

Günther Oetzel

Das pulsierende Herz der Stadt
Stadtraum und industrielle Mobilität. Die Karlsruher Bahnhofsfrage

KIT Scientific Publishing

2. Stadt und Bahnhof im 19. Jahrhundert

Publisher: KIT Scientific Publishing
Place of publication: Karlsruhe
Year of publication: 2005
Published on OpenEdition Books: 1 juin 2017
Series: KIT Scientific Publishing
Electronic EAN: 9782821882591

OpenEdition Books

http://books.openedition.org

Electronic reference
OETZEL, Günther. *2. Stadt und Bahnhof im 19. Jahrhundert* In:: *Das pulsierende Herz der Stadt: Stadtraum und industrielle Mobilität. Die Karlsruher Bahnhofsfrage* [Online]. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing, 2005 (Erstellungsdatum: 08 septembre 2023). Online verfügbar: <http://books.openedition.org/ksp/3868>. ISBN: 9782821882591.

2. Stadt und Bahnhof im 19. Jahrhundert

Das 19. Jahrhundert wird gekennzeichnet durch zwei Prozesse, die parallel das materielle Lebensumfeld und die Wahrnehmungsstrukturen der Menschen revolutionierten: Urbanisierung und Industrialisierung. Die moderne Stadt und das industrielle System setzen sich gegenseitig voraus. Mit der Eisenbahn brach die industrielle Revolution in den Stadtraum ein. Während die Fabriken sich meist am Rand der Städte ansiedelten und dort ein isoliertes Eigenleben entwickelten, durchzogen die Schienenstränge das städtische Umfeld für jeden Einwohner konkret wahrnehmbar. Die Eisenbahn war das sichtbare Symbol der Moderne und des Fortschritts. Im Rückblick der bevorstehenden Jahrhundertwende, materialisierte sich der "Geist" der Zeit in der industrialisierten Mobilität. Die Eisenbahn prägte "das eiserne Jahrhundert". In einer Leserumfrage einer Illustrierten aus dem Jahr 1899 nannte die Mehrzahl der Antworten die Eisenbahn als die wohltätigste Erfindung des Jahrhunderts[4]. Der mit der Entwicklung im populären Verständnis als Erfinder verbundene Stephenson landete hinter Edison auf Platz zwei der größten Erfinder. Im kollektiven Bewusstsein hatte sich die Revolution von Raum und Zeitverständnis am tiefsten in das Lebensgefühl eingeprägt. Als einer der ersten Historiker erfasste Franz Schnabel in seiner Deutschen Geschichte die Bedeutung der modernen Massenmobilität. Sein Fazit des 19. Jahrhunderts lautete: „Die Eisenbahnen haben eine neue Periode der Weltgeschichte heraufgeführt, die mit Recht das „Eisenbahnzeitalter“ genannt wird. Die Eisenbahn wurde das repräsentative Verkehrsmittel des Jahrhunderts“[5].

Mit der Eisenbahn brach die industrielle Revolution in den Stadtraum ein. Während die Fabriken sich meist am Rand der Städte ansiedelten und dort ein isoliertes Eigenleben entwickelten, durchzogen die Schienenstränge das städtische Umfeld für jeden Einwohner konkret wahrnehmbar. Die Eisenbahn war das sichtbare Symbol der Moderne und des Fortschritts. Im Rückblick der bevorstehenden Jahrhundertwende, materialisierte sich der "Geist" der Zeit in der industrialisierten Mobilität. Die Eisenbahn prägte "das eiserne Jahrhundert". In einer Leserumfrage einer Illustrierten aus dem Jahr 1899

---

4 "Am 25.12.1898 forderte die "Berliner Illustrierte Zeitung" mittels eines aus 27 Punkten bestehenden Fragebogens ihre Leserinnen auf, über das auslaufende 19. Jahrhundert Bilanz zu ziehen". Birkefeld, Richard; Martina Jung: „Die Stadt, der Lärm und das Licht". Hannover 1994, S.13

5 Schnabel, Franz: "Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert", Bd.3 "Erfahrungswissenschaften und Technik". München 1987, S.386

nannte die Mehrzahl der Antworten die Eisenbahn als die wohltätigste Erfindung des Jahrhunderts[6]. Der mit der Entwicklung im populären Verständnis als Erfinder verbundene Stephenson landete hinter Edison auf Platz zwei der größten Erfinder. Im kollektiven Bewusstsein hatte sich die Revolution von Raum und Zeitverständnis am tiefsten in das Lebensgefühl eingeprägt.

Stadt und Eisenbahn als Symbole der Moderne führten keine konfliktfreie Koexistenz. Die Stadt der Industrialisierung musste in ihrer Funktion erst wieder erfunden werden. In diesem Prozess städtischer Selbstdefinition spielte die Eisenbahn eine entscheidende Rolle. Es gab in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts keine Fragestellung, welche die Städteplaner und Architekten stärker und kontinuierlicher beschäftigte, als die Frage nach dem Verhältnis von Stadt und Eisenbahn. Aber die Stadt wurde nicht nur als Abstraktion über ihr Verhältnis zur Mobilität neu definiert, auch die Bürger erarbeiteten sich ihr konkretes und individuelles Stadtbild über die Auseinandersetzung mit den Konsequenzen des Eisenbahnzeitalters.

