

Eisenbahn und Stadtbild – Fallbeispiel Karlsruhe

Baden gehört zu den klassischen – und frühen – Eisenbahnländern. Der badische Staat stellt eine Neuschöpfung Napoleons aus dem Jahr 1806 dar. Die Neuschöpfung litt, mindestens anfänglich, unter zwei Nachteilen: einmal bestand sie aus gänzlich heterogenen Teilen und zweitens war sie sehr arm. Da kam das neue Wundermittel der Eisenbahn gerade recht. Es hatte die heterogenen Landesteile zusammenzubinden und – vor allem – die Staatsfinanzen zu verbessern. Dies ist auch der Grund dafür, daß in Baden die Eisenbahn von Anfang an als Staatsunternehmen betrieben wurde.

Dazu kam, daß der sogenannte „badische Stiefel“ als Rückgrat die oberrheinische Tiefebene hat, ein für die Anlage einer Eisenbahn geradezu ideales Terrain, wie schon der 1825 aus Württemberg nach Amerika verjagte Friedrich List in seinem Entwurf zu einem deutschen Eisenbahnnetz vorgesehen hatte.

Doch hätten alle diese Gesichtspunkte in Baden wohl nicht viel bewirkt. Da traf 1837 die Nachricht ein, es werde eine Bahnlinie Basel-Straßburg geplant. Baden erkannte was das bedeutete: das ohnehin arme Land von der europäischen Haupt-Verkehrsachse England-Niederlande-Schweiz-Italien abzuschneiden. Nun entschloß man sich zu sofortigem Handeln. Der badische Innenminister Ludwig Winter gab den Anstoß. Und Staatsrat Nebenius vermochte die große Angst vor dem finanziellen Abenteuer dadurch abzuschwächen, daß er ausführte, der Bahnbau sei gemeinnützig: Selbst wenn der Staat drauflege, sei der gemeinwirtschaftliche Gewinn so hoch, daß sich das Unternehmen rechtfertige. Die Folge war das berühmte badische Eisenbahngesetz vom 29. März 1838, das den Bau der Badischen Staatseisenbahn vorsah.

Aber wie ein Eisenbahnsystem aus dem Boden stampfen in einem Land, in dem es keine Rohstoffe und keinerlei auf die Eisenbahn sich beziehendes know-how gab? Gejagt von der Angst vor der Konkurrenz tat man, was man heute auch täte, man kaufte beides da, wo es zu haben war, in England. Ganze zwei Lokomotiven erstand man bei Sharp, Roberts and Company in Glasgow, in der Absicht, sie durch einheimische Imitation beliebig und billig zu vermehren. Badische Techniker wurden sofort nach England, Frankreich und Belgien geschickt, in diese drei als im Eisenbahnwesen führend angesehenen Länder, um dort alles zu beobachten, was für Baden brauchbar wäre. Das Vorbild für die badische Streckenanlage wurde „The Great Western“.

Schon zweieinhalb Jahre später, am 12. September 1840, fuhr der erste Zug von Heidelberg nach Mannheim. Karlsruhe war 1843 erreicht, Kehl 1844, Freiburg und Baden-Baden 1845, Basel wegen äußerer und innerer Schwierigkeiten erst 1855. Die äußeren Schwierigkeiten bot die Durchbohrung des in Joseph Victor von Scheffels Erzählung „Hugideo“ besungenen Isteiner Klotzes und des allzu weichen Kalksteins im südlichen Markgräflerland, die inneren aber der Schock, den es der Monarchie bereitet hatte, daß in der badischen Revolution Demokraten massenhaft mit der Bahn herbeigefahren waren, um Revolution zu machen, und wie zum Hohn kein Fahrgeld bezahlt hatten.

Ein Irrtum war zu korrigieren: Baden hatte zunächst die Breitspur von 1600 mm angenommen und mußte 1854/55 für teures Geld auf Normalspur „umspuren“.

Der Anschluß an die Schweiz erfolgte 1859 in Waldshut mit der noch heute bestehenden Gitterkastenbrücke, mit Frankreich 1861 durch die Rheinbrücke Kehl-Straßburg. Für diese hatte sich Kaiser Napoleon III. besonders eingesetzt, um schneller nach seinem geliebten Baden-Baden zu kommen, sehr zum Ärger Bismarcks, der die enge Verflochtenheit Badens mit Frankreich mißtrauisch als Nährboden betrachtete, auf dem Revolutionen gedeihen.

Karlsruhe, die Barockresidenz mit dem berühmten fächerförmigen Grundriß, hatte Karl-Wilhelm von Baden-Durlach 1715 anlegen lassen, indem er sein altes Schloß Durlach mit seiner Gemahlin zurückließ und mit seiner Favoritin in das neue Schloß im Zentrum der Fächeranlage übersiedelte. Der erste Karlsruher Bahnhof wurde 1840-42 am Südrand der damaligen städtischen Bebauung an den Augärten angelegt: im Verlauf der Kriegstraße, deren Name daran erinnert, daß sie in der Zeit der Koalitionskriege angelegt wurde, um größere Truppenkontingente tangential an der Stadt vorbeizuführen. Und außerdem in der Nähe des Ettlinger Tors, also der Hauptausfallstraße nach Süden. An der Stelle dieses Bahnhofs, des alten Bahnhofs, steht heute das Badische Staatstheater.

