

## Karlsruher Lokalbahn

### Spöck–Durmetersheim Grünwinkel–Daxlanden



Streckenlänge: 32,9 km  
 Spurweite: 1000 mm (Meterspur)  
 Stromsystem: 600 Volt =

#### Legende

	16,0 Spöck
	14,4 Friedrichstal
	12,6 Staffort
	11,1 Stutensee
	8,7 Blankenloch (1891–1897)
	7,9 Blankenloch
	6,2 Büchig
	4,5 Hagsfeld
	5,0 Hagsfeld (bis 1936)
	3,8 Rheinbahn
	3,7 Hagsfeld (Endbahnhof ab 1936)
	Übergabe zur Rheinbahn (ab 1921)
	2,1 Depot Hirtenweg (ab 1921)
	1,6 Neuer Friedhof
	Anschluss Haid & Neu (1919–1956)
	Anschluss Haid & Neu
	1,0 Rondell
	0,4 Durlacher Tor
	0,0 Lokalbahn
	0,0 Lokalbahn
	Übergabe zur Staatsbahn
	0,2 Kronenstraße (bis 1917)
	0,6 Winterdenkmal
	neue Strecke ab 1917
	1,3 Karlstor/Karlstraße
	1,6 Hirschstraße
	Hardtbahn (bis 1913)

1,9	Westendstraße/Lessingstraße Anschluss DWM/Konsum (1917–1952) Anschluss Moninger (1917–1935)
2,4	Grenzstraße neue Strecke ab 1917 Schillerstraße ab 1908 Körnerstraße (nur Straßenbahn)
3,2	Schwimmschulallee (1890–1895) vom Bahnhof Karlsruhe West (ab 1917)
3,8	Kühler Krug (bis 1913: Schwimmschule)
4,0	Bahnstrecke Winden–Karlsruhe (ab 1913)
4,5	Grünwinkel
0,0	
0,5	Pfalzstraße
1,6	Appenmühle/Festhalle
2,1	Daxlanden
5,0	Pfalzstraße
7,5	Ausweiche (1911–1932)
9,2	Forchheim
11,3	Mörsch
14,1	Durmersheim Gasthof Lamm
14,8	Durmersheim

Die **Karlsruher Lokalbahn**, abgekürzt **KLB** beziehungsweise umgangssprachlich **Lobberle** genannt, war eine meterspurige Schmalspurbahn, die Karlsruhe mit Daxlanden, Durmersheim und Spöck verband. Die 1890/91 eröffnete Lokalbahn – teilweise auch als Kleinbahn klassifiziert<sup>[1]</sup> – verzeichnete kaum wirtschaftlichen Erfolg, so dass die meisten Abschnitte bereits bis 1938 wieder stillgelegt wurden. Ein Restverkehr im Stadtgebiet von Karlsruhe konnte sich noch bis 1955 halten.

## Inhaltsverzeichnis

- 1 Geschichte
  - 1.1 Entstehung
  - 1.2 Betrieb in den Anfangsjahren
  - 1.3 Übernahme durch die Stadt Karlsruhe
  - 1.4 Modernisierung, Elektrifizierung und Aufnahme des Güterverkehrs
  - 1.5 Stilllegung
- 2 Weitere Entwicklung
- 3 Relikte
- 4 Literatur
- 5 Weblinks
- 6 Einzelnachweise

## **Geschichte**

### **Entstehung**

Nachdem um 1880 das Badische Eisenbahnnetz weitgehend fertiggestellt war, blieben im Raum Karlsruhe zwei größere Lücken: die Orte im Nordosten der Stadt sowie im Südwesten waren ohne Eisenbahnanschluss geblieben.