In vielen Städten kollidierte der explosive Wachstumsprozess mit den Netzwerken kollektiver Mobilität. Die Eisenbahn wirkte auf die städtische Entwicklung als Grundbedingung des Wachstums, aber z.T. auch als Widerstand der Expansion[7]. In den Jahren von 1880 bis zum ersten Weltkrieg sind in deutschen Großstädten eine Vielzahl von "Bahnhofskonflikten" feststellbar. Die Standorte der städtischen Verkehrsmittelpunkte wurde zum Thema öffentlicher Kommunikation. Die Bedürfnisse innerstädtischer Mobilität traten in Konflikt mit den Bedürfnissen der großräumigen Vernetzung durch die Eisenbahn. Diese Konflikte entwickelten sich stellenweise zu jahrzehntelang andauernden Schwerpunkten kommunaler Politik[8]. Die Auseinandersetzung mit den Folgen und Konsequenzen industrieller Mobilität konnte sogar zu einem entscheidenden Kristallisationspunkt städtischer Identität werden, wie Reif in seiner Studie zur Geschichte von Oberhausen

---

6 "Am 25.12.1898 forderte die "Berliner Illustrierte Zeitung" mittels eines aus 27 Punkten bestehenden Fragebogens ihre Leserinnen auf, über das auslaufende 19. Jahrhundert Bilanz zu ziehen". Birkefeld, Richard; Martina Jung: „Die Stadt, der Lärm und das Licht". Hannover 1994, S.13

7 Reif, Heinz: "Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929". Köln 1993

8 Krabbe, Wolfgang R.: "Frühindustrielle "Altlasten" in der Blütezeit der Urbanisierung: Städtische Eisenbahn- und Bahnhofsprobleme um 1900". In: Matzerath, Horst (Hg.): "Stadt und Verkehr im Industriezeitalter". Köln 1996, S. 109-129

gezeigt hat[9]. Die Eisenbahn stellte einen entscheidenden Faktor urbaner Modernität dar. Der Anschluss an die Eisenbahn bedeutete den Anschluss an das moderne Leben, das ohne industrielle Mobilität nicht mehr realisierbar schien.

Die Konflikte verliefen dabei nach folgendem Schema:

Die Bahnhöfe der ersten Generation mit ebenerdigen Gleisanlagen lagen zumeist an der Peripherie der Städte. Durch das dynamische Wachstum der Stadtstrukturen und die nicht vorausgesehenen Steigerungsraten des Verkehrsaufkommens, entwickelten sich die Bahnhöfe zu Hindernissen. Die Verkehrsbedingungen führten zur Suche nach Alternativkonzepten. Dabei trafen Interessen privater Eisenbahngesellschaften oder staatlicher Eisenbahnverwaltungen auf divergierende Interessen der städtischen Öffentlichkeit bzw. der städtischen Öffentlichkeiten. Die Lösung der Bahnhofsfragen berührte politische und ökonomische Aspekte, die sich zu einem stadtinternen Konflikt entwickeln konnten.

Die Muster nach denen die Bahnhofskonflikte abliefen sollen im weiteren kurz anhand einiger konkreter Beispiele verdeutlicht werden. Obwohl dabei nicht der Anspruch auf Vollständigkeit erhoben wird, ermöglichen die gewählten Beispiele dennoch einen Einblick in repräsentative Entwicklungsprozesse und Konfliktlösungsmuster[10]:

Ein extremes Beispiel des Wechselwirkungen von Eisenbahn und Stadt liefert die Industriestadt Oberhausen[11]. Innerhalb der städtischen Öffentlichkeit bestand ein Konsens, die Stadt als „Kind der Eisenbahn“ zu interpretieren. Oberhausen war eine Industriegründung, deren Überleben als eigenständige Struktur fest mit der Anbindung an das nationale und internationale Eisenbahnnetz verbunden war. Die verkehrstechnische Lage als internationaler Verkehrsknotenpunkt verankerte die Eisenbahn als entscheidender Faktor der städtischen Identität. Diese Identifizierung konnte dazu führen, dass die Förderung der Eisenbahn bis zur „Grenze der Selbstaufgabe“[12] geführt wurde. Dabei nahm das Schienennetz einen Großteil der Stadtfläche ein und prägte das städtische Leben bis ins Detail. „Bahnhöfe und vor allem Schienen bestimmten den Alltag der Bewohner und die Qualität der

