

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.)

Wolfram Chr. Geyer

Die Karlsruher Lokalbahn

Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck
nach Durmersheim

Unter Mitarbeit von
Klaus Bindewald, Ulrich Honervogt, Kurt Schwab und
dem Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe e. V.

verlag regionalkultur

Inhalt

Grußworte	5
Die Karlsruher Lokalbahn WOLFRAM CHR. GEYER	9
Die Fahrzeuge der Karlsruher Lokalbahn und der meterspurigen Straßenbahn ULRICH HONERVOGT	39
Betriebsstellenverzeichnis KLAUS BINDEWALD und ULRICH HONERVOGT	59
Zwischenlösung Omnibus? KURT SCHWAB	63
Neubeginn nach 1980 KLAUS BINDEWALD	67
Fahrzeuge der Straßenbahnlinien 2 und 7 bzw. Stadtbahnlinie S 2 KLAUS BINDEWALD	81
Zeittafel der meterspurigen Lokalbahnen bzw. Kleinbahn und der Straßen- bzw. Stadtbahnlinien 7, 2 und S 2 KLAUS BINDEWALD und ULRICH HONERVOGT	87
Fahrzeugskizzen PETER WORCH	94
Literaturverzeichnis zusammengestellt von KLAUS BINDEWALD und ULRICH HONERVOGT	95

Die Karlsruher Lokalbahn

Blütezeit und Niedergang eines schmalspurigen Bahnbetriebes

VON WOLFRAM CHR. GEYER

Vorgeschichte

Angeregt wurde eine Bahnverbindung zwischen Karlsruhe und den nördlich gelegenen Ortschaften in der so genannten Hardt erstmalig während einer Bürgerversammlung der Gemeinde Hagsfeld am 11.2.1883. Ein Ausschuss sollte die Rentabilität einer solchen Verbindung prüfen. Mehrere Ortschaften in der Umgebung schlossen sich dem Projekt an, wobei an eine normalspurige Dampfbahn gedacht war. Die hierfür errechneten Kosten ließen aber die gefassten Baupläne zunächst scheitern. Da eine Staatssubvention nicht zu erwarten war, sollten Bau und Betrieb mit größtmöglicher Sparsamkeit ausgeführt werden. Inzwischen bekundeten auch südlich von Karlsruhe befindliche Ortschaften den Wunsch nach einer Bahnverbindung in die badische Residenzstadt, wobei besonders die Gemeinde Durmersheim eine günstige Verkehrsmöglichkeit forderte. Es gab zwar 1885 eine in privater Initiative eingerichtete Pferdeomnibuslinie Karlsruhe – Durmersheim, die aber bereits nach wenigen Monaten wieder aufgegeben werden musste.

Zweck beider Projekte war die Verbindung zur Landeshauptstadt, zum Staatsbahnhof Karlsruhe sowie eine rasche Verkehrsmöglichkeit für die damals schon in großer Zahl in Karlsruhe beschäftigten Arbeiter, ferner eine Anbindung der Industriebetriebe in der Gemeinde Grünwinkel.

Die Interessenten verhandelten nun auch mit der Stadt Karlsruhe. An einer weiteren Versammlung am 8.11.1885 nahm deshalb auch der Karlsruher Bürgermeister Karl Schnetzler teil. Er konnte jedoch nicht die gewünschte Unterstützung für das Vorhaben durch die Stadt Karlsruhe in Aussicht stellen. Diese wollte das Bahnbauprojekt nämlich von der „*Vereinigten Karlsruhe-Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfeisenbahn-Gesellschaft*“ ausführen lassen, die seit dem 14.5.1881 zwei 1877 eröffnete normalspurige Pferdebahnlinsen im Stadtzentrum, sowie die ebenfalls normalspurige, 3,7 km lange und am 17.7.1881 eröffnete Dampfbahn zwischen Durlacher Tor und Durlach betrieb. Der geplante Bau der Lokalbahn durch diese Gesellschaft scheiterte.

Konsortium finanzierte

Indes vergab der Karlsruher Bürgerausschuss 1887 aber Mittel, um die notwendigen Vorarbeiten für den nördlichen Teil der geforderten Bahn zu sichern.

