12. September: KLB Elektrischer Betrieb Lokalbahnhof – Friedhof – Hagsfeld.

1920 **KLB** Elektrischer Betrieb auf der Strecke Lokalbahnhof – Kühler Krug – Daxlanden.
16. Juni: Eröffnung der Strecke Ettlinger Tor – Mendelssohnplatz – Rüppurrer Straße – Ettlinger Straße.

1921 Neues Depot II für die elektrischen Meterspurfahrzeuge am Hirtenweg.
1. Januar: Eröffnung der Regelspur-Straßenbahn in der Kapellenstraße.
1. Juni: Neue Streckenführung in Beiertheim durch Reichsstraße (heute Ebertstraße) und Gebhardstraße zur Marie-Alexandra-Straße.
31. Dezember: KLB Die Karlsruher Lokalbahnen müssen wegen fehlender Zuschüsse von den Gemeinden die Strecke Hagsfeld – Spöck stilllegen.

1926 **1. Juni:** Umbau des Marktplatzes (doppelte Gleisanlage, neue Straßenführung).
November: Straßenbahnstrecke Lameyplatz – Knielingen offiziell eröffnet.
1. Dezember: ATB Eröffnung einer Parallelomnibuslinie der Stadt Karlsruhe vom Marktplatz nach Rüppurr (Krone).
25. Dezember: Neue Streckenführung in Beiertheim (Karl- und Breite Straße).

1927 **15. August:** Neue Straßenbahnstrecke Ettlinger Tor – Beiertheimer Allee – Mathystraße.

1928 **5. Mai:** Eröffnung der normalspurigen Straßenbahn Mühlburg – Daxlanden.
1. November: Eröffnung der städtischen Omnibuslinie Hauptbahnhof – Weiherfeld.

1929 **20. Juli:** Neue Strecke Daxlanden – Rheinstrandbad, Rappenwört Wendeschleife, Abstellgleis, Betrieb ab 1930 nur im Sommer.
3. August: Eröffnung der Straßenbahnstrecke Tullastraße – Rintheim als Pendellinie.
16. November: KLB Elektrischer Betrieb zwischen Kühler Krug – Grünwinkel – Durmersheim.

1929/1930 Neue Wendeschleife am Rheinhafen um das Gebäude der Hafendirektion.

1931 **1. Mai: ATB** 10-Minutentakt von Karlsruhe nach Rüppurr, damit verbunden Einstellung der städtischen Omnibuslinie.
26. September: ATB Konkurs der B.L.E.A.G.

1932 **1. Januar: ATB** Übernahme der Albtalbahn und der vier anderen B.L.E.A.G.-Bahnen durch die „Deutsche-Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft" Berlin.
1. Februar: KLB Stilllegung des Lokalbahnhofs Kapellenstraße. Betrieb nur noch Kühler Krug – Durmersheim.

1936 **26. April: KLB** Stilllegung des Streckenabschnittes Mörsch – Durmersheim.
31. März: Einstellung des Poststraßenbahnverkehrs, Ersatz durch Post-LKW.

1936–1938 Umstellung der Triebwagen von Lyrabügel auf Scherenstromabnehmer.

1937 **14. August: KLB** Stilllegung der Lokalbahn Kühler Krug – Mörsch.
1. November: Einrichtung einer Omnibuslinie Kühler Krug – Rheinstrandsiedlung.

1938 Eigener Bahnkörper zwischen Weinweg und Untermühlsiedlung in der wegen des Autobahnbaus neu gestalteten Durlacher Allee.
31. März: Stilllegung der meterspurigen Straßenbahnstrecke Kühler Krug – Daxlanden. Übernahme des Güterverkehrs Westbahnhof – Gartenstraße durch die Straßenbahn (zwei Kastendampfloks und Rollwagen).

1941 Verlegung eines Anschlussgleises für Gemüse- und Obsttransporte von der Kriegsstraße zum Platz westlich der Markthalle (früher alter Bahnhof).

1945 **Januar:** Nach zahlreichen Strecken- und Betriebsunterbrechungen infolge der Luftangriffe nur noch „Rumpfbetrieb" auf der Strecke Durlach – Durlacher Tor – Kriegsstraße – Mathystraße – Kühler Krug und Hagsfeld – Durlacher Tor.
März: ATB Unterbrechung der Albtalbahn nach Sprengung der Brücke über den Rangierbahnhof durch die Deutsche Wehrmacht.
3. April: Durch Sprengung und Zerstörung zahlreicher Eisenbahnbrücken und Brücken über Eisenbahnlinien im Stadtbereich Stilllegung aller Straßenbahnlinien.
4. April: Betriebseinstellung auf der Albtalbahn.
30. Mai: Wiederaufnahme des Straßenbahnverkehrs auf der Strecke Weinweg – Tullastraße – Durlacher Tor – Kapellenstraße – Ettlinger Tor – Mathystraße.
1. Juni: ATB Wiederinbetriebnahme zwischen Dammerstock und Herrenalb.
2. Juni: Wiedereröffnung der Pendellinien nach Rintheim und Hagsfeld.
28. Juni: Straßenbahn-Inselbetriebe in der Durlacher Allee zwischen zerstörten Brücken am Weinweg und am Durlacher Bahnhof und Endstation Durlach.

1946 **1. Mai:** Inbetriebnahme der Straßenbahn-Notbrücke im Verlauf der Durlacher Allee über die Güterzuggleise beim Weinweg. Damit durchgehender Betrieb bis Untermühlstraße.
11. Juli: Die Schuttbahn (90 cm Spurweite) nimmt Be-

trieb zwischen Schlossplatz als Schuttumladebahnhof und Hafengelände südlich des Ölbeckens auf.
1. Dezember: Wiedereröffnung des durchgehenden Straßenbahnverkehrs nach Daxlanden.

1947 **1. Oktober** Wiedereröffnung der Omnibuslinien Hauptbahnhof – Weiherfeld und Kühler Krug – Rheinstrandsiedlung.
15. Oktober: ATB Wiederinbetriebnahme Dammerstock – Albtalbahnhof über wieder hergestellte Brücke über den Rangierbahnhof.
25. Dezember: Durchgehender Straßenbahnbetrieb Karlsruhe – Endstelle Durlach.

1948 **März:** Wiederaufnahme des Post-Straßenbahnverkehrs bis 30. September 1953.

1949 Straßenbahninselbetrieb auf Rappenwört.
30. April: Eröffnung der Omnibuslinie Durlach – Grötzingen.

1950 **2. April:** Wiedereröffnung der durchgehenden Straßenbahnlinie nach Rappenwört, damit ist das Vorkriegsnetz wieder hergestellt.

1952 **23. Juni:** Eröffnung der Omnibuslinie Lameyplatz – Neureut.
1. Oktober: Einstellung des Marktverkehrs mit Straßenbahngüterwagen.

1953 **28. November:** Neue Strecke Hertzstraße – Neureuter Straße. In Knielingen entsteht durch Gleisneubau in der späteren Rheinbrückenstraße mit dem Gleis in der Saarlandstraße eine Endschleife.

1954 **September – Oktober:** Streckenverlegungen in Mühlburg.

1955 **2. Mai:** Stilllegung der letzten Meterspurstrecke Friedhof – Bahnhof Hagsfeld.

1956 **29. September:** Zweigleisige Neubaustrecke Kühler Krug – Entenfang.
29. September: Stilllegung der Strecke Ebertstraße – Beiertheim, als Ersatz Buslinie nach Bulach.
September–November: Umgestaltung der Gleisanlagen am Durlacher Tor.

1957 **2. März: AVG** Vertrag zwischen Land Baden-Württemberg, Stadt Karlsruhe, Landkreis Karlsruhe, Stadt Ettlingen und Landkreis Calw über Gründung der „Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH" (AVG) Karlsruhe.
17. April: AVG Gründung der AVG.
25. Oktober: Eröffnung einer Neubaustrecke Hauptfriedhof – Hirtenweg.

1958 **31. März: AVG** Wegen Umspurung Einsatz von Dampflokomotiven.
18. April: AVG Letzter planmäßiger Dampfzug ab Karlsruhe-Albtalbahnhof. Gleichzeitig fahren auf dem parallelen Normalspurgleis Karlsruher Straßenbahntriebwagen bis Battstraße. Neue Gleisverbindung vom Gleisdreieck Albtalbahnhof (bei der Unterführung) über die Marie-Alexandra-Straße – Karlstraße.

1959 **15. Mai: AVG** Eröffnung Battstraße – Ettlingen-Freibad.
15. August: Inbetriebnahme der Strecke Ettlinger Straße – Hermann-Billing-Straße – Beiertheimer Allee.

1960 **22. Dezember:** Eröffnung der Strecke Hirtenweg – Glogauer Straße (Waldstadt).

1961 **1. September: AVG** Eröffnung des durchgehenden Verkehrs Karlsruhe – Herrenalb.

1962 **11. August:** Eröffnung des Straßenbahnverkehrs über die neue Vogesenbrücke.

1963 **5. Dezember:** Verlängerung der Straßenbahn Glogauer Straße – Wendeschleife Jägerhaus.

1964 **2. Februar:** Stilllegung der Straßenbahnstrecke Ettlinger Tor – Mendelssohnplatz.
14. November: AVG Stilllegung der letzten Meterspurstrecke Busenbach – Ittersbach.

1965 **30. November:** Letzte Fahrt der „alten" Turmbergbahn mit Wasserballast.

1966 **30. Juni: AVG** Eröffnung der Strecke Busenbach – Langensteinbach-Süd.
3. September: Endgültige Inbetriebnahme der „neuen" Turmbergbahn mit Elektro-Antrieb.

1967 **14. April:** Zur Bundesgartenschau in Karlsruhe Pendelbetrieb mit Oldtimern aus Berlin, Düsseldorf, Dortmund, Frankfurt und Karlsruhe zwischen Marktplatz und Festplatz (Nancyhalle).
28. Mai: Einstellung des Personenverkehrs auf der DB-Strecke Karlsruhe-Mühlburg – Eggenstein – Graben-Neudorf (seit 1870 bzw. 1913).
24. November: Verlängerung der Straßenbahnstrecke in Knielingen bis zur Rheinbergstraße.

1968 **30. Oktober:** Neue Straßenbahnbetriebsstrecke Hauptfriedhof – Tullastraße.

1969 Umstellung aller Straßenbahnlinien auf schaffnerlosen Betrieb.
7. Juli: Inbetriebnahme der Strecke durch die Fritz-Erler-Straße zwischen Kronenplatz und Mendelssohnplatz. Neue Linienführungen.

1970 **15. Juni:** Einstellung der Pendellinie Schlachthof – Rintheim.
29. Oktober: Eröffnung der Neubaustrecke Hauptfriedhof – Rintheimer Straße, damit direkte Fahrmöglichkeit von Rintheim in die Innenstadt.

1971 **24. September:** Studie über eine Unterpflasterbahn für Karlsruhe vorgestellt.
9./10. Dezember: Stilllegung der Strecke vom Mühlburger Tor durch die Moltkestraße zum Städtischen Krankenhaus und Inbetriebnahme einer neuen Strecke durch die Blücherstraße zum Städtischen Krankenhaus.

1974 **7. September:** Fußgängerzone Kaiserstraße mit wieder eingeführter Haltestelle Herrenstraße.

1975 **6. Februar:** Inbetriebnahme der Betriebsstrecke durch die Baumeisterstraße.
16. Oktober: AVG Inbetriebnahme der Neubaustrecke Langensteinbach – Spielberg – Ittersbach-Rathaus.
14. November: Eröffnung der „Nordbahn" Moltkestraße – Nordweststadt.

1977 **August**: Stilllegung der beidseitigen Umfahrung der Pyramide auf dem Marktplatz.
23. Dezember: Vertrag zwischen der Stadt Karlsruhe (AVG) und der DB über Mitbenutzung des DB-Güterzuggleises in Neureut durch Züge der AVG.

1978 **30. April:** Änderung der Linienführung der Straßenbahn nach dem Konzept 78.
11. September: Inbetriebnahme des Betriebshof-West.

1979 **5. Oktober: AVG** Eröffnung der Strecke Nordweststadt – Neureut (Linie A).

1980 **18. Oktober:** Neue „Rheinbahn" Eckenerstraße – Rheinstrandsiedlung.

1983 **13. November:** Neue Straßenbahnstrecke Weinbrennerplatz – Europahalle.

1984 **10. Dezember:** Durchführbarkeitsstudie zur Verknüpfung von Schienenpersonennahverkehr der DB und der Verkehrsbetriebe Karlsruhe.

1986 **16. März:** Wiedereinführung der farbigen Liniennummern bei der Straßenbahn (wie schon 1908–1958).
ab September: AVG Testfahrten über 1100 km des zum Zweisystem-Versuchsfahrzeug umgebauten Gelenktriebwagens 501 (750 V Gleichspannung und 15 000 V 16 2/3 Hz Wechselspannung) als Grundstein für das Karlsruher Nahverkehrsmodell.
20. September: Eröffnung der Neubaustrecke Europahalle – Oberreut.
13. Dezember: AVG Eröffnung der Strecke Neureut – Eggenstein – Leopoldshafen mit Wendeschleife in Leopoldshafen.

1989 **2. Januar: AVG** Überholgleis für Eilzüge an der Knielinger Allee.
29. Mai: Straßenbahnneubaustrecke von der Neureuter Straße durch die Siemensallee.
3. Juni: AVG Eröffnung der Strecke Leopoldshafen – Linkenheim – Hochstetten.
24. November: Eröffnung der „Rheinbahn" Rheinstrandsiedlung – Ortsanfang Mörsch (Rösselsbrünnle).
8. Dezember: AVG Eröffnung des Personen-Berufsverkehrs in das Kernforschungszentrum Karlsruhe, von der Strecke Leopoldshafen – Linkenheim abzweigend.
11. Dezember: Verlängerung der Strecke in der Siemensallee mit provisorischem Wendedreieck und Haltestelle Lasallestraße.

1990 **AVG** Versuche mit Gelenktriebwagen 501 und Batteriewagen mit neuartigen Natrium-Schwefel-Batterien.

1991 **2. Juni: AVG** Inbetriebnahme der Linie B Karlsruhe-Hauptbahnhof – Pforzheim. Damit erstmals in Deutschland Stadtbahnwagen auf DB-Gleisen.
September: Inbetriebnahme der Rampe von der Durlacher Allee zum DB-Bahnhof Durlach einschließlich Wendeschleife für Einsatzzüge.
30. November: Verlängerung der „Rheinbahn" durch Mörsch vom Rösselsbrünnle zur Merkurstraße.

1992 **25. September:** Die erste Zweisystem-Stadtbahnlinie nimmt ihren Betrieb auf DB-Strecke Bretten-Gölshausen – Grötzingen und weiter auf Straßenbahngleisen über Marktplatz – Durlacher Allee zum Albtalbahnhof auf.

1993 **26. Juni: AVG** Einweihung der neuen Bahnsteighalle des Albtalbahnhofes Karlsruhe
15. November: Gründung der „Karlsruher-Verkehrs-Verbund GmbH" (KVV).

1994 **8. April:** Straßenbahnverlängerung Oberreut-Zentrum – Badeniaplatz.
29. Mai: AVG Übernahme der Kraichtalbahn Bruchsal – Menzingen/Odenheim.
29. Mai: Start des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV).
14. Juni: AVG Inbetriebnahme der Strecke Bahnhof Grötzingen – Oberausstraße.
9. Oktober: Neue Gleisführung am Durlacher Tor mit geradliniger Verbindung von der Haid-und-Neu-Straße zur Kaiserstraße.

1996 **14. Mai:** Karlsruher Gemeinderat stimmt mit 33 Ja- gegen 15 Nein-Stimmen für einen Straßenbahntunnel unter der Kaiserstraße. Am 20. Oktober 1996 lehnt ein Bürgerentscheid den Tunnel mit knapper Mehrheit ab.
29. September: AVG Stadtbahnbetrieb Karlsruhe-Hauptbahnhof – Bruchsal – Menzingen.
15. Dezember: AVG Inbetriebnahme der Verbindungsrampe Albtalbahnhof – südliches Gleisvorfeld des Karlsruher Hauptbahnhofs Richtung Wörth und Rastatt.

1997 **31. Mai: AVG** Eröffnung der Stadtbahn Karlsruhe-Kaiserplatz – Söllingen – Pforzheim.
1. Juni: AVG Eröffnung der Stadtbahnverlängerung Bretten – Eppingen.
21. September: Eröffnung der Stadtbahn Karlsruhe –

Blankenloch, damit durchgehender Betrieb Rheinstetten – Blankenloch.
29. September: AVG Eröffnung der Stadtbahn Karlsruhe – Wörth, damit durchgehender Betrieb Wörth – Pforzheim.

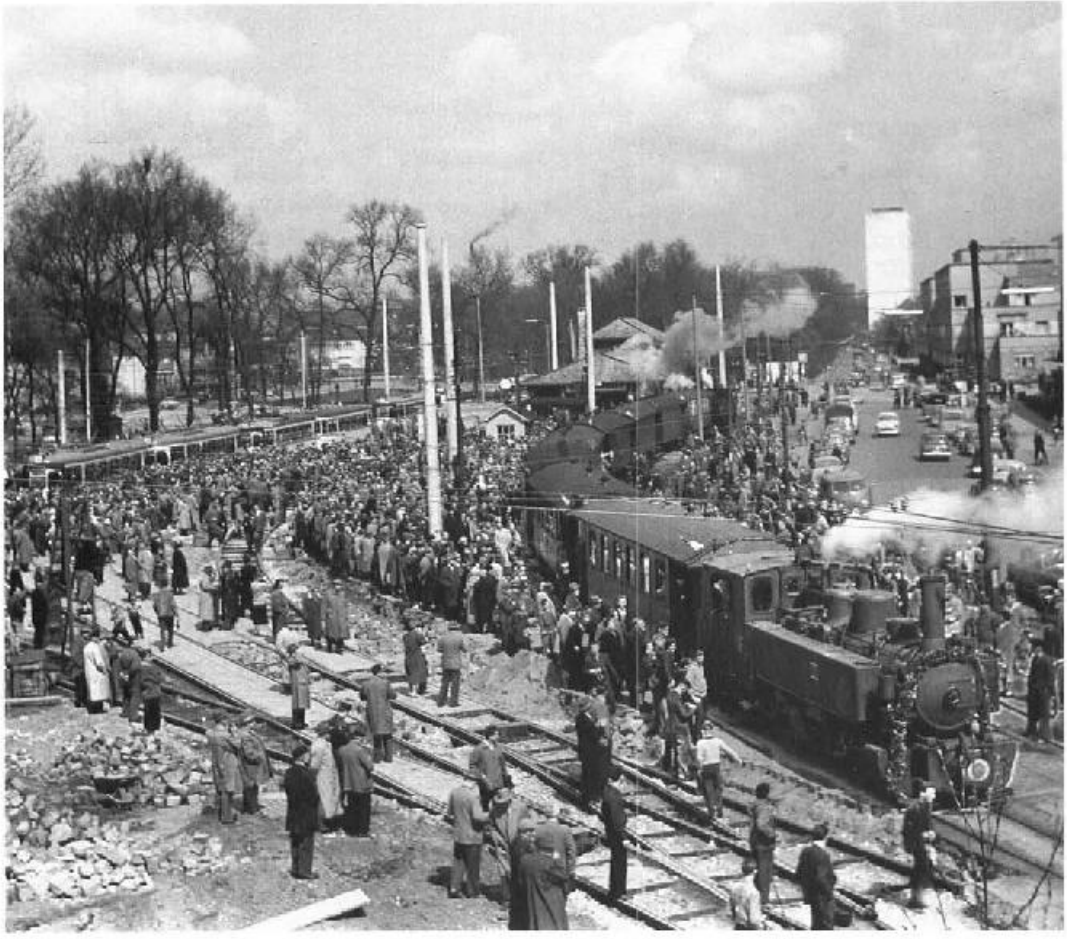
1998 **27. September: AVG** Eröffnung der Stadtbahn Karlsruhe Hauptbahnhof – Bruchsal – Odenheim.

1999 **22. März:** Verlängerung der Stadtbahn Mörsch-Merkurstraße – Bach-West.

30. Mai: AVG Verlängerung der Stadtbahn Bruchsal – Bretten nach Mühlacker.
30. Mai: AVG Verlängerung der Stadtbahn Karlsruhe – Pforzheim nach Bietigheim-Bissingen.
26. September: AVG Stadtbahn fährt täglich über Eppingen bis Heilbronn.

2000 **28. Januar:** Inbetriebnahme der Strecke durch Ebert-, Brauer- und Gartenstraße.

Ein symbolträchtiges Bild: In der Geschichte der Karlsruher Straßenbahn markierte der Abschied von der schmalspurigen Albtalbahn am 18. April 1958 und der Einsatz moderner Großraumwagen auf der umgespurten Strecke den Beginn einer Entwicklung, die zum Karlsruher Nahverkehrsmodell führte.



ANMERKUNGEN

Anmerkungen zu Seiten 9–10
Einführung

1 Hans-Liudger Dienel/Barbara Schmucki (Hg.): Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht. Beiträge zur Tagung „Öffentlicher Nahverkehr" in München, Dezember 1994, Stuttgart 1997, S. 20; Hans-Liudger Dienel/Helmuth Trischler: Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert, Frankfurt/New York 1997, S. 11–15.

2 Hans-Jürgen Teuteberg: Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1, S. 173–194; Wilfried Reininghaus: Stadt und Verkehr in der Moderne, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 1997/1, S. 3–8.

3 Dieter Schott/Stefan Klein (Hg.): Mit der Tram ins nächste Jahrtausend. Geschichte, Gegenwart und Zukunft der elektrischen Straßenbahn, Essen 1998, S. 11; Nikolaus Niederich: Stadtentwicklung und Nahverkehr. Stuttgart und seine Straßenbahnen 1868 bis 1918, Stuttgart 1998, S. 16 f.

4 Friedrich v. Weech: Karlsruhe. Geschichte der Stadt und ihrer Verwaltung, 3. Band, Erste und Zweite Hälfte, Karlsruhe 1900; Robert Goldschmit: Die Stadt Karlsruhe, ihre Geschichte und ihre Verwaltung. Festschrift zur Erinnerung an das 200jährige Bestehen der Stadt, Karlsruhe 1915; Susanne Asche, Ernst Otto Bräunche, Manfred Koch, Heinz Schmitt, Christina Wagner: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte, Karlsruhe 1998.

5 100 Jahre Straßenbahn Karlsruhe 1877–1977, Hg. Stadtwerke Karlsruhe, Karlsruhe o. J. [1977]; Bernhard Wagner: Bilder von der Karlsruher Straßenbahn, Krefeld 1981.

6 Dieter Höltge: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 6: Baden, Freiburg 1999, S. 99–183.

7 Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (Hg.): Jahrbuch 1999. 42. Bundesversammlung in Karlsruhe 13.–16. Mai 1999, Lübbecke 1999. Hier haben einige der Autoren mitgearbeitet, die auch an der vorliegenden Publikation mitgewirkt haben.

8 Dieter Höltge: Albtalbahn und Kleinbahn Pforzheim–Ittersbach, Gifhorn 1976; Bernhard Wagner: Bilder von der Albtalbahn, Krefeld 1982; Helmut Iffländer: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb, München 1987; Klaus Bindewald: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn, Ubstadt-Weiher 1998.

9 Wolfram-Christian Geyer: Die Karlsruher Lokalbahn(en) Karlsruhe – Spöck/Durmersheim und – Daxlanden, in: Straßenbahn-Magazin 67, 1988, S. 30–43.; Klaus Bindewald/Wolfram-Christian Geyer: Karlsruher Lokalbahn, in: Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland, München, 18. Ergänzungsausgabe März 1998, S. 1–14.

10 100 Jahre Turmberg-Bahn 1888–1988, Hrsg. von Klaus E. R. Lindemann, bearb. von Horst E. Rechenberger, Karlsruhe 1988.

11 Vgl. dazu die bei den VBK geführte Bibliographie und die Landesbibliographie für Baden-Württemberg.

Anmerkungen zu Seiten 13–30
Nahverkehr und Stadtentwicklung in Karlsruhe

1 Reinhard Baumeister: Gutachten über die Karlsruher Bahnhofsfrage, Karlsruhe 1898, S 1. Zur Bahnhofsfrage vgl. die älteren Stadtgeschichten von Friedrich von Weech: Karlsruhe. Geschichte der Stadt und ihrer Verwaltung, 3. Band, Zweite Hälfte, Karlsruhe 1904, S. 728–735 und Robert Goldschmit: Die Stadt Karlsruhe, ihre Geschichte und ihre Verwaltung. Festschrift zur Erinnerung an das 200jährige Bestehen der Stadt, Karlsruhe 1915, S. 474–480. Zur Bahnhofsfrage im Vergleich mit ähnlichen Problemen anderer Städte vgl. Wolfgang R. Krabbe: Frühindustrielle „Altlasten" in der Blütezeit der Urbanisierung: Städtische Eisenbahn- und Bahnhofsproblem um 1900, in: Horst Matzerath (Hg.): Stadt und Verkehr im Industriezeitalter, Köln, Weimar, Berlin 1996, S. 109–129. Zu Baumeister vgl. Klaus-Peter Hoepke: Reinhard Baumeister. Der Begründer des wissenschaftlichen Städtebaus, in: Blick in die Geschichte. Karlsruher stadthistorische Beiträge 1988–1993, Hrsg. Leonhard Müller, Manfred Koch, Karlsruhe 1994, S. 245 f.

2 Reinhard Baumeister: Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung, Berlin 1876, S 1.

3 Zur Entwicklung der Stadtplanung in Karlsruhe vgl. Harald Ringler: Stadtplanung in Karlsruhe von 1835 bis 1985, in: Leben in der Fächerstadt. 275 Jahre Karlsruhe. Vortragsreihe des Forums für Stadtgeschichte und Kultur zur Gründung der Stadt Karlsruhe vor 275 Jahren, Karlsruhe 1991, S. 49–76. Zum Zusammenhang von Nahverkehr und Stadtplanung vgl. Stefan Fisch: Nahverkehr aus der Sicht der Stadtplanungsgeschichte. Anmerkungen eines Verwaltungs- und Planungshistorikers, in: Hans Liudger Dienel/Barbara Schmucki (Hg.): Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personenverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht, Beiträge der Tagung „Öffentlicher Nahverkehr" in München, Dezember 1994, Stuttgart 1997, S. 51–61.