---

9 Reif, Heinz: "Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929". Köln 1993

10 Weitere "Bahnhofsfragen" beschäftigten z.B. Leipzig, Dresden, Zürich, Köln und Hamburg

11 Reif, Heinz: "Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929". Köln 1993

12 Reif, Heinz: "Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929". Köln 1993, S.409ff

Stadt“[13]. Konkurrierende Privatlinien in der Anfangszeit und Werksbahnen durchschnitten unkontrolliert den städtischen Raum. Nach der Verstaatlichung der Privatbahnen setzte ein Konflikt zwischen der preußischen Eisenbahnverwaltung und der Stadt Oberhausen um Vermittlung von Eisenbahn- und Stadtinteresse ein. Die Beseitigung der innerstädtischen Verkehrsbehinderungen durch die Beseitigung der Niveauübergänge (ebenerdiger Schienenübergang) scheiterte zunächst an der Kostenfrage. Die staatliche Eisenbahnverwaltung empfahl die Erstellung von Fußgängerüberwegen, aber forderte zugleich eine Kostenbeteiligung der Stadt. Einen weiteren Konfliktpunkt bildete der von der Stadt geforderte Neubau eines repräsentativen Bahnhofs. Oberhausen wollte seine Funktion als Hauptverkehrsknotenpunkt unter allen Umständen wahren. Der neue Hauptbahnhof wurde zum Symbol und Ansatzpunkt einer breiten Bürgerinitiative. Die Einwohner von Oberhausen machten in Interessenidentität mit der Stadtverwaltung auf Protestversammlungen ihrem Unmut über Entscheidungen der preußischen Eisenbahnverwaltung Luft. Die Eisenbahnverwaltung hatte beschlossen, wichtige internationale Verbindungen an Oberhausen vorbei zu leiten. Die Bahnhofsfrage spielte eine entscheidende Rolle bei „dem Prozeß der Politisierung und Homogenisierung des Oberhausener Bürgertums“[14].
In geographischer Nähe kam es auch in Dortmund zu einem „Bahnhofskonflikt“[15]. Dortmund besaß Anfang der 1870er Jahr vier Bahnhöfe zweier konkurrierender Privateisenbahngesellschaften. Die Verbindung zwischen Südens der Stadt mit der Altstadt und dem Norden litt an den niveaugleichen Bahnübergängen. Die besonderen Dimensionen dieser Verkehrsbehinderung ergaben sich aus dem Charakter der getrennten Stadtteile. Im Süden und der Altstadt lagen die Wohngebiete, im Norden hatten sich die Industrieanlagen und damit die Arbeitsplätze konzentriert. Die räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten erzeugte eine enormes Mobilitätsbedürfnis, das durch die Eisenbahntrassen erheblich eingeschränkt wurde. Am Tag mussten sich ca. 10.000 Arbeiter und der Lastverkehr zu den Industrieanlagen über Bahnübergänge quälen, die z.T. an 2/3 des Tages geschlossen waren. Auch eine Verstaatlichung der Bahnlinien Anfang der 1880er Jahr, brachte zunächst keine Verbesserung, sondern einen bis zum Jahr 1904 an-

13 Reif, Heinz: "Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929". Köln 1993, S.97/98

14 Reif, Heinz: "Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929". Köln 1993, S.411

15 Krabbe, Wolfgang R.: "Frühindustrielle "Altlasten" in der Blütezeit der Urbanisierung: Städtische Eisenbahn- und Bahnhofsprobleme um 1900". In: Matzerath, Horst (Hg.): "Stadt und Verkehr im Industriezeitalter". Köln 1996, S. 109-129

dauernden Konflikt um die Lösung der Probleme. Nachdem mehrere Varianten am Widerstand der Stadt gescheitert waren, konnte im Jahr 1904 ein Vertrag zwischen Eisenbahndirektion und Stadtverwaltung geschlossen werden, der den Neubau eines Hauptbahnhofes und die Höherlegung der Bahnanlagen regelte. Eine der Lösungsvarianten der preußischen Eisenbahndirektion, die eine Überbrückung der bestehenden Bahnanlagen vorsah, führte zu einem öffentlichen Sturm der Entrüstung. Im Jahr 1910 wurde der neue Hauptbahnhof schließlich eingeweiht.

In Münster verfolgte die Eisenbahnverwaltung bereits im Jahr 1884 die Aufhebung der zwei bestehenden Bahnhöfe durch den Bau eines Hauptbahnhofs bei einer gleichzeitigen Höherlegung der Bahnanlagen[16]. In Münster bildeten sich zwei Bürgerinitiativen, die mit Protestversammlungen, Petitionen und Unterschriftensammlungen für verschiedene Bahnhofsstandorte eintraten. Beide Bürgerbewegungen, die verschieden Stadtteilen repräsentierten, befürworteten einen Bau des Bahnhofs in ihrer unmittelbaren Nähe, um in den Genuss von Vorteilen der Verkehrsanbindung zu gelangen.

In Altona hatte bereits die Wahl des Bahnhofsstandortes im Jahr 1842/43 zu Konflikten zwischen der Stadtverwaltung und der privaten Eisenbahngesellschaft geführt, wobei es um ökonomische Fragen ging[17]. Während die Eisenbahngesellschaft an der Hafennähe des Bahnhofs interessiert war, bestanden bei der Stadt Altona Bedenken wegen einer Trennung der Verkehrsverbindung mit der Nachbargemeinde Ottensen. Die Stadtentwicklung führte schließlich zu einem Zusammenwachsen der Nachbargemeinden zu einem Stadtgebilde von immerhin 150.000 Einwohnern. Die Lage des Bahnhofs und der Bahnlinie wurden zu einem ernsthaften Problem bei der Bildung eines einheitlichen städtischen Raumes der beiden Gemeinden. Seit der Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaft im Jahr 1884 kam es zu Verhandlungen zwischen der preußischen Eisenbahnverwaltung und der Stadtverwaltung Altona. Im April 1899 erließ Preußen ein Gesetz zur Regelung des Umbaus der Bahnanlagen in Hamburg und Altona, das in Bezug auf Altona zwei Punkte beinhaltete: Die niveaugleichen Bahnübergänge wurden beseitigt und der Neubau des Bahnhofs beschlossen. Der neue Hauptbahnhof wurde um 600 Meter nach Norden verlegt. Der alte Bahnhof wurde

