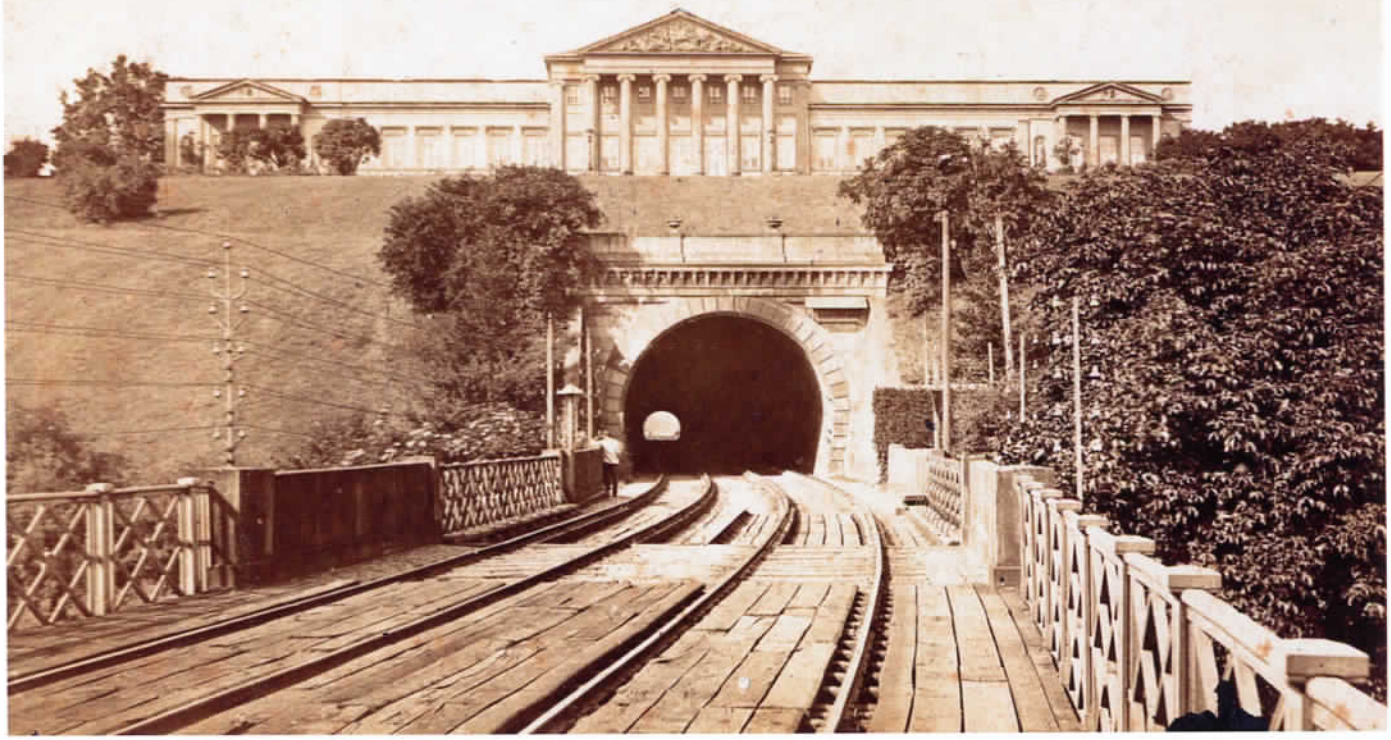
Rudolf Röder

Der erste Rosensteintunnel und sein Portal in Cannstatt

Das älteste Eisenbahn-Bauwerk Württembergs



VEREIN ZUR FÖRDERUNG UND ERHALTUNG HISTORISCHER BAUTEN e.V.

Titelbild: Frühe fotografische Aufnahme vom 7. September 1878. Der Rosensteintunnel von der Neckarbrücke aus. Das Bild verdeutlicht die geringe Überdeckung zwischen dem Tunnelscheitel und dem Schloss. Der Wärter steht vor dem Tunnelportal auf der linken Seite. (Sammlung R. Röder)

Zu dieser Broschüre

Nicht alle historische Bauwerke, die aus dem Stuttgarter Stadtbild verschwunden sind, fielen den Bomben im 2. Weltkrieg zum Opfer. Auch die Nachkriegspolitiker haben ihren unerfreulichen Beitrag dazu geleistet, dass erhaltenswerte Bauwerke abgerissen wurden. Dem Verein zur Erhaltung und Förderung historischer Bauten ist es jedoch immer wieder gelungen, schützenswerte Bauwerke der Nachwelt zu erhalten. Für die Kampagnen wurden jeweils Broschüren über die historische Bedeutung der jeweiligen Bauwerke publiziert. Zum 40-jährigen Vereinsjubiläum hat Rudolf Röder mit Unterstützung des Vereins sein Buch „Carl von Etzel und Ludwig von Klein – Württembergs Eisenbahnpioniere und ihr Wirken in aller Welt" im November 2016 vorgestellt.

Diese Publikation ist das Ergebnis von einer mehr als 10jährigen Forschungsarbeit über die Eisenbahngeschichte im Königreich Württemberg. Der Verfasser beschreibt in seinem Buch u.a. den Bau von Eisenbahntunneln im 19. Jahrhundert. Der Tunnel, der direkt unter dem Schloss Rosenstein verläuft, ist der älteste Eisenbahntunnel Württembergs. In der vorliegenden Broschüre hat Rudolf Röder diesen Tunnel noch umfassender dargestellt und zusätzlich nicht veröffentlichte Abbildungen beigefügt. Mit der Inbetriebnahme des Stuttgarter Hauptbahnhofs in den 20er Jahren ist dieser Rosensteintunnel bahntechnisch hinfällig geworden. Das Desinteresse der Öffentlichkeit hat dem Vandalismus an diesem technischen Baudenkmal Vorschub geleistet.

Unser Verein hat sich bereits im Jahre 1997 in die Diskussion über den Bahnhofsumbau eingebracht und sich mit einer Broschüre für die Erhaltung des sogenannten „Tunnelgebirges" eingesetzt.
Der Bonatzbau ist inzwischen amputiert. Ob der Durchgangsbahnhof tatsächlich die Erwartungen der Befürworter erfüllt, wird im täglichen Bahnbetrieb zu beweisen sein. Über die Erhaltung der technischen Eisenbahn-Bauwerke im Bereich des Projektes Stuttgart 21, die als Sachgesamtheit unter Denkmalschutz stehen, wird noch diskutiert. Im Rahmen der geplanten Internationalen Bauausstellung bestünde die Gelegenheit, den Umgang mit der vorhandenen historischer Bausubstanz sensibler zu handhaben.

Mit dieser Broschüre möchte der Verein zur Erhaltung und Förderung historischer Bauten auf die historische Bedeutung des Eisenbahntunnels unter dem Schloss Rosenstein hinweisen. Die Wiederherstellung des Tunnelportals wäre dazu das sichtbare Zeugnis. Die Fläche vor diesem Portal bietet einen schönen Ausblick auf den Neckar und die Altstadt von Bad Cannstatt. Von dort aus könnte auch die Entwicklung der geplanten „Stadt am Fluss" verfolgt werden. Der Tunnel selbst bietet Raum für eine vielfältige und dem Baudenkmal angemessene Nutzung. Auch dieser Aspekt soll Gegenstand der Diskussion sein, die mit dieser Broschüre angestoßen werden soll.

Matthias Busch von Pro-Alt Cannstatt hat dankenswerterweise weitere Informationen zur Endfassung der Broschüre beigetragen.

Frank Schweizer
Vorsitzender
Verein zur Erhaltung und
Förderung historischer Bauten e.V.

Der erste Rosensteintunnel und sein Portal in Cannstatt

Das älteste Eisenbahn-Bauwerk Württembergs

Inhalt:

1. Die Vorgeschichte des Rosensteins
2. Die Planungen zum Bau einer Eisenbahn
3. Die genehmigte Planung
4. Der Eisenbahnbau in Württemberg beginnt
5. Der Rosensteintunnel
6. Die Nutzung durch die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen
7. Das Eisenbahnunglück im Rosensteintunnel
8. Etzels Rosensteintunnel bis heute
9. Ausblick
10. Quellen

1. Die Vorgeschichte des Rosensteins

Die Erhebung des Kahlensteins, auf dem das Schloss Rosenstein errichtet wurde, entstand als eine eiszeitliche Moränen-Ablagerung. Bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts wurde das Gelände für Wein- und Ackerbau genutzt.

Anfang des 18. Jahrhunderts endete im Osten die heutige Felix-Mendelssohn-Bartholdy-Allee (Rossbändiger-Allee) an der Stelle, an der später das Schloss mit seinem Park entstehen sollte.

Nach dem frühen Tod von Königin Katharina 1819, Großfürstin von Russland, lies König Wilhelm I. in Sichtweite des Kahlensteins die Stammburg Württemberg abtragen um dort, an diesem erhabenen Ort, durch Giovanni Battista Salucci (1769-1845) zwischen 1820 und 1824 für Katharina ein Mausoleum errichten zu lassen. Der Florentiner Salucci, der auf Anraten der Königin die Stelle als Hofbaumeister erhalten hatte, durfte nun auch in in Sichtweite zum Württemberg, auf dem Kahlenstein ein Schloss, oder wie es damals auch hieß, ein Königliches Landhaus bauen in dem König Wilhelm einst vorhatte, mit Katharina zusammen zu leben.

Bild 1: Blick zur Grabkapelle Württemberg vom Schloss Rosenstein aus. (Aquarell R. Röder)

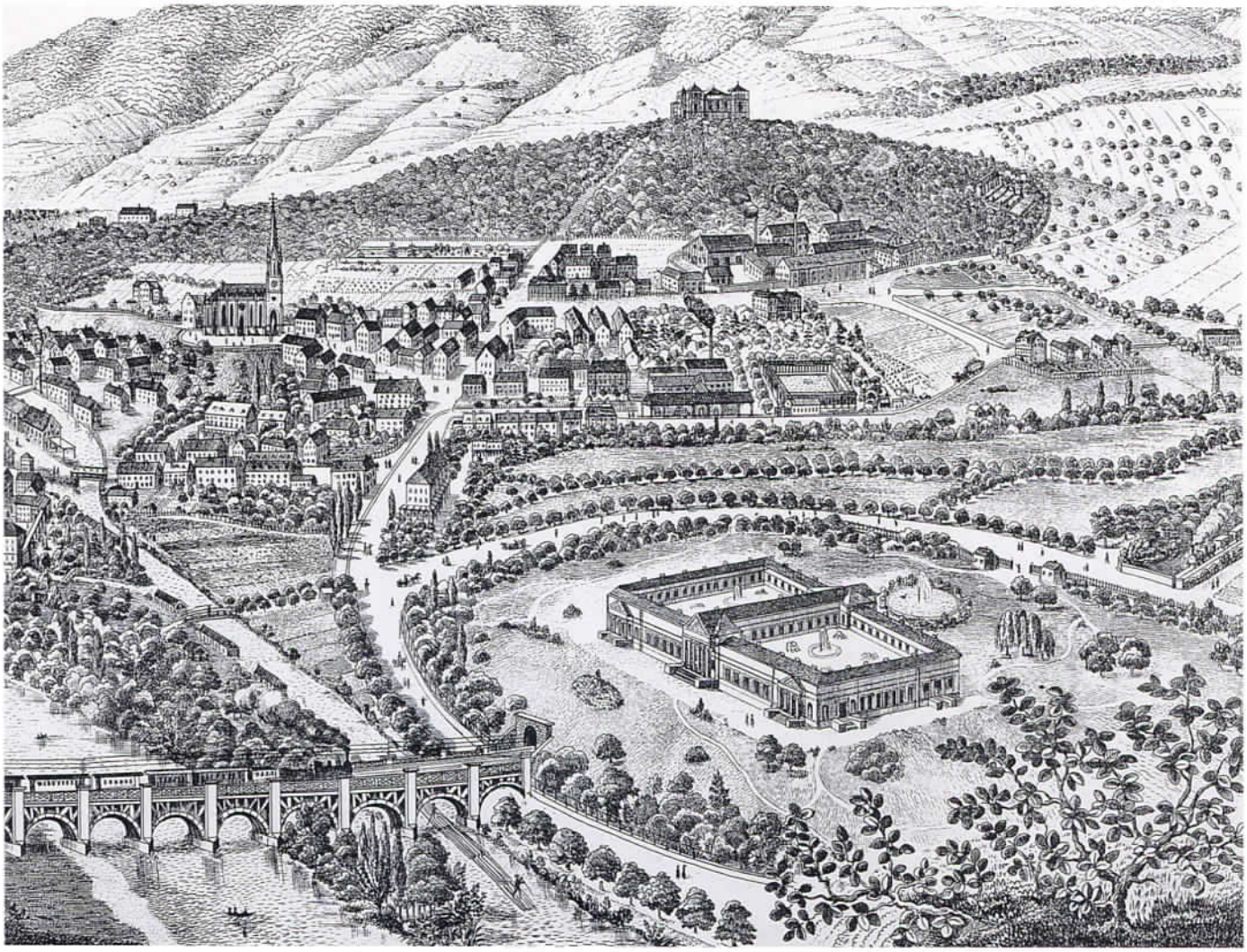


Bild 2: Das Landhaus Rosenstein aus der Vogelschau. Am rechten Bildrand ist ein Zug zu erkennen, der von Stuttgart kommend in den Rosensteintunnel einfährt, um ihn nach der Unterquerung des Landhauses an der Neckarbrücke wieder in Richtung Cannstatt zu verlassen. In der Gegenrichtung fährt der Zug in den Tunnel Richtung Stuttgart. (Sammlung R. Röder)

Zwischen 1824 und 1830 entstand so ein beeindruckender, eingeschossiger Bau in klassizistischem Stil mit zwei fast identischen, langgestreckten Fassaden: eine Richtung Neckar und das Hauptportal in Richtung Stadt. Vom Park aus führen seitliche Auffahrten zum Eingangsbereich. Beide Ansichten haben im erhöhten Mittelteil einen ionischen Säulenportikus und an beiden Eckpavillons toskanische Portiken. Zu beiden Seiten des Mittelbaus schließen sich zwei Flügelbauten an, die jeweils ein Atrium mit Wasserspielen hatten.
Die Portiken sind durch ein profiliertes, mit Reliefdarstellungen versehenes Gesimsband miteinander verbunden. Das in die Landschaft harmonisch eingebundene, von Symmetrie geprägte Bauwerk bietet ein repräsentatives, ansprechendes Gesamtbild.
Seit dem Bau des „Landhauses Rosenstein" wurde der Kahlenstein als Rosenstein bezeichnet.

