

## Vom Stadtbahnhof zum Festspielhaus

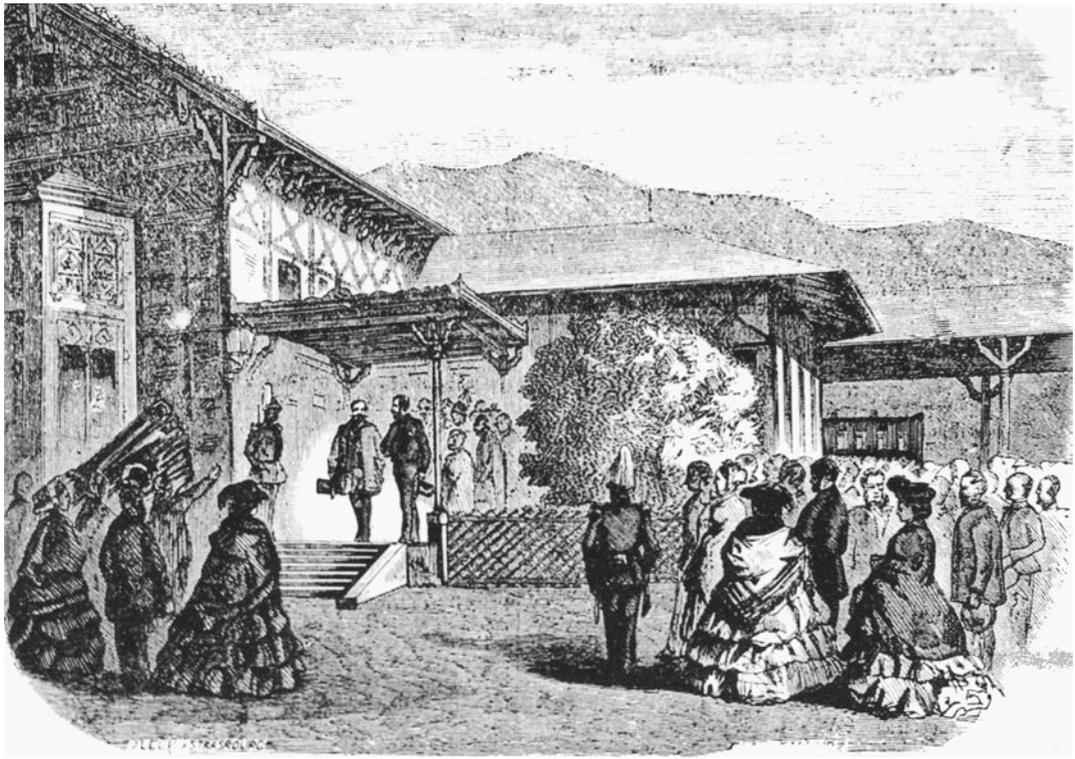
Reiner Haehling von Lanzenauer

Erstmals zog im Jahre 1825 in Nordengland eine dampfgetriebene Lokomotive angehängte Wagen über einen Schienenweg von Stadt zu Stadt. Rasch erkannte man im badischen Großherzogtum, wie umwälzend dieses neue Verkehrsmittel in das künftige Zusammenleben eingreifen werde. Auf Landesebene kam der erste Anstoß von dem Mannheimer Kaufmann Ludwig Newhouse, der den Bau einer Eisenbahn durch das Rheintal vorschlug. Sie könne nicht nur Handel und Gewerbe, sondern auch den Fremdenverkehr fördern mit *Herstellung einer Eisenbahn als des schnellsten und wohlfeilsten Verkehrsmittels*. Zu den Geschäfts- und Vergnügungsreisen träten die Fahrten *Gesundheits halber von den vielen Tausenden Badegästen nach Baden* und den anderen Badeorten.<sup>1</sup> Im Auftrag des Staatsministeriums verfasste der Staatsrat Carl Friedrich Nebenius im Jahre 1836 ein ausführliches Gutachten, in dem er einen Bahnbau befürwortete und detaillierte Einzelvorschläge unterbreitete. Schon jetzt berücksichtigte er lokale Interessen der Kurstadt Baden-Baden. Für die Linienführung durch die Rheinebene lehnte er nämlich eine westliche Trasse weit vorn am Rheinstrom ab, da diese ... *in bedeutender Entfernung von dem Eingang in das Badener Thal bleiben würde*.<sup>2</sup> Entlang der Rheintal-