16 Krabbe, Wolfgang R.: "Frühindustrielle "Altlasten" in der Blütezeit der Urbanisierung: Städtische Eisenbahn- und Bahnhofsprobleme um 1900". In: Matzerath, Horst (Hg.): "Stadt und Verkehr im Industriezeitalter". Köln 1996, S. 109-129

17 Hartnak, Roger; Helge Kühnel: "Altona. Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert". (www.tu-bs.de)

durch Umbau ein neues repräsentatives Rathaus umgewandelt. Auf den ehemaligen Bahnanlagen entstand ein „Central- Stadttheil“, das als City den Mittelpunkt des expandierenden Gemeinwesens bildete.
Im angrenzenden Ausland nahm die Auseinandersetzung um das Verhältnis von Stadt und Eisenbahn im Großraum Zürich besondere Formen an. Die "Eisenbahnschlachten" prägten über 100 Jahre das Erscheinungsbild des wirtschaftlichen Zentrums der Schweiz[18]. Im Jahr 1847 wurde Zürich an die Nord- Südachse der Rheintalbahn über Basel eingebunden. Der Züricher Bahnhof wurde als Kopfbahnhof außerhalb der Stadtgrenzen angesiedelt. In den Folgejahren entstand ein heftiger Konflikt zwischen rivalisierenden Privatbahnlinien um die Vorherrschaft. Als Teil dieses Konfliktes betrieb mächtige Nordostbahn bereits in den 1850er Jahren die Verlegung des Bahnhofs in das Stadtzentrum, scheiterte damit allerdings am Widerstand der Stadt und der Stadtöffentlichkeit. Die Beibehaltung des alten Standortes hatte den Bau eines Erddamms zur Folge, der mit einer Maximalsteigung von 12 % die Vorortbereiche von Zürich durchschnitt und bis in die 1890er Jahre Bestand hatte. Die weiteren Konflikte um den Bahnhofsstandort endeten im Jahr 1868 mit dem Kompromiss eines Bahnhofsneubaus an der alten Stelle. Im Jahr 1871 konnte der repräsentative Hauptbahnhof eingeweiht werden. Dass die Verlegung des Bahnhofs in das Stadtzentrum gescheitert war, hatte für die städtische Entwicklung Zürichs einschneidende Konsequenzen. Die Identität von Stadt- und Verkehrszentrum wurde schließlich durch eine vollständige Umorientierung der Stadt kompensiert. Um den Bahnhof herum entstand ein neues Zentrum aus Geschäfts- und Luxusbauten, eine moderne City.
Auch in Zürich erweist sich der neue Hauptbahnhof aus dem Jahr 1871 der Verkehrsentwicklung nicht gewachsen und bereits 4 Jahre nach seiner Eröffnung entstehen erste Pläne für eine Erweiterung der Bahnanlagen. In den 1890er Jahren wird der Züricher Bahnhofskonflikt akut. Akteure darin sind vor allem die privaten Eisenbahngesellschaften, der schweizerische Staat und die Stadt Zürich. Verschiedene Bahnhofsprojekte konkurrieren miteinander. Eine Lösung scheitert allerdings an den Gegensätzen zwischen Staat und privaten Eisenbahngesellschaften. Die Gegensätze enden schließlich mit der Verstaatlichung der schweizerische Eisenbahnlinien im Jahr 1902, die ein Jahrzehnt der Provisorien beendet. Allerdings bedeutet auch die Verstaatlichung noch lange nicht das Ende des Konfliktes zwischen Stadt-

18 Bärtschi, Hans- Peter: „Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Züricher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl. Ein vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte“. Basel 1983

und Eisenbahnraum: "Ein Rahmenprogramm zur Sanierung aller Zufahrten, örtlichen und regionalen Anlagen entsteht erst 1954 und wird in den 1960er und 70er Jahren teilweise verwirklicht - 100 Jahre nach der Erkenntnis der Problematik der Züricher Bahnanlagen"[19]. Das heutige Erscheinungsbild von Zürich ist zu großen Teilen ein Produkt dieses über Jahrzehnte ausgetragenen Konfliktes und der Konkurrenzen der verschiedenen Organisationsformen industrieller Mobilität, der "Eisenbahnschlachten".
Für das in der Untersuchung behandelte konkrete Beispiel der Karlsruher Bahnhofsfrage spielten zwei weitere Fallbeispiele eine besondere Rolle: Die Verlegung des Frankfurter Bahnhofs und die Neuordnung der Stuttgarter Bahnhofsverhältnisse.
Der Frankfurter Hauptbahnhof entstand im Jahr 1888 aus der Zusammenlegung der bisher bestehenden drei Bahnhöfe[20]. Der neue Hauptbahnhof wurde aus betriebstechnischen Gründen außerhalb der städtischen Bebauung angelegt. Zunächst hatten die drei beteiligten privaten Bahngesellschaften eine Identität von Stadtzentrum und Verkehrszentrum angestrebt. Die innerstädtische Grundstückspekulation machte diese Pläne aufgrund des enormen Platzbedarfs einer modernen Bahnhofsanlage allerdings illusorisch. Ohne eine Beeinträchtigung des laufenden Zugverkehrs konnte die für damalige Verhältnisse gigantische Bahnanlage in relativ kurzer Zeit am Stadtrand errichtet werden. Der „größte Bahnhof der Welt“ beeindruckte durch seine monumentale Bauweise. Frankfurt wurde zum Synonym des Bahnhofs als einer „Kathedrale der Mobilität“. Der Vorbildcharakter wird anhand zeitgenössischer Äußerungen deutlich. Der Psychologe und liberale Politiker Willy Hellpach, auf dessen Untersuchungen zu "Nervosität und Kultur" noch an anderer Stelle näher eingegangen wird, bewertete den Frankfurter Bahnhof 14 Jahre nach dessen Eröffnung folgendermaßen: "Wir unterhielten uns über die neuen deutschen Bahnhöfe und spendeten dem Frankfurter die Palme der Vollkommenheit"[21].
Der Bahnhof rückte mit dem neuen Standort jedoch auch 580 Meter gegenüber dem bisherigen Zentralbahnhof von der Stadtmitte ab. Die Lösung des Bahnhofsproblems durch eine Vergrößerung der Entfernung von Stadtmitte