Da ein Eisenbahnanschluss zur damaligen Zeit wirtschaftlichen Aufschwung versprach und den Einwohnern die Annahme von Arbeitsplätzen in den aufstrebenden Industriebetrieben Karlsruhes ermöglichte, wurden seit 1883 verschiedene Überlegungen zum Bau einer Lokalbahn angestellt, die die Lücke im Eisenbahnnetz schließen sollte. Schließlich gelang es, den Eisenbahnunternehmer Herrmann Bachstein und seine Finanziers für das Projekt zu interessieren. Nach Erteilung der Konzession im Jahr 1888 begannen die Bauarbeiten. Generalunternehmer und erster Betriebsführer war die Centralverwaltung für Secundairbahnen Herrmann Bachstein.

Die südliche Strecke von Karlsruhe über Grünwinkel, Forchheim, Mörsch nach Durmersheim konnte am 6. Oktober 1890 eröffnet werden. Sie begann in Karlsruhe am Lokalbahnhof, der sich in der Kapellenstraße unweit des damaligen Karlsruher Hauptbahnhofs befand und wo eine Werkstatt eingerichtet wurde. Der Endpunkt in Durmersheim lag am heutigen Chennevieres-Platz.

Die nördliche Strecke wurde kurz darauf am 29. Oktober gleichen Jahres eröffnet und führte zunächst vom Lokalbahnhof zum damals *Neuer Friedhof* genannten Hauptfriedhof Karlsruhe. Am 29. Januar 1891 erfolgte die Verlängerung über Hagsfeld, Blankenloch, Staffort und Friedrichstal nach Spöck. Nördlich von Blankenloch führte sie querfeldein im Zick-Zack und berührte Staffort, Friedrichstal und Spöck nur am damaligen Ortsrand. Am Bahnhof Spöck wurde eine Remise errichtet, die noch dem nachfolgenden Omnibusverkehr dient.

### **Betrieb in den Anfangsjahren**

Die Züge wurden von ursprünglich sieben kleinen Kastendampflokomotiven gezogen. Aufgrund ihrer geringen Geschwindigkeit waren die Fahrzeiten sehr lang: für die 14,8 Kilometer lange Südstrecke benötigten die Züge etwa eine Stunde, für die 16,0 Kilometer lange Nordstrecke 65 Minuten.

Der Karlsruher Lokalbahn war kein großer wirtschaftlicher Erfolg beschieden. Zwar war der Berufsverkehr beachtlich, allerdings blieb der übrige Verkehr bescheiden, auch der Güterverkehr blieb unter den Erwartungen. So sind für das Geschäftsjahr 1910/1911 1,8 Millionen Fahrgäste, 781 Hunde, 394 sonstige Tiere, 15.000 Gepäckstücke und 5400 Tonnen Güter nachgewiesen. Mit zu den wirtschaftlich ernüchternden Ergebnissen trug der Bau der Hauptbahn Graben-Neudorf–Blankenloch–Karlsruhe–Durmersheim–Rastatt im Jahr 1895 bei, die nahezu parallel zur Lokalbahn verlief und ihr erhebliche Konkurrenz bereitete.

Am 1. April 1897 ging die Bahn auf die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) über. Ansätze, die Bahn durch eine Elektrifizierung im Karlsruher Stadtbereich attraktiver zu machen, wurden nicht umgesetzt. Dagegen wurde am 8. Dezember 1913 eine Zweigstrecke von Grünwinkel nach Daxlanden eröffnet. Die ursprünglich geplante Verlängerung zum Karlsruher Rheinhafen kam ebenso nicht mehr zustande wie die Zweigstrecke zum damaligen Mühlburger Bahnhof am Fliederplatz.

### **Übernahme durch die Stadt Karlsruhe**

Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelte die Stadt Karlsruhe Pläne, das Umland durch ein Netz von Kleinbahnen und Überlandstraßenbahnen zu erschließen. Vorbild war die Stadt Mannheim, die dieses Ziel 1911 mit Gründung der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erreichen konnte. Ähnliche Vorhaben gab es auch in Straßburg und in Basel. Daher versuchte die Stadt Karlsruhe, die Lokalbahn und die ebenfalls meterspurige Albtalbahn durch Gründung einer gemeinsamen Betreibergesellschaft mit städtischer Beteiligung in ihre Hand zu bekommen.

