

Erläuterungen

zu den Projekten der Änderung der Stations- anlagen und der Bahnverlegung am Karlstor in Heidelberg

Die in Folge der Erbauung des neuen Bahnhofs Heidelberg nötige Verlegung der Odenwaldbahn zwischen dem Karlstor und dem Bahnhof erfordert eine kleine Änderung der Zugseinstellung der Bahn verbunden mit einer Verlegung der Tunnelmündung am Karlstor selbst, wodurch wieder eine Änderung der dortigen Stationsanlagen bedingt ist.

Das anliegende

Projekt I

enthält die erforderlichen Änderungen, wenn man sich darauf beschränkt, die Station in ihrem seitherigen Umfang zu erhalten und auch im Übrigen die Verhältnisse so wie sie jetzt sind beläßt, somit auch der Übergang der Landstraße in Schienenhöhe beibehält.

Die Änderungen bestehen in der Hauptsache in einer Verschiebung des Wegübergangs gegen Osten, um den Bahnsteigen, die auf der Westseite durch das Vorrücken des Tunnelleinganges eine Kürzung erfahren, durch Verlängerung nach der anderen Seite wieder die nötige Ausdehnung zu geben. Gleichlaufend mit dem Übergang sind dann auch das Ladegleis sowie

das Verbindungsgleis mit dem Umladeschuppen der Herrenmühle seitlich zu verschieben, wobei der nötige Platz durch Verbreiterung der Anschüttung gegen den Neckar zu gewinnen ist.

Durch die Änderungen tritt für die durchlaufenden Gleise in sofern eine Verbesserung ein als die jetzt vorhandene scharfe Kurve wegfällt. Auch die Verlegung der Straße und des Übergangs ist für den Straßenverkehr nicht ungünstig, da der neue Übergang weniger schief ist, wie der bestehende, der von Fuhrwerken nur mit großer Vorsicht befahren werden kann.

Die Kosten des Projektes sind zu 125000 M veranschlagt.

Die beiden anderen Projekte nehmen außer der Änderung an den Stationsanlagen noch die Beseitigung des schienenebenen Übergangs der Landstraße bei der Station sowie des ca 940^m westlich davon gelegenen, ebenfalls schienengleichen Übergangs derselben Landstraße, des sogenannten weißen Überganges, in Aussicht.

Das

Projekt II

sieht zu dem Zweck der Beseitigung der Wegübergänge eine Verlegung der Bahn zwischen Karlstor und Kilometer 3,6 d. i. auf eine Länge von rund 1,2 Kilometer vom Neckar weg auf die Bergseite vor, so daß die Straße dem Neckar entlang geführt werden kann, ohne die Bahn nochmals zu kreuzen. Die Bahnverlegung erhält günstige Richtungsverhältnisse, die noch etwas besser sind als die der bestehenden Linie, da die

kleinsten Bogenhalbmesser 450 und 500^m gegenüber 330 und 390^m bei dem jetzigen Zustand betragen. Die Steigungs- und Gefällverhältnisse, sind für beide Linien so ziemlich gleich.

Die neue Linie unterfährt den Hausackerweg und das anstoßende, zum Teil schon bebaute Gelände in einem Tunnel von 500^m Länge.

Zur Gewinnung des Platzes für die Freiverladung, wie sie seither schon vorhanden ist, sowie für das Verbindungsgleis zur Herrenmühle und die Verlegung der Landstraße ist eine ziemlich erhebliche Verbreiterung des jetzigen Bahnkörpers durch Anschüttung in den Neckar hinein vorzunehmen.

Für die auf der Südseite der Bahn neben der alten Straße verbleibenden Anwesen ist durch eine Weganlage mit Überführung über die Bahn im Tunnelvoreinschnitt wieder eine Verbindung herzustellen, die am östlichen Ende für größere Fuhrwerke in einer Kehre endigt, während für Fußgänger und Karren ein Weg unter der Bahn hindurchführt.

Die Kosten des Projektes sind veranschlagt zu 1 500 000 M

Projekt III.