Dieser alte Bahnhof wurde von Friedrich Eisenlohr erbaut. Friedrich Eisenlohr (geboren 1805 in Lörrach, gestorben 1854 in Karlsruhe) war Schüler von Christoph Arnold und Friedrich Weinbrenner. Zwei Jahre (1826-1828) verbrachte er in Italien. Er war befreundet mit Heinrich Hübsch, mit dem ihn auch in künstlerischer Hinsicht eine gewisse Verwandtschaft verbindet. Nach der Gründung der Badischen Staatsbahnen 1838 ff. wurde Friedrich Eisenlohr der Architekt ihrer Hochbauten. So entwarf er unter anderem die Bahnhöfe in Heidelberg, Mannheim, Bruchsal, Karlsruhe, Baden-Baden, Freiburg, die allesamt der technischen Entwicklung oder dem Zweiten Weltkrieg zum Opfer gefallen sind. In unseren Tagen verschwindet der letzte Rest seiner Bahnhofsanlage in Freiburg, die allerdings bereits zum größten Teil im Zweiten Weltkrieg untergegangen war.

Eisenlohr war ein begnadeter Zeichner, ein schöpferischer Entwerfer von Ornament und ist auch als Architekturtheoretiker hervorgetreten. Als solcher plädierte er für die Verwendung des heimischen Rohstoffs Holz. Deshalb gab es von ihm (neben solchen aus Eisen) Bahnhofshallen aus Holz. Seinen Entwurf einer Kuckucks-Uhr in Form eines Bahnwärterhäuschens hat man ihm (freilich erheblich später) übergenommen. Sein Karlsruher Bahnhofsgebäude besteht aus zwei symmetrischen, zweigeschossigen, palazzoähnlichen Gebäuden, welche durch eine lange, in ihrem dem Bahnhofsplatz zugewandten Teil offene Bogenhalle mit übergiebeltem Mittelrisalit und einem sich an italienische Vorbilder anlehrenden Turm bestimmt werden: ein für die damalige Zeit höchst nobles und in seiner spezifischen Mischung von Formen der florentinischen Frührenaissance mit den technischen Möglichkeiten der Zeit herausragendes Bauwerk in Baden.

1864/65 und besonders 1884-86 umgebaut (Schliessung der offenen Bogenhalle durch Maßwerkfenster), 1913 aus dem Bahnverkehr genommen, diente der Bau als Markthalle bis er im Zweiten Weltkrieg unterging. Am 10. April 1843 lief der erste Zug aus Heidelberg kommend in Karlsruhe ein.¹ Der damals

aufgenommene Betrieb umfaßte 20 Züge täglich (zum Vergleich: am letzten Tag des Betriebs in diesem Bahnhof waren es 297 Züge – eine Steigerung um annähernd das 15fache).² Da der Bahnhof für einen ganz anderen Betrieb (20 Züge) und für eine ganz andere Stadt (kleine, stille Residenz) geschaffen wurde, verwundert es nicht, daß bei einem Verkehr von rund 300 Zügen und in einer dynamischen Großstadt im Fadenkreuz europäischer Verkehrsachsen (die längst über die ehemals am Stadtrand liegenden Bahnanlagen hinausgewachsen war) die Unzutraglichkeiten dieser Bahnhofsanlage schließlich unhaltbar wurden.

So häufen sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts die Klagen, die Südstadt sei von der Stadtmitte abgeschnitten, daraus ergebe sich unerwünschtermaßen eine Zweiklassen-Stadt: die Bürger nördlich, die Handwerker und Arbeiter südlich der Bahn.

Mittlerweile lag der alte Bahnhof mitten in der Stadt und riegelte alles ab. Es sei, so wird geklagt, ein unhaltbarer Zustand, „daß der Weg zum Stadtgarten, zum Vierordt-Bad, zur Fest- und Ausstellungshalle oft stundenlang durch durchfahrende Züge versperrt“ sei. Die Bahnanlagen wurden an dieser Stelle als lästige „Barriere“ im Verkehr und im Wachstum der Stadt betrachtet. Die Handwerker beschwerten sich, sie kämen zu spät zu ihren Kunden im Norden der Stadt, von „lästiger Abschneidung“ war die Rede. Sicherheitsbedenken wurden geltend gemacht. „So wuchs sich der Zustand nahezu zur Unerträglichkeit aus. Fußgänger und Fahrgäste schwebten beständig in Lebensgefahr, die durch die starke Kurve unmittelbar nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof für die Züge wahrlich nicht vermindert“ worden sei.

Eine 1873 angelegte Fußgängerüberführung aber habe „weder durch Schönheit noch durch Zweckmäßigkeit verblüfft. Die Treppen waren unbequem, der aufsteigende Rauch aus den vorüberfahrenden Lokomotiven lästig“. Schließlich stellte die Deutsche Bauzeitung fest, es sei „die Lage des Bahnhofs in der Nähe des Verkehrsmittelpunktes der aufstrebenden Stadt geradezu verhängnisvoll“.