Zwar scheiterten die Verhandlungen bezüglich der Albtalbahn, doch immerhin konnte die Stadt der SEG die Lokalbahn für 1,95 Millionen Mark abkaufen. Sie wurde zum 1. Januar 1915 dem Städtischen Bahnamt angegliedert, das bereits das seit 1877 bestehende normalspurige Straßenbahnnetz betrieb.

### **Modernisierung, Elektrifizierung und Aufnahme des Güterverkehrs**

Die Stadt Karlsruhe begann alsbald, die Lokalbahn zu modernisieren. So wurde im Stadtbereich eine neue, gemeinsame und dreischienige Streckenführung mit der Straßenbahn durch die Mathystraße erstellt und die bisherige Strecke durch die Kriegsstraße aufgegeben, der neue Streckenabschnitt konnte am 15. September 1917 in Betrieb genommen werden. Zugleich erfolgte die Aufnahme des Güterverkehrs mit Rollwagen innerhalb Karlsruhes. Hierzu erhielten folgende Unternehmen eigene Anschlussgleise:

- die Brauerei Moninger in der Kriegsstraße 128–130 (später 210–216), Zufahrt über die Moningerstraße
- die Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken (DWM) in der Gartenstraße 71
- der *Lebensbedürfnisverein Karlsruhe* (später Konsum) in der Roonstraße 28

Bedingt durch ersteren Anschluss blieb ein Teil der ursprünglichen Strecke durch die Kriegsstraße auch nach 1917 erhalten. Die Güterwagen für den Lebensbedürfnisverein mussten ferner das DWM-Gelände passieren, das heißt die beiden Unternehmen teilten sich ein gemeinsames Gleis. 1919 folgte außerdem noch der Anschluss für die *Nähmaschinenfabrik Haid & Neu* (später Singer) in der Haid-und-Neu-Straße 7.

Ebenfalls 1917 begann die Stadt mit der Elektrifizierung der Strecken Lokalbahnhof–Hagsfeld und Lokalbahnhof–Grünwinkel–Daxlanden, die jedoch kriegsbedingt erst mit Eröffnung des elektrischen Betriebs am 12. Februar 1919 zwischen Lokalbahnhof

und Hagsfeld sowie 1921 nach Daxlanden fertiggestellt werden konnte. Auf den elektrifizierten Strecken wurden zu elektrischen Triebwagen umgebaute zweiachsige Personenwagen eingesetzt, für die am Hirtenweg eine Abstellhalle errichtet worden war. 1923 wurde auf den beiden elektrischen Strecken ein Taktverkehr eingerichtet. Die Züge nach Durmersheim und Spöck verkehrten weiterhin mit Dampflokomotiven.

Die wirtschaftlich schlechte Lage nach dem Ersten Weltkrieg brachte schließlich das Aus für die Lokalbahnstrecke nach Spöck. Wegen Unrentabilität wurde der Abschnitt Hagsfeld–Spöck am 1. Januar 1922 stillgelegt. Überlegungen Mitte der 1920er Jahre, die Strecke zumindest bis Blankenloch als elektrische Überlandstraßenbahn wiederaufleben zu lassen, konnten nicht realisiert werden.

Geringe Rentabilität kennzeichnete auch den Betrieb auf der Südstrecke nach Durmersheim. Dennoch ließ die Stadt Karlsruhe diese elektrifizieren. Eröffnet wurde der elektrische Betrieb am 16. November 1929 mit den zweiachsigen Triebwagen, die auch nach Daxlanden und Hagsfeld verkehrten. Durch die Beschaffung von drei elektrischen Gepäcklokomotiven von der Waggonfabrik Rastatt konnte der Dampftrieb ab 1930 auf die Bedienung der Anschlussgleise beschränkt werden.