2. Die Planungen zum Bau einer Eisenbahn

Das Königreich Württemberg galt nach dem „Jahr ohne Sommer" 1817 als das Armenhaus Deutschlands, aus dem es wegen der Hungersnot zu einem Massenexodus von Bürgern nach Osteuropa sowie nach Nord- und Südamerika kam. König Wilhelm und seine Gemahlin Königin Katharina öffneten auch ihre Privatschatullen, um die schlimmste Not zu lindern und um Getreide im Ausland zu kaufen. Beide schufen auch vorbeugende Maßnahmen für die Armenfürsorge. Durch den Bau von Chausseen sorgte Wilhelm für Arbeit und Brot und durch die Förderung von Wirtschaft und Handel suchte er das Schlimmste zu verhindern.

Die Landwirtschaft, das Handwerk und Kleingewerbe konnte sich wegen mangelnder Verkehrsverbindungen nur sehr begrenzt entwickeln. Ganz oben stand daher der Wunsch nach einem leistungsfähigen Verkehrssystem, das für den raschen und kostengünstigen Transport von Menschen und Gütern zwischen Rhein, Neckar, Donau und Bodensee dienen sollte. Entsprechend den damaligen Möglichkeiten fasste man vorrangig den Ausbau der Wasserwege ins Auge. Doch Württemberg mangelte es an wasserreichen Flüssen und hatte obendrein für den Bau von Kanälen eine äußerst ungünstige Topografie. Besonders der Gebirgsriegel Schwäbische Alb versperrte den Hauptverkehrsweg von Belgien nach Italien und von Paris nach Wien und Bratislava. Auch die Kleinstaaterei verhinderte fortschrittliche Lösungen.

Nach vielem Hin und Her ergriff der König 1832 die Initiative und lies durch eine Kommission prüfen, ob Wasserwege oder Eisenbahnen das Mittel der Wahl für Württemberg sei. Seit 1832 war auf dem Kontinent bereits die Donau bei Linz mit der über 100 km entfernten Moldau bei Budweis durch eine pferdebetriebene Eisenbahn verbunden.
Schon ein Jahr bevor der ADLER von Nürnberg nach Fürth dampfte entschied sich der König 1834 für den Bau von Eisenbahnen in Württemberg.
In England waren Eisenbahnbauten für die bereits entwickelte Industrie eine dringende Voraussetzung für weitere Expansionen. Im Agrarland Württemberg dagegen wollte der König Eisenbahnen bauen, um die Entwicklung von Gewerbe, Industrie und Handel erst zu stimulieren.
Niemand wusste so recht, wie man Eisenbahnen baut. So entstand die Idee,

> *„zur Anschauung der Vortheile, welche die Eisenbahnen gewähren, und gleichsam als Muster, sowie zur technischen Einübung des Gegenstands es angemessen wäre, vorerst eine solche Bahn zwischen Stuttgart und Canstatt auszuführen."* [1]

Der Wunsch nach einer Übungsbahn für die „vaterländischen Techniker" zeigte, wie unsicher die hiesigen Fachleute damals waren.
1835 bildeten sich zwei private **Eisenbahn-Gesellschaften**, die aber nur über die Streckenführung stritten.
König Wilhelm sah sich 1836 zu einem Machtwort genötigt, indem er betonte:

> *„Was die Richtung der Bahn betrifft, so ist allerdings dem kürzesten Wege der unbedingte Vorzug zu geben und hat daher die Untersuchung der Ausführbarkeit einer Bahn-Linie [durch das Filstal und] über die Alp allen übrigen voranzugehen."* [2]

Der König hatte gut reden, gab es doch noch nirgends ein Beispiel für eine solche Gebirgsbahn.
Die beiden Gesellschaften mussten fusionieren, stritten aber weiter und verfügten über eine große Summe gezeichneter Aktien.
Das Bauvorhaben scheiterte jedoch als einige Aktionäre von der Kapitalzeichnung zurücktraten, weil mit einem schnellen Bau und schnellen spekulativen Gewinnen nicht zu rechnen war. Grund hierfür war die fehlende Konzession, welche die fusionierte Gesellschaft zwar beantragte, die aber aus Mangel an genehmigungsfähigen Plänen nicht erteilt werden konnte.

Die Regierung veranlasste eigene Untersuchungen über mögliche Streckenverläufe, dazu beauftragte sie den Ulmer Kreisbaurat **Georg Bühler** sowie den Wasserbaudirektor Generalmajor **Carl Christian von Seeger**.

Beide planten unterschiedliche Strecken nach englischem Vorbild mit geringen Steigungen und weiten Gleisbögen, was im hügeligen Württemberg zu kuriosen und teuren Bahntrassen geführt hätte. Vor allem Bühler plante einen abenteuerlichen Schienenübergang über die Schwäbische Alb, der so aufwendig war, dass er nicht zu finanzieren war und darüber hinaus ein riesiges betriebliches Hindernis gewesen wäre.
Auf dieser Grundlage fanden die Planungen 1839 einen vorläufigen Abschluss. Der Kammer der Abgeordneten wurde das Ergebnis zur Stellungnahme vorgelegt, die diese keines Blickes würdigte (Schließlich musste man ja nicht alles einfach abnicken!). Für die von Bühler und Seeger vorgelegte Planung gab es erhebliche Vorbehalte von den Institutionen und der Öffentlichkeit.
Auch war nicht klar, wie die Eisenbahn finanziert werden sollte, ob auf Staatskosten oder durch private Investoren.

So war der Stand auch noch bis ins Jahr 1841.
Die einst so euphorisch begonnenen Eisenbahninitiativen wichen einer tiefen Resignation. Die Zweifel waren tiefgreifender Natur, so dass das ganze Vorhaben in der Bevölkerung und auch von Abgeordneten zunehmend weiter abgelehnt wurde, mit Aussagen wie: „zu teuer", „unnötig für Württemberg" oder „Luxus ohne Anschlüsse zum Ausland" usw. Um die Eisenbahnfrage kehrte eine bedenkliche Ruhe ein.
Aufforderungen und Dekrete des Königs verhallten folgenlos. Doch Bühler plante weiter und häufte nur Papier auf, ohne dass sich an der Planungsqualität viel änderte.
Auch in der Kammer der Standesherren wurde das Thema nicht behandelt.
Die Klärung des **wie** und des **ob überhaupt** in der Eisenbahnfrage wurde schlussendlich an den Geheimen Rat, dem Beraterstab des Königs, zur Entscheidung überwiesen.
Auch das Gutachten eines erfahrenen österreichischen Eisenbahntechnikers brachte keinen Durchbruch.
In der Öffentlichkeit schwand jegliches Vertrauen in die Planungen, obwohl doch ein Eisenbahnnetz in Württemberg so dringend notwendig war.
Dem Geheimen Rath gelang es nach langen Verhandlungen mit beiden Kammern 1843 ein **„Gesetz betreffend den Bau von Eisenbahnen"** zustande zu bringen.

Mit diesem **Eisenbahngesetz** wurde einerseits die durchgängige Linie von Heilbronn durch das Filstal nach Ulm und von da nach Friedrichshafen an den Bodensee sowie andererseits die Anschlüsse nach Baden und Bayern als vom Staat zu bauende Eisenbahnen beschlossen.
Nur, **wer** sollte diese Absicht **wie** umsetzen?

№ 19.

Regierungs-Blatt

für das

Königreich Württemberg.

Samstag den 22. April 1843.

Inhalt.

Königliche Dekrete. Gesetz, betreffend den Bau von Eisenbahnen. — Königliche Verordnung, betreffend die Amtsantritts-Kosten der evangelischen Dekane, Pfarrer und Helfer. — Ordens-Verleihungen. — Dienst-Nachrichten.
Verfügungen der Departements. Bekanntmachung des Ergebnisses der niederen Dienstprüfung im Departement der Justiz. — Bekanntmachung, betreffend die Eröffnung der polizeilichen Beschäftigungsanstalten für Männer zu Vaihingen und Rottenburg. — Bestimmung der Stationsentfernung zwischen Schömünzach und Gernsbach.
Dienst-Erledigung.

I. Unmittelbare Königliche Dekrete.

A) Gesetz,
betreffend den Bau von Eisenbahnen.

Wilhelm,
von Gottes Gnaden König von Württemberg.

In Betreff des Baues von Eisenbahnen im Königreich verordnen und verfügen Wir, nach Anhörung Unseres Geheimen-Raths und unter Zustimmung Unserer getreuen Stände, wie folgt:

Art. 1.

Es werden auf Staatskosten Eisenbahnen erbaut, welche den Mittelpunkt des Landes, Stuttgart und Cannstatt, auf der einen Seite durch das Filsthal mit Ulm, Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen, auf der andern Seite mit der westlichen Landesgrenze, so wie in nördlicher Richtung mit Heilbronn verbinden.

Bild 3: Erste Seite des Eisenbahngesetzes von 1843 mit dem für den Bau wichtigsten Paragraphen. (Sammlung R. Röder)

Bild 4: So ähnlich sah der vorgesehene Streckenverlauf nach dem Eisenbahngesetz aus. (Grafik Klaus Bossert)

3. Die genehmigte Planung

Mit dem Eisenbahngesetz wurde weiter beschlossen, eine technisch-administrative Behörde einzurichten, die konkret für den Bau und Betrieb der Eisenbahn verantwortlich sein sollte: die **Eisenbahn-Kommission**.

Für die qualifizierten technischen Aufgaben in der Eisenbahn-Kommission fehlte es an einem im Eisenbahnbau erfahrenen Ingenieur.
Die württembergische Regierung wandte sich auf Drängen der Ständeversammlung 1843 an ihre Gesandtschaften in Berlin, Paris und Wien, um von dort *„wenigstens einen fremden Fachmann nach Kenntnis und durch eigene Leitung von Eisenbahnbauten ganz erprobten Techniker, der für dieses Geschäft hauptsächlich zu verwenden wäre, zu gewinnen."* [3]

Mit sicherem Gespür machten die Vertreter der Gesandtschaften die damals bedeutendsten Männer des Eisenbahnbaus ausfindig und versuchten diese für den Bau der Württembergischen Staatseisenbahnen zu gewinnen.
Aus Paris verwies der vorgeschlagene Prof. Paul Clapeyron verwundert auf den in Wien arbeitenden Württemberger Carl Etzel, der, wie es hieß, *„wie wohl kein zweiter für die vorgesehene Aufgabe geeignet erscheine."* [4]
Auch aus Wien meldete sich der zuvor schon engagierte Gutachter. Er zeigte sich verwundert darüber, dass man sich überhaupt in dieser Frage an ihn gewandt hatte, *„während doch Württemberg selbst ausgezeichnete Kräfte besitze, diese aber ins Ausland ziehen lasse"* [5].
Gemeint war auch hier der 31 jährige **Carl Etzel**.

Es stellt sich nun die Frage, wodurch konnte sich der Stuttgarter Etzel diesen Ruf erwerben?
Hier einige seiner Wegmarken:

Bild 5: Porträt von Carl Etzel von 1839.
Das Originalgemälde ist im Krieg verbrannt.
Rekonstruktion nach einer SW-Fotografie.
(R. Röder)

Geboren 1812 in Stuttgart, Gymnasium, Evangelisch Theologisches Seminar in Blaubeuren, Lehre bei seinem Vater (dem Erbauer der Neuen Weinsteige), Studium an der Gewerbeschule. Danach war er in Paris am Bau der Eisenbahnen von Paris nach St. Germain bei Prof. Clapeyron beteiligt. Dort schuf er eine Aufsehen erregende Brücke und schrieb nach einer Studienreise in England ein Buch über Erdarbeiten für den Eisenbahn- und Kanalbau. Im Büro Clapeyron, zum Bau der Bahn Paris–Versailles, wurde er in das Kabinett der Ingenieure erster Klasse aufgenommen. 1838 kehrte er nach Stuttgart zurück, um bald darauf einer Berufung nach Wien nachzukommen, wo er spektakuläre Bauten schuf, sich als Gutachter betätigte und sich am Bau der Bahn von Wien nach Gloggnitz beteiligte.

Carl Etzel war bereit nach Stuttgart zu kommen, jedoch nicht ohne seine eigenen Bedingungen für die Anstellung zu stellen.

Mitte August 1843 nahm Carl Etzel die Arbeit in Württemberg auf. Dann ging es Schlag auf Schlag.

Zuallererst legte er neue Baugrundsätze fest die, mit Ausnahme des Albübergangs, künftig für die Weiterarbeit an allen Eisenbahnen Württembergs verbindlich waren. Größere Steigungen und engere Kurvenradien sollten die Baukosten in Grenzen

halten. Damit waren alle bisherigen Pläne Makulatur.
Mit der sogenannten Zentralbahn von Ludwigsburg nach Esslingen sollte vordringlich begonnen werden. Carl Etzel normte wiederkehrende Bauaufgaben wie die für die Gleisbettung und Entwässerung der Trasse, für die Wasserdurchlässe, für Wege- und Straßenunterführungen an Bahndämmen, für Bahnwärterhäuser und Bahnhöfe unterschiedlicher Klassen sowie für Brückenbauwerke mit den dazu nötigen Hilfsmitteln.

