

Der neue Hauptbahnhof Heidelberg

Autor(en): **Kuntzemüller, Albert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73 (1955)**

Heft 41

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-61992>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

geprüft werden müsste, auf welche Weise eine konstruktive Ausnützung der qualitativen Eigenschaften des Bruchsteinbetons möglich ist.

Literaturangaben.

[1] F. Tölke: Entwicklungslinien im Talsperrenbau unter besonderer Berücksichtigung der Steindämme und Beton-Staumauern. «Die Wasserwirtschaft» 1951/52, Heft 4, S. 89 bis 120.

[2] C. Rappert: Die Entwicklung von Grossrüttlern und ihre Einsatzmöglichkeit im Talsperrenbau. «Die Wasserwirtschaft» 1951/52, Heft 4, S. 148 bis 153.

[3] H. Breth: Die Bedeutung der hochwertigen Verdichtung rolliger Schüttmassen für den Staudammbau. «Die Wasserwirtschaft» 1951/52, Heft 12, S. 367 bis 371.

Adresse des Verfassers: Prof. O. Zweifel, Sonnenbergstrasse 2, Neuhausen.

Der neue Hauptbahnhof Heidelberg

DK 725.31:656.21

Der alte Bahnhof von Heidelberg war am 12. September 1840 eröffnet worden. Um dem Stadttinnern möglichst nahe-zukommen, hatte man einen Kopfbahnhof gewählt, was sich bei der damaligen geringen Zugzahl nicht ungünstig aus-

wirkte. Dieser diente von 1846 an neben der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn auch der Main-Neckarbahn Heidelberg-Frankfurt, was bei der Verschiedenheit der Spurweite (Baden hatte bekanntlich zunächst in der englischen Breitspur von 1600 mm gebaut) jahrelang etwelche Komplikationen zur Folge hatte. Als 1862 dann die Odenwaldbahn Mannheim-Würzburg als Durchgangsbahn hinzutrat, kam eine ganze Reihe von Niveauübergängen in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes hinzu, vor allem an der Rohrbacher Strasse, der Bundesstrasse Nr. 3 Frankfurt-Basel, die bis zu vier Stunden täglich ihre Barrieren schliessen mussten und somit schon im Zeitalter des pferdebespannten Fuhrwerkverkehrs ein schweres Hemmnis bildeten.

So entschloss sich schon 1901 die Generaldirektion der Badischen Staatsbahnen in Karlsruhe zu einer Verlegung des Bahnhofes um etwa einen Kilometer gegen Westen, wo sie mehr Bewegungsfreiheit hatte und wo sämtliche Niveauübergänge wegfielen, wenn man sich für einen Tiefbahnhof entschied. So setzte die Badische Staatsbahn schon 1902 den Spaten an, um innert zehn Jahren jenes gewaltige, etwa 250 Meter breite Baggerloch auszuheben, das seither jedem durch Heidelberg Reisenden bekannt war, in das der neue Bahnhof einmal gelegt werden sollte und in das er vierzig Jahre später auch tatsächlich gelegt worden ist. Die Baukosten für den neuen Bahnhof waren auf 24 Mio Goldmark geschätzt und seine Vollendung auf 1917, spätestens 1918, vorgesehen.

Die Badische Staatsbahn verausgabte vor 1914 gegen zwanzig Mio Goldmark und stellte mehrere wichtige Neubauten her, so vor allem 1908/12 den 2487 Meter langen Königstuhltunnel, der in einer S-förmigen Doppelkurve den Standort des Schlosses umfuhr. Da ängstliche Gemüter eine Gefahr für das altherwürdige Bauwerk befürchtet hatten, wird es heute im Norden vom Schlossbergtunnel der alten Odenwaldbahn (760 Meter lang) und im Süden vom Königstuhltunnel respektvoll umgangen. Bis 1914 vollendete die Badische Staatsbahn ferner die Czerny-, Ringstrassen- und Hebelstrassenbrücke sowie den neuen Bahnhof Heidelberg-Karlstor und den Rangierbahnhof samt Zufahrten.

Nach dem badischen Entwurf von 1910 war der künftige Hauptbahnhof in reinem Linienbetrieb mit zwanzig Perrongleisen vorgesehen, wovon je zehn für die Mannheim-Odenwaldbahn und die Strecke Frankfurt-Bruchsal. Dieses Projekt ist ebensowenig ausgeführt worden wie das der Deutschen Reichsbahn von 1938, da beidemal ein Weltkrieg dazwischenkam. Die jahrzehntelange Verzögerung war nicht so schlimm, weil gerade die Fern-