4 Stadt Karlsruhe (Hg.): Stadtentwicklungsplan, o. O. [Karlsruhe], o. J. [1980], Kapitel 10, S. 1.

5 Zu den Details der im Folgenden skizzierten Entwicklung des ÖPNV in Karlsruhe vgl. die jeweiligen Beiträge in diesem Band.

6 Zur Bevölkerungsentwicklung vgl. die Tabelle in Manfred Koch: Karlsruher Chronik. Stadtgeschichte in Daten, Fakten, Bildern (Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Band 14), Karlsruhe 1992, S. 311 f.

7 Zur Industrialisierung in Karlsruhe vgl. Ernst Otto Bräunche: Die Karlsruher Industrie bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs, in: Industriearchitektur in Karlsruhe. Beiträge zur Industrie- und Baugeschichte der ehemaligen badischen Haupt- und Residenzstadt bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs (Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Band 6), Karlsruhe 2. überarb. Aufl. 1993, S. 12–20.

8 Zitiert nach Weech (wie Anm. 1), Zweite Hälfte, S. 724.

9 Vgl. Ringler (wie Anm. 3), S. 53.

10 Weech (wie Anm. 1) Erste Hälfte, S. 365.

11 Thomas Cathiau: Vom bürgerlichen Gemeinsinn der Residenz- und Hauptstadt Karlsruhe, seinen Leistungen und Aufgaben, Sonderdruck aus der Badischen Landeszeitung, o. O., o. J. [Karlsruhe 1875], S. 2.

12 Weech (wie Anm. 1), Erste Hälfte, S. 369.

13 Vgl. die Tabelle der Gemarkungsentwicklung in: Koch (wie Anm. 1), S. 307–310.
14 Stadtarchiv Karlsruhe (StadtAK) 3/B 28, Bürgerausschussvorlage vom 30. Oktober 1896, S. 197 f.
15 Vgl. zur Entwicklung der Stadt auch die Beiträge in: Konrad Krimm/Wilfried Rößling (Hg.): Residenz im Kaiserreich. Karlsruhe um 1890, Karlsruhe 1990 und Manfred Koch: Karlsruhe in der Kaiserzeit. Die Residenz im Zeichen der Industrialisierung 1871 bis 1914, in: Leben in der Fächerstadt. 275 Jahre Karlsruhe. Vortragsreihe des Forums für Stadtgeschichte und Kultur zur Gründung der Stadt Karlsruhe vor 275 Jahren, Karlsruhe 1991, S. 127–143 und Ringler (wie Anm. 3).
16 Wie Anm. 10.
17 Vgl. die Tabelle bei Bräunche (wie Anm. 7), S. 36.
18 Vgl. dazu die in Anm. 15 genannten Publikationen.
19 Zur Eingemeindung Durlachs vgl. Susanne Asche/Olivia Hochstrasser: Durlach. Staufergründung, Fürstenresidenz, Bürgerstadt (Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Band 17), Karlsruhe 1996, S. 409–411.
20 Vgl. Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe für das Jahr 1900, im Auftrag der städtischen Archivkommission bearbeitet, Karlsruhe 1901, S. 100.
21 StadtAK 3/B 31 Bürgerausschussvorlage vom 2. Dezember 1902.
22 Zu den Eingemeindungen vor dem Ersten Weltkrieg vgl. Susanne Asche: Residenzstadt – Bürgerstadt – Großstadt. Auf dem Weg von der Residenz zum Industrie- und Verwaltungszentrum 1806–1914, in: Susanne Asche, Ernst Otto Bräunche, Manfred Koch, Heinz Schmitt, Christina Wagner: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte, Karlsruhe 1998, S. 322–326.
23 Zur Geschichte des Bahnhofs vgl. 75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe 1913–1988, hrsg. von Klaus E. R. Lindemann und Barbara Steinhof mit Textbeiträgen von Egon Martin, Ernst Otto Bräunche, Horst E. Rechenberger, Karlsruhe 1988.
24 Chronik (wie Anm. 20), 1913, S. 224 f.
25 Vgl. auch zum Folgenden StadtAK 3/B 37 Bürgerausschussvorlage vom 21. Mai 1913.
26 Zum Plan einer Straßenbahnstrecke nach Neureut vor dem Ersten Weltkrieg vgl. StadAK 3/B 38 Bürgerausschussvorlage vom 6. Juli 1914 und StadtAK 1/TBA 623.
27 Zum Kauf der Lokalbahn vgl. StadtAK 3/B 38 Bürgerausschussvorlage vom 30. Juni 1914.
28 Zu den Eingemeindungen zwischen 1929 und 1938 vgl. Ernst Otto Bräunche: Residenzstadt, Landeshauptstadt, Gauhauptstadt. Zwischen Demokratie und Diktatur 1914–1945, in: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte (wie Anm. 22), S. 384–388; Zum Bau der Rheinbrücke vgl. Peter Worch: Die Karlsruher Rheinbrücken, in: Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (Hg.): Jahrbuch 1999. 42. Bundesversammlung in Karlsruhe 13.–16. Mai 1999, Lübbecke 1999, S. 43–55.
29 Vgl. Koch (wie Anm. 15).
30 Generalbebauungsplan der Landeshauptstadt „Karlsruhe in Baden", Karlsruhe 1926 und dazu Ringler (wie Anm. 3), S. 60, 62.
31 Generalbebauungsplan (wie Anm. 30), S 87.
32 Vgl. dazu mit Literaturhinweisen Dieter Schott/Stefan Klein (Hg.): Mit der Tram ins nächste Jahrtausend. Geschichte, Gegenwart und Zukunft der elektrischen Straßenbahn, Essen 1998, S. 15.
33 Vgl. Thomas Schroeder: Die Funktion des Straßenbahnverkehrs im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs – dargestellt am Beispiel der Verkehrsbetriebe Karlsruhe, Diplomarbeit an der Universität der Bundeswehr in München, 1988, S. 61. Vgl. auch Eckehard Frenz: Die Straßenbahnstillegung in der Bundesrepublik Deutschland, in: Reinhart Köstlin, Hellmut Wollmann (Hg.): Renaissance der Straßenbahn, Basel, Boston, Stuttgart 1987, S. 47–87.
34 Ebd.
35 Zum Wiederaufbau in Karlsruhe vgl. Manfred Koch: Trümmerstadt – Residenz des Rechts – Zentrum der Technologieregion. Wechselvoller Weg in die Großsatdt, in: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte (wie Anm. 22), S. 545–548, 566–588.
36 Vgl. Die Motorisierung in Karlsruhe (Amt für Einwohnerwesen und Statistik) Karlsruhe 1982 und Stadt Karlsruhe (Hg.): Statistisches Jahrbuch der Stadt Karlsruhe 1999, Karlsruhe 1999, S. 127.
37 Vgl. Die Albtalbahn. Denkschrift der Stadt Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsbedienung ihrer südlichen Stadtteile und des Albtales durch Umgestaltung der Bahn, o. O., o. J., S. 9–11.
38 Vgl. Stadtbahn Karlsruhe. Studie zur Lösung der Probleme des öffentlichen Nahverkehrs, Karlsruhe 1972, S. 39 f.
39 Zu den Umweltschutzdebatten in Karlsruhe um das Jahr 1970 vgl. Koch (wie Anm. 35), S. 629–631.
40 Vgl. Egon Martin: Verkehrsplanung menschengerecht?, in: Karlsruhe plant und baut für seine Bürger 2, Karlsruhe 1971, S. 45.
41 Vgl. StadtAK 8/ZGS 35a und Hauptregistratur der Stadt Karlsruhe Aktennummer 821.06 (Unterpflasterbahn) Heft 1 – Heft 4.
42 Vgl. wie Anm. 10, Kapitel 10, Verkehr und Stadt Karlsruhe, Innenstadt Karlsruhe, Schriften zur Stadtentwicklung, Heft 3, Mai 1976.
43 Wie Anm. 36.
44 Vgl. Badische Neueste Nachrichten (BNN) vom 9. Oktober 1971.
45 Vgl. BNN vom 17. März 1977.
46 Vgl. Stadtbahn Karlsruhe (wie Anm. 38).
47 Zu den politischen Entscheidungsprozessen für den Stadtbahnbau nach Rheinstetten, die mit dem Problem der Startbahnverlängerung des Flughafens Forchheim eng verbunden waren, vgl. Angel P. Chaves A., Regina Dittschar-Bischoff, Rainer Flühe, Christina S. M. Moncao Soares, Michel Nicolaidis: Die Bedeutung einer zwischengemeindlichen schienengebundenen Nahverkehrsverbindung im Verdichtungsraum Karlsruhe – Fallstudie am Projekt der „Südbahn". (Materialien 14 aus dem Aufbaustudium Regionalwissenschaft/Regionalplanung der Universität Karlsruhe), 1981. Für den Hinweis auf diese Studie danke ich Harald Ringler.
48 Wie Anm. 41 und Koch (wie Anm. 35), S. 664–666.
49 Vgl. BNN vom 18. August 1962 und StadtAK ZGS 35a.
50 Zu den Gutachten vgl. die Zusammenstellung in Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt (Hg.): Aspekte der Stadtplanung. Bisherige Gutachten zum öffentlichen Personennahverkehr in Karlsruhe, Nr. 21, Januar 1999 sowie Walter Katz, Karl Wüth, Anneliese Baumann (Bearb.): Studie zum Personennahverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein, Hg. Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet, Karlsruhe o. J. [1973].
51 Zu den Eingemeindungen 1972–1975 vgl. Koch (wie Anm. 35), S. 646–649.
52 Dieser Effekt wird jedoch durch die in der Regel inzwischen steigenden Baulandpreise und Mieten in der Nähe der ÖPNV-Achsen wieder relativiert.

[53] Stadt Karlsruhe (Hg.): Einpendler und Auspendler. Ergebnisse der Volks- und Berufszählung 1987, o. O., o. J.

[54] In zwei mit A. S. gezeichneten offensichtlich gut informierten Artikeln in den BNN vom 30. Juli und 1. August 1968 schlug der Autor vor, das Schienennetz der Bundesbahn an den Stadtkern anzuschließen, denn „nur ein Verbund zwischen Bundesbahn und Straßenbahn kann die Karlsruher Verkehrsprobleme auf lange Sicht lösen". Der Autor schlug direkte Umsteigemöglichkeiten außerhalb des Hauptbahnhofs vor.

[55] Vgl. das Gutachten zur Zweisystemtechnik in: Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), Registratur.

[56] Vgl. Reinhart Köstlin, Hellmut Wollmann (Hg.): Renaissance der Straßenbahn, Basel, Boston, Stuttgart 1987.

[57] Vgl. Dieter Schott, Stefan Klein: Mit der Tram ins 21. Jahrhundert: Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Straßenbahn, in: Dieter Schott/Stefan Klein (Hg.): Mit der Tram ins nächste Jahrtausend. Geschichte, Gegenwart und Zukunft der elektrischen Straßenbahn, Essen 1998, S. 20.

[58] Vgl. auch zum Folgenden Stadt Karlsruhe: Stadtentwicklungsbericht 1997, Karlsruhe 1997, S. 11 ff. und 154 ff.

[59] Ebd. S. 11.

[60] Vgl. Schott, Klein (wie Anm. 57), S. 19 f.

[61] Stadtentwicklungsbericht (wie Anm. 58), S. 151 f.

Anmerkungen zu Seiten 33–54
Pferde- und Dampfstraßenbahnen 1877–1900

[1] Vgl. zur Geschichte der Residenz- und Landeshauptstadt Susanne Asche, Ernst Otto Bräunche, Manfred Koch, Heinz Schmitt, Christina Wagner: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte und Manfred Koch, Karlsruher Chronik. Stadtgeschichte in Daten, Bildern, Analysen (Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Band 14), Karlsruhe 1992.

[2] Zur Geschichte des Verkehrs mit Postkutschen vgl. Friedrich v. Weech: Karlsruhe. Geschichte der Stadt und ihrer Verwaltung, 3. Band, Erste und Zweite Hälfte, Karlsruhe 1900; Robert Goldschmit: Die Stadt Karlsruhe, ihre Geschichte und ihre Verwaltung. Festschrift zur Erinnerung an das 200jährige Bestehen der Stadt, Karlsruhe 1915.

[3] Vgl. Wolfgang v. Hippel u. a.: Eisenbahnfieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter, Ubstadt-Weiher 1990, S. 197 ff.

[4] Vgl. Weech (wie Anm. 2), S. 111 f. und v. Hippel (wie Anm. 3), S. 138–144.

[5] Zur Stadtentwicklung im Kaiserreich vgl. Eugen Reinhard: Stadterweiterungen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, in: Konrad Krimm/Wilfried Rößling (Hg.): Residenz im Kaiserreich. Karlsruhe um 1890, Karlsruhe 1990, S. 127–133 und Manfred Koch: Karlsruhe in der Kaiserzeit. Die Residenz im Zeichen der Industrialisierung 1871 bis 1914, in: Leben in der Fächerstadt. 275 Jahre Karlsruhe. Vortragsreihe des Forums für Stadtgeschichte und Kultur zur Gründung der Stadt Karlsruhe vor 275 Jahren, Karlsruhe 1991, S. 127–143.

[6] Vgl. Weech (wie Anm. 2), 2. Band, Karlsruhe 1898, S. 401 f. und 3. Band, Erste Hälfte, S. 370 f.

[7] Vgl. ebd., 2. Band, S. 111–113.

[8] Vgl. Karl Gustav Fecht: Geschichte der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe, Karlsruhe 1887, S 500 f.

[9] Vgl. StadtAK 8/ZGS 35a.

[10] GLA 56/3431, auch für das Folgende.

[11] Zum Vertrag mit Westenfeld vgl. die Ausführungen in StadtAK 3/B 31, Bürgerausschussvorlage vom 2. Dezember 1902.

[12] Karlsruher Nachrichten vom 21. Januar 1877.

[13] Badische Landeszeitung vom 22. Januar 1877.

[14] Wie Anm. 12.

[15] Badische Landeszeitung vom 2. Februar 1877.

[16] Badische Landeszeitung vom 1. März 1877.

[17] Dazu und zum Folgenden vgl. Goldschmit (wie Anm. 2), S. 462, Weech (wie Anm. 2), S. 727 und wie Anm. 11.

[18] Vgl. Die Karlsruher Verkehrsbetriebe. Eine Chronik und ein Rechenschaftsbericht, o. O., o. J., S. 27.

[19] Badische Landeszeitung vom 4. Juli 1877.

[20] Wie Anm. 9.

[21] Ende August verfügte die Bahn über 24 Wagen, davon zwei doppelstöckige und zwei Salonwagen mit großen Spiegelglasscheiben, sowie über 58 Pferde. Ferner waren Arbeitswagen, Salzwagen, Werkzeugwagen etc. vorhanden, vgl. Bernhard Wagner: Bilder von der Karlsruher Straßenbahn, Krefeld 1981, S. 6.

[22] Boulevard Baden vom 9. August 1998.

[23] Wie Anm. 11.

[24] Karlsruher Nachrichten vom 5. September 1877.

[25] Vgl. Badische Neueste Nachrichten (BNN) vom 9. September 1968.

[26] Vgl. Wagner (wie Anm. 21), S. 7.

[27] Wie Anm. 11.

[28] Als Ersatz für die eingestellte Bahnhofslinie nahm am 25. April 1878 der Besitzer des Hotels „Grosse" am Marktplatz einen Pferdeomnibus in Betrieb, allerdings mit geringem Erfolg. Er wurde nach wenigen Wochen wieder eingestellt.

[29] Wie Anm. 11.

[30] Vgl. Goldschmit (wie Anm. 2), S. 462.

[31] Wie Anm. 11.

[32] GLA 56/3431 Höck zog hierbei sogar die Anlage einer elektrischen Straßenbahn in Erwägung, die in dieser Zeit gerade von der Firma Siemens & Halske in Berlin erprobt wurde. Darüber hinaus holte man sich Angebote über „zwei mit Luft bewegbare Straßenbahnlokomotiven" ein.

[33] Ebd. und Engelbert Strobel: Aus den Anfängen des Straßenbahnverkehrs Karlsruhe–Durlach und der Drahtseilbahn auf den Turmberg bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges, MS in Stadtarchiv Karlsruhe (StadtAK) 8/ZGS 35a.

[34] Vgl. ebd. und wie Anm. 11. Der juristische Status der Straßenbahn war zu dieser Zeit noch nicht eindeutig geregelt. Besondere Gesetze über das Transportwesen gab es schon länger – mit der Eisenbahn waren sie notwendig geworden – die Vorschriften für den Betrieb von Straßenbahnen aber wurden erst im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts in Gesetzestexte gefasst. Das preußische Kleinbahngesetz von 1892 war das erste seiner Art in Deutschland. Die Verträge zur Errichtung und zum Betrieb einer Straßenbahn, die nur zwischen dem Unternehmer und der Stadtverwaltung geschlossen wurden, verliehen den Behörden zwar weitgehende Einspruchsmöglichkeiten, wahrten aber doch den privaten Charakter dieser Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.

[35] GLA 56/3431. Eingewiesene Lokomotivführer hatten einen Prüfungsbogen mit 50 Fragen zu beantworten, worauf die Großherzogliche Maschineninspektion die Zulassung erteilte.

[36] Durlacher Wochenblatt vom 19. Juli 1881.

37 Ebd.
38 Ebd.
39 Vgl. Karl Schnetzler: Die Pferdebahn und die Straßendampfbahn Karlsruhe, in: StadtAK 8/ZGS 35a. Die Gussstahlschienen waren in Entfernungen von 40 Zentimetern auf schmiedeeisernen Sätteln befestigt, die ihrerseits auf Gestück ruhten (System Rimbach).
40 Vgl. ebd. Der Unterbau der Pferdebahn bestand aus zwölf mal zwölf Zentimeter starken Kiefernholz-Schwellen, die in einem Abstand von 1,50 Meter lagen. Auf ihnen ruhten Längsschwellen von demselben Material mit einer Höhe von 16 Zentimeter und einer Breite von zehn Zentimeter. Hierauf waren die Schienen genagelt. Bei der Dampfbahn nach Durlach hingegen konnte durch die Bauweise im Schotter auf die Längsschwellen verzichtet werden. Die Querschwellen waren 2,20 Meter lang und 12x15 Zentimeter stark. Die Schwellen zu beiden Seiten der schwebenden Schienenstöße waren aus Eichenholz, die anderen aus imprägniertem Tannenholz. Die Entfernung der Schwellen betrug bei den Schienenstößen 50 Zentimeter, ansonsten 70 Zentimeter. Die Schienen wogen zwölf Kilogramm pro Meter.
41 Gesetzes- und Verordnungsblatt für das Großherzogtum Baden, 1885.
42 Vgl. Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe für das Jahr 1885, im Auftrag der städtischen Archivkommission bearbeitet, S. 73.
43 Vgl. ebd.
44 Vgl. Eckhardt Wanner: Zur frühen Finanzgeschichte der Karlsruher Verkehrsbetriebe, MS in StadtAK 8/ZGS 35a.
45 Vgl. Heinz Schmitt/Ernst Otto Bräunche (Hg.): Alltag in Karlsruhe. Vom Lebenswandel einer Stadt (Veröffentlichugen des Stadtarchivs Karlsruhe, Band 10), Karlsruhe 1990, S. 164 f. und S. 190 f.
46 Vgl. Badische Neueste Nachrichten (BNN) vom 19. Januar 1952 und 3. September 1977. Zu den Beförderungszahlen und den Gewinnen seit 1885 vgl. die jährlich erscheinende Chronik (wie Anm. 42).
47 Meyer's Konversationslexikon, 1897
48 Vgl. Chronik 1888 (wie Anm. 42), S. 82.
49 Vgl. StadtAK 3/B 24, Bürgerausschussvorlage vom 17. Juli 1888. Der Gleismittenabstand durfte 3135 Millimeter nicht übersteigen. Erstmals wurden die Schienen auf Betonfundamenten von zwei Metern Breite und 30 Zentimetern Höhe verlegt. Es kamen Stahlschienen, System Phönix XIV, mit Laschen und Spurstangen zur Anwendung, wovon der laufende Meter Gleis ein Gewicht von 90,1 Kilogramm aufwies.
50 GLA 425/890.
51 Zum Bau der Karl-Wilhelm-Straße vgl. Chronik (wie Anm. 42), 1888, S. 35 und 1890, S. 25.
52 Vgl. Weech (wie Anm. 2), S. 727. Die Teilstreckeneinteilung lautete im Einzelnen wie folgt: Mühlburgerthor – Marktplatz; Leopoldstraße – Kreuzstraße; Hirschstraße – Adlerstraße; Douglasstraße – Kronenstraße; Karlstraße – Waldhornstraße; Waldstraße – Fasanenstraße; Herrenstraße – Durlacherthor; Ritterstraße – Gottesauer Straße; Lammstraße – Ostendstraße; Marktplatz – Lachnerstraße; Kreuzstraße – Degenfeldstraße; Adlerstraße – Georg-Friedrich-Straße.
53 Durlacher Wochenblatt vom 15. Oktober 1892 und Chronik (wie Anm. 42), 1892.
54 Durlacher Wochenblatt vom 15. Oktober 1892.
55 Durlacher Wochenblatt vom 10. Februar 1893.
56 Chronik (wie Anm. 42), 1893, S. 88.
57 GLA 425/890.
58 GLA 425/891.
59 Vgl. Chronik (wie Anm. 42) 1897, S. 102 und 1899, S. 103.
60 Vgl. auch den folgenden Beitrag, S. 55, 57.
61 Vgl. auch StadtAK 1/HReg 718.
62 Vgl. StadtAK 1/HReg 700.
63 Vgl. die meist knappen Presseberichte vom Tage und den Sonderdruck der Badischen Presse zur Eröffnung der Elektrischen in StadtAK 8/ZGS 35a und zum Folgenden StadtAK 1/HReg 692.

Anmerkungen zu Seiten 55–98
Elektrifizierung und Ausbau des Liniennetzes 1900–1929

1 Robert Goldschmit: Die Stadt Karlsruhe, ihre Geschichte und ihre Verwaltung. Festschrift zur Erinnerung an das 200jährige Bestehen der Stadt, Karlsruhe 1915, S. 462.
2 Infolge Kriegseinwirkung haben sich keine Unterlagen der AEG aus dieser Zeit erhalten, weshalb über Entscheidungen dieser Art nur spekuliert werden kann.
3 Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe (StadtAK) 5/Durlach A 3324.
4 StadtAK 1/HReg 505.
5 Vgl. dazu Nikolaus Niederich: Stadtentwicklung und Nahverkehr. Stuttgart und seine Straßenbahnen. Stuttgart 1998, S. 43.
6 Z. B. Halle 1891, Gera 1892, Breslau 1893.
7 Badische Landeszeitung vom 27. Januar 1900.
8 Badische Landeszeitung vom 31. Januar 1900.
9 Badische Landeszeitung vom 9. Februar 1900.
10 Siehe den Beitrag Die Fahrzeuge der Karlsruher Straßenbahnbetriebe, S. 287–304.
11 Badische Landeszeitung vom 6. März 1900.
12 Vgl. dazu die entsprechenden Kapitel über Unfälle mit der Straßenbahn in den Verwaltungsberichten der Jahre 1904–1916, StadtAK 1/HReg 687.
13 Durlacher Wochenblatt vom 21. April 1900.
14 Badische Landeszeitung vom 23. April 1900.
15 Badische Landeszeitung vom 4. Mai 1900.
16 Durlacher Wochenblatt vom 30. Juni 1900.
17 Vgl. dazu Eugen Reinhard: Stadterweiterungen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, in: Konrad Krimm/Wilfried Rößling (Hg.): Residenz im Kaiserreich. Karlsruhe um 1890, Karlsruhe 1990, S. 99.
18 Ortsverzeichnis des Großherzogtums Baden, Karlsruhe 1886, S. 97.
19 Vgl. hierzu Karl Schnetzler: Die Karlsruher Bahnhofsfrage, Karlsruhe 1898; StadtAK 1/HReg 2276.
20 Goldschmit (wie Anm. 1), S. 474.
21 Zur Verlegung des Hauptbahnhofes s. S. 72–80.
22 StadtAK 1/HReg 485, Stadtratssitzung vom 19. Mai 1904.
23 Zur Lokalbahn s. S. 133–146.
24 Klaus Bindewald: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998, S. 31. Vgl. auch S. 147–178.
25 Vgl. hierzu Badische Landeszeitung vom 6. August 1900 und vom 13. August 1900.
26 Vgl. Susanne Asche, Ernst Otto Bräunche, Manfred Koch, Heinz Schmitt, Christina Wagner: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte, Karlsruhe 1998, S. 311.
27 Vgl. ebd., S. 323 f.
28 Badische Landeszeitung vom 12. Juni 1900.