linie sollten Hauptstationen eingerichtet werden in Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg und an der Grenze bei Basel. Dazu sollten Zwischenstationen kommen, ... *namentlich die Station Oos, wo die nach Baden gehenden Reisenden aussteigen und die von dort abgehenden Gäste aufgenommen werden*.<sup>3</sup> Im Jahre 1838 entschied sich die Regierung für die Schaffung einer staatseigenen Eisenbahn, der Landtag beschloss nahezu einhellig den Bahnbau und schon im Jahre 1840 konnte das erste Teilstück zwischen Mannheim und Heidelberg dem Betrieb übergeben



Der Bahnhof von 1845  
(Lith. aus: Jules Coignet, Bade et ses environs)



Kaiser Napoleon III. trifft am 15. Juni 1860 am ehemaligen Stadtbahnhof ein

werden.<sup>4</sup> Im Jahre 1844 wurde der Schienenstrang von Karlsruhe in Richtung Offenburg freigegeben, wodurch zugleich der Bahnhof des Dorfes Oos bei Baden-Baden ans Eisenbahnnetz angeschlossen worden ist.<sup>5</sup> Das von dem Bahnarchitekten Friedrich Eisenlohr im Bereich der heutigen Güterbahnhofstraße erstellte Ooser Stationsgebäude zierte damals ein kleiner Glockenturm.<sup>6</sup>

In der Stadt Baden-Baden war man früh hellhörig geworden, denn eine Anbindung an das so moderne Verkehrsmittel erschien für den gerne besuchten Kurort von lebenswichtiger Bedeutung. Als sich herausstellte, dass die Trasse der Rheintalbahn den Stadtrand nicht berühren würde, forderte man nachdrücklich den Bau einer Stichbahn hinaus zu dem

Bahnhof im benachbarten Oos, der einstweilen noch mit Pferdekutschen angefahren werden musste. Beide Kammern sprachen sich für diesen Antrag aus, der Großherzog genehmigte und schon begannen die Vorbereitungen.<sup>7</sup> Für den Bahnkörper wurden in der Talsohle entlang des Oosbachs Grundstücke käuflich oder im Tausch erworben, bei Weigerung konnte man nach dem Gesetz über die Zwangsabtretung zum Eisenbahnbau von 1838 verfahren, denn es ging um ein Unternehmen von öffentlichem Nutzen.<sup>8</sup> Für den Gleisbau sollten nur gesunde junge Männer eingesetzt werden, um die Arbeiten möglichst rasch zu beenden. Die Verbindungsstrecke war 4,26 km lang, vorerst eingleisig und mit einer Spurweite von 1,6 m angelegt, sie



Der Stadtbahnhof (um 1900)

führte zu dem neuen Endstationsgebäude am westlichen Stadtrand von Baden-Baden. Baumeister Eisenlohr hatte es in dem beliebten Schweizer Landhausstil errichtet. Auf einem Bruchsteinsockel erhob sich eine kunstvolle Holzkonstruktion aus Sichtfachwerk, dessen Felder mit verputzten Backsteinen ausgemauert waren. Das flache Walmdach krönte ein Dachreiter. Von der Seite zum Oosufer hin betrat man eine langgezogene *Aussteighalle*, von der man zu den dahinter liegenden Billetausgabestellen und den Gepäckräumen gelangen konnte. In den Seitenflügeln des Baus waren Warteräume untergebracht. Links befand sich der allgemeine Wartesaal, rechterhand wurde nach einigen Jahren der prunkvoll ausgestattete Fürstensaal eingerichtet, rechnete man doch in dem aufstrebenden Weltbad mit allerhand respektablen Gästen. Aus eben die-