So beginnen seit ca. 1895 langwierige Auseinandersetzungen zwischen Stadt, Monarchie und Bahnverwaltung, wie der Übelstand zu beheben sei. Bedeutende Sachverständige wurden beigezogen: Oberbaurat Baumeister, Karlsruhe, Gustav von Ebermayer als Generaldirektor der Bayrischen Staatsbahnen und der Hamburger Civilingenieur C.O. Gleim. Die billigste Lösung wäre gewesen, die hauptsächlichlichen Straßen mittels Rampen und Überführungen über die Bahn zu führen. Dies wurde von der Stadt sogleich als Verschandelung des Stadtbilds und als städtebaulicher Pfusch abgelehnt. Eine weitere Möglichkeit wäre gewesen, die Bahn an der alten Stelle hochzulegen. Dies hätte mit geschätzten 15 1/2 Millionen Mark erhebliche Kosten verursacht und dabei ein weiteres wesentliches Erfordernis, die zukunftsorientierte Erweiterung des Bahnhofs, kaum berücksichtigt. Dieser Aspekt war deshalb so wichtig, weil der Bahnhof Karlsruhe kein Nadelöhr werden durfte und Baden „die dem ganzen badischen Lande drohende Gefahr einer Abschließung von dem nach tausend Richtungen hin Segen stiftenden Weltverkehr“ abwenden mußte (Deutsche Bauzeitung).

Die schlimmste Konkurrenz war die vom linken Rheinufer. Solange das Elsaß französisch war, war sein Verkehr ost-westorientiert, was Baden nur nützlich sein konnte: Paris-Straßburg-Karlsruhe-Wien. Nach der Annektion von Elsaß-Lothringen durch das neu gegründete Deutsche Reich aber wehte ein anderer Wind. Die unter preußischer Verwaltung stehenden Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen wollten auch etwas verdienen. Dort spielte (aus politischen Gründen) Geld keine Rolle, und so

verlängerte man die Verbindung Basel-Straßburg sofort um die Strecke Straßburg-Lauterburg-Ludwigshafen, auf der zudem die schnellsten Maschinen eingesetzt wurden. Baden stellte dem die IV h – Pacific entgegen (mit zusätzlich vergrößertem Treibraddurchmesser von 2,10 m und 1907 einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h). Als besondere Aggression der preußischen Bahnverwaltung gegen Baden wurde, so berichtet A. Kuntzemüller, empfunden, daß die Fernzüge Basel-Straßburg-Ludwigshafen-Berlin die 150 km zwischen Straßburg und Ludwigshafen ohne Zwischenhalt durchjagten, um früher in Ludwigshafen-Mannheim einzutreffen als die Badische Staatsbahn, die ja nicht gut an ihrem Landesherrn in der Residenz vorbeifahren konnte. Die Badische Staatsbahn rächte sich durch Verbilligungen. Der Kunde profitierte davon, jeder Straßburger Geschäftsmann, so sagte man damals, hat ein „badisches Kilometerheft“, mit dem diese Verbilligungen als eine Art Großabnehmer-Rabatt bewirkt wurden. Dies ist der Hintergrund, vor dem auch das Streben nach Leistungsfähigkeit des Karlsruher Bahnhofs gesehen werden muß.

Im Jahr 1900 kam dann die Badische Bahnverwaltung zu einer gänzlich neuen Lösung: der Verlegung des Bahnhofs um ca. 2 km nach Süden, um dort, in Hochlage, einen Hochleistungs-Durchgangs-Bahnhof modernster Technik und Bauart zu errichten.³

Für die Verlegung sprachen die bereits geschilderten städtebaulichen und verkehrstechnischen Gesichtspunkte. Der Güter- und Werkstättenbahnhof war bereits verlegt. Am alten Standort war keine vernünftige Erweiterung mit Zukunftsoption möglich. Auch wäre eine Erweiterung am alten Standort an unerschwinglichen Grundstückskosten gescheitert. So war zugleich eine günstigere und schnellere Streckenführung möglich. Dadurch, daß keine Ausweichbauten erforderlich waren, verkürzte und verbilligte sich die Bauzeit.

Natürlich gab es auch Gegner der Verlegung, sie argumentierten mit der größeren Entfernung des Bahnhofs vom Stadtzentrum, der befürchteten Abnahme des Fremdenverkehrs usw.

Wohl der einzige wirkliche Nachteil der Verlegung war die Überbauung des Lautersees, der 1891-93 als Kiesgrube und vom Aushub des ebenfalls künstlichen Lauterberges zur Aufnahme des Trinkwasser-Hochbehälters entstanden und – mit hohen Kosten – von Gartendirektor Ries in eine vielbesuchte Parklandschaft verwandelt worden war. 1902 billigte das Parlament dennoch die Verlegung; der Karlsruher Stadtrat hatte bereits zugestimmt.