29 Badische Landeszeitung vom 11. Juni 1900.
30 Badische Landeszeitung vom 13. August 1900.
31 StadtAK 1/ HReg 718.
32 Badische Landeszeitung vom 11. Februar 1901.
33 Zu entsprechenden Berechnungen der Karlsruher Straßenbahn-Gesellschaft haben sich keine Unterlagen erhalten, weshalb man auch hier auf Spekulationen angewiesen ist.
34 Barbara Schmucki/Hans-Liudger Dienel: Aufstieg und Fall des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Deutschland bis heute, in: Hans Liudger Dienel/Barbara Schmucki (Hg.): Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht. Beiträge zur Tagung „Öffentlicher Nahverkehr" in München, Dezember 1994, Stuttgart 1997, S. 11 f.
35 Vgl. dazu Durlacher Wochenblatt vom 18. Juli 1900.
36 Emil Mangler: Fünfzig Skizzen zur Geschichte der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe o. J., S. 97.
37 Vertrag zwischen der Stadt Karlsruhe und der dortigen Straßenbahn. In: Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau Nr. 12, 20. Jg. 1903, S. 182. Die Zeitschrift druckte den vollständigen Vertrag über mehrere Ausgaben verteilt ab.
38 Ebd.
39 Ebd.
40 Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau Nr. 1, 21. Jg., S. 8.
41 Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau Nr. 15, 21. Jg., S. 231–233.
42 Ebd. Nr. 11, 21. Jg, S. 165.
43 Bestand der Verkehrsbetriebe im Stadtarchiv Karlsruhe (unsigniert).
44 Ebd.
45 Wie Anm. 37.
46 Ebd.
47 Vertrag der Stadt vom 26. März 1903, wie Anm. 43.
48 StadtAK 1/HReg 485.
49 Verwaltungsbericht der Straßenbahn (VB) 1904, StadtAK 1/HReg 687.
50 Vgl. dazu Karlsruher Tagblatt vom 29. Juli 1903.
51 StadtAK 1/POA 2 782.
52 VB 1904, StadtAK 1/HReg 687.
53 Ebd.
54 Ebd.
55 Vgl. Mitteilungen aus der Stadtratssitzung vom 6. Juli 1904, in: StadtAK 1/ HReg 485.
56 Protokoll der Sitzung des Karlsruher Bürgerausschusses vom 22. Juli 1904, StadtAK 1/HReg A 485.
57 Ebd.
58 VB 1905, StadtAK 1/HReg 687.
59 Ebd.
60 Wie Anm. 10.
61 Mitteilungen aus der Stadtratssitzung vom 16. November 1905, StadtAK 1/HReg 485.
62 VB 1905, StadtAK 1/HReg 687.
63 Zu den einzelnen Baumaßnahmen siehe Verwaltungsberichte 1904–1906, StadtAK1/HReg 687.
64 Ebd.
65 VB 1906, StadtAK 1/HReg 687.
66 Kopie eines Tarif-Heftes von 1905 unbekannter Herkunft.
67 Wie Anm. 26, S. 324.
68 Wie Anm. 23 und 24.
69 VB 1906, StadtAK 1/HReg 687.
70 Goldschmit (wie Anm. 1), S. 205.
71 StadtAK 1/HReg 502.
72 Ebd.
73 VB 1907 und 1908, StadtAK 1/HReg 687.
74 VB 1908, StadtAK 1/HReg 687.
75 Zum Werkstattneubau vgl. StadtAK 1/HReg 485.
76 Vgl. StadtAK 5/Durlach 3325.
77 VB 1908, StadtAK 1/HReg 687.
78 Wie Anm. 10.
79 Vgl. dazu die Akten zur Stellenausschreibung, in: StadtAK 1/POA 2 782.
80 StadtAK 1/HReg 690.
81 VB 1908, StadtAK 1/HReg 687 und demnächst mein Beitrag dazu in: Daxlanden. Ein Dorf am Rhein, Hg. Arbeitskreis Geschichtsbuch im Bürgerverein Daxlanden, Karlsruhe 2000.
82 Ebd.
83 Susanne Asche, Olivia Hochstrasser: Durlach. Staufergründung, Fürstenresidenz, Bürgerstadt (Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Band 17), Karlsruhe 1996, S. 317.
84 VB 1909, StadtAK 1/HReg 687.
85 VB 1909–1911, StadtAK 1/HReg 687.
86 Manfred Koch: Karlsruher Chronik. Stadtgeschichte in Daten, Bildern, Analysen (Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Band 14), Karlsruhe 1992, S. 141.
87 Soweit nicht anders vermerkt StadtAK 1/HReg 690.
88 Ebd.
89 Ebd.
90 Ebd.
91 Technische Details und Abbildungen siehe Prospekt des Herstellers, enthalten in StadtAK 1/HReg 690.
92 StadtAK 1/HReg 690.
93 Ebd.
94 Es liegen keine genauen Angaben über Fahrgastzahlen vor, die Höhe des Defizits schließt jedoch jede halbwegs profitable Auslastung der Fahrzeuge aus.
95 StadtAK 1/HReg 690.
96 Badischer Landesbote vom 11. Juli 1912.
97 Ebd.
98 Schreiben v. Bodmann an den Stadtrat vom 17. Juli 1913, StadtAK 1/HReg 690.
99 Zur Diskussion um die Bahnhofsfrage vgl. Otto Schultz: Neue Karlsruher Verkehrsanlagen, in: Deutsche Bauzeitung 32, Berlin 19. April 1902.
100 Goldschmit (wie Anm. 1), S. 476.
101 Ebd., S. 475.
102 Egon Martin: Der Karlsruher Hauptbahnhof und seine Umgebung. Eine historische Rückblende mit einem Ausblick auf die 90er Jahre, in: 75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe. Hg. v. Klaus E. R. Lindemann und Barbara Steinhof, Karlsruhe 1988, S. 51.
103 Protokoll der Sitzung des Karlsruher Bürgerausschusses vom 19. Februar 1906, StadtAK 1/HReg 485.
104 Ebd.
105 Ebd. S. 477.
106 Martin (wie Anm. 102), S. 53.
107 Ebd. S. 56 f.
108 Ebd.
109 Edmund Sander: Karlsruhe. Einst und jetzt in Wort und Bild, Karlsruhe 1911, S. 153.
110 Martin (wie Anm. 102), S. 65.
111 Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe 1913, im Auftrag der städtischen Archivkommission bearbeitet, S. 239.

[112] Vgl. dazu Goldschmit (wie Anm. 1), S. 478.
[113] StadtAK 1/HReg 2283.
[114] Vgl. dazu S. 147–178.
[115] Badische Landeszeitung vom 15. Oktober 1913.
[116] Badische Landeszeitung vom 20. September 1913.
[117] Wie Anm. 111, S. 240.
[118] Vgl. StadtAK 5/Durlach A 3325.
[119] Bürgerausschuss-Vorlage vom 15. Januar 1913, StadtAK 1/HReg 505.
[120] Ebd. vgl. dazu auch Zeitschrift für badische Verwaltung und Verwaltungsrechtspflege 10, 20. Mai 1905, S. 105–107.
[121] Wie Anm. 43, Aktenzeichen 45/5.
[122] Ebd.
[123] Zu den einzelnen Gleislängen siehe VB 1913, StadtAK 1/HReg 687.
[124] VB 1913, StadtAK 1/HReg 687.
[125] Vgl. Schreiben des Straßenbahnamtes an den Stadtrat vom 6. Februar 1904, StadtAK 1/HReg 485.
[126] Vgl. Schreiben des Straßenbahnamtes an den Stadtrat vom 12. Februar 1913, StadtAK 1/HReg A 485.
[127] Vgl. dazu Bürgerausschussvorlage 22, StadtAK 3/B 100.
[128] Ebd.
[129] StadtAK 1/HReg 508.
[130] Günther H. Köhler: Post und Tram. Postbeförderung mit Straßenbahnen in Deutschland und im Ausland, Bühl 1998, S. 27.
[131] Wie Anm. 43, Aktenzeichen 45/5.
[132] StadtAK 1/HReg 508.
[133] Ebd.
[134] Badischer Landesbote vom 13. September 1913.
[135] Ebd.
[136] VB 1913, StadtAK 1/HReg 687.
[137] Köhler (wie Anm. 130), S. 68.
[138] Vgl. Bürgerausschussvorlage 36, StadtAK 3/B 100.
[139] Vgl. dazu Chronik 1913 (wie Anm. 111), S. 211–224.
[140] Text der Ansprache Siegrists siehe StadtAK 3/B 100.
[141] Vgl. Einleitung S. 19–21.
[142] Die Ursache dafür liegt vor allem im Fehlen wesentlicher betrieblicher Eckdaten aus der AEG-Zeit, die durch Kriegseinwirkung vernichtet wurden. Außerdem besitzen auch die vorhandenen Daten, die seit 1903 aus den jährlichen Verwaltungsberichten hervorgehen, nur zum Teil die notwendige Aussagekraft, da sich die Berechnungsgrundlagen teilweise gewandelt haben. Dennoch gibt es einige wichtige Parameter, die Aufschluss über die Entwicklung des Verkehrsbetriebes geben können. Neben der Zahl der beförderten Personen gehört dazu die Zahl der Mitarbeiter sowie die Liniennetzlänge. Bedingt können auch die Zahlen zur Rentabilität unter städtischer Regie herangezogen werden, also die jährliche Barablieferung an die Stadtkasse oder – sofern erforderlich – der notwendige Zuschuss.
[143] Diese und die folgenden Zahlen sind den für die Jahre 1904 bis 1916 vorliegenden Verwaltungsberichten entnommen.
[144] Schreiben von Direktor Erich Welter an den Stadtrat vom 1. April 1908, StadtAK 1/HReg 479.
[145] Ebd.
[146] Kurt Kranich: Karlsruhe. Schicksalstage einer Stadt, Karlsruhe 1973, S. 16.
[147] Vgl. Goldschmit (wie Anm. 1), S. 491.
[148] Ebd., S. 32.
[149] Vgl. VB 1914, StadtAK 1/HReg 687.
[150] VB 1914, StadtAK 1/HReg 687.
[151] Vgl. dazu die entsprechende Genehmigung der General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen vom 28. Mai 1915, enthalten in StadtAK 1/POA 2 774.
[152] VB 1915, StadtAK 1/HReg 687.
[153] Schreiben der General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen an das städtische Straßenbahnamt vom 5. Juli 1915, StadtAK 1/POA 2 774.
[154] Vgl. dazu Barbara Guttmann: Mobilmachung der Frauen – Frauenarbeit und Frauenbewegung im Ersten Weltkrieg, in: Susanne Asche, Barbara Guttmann, Olivia Hochstrasser, Sigrid Schambach, Lisa Sterr: Karlsruher Frauen 1715–1945. Eine Stadtgeschichte. (Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Band 15). Karlsruhe 1992, S. 268–285.
[155] Schreiben des städtischen Bahnamts an den Stadtrat vom 10. Mai 1916, enthalten in StadtAK 1/POA 2 774.
[156] Da seit 1916 kein Verwaltungsbericht der Straßenbahn mehr erschien, ist man auf die Angaben der Chronik angewiesen, die jedoch für das Jahr 1918 mit 957 nur die Gesamtzahl der bezahlten Personen einschließlich der im Felde stehenden nennt.
[157] Vgl. dazu Chronik 1916 (wie Anm. 111), S. 307.
[158] VB 1915, StadtAK 1/HReg 687.
[159] Vgl. dazu VB 1914, ebd.
[160] Ebd.
[161] VB 1916, ebd.
[162] Kranich (wie Anm. 146), S. 68.
[163] Chronik 1918 (wie Anm. 111), S. 211.
[164] VB 1916, StadtAK 1/HReg 687.
[165] Chronik 1918 (wie Anm. 111), S. 211.
[166] Vgl. dazu Chronik 1914–1918 (wie Anm. 111), jeweils Kap. VIII Verkehrswesen.
[167] Vgl. dazu Karlsruhe. Die Stadtgeschichte (wie Anm. 26), S. 365–369.
[168] VB 1916, StadtAK 1/HReg 687.
[169] Angaben Mäurer, Fahrzeug-Zu- und -Abgänge der Karlsruher Straßenbahn.
[170] StadtAK 1/HReg 705.
[171] Ebd.
[172] Vgl. dazu Manfred Koch: Rüstungsproduktion zwischen Krieg und Frieden, in: Jenseits der Brauerstraße. Der Hallenbau A krönt eine neue Stadtlandschaft. Karlsruhe 1997, S. 25 f.
[173] Ebd. S. 27.
[174] Vgl. dazu Petra Gnam: Block A der Industriewerke Karlsruhe-Augsburg, in: Industriearchitektur in Karlsruhe, hg. v. Heinz Schmitt (Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Band 7), Karlsruhe 1987. S. 105–116.
[175] Vgl. dazu Bürgerausschussvorlage 54, StadtAK 3/B 101.
[176] StadtAK 1/HReg 705.
[177] Ebd.
[178] Chronik 1915 (wie Anm. 111), S. 98.
[179] Ebd. S. 99.
[180] Goldschmit (wie Anm. 1), S. 488 u. 497 f.
[181] StadtAK 1/HReg 705.
[182] Chronik 1917 (wie Anm. 111), S. 360/61.
[183] StadtAK 1/POA 2 782.
[184] Ebd.
[185] Ebd.
[186] Vgl. dazu Ehrenbuch der Stadt Karlsruhe 1914–1918, Karlsruhe 1930.
[187] Karlsruhe. Die Stadtgeschichte (wie Anm. 26), S. 381.
[188] Ebd.
[189] Chronik 1918 (wie Anm. 111), S. 210.

190 Ebd., S. 209 und Chronik 1919 (wie Anm. 111), S. 414.
191 Da im Jahre 1919 der Beginn des Geschäftsjahres auf den 1. April verlegt wurde, liegt nur Zahlenmaterial für den Zeitraum vom 1. Januar 1919 bis zum 31. März 1920 vor, das folglich nicht direkt vergleichbar ist. Vgl. dazu Chronik 1919 (wie Anm. 111), S. 413.
192 Badische Landeszeitung vom 16. Juni 1920.
193 Badische Landeszeitung vom 14. Dezember 1920.
194 Badische Landeszeitung vom 23. Mai 1921.
195 Badische Landeszeitung vom 30. Mai 1921.
196 Chronik 1922 (wie Anm. 111), S. 224.
197 Ebd.
198 Ebd.
199 Vgl. Chronik 1923 (wie Anm. 111), S. 318 f.
200 Ebd.
201 Ebd. S. 319.
202 StadtAK 1/HReg 716.
203 Vgl. dazu das folgende Kapitel.
204 StadtAK 1/HReg 716.
205 Ebd.
206 Ebd.
207 Karlsruher Tageblatt vom 16. Mai 1925.
208 Vgl. entsprechende Schreiben an den Stadtrat, StadtAK 1/HReg 716.
209 Vortrag von Baubürgermeister Hermann Schneider in der Stadtratssitzung vom 10. Dezember 1925, Stadt AK 1/HReg 701.
210 Ebd.
211 Vgl. dazu Generalbebauungsplan der Landeshauptstadt Karlsruhe in Baden, Karlsruhe 1926.
212 Ebd.
213 Vgl. Badische Presse vom 23. März 1927 und Karlsruher Tageblatt vom 28. März 1927.
214 Vgl. StadAK 1/HReg 694–696.
215 Die entsprechenden Argumente finden sich bereits im Vortrag von Baubürgermeister Hermann Schneider vom 10. Dezember 1925. Vgl. dazu Artikel im Volksfreund vom 9. Januar 1926, StadtAK 1/HReg 701.
216 Vgl. dazu die Diskussion um die Anbindung des Stadtteils Weiherfeld an die städtische Straßenbahn, StadtAK 1/HReg 526.
217 StadtAK 1/HReg 489.

Anmerkungen zu Seiten 99–124
Stagnation, Zweiter Weltkrieg und Wiederaufbau 1930–1953

1 Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe (StadtAK) 1/HReg 478.
2 Vgl. StadtAK 1/HReg 678.
3 Vgl. Karlsruher Tageblatt vom 4. Dezember 1928.
4 Vgl. Schreiben Städtisches Bahnamt an Oberbürgermeister vom 6. Oktober 1930, StadtAK 1/HReg 490.
5 Verwaltungsbericht (VB) 1932, StadtAK 1/HReg 687.
6 Wie Anm. 4.
7 VB 1929, StadtAK 1/HReg 687.
8 Wie Anm. 4.
9 StadtAK 1/HReg 499 f. und 690.
10 Vgl. Schreiben Städtisches Bahnamt an Oberbürgermeister vom 23. November 1931, StadtAK 1/HReg 490.
11 StadtAK 1/AESt 919.
12 Vgl. Protokolle der Straßenbahnkommission StadtAK 1/HReg 688.
13 Wie Anm. 10.
14 StadtAK 1/HReg 490.
15 Vgl. Antrag des Bahnamtes an den Stadtrat vom 1. Februar 1934, StadtAK 1/HReg 502.
16 Vgl. Stadtratsbeschluss vom 11. Januar 1934, StadtAK 1/HReg 509.
17 Vgl. Auszüge aus den VB der Stadt Karlsruhe für die betreffenden Jahre in Bestand der Verkehrsbetriebe im Stadtarchiv Karlsruhe (unsigniert). Das Wirtschaftsjahr lief vom 1. April bis zum 31. März. Zur Statistik vgl. ferner StadtAK 1/AESt 919 (Straßenbahnstatistik 1931–1943).
18 Vgl. Susanne Asche, Ernst Otto Bräunche, Manfred Koch, Heinz Schmitt, Christina Wagner: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte, Karlsruhe 1998, S. 381 f.
19 StadtAK 1/HReg 479 und 486.
20 Vgl. Rundschreiben Nr. 68 der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen, Fachgruppe Straßenbahnen vom 29. November 1938, StadtAK 1/HReg 502.
21 StadtAK 1/HReg 502.
22 Vgl. Reichsgesetzblatt Nr. 59, 30. Mai 1934, StadtAK 1/HReg 507, „Der Führer" vom 4. April 1935.
23 StadtAK 1/AESt 1116.
24 Vgl. VB 1939, StadtAK 1/HReg 687. Die Zahl der tödlichen Unfälle stieg im gleichen Zeitraum von 1 auf 10. Als häufigste Ursache für Personenschäden galt nach wie vor das Auf- und Abspringen während der Fahrt.
25 Vgl. Frankfurter Zeitung vom 5. Dezember 1934 in: StadtAK 1/HReg 509.
26 Dokumentiert wurde, dass in Karlsruhe 70,26 % aller Fahrgäste mit Vergünstigungstarifen fuhren. Vergleichsweise: In Mannheim waren es 55,38 %, in Freiburg 68,58 %, in Baden-Baden 47,27 %, nur in Heidelberg waren es 85,83 %.
27 VB 1935, StadtAK 1/HReg 507 und 687.
28 Vgl. Bestand der Verkehrsbetriebe im Stadtarchiv Karlsruhe (unsigniert), Aktenzeichen 0049-0051.
29 Vgl. ebd., Aktenzeichen 0049/03 (01).
30 Vgl. ebd., Aktenzeichen 0050/11 (02).
31 Ebd.
32 Vgl. den Beitrag Omnibusse – Partner des Schienenverkehrs, S. 187–210.
33 Vgl. StadtAK 1/HReg 494.
34 Zur Gründung der Kommission s. StadtAK 1/HReg 479.
35 Vgl. Protokolle der Stadtratssitzungen 1931 ff.
36 StadtAK 1/HReg 712.
37 Vgl. StadtAK 1/HReg 490 und 502.
38 StadtAK 1/HReg 481.
39 So wurde die Uhrzeit angestrichen und der rechte Rand des Fahrscheins eingerissen.
40 Vgl. StadtAK 1/HReg 509.
41 StadtAK 1/HReg 483.
42 Wie Anm. 28. Aktenzeichen 0049/01 und StadtAK 1/HReg 496, Dienstanweisung städtische Werke Karlsruhe 1940 sowie Bau- und Betriebsvorschriften der Stadt Karlsruhe 1939.
43 Wie Anm 18, S. 489.
44 Amtliche Belege darüber gibt es nicht. Infolge Personalmangels entfiel Linie 6 (Friedhof – Beiertheim) schon ab 26. August zur Gänze. Nachdem genügend Schaffnerinnen ausgebildet worden waren und wieder alle anderen Linien fuhren, kam Linie 6 ab 16. März 1940 wieder in Betrieb.
45 Vgl. StadtAK 1/HReg 490.
46 Vgl. „Der Führer" vom 30. Oktober 1941, in: StadtAK 1/HReg 491.

47 Susanne Asche, Barbara Guttmann, Olivia Hochstrasser, Sigrid Schambach, Lisa Sterr: Karlsruher Frauen 1715–1945. Eine Stadtgeschichte, Karlsruhe 1992, S. 344 f.

48 Ende 1940 konnte man feststellen, dass trotz des Verkehrsrückganges im ersten Halbjahr rund 22 % mehr Fahrgäste Straßenbahn und Omnibusse gegenüber dem 1. Halbjahr 1939 benutzt hatten. Die Einnahmen waren um 17,32 % gestiegen.

49 StadtAK 1/AESt 919.

50 Vgl. den Beitrag Elektrifizierung und Ausbau des Liniennetzes 1900–1929, S. 55–98.

51 Vgl. dazu Betriebsergebnisse der Karlsruher Straßenbahn 1941 ff. (wie Anm. 28), Schachtel 7 sowie Rechnungsabschlusshefte ohne Nr.

52 Vgl. dazu VB 1941, StadtAK 1/HReg 687.

53 U. a. Hengstplatz, Kronenstraße, Waldstraße, Hirschstraße, Klauprechtstraße, Leopoldstraße, Hirschbrücke usw. Einige wurden zu einer Haltestelle zusammengelegt. Die Haltestelle Rondellplatz war bereits 1935 nach jahrelangen Protesten von Geschäftsleuten aufgegeben worden. Vgl. dazu StadtAK 1/HReg 490 und 415.

54 Der Vorort Knielingen wurde an die Linie 1 angebunden und kam wie Daxlanden nunmehr in den Genuss eines dichteren Verkehrsangebots. Linie 3 als „Südring" hieß wieder „Ring" und fuhr über Ettlinger Straße statt bisher Rüppurrer Straße. Die bisherige Linie 7 entfiel; zwischen Lameyplatz und Rheinhafen wurde nur werktäglicher Pendelverkehr eingerichtet. Die Rüppurrer Straße wurde nunmehr wieder von Linie 5 bedient. Sie fuhr wie bis 1932 bandwurmförmig zwischen Kühler Krug – Mathystraße – Hauptbahnhof – Mendelssohnplatz – Marktplatz – Westendstraße (Rheinhold-Frank-Straße) – Städtisches Krankenhaus – Ludendorffstraße (bisher Flugplatz; die heutige Hertzstraße).

55 Vgl. Badische Presse vom 10. August 1940, StadtAK 1/HReg 514.

56 Ringlinie 3 fuhr wieder über die Rüppurrer Straße statt Ettlinger Straße im Tausch mit Linie 5. Die Linie 7 wurde wieder ins Leben gerufen, jedoch als Verdichtung zur Linie 1, nämlich zwischen Schlachthof (Tullastraße) und Lameyplatz, ab da zum Rheinhafen. Der bisherige Pendelverkehr auf dieser kurzen Strecke entfiel.

57 StadtAK 1/HReg 510.

58 Vgl. Dienstanweisung der städtischen Werke 1940, im Besitz des Verfassers.

59 Vgl. Josef Werner: Hakenkreuz und Judenstern. Das Schicksal der Karlsruher Juden im Dritten Reich, Karlsruhe 1988, S. 302–361. Vgl. auch StadtAK 1/HReg 3128.

60 Wie Anm. 58.

61 Ebd.

62 Vgl. Jürgen Schuhladen-Krämer: Zwangsarbeit in Karlsruhe 1939–1945. Ein unbekanntes Kapitel Stadtgeschichte, Karlsruhe 1997, S. 39.

63 Wie Anm. 58.

64 Vgl. Günther H. Köhler: Post und Tram. Postbeförderung mit Straßenbahnen in Deutschland und im Ausland. Bühl 1998, S. 27 und 311.

65 Vgl. Erich Lacker: Zielort Karlsruhe. Die Luftangriffe im Zweiten Weltkrieg (Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Band 18), Karlsruhe 1996, S. 30–43.

66 Ebd, S. 50–76.

67 Dies hing mit weiteren Verkehrseinschränkungen aus Gründen der Stromeinsparung zusammen. Vgl. dazu Schreiben der Städtischen Werke an Oberbürgermeister vom 28. November 1942.

68 Diese Tatsache lässt sich vor allem an den angestiegenen Wagenkilometern der Hagsfelder Meterspurlinie ablesen.

69 Dies gilt vor allem für die Rüppurrer Straße (Linie 3), die, nach Eigenbeobachtung des Verfassers, nach dem 9. August nicht mehr befahren werden konnte. Diese Ringlinie fuhr nun wieder über die Ettlinger Straße. Sie wurde ab 7. September nicht mehr eingesetzt, dann aber nur für wenige Stunden an einzelnen Tagen. Immerhin war sie in ihrem Linienverlauf durch die Linien 2 und 5 abgedeckt. Die ohnehin stets kränkelnde Linie 6 (Friedhof – Beiertheim) wurde ab 7. September auf einen kläglichen Pendelverkehr Reichsstraße (Ebertstraße) – Beiertheim in den Morgenstunden zurückgenommen. Ähnliches gilt für Linie 7, die nur noch zwischen Lameyplatz und Rheinhafen eingesetzt wurde, soweit solcher Verkehr in alarmfreien Stunden noch möglich war.

70 Wie Anm. 65.

71 Ab 1942 wurden für jeden Monat so genannte Betriebsergebnisse zusammengestellt. Sie wurden teilweise handschriftlich abgefasst und offensichtlich vertraulich weitergegeben. Diese Zusammenstellungen enthalten statistische Angaben wie Wagenkilometer, Stromverbrauch, beförderte Personen, Einnahmen usw. Eine genaue Untersuchung dieser Dokumente zeigt, dass die Angaben für viele Tage mit Fliegerangriffen nicht zutreffen können und offenbar geschönt wurden. Insbesondere nach dem Großangriff vom 27. September 1944 (5–6 Uhr) mit schwersten Schäden können in den Frühstunden nicht so viele Wagenkilometer gefahren worden sein.

72 Vgl. den Beitrag Regionalverkehr auf Staatsbahnstrecken, S. 127–132.

73 Vgl. Josef Werner: Karlsruhe 1945. Unter Hakenkreuz, Trikolore und Sternenbanner, Karlsruhe 1985, S. 102 und Abb. S. 113.

74 Wie Anm. 18, S. 498–502.

75 Vgl. wie Anm. 28, Rechnungsbücher 1933–47.

76 Wie Anm. 73, S. 113.

77 Ebd. S. 198.

78 Wie Anm. 73, S. 111.

79 Zu den Wiedereröffnungen einzelner Strecken bzw. -abschnitte vgl. StadtAK 1/HReg 491.

80 Ebd.

81 Ebd.

82 Zur Ausdehnung des Streckennetzes 1946 vgl. Anm. 18, S. 587.

83 Die Änderungen der Streckenführung können hier nicht dokumentiert werden, vgl. dazu StadtAK 1/HReg 491.

84 Wie Anm. 18, S. 545 ff.

85 Vgl. StadtAK 1/HReg 491.

86 Linie 1 fuhr Durlacher Tor – Kapellenstraße – Beiertheimer Allee – Karlstraße – Hauptpost (statt Durlacher Tor – Marktplatz – Hauptpost). Linie 2 fuhr Durlacher Tor – Kapellenstraße – Ettlinger Tor – (anstatt Durlacher Tor über Marktplatz – Ettlinger Tor). Linie 3 fuhr als „kleiner Ring": Hauptbahnhof – Rüppurrer Straße – Ettlinger Tor – Mathystraße – Karlstraße – Hauptbahnhof. Linie 5 fuhr zweigeteilt Hauptbahnhof – Mathystraße – Kühler Krug und Hauptbahnhof – Mathystraße – Hauptpost – Hertzstraße.

