

Verlegung der Odenwaldbahn bei Heidelberg - Karlstor.

B e s c h r e i b u n g

A. Vorbemerkung.

Der Zweck des Unternehmens ist die Beseitigung der beiden schienengleichen Kreuzungen der Schlierbacher Landstraße bei Heidelberg-Karlstor und am sogenannten Weißen Übergang. Dieser Zweck wird erreicht durch eine Verschiebung der Bahnlinie gegen die Bergseite. Hierbei erfahren die Bahnhofsanlagen eine den Bedürfnissen entsprechende Erweiterung und eine nach Osten gerichtete Ausdehnung.

B. Änderung an Wegen und Wasserläufen.

Die bisherige Schlierbacher Landstraße fällt in die neue Anlage. Sie wird ersetzt durch eine dem Neckar entlang ziehende Uferstraße, die eine Fahrbahnbreite von 11 m, nördlich einen Gehweg von 2,5 m, südlich einen Seitenstreifen von 0,50 m Breite erhält.

Der Valerieweg wird auf einem eisernen Steg über den Bahnhof hinweggeleitet.

Zum Hansackerweg führt von der Landstraße eine zweiseitige Wegrampe, an deren Hochpunkt bei km 3,0/1 ein Überführungsbauwerk den schienenfreien Übergang über die Bahn zur

Bergseite vermittelt. Hier gabelt sich der Weg in einen

Bautechnisches-Büro
der Reichsbahndirektion Karlsruhe
Planregistratur.

Beschl. Nr. 4112 vom 13. III. 33
Betreff: min. v. b. m.

Mappe Nr. H. K. 9 Plan Nr. 40
Schränk Nr. 52,10

westlichen und einen östlichen Ast. Der westliche Ast benützt einen Teil der alten Landstraße und mündet mit einer Kehre in den Hausackerweg in der Nähe seiner bisherigen Abzweigung von der alten Landstraße ein. An dieser Stelle wird zur Wegabkürzung für Fußgänger ein eiserner Steg über die Bahn gelegt. Der östliche Ast ist eine Ergänzung der Weganlage. Er nimmt den Anschluß des durch die neue Bahnlinie unterbrochenen Fußweges auf, der im städtischen Grundstück Lgb. Nr. 4599 liegt. Außerdem zweigt von ihm ein Parallelweg zu den Grundstücken Lgb. Nr. 4599, 4607, 4608 und 4609 ab.

Die bisherigen Personendurchgänge unter der alten Bahn zum Neckar gehen ein. Der Zugang zum Neckar ist durch Treppen bei km 8,0/1 ermöglicht.

Längs der Schiffsschleuse wird die neue Schlierbacher Landstraße auf eine größere Länge durch eine Stützmauer abgefangen. Sie enthält einen Raum für das Triebwerk des südlichen Schleusentores. Das bisher diesem Zweck dienende Windwerkshäuschen wird entfernt. Die schon bei einer früheren Gelegenheit bis zu einer gewissen Höhe ausgeführte Ufermauer östlich der Schiffsschleuse bis km 2,7 ist bis zur Straßenhöhe aufzumauern und für den Gehweg mit einer aus eisenbewehrtem Beton herzustellenden 0,85 m breiten Auskragung zu versehen. Östlich anschließend gibt es eine neue Ufermauer, die bei km 2,8 in eine Stützmauer übergeht.

Heidelberg im Februar 1933

Vorstand des Reichsbahn-Reconbaurens

Leiner