---

19 Bärtschi, Hans- Peter: „Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Züricher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl. Ein vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte“. Basel 1983, S.214

20 Kyrieleis, Gisela:“Großstadt-Heimat: der Frankfurter Hauptbahnhof“. In: „Zug der Zeit, Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985“, (Hrsg.: Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft mbH) Berlin 1985, Bd.1, S.338-349

21 Willy Hellpach:"Nervosität und Kultur". Berlin 1902, S.30

und Verkehrszentrum, machte das Frankfurter Projekt zu einem umstrittenen stadtplanerischen Eingriff. Die gängige Lehrmeinung der Stadtplanung ging um die Jahrhundertwende von einer Identität von Wirtschafts- und Verkehrszentrum aus. Die Deutsche Bauzeitung bewertete in einem Artikel aus dem Jahr 1891 die Frankfurter Alternative negativ und betonte, "dass die von der Eisenbahnverwaltung ursprünglich nicht geplante, aber von der Stadt gewünschte Hinausschiebung des Bahnhofes ein Fehler war"[22]. Die Diskussionen um Bahnhofsverlegungen in den Folgejahren orientierten sich am Frankfurter Modell. So auch die Diskurse um die Karlsruher Bahnhofsfrage, die Frankfurt je nach Zielsetzung als Positiv- oder Negativbeispiel zur Illustrierung ihrer Anliegen einbrachten. Nach 20 Jahren kontroverser Verhandlungen zwischen der Stadt, den drei Bahngesellschaften und Preußen blieb die Realisierung der Bahnhofsanlage in den Jahren 1883 bis 1888 im Hintergrund. Die öffentliche Aufmerksamkeit konzentrierte sich auf andere öffentliche Infrastrukturmaßnahmen. Die Errichtung vollzog sich fast unbemerkt von den Frankfurter Bürgern, die den Bahnhof als Sehenswürdigkeit erst in den Tagen nach seiner Eröffnung entdeckten. Dann jedoch massenhaft. Am ersten Sonntag seines Betriebs pilgerten ca. 40.000 Schaulustige zu den neuen Bahnanlagen.

Die Entwicklung der Stuttgarter Bahnhofsverhältnisse wies nicht nur eine geographische Nähe zu Karlsruhe auf, sondern auch eine z.T. starke inhaltliche und zeitliche Parallelität. Der Stuttgarter Bahnhof, der im Jahr 1844 mit 4 Durchgangsgleisen angelegt wurde, erfuhr in den Jahren 1864-69 eine erhebliche Erweiterung der Anlagen auf 8 Durchgangsgleise. Um die Jahrhundertwende stieß auch die erweiterte Bahnhofsanlage auf ihre Kapazitätsgrenzen. Mit über 7 Millionen Reisenden im Jahr gehörte Stuttgart zu den Verkehrsschwerpunkten im Deutschen Reich. Eine Erweiterung der bestehenden Anlagen erschien nicht zweckmäßig, so dass ein Neubau für die Württembergische Hauptstadt projektiert wurde. Als Bahnhofstyp wählte die württembergische Eisenbahndirektion bindend einen Kopfbahnhof. Nach dieser Entscheidung setzte ein Konflikt um den künftigen Standort ein. Die Stadt Stuttgart sprach sich für den Verbleib des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle aus, während die Generaldirektion eine Verlegung der Bahnhofsanlage um ca. 500 Meter favorisierte. Das Verlegungsprojekt bestand allerdings lediglich in einer Verkürzung der innerstädtischen Gleisanlagen um 500 Meter. Eine neue Trassenführung durch die Stadt war nicht not-