sem Grunde hatte man den gesamten Bau großzügiger angelegt als die Bahnhöfe vergleichbarer Kleinstädte, er verkörperte sozusagen ein Sondermodell der Eisenlohr'schen Bahnarchitektur.<sup>9</sup> Am 25. Juli 1845 konnte die Stichbahn feierlich eröffnet werden. Im Jahr darauf hat man den aus Karlsruhe stammenden Postmeister Gustav Fischer zum Bahnhofsvorsteher ernannt. In jenen frühen Jahren waren die Aufgaben von Post und Bahn verwaltungsmäßig vereinigt.<sup>10</sup> Umsichtig organisierte Fischer den anlaufenden Bahnbetrieb, zu dem ein steigender Güterumschlag gehörte. Hochgestellte Persönlichkeiten begrüßte er mit weltgewandter Höflichkeit, geleitete sie in den Fürstensaal, sorgte für Salonwagen, Fahnen und Girlanden, kümmerte sich um den Polizeischutz. So kam es, dass dem Bahnbeamten anlässlich der Besuche von Monarchen



Gleisanlagen des Stadtbahnhofs Baden-Baden (um 1955)

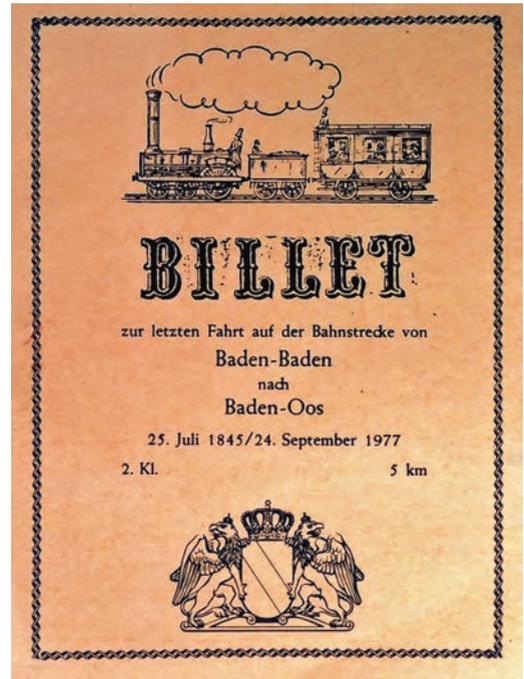
immer wieder Orden verliehen wurden, bald galt er als der höchstdekorierte Bahnhofsvorsteher im Lande.<sup>11</sup>

Zur historischen Kulisse wurde der Bahnhofsbereich im Juli 1860, als in Baden-Baden ein Fürstentreffen stattfand. Die Monarchen aller deutschen Länder, an der Spitze der Prinzregent von Preußen, konferierten in Baden-Baden. Napoléon III. kam aus Paris hinzu. Großherzog Friedrich von Baden war an den Stadtbahnhof gekommen, um den französischen Kaiser zu empfangen. An den nachfolgenden Tagen begegnete man sich in den Sälen des Neuen Schlosses, sodann im Rittersaal des Alten Schlosses zu einem Déjeuner unter freiem Himmel.<sup>12</sup> Während der siebziger und achtziger Jahre reiste Kaiser Wilhelm I. mehrmals mit dem Sonderzug an, um in der *Maison Mesmer* seinen Erholungsurlaub zu verbringen. Doch das *Bähnlel* beförderte nicht

nur vornehme wie einfache Kurstadtbesucher, es war zugleich ein unentbehrliches Verbindungsmittel für jene Stadtbürger, die in Oos auf Fernzüge umsteigen wollten wie auch für die vielen Ooser Berufstätigen, die tagtäglich zu ihren Arbeitsstellen in der Innenstadt fahren.<sup>13</sup> Im Jahre 1861 betrug der Fahrpreis in der 3. Wagenklasse nach Oos 15, nach Rastatt 21 und nach Bühl 24 Kreuzer. Der jährlich zunehmende Personen- wie Frachtverkehr zeigte bald bald, welch überragender Stellenwert der neuen Eisenbahn zukam.