In Baden war es üblich, daß die öffentliche Hand ihre Bauten selbst plante,⁴ nicht zuletzt aus Ersparnisgründen. So wurde zunächst auch hier verfahren. Das technische Projekt war ohnehin von der Bahnverwaltung entworfen, die auch das Empfangsgebäude plante. Doch wurde dieser Entwurf von der Stadt, dem Parlament und der Öffentlichkeit als „trockener Neorenaissancestil“ abgelehnt. Die Bahnverwaltung schrieb am 1. November 1904 noch einmal einen Wettbewerb unter deutschen Architekten zur Erlangung von Entwürfen für das Empfangsgebäude, „für die Fassaden und die architektonische Gestaltung des Bahnhofes“ aus.⁵ Das technische Projekt war dabei ebenso zu übernehmen wie der Grundriß bzw. das Raumprogramm in seinen wesentlichen Teilen. Bis zum Einsendeschluß am 1. März 1905 gingen 79 Arbeiten ein, darunter solche von Joseph Durm, Karlsruhe, dem Altmeister der badischen Architektur; von Reinhardt und Süssenguth, Charlottenburg (die damals den Hamburger Hauptbahnhof bauten), sowie von Bruno und Max Taut. Am 16./17. März 1905 tagte das Preisgericht⁶ unter

Mitwirkung von Theodor Fischer, Stuttgart, Friedrich von Thiersch, München, Hermann Eggert, Berlin, Hubert Stier, Hannover. Vier Arbeiten wurden preisgekrönt.⁷ Den ersten Preis erhielt das Projekt von Hermann Billing und Wilhelm Vittali.⁸ In weich modellierten Massen, in Jugendstilformen mit deutlichen Einflüssen der Neuen Sachlichkeit bringt dieser Entwurf eine überhöhte Schalterhalle mit vierseitiger Kuppel, mit Uhrturm im Westen und überhöhtem Fürstenbau im Osten. Die Schalterhalle zeigt nach vier Seiten Kreuzarme mit großen Halbkreisbögen.

Ein zweites Projekt des gleichen Architekten Hermann Billing, diesmal allein verantwortlich, ist angekauft worden.⁹ Die Billingschen Projekte wurden in der damaligen Fachpresse überschwänglich gelobt, recht eigentlich „gemacht“. Dies ist nur dann verständlich, wenn man bedenkt, daß diese Prämierung als endgültiger Durchbruch und Sieg der modernen Richtung über die historisierende gefeiert wurde: ein lautes Triumphgeschrei der „Modernen“, daß ihre Feinde, die Historisierer, endlich auf den Müllhaufen der Geschichte geworfen worden seien.¹⁰ Wir betrachten dies heute nicht nur etwas nüchterner, sondern sehen, bei aller Anerkennung der künstlerischen Bedeutung Hermann Billings, hier auch starke Elemente des Neoklassizismus. So anti-historisch, wie man damals meinte, erscheint uns Billings Entwurf nicht. Es ist zwischen Hermann Billing und vielen seiner Mitbewerber eher ein gradueller als ein prinzipieller Unterschied. Dies gilt besonders etwa für den Entwurf der Architekten Curjel und Moser, Karlsruhe/Zürich, die gleichzeitig den Badischen Bahnhof in Basel erbauten, sich hier jedoch im Gegensatz zu der sonst bei ihnen üblichen durchaus modernen großzügigen Zusammenfassung und Vereinheitlichung der Bauteile und Haupträume zu einer seltsam befremdlichen, geböckelten Turmlösung mit klassizistischem Säulenkranz verstanden.¹¹ Zweifellos war es dieser Turm, der ihre Chancen bedeutend gemindert hat. Erwähnt sei noch der Entwurf von Otto Schmarz, München, der im „Style Munichois“, dem Münchner Neubarock, gehalten ist, bei weicher Modellierung der Massen und durchaus großzügiger Zusammenfassung. Ihm wurde die an eine barocke Klosterkirche erinnernde Doppelturmfassade vorgeworfen. Architekturkritiker Karl Widmer und Denkmalpfleger Otto Linde schreiben: „Doch geben die beiden Rundtürme dem Eingang allzu sehr den Eindruck eines Burgtores, und ganz unkonstruktiv wirkt der dazwischen ausgespannte Bogen.“¹² Erwähnt sei schließlich noch das Projekt von Rudolf Bitzan, Dresden, das eine einfache, in ihrem Mittelteil schmiegsame, in anderen Teilen stark von der Neuen Sachlichkeit bestimmte Modellierung der Massen gibt.¹³

Vieles wäre über diesen höchst aufschlußreichen Wettbewerb in kunstgeschichtlicher Hinsicht zu sagen, doch ist dies hier nicht das Thema. Was erwartet wurde, nämlich „ein würdevolles Maßhalten unter Berücksichtigung aller erdenklichen praktischen Maßnahmen und der damit verbundenen Vermeidung überflüssigen Prunkes und allen Scheines bei richtiger Verteilung der Aufwendungen entsprechend der Wichtigkeit der einzelnen Räume“ (O. Linde)¹⁴, das wurde ohne Zweifel erbracht.