87 Wie Anm. 18, S. 550 f.

88 Ab 15. September 1947 musste wegen Strommangels der Verkehr ab 20.30 Uhr eingestellt werden. Vgl. Badische Neueste Nachrichten (BNN) vom 15. und 18. September 1947.

89 Vgl. StadtAK 8/ZGS 70c.

90 Vgl. StadtAK 1/HReg 491.
91 Einige Monate im Jahr 1947 war auf Anordnung der US-Militärregierung ein Sonderwagen eingesetzt, der zur späten Stunde nur für Angehörige der Besatzungsmächte bestimmt war. Er fuhr zwischen Stadtinnerem und Knielingen.
92 Vgl. BNN vom 20. Dezember 1947.
93 Wie Anm. 18, S. 612.
94 S. StadtAK 1/AESt 920.
95 Hinzu kamen auch zwei Proteststreiks am 3. Februar und 12. November 1948. Es verkehrten morgens und abends nur wenige Kurse (Linie 1 und 3).
96 VB 1949, StadtAK 1/HReg 687.
97 Einnahmen 1949–1953: 6,7; 6,4; 6,4; 6,7; 6,9 Millionen DM, vgl. StadtAK 1/AESt 920.
98 Wie Anm. 28, Aktenzeichen 0059/09, Schachtel 6.
99 Ob und in welcher Höhe diese Anzahlung von den Städtischen Werken – Abteilung Straßenbahn – geleistet wurde, kann aus dem bisher zugänglichen Aktenmaterial nicht eruiert werden.
100 Zu den technischen Neuerungen s. S. 215 f.
101 Wie Anm. 18, S. 587.
102 StadtAK 1/HReg 512.
103 StadtAK 1/HReg 514/515.
104 StadtAK 1/HReg 490–492.
105 Endgültig verschwanden die in städtischer Regie eingesetzten zwei meterspurigen Dampflokomotiven für den Industrieverkehr zwischen Betrieben in der Gartenstraße und dem Westbahnhof. Sie waren die letzten Überbleibsel der einstigen Lokalbahn Spöck – Karlsruhe – Durmersheim. Zur Lokalbahn vgl. den Beitrag Die Karlsruher Lokalbahnen, S. 133–146.
106 Wie Anm. 18, S. 586 ff.
107 Vgl. zum Folgenden StadtAK 1/HReg 491.
108 Die Ringlinie 3 fuhr nur noch im Uhrzeigersinn: Hauptbahnhof – Karlstraße – Marktplatz – Rüppurrer Straße – Hauptbahnhof. Im Spätverkehr entfiel die Linie 7, und die Ringlinie fuhr dann in beiden Richtungen. Linie 1 fuhr dann nach Knielingen statt zum Rheinhafen. Die Linien 4 bzw. 5 wurden auf den Abschnitten Durlacher Tor – Friedhof, Schillerstraße – Kühler Krug bzw. Mühlburger Tor – Hertzstraße durch Pendelwagen an die Linie 1 angeschlossen. Neu war die ab 2. Mai eingerichtete Omnibuslinie C Durlach – Grötzingen.
109 Vgl. wie Anm. 105.
110 Vgl. den Beitrag Straßenbahn zwischen Modernisierung und Massenmotorisierung, S. 211–242.
111 VB 1949, StadtAK 1/HReg 687.
112 VB 1952, StadtAK 1/HReg 687.
113 VB 1953, StadtAK 1/HReg 687.
114 StadtAK 1/HReg 512.

Anmerkungen zu Seiten 127–132
Regionalverkehr auf Staatsbahnstrecken vor 1900

1 S. Großherzoglich Badisches Staats- und Regierungsblatt vom 2. April 1838, Eisenbahngesetz vom 29. März 1838.
2 Vgl. Wolfgang von Hippel u. a.: Eisenbahnfieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter, Ubstadt-Weiher 1990, S. 197 ff.
3 Vgl. Hans-Wolfgang Scharf: Die Entwicklung des Badischen Eisenbahnnetzes, in: Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V., Jahrbuch 1999, 42. Bundesverbandstag in Karlsruhe 13.–16. Mai 1999, Lübbecke 1999, S. 19–42, S. 30.
4 Vgl. Robert Goldschmit: Die Stadt Karlsruhe, ihre Geschichte und ihre Verwaltung. Festschrift zur Erinnerung an das 200jährige Bestehen der Stadt, Karlsruhe 1915, S. 432.
5 Vgl. v. Hippel (wie Anm. 2), S. 224 ff. und Scharf (wie Anm. 3), S. 22.
6 Zum Bau der Maxaubahn vgl. StadtAK 1/HReg 2713, 2278, 4405 und 4407 sowie Albert Kuntzenmüller: Die Badischen Eisenbahnen, 1953, S. 47–49.
7 Vgl. Goldschmit (wie Anm. 4), S. 414–444.
8 Zum Brückenbau vgl. StadtAK 1/HReg 2857, 4408, 4410–12 und Peter Worch, Die Karlsruher Rheinbrücken, in: Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde (wie Anm. 3), S. 43 ff. und Goldschmit (wie Anm. 4), S. 443.
9 Vgl. Goldschmit (wie Anm. 4), S. 444–445.
10 Vgl. Kuntzenmüller (wie Anm. 6), S. 114 f.
11 Zum Bau der Kraichgaubahn vgl. StadtAK 1/HReg 1600–1608 und Willy Bickel: 100 Jahre Kraichgaubahn 1879–1979, 1979; Goldschmit (wie Anm. 4), S. 471 f. und Kuntzenmüller (wie Anm. 6), S. 102 f.
12 Friedrich von Weech: Karlsruhe Geschichte der Stadt und ihrer Verwaltung, 3. Band, Erste Hälfte, Karlsruhe 1900, S. 365.
13 Ebd., S 367 f.

Anmerkungen zu Seiten 133–146
Die Karlsruher Lokalbahnen

1 Zur Geschichte der Lokalbahn vgl. die früheren Arbeiten der Verfasser: Wolfram-Christian Geyer: Die Karlsruher Lokalbahn(en) Karlsruhe – Spöck/Durmersheim und – Daxlanden, in Straßenbahnmagazin 67, 1988, S. 30–42; Klaus Bindewald/Wolfram-Christian Geyer: Karlsruher Lokalbahn, in: Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland, München, 18. Ergänzungsausgabe März 1998, S. 1–14.
2 Vgl. Robert Goldschmit: Die Stadt Karlsruhe, ihre Geschichte und ihre Verwaltung. Festschrift zur Erinnerung an das 200jährige Bestehen der Stadt; Karlsruhe 1915, S. 466 f.
3 Zum Text der Konzession vgl. StadtAK 3/B 38, Bürgerausschussvorlage vom 10. Juni 1914, Anlage III.
4 Vgl. Goldschmit (wie Anm 2), S. 466.
5 Vgl. Karlsruher Zeitung vom 16. Dezember 1888.
6 Vgl. Geyer (wie Anm. 1), S. 32.
7 Vgl. ebd.
8 Vgl. ebd., S. 37 f.
9 Ab 1908 beförderten laut Aufzeichnungen der Postleithefte das Eisenbahnpersonal Briefbeutel zwischen Karlsruhe und Grünwinkel in drei bzw zwei Zügen, 1916 in zwei weiteren Zügen zwischen Karlsruhe und Daxlanden. 1919 wurden in zwei Zügen Post von Karlsruhe nach Durmersheim befördert und mit einem Zug in umgekehrter Richtung.
10 Vgl. zur Durmersheimer Strecke ausführlicher Geyer (wie Anm. 1), S. 32–34.
11 Vgl. Karlsruher Zeitung vom 7. Oktober 1890.
12 Vgl. zur Spöcker Strecke ausführlicher Geyer (wie Anm. 1), S. 34 und Karlsruher Zeitung vom 30. Januar 1891.

13 Vgl. Bindewald/Geyer (wie Anm. 1), S. 5.
14 Die jährlichen Beförderungszahlen wurden veröffentlicht in der jährlich erscheinenden Chronik der Residenz- und Landeshauptstadt Karlsruhe, im Auftrag der städtischen Kommission bearbeitet, zu 1911/12 vgl. Chronik 1912, S. 186.
15 Vgl. Geyer (wie Anm. 1), S. 34; vgl. auch StadtAK 1/HReg 732 und 3/B 37, Denkschrift des Oberbürgermeisters über die Verbesserung der Verkehrseinrichtungen und der Elektrizitätsversorgung der Stadt Karlsruhe, Karlsruhe 1912, S. 4 f.
16 Vgl. StadtAK 1/HReg 732.
17 Vgl. Geyer (wie Anm. 1), S. 34 und StadtAK 1/HReg 721–723.
18 Vgl. StadtAK 3/B 37, Bürgerausschussvorlage vom 21. Mai 1913 und den Beitrag Nahverkehr und Stadtentwicklung in Karlsruhe im Überblick, S. 19–21.
19 Vgl. StadtAK 1/HReg 722.
20 Zum Kauf der Lokalbahn durch die Stadt vgl. StadtAK 3/B 38, Bürgerausschussvorlage vom 10. Juni 1914 und 1/HReg 721.
21 Zu den Umbaumaßnahmen nach 1914 vgl. StadtAK 1/HReg 721–723.
22 In den Bereichen Friedhof, Durlacher Tor/Kapellenstraße, Lokalbahnhof/Waldhornstraße, Kriegs-/Kapellenstraße, Ettlinger Tor/Kriegsstraße, Konzerthaus, Mathystraße/Karlstraße Ost, Mathy-/Karlstraße West, Garten-/Lorenzstraße. Letzterer wurde vorzugsweise für den Rollwagenverkehr der unten genannten Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken bzw. des Lebensbedürfnisvereins, später Konsum, genutzt. Die nur meterspurigen Gleiswechsel am Friedhof und in Höhe der Nähmaschinenfabrik Haid & Neu erleichterten ebenfalls den Rollwagenverkehr, vgl. ebd.
23 Vgl. Chronik (wie Anm. 14), 1917, S. 361 und StadAK 1/HReg 733.
24 Vgl. Bindewald/Geyer (wie Anm. 1), S. 5.
25 Vgl. StadtAK 1/HReg 726.
26 Vgl. dazu die Berichte in den Karlsruher Tageszeitungen.
27 Vgl. Chronik (wie Anm. 14), 1922, S. 149 und StadAK 1/HReg 733.
28 Vgl. Geyer (wie Anm. 1), S. 38.
29 Vgl. Generalbebauungsplan der Landeshauptstadt „Karlsruhe in Baden", Karlsruhe 1926.
30 Laut Genehmigungsurkunde des Badischen Ministeriums für Finanzen vom 25. September 1925 führten die seitherigen Karlsruher Lokalbahnen den Namen „Kleinbahn Durmersheim – Karlsruhe – Spöck" (!), laut der vom 25. September 1926 richtig „Kleinbahn Durmersheim – Karlsruhe", vgl. StadtAK 1/HReg 727 und Bestand Verkehrsbetriebe im Stadtarchiv (unsigniert), Aktenzeichen 0088/02. Die Betriebsführung des Güterverkehrs der Kleinbahn wurde mit Wirkung ab 1. Januar 1939 den Städtischen Werken, Abt. Straßenbahn übertragen. Ansonsten stimmte die vom übrigen Karlsruher Straßenbahnbetrieb getrennte Kleinbahn in ihrer Betriebsführung mit der 1968 stillgelegten Kleinbahn Pforzheim–Ittersbach überein.
31 Kurios erscheint, dass das Städtische Bahnamt bereits im November 1937 eine weitgehend zur Straßenbahn parallel führende Omnibuslinie (B: Kuhler Krug – Pfalzstraße – Rheinstrandsiedlung) eröffnete. Der Fahrgast konnte für ein halbes Jahr sein Verkehrsmittel wählen, vgl. Bestand Verkehrsbetriebe im Stadtarchiv (unsigniert), Aktenzeichen 0080/11 und unten den Beitrag „Omnibusse – Partner des Schienennahverkehrs", S. 189 f.
32 Vgl. Stadtratsbeschlüsse vom 12. Juli, 18. Oktober 1927 und 18. Oktober 1928, StadtAK 1/HReg 726 und Bestand Verkehrsbetriebe im Stadtarchiv (unsigniert), Aktenzeichen 0011/09.
33 Die erste Fahrt der Packwagenlok 1 am 27. April 1930 wurde daher in der Presse kaum beachtet. Die Maschinen waren weiß lackiert und die Drehgestelle waren so konstruiert, dass bei einer eventuellen Umspurung auf Normalspur eine einfache Anpassung möglich gewesen wäre, vgl. StadtAK 1/HReg 545–546 und Bestand Verkehrsbetriebe im Stadtarchiv (unsigniert), Aktenzeichen 0010/04.
34 Mitteilung des Städtischen Bahnamtes vom 24. März 1936 an den Oberbürgermeister, StadtAK 1/HReg 687.
35 Vgl. Verwaltungsberichte der Stadt Karlsruhe 1929–1932 und StadAK 1/HReg 687.
36 Für die elektrischen Fahrzeuge der Meterspur errichtete das Städtische Bahnamt 1921/22 aus gebrauchtem Wellblechmaterial in der Karl-Wilhelm-Straße das Depot II (heute Wendeschleife Hirtenweg). Zu größeren Wartungsarbeiten mussten die Fahrzeuge auf Gleistransportwagen über das Durlacher Tor zum Depot I der städtischen Straßenbahn an der Tullastraße überführt werden. Zum Bau von Wagenhallen vgl. StadtAK 1/HReg 543–544.
37 Vgl. StadtAK 1/HReg 728–729.
38 Vgl. Geyer (wie Anm. 1), S. 39.
39 Vgl. ebd.
40 Vgl. StadtAK 1/HReg. 724–725.
41 Vgl. ebd.
42 Vgl. auch zum Folgenden: Bestand Verkehrsbetriebe im Stadtarchiv (unsigniert), Aktenzeichen 0086/00, 4101/01 und 4101/04.
43 Zu den Kriegsschäden vgl. den Beitrag Stagnation, Zweiter Weltkrieg und Wiederaufbau 1930–1953, S. 114–117.
44 Zum Verkauf der Wagen und Anlagen vgl. Bestand Verkehrsbetriebe im Stadtarchiv (unsigniert), Aktenzeichen 0086/00, 4101/04 und 0090/03 und Geyer (wie Anm. 1), S. 40.
45 Die Wagenkästen konnten nach Litzmannstadt (heute Lodz) verkauft werden, einer soll als Gartenlaube überlebt haben.
46 Vgl. StadtAK 1/HReg 495 und Badische Neueste Nachrichten vom 2. Mai 1955.
47 Zum Rollwagenbetrieb vgl. Bestand Verkehrsbetriebe im Stadtarchiv (unsigniert), Aktenzeichen 0007/04 und 05, 0008/01, 0009/020015/03, 0029/02, 0087/02, 0090/01.
48 Vgl. Bestand Verkehrsbetriebe im Stadtarchiv (unsigniert), Aktenzeichen 0321/06. Die Zahl der verwendeten Rollwagen ist nicht mehr zu eruieren. Immerhin gab es 1912 zwanzig bei der Deutschen Waffen- und Munitionsfabrik (bzw. 1952 bei den IWK drei) und 1925 zehn bei der Firma Haid & Neu. Zum Folgenden vgl. das Betriebsbuch der Lok 72 in: Bestand Verkehrsbetriebe im Stadtarchiv (unsigniert), ohne Aktenzeichen.
49 Im Übergabebahnhof Hagsfeld wurde erst 1926 die Fahrleitung entfernt. Zugleich wurde von der Fa. Haid & Neu protestiert, dass die Lokalbahn dort gelegentlich missbräuchlich Personen- und Güterwagen abstellte und den Umladeverkehr unmöglich mache, vgl. Bestand Verkehrsbetriebe im Stadtarchiv (unsigniert), Aktenzeichen, 0009/02. Zum Folgenden vgl. wie Anm. 47.
50 Kopie des Fahrtenbuches, Sammlung Geyer, S. 42.
51 Vgl. Geyer (wie Anm. 1), S. 42.
52 Vgl. Bindewald/Geyer (wie Anm. 1), S. 13.

Anmerkungen zu Seiten 147–178
Die schmalspurige Albtalbahn

1 Vgl. Helmut Iffländer: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb, München 1987, S. 32 f.
2 Vgl. Klaus Bindewald: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn, Ubstadt-Weiher 1998, S. 15 ff.
3 Vgl. Katja Noltze: Spinnerei und Weberei Ettlingen, Ettlingen 1994.
4 1/HReg 736–739.
5 Mittelbadischer Courier, Extrablatt vom 12 März 1885.
6 StA Ettlingen 5632.
7 Bericht der Kommission für Straßen- und Eisenbahnen, Mai 1896, Stadtarchiv Karlsruhe (StadtAK) 1/HReg 737.
8 Projekt einer Schmalspurbahn vom 4. April 1889, StadtAK 1/HReg 736.
9 Wie Anm. 7.
10 Bestand zur Geschichte der Albtalbahn (ca. 60 Ordner), Verkehrsbetriebe Karlsruhe.
11 Mittelbadischer Courier, StadtAK 1/HReg 737.
12 StA Ettlingen 5632.
13 Wie Anm. 7.
14 Ebd.
15 Wie Anm. 10.
16 Hildegard Ried: G'schichtlen aus Langensteinbach, Karlsbad-Langensteinbach, Bd 1/1982, Bd. 2/1983, Bd. 3/1993.
17 Denkschrift zu dem Projekt einer schmalspurigen Nebenbahn, vom 17. April 1895 (wie Anm. 10).
18 Wie Anm. 7.
19 Gesetz- und Verordnungsblatt für das Großherzogthum Baden XV vom 4. Juli 1896.
20 Bürgerausschussvorlage vom 30. Oktober 1896, Stadt AK 1/HReg 737.
21 Staatsanzeiger für das Großherzogthum Baden, XXXVIII vom 20. November 1896 und Regierungsblatt für das Königreich Württemberg, Nr. 15 vom 30. Juli 1897.
22 Vgl. dazu und zum Folgenden wie Anm. 10.
23 Vgl. das Rundschreiben der Betriebsabteilung zur Eröffnung vom 19. November 1897 in: GLA (Generallandesarchiv) B 1766.
24 StadtAK 1/HReg 531.
25 Vgl. Rundschreiben wie Anm. 23. Dort heißt es zur Tarifgestaltung weiter: „Mit dem Tage der Betriebseröffnung bzw. der Übernahme treten in Kraft:
   a) für die umseitig benannten Stationen und Haltepunkte, die im Abschnitt I des Localtarifs der Albthalbahn, sowie im Nachtrag I hierzu,
   b) für die Stationen Rüppurr und Ettlingen Holzhof, die im Expressguttarif Main-Neckar-Bahn – Badische Local- und Nebenbahnen und im Nachtrag I zum Expressguttarif Badische Staatsbahnen – Badische Local- und Nebenbahnen enthaltenen Entfernungs- und Tarifsätze."
26 Zum Haltepunkt Kullenmühle vgl. Bad Herrenalb, Registratur: Akte Albtalbahn.
27 StadtAK 1/HReg 739.
28 Wie Anm. 16.
29 Wie Anm. 10.
30 Badische Presse vom 9. Oktober 1943.
31 Wie Anm. 10.
32 Vgl. Bindewald (wie Anm. 2), S. 31.
33 GLA 237/32165.
34 Wie Anm. 10.
35 Wie Anm. 21.
36 Wie Anm. 10.
37 Bürgerausschussvorlage 53 vom 12. Juni 1914 die Verlegung der Albtalbahn betreffend, StadtAK 3/B 101a.
38 Wie Anm. 10.
39 GLA 237/32167. Zu den Beförderungszahlen vgl. StadtAK 8/ZGS 70.
40 Wie Anm. 10.
41 GLA 237/32166.
42 Wie Anm. 10.
43 GLA 237/32165.
44 Karlsruher Tagblatt vom 18. Dezember 1925.
45 Denkschrift vom 5. April 1927 „Wie soll der Verkehr zwischen Karlsruhe und Ettlingen-Holzhof für die Zukunft ausgestaltet werden?" (wie Anm. 10).
46 Zu den Beförderungszahlen wie Anm. 39.
47 Vgl. StadtAK 1/HReg 701 und Bestand der Verkehrsbetriebe imStadtarchiv (unsigniert), Schachtel 21.
48 Wie Anm. 10.
49 Badische Presse vom 22. Mai 1931.
50 Vgl. „der weichenbengel", 3/1997.
51 Badische Presse vom 30. Juli 1937.
52 Vgl. Iffländer (wie Anm. 1), S. 85 ff.
53 Ebd.
54 Badische Presse vom 14. August 1933. Zu den folgenden Beförderungszahlen wie Anm. 39.
55 „Der Führer" vom 24. Februar 1939.
56 Wie Anm. 10.
57 Iffländer (wie Anm. 1), S. 85 ff.
58 Ebd. S. 94 ff.
59 Vgl. Bindewald (wie Anm. 2), S. 47.
60 Ebd. S. 48.
61 Wie Anm. 39.
62 Vgl. Bindewald (wie Anm. 2), S. 70 ff.
63 Beförderungsleistungen Anfang 1950er Jahre, wie Anm. 39.
64 Zur Zweifrequenzlok vgl. Verkehr und Technik, 10/1955.
65 Badische Allgemeine Zeitung vom 20. Juli 1955.
66 Zeitungsmeldung, wie Anm. 10.
67 Vgl. Bindewald (wie Anm. 2), S. 70.
68 Badische Neueste Nachrichten (BNN) vom 23. April 1953.
69 Wie Anm. 10.
70 Ebd.
71 Wie Anm. 39.
72 Wie Anm. 10.
73 Die Albtalbahn. Denkschrift der Stadt Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsbedienung ihrer südlichen Stadtteile und des Albtales durch Umgestaltung der Bahn, o. O., o. J., S. 9 ff.
74 Wie Anm. 10.
75 Vgl. BNN vom 25. April 1953.
76 So hieß es im Badischen Landsmann am 20. Oktober 1954: „Macht aus der Albtalbahn eine Landesbahn! Bei der wichtigsten Verkehrseinrichtung im Ettlinger Albgau sollte Karlsruhe nicht den Haupteinfluss haben."
77 Ettlinger Zeitung vom 13. November 1954 und StadtAK 1/HReg 538.
78 Badische Allgemeine Zeitung vom 16. November 1954.
79 Ettlinger Zeitung vom 20. November 1954.
80 BNN vom 21. Dezember 1954.
81 Wie Anm. 10.
82 Badische Volkszeitung vom 14. März 1956.
83 BNN vom 27. September 1956.
84 Vgl. Vertrag vom 17. April 1957, StadtAK 1/HReg 527–530. Auch die Ruhestandsversorgung der Arbeiter und Angestellten der Albtalbahn wurden dort geregelt.
85 BNN vom 30. März 1957.

Anmerkungen zu Seiten 179–184
Die Turmbergbahn in Durlach

1 Zur Geschichte Durlachs und des Turmes vgl. Susanne Asche, Olivia Hochstrasser: Durlach. Staufergründung, Fürstenresidenz, Bürgerstadt (Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Band 17), Karlsruhe 1996.
2 Zur Geschichte der Turmbergbahn vgl.: 100 Jahre Turmbergbahn 1888–1988: hrsg. von Klaus E .R. Lindemann, bearbeitet von Horst E. Rechenberger, Karlsruhe 1988, S. 41–79, hier S. 43.
3 Zu den „Stäffele" vgl. Badische Neueste Nachrichten (BNN) vom 21. Februar 1990.
4 Unterlagen zu der Aktiengesellschaft in Stadtarchiv Karlsruhe (StadtAK) 5/Durlach A 3326 und 1/HReg 540–542.
5 Zu den technischen Angaben vgl. StadtAK 5/Durlach 3326.
6 Ebd.
7 Zu den Beförderungszahlen 1888–1987 vgl. 100 Jahre Turmbergbahn (wie Anm. 2), S. 91.
8 Wie Anm. 4.
9 Wie Anm. 6.
10 Siehe dazu den Beitrag Elektrifizierung und Ausbau des Liniennetzes, S 55–98.
11 Vgl. StadtAK Durlach A 3327.
12 Vgl. BNN vom 16. Mai 1991.
13 Auch zum Folgenden 100 Jahre Turmbergbahn (wie Anm. 2), S. 63 und 67.
14 Vgl. BNN vom 1. Dezember 1965.
15 Wie Anm. 13.
16 Vgl. BNN vom 26. August 1966.
17 Auch zum Folgenden 100 Jahre Turmbergbahn (wie Anm. 2), S. 67 f. und 77.