### **Stilllegung**

Trotz Modernisierung blieb die wirtschaftliche Situation der Karlsruher Lokalbahn kritisch. Der Streckenabschnitt durch die Innenstadt wurde 1932 im Personenverkehr aufgegeben. Die Lokalbahn aus Hagsfeld – jetzt als Linie 11 bezeichnet – endete am Hauptfriedhof, die Züge aus Durmersheim und Daxlanden – wohin die Linie 12 fuhr – am *Kühlen Krug*, dort musste jeweils in die normalspurige Straßenbahn umgestiegen werden. 1935 endete außerdem der Güterverkehr zur Brauerei.

Verschlossene Gleise und mangelnde Nachfrage führten schließlich auch zur Stilllegung der Strecken Mörsch–Durmersheim (26. April 1936), Mörsch–Grünwinkel (14. August 1937) und Daxlanden–Kühler Krug (31. März 1938). Der Endpunkt der Strecke in Hagsfeld wurde 1936 vor den Bahnübergang verlegt. Bedingt durch den Zweiten Weltkrieg konnte sich somit nur noch der Personenverkehr nach Hagsfeld sowie der Güterverkehr in der Südweststadt länger halten. Letztlich war der Anschluss DWM/Konsum bis 1952 in Betrieb, der Personenverkehr nach Hagsfeld endete am 2. Mai 1955 und der Güterverkehr zur Firma Haid & Neu 1956.

### **Weitere Entwicklung**

Zwar scheiterten die Pläne der Stadt Karlsruhe zur Schaffung eines Überlandstraßenbahnnetzes in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, allerdings wurden die Pläne auch nach dem Zweiten Weltkrieg nicht aufgegeben.

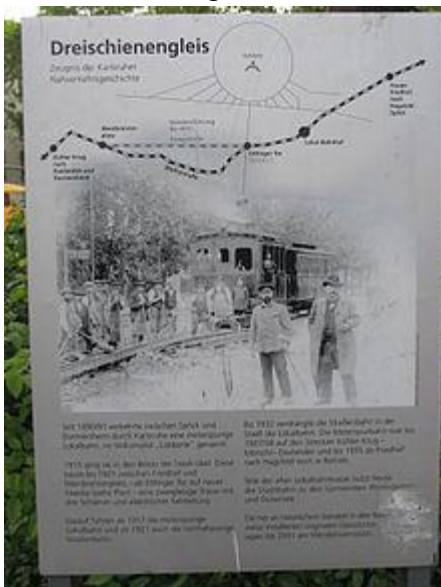
Mit der Integration der Albtalbahn in das Karlsruher Straßenbahnnetz Ende der 1950er Jahre konnte eine Phase des Netzausbaus eingeläutet werden, in deren Verlauf ab 1989 mit der heutigen Stadtbahnlinie S2 eine Strecke entstand, die dem Ver-

lauf der früheren Karlsruher Lokalbahn teilweise folgt und die Mörsch im Süden mit Karlsruhe und Spöck im Norden verbindet. Sie ist jedoch normalspurig und fährt mitten durch die Karlsruher Innenstadt. Eine Verlängerung im Süden bis nach Durmersheim wurde diskutiert, fand aber keine politische Mehrheit.

## Relikte



Mittlerweile abgebautes Dreischieniges Gleisjoch als Denkmal



Gedenktafel

Nach Stilllegung der Karlsruher Lokalbahn wurden Gleise und Anlagen Stück für Stück abgebaut. Folgende Relikte blieben erhalten:

- Oberleitungsrosetten an verschiedenen Stellen
- ein Teil des dreischienigen Anschlussgleises auf dem ehemaligen Haid & Neu-Gelände, heute *Technologiefabrik Karlsruhe*
- am Hauptfriedhof die ehemalige Wartehalle der Lokalbahn, sie wurde in den Jahren 1905–1906 von Friedrich Beichel vom städtischen Hochbauamt erbaut und gilt heute als Kulturdenkmal.<sup>[2]</sup>
- nahe Schloss Stutensee die Brücke über die Heglach.<sup>[3]</sup>