Bei demselben verbleibt die Bahn in der jetzigen Lage auf der Neckarseite und

der Wegübergang beim Karlstor wird durch eine Überführung und der bei Kilometer 3,34 der sogenannte weiße Übergang, durch eine Unterführung beseitigt. Die Wahl der Überführung bzw. Unterführung ist in beiden Fällen durch die Terrainverhältnisse gegeben. Die erstgenannte Unterführung erhält beiderseits Rampen mit Steigungen von 2,7 %, welches Verhältnis den sonst an der Neckartalstraße vorkommenden Steigungen und Gefällen entspricht. Zur Gewinnung des Platzes für die westliche Rampe und daran anschließend für das neue Freiverladegleis und das Verbindungsgleis zur Herrenmühle ist ebenfalls eine ziemlich erhebliche Verbreiterung des Bahngeländes durch Anschüttung in den Neckar erforderlich.

Die Straßenunterführung als Ersatz für den weißen Übergang ist 230^m östlich von Letzterem an eine Stelle gelegt, wo die Straße 3,0^m tiefer als die Bahn liegt. Da eine weitere Senkung der Straße des Neckarhochwassers wegen nicht tunlich ist, so muß, um die nötige Höhe für die Unterführung zu erhalten, die Bahn um 2,1^m gehoben werden. Die Höherlegung ist ohne Gegensteigung zu erreichen, indem nur die an der betreffenden Stelle schon vorhandene Steigung von 1 : 160 entsprechend vorgeschoben wird. Die Halbmesser der beiderseitigen Einlenkungsbögen sind zu 50^m angenommen, sie sind erheblich größer als die zur Zeit an dem schienenenebenen Übergang vorhandenen Krümmungen. Zur möglichsten Sicherung des Verkehrs in der Unterführung gegen Zusammen-

stöße entgegenkommender Fuhrwerke ist die Straßenbreite unter der Brücke erheblich vergrößert und die Letztere selbst ist in 2 Öffnungen geteilt, so daß die beiden Verkehrsrichtungen aus einander gehalten sind.

Die Kosten für dieses Projekt sind zu 1 060 000 M veranschlagt.

Vergleichung.

Die Kosten betragen :

Projekt I	125 000 M
" II	1 500 000 "
" III	1 060 000 "

Die ersteren Kosten stellen die Aufwendungen dar, die notwendigerweise gemacht werden müssen, um bei der Verlegung der Odenwaldbahn zwischen dem Karlstor und dem Hauptbahnhof den Anschluß in der Station Karlstor sowie die Anlagen dort in der seitherigen Weise zu erhalten. Diese Kosten sind daher auf Rechnung der Verlegung des Hauptbahnhofes Heidelberg zu übernehmen.

Die darüber hinausgehenden Mehrkosten von Projekt II und III sind für die Beseitigung der beiden Wegübergänge aufzuwenden; dieselben betragen bei

Projekt II	1 375 000 M
" III	935 000 M

Projekt II mit Verlegung der Bahn auf die Bergseite löst die Frage der Beseitigung

der Wegübergänge am vollkommensten. Die Straße erleidet keine Veränderung der Gefällverhältnisse und kommt ganz auf die Außenseite der Bahn, dem Neckar entlang zu liegen. Damit würde einem längst gehägten Wunsche der Stadt Heidelberg entsprochen werden, die deshalb auch ohne Zweifel dieses Projekt bevorzugen wird.

Projekt III, bei dem die Bahn in ihrer Lage verbleibt, löst die Frage der Beseitigung der Wegübergänge in einer für die Eisenbahnverwaltung und wohl auch für den Straßenverkehr genügenden Weise und dürfte deshalb des geringeren Kostenaufwandes wegen zunächst für die Ausführung in Aussicht zu nehmen sein. Die Ausführung des Projektes II dürfte dagegen in Frage kommen, wenn die Stadt Heidelberg die Mehrkosten oder wenigstens den größten Teil derselben übernimmt, als Gegenleistung für die Vorteile die ihr aus dem Projekt für die Anlage der Straße und der Verkehr auf derselben erwachsen.

Karlsruhe im November 1907.