Um die zu wählende Spurweite für die Bahn bestand allerdings noch keine Einigkeit. Eine normalspurige Anlage (1 435 mm) konnte jedoch wegen der höheren Kosten nicht in Betracht kommen. Im vorletzten Jahrhundert dachte man aus wirtschaftlichen Gründen über Streckenvernetzungen kaum nach, obwohl eine Anknüpfung an die Pferde- und Dampfbahnen sinnvoll gewesen wäre.



Zug aus Spöck am Lokalbahnhof an der Kapellenstr. um 1890. (Foto: Slg. Coerdts)

Der Karlsruher Stadtbaurat Hermann Schück schlug eine schmalspurige Dampfbahn vor. Um die Vorteile einer solchen Betriebsart zu prüfen, besichtigten er und drei Karlsruher Stadträte in der Schweiz die wenige Jahre zuvor errichtete 13,5 km lange Bahn Liestal – Waldenburg mit einer Spurweite von 750 mm. Schück arbeitete das Projekt Karlsruhe – Spöck für diese Bauart aus, allerdings in der in Baden üblichen Spurweite von 1 000 mm, und legte es Anfang 1888 dem Stadtrat vor.

Zugleich suchte man nach einem Konsortium, das diese Bahn finanzieren sollte. Im Ergebnis intensiver Verhandlungen war schließlich das aus Hermann Bachstein in Berlin als Generalunternehmer, der Bank für Handel und Gewerbe in Darmstadt, der Rheinischen Kreditbank in Mannheim, sowie das Bankhaus Ladenburg und Söhne in Mannheim gebildete Eisenbahn-Konsortium bereit, die erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen. Das Eisenbahn-Konsortium baute in dieser Zeit die meter-

spurigen Mainzer, Wiesbadener und Darmstädter Vorortbahnen, die Mannheim-Weinheim-Heidelberger sowie die Zell-Todtnauer Eisenbahnen.

Den Bau des südlichen Teils der Bahn von Karlsruhe nach Durmersheim wollte das Konsortium dagegen nur dann übernehmen, wenn die interessierten Gemeinden das Gelände für den Bau unentgeltlich abtraten, wofür sie insgesamt 104 763 Mark aufzuwenden hatten. Eine ähnliche Vereinbarung wurde für den nördlichen Teil getroffen.

Für die südliche Bahn war an eine Führung über Durmersheim hinaus bis Ötigheim gedacht, das schon damals durch seine Volksschauspiele bekannt war. Dies scheiterte freilich an den von den Gemeinden Bietigheim und Ötigheim zu erbringenden Kosten und Geländeabgaben.

Darüber hinaus mussten die Gemeinden eine so genannte Umlagefreiheit zusichern, bis diese Linie einen jährlichen Reinertrag von viereinhalb Prozent abwer-

Fahrzeuge der Straßenbahnlinien 2 und 7 bzw. Stadtbahnlinie S 2

VON KLAUS BINDEWALD

Auf der neuen, mit 750 V Gleichspannung elektrifizierten Strecke vom Römerhof in die Rheinstrandsiedlung kamen vor allem die Fahrzeuge des „Karlsruher Einheitswagens“ zum Einsatz. Diese Fahrzeuge lieferten die Deutschen Waggon- und Maschinenfabriken (DWM), bzw. ihre Nachfolgerin, die Waggon-Union, Berlin, in den Jahren 1959 bis 1978 in insgesamt 74 Exemplaren. Davon wurden 62 als Sechssachser und 12 als Achtsachser gefertigt.

30 Sechssachser wurden später durch Einfügen eines Mittelteils zu Achtsachsern umgebaut. Heute sind diese Fahrzeuge planmäßig nur noch auf der Straßenbahnlinie 5 und auf den Schulstraßenbahnen zur Europäischen Schule im Einsatz.