Anmerkungen zu Seiten 187–210
Omnibusse – Partner des Schienenverkehrs

1 Wolfgang Gebhart: Deutsche Omnibusse seit 1895, Stuttgart 1997, S. 9.
2 Vgl. Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe für das Jahr 1912, Karlsruhe 1913, S. 187.
3 Vgl. Städtisches Straßenbahnamt Karlsruhe. Verwaltungsbericht für das Jahr 1911, S. 1 (Im Folgenden zitiert als VB Straßenbahn).
4 Vgl. VB Straßenbahn 1912, S. 1.
5 Vgl. VB Straßenbahn 1928, S. 1.
6 Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe (StadtAK) 1/HReg 518.
7 Wie Anm. 5.
8 Vgl. Verwaltungsbericht der Landeshauptstadt Karlsruhe für das Wirtschaftsjahr 1929 (1. April 1929–1. März 1930), Karlsruhe 1930, S. 81. (Im Folgenden zitiert als VB Karlsruhe).
9 Vgl. VB Karlsruhe 1931, S. 65 und VB Straßenbahn 1931, S. 2.
10 Vgl. VB Straßenbahn 1931, S. 2.
11 Vgl. VB Karlsruhe 1931, S. 65.
12 Wie Anm. 10.
13 Vgl. VB Straßenbahn 1937, S. 1, und StadtAK 1/HReg 523, wo als Schließungstermin der 1. November 1937 angegeben ist.
14 StadtAK 1/HReg 526, vgl. dort auch zum Folgenden.
15 Vgl. VB Straßenbahn 1941, S. 2.
16 Vgl. StadtAK 1/HReg 491. Vgl. dort auch zum Folgenden.
17 VB Straßenbahn 1944.
18 VB Straßenbahn 1947.
19 Mündliche Berichte ehemaliger Busfahrer.
20 Vgl. VB Straßenbahn 1948, S. 3 und 1949, S. 1, sowie StadtAK 1/HReg 521.
21 Vgl. Badische Neueste Nachrichten (BNN) vom 6. März 1990.
22 Vgl. BNN vom 6. Juli 1977 und Hermann Ehmer: Geschichte von Neureut. Mit Beiträgen von Paul Waibel, Kurt Hannemann und Wilhelm Meinzer, Karlsruhe 1983, S. 186.
23 Vgl. VB Straßenbahn 1952, S. 1, und 1953, S. 2.
24 Vgl. VB Straßenbahn, 1954, S. 10.
25 Vgl. VB Straßenbahn 1946–1954 und StadtAK 8/Ds F IX 11–17, Statistische Jahrbücher der Stadt Karlsruhe 1948–1954. Die Jahre 1948 und 1951 brachten keine Veränderung bei den Streckenlängen gegenüber dem Vorjahr.
26 StadtAK Gemeinderatsprotokolle 1945–1988, Sitzung vom 11. Mai 1954.
27 Vgl. VB Straßenbahn 1954, S. 9 und 1955 S. 9.
28 Vgl. VB Straßenbahn 1955, S. 7.
29 Vgl. VB Straßenbahn 1956, S. 10.
30 Vgl. ebd., S. 9.
31 Vgl. ebd., S. 8.
32 Vgl. ebd., S. 2.
33 Merkblatt der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) 1958 sowie Verwaltungsbericht Straßenbahn 1958, S 10.
34 Vgl. VB Straßenbahn 1958, S. 20.
35 Vgl. VB Straßenbahn 1959, S. 9.
36 StadtAK 8/Ds F IX 29, Statistisches Jahrbuch der Stadt Karlsruhe 1959.
37 Vgl. VB Straßenbahn 1960, S. 10.
38 Vgl. VB Straßenbahn 1961, S. 3.
39 Vgl. VB Straßenbahn 1962, S. 19.
40 Vgl. ebd., S. 21.
41 Vgl. VB Straßenbahn 1963, S. 8.
42 Vgl. ebd.
43 Vgl. ebd., S. 9.
44 Vgl. VB Straßenbahn 1964, S. 9.
45 StadtAK 8/Ds F IX 27, Statistisches Jahrbuch der Stadt Karlsruhe 1965.
46 Vgl. VB Straßenbahn 1965, S. 9.
47 Vgl. VB Straßenbahn 1966, S. 9.
48 Vgl. VB Straßenbahn 1967, S. 9.
49 Vgl. VB Straßenbahn 1968, S. 5.
50 StadtAK 8/Ds F IX 125, Statistisches Jahrbuch der Stadt Karlsruhe 1968.
51 Vgl. VB Straßenbahn 1969, S. 11.
52 Vgl. VB Straßenbahn 1970, S. 12.
53 Vgl. VB Straßenbahn 1971, S. 7.
54 Vgl. VB Straßenbahn 1972, S. 11.
55 Vgl. ebd., S. 13.
56 Vgl. StadtAK 1/HReg 525.
57 Vgl. VB Straßenbahn 1973, S. 9, Blickpunkt Straßenbahn 1/85, S. 93 und KVV Magazin 7/96, S. 13.
58 Vgl. VB Straßenbahn 1974, S. 17.
59 Vgl. VB Straßenbahn 1975, S. 17.
60 Vgl. VB Straßenbahn 1977, S. 27.
61 Vgl. VB Straßenbahn 1978, S. 23.
62 Vgl. ebd., S. 21.
63 Vgl. VB Straßenbahn 1979, S. 25, und Blickpunkt Straßenbahn 1/80, S. 41.
64 Vgl. VB Straßenbahn 1981, S. 15, und Blickpunkt Straßenbahn 1/81, S. 58.

65 Vgl. VB Straßenbahn 1982, S. 25, und Blickpunkt Straßenbahn 4/82, S. 74.
66 Vgl. VB Straßenbahn 1983, S. 28, und Blickpunkt Straßenbahn 6/85, S. 92.
67 Vgl. Blickpunkt Straßenbahn 2/84, S. 89.
68 Vgl. Blickpunkt Straßenbahn 6/84, S. 96.
69 Zusammengestellt nach: VB Straßenbahn 1971–1984 und StadtAK 8/Ds F IX 127–128 und 8/Ds F IX 30–40, Statistische Jahrbücher der Stadt Karlsruhe 1971–1984.
70 Vgl. Blickpunkt Straßenbahn 4/85, S. 95 und 1/86, S. 95.
71 Vgl. VB Straßenbahn 1985, S. 14.
72 Vgl. Blickpunkt Straßenbahn 3/86, S. 95, und 5/86, S. 90.
73 Zusammengestellt nach: VB Straßenbahn 1928–1985.
74 Vgl. Blickpunkt Straßenbahn 6/86, S. 109.
75 Vgl. Blickpunkt Straßenbahn 6/87, S. 113.
76 Vgl. „der weichenbengel" 2/98, S. 48.
77 Vgl. Blickpunkt Straßenbahn 2/89, S. 97.
78 Vgl. Blickpunkt Straßenbahn 2/90, S. 94.
79 Vgl. Blickpunkt Straßenbahn 1/94, S. 140.
80 StadtAK 8/Ds F IX 41–42 und 8/Ds F X 8, 9, 23, 24, 32, 48, 50 Statistische Jahrbücher der Stadt Karlsruhe 1985–1994.
81 Vgl. Blickpunkt Straßenbahn 3/96, S. 84 und „der weichenbengel" 3/96, S. 37.
82 Vgl. Blickpunkt Straßenbahn 6/98, S. 103.
83 Vgl. KVV Magazin 14/97, S. 10.
84 Vgl. Blickpunkt Straßenbahn 6/92, S. 116.
85 Vgl. KVV Magazin 9/96, S. 11.
86 Vgl. KVV Magazin 2/94, S. 10 und 4/95, S. 12.
87 Vgl. KVV Magazin 3/94, S. 3 und 7/96, S. 15.
88 Vgl. KVV Magazin 8/96, S. 8.
89 Zusammenegstellt nach: KVV Kursbücher 1994–1999.

Anmerkungen zu Seiten 211–242
Die Straßenbahn zwischen Modernisierung und Massenmotorisierung 1954–1979

1 Vgl. Manfred Koch: Trümmerstadt – Residenz des Rechts – Zentrum der Technologieregion. Wechselvoller Weg in die Gegenwart, in: Susanne Asche, Ernst Otto Bräunche, Manfred Koch, Heinz Schmitt, Christina Wagner: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte, Karlsruhe 1998, S. 557 und 573 ff.
2 Verwaltungsbericht der Verkehrsbetriebe (VB) 1957, S 9.
3 Vgl. Die Motorisierung in den Großstädten über 200.000 Einwohner, Karlsruhe 1957, Stadtarchiv Karlsruhe (StadtAK) 8/Ds F IX 56.
4 Vgl. Manfred Koch: Karlsruher Chronik. Stadtgeschichte in Daten, Bildern, Analysen (Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs,Band 14), S. 312 sowie VB 1950 und VB 1960.
5 Vgl. Die Motorisierung in Karlsruhe, Karlsruhe 1964, StadtAK 8/Ds F IX 55.
6 Vgl. StadtAK Gemeinderatsprotokolle 1945–1988, Sitzung vom 11. März 1952.
7 Vgl. Koch (wie Anm. 1), S. 574 f.
8 Vgl. Harald Ringler: Verkehrsprojekte in Karlsruhe: vergessen, verworfen, aufgegeben, in: Blick in die Geschichte 1993–1998, Hg. Leonhard Müller, Manfred Koch, Karlsruhe 1998, S. 14–19.
9 Zu den Umbauarbeiten Entenfang/Lameyplatz/Ebertstraße vgl. StadtAK 1/HReg 489, 493, 512.
10 Zur Stilllegung der Strecke nach Beiertheim vgl. Hauptregistratur der Stadt Karlsruhe, Aktennr. 821.20, Heft 1.
11 Vgl. StadtAK Gemeinderatsprotokolle 1945–1988, Sitzung vom 9. März 1954.
12 Vgl. ebd., Sitzung vom 11. Januar 1955.
13 Zum Bau der Strecke in die Waldstadt vgl. Hauptregistratur der Stadt Karlsruhe, Aktennr. 821.21, Heft 1.
14 VB 1963, S. 8.
15 Vgl. StadtAK Gemeinderatsprotokolle 1946–1988, Sitzung vom 21. Juli 1953.
16 Vgl. ebd., Sitzung vom 11. Januar 1955.
17 Vgl. ebd., Sitzung vom 25. April 1957.
18 Vgl. Die Albtalbahn. Denkschrift der Stadt Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsbedienung ihrer südlichen Stadtteile und des Albtales durch Umgestaltung der Bahn, o. O., o. J.
19 Vgl. Helmut Iffländer: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb, München 1987; Klaus Bindewald: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn, Ubstadt-Weiher 1998.
20 Vgl. Badische Neueste Nachrichten (BNN) vom 19. April 1958.
21 Vgl. Bindewald (wie Anm. 19), S. 81.
22 Vgl. VB 1957 ff.
23 Zum Neubau vgl. BNN vom 10. Juli 1960.
24 Vgl. BNN vom 6. Juli 1959.
25 Vgl. VB 1959, S. 5.
26 Vgl. VB 1959, S. 8.
27 Vgl. StadtAK 1/HReg 492.
28 VB 1960, S. 2 und 1961, S. 2.
29 Vgl. Schriftwechsel zwischen VBK und Polizeipräsidium ab 15. Dezember 1966, in: Hauptregistratur der Stadt Karlsruhe, Aktennr. 821.803 Heft 1.
30 Zur Stilllegung der Haltestelle Herrenstraße vgl. StadtAK 1/HReg 503.
31 Vgl. dazu die Presseberichte in BNN vom 2. März 1961.
32 Vgl. Die Motorisierung in Karlsruhe, Karlsruhe 1982, StadtAK 8/Ds F IX 59a.
33 Vgl. dazu VB 1959 und VB 1960.
34 Vgl. VB 1959, S. 1
35 Vgl. StadtAK Gemeinderatsprotokolle 1945–1988, Sitzung vom 13. Juni 1961.
36 Wie Anm. 5.
37 Vgl. StadtAK Gemeinderatsprotokolle 1945–1988, Sitzung vom 13. Juni 1961, S. 514; vgl. auch Harald Ringler: Stadtplanung in Karlsruhe von 1835 bis 1985, in: Leben in der Fächerstadt. 275 Jahre Karlsruhe. Vortragsreihe des Forum für Stadtgeschichte und Kultur zur Gründung der Stadt Karlsruhe vor 275 Jahren, Karlsruhe 1991, S. 71 f.
38 Vgl. Gutachten der Wirtschaftsberatung AG Düsseldorf, Registratur VBK.
39 Das Gutachten schlug allerdings wegen der notwendigen Bündelung des Straßenbahnverkehrs in der Kaiserstraße den Bau einer Unterpflasterbahn als mögliche Alternative vor.
40 Vgl. VB 1962, S. 3.
41 Vgl. Hauptregistratur der Stadt Karlsruhe, Aktennr. 821.21, Heft 4.
42 Zum Umbau der Kriegsstraße vgl. Koch (wie Anm. 1), S. 585.
43 Zur Altstadtsanierung vgl. ebd., S. 580–584 und 658–660.
44 Zur Umspurung der Kaiserallee vgl. Stadtak 1/HReg 493 und ZGS 18a.
45 Zur Sperrung Moltkestraße vgl. BNN vom 10. Dezember 1952.
46 Vgl. BNN vom 5. Januar 1966.

47 Vgl. BNN vom 25. November 1967.

48 Der ab 20 Uhr eingesetzte Pendelverkehr Schillerstraße – Entenfang – Mathystraße – Kühler Krug – Schillerstraße, vom Personal in Erinnerung an die in den ersten Nachkriegsjahren auf dem Karlsruher Autobahndreieck veranstalteten Rennen „Dreiecksrennen" genannt, und der Pendelverkehr Entenfang – Daxlanden wurden ab 17. August 1960 neu geordnet. Jetzt fuhren ein Pendelwagen Schillerstraße – Kühler Krug und eine Pendellinie mit vier Wagen Mathystraße – Entenfang – Daxlanden. Obwohl die Linien 1/11 und 25/35, an die die Pendellinie anschloss, alle 10 Minuten verkehrten, hatte diese Pendellinie keinen 10-Minuten-Takt, sondern eine wahllos wechselnde Zugfolge zwischen minimal 6 und maximal 17 Minuten. Am 4. April 1960 wurden die seitherigen Wochenkarten, die nur je eine Hin- und Rückfahrt gestatteten und ursprünglich geknipst, später mit Buntstift gestrichen wurden, durch 6-Tage-Sichtwochenkarten ersetzt, auf Verlangen des Gemeinderats wurden vier Monate später auch 5-Tage-Sichtwochenkarten eingeführt. Nun war es möglich, im Omnibusverkehr in den Berufsverkehrszeiten „Sichtkartenomnibusse" einzusetzen, die nur mit dem Fahrer besetzt waren. Sonst waren alle Fahrzeuge, Busse wie Bahnen, noch mit einem Schaffner besetzt.

49 Zur Einstellung von Schaffnerinnen vgl. Hauptregistratur der Stadt Karlsruhe, Aktennr. 821.70.

50 Zur Einführung des Einmannbetriebs vgl. StadtAK 1/HReg 7353.

51 Hierfür wurden Tauschdrehgestelle mit ausreichend breiten Radbandagen für die Fahrt über Bundesbahnstrecken vorgehalten, die unter die jeweils zum Transport vorgesehenen Fahrzeuge eingebaut und nach Rückkehr wieder ausgebaut wurden, sodass sie für den nächsten Transport zur Verfügung standen. Für den Transport wurden Kleinlokomotiven der Deutschen Bundesbahn eingesetzt, die mittels einer Übergangskupplung mit den Straßenbahnen gekuppelt werden konnten, wobei in der Regel immer zwei Straßenbahnwagen gleichzeitig nach Rastatt gebracht wurden.

52 Vgl. VB 1967, S. 8 und 1968, S. 4. Zum Jahresende 1967 waren 29 Triebwagen der Verkehrsbetriebe und 11 Achtachser der AVG auf Selbstbedienung, sämtliche Omnibusse auf Einmannbetrieb umgerüstet. Ende 1968 waren es bereits 50 Straßenbahntriebwagen, 10 Beiwagen sowie 19 Achtachser der AVG (wie Anm. 50).

53 Vgl. VB 1969, S. 4.

54 Dienstanweisung für das Fahrpersonal der Städtischen Straßenbahn Karlsruhe gültig ab 1. Mai 1916, im Privatbesitz des Verfassers.

55 Tarif der Verkehrsbetriebe, Anhang zum VB 1963.

56 Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Karlsruhe, Berichtsjahr 1964, S. 104.

57 Zur wachsenden Zahl der Fernsehgeräte vgl. Koch (wie Anm. 7), S. 614 und der Pkw wie Anm. 32.

58 VB 1965, S. 9.

59 Vgl. StadtAK Gemeinderatsprotokolle 1945–1988, Sitzung vom 31. Mai 1960.

60 Zur Erneuerung des Wagenparks vgl. ebd., Sitzung vom 29. Mai 1960 und den den Beitrag von Ulrich Honervogt im Anhang, S. 287–295.

61 Vgl. dazu Koch (wie Anm. 1), S. 616–618.

62 Vgl. wie Anm. 32.

63 Vgl. Koch (wie Anm. 1), S. 629–631.

64 Vgl. ebd., S. 640–643 und 662–666.

65 Vgl. Amtsblatt für den Stadtkreis Karlsruhe vom 22. März 1974.

66 Vgl. K. Durbath; E. Martin; R. Meil; E. Müller: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe Arbeitskreis U-Strab, Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt, Registratur 10.6.1.1 – 10 1.

67 Vgl. Koch (wie Anm. 1), S. 664 f.

68 Vgl. BNN vom 17. März 1977 und Amtsblatt für den Stadtkreis Karlsruhe vom 18. März 1977.

69 Vgl. BNN vom 7. September 1974.

70 Vgl. StadtAK 8/ZGS 17.

71 Vgl. ebd. 8/ZGS 16.

72 Vgl. BNN vom 30. Oktober 1970.

73 Zur Eröffnung der Nordbahn vgl. BNN vom 15. November 1975.

74 Zum Bau der seit 1962 diskutierten Nordbahn vgl. Hauptregistratur der StadtK Karlsruhe, Aktennr. 824.00, Heft 1 und 2.

75 Vgl. Bindewald (wie Anm. 19), S. 85 f.

76 Ebd S. 87 und Hauptregistratur der Stadt Karlsruhe, Aktennr. 821.21, Heft 5.

77 Vgl. Hauptregistratrur der Stadt Karlsruhe, Aktennr. 824.01, Heft 1 und 2 und BNN vom 23. Februar 1979.

78 Wie Anm. 74, Heft 2.

79 Wie Anm. 77, Heft 2 und 3.

80 Vgl. BNN vom 12. Februar 1980.

81 Vgl. Hauptregistratur der Stadt Karlsruhe, Aktennr. 821.80, Heft 11 und 12.

82 Vgl. VB 1973, S. 8.

83 Vgl. Hauptregistratur der Stadt Karlsruhe, Aktennr. 821.80, Heft 14 und 821.03 Heft 1.

84 Vgl. ebd, Aktennr. 821.80, Heft 15.

85 Vgl. VB 1978, S. 14.

86 Vgl. VB 1975, S. 15.

87 Vgl. dazu Hauptregistratur der Stadt Karlsruhe, Aktennr. 821.21, Heft 5.

88 Vgl. VB 1976. Zum Beginn der Ausrüstung mit Funkanlagen vgl. BNN vom 24. Februar und 9. März 1966.

89 Vgl. VB 1976, S. 12.

90 Vgl. 100 Jahre Straßenbahn Karlsruhe 1877–1977, Hg. Stadtwerke Karlsruhe o. J. [1977].

91 Vgl. VB 1976–1979 und BNN vom 25. September 1978.

92 Vgl. BNN vom 30. September 1979.

93 Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Karlsruhe für die Jahre 1970, S. 117 und 1980, S. 95. Zu den Pkw-Zahlen wie Anm. 32.

94 Vgl. dazu Hauptregistratur der Stadt Karlsruhe, Aktennr. 821.91, Heft 1.

Anmerkungen zu Seiten 243–280

Entstehung und Ausbau des Karlsruher Modells 1980–2000

1 Der folgende Beitrag ist aus der Sicht eines teilnehmenden Beobachters formuliert. Der Autor ist Mitarbeiter der AVG und des KVV, langjähriger Vorsitzender des „Treffpunkt Schienennahverkehr" und Redakteur der regionalen Nahverkehrszeitschrift „der weichenbengel". In beiden Funktionen hat er auch interne Einsicht in die Entwicklung und Dokumentation der jüngsten Geschichte des ÖPNV in Karlsruhe. Der Beitrag wurde vom Autor daher ohne Bezug zu den in den Registraturen der Stadt und der VBK/AVG aufbewahrten Akten erarbeitet. Dies bleibt einer späteren

Bearbeitung des Themas vorbehalten. Benutzt wurden die in Fachzeitschriften erschienenen Aufsätze über die Entwicklung des ÖPNV in Karlsruhe in den vergangenen zwanzig Jahren. (Der Herausgeber)

Anmerkungen zu Seiten 287–304
Die Fahrzeuge der Karlsruher Straßenbahnbetriebe

1 Karlsruher Nachrichten vom 31. August 1877.
2 Statistisches Jahrbuch für das Großherzogtum Baden 1901, S. 210.
3 StadtAK 1/HReg 685, Betriebsdirektion Karlsruhe an Karlsruher Straßenbahn Gesellschaft Berlin vom 19 Juni 1900.
4 Sammlung Geyer, Abschrift der Wagenbücher der Städt. Straßenbahn.
5 Statistisches Jahrbuch für das Großherzogtum Baden 1902, S. 230.
6 StadtAK 1/HReg 687, Verwaltungsbericht des Straßenbahnamtes (VB) 1904 S. 3.
7 StadtAK 1/HReg 687, VB von 1907 bis 1913.
8 Sammlung Dürr, Straßenbahn-Kasse von 1903, S. 150.
9 StadtAK 1/HReg 687, VB von 1907, 1913 und Chronik der Stadt Karlsruhe für das Jahr 1918/19, S. 210.
10 StadtAK 1/HReg 685, Kölnische Unfall-Versicherung an Stadtrat Karlsruhe vom 5. Mai 1903.
11 StadtAK 1/HReg 679, Vertrag über die Lieferung von 10 Anhängewagen für die Städtische Straßenbahn in Karlsruhe, den 26. April 1906.
12 StadtAK 1/HReg 677, Städtisches Straßenbahnamt an Stadtrat vom 6. September 1904.
13 StadtAK 1/HReg 678, Bürgerausschussvorlage Nr. 22 vom 28. März 1913.
14 StadtAK 1/HReg 677, Residenzwagen – Beschaffung für den Zeitraum 1912 und 1913 und 678, Residenzwagen – Beschaffung für den Zeitraum 1914 bis 1926.
15 StadtAK 1/HReg 678, Städtisches Bahnamt an Stadtrat vom 31. Oktober 1917.
16 Wie Anm. 4.
17 StadtAK 1/HReg 678, Städtisches Bahnamt an Stadtrat vom 22. September 1919, nebst Fotografie.
18 Sammlung Geyer, Abschrift der Wagenbücher der Städtischen Straßenbahn und StadtAK 1/HReg 678, Städtisches Bahnamt an den Herrn Oberbürgermeister vom 13. November 1925.
19 StadtAK 1/HReg 480, Fortschreibung des Anlagewertes der Straßenbahn auf 31. Dezember 1938.
20 StadtAK 1/HReg 678, Städtisches Bahnamt an den Herrn Oberbürgermeister vom 4. Oktober 1928.
21 StadtAK 1/HReg 506, Städtische Werke an den Herrn Oberbürgermeister vom 13. März 1939.
22 Sammlung Geyer, Abschrift der Wagenbücher der Städtischen Straßenbahn.
23 Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), Jahresberichte 1954–1956, 1958, 1961.
24 VBK, Jahresberichte 1959–1964, 1969, 1972, 1978.
25 VBK, Jahresberichte 1975, 1980.
26 VBK, Jahresbericht 1981.
27 VBK, AVG (Hrsg), Report '95, S. 7.
28 Jochen Zefferer: Erster achtachsiger Niederflurwagen ausgeliefert, in: „der weichenbengel" 2/99 S. 55.
29 Bestand der Verkehrsbetriebe Karlsruhe im Stadtarchiv (unsigniert), Baurechnung der Karlsruher Lokalbahnen (KLB), Darmstadt den 1. August 1892.
30 Ebd.: Verschiedene Nachträge zu der Baurechnung der KLB und StadtAK 1/HReg 726, Städtisches Bahnamt an Stadtrat vom 19. Februar 1917.
31 Wie Anm. 29, Verschiedene Nachträge zu der Baurechnung der KLB.
32 StadtAK 1/HReg 726, Städtisches Bahnamt an Stadtrat vom 19. Februar 1917 und Sammlung Geyer, Abschrift der Wagenbücher der KLB.
33 Wie Anm. 29, Cygan, Anlage zum Wagenparkverzeichnis 1918–1927.
34 Sammlung Geyer, Abschrift der Wagenbücher der KLB.
35 Helmut Iffländer: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb, München 1987, S. 207 ff.
36 Klaus Bindewald: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn, Ubstadt-Weiher 1998, S. 132 ff.
37 VBK, Jahresbericht 1981, S. 12 f.
38 Wie Anm. 36, S. 134 f.
39 Wie Anm. 36, S. 136 f.
40 Jochen Zefferer: Panoramawagen ausgeliefert, in: „der weichenbengel" 6/99, S. 44.
41 Sammlung Jochen Zefferer, Geschäftsbericht der Karlsruher Straßenbahn-Gesellschaft für das Geschäftsjahr 1897, S. 2.