22 Deutsche Bauzeitung Nr.49/1891, S.294. zitiert in: Franz Kretz:"Bahnhoffrage Karlsruhe. Auszüge aus technischen Werken und Zeitschriften, Kammer- und Stadtraths- Sitzungen". Karlsruhe 1901, S.3

wendig. Trotz dieses verhältnismäßig geringen Eingriffs in den städtischen Raum, regte sich in der Stadt Widerstand. Die Argumentation gegen eine Verlegung verwies auf die ökonomischen Nachteile für die aktuellen bahnhofsnahen Geschäfts- und Restaurationsbetriebe.
Im Oktober 1903 hatte die württembergische Generaldirektion drei Projekte vorgelegt, am 6. und 7. März 1906 erörterte der württembergische Landtag das Stuttgarter Bahnhofsprojekt. Die Stadt Stuttgart hielt jedoch an ihrer Ablehnung der Verlegung fest. Stadtrat und Bürgerausschuss beschlossen am 31.Mai 1907, dass eine Verlegung des Bahnhofs nicht den städtischen Interessen entspreche. Gegen den Widerstand der Stadt setzte die Eisenbahndirektion ihre Vorstellungen jedoch schließlich durch. Brunold bewertet den Entscheidungsprozeß folgendermaßen: „All der verwaltungstechnischen Vorgänge ungeachtet, muß das ganze Verfahren als undemokratisch angesehen werden“[23].
Nachdem die Entscheidung für eine Verlegung gefallen war, schrieb die württembergische Generaldirektion einen Wettbewerb für die Gestaltung der Bahnhofsanlagen aus. Vorgegeben waren neben dem Stadtbauplan auch der zukünftige Grundriss der Bahnhofsanlagen. Die Eisenbahndirektion weigerte sich allerdings, den Gewinnerentwurf von Paul Bonatz als Grundlage für eine Auftragserteilung zu akzeptieren. Die württembergische Eisenbahndirektion ließ sich in einem Gutachten vom Januar 1912 bestätigen, dass nur sie die alleinige Planungsinstanz sein konnte. Das Gutachten sprach sich explizit für die Realisierung eines ebenfalls vorliegenden Eigenentwurfs der Eisenbahnverwaltung aus. Um den Auftrag für die Bahnhofsgestaltung schließlich doch zu bekommen, musste sich der Architekt des Siegerentwurfs den detaillierten Vorgaben der staatlichen Eisenbahnverwaltung beugen. Nach einer umfassenden Anpassung seines Entwurfes an die Vorstellungen der staatlichen Stellen, erhielt das Architektenbüro Bonatz & Schober den Zuschlag.
Brunold geht in seiner Fallstudie über das konkrete Beispiel hinaus und analysiert auch die Vorstellungen von Stadt und Stadtraum, die sich in dem Konflikt um die Stuttgarter Bahnhofsverlegung identifizieren lassen. Er gelangte angesichts des Bahnhofskonflikts zu zwei grundsätzlichen Thesen, die das Verhältnis zu dem Phänomen Stadt charakterisieren:

---

23 Brunold, Andreas: "Verkehrsplanung und Stadtentwicklung: die städtebauliche Entwicklung des Stuttgarter Bahnhofsgeländes - eine Fallstudie". Stuttgart 1992, S.49

1. „Die Verkehrsplanung bestimmte die Stadtplanung- und nicht umgekehrt“[24]. Diese These geht von einer Hierarchisierung von Stadtraum und industriellem Transportraum aus. Die Eisenbahn ist das städtebildende Element, während die Stadt nur auf die Vorgaben des industriellen Massenverkehrs reagieren konnte.
2. „In der Formung der Stadt sah man nichts weiter als das räumliche Ergebnis ökonomischer Prozesse“[25], d.h. die Dominanz ökonomischer Leitvorstellungen als Strukturelement des Urbanisierungsprozesses.

Als idealtypische Grundmuster lassen sich aus den Fallbeispielen analysieren:

1. Ein Konflikt zwischen städtischer Verwaltung und staatlicher Eisenbahnverwaltung.
2. Innerstädtische Kontroversen um den zukünftigen Bahnhofsstandort.
3. Als technischer Lösungsansatz: Hochlegung der Eisenbahnanlagen mit Unterführung der innerstädtischen Verkehrslinien. Die Lösungsalternative einer Überführung der städtischen Verkehrslinien über die Gleiskörper wurde von den Gemeinden abgelehnt.
4. Verstaatlichung des Eisenbahnsektors.

Für den konkreten Gegenstand der folgenden Untersuchung fällt das letzte Grundmuster für die „Karlsruher Bahnhofsfrage“ aufgrund der spezifisch badischen Gegebenheiten weg. Die badische Eisenbahn wurde von Beginn an als eine staatliche Einrichtung geplant und betrieben. Sie nahm somit die Verstaatlichungstendenzen in einem Teil der anderen deutschen Staaten vorweg. Den restlichen Grundmustern liegt eine zentrale Fragestellung zugrunde, die auch für die folgende Untersuchung als Orientierung gilt:
Welche Wechselwirkungen bestehen zwischen der Definition städtischer Realität und den Erfahrungen und Voraussetzungen industrieller Mobilität ?