Überraschenderweise erhielt der erste Preisträger den Auftrag nicht. Die Bahnverwaltung wollte mit Hermann Billing (1867-1946) nichts zu tun haben: Er war ihr zu modern, zu revolutionär, sie glaubte ihm nicht, daß er Kostenanschläge einhalten würde¹⁵, kurzum, er war ihr unheimlich. Vermutlich hatte die Bahnverwaltung die Absicht, am Wettbewerb vorbei einen anderen Architekten zu beauftragen, der im Hintergrund wartete. Da dies wegen des erheblichen Aufruhrs in der Architekten-



Abb. 63. Karlsruhe, Hauptbahnhof, Neubau von 1913, Bahnsteighallen von Süden (Zustand 1992).

schaft nicht möglich war, beauftragte sie, im Einvernehmen mit Regierung und Parlament, im November 1906 den vierten Preisträger, den bei der Stadt Karlsruhe tätigen August Stürzenacker (1871-1951) mit der Ausführung.¹⁶ Daß Stürzenacker aus den prämierten Entwürfen geschöpft hat, ist offensichtlich.¹⁷ Und daß der etwa gleichzeitig erfolgte, rätselhafte Selbstmord des bekannten Karlsruher Architekten Friedrich Ratzel mit dieser ganzen Sache zusammenhängt, ist nicht ausgeschlossen. Stürzenackers großes Ideal war der amerikanische Architekt Henry Hobson Richardson.

Der Geländeerwerb am Standort des neuen Bahnhofs gestaltete sich einfach, da das Gelände zum größten Teil bereits in öffentlichem Besitz war.¹⁸ Mit den ersten Arbeiten wurde 1906 begonnen; der eigentliche Baubeginn erfolgte 1908. Besonders schwierig war die Gründung, da in den Untergrund des ehemaligen künstlichen Sees bis in 8 m Tiefe Beton eingestampft werden mußte.¹⁹

Der neue Bahnhof bedeckt nach dem Stand von 1913 rund 100 ha Fläche, umfaßt 88 km Gleise, 446 Weichen, fünf Gleiskreuzungen, 14 für Personen- und Schnellzüge bestimmte Gleise, fünf eiserne Hallen zu 21,5 m Breite; 29 700 qm Bahnsteige sind durch Überdachung geschützt (Abb. 63). Das Hauptempfangsgebäude ist 207 m lang; außen ist das Empfangsgebäude bis zu einer Höhe von 8,5 m über dem Platz, d.h. bis zum Hauptgesims, mit badischem, grünlich-gelbem Mühlbacher Sandstein verkleidet.²⁰

Schon vor dem Wettbewerb wurde von der Bahnverwaltung eine Untergliederung der Bahnanlage in drei Teile gewünscht: in das Hauptempfangsgebäude, in den östlich anschließenden Fürstenbau und den westlich vorgelegten Neben- und Kopfbahnhof der Graben-Maxauer-Linie. Das Herzstück des Hauptempfangsgebäudes ist die große Empfangs- und Durchgangshalle. Sie weist bei sich kreuzenden Rundtonnen eine Längenerstreckung von 70 m und eine Querarmlänge von 45 m auf. Die gewaltigen Tonnen der als „machtvoll offen und frei“ (O. Linde)²¹ bezeichneten Halle haben eine Weite von 18 m. Ihre Konstruktion erfolgte in der damals modernsten Technik des Eisenbetons. Für die großen Betonmassen bediente man sich fahrbarer Trichter, durch die der Schüttestoff in die hölzernen Spundwände eingebracht wurde. Das Gerippe der Halle besteht im wesentlichen aus Betonbindern, zwischen die sich die eigentliche Hallenschale als geneigte Eisenbetondecke spannt. Die Binder sind als Dreigelenkbogen ausgeführt, zum Teil treten Eisenbeton-Fachwerkbinder auf.²²

Der Eisenbeton wurde hier betont sichtbar gelassen, mit Vorsatzbeton aus Basaltgerüst und Feinschotter ausgeführt und nach Erhärtung mit dem Zweispitz bearbeitet. An den senkrechten Wänden wurde der Beton erstmalig poliert. Schon damals ist darauf hingewiesen worden (O. Linde), daß hier dekorative und konstruktive Elemente in eines verschmolzen sind.²³ Leider wurde anlässlich der letzten Renovierung (1988) die bis dahin erhaltene originale Farbigekeit, die in farblichen Abstufungen auf dunklen Naturstein gestimmt und von „Goldpunkten sternartig überzogen“ war, einheitlich hell überfärbt.