BILDNACHWEIS

S. 14 StadtAK 8/PBS XVI 216
S. 18 StadtAK 8/PBS 500 (Hervorhebung Liniennetz Klaus Bindewald)
S. 20 StadtAK 8/PBS 603 (Hervorhebung Liniennetz Klaus Bindewald)
S. 22 StadtAK 8/PBS 767 (Hervorhebung Liniennetz Klaus Bindewald)
S. 24 StadtAK 8/PBS 1178 (Hervorhebung Liniennetz Klaus Bindewald)
S. 26 StadtAk 8/PBS XVI 1115 (Hervorhebung Liniennetz Klaus Bindewald)
S. 29 Karlsruher Verkehrsverbund (KVV)
S. 34 StadtAK 8/PBS oXIIIb 199
S. 36 StadtAK 8/PBS oXIIIb 87
S. 39 VBK-Archiv
S. 41 VBK-Archiv
S. 44 StadtAK 8/PBS oXIIIb 26
S. 45 StadtAK 8/Alben 213 / 51
S. 46 StadtAK 8/StS 4 Nr. 2
S. 47 StadtAK 8/PBS oXIIIb 83
S. 49 Foto: Hans Knab
S. 50 StadtAK 1/BOA 573
S. 51 Friedrich Kallmorgen (Ausschnitt)
S. 53 StadtAK 8/PBS oXIVg 24, Foto: Erich Bauer
S. 56 VBK-Archiv
S. 57 VBK-Archiv
S. 59 Karlsruhe in alten Ansichten, Würzburg 1978, S. 79
S. 60 StadtAK 8/PBS oXIVa 933
S. 62 StadtAK 8/PBS oXIVa 678
S. 63 Eidg. Archiv für Denkmalpflege, Bern

S. 64 Aus: Bernhard Wagner, Bilder von der Karlsruher Straßenbahn, Krefeld 1981, Abb.28
S. 67 StadtAK 8/PBS oXIIIb 783
S. 68 StadtAK 8/PBS oXIIIb 186
S. 73 StadtAK 8/PBS XIVa 124
S. 75 StadtAK 8/PBS oXIIIb 297
S. 76 StadtAK 8/PBS XIVa 126
S. 78 StadtAK 8/PBS oXIIIb 254
S. 81 Günter H. Köhler, Nr. 0598
S. 85 Aus: Bernhard Wagner, Bilder von der Karlsruher Straßenbahn, Krefeld 1981, Abb. 39
S. 88 o. StadtAK 8/PBS VI 249
S. 88 u. StadtAK 8/PBS VI 250
S. 89 o. StadtAK 8/PBS oVI 341
S. 89 u. StadtAK 8/PBS oVI 344
S. 90 StadtAK 8/PBS oVI 342
S. 93 StadtAK 8/PBS oXIIIb 28
S. 97 StadtAK 8/PBS oXIVg 32
S. 100 StadtAK 8/PBS oXIVg 76
S. 101 Sammlung Grießer
S. 104 Sammlung Dürr/Fröhlich
S. 105 StadtAK 8/PBS oXIIIb 204
S. 109 Sammlung Geyer
S. 111 Sammlung Geyer
S. 113 StadtAK 8/BA Schlesiger A1/38/3/7
S. 114 StadtAK 8/Alben 5 Bd. 4 S. 410 (1)
S. 116 StadtAK 8/Alben 5 Bd. 7 S. 769 (1)
S. 118 Sammlung Grießer
S. 121 Sammlung Geyer
S. 122 ~~Sammlung Geyer~~ Foto: A. Weineich
S. 123 StadtAK BA Schlesiger A2/103/3/6
S. 128 StadtAK 8/PBS oXIVa 277
S. 130 o. StadtAK 8/PBS XIVa 19
S. 130 u. StadtAK 8/PBS XIVb 106
S. 132 Aus: Heimatatlas der Südwestmark Baden, hrsg. von Karl Gärtner, Karlsruhe 2. Aufl. 1937
S. 134 Zeichnung Klaus Bindewald
S. 135 StadtAK 8/PBS oXIIIb 126
S. 136 Sammlung Geyer
S. 139 StadtAK 8/PBS oXIV b 504
S. 140 Sammlung Geyer
S. 143 Sammlung Geyer, Foto: Schlesiger
S. 145 Sammlung Geyer
S. 148 Zeichnung Klaus Bindewald
S. 151 StadtAK 8/PBS oXIVa 2
S. 154 StadtAK 8/PBS oXIVa 1738
S. 156 Sammlung Schlotzhauer
S. 157 Sammlung Bechtle
S. 160 Sammlung Schlotzhauer
S. 163 Zeichnung Klaus Bindewald
S. 164 Sammlung Bindewald
S. 167 Foto: Glock/TSNV
S. 170 Sammlung Bindewald
S. 172 Foto: J. Otto
S. 174 Verkehrsbetriebe Karlsruhe, AVG-Archiv
S. 176 StadtAK BA Schlesiger B7 S. 67, Bild 1
S. 177 Sammlung Bindewald, Foto: Wolfgang Freund
S. 180 StadtAK 8/PBS oXIIIa 324
S. 182 StadtAK 8/PBS oXIVa 93
S. 184 Sammlung Vögele
S. 188 StadtAK 8/Alben 174/264
S. 189 StadtAK 8/PBS oXIVc 786
S. 194 Sammlung Schwab, Foto: Manfred Halle
S. 195 Sammlung Schwab, Foto: F. Roth
S. 196 Sammlung Fröhlich
S. 198 Sammlung Fröhlich
S. 199 Sammlung Schwab, Foto: F. Roth
S. 201 Archiv Verlag Ludger Kenning, Werksfoto
S. 204 Sammlung Schwab, Foto: Kurt Schwab
S. 207 Sammlung Schwab, Foto: Kurt Schwab
S. 208 Sammlung Schwab, Foto: Kurt Schwab
S. 209 Sammlung Schwab, Foto: Kurt Schwab
S. 212 Sammlung Vögele, Foto: Volker Dürr
S. 213 Sammlung Mäurer
S. 215 Sammlung Mäurer
S. 217 Sammlung Mäurer
S. 221 Archiv Badische Neueste Nachrichten
S. 222 Sammlung Vögele
S. 225 Sammlung Vögele
S. 227 StadtAK BA Schlesiger A33/158/3/33
S. 229 Sammlung Vögele
S. 230 Sammlung Vögele
S. 235 StadtAK BA Schlesiger A28/58/6/30
S. 237 Sammlung Vögele
S. 240 Sammlung Vögele
S. 241 Foto: Peter Worch
S. 244 Foto: Volker Dürr
S. 246 Foto: Volker Dürr
S. 248 Foto: Markus Fettig
S. 250 Foto: Volker Dürr
S. 252 Foto: Markus Fettig
S. 256 o. Foto: Markus Fettig
S. 256 u. Foto: Markus Fettig
S. 259 Foto: Markus Fettig
S. 261 Foto: Markus Fettig
S. 263 Foto: Markus Fettig
S. 265 Foto: Markus Fettig
S. 266 Foto: Volker Dürr
S. 267 Foto: Volker Dürr
S. 268 Foto: Markus Fettig
S. 269 Foto: Markus Fettig
S. 271 Foto: Markus Fettig
S. 273 Foto: Markus Fettig
S. 275 Foto: Markus Fettig
S. 277 Foto: Markus Fettig
S. 278 VBK-Archiv
S. 280 Stadt Karlsruhe, Stadtentwicklugsbericht 1997, S. 155
S. 298 o. Sammlung Honervogt
S. 298 m. Sammlung Geyer
S. 298 u. StadtAK 1/HReg 678
S. 299 o. Sammlung Honervogt
S. 299 m. Sammlung Honervogt
S. 299 u. Sammlung Honervogt
S. 300 o. Sammlung Honervogt, Foto: Fritz van Dam
S. 300 m. Sammlung Honervogt; Foto: Fritz van Dam
S. 300 u. Sammlung Honervogt, Foto: H. Michelke
S. 301 o. Sammlung Honervogt, Foto: Fritz van Dam
S. 301 m. Sammlung Honervogt, Foto: Fritz van Dam
S. 301 u. Sammlung Honervogt
S. 302 o. Foto: Markus Fettig
S. 302 m. Sammlung Honervogt
S. 302 u. Foto: Markus Fettig
S. 303 o. Foto: Markus Fettig
S. 303 m. Sammlung Honervogt, Foto: Stefan Leiber
S. 303 u. Foto: Markus Fettig
S. 309 Sammlung Schlotzhauer

ABKÜRZUNGEN

(s. a. gesondertes Abkürzungsverzeichnis für die Fahrzeugtabellen S. 289)

AAK	Aufräumungs-Arbeitsgemeinschaft-Karlsruhe
AEG	Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin
Anm.	Anmerkung
ATB	Albtalbahn
AVG	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
BBL	Baden-Baden-Linie
B.L.E.A.G.	Badische Lokal-Eisenbahnen Aktien Gesellschaft
BNN	Badische Neueste Nachrichten
BOStrab	Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen
CDU	Christlich Demokratische Union
DB	Deutsche Bundesbahn/Deutsche Bahn AG
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DEBG	Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft
DWM	Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
FDP	Freie Demokratische Partei
GLA	Generallandesarchiv Karlsruhe
GVFG	Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz
HReg	Hauptregistratur
Hg., hg.	Herausgeber, herausgegeben
IWK(A)	Industriewerke Karlsruhe (Augsburg)
KEG	Karlsruher Eisenbahngesellschaft
Kfz	Kraftfahrzeug
KLB	Karlsruher Lokalbahnen
KSW	Kriegsstraßenbahnwagen
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund
MS	Manuskript
NSDAP	Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
OEG	Oberrheinische Eisenbahngesellschaft
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P&R	Park and Ride Plätze
Pkw	Personenkraftwagen
RM	Reichsmark
RVS	Regionalbusverkehr Südwest
SA	Sturmabteilung
S.E.G.	Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
SS	Schutzstaffel
StadtAK	Stadtarchiv Karlsruhe
StS	Stadtgeschichtliche Sammlung
SWEG	Südwestdeutsche Verkehrs-AG
U-Strab	Unterpflasterstraßenbahn
VBK	Verkehrsbetriebe Karlsruhe
vgl.	vergleiche
VKPD	Vereinigte Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahngesellschaft
VÖV	Verband Öffentlicher Verkehrsunternehmen
WEG	Westdeutsche Eisenbahn Gesellschaft
ZGS	Zeitgeschichtliche Sammlung
ZKM	Zentrum für Kunst und Medientechnologie

REGISTER

Personenregister
bearbeitet von Katja Schmalholz

Babo, Adolph Freiherr von 148, 150
Baden, Friedrich I., Großherzog von 129, 131, 149
Baumeister, Reinhard 13, 19, 147
Becker, L. 42
Benz, Carl 187
Berggötz, Heinrich 192
Beutter, Erhard 148, 149
Billing, Hermann 74
Broadwell, Lewis Wells 35
Bubel, Heinz 257
Bussebaum, Franz 70, 92, 181

Cathiau, Thomas 15, 16

Diffene, Philipp 52
Ditteney, Bernhard 261
Dorpmüller, Julius 102, 104
Dörr, Jakob 95
Drahtmann, Johann Christian 39
Dullenkopf, Otto 25, 211, 232, 234, 245, 247, 257
Durm, Joseph 74
Dürr, Heinz 261

Eglau, Carl 179
Eglinger, Konstantin 109, 117
Eisenlohr, Friedrich 73
Ely, Otto 64

Emmerich, Balthasar 42, 47
Emmerich, Horst 259

Fenrich, Heinz 275
Finter, Julius 93, 99, 169
Föhrenbach (Amtmann) 36
Friderich, Karl 43
Funk, Rolf 234

Ganser, Friedrich 39
Gehrlein, Nicolaus 38, 40
Grünberg, Otto 56, 65

Hafermehl, Ferdinand 152
Höck, Christian 38, 40–43, 49
Hüssy, Oskar 117

Jost, Adolph 46

Kirchbauer, Bernhard 181
Klotz, Günther 27, 119, 176, 211, 216, 232

Laule, Fritz 223
Lauter, Wilhelm 15, 35, 131, 132
Ludwig, Dieter 26, 240, 242, 247, 249, 257, 259, 261

Magnus, Ernst 52
Malsch, Jakob 35, 128
Möhrle, Karl 178
Morlock, Gustav 50
Müller, Karl 43, 181

Pampel, Fritz 234

Raspel (Regierungsbaumeister) 152
Rathenau, Emil 52
Riggenbach, Niklaus 180
Rüdiger, Johann Heinrich Friedrich 37, 38, 40

Schaechterle Karl-Heinz 234
Schaufler, Hermann 261
Schmidtmann, Julius 92, 99, 101, 109
Schmitt, Hermann 179
Schneider, Hermann 99
Schneider, Karl August 52
Schnetzler, Karl 14, 16, 18, 22, 35, 39, 57, 63, 66, 74, 133, 148, 150
Schüssele, W. 52
Schütz, Waldemar 255
Seebohm, Hans-Christoph 173
Seiler, Gerhard 246, 255, 275
Siegrist, Karl 19, 20, 22, 82, 93
Siemens, Carl-Friedrich von 56
Steinmetz, Heinrich 179, 181
Stengel, Kurt 178
Sternberg (Bankdirektor) 47
Stürzenacker, August 74

Taut, Bruno und Max 74
Thiebauth, Philipp 147

Vittali, Wilhelm 74, 75

Wäldele, Walter 211
Weber, Manfred 245
Weech, Friedrich von 15
Welter, Erich 65, 70, 83
Westenfeld, Karl 35–37
Willstädter, L. 52
Winterhalder, Emil 192

Zeppelin, Graf Eberhard 52

Ortsregister

bearbeitet von Ulrike Deistung

Adenauerring 214
Adlerstraße 49
Alb 60, 98, 156, 206, 223, 246
Albbrücke (August-Dürr-Brücke) 118, 241
Albtal 16–18, 24, 132, 147, 149–151, 155, 170, 173–175, 177, 178, 207, 216, 217, 227, 233, 239, 244, 245, 260
Allgäu 110
Altrheinbrücke 118, 121
Altstadt („Dörfle") 13, 25, 74, 226
Am Anger 245
Amalienstraße 61, 223
Annweilerstraße 205, 247
Apfelalleeunterführung (heute Schwarzwaldstraßenunterführung) 162, 164
Aue s. Durlach-Aue
Auerbach 152
Augartenstraße 77
August-Bebel-Straße 196, 203
August-Dürr-Straße 248
Autobahn 23, 104, 106, 142, 170, 171, 217, 244
Autobahnbrücke 217

Bad Herrenalb 156, 244, 245, 249, 251, 253, 255, 272
Bad Schönborn 263, 270
Bad Wildbad 279
Baden 29, 33, 102, 127–129, 134, 147, 153, 156, 179, 208, 267
Baden-Airpark 208
Baden-Baden 29, 115, 150, 184, 208, 209, 251, 257, 264, 265, 270–272, 277
Baden-Baden, Oos 265
Baden-Württemberg 176, 177, 183, 191, 237, 268, 270, 279
Badener Straße 106, 249
Badeniaplatz 272
Badnerlandhalle 203
Bahnhöfe
– Albtalbahnhof 24, 162, 164, 165, 170, 171, 174, 175, 189, 194, 198–203, 206, 216, 219, 224, 227, 233, 239, 244, 245, 248, 260–262, 264, 265, 270
– Alter Bahnhof/Hauptbahnhof 13, 14, 16, 17, 19, 33–35, 38, 41, 42, 46, 53, 56–59, 65, 66, 68, 69, 71–73, 75–77, 80, 84, 86, 92, 93, 113, 129, 136, 138, 153, 162
– Bahnhof Durlach 77, 104, 107, 109, 111
– Bahnhof Hagsfeld 143, 268
– Bahnhof am Mühlburger Tor 62, 77
– Bahnhof Mühlburg 22, 77, 106, 135
– Güterbahnhof 86, 111, 129, 134, 135
– Hauptbahnhof (Neuer) 19, 64, 74–77, 80, 81, 84, 92, 93, 96, 101, 103, 108, 109, 110, 115, 119, 122, 131, 134, 137, 138, 142, 147, 149, 162, 169, 171, 175, 188, 189, 191, 193, 203, 204, 206, 216, 218, 219, 224, 226, 227, 230, 233, 236–239, 245, 251, 258, 259, 263–266, 269–273
– Lokalbahnhof 94, 134–142
– Omnibusbahnhof 201
– Rangierbahnhof 15, 117, 154, 171, 237
– Westbahnhof 22, 60, 80, 90, 109, 110, 121, 140, 141, 144, 145, 223
Bahnhof Durlach (Haltepunkt) 194, 195, 197, 198, 202, 203, 206, 225, 230, 249, 258, 260
Bahnhofsplatz 162, 164, 236
Bahnhofstraße 129, 236, 248
Bahnhofsvorplatz 75, 248, 273
Bahnpostamt 77, 80, 81, 113, 118
Bahnübergänge 154, 244, 245
Bannwald 60
Bannwaldallee 202, 223, 246
Basel 33, 127, 129, 247
Bauerbach 262
Baumeisterstraße 239
Bayerische Pfalz 20
Beiertheim 16, 18, 61, 62, 67–70, 75, 77, 84, 94, 97, 101–103, 118, 147, 154, 164, 193, 194, 200, 203, 206, 214
Beiertheim West (Omnibuslinie) 200, 203
Beiertheimer Allee 14, 87, 91, 117, 129, 138, 164, 201, 224, 226
Beiertheimer Feld 201, 213, 224, 233
Berghausen 20, 66, 128, 179, 191–194, 198, 199, 201–203, 207, 224, 266
Bergstation 180, 181, 184
Bergwaldsiedlung 23, 198, 199, 201
Berlin 35, 51, 55, 56, 64, 65, 80, 87, 120, 133, 150, 153, 159, 168, 189, 190, 206, 207, 211, 231, 237, 239, 248, 249

Berlin-Charlottenburg 120
Bern 145, 279
Bernharduskirche 274
Bernhardusplatz 273
Betriebshof s. a. Depot
– Omnibusbetriebshof 193, 199
– Ost 52, 106, 108, 110, 114, 119, 121, 250, 272, 274
– Süd 274
– West 203, 240, 241, 248, 250, 259, 272, 274, 276
Betriebswerkstätte 80, 117
Bickesheim 136
Bietigheim-Bissingen 29, 131, 267, 268, 277
Birkenfeld 168
Blankenloch 131, 136, 139, 140, 146, 195, 260, 268–270
Blankenlocher Allee 214, 224
Blücherstraße 196
Brauerstraße 200, 270, 272
Breitscheidstraße 197
Bremen 35
Bretten 27, 29, 33, 128, 131, 132, 209, 258–264, 270, 276, 279, 283
– Bretten-Gölshausen 251, 260–262, 270
Brötzingen 152, 158, 161, 165, 167, 168
Bruchhausen 142, 269
Bruchsal 22, 27, 29, 127, 128, 131, 137, 157, 169, 209, 261–264, 270, 271, 279
Büchig 136, 269
Bühl 272
Bulach 15, 21, 60, 97, 98, 102, 193–195, 197–201, 203, 214
– Friedhof Bulach 199
Bulacher Loch 206
Bulacher Straße 98
Bundesstraße 3 199, 244
Bundesstraße 36 136, 255
Burgau 266
Busenbach 143, 151, 153, 155, 158, 161, 165, 167–171, 173, 175, 217, 218, 244, 245

Calw 177

Dammerstock 154, 168, 170–172, 174–176, 193, 203, 216, 233
Darmstadt 133, 152
Daxlanden 18–22, 25, 60, 70–72, 96, 99–103, 107, 108, 114, 118, 119, 134, 138–141, 187, 189, 196, 207, 218, 219, 224, 225, 227, 233, 238, 239, 245, 247, 251
Daxlander Straße 96, 114, 249
Degenfeldstraße 49
Depots/Remisen/Hallen (s. a. Betriebshof) 38, 40, 41, 43, 52–54, 65, 66, 79, 80, 82, 113, 114, 119, 121, 141, 142, 165, 190, 193, 199, 250, 255, 260, 264, 268
Deuz a. d. Sieg 187
Dettenheim 255
Dietlingen 152, 158, 168
Dobel 149
Dorschberg (Rheinland-Pfalz) 267
Douglasstraße 49
Duisburg 105
Durlach 14, 15, 17, 19–21, 34, 35, 42-48, 52, 54–58, 62, 66, 67, 69, 70, 76, 77, 87, 100, 101, 103, 104, 106, 107, 109–111, 113–116, 118–121, 127–129, 133, 171, 179–181, 183, 191–195, 197–203, 205–207, 218–220, 224, 225, 227, 228, 230, 233, 239, 249, 251, 258, 260, 266, 271
– Durlach Endstation 118, 249
– s. a. Bahnhof Durlach (Haltestelle)
Durlach-Aue 192, 203, 272
Durlacher Allee 37, 52, 54, 69, 77, 87, 106, 109, 249, 260, 273, 274
Durmersheim 15, 16, 20, 21, 27, 47, 66, 68, 99, 131, 133, 134, 136, 137, 139–142, 150, 162, 164, 233, 257, 264
Durlacher Tor 15–17, 19, 25, 34-37, 43–46, 48, 49, 54–57, 66, 87, 93, 94, 106, 109, 111, 116, 117, 119, 122, 138, 142, 143, 194, 195, 201, 203, 208, 214, 219, 220, 224, 226, 233, 273, 274
Düsseldorf 55, 222, 223, 249, 276

Ebertstraße (früher Reichsstraße) 19, 77, 94, 101, 106, 113, 162, 164, 165, 175, 193, 194, 201, 202, 207, 213, 214, 248, 270, 272
Eckenerstraße 114, 249
Edeltrud-Tunnel 206
Eggenstein 20, 25, 106, 129, 233, 238, 251, 254, 255, 260
Eggensteiner Straße 107, 252
Ellmendingen 152, 158, 168
Elsass-Lothringen 21, 99
Elsässer Platz 124
Entenfang 100–102, 117, 121, 191, 194, 195, 198, 199, 201–203, 207, 213, 214, 218, 219, 223, 224, 227, 228, 233, 238, 239, 249, 251
Eppingen 15, 29, 131, 132, 260, 262, 270, 277
Erbprinzenstraße 233
Erfurt 105
Ernst-Friedrich-Straße 272
Erzbergerstraße 15, 62, 77, 85, 101, 102, 129, 272
Ettlingen 16, 22, 24, 127, 129, 132, 142, 147–157, 159–161, 165–171, 173–177, 188, 192, 198, 205, 217, 239, 242, 244, 245, 250, 254, 269, 272, 274, 279
Ettlinger Allee 154, 161, 170
Ettlinger Straße 19, 73, 74, 77, 87, 93, 106, 107, 216, 219, 222, 223, 226, 228, 239, 248
Ettlinger Tor 14, 16, 17, 19, 38, 55, 73, 77, 93, 94, 103, 116, 119, 120, 219, 224-226
Etzenrot 150, 155, 156, 165, 217
Europa 42, 267, 279
Europahalle 25, 246, 251
Europaplatz 203, 205, 207, 208, 216, 235, 236, 239, 248, 251, 254, 274
Europaschule 197, 272

Fächerbad 248, 268
Fasanenstraße 49
Federbach 138
Feierabendweg 213
Feldlage 252, 272
Festhalle 86, 91
Festplatz 17, 107, 153, 160, 162, 165
Fettweisstraße 196
Feuerwehrhaus 117
Filmpalast am ZKM (Multiplex) 272
Fischweier 156, 157, 165
Flugplatz, Alter 96, 103, 196, 224, 236
Forchheim 131, 133, 136, 256, 257
Forschungszentrum s. Kernforschungszentrum
Frankfurt 80, 106, 223, 240
Frankreich 21, 278
Frauenalb 156, 157, 244
Freiburg 16, 43, 65, 127, 181
Freudenstadt 279
Friedhofsweg 38

Friedrichshöhe 181
Friedrichstal 15, 131, 136, 137
Fußgängerunterführung 74, 176, 235, 236
Fußgängerzone 24–26, 220, 222, 235, 246, 262, 274, 275, 283

Gastwirtschaften/Hotels (s. a. Haltepunkt Kühler Krug) 34, 75, 146
– Burghof 184
– Friedrichshöhe 181, 184
– Friedrichskrone 93
– Grüner Hof 38, 39
– Ramada 94
– Tannhäuser 37
– Zur Krone 45
Gartenschule 248
Gartenstadt 172, 175, 216
Gartenstraße 87, 90–92, 116, 121, 129, 138, 144, 145, 248
Gebhardstraße 94, 97
Georg-Friedrich-Straße 37, 38, 41, 50, 53, 54
Germersheim 22, 209, 258, 270, 277, 279
Germersheimer Straße 194, 203, 207
Gernsbach 149
Gerwigstraße 53, 55, 109, 121, 274
Glogauer Straße 215
Görlitz 55
Gottesaue 36, 37, 40, 42, 44–46, 50, 52, 54, 129
Gottesauer Platz 54, 200, 203
Gottesauer Straße 49
Graben-Neudorf 15, 53, 106, 129, 131, 140, 142, 255
Gräfenhausen 153
Grenoble 283
Grenzstraße 136, 255
Grötzingen 15, 20, 66, 120, 128, 179, 191–194, 198–201, 203, 207, 224, 260–262, 266
Grötzinger Straße 183, 249
Grünwettersbach 150, 200, 203, 207
Grünwinkel 16, 18, 19, 21, 22, 70–72, 96, 99, 101, 107, 134–139, 141, 142, 189, 191, 193, 203, 207
Günther-Klotz-Anlage 246
Gutenbergplatz 84
Gymnasiumstraße 249

Hagen/Westfalen 65
Hagsfeld 15, 17, 21, 66, 94, 95, 97, 103, 107, 108, 115–117, 121, 122, 131, 133, 136, 137, 139–145, 158, 171, 192–195, 197, 200, 202, 203, 214, 224, 248, 268
Haid-und-Neu-Straße 48, 142, 228, 273
Halle a. d. Saale 92, 279
Haltestellen 13, 17, 25, 34, 40, 49, 77, 91, 106, 108, 110, 111, 114, 121, 137, 162, 188, 200, 204, 205, 217, 233, 236, 252–254, 257, 262, 267, 269, 274, 278, 284
Hamburg 234, 257
Hammweg 118, 247, 248
Händelstraße 228
Hannover 283
Hans-Sachs-Straße 14, 129
Hardecksiedlung 207
Hardeckstraße 141
Hardt 15, 20, 27, 77, 129, 133, 146, 150, 257, 260
Hardtstraße 51, 71, 77, 96, 213
Hardtwald 22, 25
Hauptfriedhof 46, 66, 69, 70, 87, 94, 101, 103, 108, 115, 117, 121, 122, 134, 136–138, 140, 142–144, 190, 192, 193, 195, 214, 218, 228, 233, 236
Hauptkrankenhaus (Haltestelle) 196, 219, 228
Hauptpost 25, 80, 81, 92, 108, 113, 114, 119, 122, 200, 201, 216, 218–220, 224, 227, 230, 231, 233–236, 238, 239, 255
Hebelstraße 248
Heidelberg 16, 33, 79, 86, 114, 120, 127, 259, 261
Heidenstückersiedlung 192–194, 198, 201, 203, 224
Heilbronn 15, 29, 33, 117, 131, 132, 259-262, 271, 277–279
Helmholtz-Gymnasium 274
Herderstraße 228
Hermann-Billing-Straße 226
Herrenalb 29, 147–153, 155–161, 165, 167, 169, 171–177, 188, 216, 217, 233, 244, 245, 249, 251, 253, 255, 270–272
Herrenalber Straße 154, 170
Herrenstraße 49, 61, 106, 220, 235, 248
Hertzstraße 107, 117, 205, 207, 212, 213, 218, 228
Herweghstraße 228
Hildapromenade 14, 77, 129, 228, 274
Hirschbrücke 17, 129
Hirschstraße 49
Hirtenweg 97, 114, 136, 141, 142, 192, 194, 195, 197, 200, 202, 203, 214, 219, 224, 226, 227
Hochschule für Gestaltung 272
Hochstetten 20, 30, 243, 251, 253–255, 260, 270, 271
Hockenheim 129
Höfen 149
Hohenwettersbach 150, 195, 198, 201, 203, 205, 207
Honsellstraße 60, 77, 106, 241
Hüffenhardt 169