Diese Normierungen erlaubten eine einheitliche und kostengünstige Bauausführung und ermöglichten die Arbeiten zur Ausführungsplanung und Bauüberwachung an Fachleute vor Ort zu delegieren, ohne dass dabei das einheitliche Gesicht der Anlagen verloren ging.

Er legte für Württemberg die Normalspur als Spurweite fest, obwohl Baden nur einem Anschluss zustimmen wollte, wenn Württemberg seine Eisenbahn ebenso in Breitspur ausführen würde.
Trotz vieler Störungen und Behinderungen durch einen in Württemberg im Regierungsauftrag weilenden englischen Gutachter, der aber selbst projektierte und weniger begutachtete, arbeitete Etzel rasch und unbeirrt weiter. Schon im Dezember 1843 hatte er das Konzept für die Zentralbahn von Esslingen bis Ludwigsburg sowie für den Albaufstieg bei Geislingen in der Tasche, als er für Restarbeiten noch einmal nach Wien reisen musste.
Nach seiner Rückkehr im Januar 1844 sollte er seine Vorschläge für die Zentralbahn, vergleichend mit denen von Bühler und Seeger sowie mit denen des englischen Gutachters vortragen. Etzel fiel also die Aufgabe zu, die Arbeit dieses Gutachters zusammen mit seiner eigenen zu bewerten. Die Vergleiche gelangen ihm überzeugend.

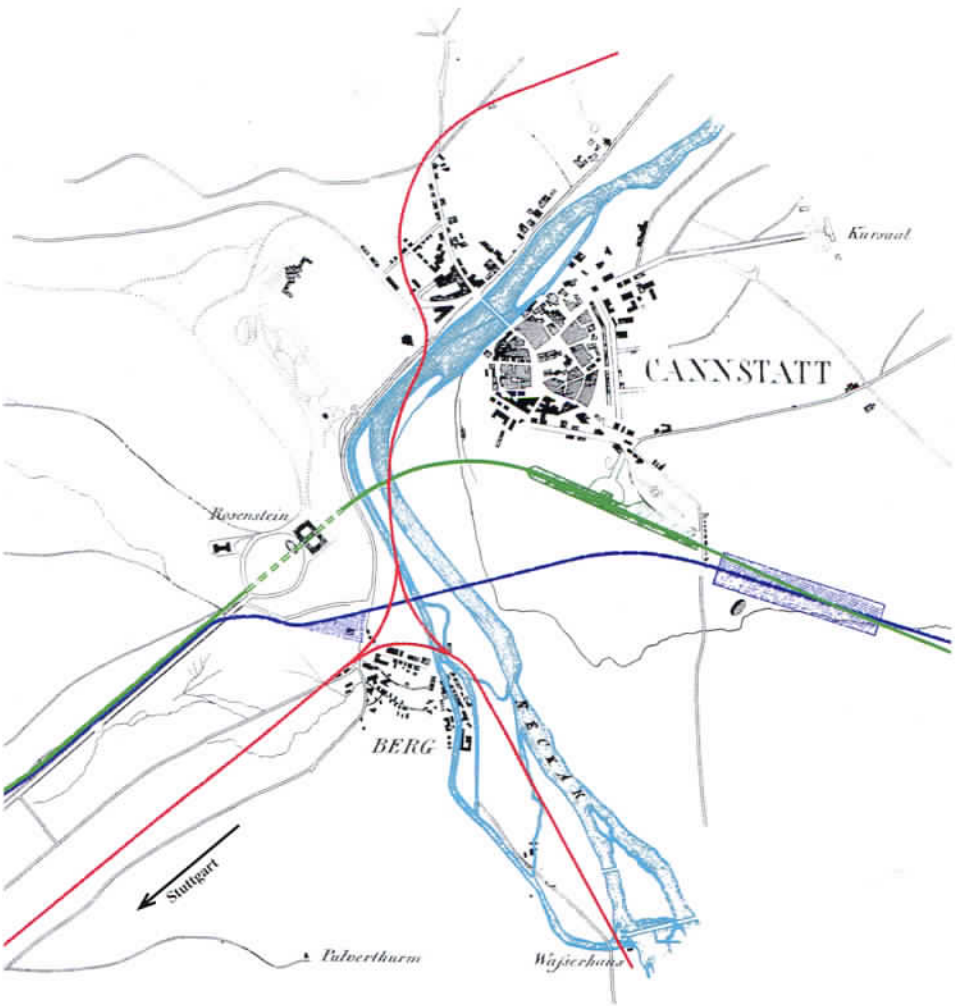
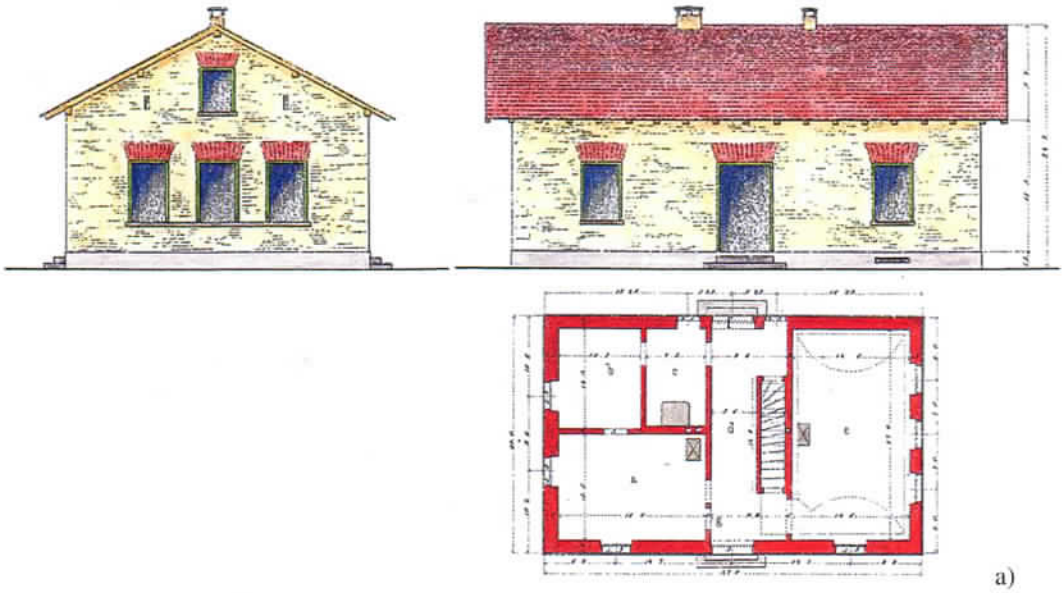
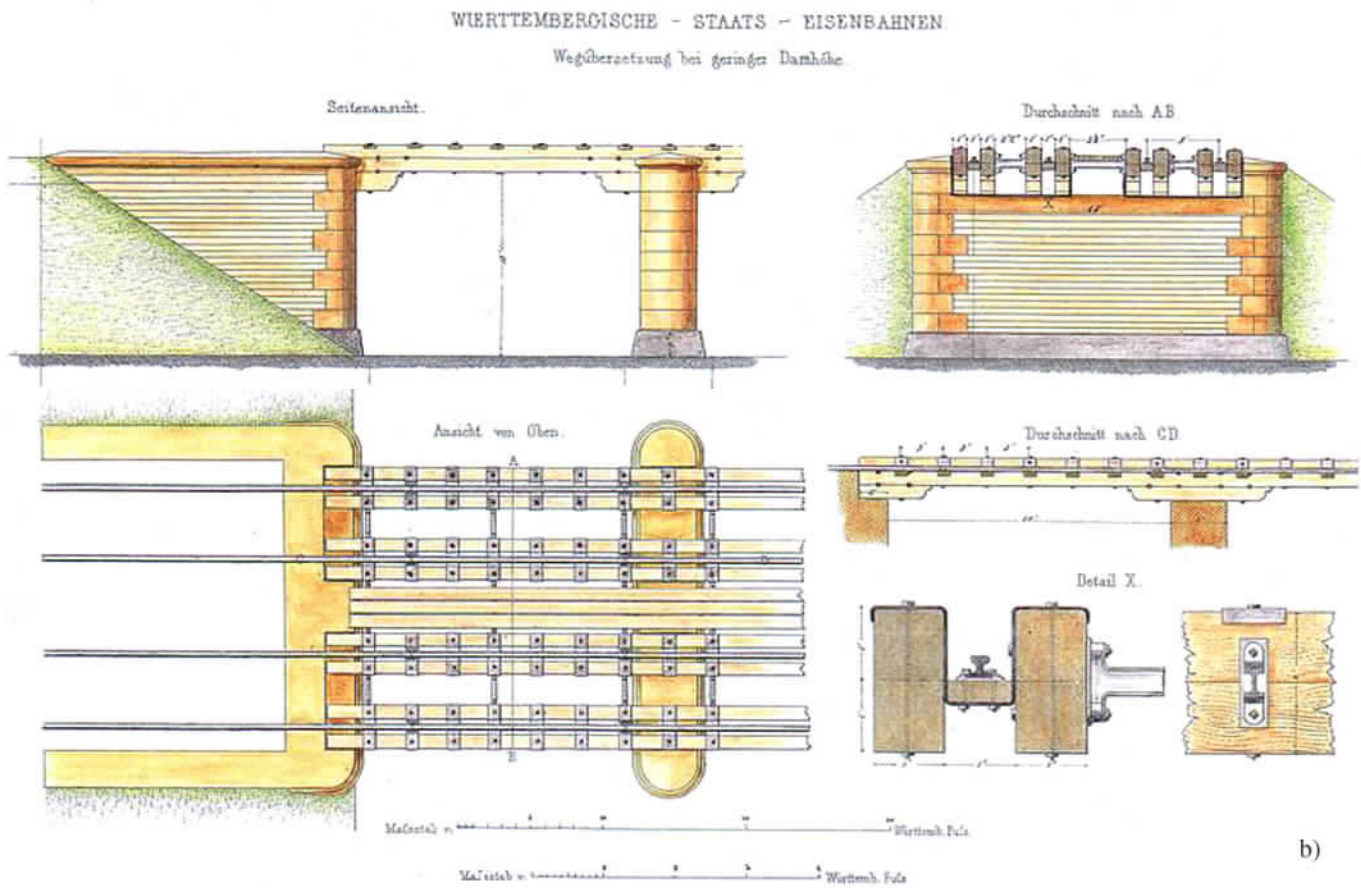


Bild 7: Plan der Zentralbahn mit der Streckenführung bei Cannstatt von Bühler/Seeger (rot), dem englischen Gutachter (blau) und dem von Etzel (grün). (Sammlung Uwe Siedentop)

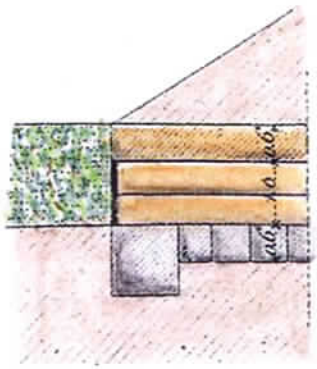


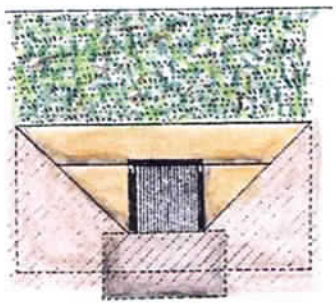
a)

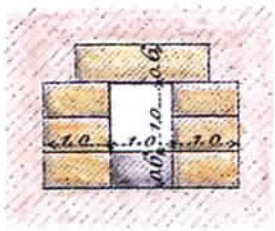


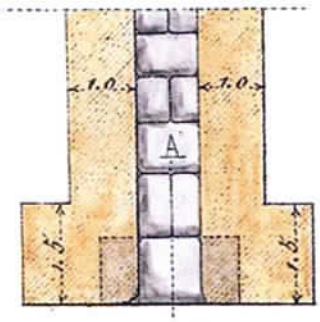
b)

Bild 6: Auszug aus den Details der Eisenbahn-Normalien von Carl Etzel, koloriert und als Collage zusammengestellt.
a) eines von drei verschiedenen Bahnwärterhäusern.
b) eine Überführung bei geringer Dammhöhe.
c) einer von acht verschiedenen Wasserdurchlässen.
d) handbetriebene Schienenbiegemaschine für die Baustellen vor Ort.
e) mit Spindel verstellbarer hölzerner Sprieß für Abstützungen im Tunnelbau.
(Sammlung R. Röder)