Die Lokomotiven und elektrischen Triebwagen der Lokalbahn wurden verschrottet, einige Wagen konnten an andere Bahnen verkauft werden und blieben zum Teil bis

heute erhalten. Das Denkmal am Ettlinger Tor, ein in den Boden eingelassenes dreischieniges Gleisjoch, wurde im Zuge der Bauarbeiten für die Kombilösung entfernt. Bei dem Denkmal handelte es sich um einen originalen Gleisrest, der bis 2001 in der Kriegsstraße kurz vor dem Mendelssohnplatz lag.

## Literatur

- Wolfram-Christian Geyer: *Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim*. Verlag Regionalkultur, Heidelberg u. a. 2006, ISBN 3-89735-464-0.
- Klaus Bindewald, Wolfram-Christian Geyer: *Die Karlsruher Lokalbahnen*. In: Manfred Koch (Hrsg.): *Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe*. Badenia Verlag, Karlsruhe 2000, ISBN 3-7617-0324-4 (Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs 20).
- Dieter Höltge: *Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland*. Band 6: *Baden*. EK-Verlag, Freiburg (Breisgau) 1999, ISBN 3-88255-337-5.
- Gerd Wolff, Hans-Dieter Menges: *Deutsche Klein- und Privatbahnen*. Band 2: *Baden*. EK-Verlag, Freiburg 1992, ISBN 3-88255-653-6, S. 63–77.
- Wolfram-Christian Geyer: *Die Karlsruher Lokalbahn(en) Karlsruhe – Spöck/Durmersheim und -Daxlanden*. In: *Straßenbahn-Magazin*. Nr. 67, 1988, ISSN 0340-7071.
- Peter-Michael Mihailescu, Matthias Michalke: *Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg*. Konrad Theiss Verlag, Stuttgart 1985, ISBN 3-8062-0413-6, S. 60–64.

## Weblinks

- Die Lokalbahn im Karlsruher Stadtwiki

## Einzelnachweise

- [www.beitraege.lokomotive.de](http://www.beitraege.lokomotive.de)
- Datenbank der Karlsruher Kulturdenkmale auf [web1.karlsruhe.de](http://web1.karlsruhe.de)
- Verkehrsrelikte in und um Karlsruhe auf [www.schygulla.de](http://www.schygulla.de) (Memento des Originals vom 15. März 2016 im *Internet Archive*)  **Info:** Der Archivlink wurde automatisch eingesetzt und noch nicht geprüft. Bitte prüfe Original- und Archivlink gemäß Anleitung und entferne dann diesen Hinweis.

# Lokalbahn

Aus dem Stadtwiki Karlsruhe:

Der Bau der **Karlsruher Lokalbahn (KLB)** wurde Ende des 19. Jahrhunderts von einigen Gemeinden im Umland von Karlsruhe initiiert, damit diese eine leistungsfähige Schienenanbindung an Karlsruhe erhalten konnten.



Die ehemalige Wartehalle der Lokalbahn am Hauptfriedhof; heute Info-Center

## Inhaltsverzeichnis

- 1 Der Bau der KLB
- 2 Lobberle
- 3 Herkunft des Wortes
- 4 Verlauf der Strecke um 1930
- 5 Chronik
- 6 Nachkriegszeit
- 7 2005
- 8 Literatur
- 9 Lokalbahn als Name
- 10 Weblinks
- 11 Fußnoten



Ein Teil der Lokalbahnstrecke im Stadtplan von 1895, wo die Lokalbahn als „Dampfstraßenbahn“ bezeichnet wurde.

## Der Bau der KLB

Eine normalspurige Dampfbahn stellte sich als zu teuer heraus, daher fiel die Wahl auf eine schmalspurige Dampfbahn mit 1000 mm Spurweite.