Gegenstand der Untersuchungen ist die Entwicklung der Karlsruher Bahnhofsverhältnisse im Zeitraum von 1843 bis 1913. Im Jahr 1843 wurde Karlsruhe in die Vernetzung des Eisenbahnzeitalters eingebunden. Als Haupt- und Residenzstadt des Großherzogtums Baden erhielt Karlsruhe ei-

---

24 Brunold, Andreas: "Verkehrsplanung und Stadtentwicklung: die städtebauliche Entwicklung des Stuttgarter Bahnhofsgeländes - eine Fallstudie". Stuttgart 1992, S.12

25 Brunold, Andreas: "Verkehrsplanung und Stadtentwicklung: die städtebauliche Entwicklung des Stuttgarter Bahnhofsgeländes - eine Fallstudie". Stuttgart 1992, S.30

nen für die damalige Zeit repräsentativen Bahnhof, der nach den Plänen des Professors am Polytechnikum, Friedrich Eisenlohr, errichtet wurde. Die Organisation industrieller Massenmobilität beinhaltete ein originelle Bauaufgabe ohne Vorbild. Die Lösungsansätze, die Eisenlohr dabei entwickelte, wirkten richtungsweisend auf den Bahnhofsbau der kommenden Jahrzehnte. Wie groß die Unsicherheit bei der Bewältigung des Phänomens Eisenbahn, speziell das Phänomen des Bahnhofs, war, zeigen die damaligen Versuche einer Definition. Die Leitfragen dabei waren: Was ist ein Bahnhof und aus welchen Bestandteilen setzt sich ein Bahnhof zusammen ? Die Unsicherheit resultierte auch aus der Vermengung zweier Räume, die nirgends sonst in dieser Form aufeinander trafen: Der industrielle Raum der Eisenbahn, die Schienen, Weichen, Werkstätten, Rohstofflager usw. und der öffentliche Raum, in dem der Reiseverkehr vermittelt wurde. Das Nebeneinander derart konträrer Räume erforderte eine Anpassungsleistung, die sich im Bahnhof materialisierte.

Das städtische Wachstum und die Entwicklung der Massenmobilität konnten in den Jahren des Errichtung der ersten Generation von Bahnhöfen nicht vorhergesehen werden. Jede Form von Prognose erwies sich anhand der realen Entwicklung als Spekulation. Eine Revolutionierung der Wirtschaftsform ist ebenso wie ein grundlegender Wandel der Wahrnehmung der Grundkonstanten von Raum und Zeit oder eine sich verändernde Definition gesellschaftlichen Zusammenlebens in ihren konkreten Auswirkungen nicht erfassbar. Urbanisierung und Mobilität gerieten in einen Konflikt. Der Bahnhof wurde zum Symbol der Auseinandersetzung um das grundlegende Verhältnis von Stadtraum und industriellem Mobilitätsraum.

In den Jahren von 1866 bis 1913 fand in Karlsruhe das statt, was als „Karlsruher Bahnhofsfrage“ umschrieben wurde. Dabei verband sich mit der Diskussion um diverse Lösungsalternativen eine Selbst- Verständigung der Beteiligten über die Auswirkungen und die Tendenzen der Moderne. Diesen Verständigungsprozess mit seinen wechselnden komplexen Konfrontationen und Koalitionen zeichnet die chronologische Aufarbeitung der Karlsruher Bahnhofsfrage nach. Im Mittelpunkt der Bahnhofsfrage stand auf den ersten Blick die Angleichung der Bedürfnisse von innerstädtischer Mobilität und Eisenbahn. Die öffentliche Diskussion weist dabei drei Höhepunkte auf: Der Ausbau des bestehenden Bahnhofs Anfang der 1880er Jahre, die Konkurrenz zwischen den Plänen zur einer Höherlegung des bestehenden Bahnhofs und einer Lösung der Verkehrsprobleme durch den Bau von Straßenüberführungen und schließlich die Durchsetzung einer bis dahin fast unbeachteten Alternative der Verlegung des Bahnhofs aus der Stadtmitte heraus in den Jahren 1900 bis 1902. Den Abschluss dieser Betrachtungen