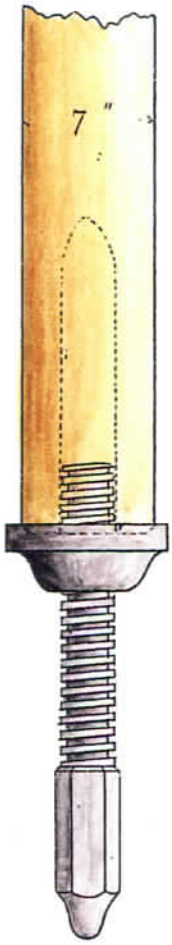


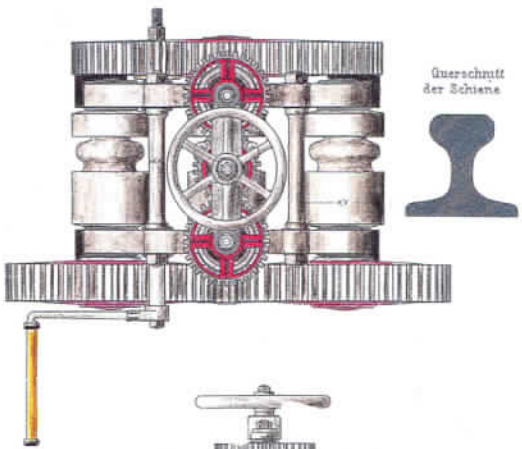




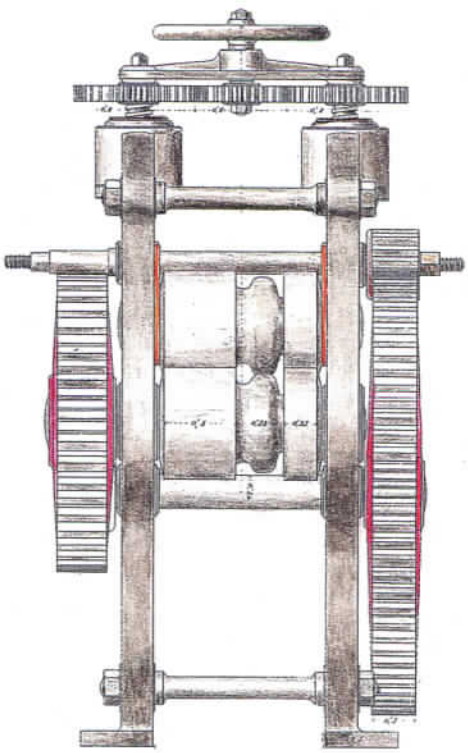


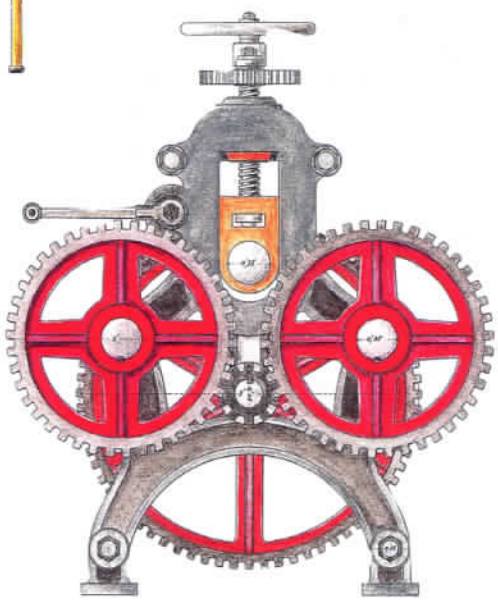
c)



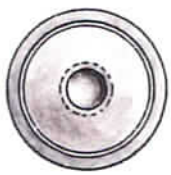


Querschnitt der Schiene

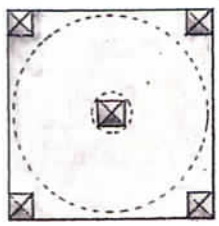




d)



e)



Während Bühler und Seeger die Linienführung von Esslingen nach Neckarweihingen entlang des Neckars und Ludwigsburg auf dem linken Ufer nicht hochwassersicher planten und die Residenzstadt Stuttgart von Berg aus nur mit einer Stichbahn anschließen wollten, machte Carl Etzel die Residenzstadt zum Mittelpunkt seiner Zentralbahn und legte die Bahntrasse zwischen Esslingen und Cannstatt, erhöht und hochwassersicher, auf das rechte Neckarufer. Er legte den Bahnhof Cannstatt dicht an die damalige Ortsbebauung heran, was einen Tunnel unter dem Schloss Rosenstein notwendig machte. Den Zentralbahnhof Stuttgart legte er ins Zentrum an die heutige Bolzstraße, worüber heftige Meinungsverschiedenheiten in der Öffentlichkeit entstanden. Von dort führte er die weitere Strecke nach Norden, unterquerte die Prag mit einem zweiten Tunnel nach Feuerbach und Ludwigsburg, so wie wir es heute kennen.
Endlich lag für die Zentralbahn mit Etzels Gutachten vom Februar 1844 ein schlüssig begründetes Konzept vor. Etzel erhielt den Auftrag binnen zweier Wochen, zusammen mit dem Nachfolger Bühlers, **Michael Knoll**, dafür die Kosten zu ermitteln.

Diese wurden dann mit einem Betrag von über 3,7 Millionen Gulden vorgestellt. Die Mehrkosten von über 340.000 Gulden gegenüber den bisherigen Planungen von 1841 begründeten sie plausibel mit dem zweigleisigen Ausbau zwischen Cannstatt und Stuttgart und den bislang falschen Planungsgrundlagen. Es gibt also keineswegs eine Parallele zu Stuttgart 21.

Nach den Baukosten sollten auch die Betriebskosten für die vorgeschlagenen Streckenalternativen begutachtet werden. Carl Etzel schlug dazu **Ludwig Klein** aus Wien vor, der die Planungen aus betrieblicher Sicht bewerten und die anfallenden Betriebskosten ermitteln sollte.

Bild 8: Medaillon am Bahnhof Geislingen: Michael Knoll, der für die Ausführungsplanung verantwortlich war und fälschlicher Weise als der Ideengeber für die Geislinger Steige gilt. (Foto: R. Röder)

Ludwig Klein, der am Bau der ersten russischen Eisenbahn beteiligt war und deren anfänglichen Betrieb leitete, unternahm danach, 1838, mit seinem Mentor Franz Anton Ritter von Gerstner eine Reise nach Übersee, um das nordamerikanische Verkehrswesen zu untersuchen. Klein verfasste im März 1844 ein ausführliches Gutachten zu den Planungen der Zentralbahn. Er errechnete nachvollziehbar die Betriebs- und Unterhaltungskosten der Bahn in Abhängigkeit von den Steigungen und Kurvenradien, ebenso die Regiekosten der Verwaltung. Eine Meisterleistung für diese Zeit.

Nach diesen Berechnungen stellte Klein schlussendlich fest, dass der von Carl Etzel projektierten Linie gegenüber allen anderen aus betrieblicher Sicht *„entschieden der Vorzug gebührt“*[5] Er errechnete einen Betriebskostenvorteil von jährlich über 5.712 Gulden für die gesamte Zentralbahn gegenüber den anderen Planungen bei den vorgesehenen je vier Zugpaaren nach Esslingen und Ludwigsburg.

Bild 9: Portrait von Ludwig Klein in jungen Jahren. (R. Röder)

Weiter ermittelte er für die vorgegebenen Passagierzahlen und den üblichen Tarifen einen jährlichen Netto-Ertrag von rund 154.000 Gulden und dass damit bei einem Zinssatz von 4% die Baukosten zu finanzieren seien. Dieses Ergebnis brachte dann den Durchbruch. Innenminister Schlayer leitete das Gutachten an den König weiter, der bereits am Folgetag dem Minister gegenüber schriftlich anordnete: „unverweilt" mit dem Bau zu beginnen nicht ohne Oberbaurat Etzel *„für die bei dieser wichtigen Angelegenheit an den Tag gelegte Unbefangenheit, so wie für den, auf die vorgelegten Arbeiten verwendeten Fleiß und die dabei zu erkennende Gründlichkeit, Höchst Ihre besondere Zufriedenheit zu erkennen zu geben."* [6]

Ludwig Klein wurde später als wichtiger Mitarbeiter in die Königlich Württembergische Eisenbahn-Kommission berufen.

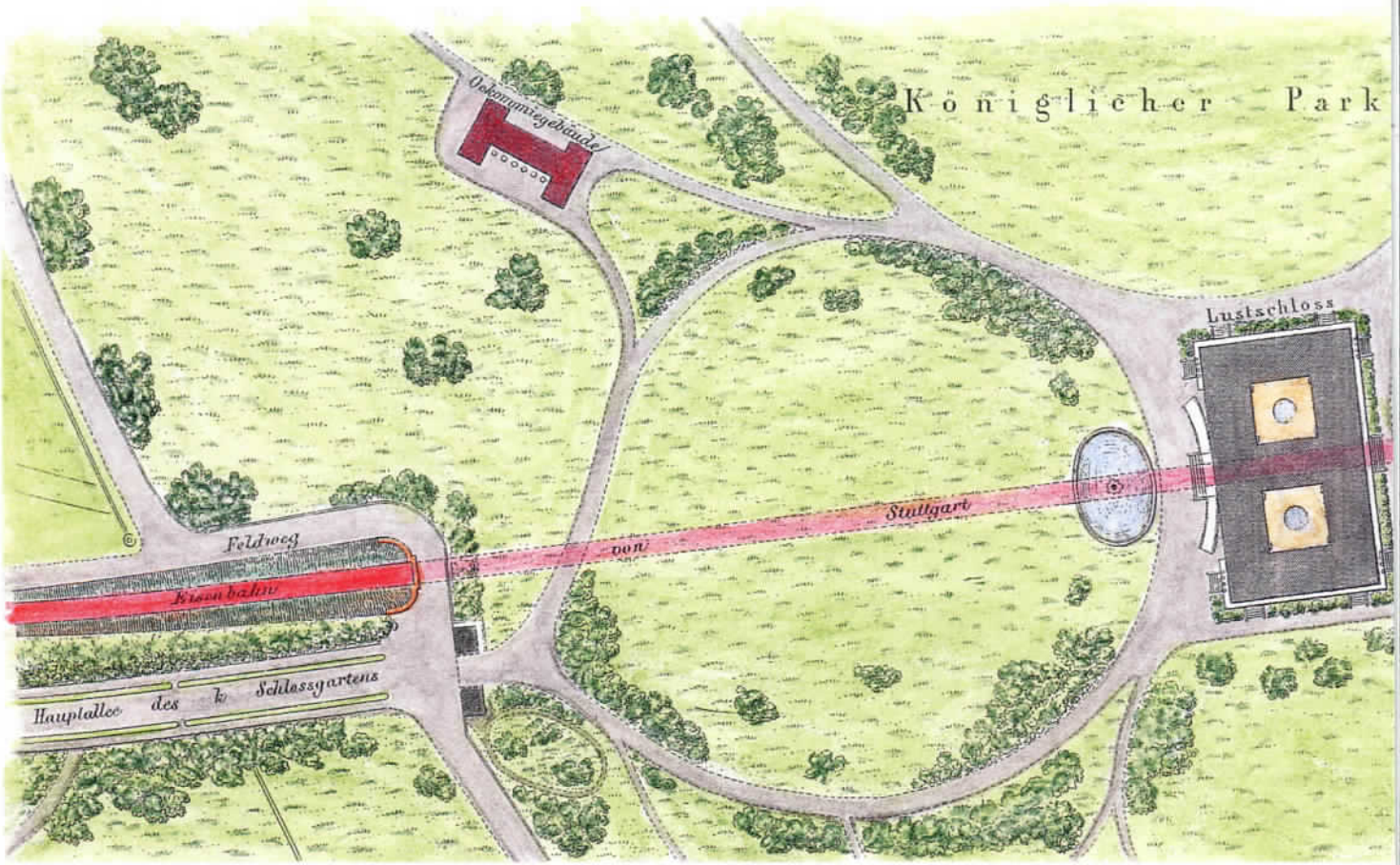


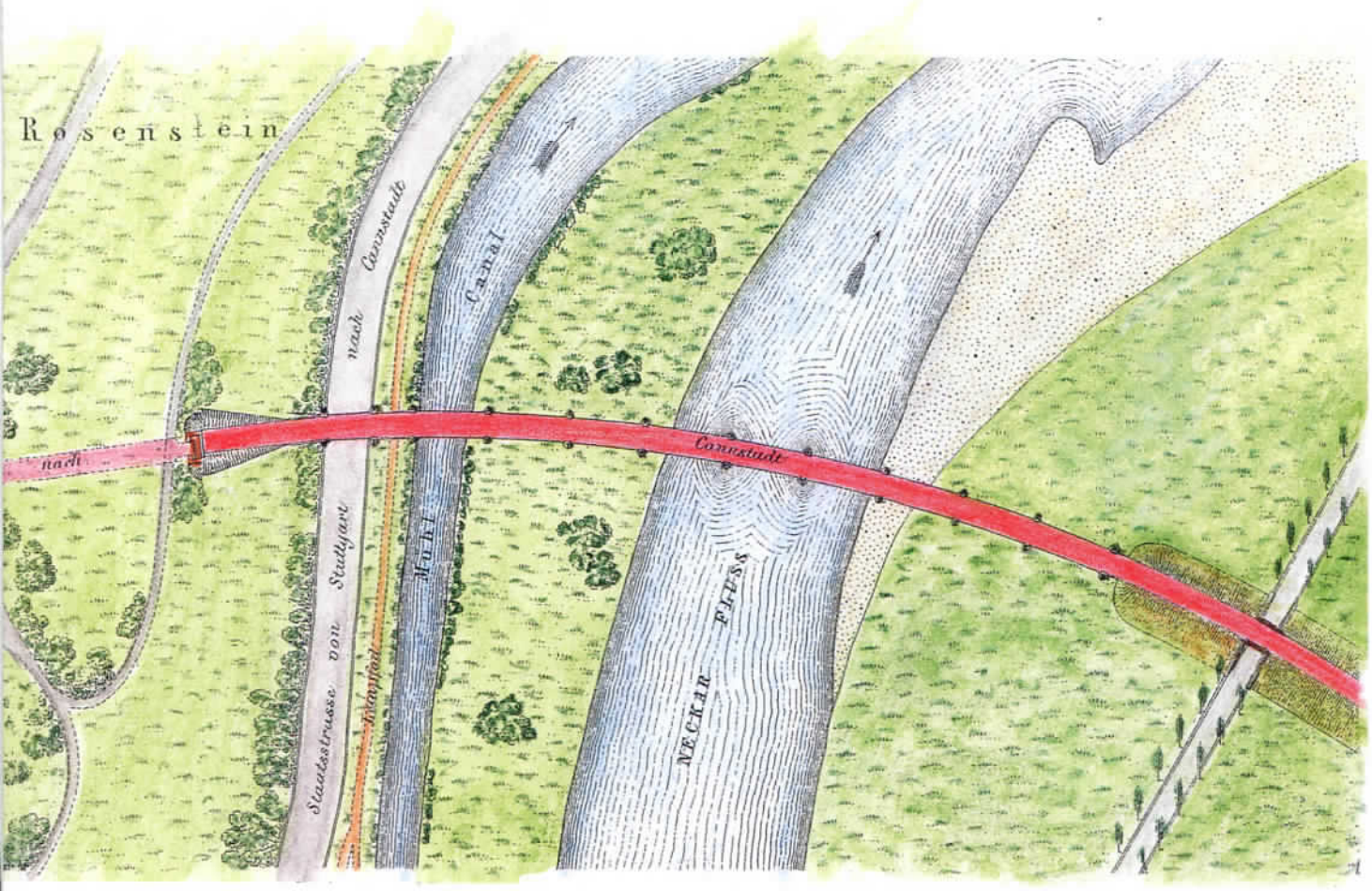
Bild 10: Kolorierter Lageplan des Rosensteinparks, mit Schloss, Tunnel und der Neckarbrücke.
Aus der Eisenbahnzeitung von 1847. (Sammlung R. Röder)