Ein Konsortium aus mehreren Firmen baute und betrieb die Strecke mit Unterstützung der Gemeinden. Für den Lokalbahnhof nebst Nebenanlagen nahe des alten Hauptbahnhofs stellte die Stadt Karlsruhe einen Teil des 1874 geschlossenen Friedhofs an der Kapellenstraße zur Verfügung.



## Lobberle

„Das **Lobberle**“ wurde im Volksmund die dampfbetriebene **Schmalspurbahn** genannt, die von 1891 bis 1922 Durmersheim mit Spöck verband. Sie führte über Forchheim und Grünwinkel durch die Kapellenstraße zum Durlacher Tor, weiter durch die Haid-und-Neu-Straße am Hauptfriedhof vorbei über Staffort bis nach Spöck. 1937 wurde sie endgültig stillgelegt, ihre Gleise nach Hagsfeld dienten noch bis 1955 der Karlsruher Straßenbahn. Erst 2001 wurden in der Kriegsstraße in der Nähe des Mendelssohnplatzes Gleise entfernt (die nun am Ettlinger Tor zu sehen sind, siehe Bild unten). Letzte Reste der Gleise befinden sich noch an den alten Lade- und Entladestationen der Technologiefabrik, die seiner Zeit das Gebäude der Nähmaschinenfabrik Haid & Neu war.

## Herkunft des Wortes

„Lobberle“ kommt vom Verb „lobbre“, was im Badischen soviel wie „rütteln“, „schlecht befestigt sein“ bedeutet. Auch die frühere Lokalbahn Schwarzach-Rastatt und der Dampfzug durch das Achertal von Achern nach Ottenhöfen hießen, beziehungsweise heißen so.

## Verlauf der Strecke um 1930



## Chronik

- 20. März 1888: Beantragung der Konzession für eine Lokalbahn Durmersheim – Mühlburg – Karlsruhe

- 2. Dezember 1889: Erteilung dieser Konzession und Erteilung einer Konzession auch für die Strecken Karlsruhe – Spöck und Grünwinkel – Daxlanden
- 6. Oktober 1890: Eröffnung der Strecke Durmersheim – Lokalbahnhof
- 29. Januar 1891: Eröffnung der Strecke über Blankenloch, Schloss Stutensee, Staffort nach Spöck.
- 1. Mai 1895: Eröffnung der normalspurigen „strategischen“ Bahn Graben – Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt, eine im Laufe der Jahre tödliche Konkurrenz zur Lokalbahn.
- 1. April 1897: KLB ging an die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft über. Diese beabsichtigte, realisierte aber nicht die teilweise Elektrifizierung
- 1905/1906 Bau der Wartehalle in der Haid-und-Neu-Straße 33 durch Friedrich Beichel
- 8. Dezember 1913: Eröffnung der Strecke Grünwinkel – Daxlanden
- 1. Januar 1915: Die Stadt Karlsruhe übernimmt die KLB
- ab 1917 Beginn von Elektrifizierungen einiger Abschnitte
- 1. Januar 1922: Stilllegung Hagsfeld – Spöck
- ca. 1927?: der mittlere Abschnitt wird nicht mehr von schmalspurigen Bahnen bedient. Sie pendeln nur noch zwischen Hagsfeld und Hauptfriedhof bzw. Daxlanden und Kühler Krug
- 1932 Bahnhof in der Kapellenstraße wird aufgegeben
- 26. April 1936: Stilllegung Durmersheim – Mörsch
- 14. August 1937: Stilllegung Mörsch – Kühler Krug
- 1. April 1938: Stilllegung der Strecke nach Daxlanden
- 30. April 1955: Stilllegung der Strecke nach Hagsfeld

## Nachkriegszeit

Die Strecke nach Hagsfeld erlebte 1945 eine kurze Blütezeit, da eine Brücke der Reichsbahnstrecke gesprengt wurde und Reisende aus Richtung Mannheim in Hagsfeld in die KLB umsteigen mussten.