Ittersbach 143, 150, 152, 155, 158, 159, 161, 165, 168–171, 173, 175, 188, 237, 245, 251, 255, 260, 270, 271

Jägerhaus 215
Jöhlingen 261, 262
Jollystraße 15, 129
Jugendheim 234

Kaiserallee 17, 53, 60, 69, 213, 222, 228, 236, 248
Kaiserplatz 235, 239
Kaiserslauterner Straße 196
Kaiserstraße 15, 24–26, 28, 35, 41, 42, 48, 54, 55, 57, 65, 67, 69–71, 74, 78, 83, 87, 104, 106, 119, 120, 213, 219, 220, 222–224, 226, 232–235, 248, 249, 258, 273–275
Kandel 258, 267
Kanonierstraße 107
Kapellenstraße 74, 93, 94, 116, 117, 119, 134, 141, 226
Kappel/Rhein 139
Karlsruher Allee 43, 200, 201
Karlstor 134, 195, 212, 220, 226, 230, 235, 248
Karlstraße 19, 49, 61, 69–71, 77, 81, 94, 97, 108, 117, 119, 120, 122, 213, 214, 216, 220, 222, 223, 226, 238, 239, 248, 272
Karl-Friedrich-Straße 42, 63, 77, 91, 138, 223, 235
Karl-Wilhelm-Straße 48, 66, 136
Kasernen 59, 116, 192, 247
– Artilleriekaserne Gottesaue 17, 37, 46, 50
– Artilleriekaserne Moltkestraße 79
– Dragonerkaserne 17
– Gottesauer Kaserne 37, 46
– Grenadierkaserne 53, 61, 62, 68
Kassel 279
Kastenwörthstraße 96
Kernforschungszentrum 27, 195, 198, 233, 255, 256
Keßlerstraße 122, 135, 144

Killisfeld 200, 201, 203, 206, 224
Kleinoberfeld 199
Kleinseeäcker 199
Kleinsteinbach 199
Klosestraße (alte) 153, 162
Knielingen 14, 15, 21, 85, 95, 101–103, 106, 107, 110, 118, 119, 122, 124, 129, 171, 192, 197, 205, 207, 213, 219, 224, 225, 227, 228, 233, 241, 249, 251, 252, 258
Knielinger Allee 196, 234, 236, 255
Kohlerevier (Westfalen) 33, 35
Köln 58, 157, 159, 247, 283
Kolpingplatz 201
Konstanz 127
Konzerthaus 107, 232
Kraichgau 15, 128, 131
Kraichtal 263
Krankenhäuser
– Paracelsus-Klinik 202
– Städt. Klinikum/Spital 116, 196, 236
Krappmühlenweg 266
Kreisstraße 71
Kreuzstraße 49, 106, 113, 235, 249
Kriegsstraße 14, 17–19, 26, 33, 35, 38, 56, 61, 69, 71, 72, 74, 75, 86, 87, 91, 113, 122, 129, 134–136, 138, 144, 145, 213, 222, 223, 225, 226, 233, 235, 248, 274, 275
Kriegsstraße Ost 273
Kronenplatz (Berliner Platz) 249, 251
Kronenstraße 49, 74, 226, 249
Kühler Krug 17, 60, 69–71, 77, 80, 94, 96, 99, 101, 103, 107, 108, 113, 116, 117, 119, 122, 134, 135, 140–142, 144, 189, 191, 193, 203, 214, 218, 219, 224, 226, 227, 233, 239, 251, 272
Kullenmühle 156
Kurvenbahn 129
Kussmaulstraße 196

Lachnerstraße 49
Lameyplatz 95, 101, 102, 106, 191, 213, 249
Lameystraße 213, 225
Lammstraße 49, 235
Landau 258, 267, 270, 277
Landgraben 56
Landkreis Karlsruhe 177, 209, 242, 254, 256, 258, 263, 269, 270, 277
Lange Straße 35–37, 41
Langenalb 150
Langensteinbach 150, 152, 158, 218, 233, 237
Lassallestraße 247
Lausanne 279
Lauterberg 72, 74, 75
Lautersee 75
Leopoldshafen 25, 33, 129, 195, 233, 238, 251, 254, 255
Leopoldstraße 49, 106, 228
Lidellplatz 68, 86
Liestal 134
Linkenheim 30, 129, 255
Loffenau 149
Lohn-Lissen-Gebiet 272
Lorenzstraße 90
Ludendorffstraße 107
Ludwigsplatz 87

Mainz 33, 92
Malsch 269
Manchester 283
Mannheim 15, 33, 39, 62, 65, 114, 127, 129, 131, 133, 140, 142, 172, 192, 268
Mannheimer Straße 97, 236
Marie-Alexandra-Straße 164
Markgrafenstraße 86, 233
Markthalle 113
Marktplatz 35, 39, 44, 49, 55, 57, 59, 62, 69, 71, 77, 81, 87, 92, 93, 103, 106–108, 119, 122, 146, 188, 199, 201, 216, 218, 219, 224, 227, 231–233, 235, 236, 238–240, 249, 251, 261, 266, 274
Marktstraße 213
Marxzell 156, 217, 244
Mathystraße 14, 61, 87, 91, 93, 94, 116, 117, 129, 138, 219, 227, 238, 239, 248, 251, 272
Maulbronn, Kloster 264
Max-Planck-Gymnasium 193
Maxau/Schiffsbrücke 14, 33, 39, 77, 95, 106, 129, 131, 197, 266
Maximiliansau 38, 267
Mendelssohnplatz 69, 92–94, 103, 118, 145
Menzingen 30, 157, 169, 262–264, 271, 274
Messplatz 87, 159, 273
Moltkestraße 19, 53, 57, 59, 61, 62, 68, 79, 86, 95, 107, 228, 236
Mörsch 17, 133, 136, 141, 142, 146, 256, 257, 260
Mühlacker 29, 131, 261, 264, 267, 271
Mühlburg 14, 15, 17, 18, 22, 35, 38–46, 48, 50–53, 60, 62, 67, 69, 70, 72, 77, 79, 80, 95, 103, 106, 114, 115, 122, 129, 134, 135, 141, 187, 191, 213, 252
Mühlburger Feld 23, 213, 252
Mühlburger Tor 14, 15, 19, 25, 35–37, 39–41, 44–46, 49, 50, 52–59, 62, 66, 74, 77, 93, 107, 116, 117, 129, 191–194, 197, 201, 203, 208, 220, 224, 236, 271, 272
München 33, 223
Museum für Neue Kunst 272
Mutschelbach 199

Nebeniusstraße 154
Neckarelz 131
Neckargemünd 131
Neue Daxlander Straße 96
Neufeldstraße 107, 202
Neureut 15, 20, 22, 25, 85, 129, 191–198, 201, 203, 224, 233, 236, 239, 247, 251, 253–257
Neureut-Heide 197
Neureuter Landstraße 124
Neureuter Straße 202, 212, 213, 218, 219, 226–228, 233, 236, 239, 247, 251
Neurod 148, 155, 172
New York 35
Nordstadt 272
Nordweststadt 25, 201, 205, 233, 234, 236, 239
Normandie 115
Nowackanlage 154
Nürnberg 64

Oberausstraße 266
Oberreut 23, 25, 197–203, 206, 224, 233, 238, 239, 246, 251, 271, 272
Oberrheinebene 179
Odenheim 29, 157, 169, 262–264, 271
Offenburg 127
Orschweier 139
Osnabrück 61
Ostendorfplatz 172, 175
Ostendstraße 49

Ostring 273
Östringen 209, 263
Oststadt 58, 74, 87
Ötigheim 131, 137

Palmbach 150, 200, 202, 203, 207
Parkring 214
Pfalzstraße 96, 141, 142
Pfarrstraße 138
Pfinzentlastungskanal 255
Pfinztal 14, 27, 128, 202, 204, 253, 260, 269
Pfinztalstraße 77, 106, 118, 225
Pforzheim 14, 29, 33, 117, 128, 147, 152, 153, 155, 158, 159, 161, 167, 168, 170, 191, 251, 265–268, 270, 271, 278
Pforzheimer Straße 77, 109, 225
Polizeipräsidium 107, 117
Polytechnikum 41
Pontonbrücke 106, 129, 131
Promenadenweg 53
Pulverhausstraße 199, 200
Pyramide 235, 236, 262

Raiherwiesenstraße 202
Rappenwört 21, 96, 99, 100, 107, 110, 111, 118, 120, 121, 219, 223, 248, 251, 271
Rappenwörtstraße 138
Rastatt 15, 22, 54, 79, 86, 110, 127, 131, 137, 141, 155, 168, 209, 215, 228, 231, 264, 270–272, 277, 279
Rastatter Straße 154
Reichenbach 152, 158
Reichsstraße s. Ebertstraße
Reinhold-Frank-Straße (früher Westendstraße) 57, 61, 77, 107, 134, 222, 224, 236, 274
Reitschulschlagsiedlung 268
Rhein 14, 17, 19, 33, 35, 99, 129, 131, 139, 197, 209, 247, 263, 278
Rheinbergstraße 202, 203, 266
Rheinbrücke 14, 20, 21, 106, 131, 197, 266
Rheinbrückenstraße 124, 213, 228, 247
Rheinhafen 15, 16, 18, 59, 60, 64, 66, 67–71, 75, 94, 95, 99–101, 103, 106, 107, 110, 113, 115, 118, 119, 122, 129, 138, 191–194, 196, 219, 223–225, 227, 233, 236, 238, 239, 241, 245, 251, 271
Rheinhafenstraße 241, 245
Rheinland-Pfalz 20, 27, 95, 129, 246, 267, 269, 270
Rheinstadt 233
Rheinstetten 25, 238, 243, 246, 251, 254, 256, 257, 270
Rheinstrandbad 96, 111, 118
Rheinstrandsiedlung 25, 107, 190–195, 198, 201, 203, 224, 233, 237, 239, 245–247, 249, 251, 254, 256, 257
Rheinstraße 40, 50, 51, 54, 71, 95, 96, 213, 225
Rheinwald 96
Riefstahlstraße 15, 107
Rintheim 18–22, 67, 68, 70, 97, 100, 103, 112, 115, 117, 123, 129, 133, 136, 214, 219, 224, 227, 228, 233, 236, 238, 239, 251, 271
Rintheimer Feld 23, 214
Rintheimer Straße 228, 236, 240
Rintheimer Weg 106
Ritterstraße 49, 117, 235
Roeschwog 15, 131
Römerhof 114, 121, 141, 223, 245
Rondellplatz 25, 233
Roonstraße 144, 145

Rüppurr 17–19, 22, 67, 68, 107, 132, 147, 149–151, 154, 155, 162, 164–166, 168–175, 188, 189, 193, 216, 217, 219, 224, 227, 229, 233, 239, 244
– Haltepunkt Klein-Rüppurr 154
– Haltepunkt Rüppurr-Battstraße 154, 175, 216, 244
– Haltepunkt Schloss Rüppurr 154, 168, 175
Rüppurrer Straße 69, 74, 86, 92, 93, 111, 118, 219, 222, 226, 227, 233, 239, 251, 272
Rüppurrer Tor 17, 219, 224, 226
Ruhrgebiet 247
Rußheim 20, 22, 27

Saarbrücken 279, 283
Saarland 129, 277
Saarlandstraße 99, 107, 124, 228
Salzburg 279
Schillerstraße 60, 69, 87, 138, 144, 219, 226, 227, 233, 251
Schlachthof 56, 77, 84, 93, 103, 111, 117, 121, 123, 203, 214, 219, 230, 236
Schloßgarten 231
Schloßplatz 119, 223, 224, 226
Schneidemühler Straße 214
Schöllbronn 156
Schröck 33, 129
Schützenhaus 184
Schützenstraße 77, 93
Schwarzwald 151
Schwarzwaldstraße 162, 164
Schwetzingen 15, 129
Schwimmschule (Haltepunkt, s. Kühler Krug)
Seehof 160
Seewiesen 155
Seminarstraße 234
Siegen 187
Siemensallee 124, 207, 212, 213, 247, 250, 251, 271
Sinsheim 131
Sinsheimer Straße 268
Sofienstraße 195
Söllingen 128, 192, 199, 202, 265, 266
Sonntagplatz 15
Spielberg 156
Spöck 16, 20, 21, 66, 68, 94, 95, 133, 134, 136, 137, 139, 150, 164
Sportschule Schöneck 184
Staatstheater, Badisches 33, 73
Stadtgarten 73, 75, 231
Städtische Galerie 272
Staffort 136
Starckstraße 213
Steinhäuserstraße 201
Steinhäusle 156
Stephanienbad 75, 97
Stephanienstraße 223
Stephanstraße 113
Stettfeld 264
Stösserstraße 77, 79, 84, 96, 107
Straßburg 114
Stupferich 150, 200, 202, 203, 207
Stutensee 136, 146, 243, 270, 271
Stuttgart 33, 106, 131, 137, 177, 193, 223, 244, 261, 278
Südendstraße 71, 200
Südliche Weinstraße 270, 277
Südstadt 13, 16, 17, 19, 46, 69, 74, 93, 150, 154, 226
Südtangente 204, 206, 213, 222, 246
Südweststadt 17, 19, 58, 83

Tagweidwiesen 197, 203
Talstation (Turmbergbahn) 70, 179–181, 183
Technische Hochschule/Universität 13, 29, 55, 65, 116, 147, 257
Temesvar/Timisoara 276
Tivoli 271, 272
Trierer Straße 236
Tullastraße 52–55, 57, 65, 79, 80, 97, 106, 108, 110, 114, 116, 119–121, 123, 141, 219, 227, 228, 233, 236, 240, 250, 272–274, 279
Tulpenstraße 154
Tunnel (s. a. einzelne) 258, 282, 283
– Straßenbahntunnel Durlacher Allee 273
Turmberg 44, 70, 179, 181, 184, 199, 203, 205

Ubstadt-Weiher 131, 157, 263, 264
Uerdingen 81
Ulm 222
Untermühlsiedlung 261
Untermühlstraße 69, 106, 117, 118
USA 108

Victor-Gollanz-Straße 162
Vierordtbad 73, 87, 107
Vilsen 142
Vogesenbrücke 109, 196, 223, 225
Vogesenstraße 96, 249

Waaghäuschen 161
Wagenhalle s. Depots
Waghäusel 22
Waibstadt 131
Waidweg 138, 247
Waldenburg 134
Waldhornstraße 49, 223, 226, 235
Waldstadt 23, 24, 194, 195, 200, 203, 214, 215, 224, 226, 227, 233, 239, 248, 251, 252, 268, 271
Waldstraße 42, 44, 49, 107, 223
Wattkopftunnel 155, 245
Weiherfeld 97, 103, 176, 188, 189, 191–195, 199, 201, 203, 216, 224
Weiler 152, 158
Weinbrennerplatz 61, 93, 116, 117, 122, 142, 144, 224, 246, 248, 251
Weinbrennerstraße 145, 214
Weingarten 262, 263
Weinweg 106, 117, 118, 121, 199, 230, 273
Westendhalle 54, 117
Westendstraße s. Reinhold-Frank-Straße
Westfront 86
Weststadt 58, 74
Wettersbach 200, 201
Wichernstraße 193, 194, 201
Wiesloch 169
Wikingerstraße 241, 259
Wildbad 150, 184
Wildparkstadion 203, 208
Wilferdingen 128, 191, 192
Windeckstraße 200
Winden 258
Wintersdorf 15, 131
Wissembourg 278
Wolfartsweier 150, 200, 203–205, 207, 272
Wörth 30, 258–260, 266–268, 270, 271
Wöschbach 191, 202, 203
Wössingen 261, 262
Württemberg 110, 128, 153, 156, 176, 177, 237, 268, 270, 279

Yorckstraße 60, 69, 122, 135, 145, 228, 248, 251, 252

Zentrum für Kunst und Medientechnologie 90, 145, 272
Zeppelinstraße 96, 135, 193
Zeutern 264
Zündhütle 204, 272

Sachregister
Bearbeitet von Ernst Otto Bräunche

Ämter/Behörden, staatliche (s. a. Verkehrsbehörden/-betriebe)
– Arbeitsamt 84
– Bezirksamt 72
– Bezirksbeirat Durlach 183
– Bundesministerium für Forschung und Technologie 29, 257
– Bundespost 203
– Großherzoglich badische Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus 35, 38, 179
– Handelsministerium, Großherzogliches 43
– Innenministerium Baden-Württemberg 183
– Landesregierung Baden-Württemberg 158, 173
– Ministerium des Großherzoglichen Hauses 152, 153
– Oberbaudirektion, Großherzogliche 51
– Oberpost-Direktion Karlsruhe 80
– Reichspost 189
– Versorgungsamt 200
Ämter, städtische (s. a. Verkehrsbehörden/-betriebe)
– Gas-, Wasser- und Elektrizitätsamt 109
– Stadtplanungsamt 242
– Stadtwerke 183, 195, 251, 258
– Straßenbahnkommission 107
– Tiefbauamt 58, 65, 70, 150–152, 196, 200
– Wasser- und Straßenbauamt 58
Albtalbahn (s. a. Stadtbahn einzelne Strecken) 16, 17, 20, 24, 59, 68, 77, 107, 119, 132, 137, 138, 142, 143, 145, 147–178, 193, 211, 216–219, 229, 232, 233, 237, 244, 245, 247, 249, 251–253, 257, 260, 269
Antisemitismus 112
Arbeitslosigkeit 96, 101, 102, 168, 189, 254
Auto/Kfz/Pkw (s. a. Individualverkehr) 23–25, 27–30, 104 f., 181, 192, 211, 212, 217 f., 220, 223, 228, 232, 235, 243, 247 f., 258 f., 262, 281

Berufe
– Arbeiter 22, 44, 65, 74, 77, 90, 132, 137, 141, 147, 150–152, 165, 168, 190, 191
– Bahnwärter 38
– Beamter 57, 115, 168
– Handwerker 65, 226
– Heizer 181
– Kondukteur 41, 45
– Kontrollpersonal 38
– Kutscher 34, 35, 37, 38, 40, 45, 50
– Lokomotivführer 104
– Omnibusfahrer 196

– Schaffner 36, 37, 40, 65, 84, 101, 108, 110, 112, 142, 181, 183, 196–198, 216, 228–230, 231, 253
– Schaffnerin 84, 110, 228
– Stallmeister, -hüter 38
– Wagenführer 58, 65, 66, 84, 109, 110, 114, 120, 162, 171, 276
Berufsverkehr 27, 28, 101, 281
Besetzung des Rheinhafens 1923 94
Betriebsordnung Straßenbahn (BOStrab) 58, 109, 216, 231, 239, 283
Bücherbus 193
Bürgerausschuss 18, 133
Bürgermeister 35, 39, 43, 95, 133, 147, 148, 150, 179, 181, 211, 255, 267
Bürgervereine 74
Bürgerversammlung Hagsfeld 133

Dampf(straßen)bahn 33, 42–48, 50–52, 54, 56, 133, 147, 181
Dampfschiff 33
Droschke s. Kutsche

Eingemeindung 17, 18, 21, 27, 48, 61, 62, 67, 68, 70, 71, 102, 171, 173, 177, 193, 200
Eisenbahn/Staatseisenbahn/Staatsbahn 14, 15, 19–22, 33, 37, 40, 42–44, 46, 47, 55, 59–62, 66, 69, 73–75, 77, 78, 90, 95, 96, 104, 106, 121, 127–133, 135, 137, 138, 142, 146, 147, 149–152, 154, 191, 255, 256, 259–261, 264, 279, 281, 283
– einzelne Strecken
– Enzbahn 149
– Kraichgaubahn 15, 31, 132
– Kurvenbahn 15, 129
– Maxaubahn 17, 39, 77, 128, 129, 131
– Murgtalbahn 149, 279
– Nebenbahn Bruchsal – Menzingen – Odenheim 29, 157, 169
– Pfalzbahn 22, 246
– Rheinbahn 15, 17, 20, 39, 107, 129
– Strategische Bahn 15, 131
Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) 237, 283
Elektrifizierung 19, 20, 51, 52, 55, 56, 58, 63, 82, 83, 139, 141, 157,159–161, 168, 170, 173, 182, 183, 237, 255, 259–262, 264, 267
Elektrizitätswerk 82, 115, 116, 119, 159

Fabriken und Firmen (s. a. Verkehrsbetriebe)
– Adtranz 276
– AEG s. Verkehrsbetriebe, private in Karlsruhe
– Asea Brown Boveri (ABB) 264
– Ausbesserungswerk Karlsruhe 121
– Badisch-Pfälzische Flugzeugreparaturwerft 180
– Badenwerk 116, 166, 170
– Bank für Handel und Gewerbe, Darmstadt 133
– Bankhaus Robert Warschauer & Co 154
– Bankhaus Veit L. Homburger 82
– Bankhaus Straus & Cie. 82
– Baumwollspinnerei und Weberei, Neurod 148, 149, 158 172
– Berliner Handelsgesellschaft 154
– Blicker 201
– Bosch 205
– Brown, Boveri & Cie. AG (BBC), Mannheim 175, 261
– Daimler-Benz 209
– DEA 196, 197
– Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken (DWM) 90, 91, 116, 144, 145, 231, 239
– Duewag, Düsseldorf 253, 280
– Esso 196–198
– Fuchs, Heidelberg 86, 120
– Gollnow & Sohn 199
– Grundig 203
– Haid & Neu 144, 145
– Herbrand, Köln 57
– Hoepfner, Brauerei 56
– IWKA 90
– Junker & Ruh 95, 201
– Kautt & Sohn 44
– Kirchbauer, Bernhard, Bauunternehmen 184
– Kraus & Naimer 202
– Ladenburg und Söhne, Mannheim 133
– Lenz & Co., Stettin 152, 154, 157, 161
– Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) 65, 66
– Maschinenbau-Gesellschaft, Karlsruhe 95
– Maschinenbaugesellschaft, Görlitz 55
– Maschinenfabrik Esslingen 184, 186
– Orenstein & Koppel, Berlin 87
– Pohlig-Heckel-Bleichert, 186
– Printz, Färberei 200
– Printz, Albert, Bierbrauerei 41, 55
– Rheinische Kreditbank, Mannheim 133
– Rheinische Schuckert-Gesellschaft für elektrische Industrie 82
– Ritter AG 206
– Schaffhausen'scher Bankverein 154
– Schrauben- und Mutternfabrik 149
– Siemens 55, 66, 120, 251, 280
– Singer 202
– Sinner 95
– Soenderop & Comp. 150–152
– Spinnereien, Ettlingen 132, 150, 152, 155
– Union Elektrizitäts Gesellschaft in Berlin 161
– Van der Zypen & Charlier (Köln) 161
– Vering & Waechter 151
– Vetter, Stuttgart 196
– Volkswagen AG 198, 199, 202, 206
– Waggonfabrik Rastatt 79, 86
– Waggonfabrik Fuchs, Heidelberg 79
– Weimarische Bank 47
– Wolff & Sohn 55
Fahrgast/Fahrgäste 19, 20, 25, 35, 37, 44, 45, 48, 50, 58, 66, 69, 91, 100, 108, 110, 112, 113, 115–118, 121, 122, 137, 142, 149, 150, 154, 156, 157, 159, 164, 168, 171, 174, 187, 188, 193, 194, 197, 201, 202, 206, 207, 210, 211, 216–218, 220, 223, 234, 244, 246, 248, 249, 253, 258, 265, 269, 270, 273, 276 279, 282 284
Fahrgastinformation 25, 106, 108, 12, 122, 206, 210, 245, 252, 284
Fahrgast-/Beförderungszahlen 17, 19, 23–26, 28, 30, 38, 40, 42, 44, 46, 50, 52, 62, 72, 76, 82, 83, 85–87, 92, 94–97, 100–102, 105, 109, 110, 115, 119, 120, 123, 138, 140, 142, 143, 146, 165, 167, 169, 171, 172, 175, 180, 181, 183, 184, 191–193, 195–197, 199–202, 204–206, 208, 210, 212, 214, 218, 219, 221, 231, 232, 238, 242, 249–252, 254, 255, 257, 258, 260, 262, 263, 276–278, 282–284
Fahrgastraum 34, 87, 117, 179, 199, 276
Fahrgastwechsel 202, 208, 250, 252, 265, 284
Fahrkarte(n) (Abonnements/Citykarte/Dauerkarten/Familientageskarte/Punktekarte/Scoolcard/Streifenkarte/Studikarte/Umweltkarte) 37, 48, 49, 100, 111, 172, 215, 228, 230, 231, 238, 252–254, 270, 278, 279, 284

Fahrplan 40, 92, 94, 108, 118, 121, 172, 189, 193, 196, 198, 200–203, 205, 210, 212, 238, 243, 252, 254, 257, 269, 270, 284
Fahrpreis (s. a. Fahrkarten) 37, 39, 43–45, 49, 50, 86, 94, 101, 105, 120, 141, 147, 149, 209, 210, 230, 232, 238, 253, 258, 278
Fahrrad 16, 25, 58, 86, 250, 252, 253, 264
Freifahrtberechtigung 111
Fuhrwerk (s. Kutsche)
Funkverkehr 198, 202, 210, 231, 239, 250, 276, 284

Gas 61, 71, 91, 109, 191, 282
Gaswerk 53, 87, 116, 199
Gemeinderat (s. a. Stadtrat) 18, 35, 41, 95, 183, 215, 216, 221–223, 231, 238, 247, 248, 253, 265, 269, 274, 275
Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz 254, 258–260, 274