4. Der Eisenbahnbau in Württemberg beginnt

Weil geeignete Baufirmen im Land fehlten, mussten die Arbeiten in Staatsregie ausgeführt werden.
In einem Zeitraum von dreieinhalb Monaten entstanden alle Ausführungsplanungen. Es wurden die Grundstücke erworben sowie Arbeitskräfte angeheuert und eingewiesen, so dass der Eisenbahnbau in Württemberg im Juni 1844 beginnen konnte.
Doch so einfach ging es nicht von statten. Von Seiten des Hofbaumeisters Gabriel und dem Erbauer der Wilhelma und späteren Hofbaumeister Zanth regte sich heftiger Widerstand gegen eine Unterfahrung des *Landhauses Rosenstein*. Beide hatten beim König mit ihrer Meinung durchaus Gewicht. Dem König gegenüber musste Carl Etzel sich mit einem Gutachten *„mit aller Gewissenhaftigkeit über die vorliegende Frage äußern."* [7] In seinem Bericht arbeitete er den Widerspruch zwischen ihm und den „Hof-Bautechnikern" heraus und erläuterte seine Position. Unter dem Vorsitz des Innenministers fand ein gemeinsames Treffen statt, bei dem sich die Gegner der Unterfahrung in Widersprüche verstrickten, während Carl Etzel mit der Vorstellung seiner Tunnelbaumethode die Gefahrlosigkeit des Unternehmens überzeugend darlegte.

Zum Beweis seines Vertrauens stellte sich der König am 29. Mai 1844 schriftlich hinter Carl Etzel:
„In Betreff des unter dem Landhause Rosenstein durzuführenden Tunnels, ertheile Ich der von dem Oberbaurath Etzel angegebene Linie Meine Genehmigung." [8]

In einem Brief an den König bedankte sich Carl Etzel für diese *„allerhöchste Entschließung."* [9]



Mit dem ersten Spatenstich am Pragtunnel am 26. Juni 1844 begann aus dem Nichts, nach nur 10 Monaten Vorbereitung, der Eisenbahnbau in Württemberg durch Carl Etzel. Vier Tage später folgte der erste Spatenstich am Rosensteintunnel.

5. Der Rosensteintunnel

Dieser 363 Meter lange Tunnel war wegen der nur etwa 13 m starken Überdeckung vom Tunnelscheitel bis zu den Fundamenten des darüber liegenden Schlosses eine riskante Herausforderung, zumal von dem Bauwerk keine Fundamentpläne aus der Bauzeit aufzufinden waren.
(siehe auch das Titelbild)

Mit der Zurückweisung des Einspruchs der Königlichen Hofkammerverwaltung gegen die Untertunnelung des königlichen Landhauses zeigte sich, dass König Wilhelm I. ein ausgesprochen großes Vertrauen in Carl Etzels Arbeit hatte und zu den großen Befürwortern der Eisenbahnplanungen zählte.

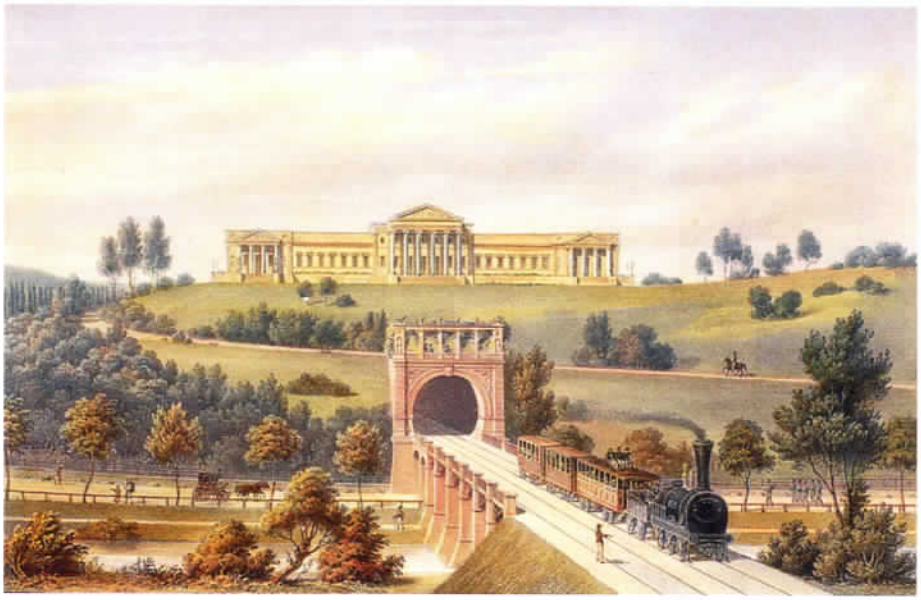


Bild 11: Ein bei Ebner in Stuttgart herausgegebenes lithografisches Blatt vom Schloss, dem Tunnel und der Neckarbrücke, nach einer Zeichnung von Christian Leins. (Sammlung Uwe Siedentop)

Das deutsche Eisenbahnwesen wurde durch diesen Tunnelbau um eine Attraktion reicher: ein Schloss, aus dessen Keller die Eisenbahn hervorgefahren kommt! Ob dem König dieser Gedanke wirklich gefiel wissen wir nicht, ein beachtetes Glanzstück war es allemal. Durch die Zeichnung von Christian Leins, dem Freund von Carl Etzel, in hoher Auflage bei Ebner in Stuttgart, als lithografische Blätter herausgegeben, wurde dieses Kuriosum in ganz Deutschland bekannt. Das von Christian Leins dargestellte Tunnelportal mag zwar dem König gefallen haben aber das ausgeführte, nach dem Entwurf von Carl Etzel, war deutlich bescheidener.

Im Gegensatz zu allen anderen Baumaßnahmen der Zentralbahn wurde der Bau der Portale von Baufirmen ausgeführt.

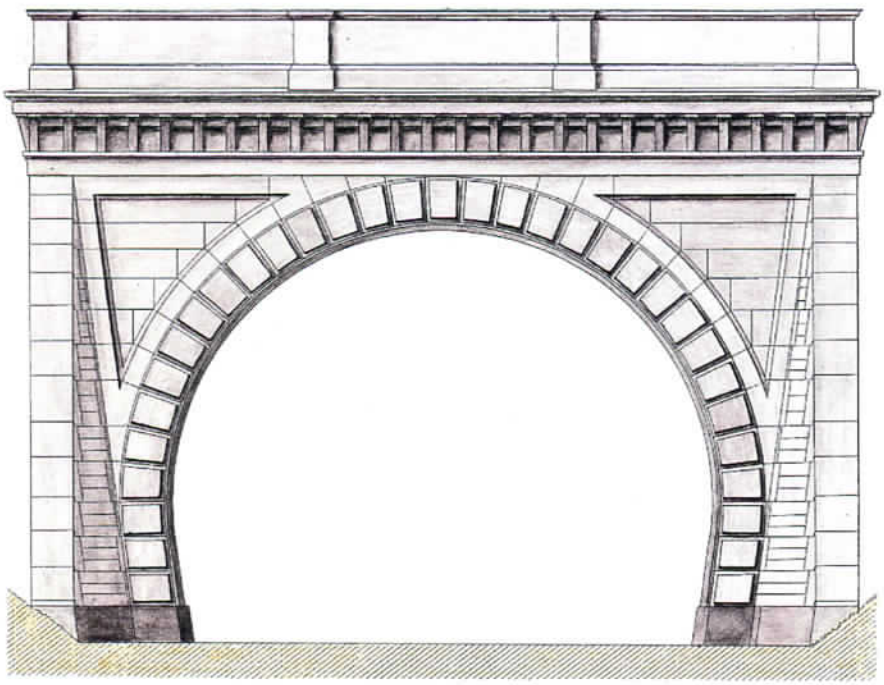
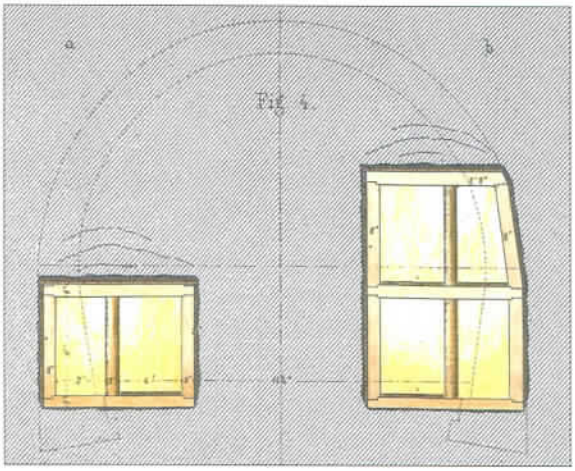
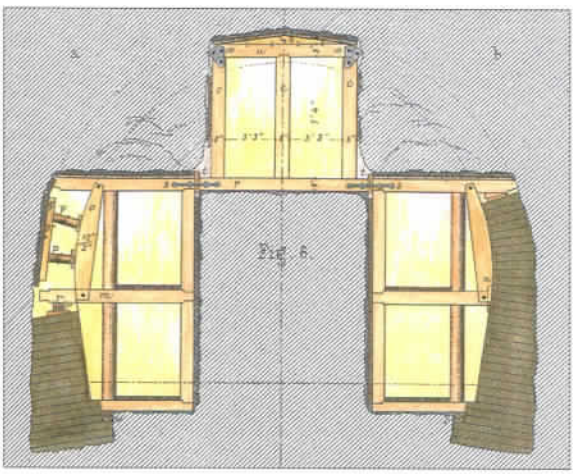
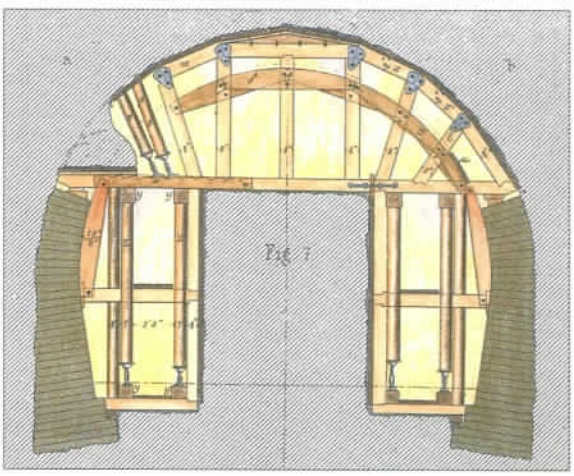
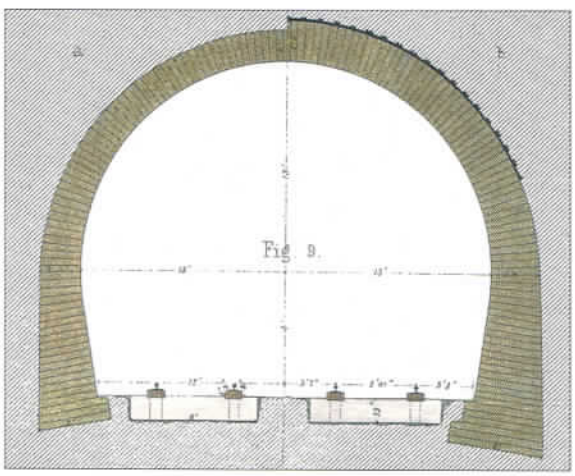


Bild 12: Kolorierte Zeichnung des erhaltenen Portals am Rosensteintunnel von Carl Etzel, wie es auch ausgeführt wurde.
(Sammlung R. Röder)









Bei diesem Tunnelbau musste Carl Etzel zwingend jede Setzung vermeiden und durch die Wahl der Tunnelbaumethode eine maximale Sicherheit für das Schloss gewährleisten. Die Ausmauerung musste dem Ausbruch des Tunnels unmittelbar nachrücken, damit sich der darüber liegende Berg nicht lockern konnte. Üblicherweise wurden im ausgebrochenen Tunnel zur Abstützung Bretterverschalungen über der Stützkonstruktion eingebaut, die hinter der Ausmauerung verblieben. Setzungen durch verfaulendes Holz hinter der Ausmauerung mussten aber vermieden werden. Deshalb mussten die Arbeiter unter dem Landhaus Gusseisenplatten mit frischem Beton und mit Hilfe der eigens entwickelten Streben mit Schraubspindel (siehe Abbildung 13d) ohne jegliche Hohlräume hinter den Gussplatten gegen den ausgebrochenen Berg hochschrauben. Die Steine zur Ausmauerung wurden so behauen, dass ein Formschluss mit dem ausgebrochenen Gebirge und mit den gusseisernen Platten unter dem Schloss entstand, die dort verbleiben konnten.

Aller Vorsicht zum Trotz kam es doch zu einem Zwischenfall.