Neben dem Personenverkehr gab es auf den Strecken der KLB auch Güterverkehr, beispielsweise zu diversen Brauereien, der IWK und der Nähmaschinenfabrik Haid & Neu. Normalspurige Güterwaggons wurden im Bahnhof Karlsruhe-West oder -Hagsfeld übernommen und auf Rollböcken weiter gezogen. Diese Verkehre hielten sich noch bis 1952 beziehungsweise 1956.

## 2005

Vor der Technologiefabrik liegt noch ein Rest Dreischiengleis. Ein weiteres Dreischiengleis der KLB wurde 2001 im Zuge von Bauarbeiten vom Originalplatz in der Kriegsstraße kurz vor dem Mendelssohnplatz an die Südwestecke des Ettlinger



Tores verlegt. Im Rahmen des zu der Kombilösung gehörenden Rückbaus der ehemaligen als Substage genutzten Unterführung wurde das Dreischienengleis im Mai 2011 entfernt, es soll aber wieder im gleichen Bereich aufgebaut werden<sup>[1]</sup>.

Mittlerweile ist ein Großteil der damaligen Verbindungen wieder „auferstanden“ als Stadtbahn der Linie S2, teilweise auf historischer Trasse (z.B. Ortsdurchfahrt Rheinstetten), teilweise auf neuer Trasse (seit 2006 nach Blankenloch – Friedrichstal – Spöck).

Die mit Weichen am Ortsende von Rheinstetten bereits vorbereitete „Wiederaufnahme“ des Betriebes nach Durmersheim scheiterte bisher an Widerständen des Durmersheimer Gemeinderates. Eine Bürgerinitiative Pro S2 bemüht sich um die Wiederaufnahme.

An Häusern in der Weststadt, z.B. in der Weinbrennerstraße, sind noch so genannte Oberleitungsrosetten mit Haken zu sehen.

## Literatur

- Daten aus dem Buch *Unter Strom, Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe*, zum Jubiläum der „Elektrischen“, ISBN 3-7617-0324-4
- Willi Coerdts: *Das Lobberle: Die Geschichte einer kleinen Eisenbahn 1890-1937*, ISBN 3-00-016753-6
- Wolfram Chr. Geyer: *Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim*. Hrsg. von der AVG, Heidelberg 2006, Verlag Regionalkultur, ISBN 978-3-89735-464-7

## Lokalbahn als Name

Die ehemalige **Gaststätte Lokalbahn** in Grünwinkel neben der Brauerei Moninger wurde in Brauhaus Moninger umbenannt, heute das Braustübl Hatz-Moninger.

In Rheinstetten gibt es die Gaststätte Lobberle.

Dreischienengleis am Ettlinger Tor



Infotafel



Dreischienengleis in der Haid-und-Neu-Straße

## Weblinks

- Die deutschsprachige Wikipedia zum Thema „Lokalbahn“ ([http://de.wikipedia.org/wiki/Karlsruher\\_Lokalbahn](http://de.wikipedia.org/wiki/Karlsruher_Lokalbahn))

## Fußnoten

- ↑ Stadtzeitung vom 27.05.2011 (<http://www1.karlsruhe.de/Aktuell/Stadtzeitung11/sz2119.htm>)

Von „<http://ka.stadtwiki.net/index.php?title=Lokalbahn&oldid=483334>“

Kategorien: Nahverkehrsgeschichte | Bahnstrecke | Bahntrasse (historisch)

---

- Diese Seite wurde zuletzt am 3. Mai 2014 um 22:18 Uhr geändert.
- Der Inhalt ist verfügbar unter der Lizenz Attribution-NonCommercial-ShareAlike-Lizenz. ( Bilder ausgeschlossen ), sofern nicht anders angegeben.