Vereinzelt waren aber auch noch die bei der Waggonfabrik Rastatt ab 1958 gebauten vierachsigen Großraumwagen mit ebenfalls vierachsigen Anhängern (Baujahr 1961) auf der Linie zur Rheinstrandsiedlung anzutreffen. Von diesen Fahrzeugen ist ein Museumszug im ursprünglichen Zustand erhalten, während weitere Fahrzeuge als Party- und Arbeitswagen noch im Einsatz sind.

1981 wurden aus Dortmund zehn gebrauchte, 1959 bei der Düsseldorfer Waggonfabrik (DUEWAG) und bei der Hansa Waggonbau in Bremen gebaute achtsachsig Gelenkstraßenbahnwagen beschafft, um die Zeit bis zur Lieferung von Neufahrzeugen zu überbrücken.

Auch diese waren auf der Strecke zur Rheinstrandsiedlung anzutreffen. Leider konnte von diesen Fahrzeugen keines erhalten werden.

Abgelöst wurden die Straßenbahngelenkwagen durch die seit 1983 erstmals bei der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft eingesetzten sechs- und achtschigen Stadtbahnwagen, sobald von diesen Fahrzeugen genügend vorhanden waren.

Die Karlsruher Stadtbahnwagen wurden 1982 aus den in Westdeutschland bekannten Stadtbahnwagen Typ „B“ entwickelt. Als Besonderheit in Karlsruhe waren diese Fahrzeuge als Einrichtungswagen ausgeführt, sie benötigen deshalb am Ende der Strecke jeweils eine Wendeschleife. Aufgrund ihres asymmetrischen Grundrisses ist die rechte Seite ganz gerade, damit sind alle Türen parallel zu den Bahnsteigen und es entstehen keine unterschiedlichen Abstände zwischen Haltestelleninsel und Einstieg. Auf der linken Seite sind dagegen Front und Heck eingezogen, damit es bei Begegnung in den Kurven mit anderen Fahrzeugen keine Probleme gibt. Die ersten 20 Triebwagen wurden ebenfalls bei der Waggon-Union in Berlin gebaut, während die folgenden Fahrzeuge von der DUEWAG in Düsseldorf geliefert wurden.

Als Nachfolger der sechs- und achtschigen Gelenkstraßenbahnwagen erschienen ab 1995 sechs- und ab 1999 achtschige Niederflurstraßenbahnwagen,

die ein besonders bequemes Einsteigen erlauben und auch für Kinderwagen und Rollstühle leicht zugänglich sind. Auch diese Fahrzeuge werden neuerdings auf der S 2 eingesetzt und kommen ebenfalls von der DUEWAG.

Gelenkstraßenbahntriebswagen

Der erste Abschnitt der Rheinbahn zur Rheinstrandsiedlung wurde mit den bekannten sechs- und achtachsigen Gelenktriebwagen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe betrieben. Diese hatten eine Länge von 20 bzw. 27 m, eine Leistung von 2 x 120 kW bzw. von 2 x 150 kW und boten 39 Sitz- und 149 Stehplätze bzw. 69 Sitz- und 179 Stehplätze. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 60 km/h.

1983 kamen die ersten Stadtbahnwagen zur Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) für die damalige Linie A im Albtal. Nachdem genügend Fahrzeuge vorhanden waren, wurden die seit der Umspurung auf Normalspur (1958) auf der Linie A der AVG verkehrenden Gelenktriebwagen auf den Stadtstrecken eingesetzt und kamen so auch auf die Linie 2 zur Rheinstrandsiedlung.

Die achtachsigen Fahrzeuge waren 26,9 m lang, hatten eine Leistung von 2 x 150 kW, waren 70 km/h schnell und boten 79 Sitz- und 171 Stehplätze. Diese Fahrzeuge wurden ab 1958 von der DUEWAG bzw. der Waggonfabrik Rastatt geliefert, zum Teil als sechsachsige Triebwagen, die später durch Einfügen eines Mittelteils alle auf Achtachser umgebaut wurden. Die auf der Albtalbahn gelb mit grünen Streifen, später in Poplackierung grün mit zitronengelb lackierten Fahrzeuge erhielten nach

Straßenbahntriebwagen der Linie 7 unweit der Thomas-Mann-Str. (Foto: Dürr 1981)