bilden die offiziellen und populären Aneignungsprozesse der neugeschaffenen städtischen Strukturen. Der neue Bahnhof wurde rituell in das Alltagsleben der Stadt integriert. Neben eine offizielle Einweihungsfeier mit der entsprechenden Prominenz aus Stadt und Land, trat eine improvisierte und stark symbolisch aufgeladene Aneignung durch die Einwohner der Stadt.
Mit der Entscheidung für die Verlegung und den Neubau des Bahnhofs an der südlichen Peripherie der Stadt war zwar die Karlsruher Bahnhofsfrage zu einem Ende gebracht, die Konflikte um den Karlsruher Bahnhof fanden allerdings einen weiteren Ansatzpunkt: Die Gestaltung des Bahnhofs. Im Jahr 1904 schrieb die badische Eisenbahnverwaltung einen Fassadenwettbewerb für den neuen Personenbahnhof unter den deutschen Architekten aus. Der Gewinner- Entwurf stammte von dem Karlsruher Architektenbüro Billing/ Vittali. Hermann Billing galt als das herausragende Talent einer modern- avantgardistischen Architektur in Baden. Der sich an den Architektenwettbewerb anschließende Konflikt um die Kriterien der Realisierung von Bahnhofsbauten wurde erneut vor dem badischen Parlament ausgetragen. Zur Debatte standen nicht nur ästhetische oder finanzielle Fragen, sondern in einem hohen Maß die Funktion eines Bahnhofs und dessen Einbindung in den städtischen Raum, also grundsätzliche Erörterungen.
Bei der Analyse der Entwicklungen ergab sich eine starke Einbindung der sich damals aktuell formierenden wissenschaftlichen Disziplin des Städtebaus mit den lokalen Fragestellungen. Die Einbindung erfolgte vor allem in einer Person: Reinhard Baumeister. Der Mit- Begründer des wissenschaftlichen Städtebaus und Professor an der Technischen Hochschule verfolgte nicht nur über die Jahrzehnte die Bahnhofsfrage in seiner Wahlheimat, er prägte als Stadtverordneter und Gutachter, als Fachautorität und Autor von Leserbriefen und Presseartikeln den Verlauf und die Inhalte des öffentlichen Diskurses. Der wissenschaftliche Städtebau entstand als Antwort auf eine umfassende Krise der Stadt. Die Stadt des Industriezeitalters verlor ihre Funktion und ihre materielle Funktionsfähigkeit. Baumeister reagierte mit einer Technisierung der Definition von Stadt. Er verstand sich als „Stadt-Ingenieur“. Sein Augenmerk lag bei dem Aufbau von Infrastrukturnetzen, die letztlich die Basis modernen Lebens bildeten. Damit formulierte Baumeister ein radikal neues Bild von Stadt. Dieses mentale Muster „Stadt“ steht im Mittelpunkt des Kapitels zur Wechselwirkung von Bahnhofsfrage und Städtebau. Dabei ergaben sich die von Baumeister formulierten Thesen zum „Organismus Stadt“ als repräsentativ für die Veränderungen der kollektiven Wahrnehmung von Stadt. Die real existierende Stadt wird in Kontrast gesetzt zur Idealstadt, dem Bild der Stadt in den Köpfen der Menschen. Den logischen Endpunkt der Überlegungen des Stadt- Ingenieurs finden

sich schließlich in den Konzeptionen einer „funktionellen Stadt“, die in den 1920er Jahren von Mitgliedern der internationalen Architektur- Avantgarde formuliert wurden.
Als Leitfragen und Zielsetzungen der Arbeit wurden eingangs der Definitionsprozess städtischer Realitäten und die Prozesse der Verarbeitung der neuen Erfahrungswelten von massenhafter gesellschaftlicher Mobilität formuliert. Mit anderen Worten: Die Wechselprozesse von Technik, Gesellschaft und Individuum mit ihren Auswirkungen auf das städtische Lebensumfeld. Das konkrete historische Fallbeispiel der Karlsruher Bahnhofsfrage lieferte einen komplexen Ansatz, um derartige Entwicklungen aufzuzeigen. Im abschließenden Kapitel wird versucht diese Ergebnisse in den Zusammenhang der Veränderung gesellschaftlicher, aber eben auch individueller mentaler Strukturen einzuordnen. Gesellschaftliche Veränderungsprozesse sind keine übermenschlichen Gesetzmäßigkeiten, sondern sie sind das Produkt einer tendenziell gleichlaufenden Veränderung individueller Verhaltens- und Denkmuster. Erich Fromm lieferte in seinem Modell des „Gesellschaftscharakters“ ein Instrument, um derartige Wechselwirkungen analysierbar zu machen. Eine Annäherung an diese diffizile und komplexe Fragestellung soll auf zwei Wegen unternommen werden:
- Zeitgenössische Fachliteratur
Wie Radkau zuletzt in seiner Studie über das nervöse Zeitalter deutlich machte[26], bietet das Phänomen der Nervosität einen Schlüssel zur Selbstinterpretation der Jahrhundertwende. Die Studie über das Großstadtleben von Georg Simmel aus dem Jahr 1902[27] versucht ebenso wie die Untersuchung über „Nervosität und Kultur“ des Psychologen Willy Hellpach aus dem gleichen Jahr[28], die individuellen Veränderungsprozesse wissenschaftlicher Erklärung zugänglich zu machen. Das Interessante an der Untersuchung von Hellpach ist seine lokale Einbindung. Seit dem Jahr 1904 war Hellpach als Privatdozent an der Technischen Hochschule in Karlsruhe tätig, wo er im Jahr 1906 habilitierte und im Jahr 1911 zum außerordentlichen Professor

26 Radkau, Joachim: „Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler“. München 1998
Radkau, Joachim: „Die wilhelminische Ära als „nervöses Zeitalter“, oder: Die Nerven als Netzwerk zwischen Tempo- und Körpergeschichte“. In: Geschichte und Gesellschaft 20/1994, S.211-241

27 Simmel, Georg: „Die Großstädte und das Geistesleben“. In: Georg Simmel: „Gesamtausgabe. Bd.7 „Aufsätze und Abhandlungen 1901- 1908, Band I. Frankfurt/M. 1995, S.116-131

28 Willy Hellpach:“Nervosität und Kultur“. Berlin 1902

berufen wurde. Beide, Simmel und Hellpach, setzten die psychische Verfassung mit der modernen technischen Lebensumwelt in Beziehung.
- Beispiele individueller Verhaltens- und Denkmuster aus dem lokalen Kontext der Karlsruher Bahnhofsfrage.
Die Bahnhofsfrage mobilisierte die Menschen im lokalen Umfeld und provozierte eine grundlegende Auseinandersetzung mit den Einwirkungen moderner Technik auf die eigene Lebenswelt.
Am Ende der Betrachtungen sollen Tendenzen des Gesellschaftscharakters identifiziert werden.