Haltestelle 34, 40, 49, 66, 68, 77, 86, 91, 106, 108, 110, 111, 114, 121, 136, 137, 154, 155, 172, 188, 191, 193, 195, 200–202, 204, 205, 213, 217, 220, 233, 235, 236, 246–249, 252–255, 257, 260–262, 266–269, 272–274, 278, 284

Individualverkehr (s. a. Auto) 22, 25, 27, 28, 29, 30, 106, 107, 171, 175, 212, 213, 222, 223, 232, 235, 236, 243, 252, 255, 273, 281–284
Industrialisierung 15, 17, 33, 137
Industrie/-gebiet 14, 16, 18, 20-22, 29, 34, 57, 58, 60, 74, 80, 82, 90, 116, 119, 136, 141, 142, 144, 158, 160, 187, 191, 197, 200, 203, 212, 231, 246, 247
Industriegleis 53, 55, 109, 121, 139, 141, 142
Inflation 92, 94, 166

Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) (s. a. Verkehrsverbünde) 30, 208, 209, 242, 260, 270
Kriege
– 1870/71 131
– Erster Weltkrieg 21, 22, 61, 69, 70, 85–87, 83, 90, 92, 95, 110, 113, 114, 136, 137, 139, 181, 191
– Zweiter Weltkrieg 22, 23, 99, 107, 121
Kriegsgefangene 112, 116
Kutsche/Droschke/Fuhrwerk 33–35, 37, 38, 42, 48, 58, 80, 83, 106, 109, 129, 149, 157, 187

Landtag 19, 33, 72, 127, 149, 150, 177
Linienführung/Liniennetz 55, 58, 70, 71, 96, 97, 102, 103, 111, 112, 118, 119, 129, 135, 192–194, 197, 205, 206, 210, 211, 219, 223, 224, 227, 233, 238, 239, 247, 251, 252, 270, 271
Lokalbahn 16–22, 59, 61, 66, 68, 71, 72, 87, 90, 93, 94, 96, 97, 127, 131, 133–138, 141, 144, 149, 150, 153, 162, 164, 165, 188, 214, 218, 257, 268
Lokomotiven 14, 15, 42, 43, 46, 52, 54, 74, 76, 109, 131, 138, 141, 144, 149, 152, 155, 157–161, 165–167, 172–174, 274, 276
Luftangriff 91, 110, 114, 115, 117, 171

Machtergreifung 102, 105
Magnetbahn 281
Militär 43, 59, 79, 84, 94, 117
Militärregierung 118, 119

Nahverkehr/öffentlicher Personennahverkehr (s. a. Vorortverkehr) 13, 15–17, 20–25, 27, 28, 30, 51, 52, 59, 82, 83, 104, 115, 119, 122, 124, 146, 187, 200, 205, 210–212, 214, 218, 223, 232, 234, 236, 239, 243–245, 251, 252, 254, 260, 261, 263, 265, 267, 268, 270, 272, 274, 279, 281, 282, 284
Nahverkehrsmodell Karlsruhe 30, 212, 236, 243, 257, 259, 260, 262, 269, 279
Nahverkehrsnetz 13–30, 99, 133, 146, 210, 223, 237, 242, 257–259
Nahverkehrsplanung/-politik 19, 21, 22–24, 26–28, 30, 70, 86, 132, 178, 210, 242, 253, 260, 279

Oberbürgermeister 35, 57, 63, 66, 74, 82, 93, 95, 99, 108, 117, 119, 128, 131, 132, 150, 152, 165, 166, 168, 171, 173, 176, 177, 181, 187, 191–193, 195–197, 201, 202, 210, 211, 214, 224, 232, 245, 258, 246, 253, 257, 275, 281, 282
Omnibus(se)/Omnibuslinien 47, 72, 103, 104, 106–108, 113, 120, 132, 137, 142, 146, 167, 168, 174, 175, 187–211, 214–216, 219, 223, 236, 239, 240, 241, 245, 250, 253–255, 257, 258, 264, 269, 278, 281, 282, 284
– Omnibusnetz, amerikanisches 192
– Omnibusunternehmen 199, 208, 210, 212, 214, 267, 273
– Pferdeomnibus 34, 35, 46, 133, 147, 151

Panoramabahn Pforzheim – Ittersbach 170
Park & Ride (P&R) 26, 201, 252, 257, 262, 264, 267
Parteien
– CDU 248
– F.D.P. 275
– Grüne 275
– NSDAP 102, 112
– SPD 74, 248
Pendelverkehr 77, 96, 97, 100–102, 118, 119, 122, 123, 208, 218, 232, 264 266
Personaleinsparungen 101, 196, 197, 218
Pferdebahn 15, 17, 33, 35–52, 54, 56, 58, 181, 240
Polizei 102, 105, 111, 220
Postkutsche s. Kutsche
Poststraßenbahnverkehr 113, 121, 149
Proteste/Protestveranstaltungen 72, 101, 105, 108, 135, 136, 168, 220, 274

Regionalbahn (s. Stadtbahn)
Regionalisierung des Eisenbahnbetriebs 260, 268, 279

SA/SS 102, 105, 107
Schülerverkehr 52, 190, 195, 197, 199, 205, 206, 254
Seilbahn 179, 183, 231
Signalanlagen 23, 25, 96, 202, 212, 236, 238, 244, 252, 261, 282, 283
Stadtbahn 146, 153, 203, 210, 218, 238, 243, 244, 254–268, 271, 274, 276, 277–279, 282, 283, 285–287
einzelne Strecken
– Bruchsal – Menzingen – Odenheim (BMO-Bahn) 262, 263
– Bruchsal – Bretten – Mühlacker 264, 271
– Hardtbahn 25, 27, 254, 255, 257, 260
– Kraichgaubahn 260, 262, 266
– Mühlacker – Bietigheim-Bissingen 267, 268
– Nordbahn 236, 268
– Pfalzbahn 22, 246, 266
– Pfinztalbahn 265, 266
– Rheintalbahn 264
– Südbahn/Rheinbahn 245, 256, 257, 260
Stadtrat (s. a. Gemeinderat) 39, 42, 43, 48, 55, 58, 61, 66, 69, 79, 80, 95, 96, 99, 101, 1377 192, 223
Stadtverordneter 93, 147

Stadtverwaltung 52, 60–64, 68, 70, 71, 80, 95, 113, 151, 199, 216, 218, 222, 225, 227, 236, 279
Straßenbahn 38, 42, 45, 48, 51–56, 58–66, 68–70, 74, 75, 77, 79–87, 91–96, 99, 102, 104–111, 114–119, 121, 122, 137, 138, 140–142, 144, 181–183, 184, 211–216, 218, 220, 221, 223–225, 228, 229, 231, 232, 235, 237–244, 247, 249–251, 253, 254, 259, 261, 265, 267, 272, 273, 275, 281, 283
Straßenbahnfahrzeuge
- Akkumulatorenwagen 52, 57, 58, 63, 65, 70
- Anhängewagen/Beiwagen 52, 54, 57, 65, 67, 68, 79, 86, 91, 99, 101, 106–108, 110, 117–122, 140, 143, 159, 174, 193, 197, 212, 214–217, 223, 229, 231, 249
- Arbeitswagen 117
- Doppeldecker-Bahnen 282
- Einmannwagen 101
- Fahrradwagen 250, 253
- Gepäckwagen 38, 44, 65, 135, 149
- Gleichstrom-Stadtbahnwagen 272
- Güterwagen 52, 65, 87, 91, 138, 144, 145, 154, 155, 171, 174
- Kriegsstraßenbahnwagen (KSW) 120, 215, 248
- Mittelflur-Zweisystemwagen 275–277
- Motorwagen/Triebwagen 52, 57, 65, 66, 68, 70, 79, 81, 87, 91, 100, 101, 107–112,117, 118, 120, 121, 143, 155, 159, 161, 165, 168, 172, 174, 214, 217, 228, 229, 231, 237, 240, 245, 248–251, 263, 277
- Niederflurwagen 274–276, 283, 284
- Reservefahrzeuge 106, 107, 262
- Spiegelwagen 99, 100, 102, 107, 110
- Wagenpark 50, 70, 79, 86, 99, 106, 107, 115, 124, 142, 199, 221, 231, 247, 249, 252, 274, 276
- Zweisystem-Stadtbahn 276, 279

Streckennetz/Liniennetz 20–23, 25, 27–30, 52, 56, 58, 65, 67, 99, 108, 118, 160, 192, 233, 239, 247, 251, 269–271
Streckenstilllegung 99, 101, 117, 119, 132, 171, 178

Tarife (s. Fahrpreise)
Taxi (Anrufsammel-, Linien-) 200, 282, 286
Trümmerräumung 119
Turmbergbahn 70, 179, 181–184

Umweltproblematik 24, 27, 28, 30, 232, 243, 247, 266, 272, 279, 281
Unfall 42, 58, 106, 110, 119, 144, 155, 184, 191, 193, 211
Universität/Technische Hochschule 29, 55, 65, 116, 147, 257
U-Strab/U-Bahn 23, 25, 26, 30, 232–234, 245, 274–276, 281–283

Vereine
- Durlacher Verschönerungsverein 184
- Karlsruher Fußballverein 79
- Karlsruher Sportclub (KSC) 203
- Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe e.V. 249
- Verkehrsclub Deutschland (VCD) 264

Verkaufsautomat 231, 249, 253, 284
Verkehrsbetriebe/-behörden, staatliche
- Generaldirektion der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen 42, 53, 60, 74
- Reichsbahndirektion Karlsruhe 104
- Reichsverkehrsministerium 190
- Bundesbahn 173–175, 191, 192, 216, 225, 232, 236, 255, 257–259, 261, 262, 265, 276
- DB Regio 268
- Deutsche Bundesbahn (DB) 177, 178, 229, 259, 261, 263, 265, 280
- Deutsche Bahn AG 243, 256, 262, 264, 268, 274, 279, 283
- Deutsche Reichsbahn 96, 104, 106, 107, 109, 111, 115, 140, 142, 169, 191

Verkehrsbetriebe, städtische in Karlsruhe (s. a. Karlsruher Verkehrsverbund)
- Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) 59, 68, 77, 107, 119, 127, 132, 133, 137, 138, 142, 145, 147, 149, 152–162, 164–178, 188, 207, 211, 210, 216–219, 229, 232, 233, 237, 244, 245, 247–255, 257–263, 269, 268–270, 274, 278, 279
- Bahnamt 84, 87, 91, 101, 104, 105, 107, 108, 114, 137, 138
- Städtische Straßenbahn-Gesellschaft 54
- Straßenbahnamt 182, 191
- Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) 181, 186, 204, 205, 207–209, 211–214, 247, 251 258, 261 264, 266, 273, 274, 276, 278, 280, 282, 283

Verkehrsunternehmen, private in Karlsruhe
- Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft (AEG) 51, 52, 55, 56, 58, 64–66, 69, 82, 83, 161, 169
- Bachstein, Hermann, Berlin 133, 137, 150, 152
- Badische Lokal Eisenbahn Gesellschaft (B.L.E.A.G.) 82, 159–162, 164, 166, 167, 169–172, 181, 192
- Deutsche-Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG) 151, 172, 192
- Gesellschaft Carlsruher Pferdebahn von Rüdiger & Co 38
- Karlsruher Pferde- und Dampfbahn Aktiengesellschaft
- Karlsruhe-Mühlburg 43, 47, 48, 51
- Karlsruher Straßenbahn-Gesellschaft 51, 55, 58, 64
- Lokalbahn (Süddeutsche-Eisenbahn-Gesellschaft, S.E.G.) 59, 61, 66, 68, 71, 72, 82, 90, 93, 94, 96, 97, 127, 131, 133–138, 141, 144, 147, 149, 150, 153, 162, 164, 165, 172, 188, 214, 218, 257, 268
- Turmbergbahn Durlach AG mit Sitz in Karlsruhe 179, 181, 183

Verkehrsunternehmen (außerhalb Karlsruhes)
- Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft 52, 65
- Augsburger Trambahn 47
- Casseler Straßenbahngesellschaft 47
- Danziger elektrische Straßenbahn A.G. 52
- Dortmunder Stadtwerke 252
- Königsberger Pferdebahn 47
- Oberrheinische Eisenbahngesellschaft (OEG) 138
- Stuttgarter Straßenbahn AG 248
- Westdeutsche Eisenbahn Gesellschaft (WEG) 159, 161

Verkehrsverbünde 273, 282
Vorortverkehr 15, 22, 150, 167, 168, 173–175

Währungsreform 120
Wehrmacht 102, 105, 111, 116
Weltwirtschaftskrise 22, 23, 94, 99, 102, 141, 167, 189
Wendeschleife 107, 161, 217, 241
Werbung 102, 121
Wiesetalbahn 129

Zeitungen
- AZ 176
- Badische Zeitung 169
- Badische Landeszeitung 36, 56
- Elektrotechnische Zeitschrift 65
- Wirtschaftsmagazin „DM" 279
- Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) 65

Zwangsarbeiter 113
Zweisystem-Technik 29, 243, 257, 259, 260, 265, 270, 272, 275, 276, 279, 283

AUTOREN

Klaus Bindewald, Jg. 1934; Dipl. Ing. der Physik, 1958–1991 Siemens AG; Veröffentlichungen über Sichtgeräte und Wartentechnik, Publikationen und Beiträge in Fachbüchern bzw. Fachzeitschriften über die Albtalbahn und die Karlsruher Lokalbahnen.

Markus Fettig, Jg. 1969; Mitarbeiter VBK und KVV; Redaktion und Mitarbeit „der weichenbengel", Publikationsorgan des Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe, e. V.

Wolfram-Christian Geyer, Jg. 1927; Studium der Theologie, aktiver Kirchendienst bis 1993; mehrere Veröffentlichungen zur lokalen und regionalen Straßenbahngeschichte, u. a. Mitarbeiter am Handbuch der deutschen Straßenbahngeschichte.

Ulrich Honervogt, Jg. 1958; Bürokaufmann; Autor in „der weichenbengel", Publikationsorgan des Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe e. V.

Manfred Koch, Jg. 1942; Dr. phil. Mitarbeit an Forschungsprojekten der Universität Mannheim, seit 1987 Historiker im Stadtarchiv Karlsruhe; Publikationen zum Parlamentarismus und den politischen Parteien im Kaiserreich, zur SBZ/DDR sowie zur Lokal- und Regionalgeschichte.

Dieter Ludwig, Jg. 1939; Dipl.-Ing., Dr.-Ing. h. c. der Universität Karlsruhe; Geschäftsführer VBK, AVG und KVV, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Vizepräsident des Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen, Brüssel (UITP); Veröffentlichungen zur Nahverkehrspolitik in Fachzeitschriften sowie in Publikationen über Fachtagungen.

Klaus Mäurer, Jg. 1929; Dipl.-Ing. der Elektrotechnik; 1957 BBC, 1964–1994 Stadtwerke Karlsruhe; Beiträge in Publikationen zur Karlsruher Straßenbahngeschichte.

Thomas Meyer, Jg. 1971; Studium der Geschichte; Mitwirkung bei Projekten des Stadtarchivs Karlsruhe, u. a. Ausstellung und Publikation „Hopfen und Malz. Geschichte des Karlsruher Brauwesens", 1998.

Kurt Schwab, Jg. 1953; Mitarbeiter VBK; Publikationen und Vortragstätigkeit zur Pforzheimer Nahverkehrsgeschichte, 1998 Auszeichnung mit dem stadtgeschichtlichen Preis der Stadt Pforzheim.

Horst Stammler, Jg. 1958; Fachhochschule für öffentliche Verwaltung in Kehl, Prokurist und Abteilungsleiter KVV u. a. verantwortlich für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; Veröffentlichungen über das „Karlsruher Modell" in Fachzeitschriften.

Eberhard Stolz, Jg. 1934; Industriekaufmann, Dipl.-Verwaltungsbetriebswirt bei der DB; Vorstandsmitglied der Modellbahn- und Eisenbahnfreunde Karlsruhe (MEK) e. V.; Beiträge zum badischen Eisenbahnwesen in Sammelwerken und in „der weichenbengel".

Walter Vögele, Jg. 1937; Dipl.-Ing. der Nachrichtentechnik; Dezernent Signaltechnik bei der ehemaligen Bundesbahndirektion Karlsruhe; Vorsitzender des Verbandes deutscher Verkehrsamateure (VDVA) e.V.; Publikation zum Schienenverkehrswesen in Baden-Württemberg.

Jochen Zefferer, Jg. 1967; Mitarbeiter VBK und AVG; Redaktion und Mitarbeit „der weichenbengel", Publikationsorgan des Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe e. V.

1. Zeile: Albtalbahn (Meterspur): Kastendampflok 1–4, Kastendampflok 10–11, Gleichspannungszug mit Beiwagen 57–62 und Triebwagen 51–56, Gleichspannungslok 15–16, Benzollok, Dreisystemtriebwagen ET 01.22

2. Zeile: Albtalbahn (Meterspur): Wechselspannungslok 1–4, Malletdampflok 5–8 mit Personenwagen

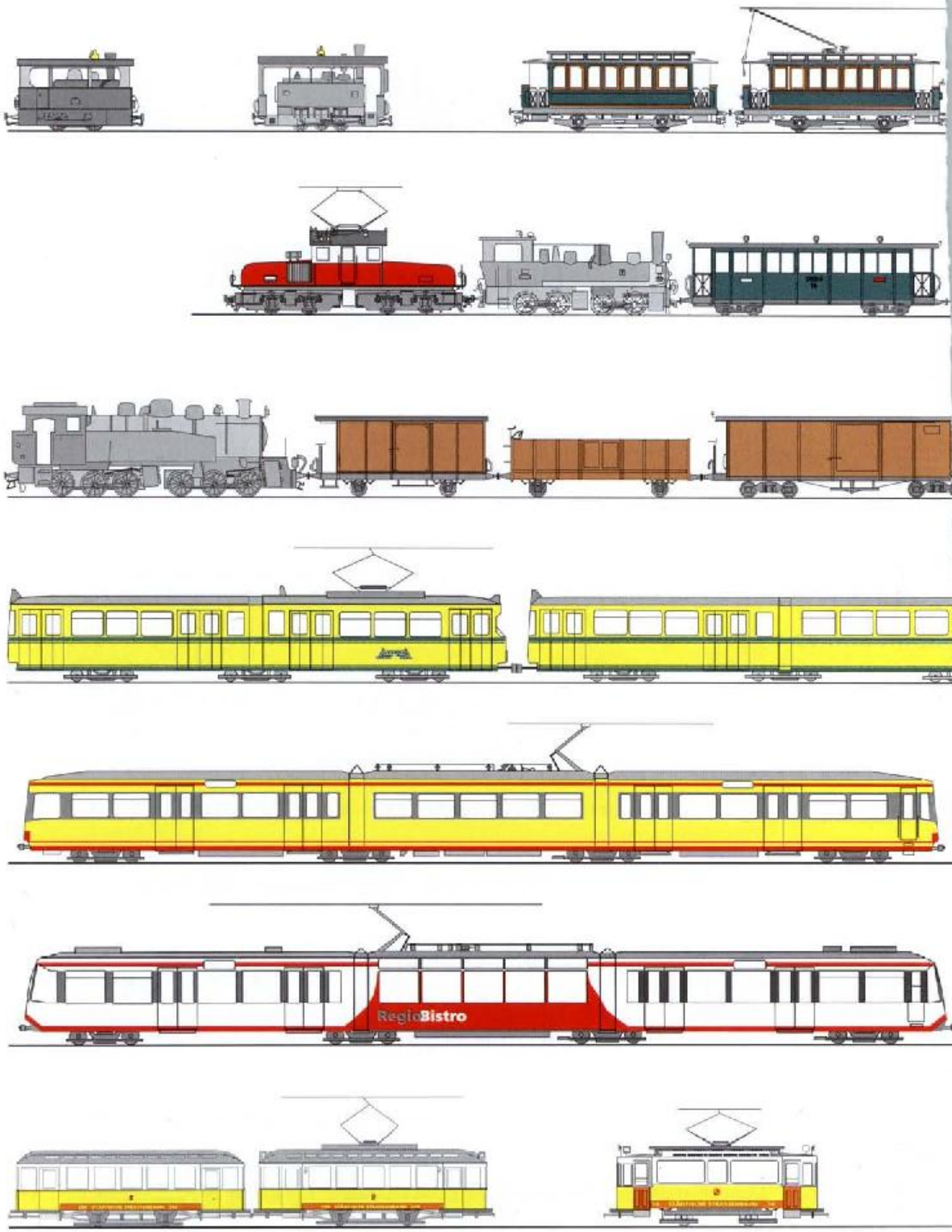
3. Zeile: Albtalbahn (Meterspur): Malletdampflok 12 mit Güterwagen, Wechselspannungstriebwagen 1–8 mit Personenwagen

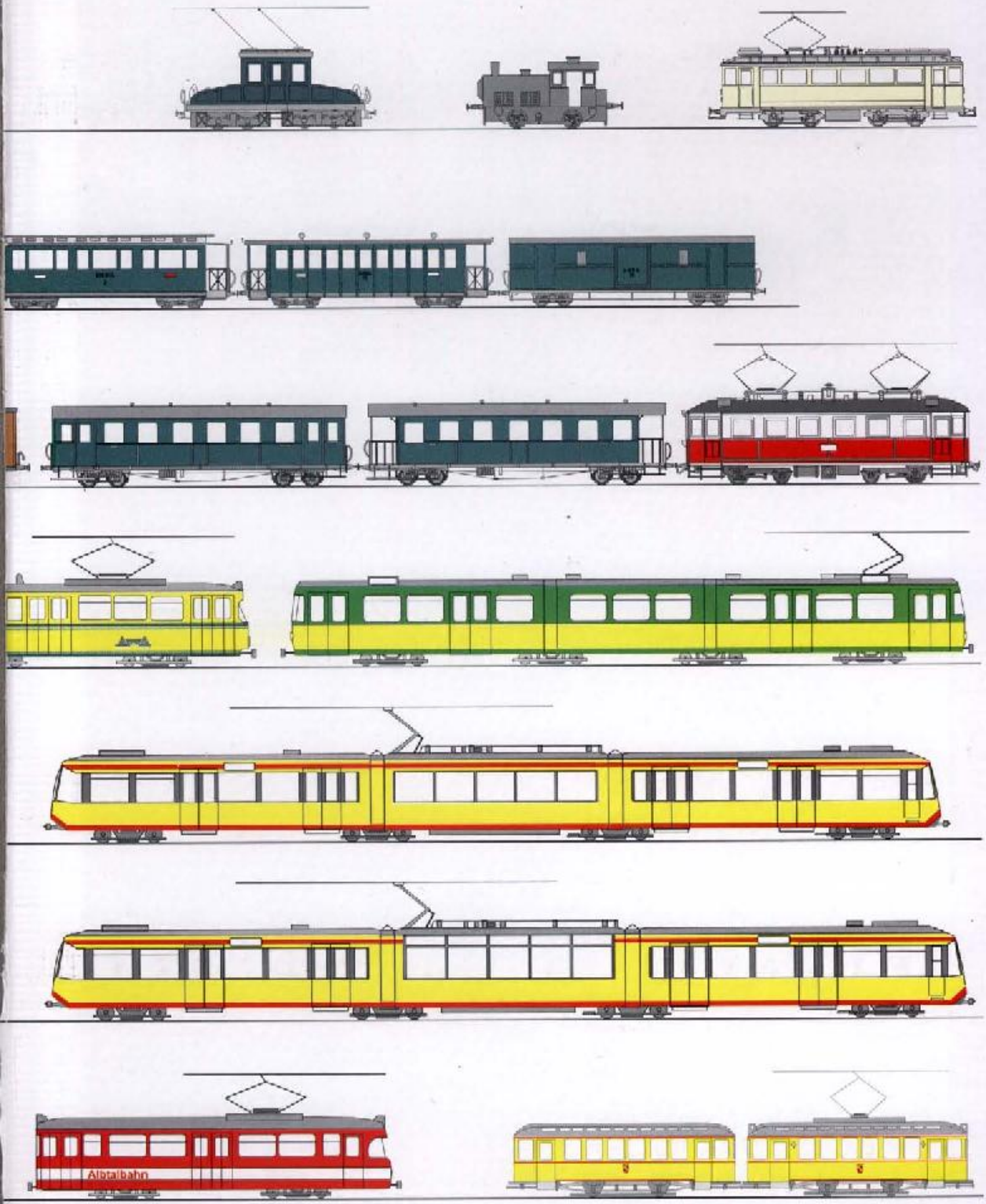
4. Zeile: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (Normalspur) Triebwagen 8–15, Triebwagen 1–7, Triebwagen 22–25

5. Zeile: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (Normalspur) Triebwagen 801–837, Triebwagen 837–844 bzw. 849–867

6. Zeile: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (Normalspur) Zweisystem-Stadtbahnwagen: Triebwagen 845–848, Triebwagen 868–877

7. Zeile: Museumsfahrzeuge der Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Beiwagen 299 mit Triebwagen 100, Triebwagen 14, Triebwagen 490–491, Beiwagen 298 mit Triebwagen 485


RegioBistro


Albtalbahn

Der öffentliche Personennahverkehr in Karlsruhe gilt weltweit als vorbildlich. Am Anfang stand ab 1877 die Pferdebahn als Verkehrsmittel für die Bevölkerung in der rasch wachsenden Residenzstadt. Dampfbahnen zu den Vororten und den entfernteren Dörfern in der Hardt und im Albtal kamen vor der Jahrhundertwende hinzu. Als im Jahr 1900 in der Stadt die erste "Elektrische" fuhr, gab es bereits ein regionales Nahverkehrsnetz.

Diese Publikation schildert den wechselvollen und spannenden Weg zum ÖPNV–Modell Karlsruhe. Sie berichtet über technische Neuerungen, Änderungen der Linienstruktur und Fortschritte für den Fahrgast. Informiert wird über den Besitzwechsel der einzelnen Bahnen, Streckenerweiterungen, Streckenstilllegungen und den Ausbau des Straßenbahnnetzes. Es erschließt heute dank der in Karlsruhe entwickelten Zweisystemtechnik ein Streckennetz von fast 400 km und erreicht etwa 1,25 Millionen Menschen.

BADENIA ISBN 3-7617-0324-4