Bei dem neuen Bahnhof handelt es sich um einen Hochbahnhof, d.h. der Gleiskörper liegt in Stockwerkshöhe über dem Bahnhofplatz. Dies kann als bedeutender Fortschritt betrachtet werden, insbesondere, wenn man an den alten Bahnhof erinnert, der sich nicht nur durch seine Lage im Inneren der Stadt, sondern insbesondere auch durch seine ebenerdige Lage als schwerwiegendes Hindernis für den Verkehr und die Entwicklung der Stadt ausgewirkt hat. Der große Vorteil des Hochbahnhofs besteht darin, daß die städtischen Straßen einschließlich Straßenbahnen usw. unter dem Bahnkörper durchgeführt werden können. Dies bedeutet allerdings, daß der Höhenunterschied von einem Stockwerk im Inneren des Bahnhofgebäudes überwunden werden muß, um vom Niveau des Bahnhofplatzes zu den Perrons hinaufzugelangen. Deshalb weist der neue Bahnhof zwei Personentunnel, einen Gepäcktunnel und einen Posttunnel auf, in denen die Gleise unterschritten werden, um dann mittels Treppen oder Aufzügen auf das Bahnniveau zu gelangen.²⁴

Am 22. und 23. Oktober 1913 wurde der neue Bahnhof eingeweiht, was nach zeitgenössischen Quellen mit einem wahren Volksfest verbunden war.²⁵ Die Baukosten des Empfangsgebäudes hatten mit 1,7 Millionen Mark fast den doppelten Betrag des ursprünglich veranschlagten erreicht. Die Gesamtkosten der neuen Bahnhofsanlage beliefen sich auf 35 Millionen Mark, davon 10 Millionen Mark für Grunderwerb bei einem erwarteten Erlös von 7 Millionen Mark aus dem Verkauf der alten Bahnanlagen. Stolz konnte Baden darauf hinweisen, daß es in zwei Jahren (1912/13) nicht weniger als sieben größere Bahnhofsbauten dem Verkehr übergeben konnte: für einen Gesamtbetrag von 122 Millionen Mark. Damit sah sich Baden „mit an der Spitze im deutschen wie internationalen Bahnverkehr“.²⁶

Die Planer und Erbauer des neuen Bahnhofs waren sich schon bei der Verlegung des Bahnhofs an die heutige Stelle darüber im klaren, daß sie den neuen Verkehrsmittelpunkt nicht auf die grüne Wiese setzen konnten, ohne überzeugenden und gestalteten Zusammenhang mit der Stadt. Der neue Bahnhof ist so angelegt, daß er dicht an der genau nach Süden führenden Mittelachse des fächerförmigen Stadtplans, an der Ettlinger Straße liegt. Hier war außerhalb des Ettlinger Tores seit den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts der Stadtgarten entstanden. Der damals bewußt am Rande der Stadt gelegene Bahnhof orientierte sich selbstverständlich gegen die Stadt und es lag nahe, den Bahnhof als neues, repräsentatives Stadttor mit dem Stadtgarten in Zusammenhang zu bringen, d.h. den Bahnhofplatz architektonisch zu fassen und in geeigneter Weise in den Stadtgarten zu überführen. Dabei wurde schon damals unterschieden zwischen Fahrverkehr und Fußgängerverkehr. Während der Fahrverkehr der Ettlinger Straße vorbehalten war, die jetzt etwas verschoben unter dem neuen Bahnhof hindurchgeführt wurde und mit der seit 1900 elektrischen Straßenbahn ausgestattet war, wurde der Fußgänger eingeladen, seinen Weg entweder durch den Stadtgarten zu nehmen oder die vom Fahrverkehr kaum beanspruchte Bahnhofstraße zu benutzen.

Der neue Bahnhofplatz war ausersehen, das Herzstück der Südstadt zu werden. Da man die städtebauliche Wichtigkeit dieser Aufgabe erkannte, schrieben die Stadt und die Bahnverwaltung im November 1911 unter Karlsruher Architekten einen Wettbewerb aus, dessen Ziel es war, „Entwürfe für die Baufluchten sowie die Fassaden am Bahnhofplatz zu gewinnen.“²⁷ Nach Auffassung der Deutschen Bauzeitung sollte sich die Bebauung „um den Stadtgarten als neuen Mittelpunkt immer dichter zusammenschließen und ihren Grundriß mehr und mehr abrunden“, und dies zum 200jährigen Gründungsjubiläum, das Karlsruhe 1915 feiern wollte.²⁸

Den ersten Preis gewannen Oskar Seemann und nochmals Wilhelm Vittali, der als Associé von Hermann Billing schon aus dem Wettbewerb für das Empfangsgebäude bekannt ist.²⁹

Erklärtes Ziel war die „Beibehaltung großer innerstädtischer Grünflächen, die Vermeidung allzu gerader Straßenfluchten (sowie) den Wohnquartieren mit einzelnen, besonders gestalteten architektonischen Plätzen einen unverwechselbaren Mittelpunkt (zu) geben“.³⁰ Den Auftakt zu dieser anspruchsvollen Konzeption sollte die einheitliche Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes bilden.

Wilhelm Vittali, geb. 1859 in Donaueschingen, hielt sich nach Studien in Karlsruhe längere Zeit in Paris auf, wurde dann von der Badischen Staatsbahn mit den Hochbauten der Höllentalbahn betraut. Danach ließ er sich in Baden-Baden nieder, um dort und anderswo vorwiegend Hotels zu bauen. Um die Jahrhundertwende galt er als der Spezialist des Hotelbaus in Baden. 1905 übersiedelte er nach Karlsruhe und wurde der Associé von Hermann Billing. Die Gemeinschaft erwies sich als für Vittali höchst unerfreulich. Der französisch geschulte Vittali, der beim Eintritt in die Ateliergemeinschaft mit Billing ein gutgehendes Bureau aufgegeben hatte, konnte sich neben dem robusteren Billing nicht entfalten.³¹ So trennte sich Vittali 1910 wieder von Billing und arbeitete fortan als freier Architekt in Karlsruhe. Der Karlsruher Bahnhofplatz gilt als Hauptwerk seiner späteren Jahre. Wilhelm Vittali starb 1920 in Karlsruhe.