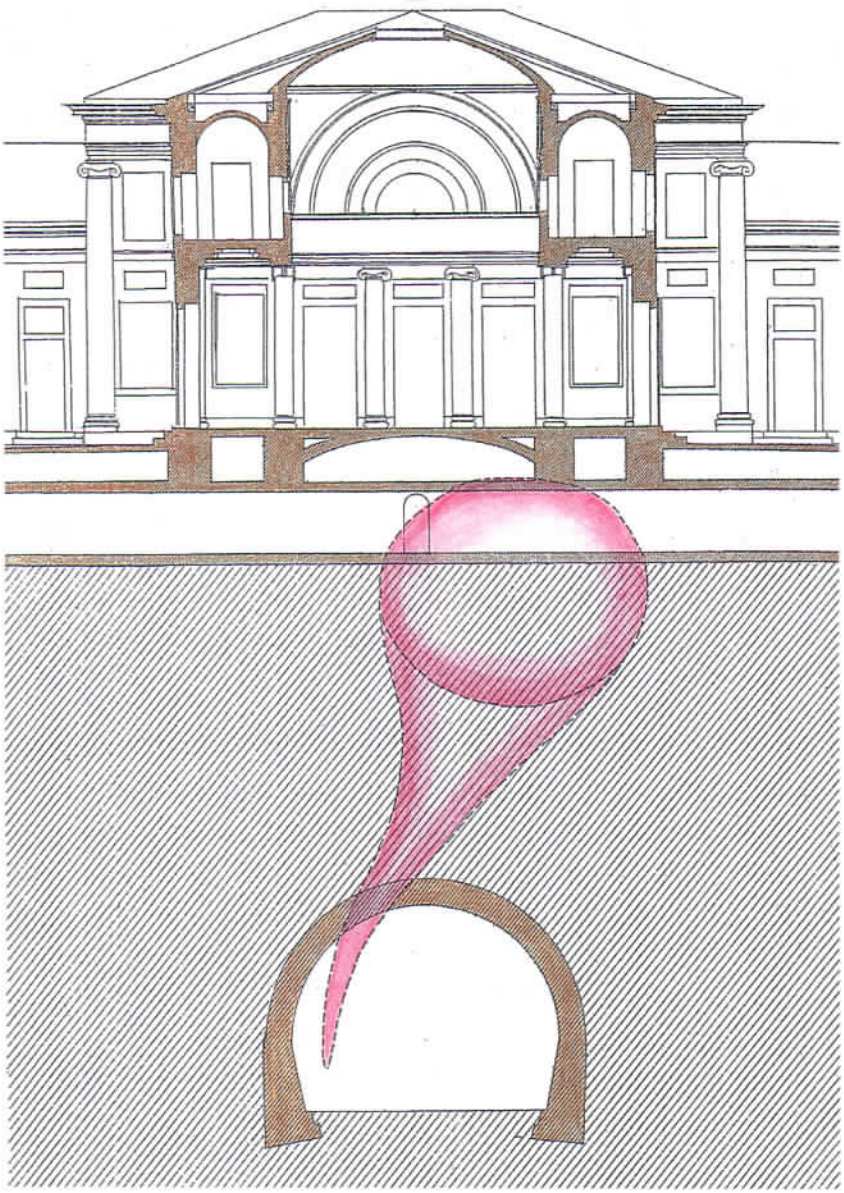
Bild 13a-c: Verschiedene kolorierte Schnitte der Tunnelausbruchs zeigen die umsichtige Vorgehensweise beim Tunnelbau unter dem Schloss, aus der Eisenbahn-Zeitung von 1847. (Sammlung R. Röder)

Bild 13d: Die Abbildung zeigt die fertig ausgebaute Tunnelröhre, wobei die rechte Hälfte den verstärkten Ausbau unter dem Schloss mit den darüber liegenden verrippten Gusseisenplatten zeigt. (Eisenbahn-Zeitung 1847, Sammlung R. Röder)

Dies
gilt vor allem wenn, wie unter Schloss und Park Rosenstein, keine Probebohrungen ausgeführt werden durften. Daher konnte allein auf der Grundlage logischer Rückschlüsse aus früheren Untersuchungen und mit einem gewissen Anteil an Mutmaßung und Gottvertrauen ans Werk gegangen werden. So wurde im Untergrund eine trockene Moränen- und Tuffmasse angenommen.

Trotz aller Vorsicht kam es kurz vor der geglückten Unterfahrung des Schlosses von Cannstatt her am 5. Januar 1846 zu einem Verbruch. Die Annahme von trockener Ausbruchsmassen war ein Trugschluss.

Aus einem der Wasserspiele in einem der beiden Innenhöfe des Schlosses war wegen eines undichten Beckens ständig Wasser in den Boden gelangt, das den Untergrund aus sandigem Lehm bis in den Bereich der Tunnelbaustelle in eine breiartige Masse verwandelt hatte. Eine darunterliegende dichte Schicht verhinderte das weitere Einsickern dieses Wassers. Mit dem Vortrieb wurde die nasse Blase angestochen, die sich mit Druck in den Stollen entleerte. Von dem dadurch entstandenen Hohlraum aus, der von unten nicht einsehbar war, konnte der Schaden nicht repariert werden. Es konnte weiterhin wahrgenommen werden, dass herunterfallendes Material die Höhlung nach oben zusehends vergrößern würde. Alle Versuche durch Bohrungen Klarheit zu bekommen schlugen fehl.



Carl Etzel durfte den Gegnern der Schlossuntertunnelung jetzt keine Angriffsfläche bieten. Mit klarem Blick gewann Etzel die Gewissheit, dass dem Problem ohne massive Gefährdung des Schlosses nur von oben beizukommen war. Es musste schnell gehandelt werden.

Mit königlicher Genehmigung durfte Etzel einen Schacht vom Innern des Schlosses aus graben lassen, um von oben das Erdreich trocken zu legen und den Hohlraum aufzufüllen, damit es nicht zu weiteren Setzungen des Schlosses kam.

Fazit: Sage nie bei einer solchen Baumaßnahme es gebe kein Risiko!

Die Gefahr für das Schloss war zwar gebannt, allerdings verursachten diese Schwierigkeiten im Tunnel eine fünfmonatige Bauverzögerung.

Bild 14a: Abbildung der Schlammblase, die sich unter dem Schloss gebildet hatte und einen Hohlraum verursachte.
Aus der Eisenbahn-Zeitung von 1848.
(Sammlung R. Röder)

Im Verlauf der Bauarbeiten am Rosensteintunnel kam es zu einem weiteren Verbruch. Am 24. April 1846 stand im „Neuen Tagblatt für Stuttgart und Umgegend“ folgende Notiz:

„Hiesiges.
Zu den vielen Unglücksfällen bei Erbauung von Eisenbahnen hat sich heute [am 21. April] wieder ein neues gesellt. Zwei Jungen, die in dem Cannstatter Tunnel beschäftigt waren, durch einen plötzlichen Seiteneinsturz mit Erde bedeckt, so daß der eine todt, der andere aber schwer verletzt unter dem Schutte hervorgezogen wurde. Möchte dies doch die letzte Hiobsbotschaft dieser Art seyn.“

Dem Zeitpunkt nach zu urteilen entstand dieser Verbruch in der Röhre, die von Westen her vorgetrieben wurde. Der in der Eisenbahn-Zeitung abgebildete Längsschnitt des Rosensteintunnels zeigt in der Wiese zwischen Schloss und dem westlichen Tunnelportal eine sehr tiefe Senke, die durch diesen Verbruch entstanden sein könnte. Offensichtlich ist beim weiteren Tunnelbau für die Sicherungsmaßnahmen nicht die gleiche Sorgfalt ausgeübt worden, wie bei der Unterquerung des Schlosses. Beim Bau des Pragtunnels gab es ohne Verbruch drei Todesfälle.

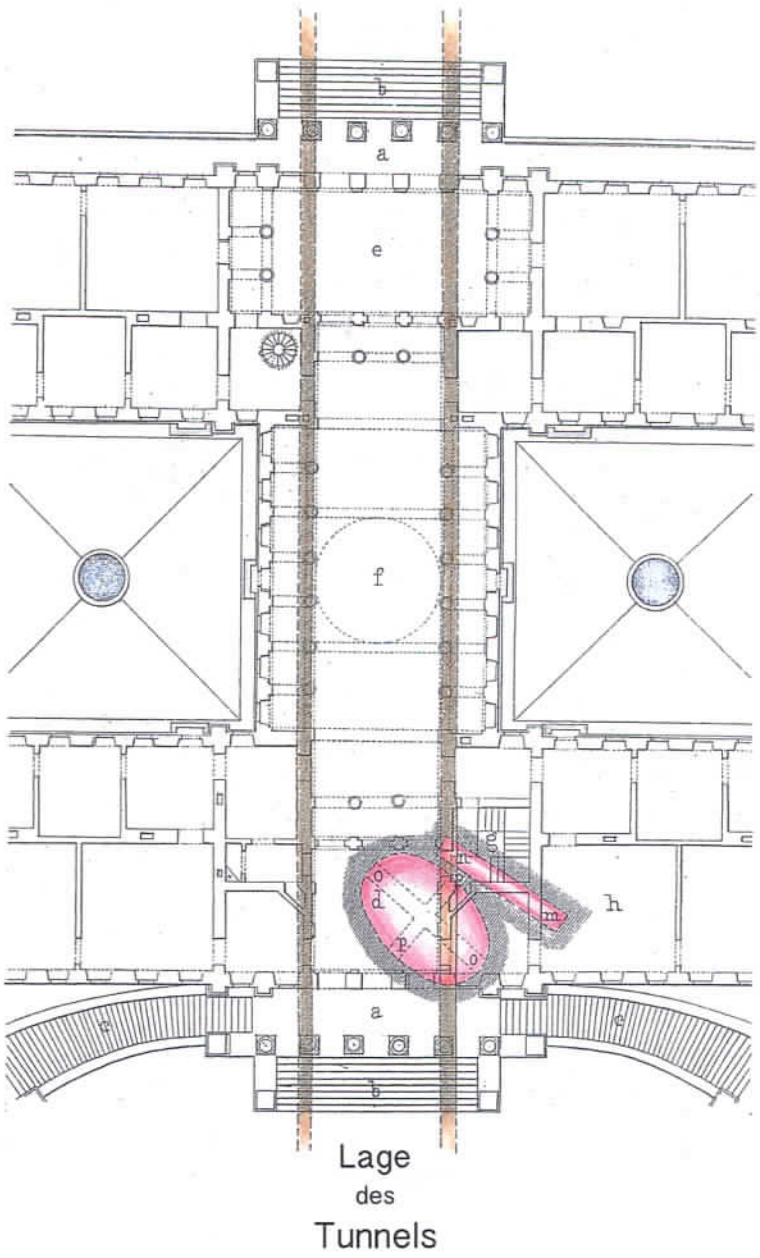


Bild 14b: Abbildung der Schlammblase, die sich unter dem Schloss gebildet hatte und einen Hohlraum verursachte. Eisenbahn-Zeitung von 1848. (Sammlung R. Röder)

Bild 15: Eisenbahnbrücke, Tunnel und Schloss Rosenstein bei Cannstatt. Gezeichnet und laviert von C. Finkes, datiert auf den 6. September 1846. (Stadtarchiv Stuttgart, Sign.: B 02547)

Die Neckarbrücke am Rosenstein war eine typische Holzkonstruktion Etzels. Züge in Richtung Cannstatt mussten, vom Rosensteintunnel kommend, zunächst eine Staatsstraße überqueren. Wegen der geringen Höhe über der Fahrbahn musste der Holzüberbau auf gusseisernen Stützen ausgeführt werden.
Die hochwassersichere Querung des Neckars erfolgte über neun Brückenjoche auf steinernen Pfeilern. Jedes Joch hatte eine Spannweite von 21,5 Metern. Einen Fußgängerweg hängte Etzel unter den hölzernen Überbau. Dabei bildete er die Widerlager auf den Steinpfeilern so aus, dass der spätere Einbau eiserner Joche bei eingleisigem Bahnbetrieb problemlos möglich war.

Der erste Probezug konnte von Cannstatt kommend über den Viadukt und durch den Rosensteintunnel pünktlich zum Geburtstag des Königs am 27. September 1846 in die Stuttgarter Zentralstation einfahren. Der Zug bestand aus einer Lokomotive mit einem vierachsigen Wagen, die Ludwig Klein aus Nordamerika beschafft hatte.

Das gestiegene Verkehrsaufkommen machte 1907 die Erweiterung aller Bahnanlagen im Großraum Stuttgart erforderlich. Im Zuge der Verlegung des Hauptbahnhofs an die Schillerstraße mussten auch die Strecken von Ludwigsburg bis Esslingen viergleisig ausgebaut werden. Unter dem Rosengarten am Schloss Rosenstein entstanden 1912/13 zwei neue Tunnelröhren und in der Verlängerung eine neue in Stampfbeton ausgeführte, viergleisige Eisenbahnbrücke die Ende 1915 in Betrieb ging.

Der erste Abschnitt des von Bonatz und Scholer entworfenen neuen Hauptbahnhofs (Gleis 9 bis 16) ging in der Nacht vom 22. zum 23. Oktober 1922 in Betrieb und der alte Bahnhof an der Bolzstrassewurde in dieser Nacht stillgelegt. Diese Inbetriebnahme erfolgte mit den zwei Zulaufgleisen der südlichen Röhre des neuen Rosensteintunnels. Die nördliche Röhre konnte erst in Betrieb gehen, nachdem die alte Strecke mit dem engen Etzel-Tunnel stillgelegt und die Trasse auf die Höhe der neuen Strecke angehoben wurde. Das westliche Tunnelportal stand dieser neuen Trasse im Wege und wurde daher beseitigt.

So blieb nur das östliche Portal des alten Tunnels mit der Galerie, aber ohne Brückeweiterhin erhalten.

Bild 16: Aquarell von Hartmut Mezger, das die Ausfahrt der ersten württembergischen Schnellzuglokomotive mit ihrem Zug aus dem Rosensteintunnel zeigt.