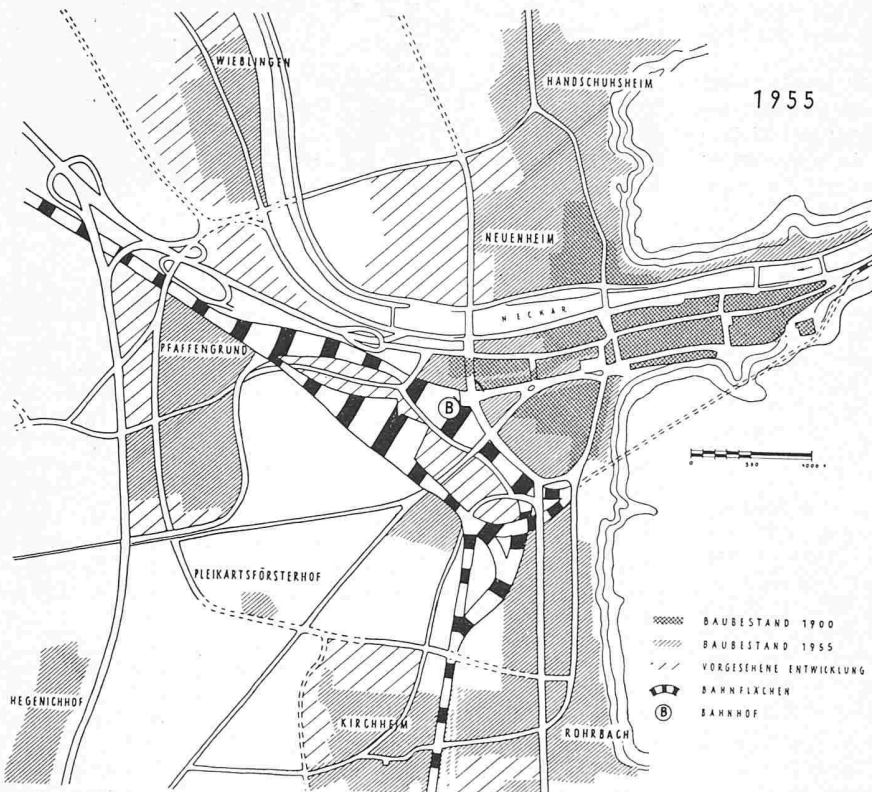


Bild 1. Plan der Stadt Heidelberg 1:60 000

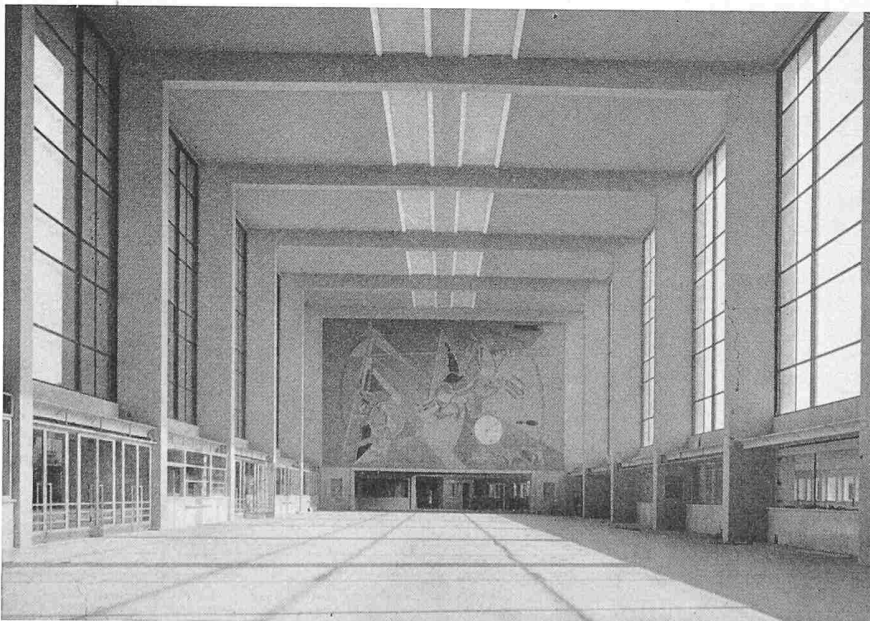


Bild 2. Empfangshalle des Hauptbahnhofs Heidelberg



Bild 3. Gesamtansicht der Bahnsteige mit Empfangsgebäude

melde- und Signaltechnik in der Zwischenzeit erhebliche Fortschritte gemacht hatte; diese ermöglichten es, den neuen Bahnhof als Durchgangsbahnhof nicht mit zwanzig, sondern — bei gleicher Leistungsfähigkeit — nur mit sieben bis acht Perrons auszustatten; auch von selbständigen Gepäckperrons ist man heute wieder abgekommen. Ebenso wenig benötigt man heute noch ein Dutzend oder mehr Stellwerke wie ehemals. Ein einziges Drucktasten-Zentralstellwerk lenkt den Zugs- und Rangierdienst innerhalb des ganzen Bahnhofes. Während im alten Bahnhof vier mechanische Stellwerke und sechs Bodenwärterposten mit rund 45 Bediensteten nötig waren, wird der gesamte Fahrdienst im neuen Bahnhof von einer Stelle aus geleitet, die mit einem Fahrdienstleiter und einem Weichenwärter besetzt ist.