1912 erhielt Karlsruhe eine neue Bauordnung, die unter anderem die Möglichkeit bot, nicht nur Baufluchten und -höhen, sondern direkt bestimmte Fassadenentwürfe vorzuschreiben. Nur auf dieser juristischen Basis war eine Bebauung wie die des Karlsruher Bahnhofplatzes denkbar.

Von Wilhelm Vittali sind fast alle Gebäude des Bahnhofplatzes: die beiden Grand-Hotels, d.h. das „Schloß-Hotel“ an der Ostseite des Platzes und das Hotel „Residenz“ an der Westseite. Außerdem erbaute er die beiden symmetrischen Pavillonbauten (Bahnhofplatz 4 und 6) gegenüber dem Empfangsgebäude sowie zahlreiche, den Bahnhofplatz umgebende Privathäuser: Bahnhofstraße 46, Poststraße 8, Am Stadtgarten 1-5, 13-15, Ettlinger Straße 12. Vor allem geht auf Wilhelm Vittali die heute noch im wesentlichen erhaltene architektonische Fassung des Bahnhofplatzes zurück.³²

Der langgestreckte Platz, in den fünf Straßen in verschiedenen Winkeln einmünden, war nicht einfach zu einer geschlossenen Gestalt zu bringen. Vittali wandte dafür einen aus der Architekturgeschichte bekannten Kniff an: Er umschloß den Platz mit einer Kolonnade, die insbesondere die unregelmäßigen Straßenöffnungen einengte. Die stilistische Grundlage dafür war, wie die Deutsche Bauzeitung richtig feststellt, der Karlsruher Spätbarock. Vittali war jedoch viel zu sehr Realist, um anzunehmen, daß es möglich sein würde, einen neuen Platz dieser Art ganz im Sinn des 18. Jahrhunderts zu verwirklichen. Dafür waren der Boden zu teuer und die Großaufträge der Hotels und großbür-

gerlichen Wohnhäuser zu verlockend. Deshalb beschränkte er sich darauf, nur die Mittelpartie der Stadtseite des Platzes, den Eingang zum Stadtgarten, in engerer Anlehnung an das 18. Jahrhundert auszubilden (die beiden Pavillons mit der dazwischen eingespannten Kolonnadenpartie, die ursprünglich mit Läden hinterlegt war), im übrigen aber den Platz mit wesentlich größeren Hotel- und Wohnbauten zu besetzen, die nur äußerlich gewisse stilistische Anklänge an das 18. Jahrhundert aufweisen.

Ein Teil des spektakulären Erfolges von Vitali (1913 erhielt die Bahnhofplatzüberbauung Karlsruhe auf der Internationalen Baufachausstellung in Leipzig die Goldmedaille) ist sicherlich darauf zurückzuführen, daß er die damaligen Ziele der Karlsruher Stadtplanung, nämlich stilistische Gebundenheit und moderne Großstadt zur Synthese zu bringen, in seiner verbindlichen Art aufs genaueste traf und erfüllte.³³

Dafür ist er scharf kritisiert worden, insbesondere von einem anderen bekannten Karlsruher, Friedrich Ostendorff, der in seiner Publikation „Sechs Bücher über Bauen“ Vitalis Bahnhofplatz vollständig „verriß“ und als Negativbeispiel zeitgenössischen Städtebaus darstellte und zwar nicht, weil er zu „modern“, sondern weil er zu wenig konsequent im Sinn des 18. Jahrhunderts sei.

Der „Barockler“ Ostendorff mußte sich andererseits von einem Schweizer Architekturkritiker sagen lassen, seine Sucht nach Achsen drücke „im Architektonischen den Anspruch eines Zentrums auf unbedingte Herrschaft, auf eine Umgebung livrierter Lakaiaen aus, die in starrer Achtungsstellung zu seinen Seiten zu verharren oder nach ihm hinzuschauen haben“.³⁴

Diese Diskussion unterbrach der Erste Weltkrieg. Konnten vorher auch für die von fremden Architekten errichteten Bauten am Bahnhofplatz Vitalis Fassaden verbindlich vorgeschrieben

werden (Bahnhofplatz 8, Hotel Reichshof von Emil Deines; Bahnhofplatz 14, Hotel Ketterer von Walder & Rank), so war es – auch durch die neue Rechtsordnung der Republik – damit nun vorbei. Auch hatte ja nicht mehr der ganze Platz bebaut werden können, – insbesondere im westlichen Teil waren noch größere leere Flächen (Bahnhofplatz 10, 12, 16) geblieben, der westliche Abschluß (heute Victor-Gollancz-Straße) fehlte gänzlich; der Neubau der Aachener & Münchner Versicherung entstand 1954-1956.