6. Die Nutzung des Tunnels durch die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen

Der Verkehr mit Pferdefuhrwerken auf der Staatsstraße vor dem östlichen Tunnelportal musste beim Herannahen eines Zuges gewarnt werden, damit die Kutscher ein Scheuen der Pferde vermeiden konnten. Dazu war ein Wärterposten auf der Cannstatter Seite des Tunnelsnötig, der tagsüber mit einer roten Fahne auf der Brücke warnte und nachts mit einer roten Laterne. Auf dem Titelbild ist der Wärter links vor dem Tunnelportal zu sehen.

Der zweigleisige Etzel-Tunnel erfüllte alle Anforderungen bis er um 1920 durch die neuen Tunnelröhren ersetzt wurde, die in offener Bauweise erstellt wurden. Dadurch war der engere Tunnel von Carl Etzel für den Eisenbahnbetrieb entbehrlich geworden.

Ohne nennenswerte Störungen und Schäden hielt der Etzel-Tunnel die ganze Betriebszeit durch. Das dem Hauptbahnhof zugewandte Tunnelportal musste für die Einfädelung der neuen Tunnelröhren in die bestehende Strecke beseitigt werden. Der Zugang zum Tunnel auf der Westseite blieb aber erhalten. (in Richtung Stuttgart)

Bild 17: Aufnahme von 1898, die Herzog Philipp von Württemberg vom Schloss aus, über die Galerie auf dem Tunnelportal hinaus zur zweiten, eisernen Neckarbrücke gemacht hat. (Archiv des Hauses Württemberg, Altshausen)

Die Galerie diente vor der Jahrhundertwende den jungen Herzögen auch als Beobachtungsposten für ein- und ausfahrende Züge. So sind Fotos von Herzog Philipp von Württemberg überliefert, der einfahrende Züge auf der Brücke ablichtete.
Die vorspringenden Mauerteile der Galerie wurden damals noch von acht Schmuckschalen gekrönt und ergaben dadurch ein nobles Bild.
Nach dem Ersten Weltkrieg dankte König Wilhelm II. ab und Württembergs Eisenbahnen verloren den Zusatz „Königlich". Die württembergischen Eisenbahnen firmierten nur für kurze Zeit als „Württembergische Staatseisenbahn".

Kein Aprilscherz, aber am 1. April 1920 hörten auch die Länderbahnen auf zu existieren. Sie gingen nun in der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft auf, die von Berlin aus geführt wurde, durchaus nicht zum Vorteil der südlichen Länder des deutschen Bundes.
Kurze Zeit darauf wurde auch Etzels Rosensteintunnel für den Eisenbahnbetrieb entwidmet.

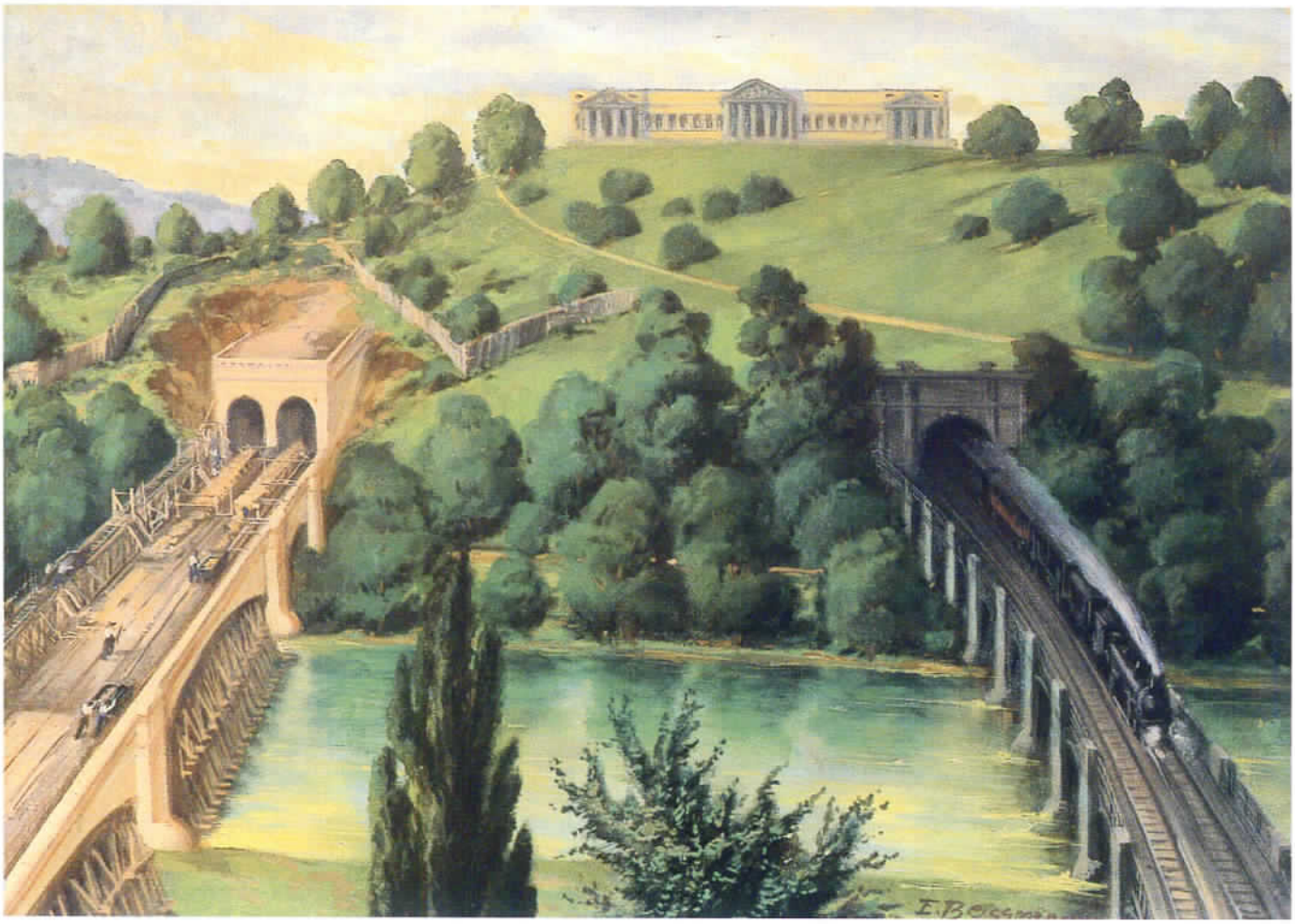


Bild 18: Die beiden zweigleisigen Tunnelröhren und die in Stampfbeton ausgeführte viergleisige Eisenbahnbrücke in ihrem Bauzustand von 1913 machte nach ihrer Inbetriebnahme und der Entwidmung des Bahnhofs in der Bolzstraße im Jahr 1922 den Etzel-Tunnel für die Reichsbahn entbehrlich. Das Bild verdeutlicht auch den Höhenunterschied der beiden Tunnels, der wegen der Höherlegung des Cannstatter Bahnhofs erforderlich wurde. (Sammlung R. Röder)

7. Das Eisenbahnunglück im Rosensteintunnel

Beim Bau des Rosensteintunnels musste gespart werden, daher ist der Querschnitt so klein als möglich gewählt worden. Damit wurde auch das Risiko beim Bau unter dem Schloss Rosenstein etwas minimiert. Dies hatte zur Folge, dass die Gleise im Tunnel enger beieinander lagen als sonst üblich, was auf dem Titelbild gut zu erkennen ist. Selbst eine geringe Überschreitung des Lademaßes konnte dadurch zu erheblichen Betriebsstörungen führen. Bei Inspektionen im Tunnel mussten sich die Personen beim Herannahen eines Zuges in die dafür vorgesehenen seitlichen Nischen im Tunnel flüchten.

Ein württembergischer Güterzug, dessen Ladung verrutscht war, beschädigte im Tunnel mit den in das Gegengleis hineinragenden Teilen den entgegenkommenden Orient Express am 4. November 1904 erheblich.

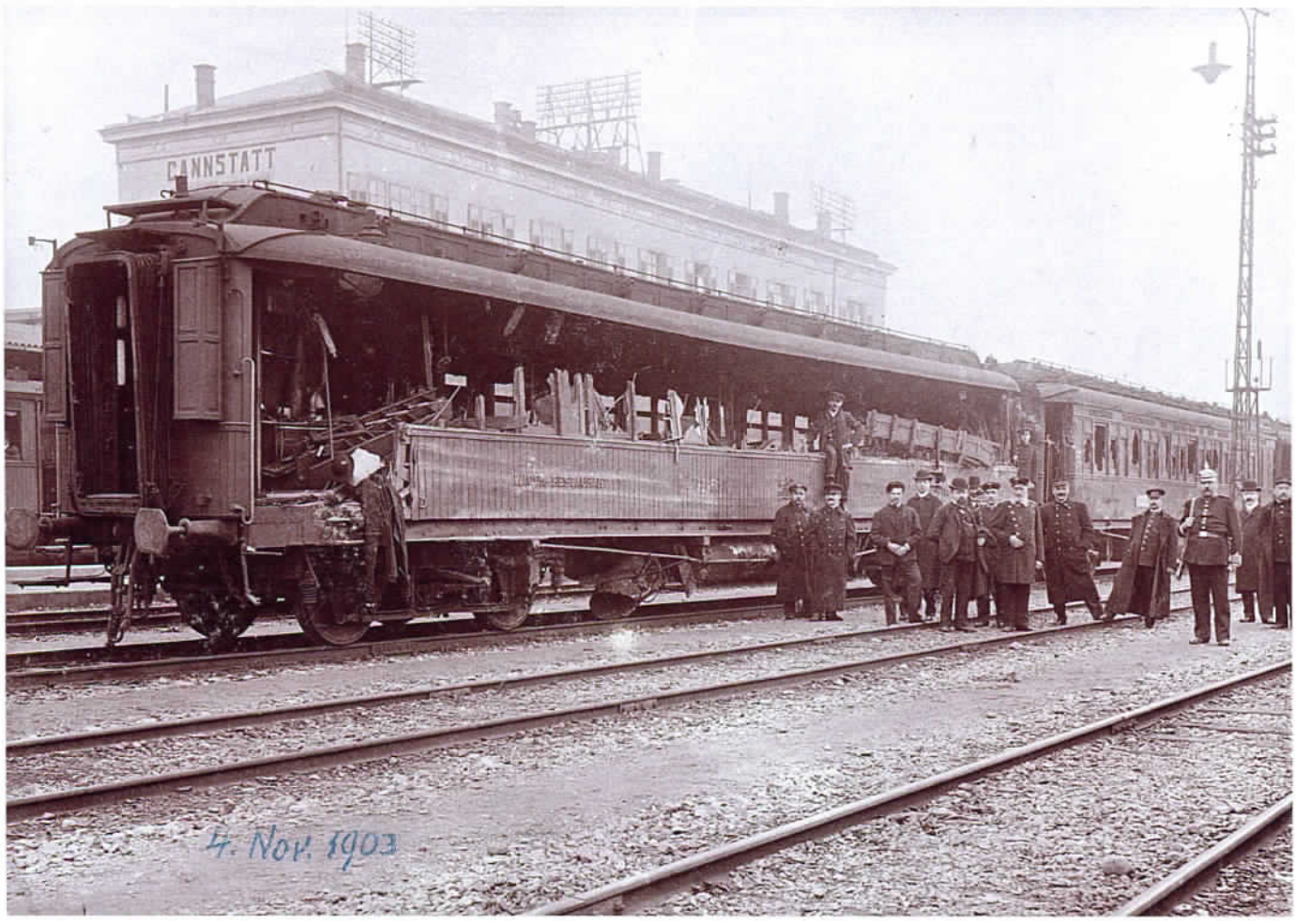


Bild 19: Die beschädigten Wagen des Oreintexpress wurden im Bahnhof Cannstatt zur Schadensaufnahme abgestellt. (Sammlung R. Röder)

8. Etzels Rosensteintunnel bis heute

Etzels zweigleisige Tunnelröhre unter dem Schloss wurde nach dem Ende des Eisenbahnbetriebs anderen Zwecken zugeführt, unter anderem zur Champignonzucht und als Lagerraum. Während des Zweiten Weltkriegs wurde der Tunnel als Luftschutzbunker genutzt. So konnten die Beschäftigten des Bahnpostamts und die Bahnmitarbeiter den Tunnel von der Stuttgarter Seite aus als Schutzraum nutzen. Dazu wurden an beiden Seiten Zwischenwände eingebaut, um die Personen im Tunnel vor möglichen Druckwellen zu schützen. Der Zugang zum Tunnel auf der Westseite ist auch ohne Portal heute noch möglich, allerdings nur für Mitarbeiter der EnBW.

Nachdem die Champignonzucht 1965 eingestellt wurde, entdeckten Obdachlose den ungenutzten Tunnel bald als Übernachtungsstätte, weshalb das Portal auf unschöne Art und Weise zugemauert wurde. In der Folge nutzten Sprayer die Mauer als Malplattform.

Auch lies man die Vegetation aus dem Mauerwerk des Tunnelportals üppig wuchern, was zu Schäden an der Substanz führte.

Die Deutsche Bundesbahn stritt sich jahrelang mit dem Liegenschaftsamt, wer nun Eigentümer des Tunnels und damit unterhaltungspflichtig sei. „Gegen einen Ablösebetrag" ging 1993 das Tunnelbauwerk an die Oberfinanzdirektion über. Die Hälfte der veranschlagten Kosten für eine Verfüllung des Tunnels überwies die Bundesbahn an die Oberfinanzdirektion, die nun aber für die Unterhaltungslast und die Sicherheit der Liegenschaft zu sorgen hat.[10] Verfüllt wurde der Tunnel bis heute nicht.