Zur Betätigung des Drucktasten-Stellwerkes mussten sämtliche Schienen, die der Stromrückführung dienen und nicht zusammengeschweisst sind, leitend verbunden werden. Ferner waren alle Fernmelde- und Signalanlagen ebenfalls zu verkabeln, damit Beeinflussungen durch den Bahnstrom vermieden werden.

Als Vorteile des Drucktasten-Stellwerkes sind festzuhalten: grösste Sicherheit durch elektrische Vollisolierung des Bahnhofs selbst und der anschliessenden Streckenabschnitte, hohe Leistungsfähigkeit durch Konzentration im Zentralstellwerk und Anwendung der Automatik sowie geringer Aufwand an Personal und somit niedrige Betriebskosten. Die genannten technischen Verbesserungen hatten zur Folge, dass man für

den neuen Durchgangsbahnhof das Baggerloch nur zu einem Teil benötigte. Auch die bisherige viergleisige Einfahrt von Mannheim und Frankfurt, die man zunächst beibehalten wollte, konnte aufgegeben und so weiterer Platz gespart werden.

Mit Entwürfen für das Empfangsgebäude haben sich die Architekten fast ebenso lange befasst wie die Bauingenieure mit den rein eisenbahntechnischen Anlagen. Durch den erheblichen Höhenunterschied zwischen Gleisplanum und Bahnhofvorplatz von 6 m wurde die Planung weiterhin beeinflusst. Die Schalterhalle nimmt naturgemäss einen bevorzugten Platz ein. Der Reisende betritt sie von der Ostseite her und sieht die Billettschalter, die Auskunft und das Städtische Verkehrsbüro vor sich, also alles, was ihm als erstes für seine Reise wichtig ist. Sein Billett erhält er aus modernen Druckereien, die eine schnelle und irrtumsfreie Bedienung sichern.

Abschliessend sei noch bemerkt, dass die Linie Bruchsal-Heidelberg elektrifiziert worden ist, also eine weitere Umstellung erfordert hat. Die Fortsetzung dieser Elektrifizierung in Richtung Mannheim und Bruchsal-Karlsruhe dürfte nun in nicht allzu ferner Zeit folgen. Doch wird sich die Beseitigung des Heidelberger Kopfbahnhofes und die dadurch ermöglichte Beschleunigung des Verkehrs in flüssigem Durchgangsbetrieb schon jetzt auch auf den schweizerischen Nord-südtransit über Basel angenehm bemerkbar machen.

Albert Kuntzemüller

Adresse: Stechertweg 8, Freiburg i. Br.

Zu den Zürcher Verkehrsgutachten

Von Arch. Hans Marti, Zürich

Allgemeines

Der Zürcherische Gemeinderat hat eine aus 17 Mitgliedern bestehende Kommission ins Leben gerufen, die im Laufe der nächsten Jahre die Verkehrsgutachten beraten und zu Einzelfragen Stellung beziehen wird. Dieser Entschluss der Behörden ist begrüssenswert, denn die Öffentlichkeit wartet, nachdem nun die Gutachten erschienen sind, auf deren Verarbeitung. Es ist auch bekannt, dass sich eine stadträtliche Kommission, worin die Ressortchefs vertreten sind, mit der Materie vertraut macht.

Bei der Fülle des gebotenen Stoffs und der Vielfalt der angeschnittenen Probleme dürfte es nicht leicht fallen, die geeignete Methode ausfindig zu machen, der Bevölkerung das beizubringen, was sie, die die grossen fällig werdenden Entschlüsse sanktionieren und die Kredite gewähren wird, wissen muss. Es ist in unserm Lande, wo Sachfragen durch die Volksabstimmung entschieden werden, wo unter Umständen

aus rein sachlichen Problemen politische werden, wo hie und da sogar menschliche Angelegenheiten aus Prestige in den Vordergrund rücken, von ausserordentlicher Bedeutung, dass wenigstens die seriösen Fachleute, die politischem Wind abhold sind, geeignet und in geschlossenen Reihen auftreten können. Aus technischen Dingen politisches Kapital schlagen zu wollen oder umgekehrt politische Macht zur Lösung technischer Fragen anzuwenden, gehört ja leider zur Tagesordnung der Politiker — ihnen sei dieses oft undurchsichtige Spiel überlassen. Die Fachwelt sollte unbekümmert um die Parteizugehörigkeit ihrer Vertreter so aufgeklärt werden, dass sie Trägerin des Gedankengutes werden kann. Das setzt aber Diskussionen auf fachlichem Boden voraus.

Gewiss wird diese Forderung nicht überall und ohne weiteres anerkannt, weil es bisher üblich war, Verkehrs- und Planungsfragen sozusagen hinter dem Eisernen Vorhang zu behandeln und nur Teillösungen abstimmungsreif durchge-

DK 711.7:656