Die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg hatte gänzlich andere Sorgen als Grand-Hotels und großbürgerliche Wohnhäuser zu errichten. Und die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, die auf die Zerschlagung städtebaulicher Zusammenhänge geradezu erpicht war, hat zum Niedergang dieses Bahnhofplatzes nicht unwesentlich beigetragen. 1964 wurde ernstlich der vollständige Abbruch der Kolonnaden geplant. Die Bundes-Gartenschau 1967 brachte durch völlige Veränderung des Stadtgarteneingangs und Wegnahme der Läden hinter der Arkade weitere Schäden.³⁵

Erst in jüngster Zeit fand ein Umdenken statt. Ein neugewonnenes Verständnis für die städtebauliche Qualität dieser letzten Platzschöpfung der Monarchie in Baden hat dazu geführt, daß im Rahmen des Möglichen Wunden geheilt wurden. Die Stadt soll jetzt – unter Respektierung des bereits historisch gewordenen Bestandes – sogar jenseits des Bahnhofs fortentwickelt werden, insbesondere durch Anlegen des neuen Zentrums für Kunst- und Medientechnologie.

Mit heute rund 600 Zügen und 40 000 Reisenden täglich³⁶ sind Bahnhof und Bahnhofplatz in Karlsruhe auch heute noch, was sie nach Meinung ihrer Urheber sein sollten – ein gewaltiges Stadttor.

Anmerkungen

- 1 75 Jahre Hauptbahnhof Karlsruhe, hrsg. v. Klaus E.R. Lindemann und Barbara Steinhof, mit Beiträgen von Egon Martin, Ernst Otto Bräunche, Horst E. Rechenberger, Karlsruhe 1988, S. 7 (künftig: 75 Jahre Hbf Karlsruhe).
- 2 Otto Linde, Der neue Personenbahnhof in Karlsruhe in Baden, in: Zeitschrift für Bauwesen, 1914, Heft 4-6, S. 239 (künftig: Linde)
- 3 75 Jahre Hbf Karlsruhe, S. 9.
- 4 Karl Widmer, Die Fassadenkonkurrenz für den Karlsruher Bahnhofbau, in: Moderne Bauformen. Monatshefte für Architektur, IV, Jg., Heft 5, Stuttgart 1913, S. 49 (künftig: Widmer).
- 5 Linde, S. 246 f.
- 6 Widmer, S. 49.
- 7 75 Jahre Hbf Karlsruhe, S. 51.
- 8 Widmer, S. 50.
- 9 Ebd., S. 54.
- 10 Ebd., S. 49 und passim.
- 11 Ebd., S. 58 und Abb. S. 54.
- 12 Ebd., S. 54-57.
- 13 Ebd., S. 57.
- 14 Linde, S. 247.
- 15 vgl. hierzu 75 Jahre Hbf Karlsruhe, S. 57.
- 16 Ebd.
- 17 Linde, S. 249.
- 18 75 Jahre Hbf Karlsruhe, S. 51.
- 19 Linde, S. 246.
- 20 Ebd., S. 242, 250.
- 21 Ebd., S. 251.
- 22 Ebd., S. 258-262.
- 23 Ebd., S. 251 f.
- 24 Weiteres siehe Linde, S. 243.
- 25 75 Jahre Hbf Karlsruhe, S. 7.

26 Linde, S. 239.

27 75 Jahre Hbf Karlsruhe, S. 59.

28 Ebd., S. 61.

29 Ebd., S. 17.

30 Ebd., S. 59.

31 vgl. dazu ebd., S. 63.

32 Ebd.

33 Vgl. hierzu und zum folgenden: 75 Jahre Hbf Karlsruhe, S. 65.

34 P.M. Aufsätze von Peter Meyer 1921-1974, hrsg. v. Hans Jakob Wörner, Zürich 1984, S. 49. Vgl. hier auch den Aufsatz: Bahnhofgebäude als architektonische Aufgabe (von 1947), S. 301-303.

35 75 Jahre Hbf Karlsruhe, S. 67-69.

36 Ebd., S. 13.

Literaturverzeichnis

(Auswahl, ohne die in den Anmerkungen bereits genannte Literatur)

- E. Sander, Karlsruhe einst und jetzt in Wort und Bild, Karlsruhe 1911.
Robert Goldschmid u.a., Die Stadt Karlsruhe. Ihre Geschichte und ihre Verwaltung. Festschrift zur Erinnerung an das 200jährige Bestehen der Stadt, Karlsruhe 1915.
Albert Kuntzemüller, Die badischen Eisenbahnen, 2. Aufl., Karlsruhe 1953.
Mihaly Kubinszky, Bahnhöfe Europas, Stuttgart 1969.
Hubert Doerschuck, Karlsruhe – so wie es war, Karlsruhe 1971.
Suse und Harald Schmuck, Karlsruhe um 1910, fotografiert von Wilhelm Kratt, Karlsruhe 1979.
Werner Walz, Die Eisenbahn in Baden-Württemberg, Stuttgart o.J. (1981) (mit weiterer Literatur).
140 Jahre Eisenbahn in Freiburg – Rheintalbahn, Freiburg 1985.