Zur Entwässerung der Tiefbaustellen von Stuttgart 21 wird das abgepumpte Grundwasser mit den blauen Rohren durch den Tunnel geführt und in den Neckar eingeleitet. Um die Stabilität des Tunnels unter dem Schloss zu erkunden, wurden Probebohrungen von Innen mit einem Durchmesser von rund 150 mm, nach oben und nach den Seiten untersucht. Dadurch ist die intakte Ausmauerung der Tunnelröhre beschädigt worden. Da die ursprüngliche Vorgehensweise mit den eingesetzten Materialien bekannt war, hätte die Untersuchung mit den entsprechenden Methoden auch zerstörungsfrei erfolgen können.

Ergebnis dieser Bohrungen war der Nachweis, dass die Abstützung des ausgebrochenen Tunnels mit gerippten Gusseisenplatten erfolgte. Diese wurden zur formschlüssigen Überbrückung der Unebenheiten zwischen dem Tunnelausbruch und den Gussplatten mit Beton ausgeglichen und verblieben hinter der tragenden Ausmauerung, ohne Setzungen zu verursachen.

Bilder 20 und 21: Heutiger Zustand des Tunnelportals am Rosenstein und der darüber liegenden Galerie. Die Aufnahmen zeigen, wie dringend nötig eine Sanierung für dieses Denkmal ist. (Fotos: R. Röder)

9. Ausblick

Die Reste des Rosensteintunnels von Carl Etzel unter dem Schloss und das Portal mit der darüber liegenden Galerie sind ein einmaliges Zeugnis der Ingenieurskunst aus der Anfangszeit des Eisenbahnbaus in Württemberg. Sie sind daher ein technisch und heimatgeschichtliches Denkmal, das für die Nachwelt dringend zu sanieren und zu erhalten ist.

Der unschön zugemauerte Tunnel ist in seiner Anmutung nicht gerade ein positives Beispiel für den Umgang mit Baudenkmälern in Stuttgart. Der Tunnel befindet sich unter dem Schloss in einem stabilen Zustand, fast wie am ersten Tag. Lediglich an der Decke haben sich durch einsickerndes Wasser kleine Tropfsteine gebildet. Mit seinem erhaltenen, aber sehr vernachlässigten Tunnelportal stellt es das älteste Eisenbahnbauwerk in Württemberg dar.

Zwischenzeitlich befindet sich, zu dicht am Cannstatter Tunnelportal, hangabwärts eine Stützmauer, die seitlich zur Tunnelachse versetzt zu einem unerfindlichen Bauwerk gehört (oder ist es etwa ein Widerlager für eine Fußgängerbrücke?), das jedoch durch seine Platzierung und Gestaltung dazu beiträgt, das Denkmal weiter zu entwerten.

Insgesamt wurde dieses Baudenkmal durch Vandalismus und fehlendem Respekt nicht nur vernachlässigt sondern zum Teil auch beschädigt. So ist der Bewuchs von Bäumen und Sträuchern aus dem Mauerwerk des Portals zu spät entfernt worden, was zum Absturz eines Teils der Galerie führte und andererseits sind Teile der Brüstung durch Wurzeln eines Baums erheblich angehoben worden, so dass für die Standsicherheit künftig einiges getan werden muss.

Bild 22: Vision einer künftigen Gestaltung des Tunnelportals. (Lavierte Federzeichnung R. Röder / M. Dirk)

Bild 22 zeigt eine Vision des sanierten Tunnelportals, das die Bedeutung des Denkmals unterstreicht. Frei von jedem Bewuchs steht das Tunnelportal in seiner ganzen, schlichten Schönheit im Rosensteinpark und wertet den Hang zum Neckar hin auf. Davor befindet sich auf der Freifläche eine Aussichtsplattform, die den Blick auf Bad Cannstatt und den Neckar freigibt. Die überkragende Plattform erinnert an die, an dieser Stelle von Carl Etzel gebauten, hölzernen Eisenbahnbrücke über den Neckar. Ein zurückversetztes Gittertor lässt den Tunnelcharakter wieder aufscheinen und schafft für Fußgänger einen Unterstand bei Regen.

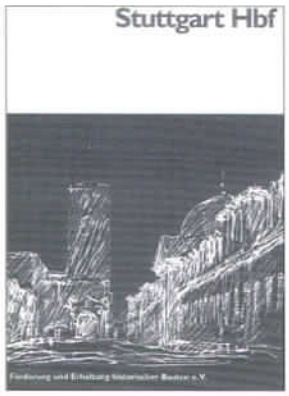
Eine dahinterliegende Trennwand kann aber auch weitere Gestaltungsmöglichkeiten eröffnen: von Informationen über den Tunnelbau im 19. Jahrhundert, einem Malgrund, der einen aus dem Tunnel herannahenden historischen Zug darstellt, bis hin zu einem Relief, das eine Situation aus dem Tunnelbau zeigt.

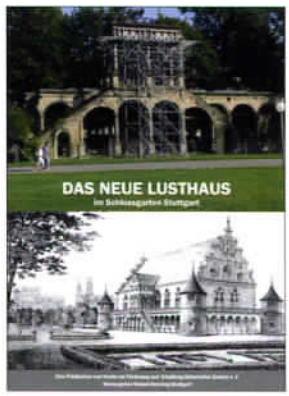
Der Phantasie und der Kreativität sind keine Grenzen gesetzt.

10. Quellen:

Rudolf Röder: „Carl von Etzel und Ludwig von Klein“,
Württembergs Eisenbahnpioniere und ihr Wirken in aller Welt,
Heidenheim, 2016

1) ebenda, Seite 47
2) ebenda, Seite 51
3) ebenda, Seite 62
4) ebenda, Seite 62
5) ebenda, Seite 84
6) ebenda, Seite 84
7) ebenda, Seite 101
8) ebenda, Seite 101
9) ebenda, Seite 101
10) Cannstatter Zeitung vom 31.12.1993

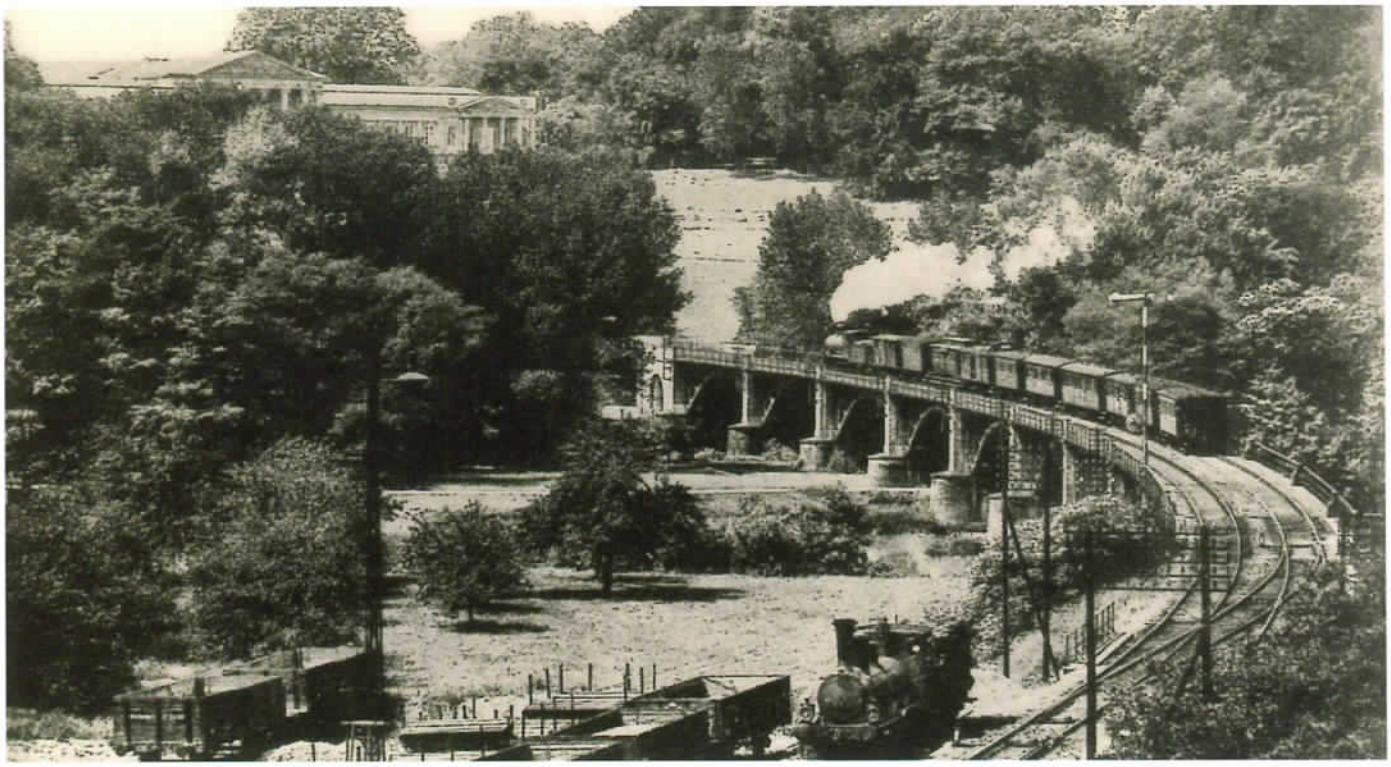
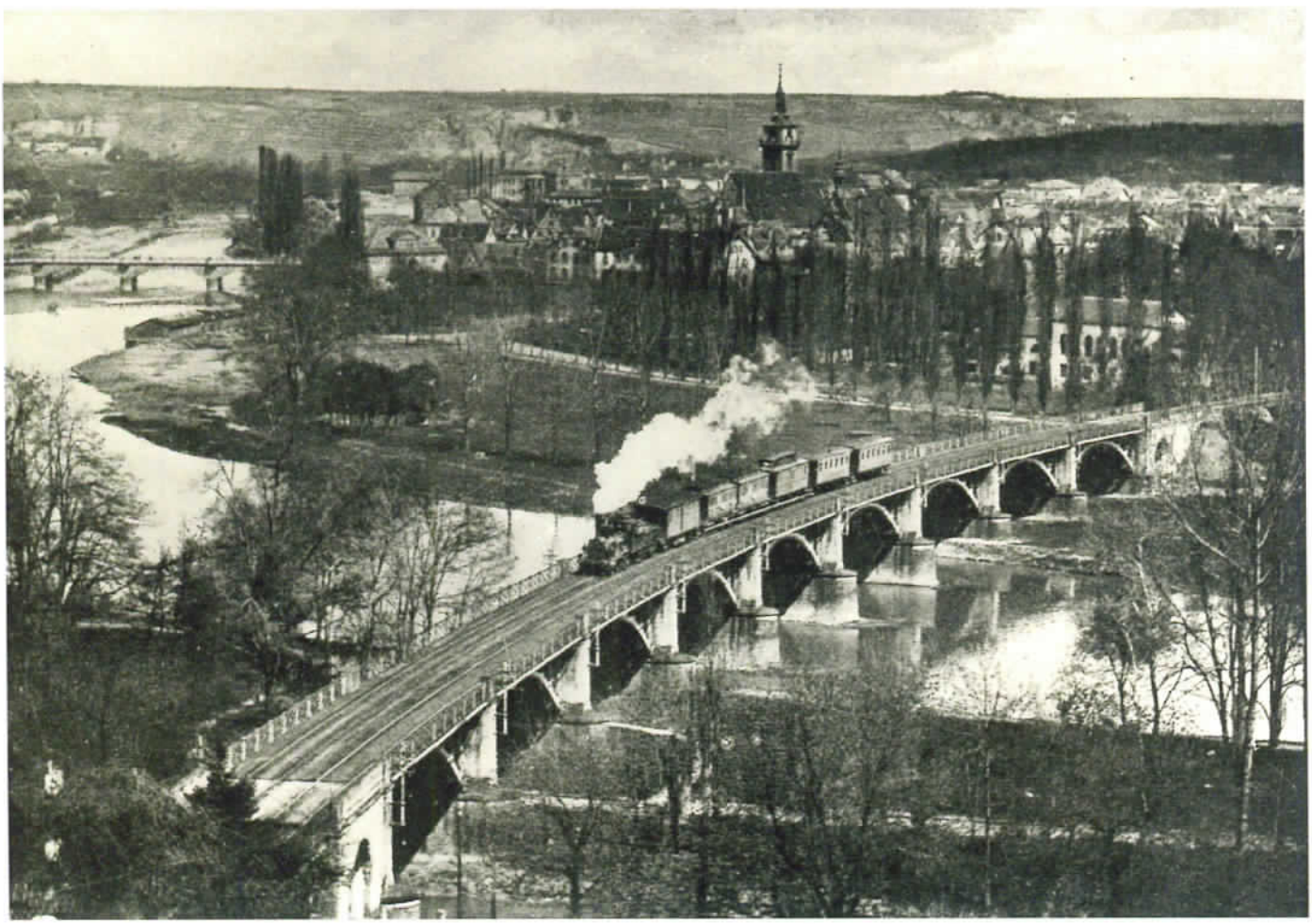




Beim Verein zur Förderung und Erhaltung historischer Bauten e.V. erschienen

Herausgeber:
Verlag Uwe Siedentop
mit Unterstützung des Vereins
zur Förderung und Erhaltung
historischer Bauten e.V.

Impressum

Autor: Rudolf Röder, Der erste Rosensteintunnel und sein Portal in Cannstatt, Stuttgart, 2017
Herausgeber: Verein zur Förderung und Erhaltung historischer Bauten e.V.
Layout: Gerd Schweizer, 75438 Knittlingen
Druck: Flyeralarm, 97080 Würzburg

Rückumschlag oben: Blick auf den Rosenstein mit der Neckarbrücke. Das Tunnelportal unterhalb des Schlosses ist durch Bäume und Büsche verdeckt. (Sammlung R. Röder)
unten: Blick vom Rosengarten des Schlosses auf die Neckarbrücke Richtung Cannstatt. (Sammlung R. Röder)