Hauptanziehungspunkt und wichtige Einnahmequelle des aufstrebenden Erholungsortes bildete im frühen 19. Jahrhundert die Spielbank der Franzosen Chabert und Benazet. Über Jahrzehnte rollte die Roulettekugel in den prächtig ausgestatteten Sälen des Konversationshauses, später Kurhaus genannt. Einem Debakel kam es daher gleich, als das

öffentliche Glücksspiel in Deutschland verboten wurde, mithin die Baden-Badener Einrichtung im Jahre 1872 geschlossen werden musste. Doch die Stadtverantwortlichen gaben nicht auf. Zum neuen Schwerpunkt erkor man jetzt das Bäderwesen. Thermalkuranstalten wurden errichtet wie das Friedrichsbad, das Landesbad und das Augustabad, Hotels wurden ausgebaut und modernisiert, im Stadtteil Annaberg wurde das Neubaugebiet *Paradies* für anspruchsvolle Villen ausgewiesen, zeitgleich hat man das kulturelle Angebot erweitert und verbessert. Als Ergebnis dieser Maßnahmen lag bereits um die Jahrhundertwende die Zahl der jährlichen Hotelübernachtungen erheblich über den Daten aus der Spielbankzeit. Niederschlag fand diese Steigerung im täglichen Zugverkehr, denn die meisten Besucher reisten mit der Bahn an. Diesem Andrang war der alte Baden-Badener Bahnhof, auch was technischen Fortschritt anlangt, nicht mehr gewachsen. Schon 1881 hatte daher Oberbürgermeister Albert Gönner im Landtag einen Neubau des Stationsgebäudes gefordert. Die Pläne fertigte Oberbaurat Leopold Heinrich, die erforderlichen Mittel errechnete man mit 1,4 Millionen Mark. Im Jahre 1892 konnte parallel zu dem nach Nordosten zurückverlegten Oosbett der lang gestreckte Bau begonnen werden. Der Sockel bestand aus Buntsandstein, die Fassade aus weiß-gelben Sandsteinblöcken, behauen in Formen der Neorenaissance. Der erhöhte und von einem Kuppeldach gekrönte Mittelpavillon – außen prangte der Stationsname BADEN – umfasste die Empfangshalle mit dem Schalterbereich, im östlichen Seitenflügel war unter einem weiteren Kuppeldach die Bahnpost untergebracht, am westlichen Ende lagen die Wartesäle 1.–3. Klasse und die Toiletten, daneben der fürstliche Empfangspavillon unter seinem gegliedertem Kuppeldach. Die



Die letzte Fahrt mit der Stichbahn 1977

Innenräume dieses für hochgestellte Besucher bestimmten Flügels waren mit fein geschnitztem Holzwerk und Wandmalereien ausgestattet. Auch im Inneren der mittleren Schalterhalle zeigten Decke und obere Wände allegorische Malerei.<sup>14</sup> Diese überreiche Ausstattung stellt eine eisenbahngeschichtliche Rarität dar, mag man auch um jene Zeit dazu übergegangen sein, einzelne Großstadtbahnhöfe künstlerisch auszugestalten.

Wohlüberlegt hatte man den neuen Bahnhof unmittelbar vor dem alten Stationsgebäude hochgezogen, so dass dieses erst abgerissen zu werden brauchte, als der Nachfolgebau am 18. März 1895 eingeweiht und in Betrieb genommen worden war. Das neue Bahnhofsgebäude, herausragendes Beispiel des Historismus, vermag bewegte Geschichte zu erzählen: Fürsten und Magnaten, Politiker



Festspielhaus Baden-Baden (Aufnahme 2014)

und Gelehrte, Handwerker und Künstler, Geschäftemacher und Spieler, vor allem aber unzählige Kurgäste sind hier eingetroffen. Andererseits reisten sie von hier ab, die Bürger, die das *Städtlein* verließen, die Wehrpflichtigen zweier Weltkriege, von denen viele nicht wiederkehrten, die *Hamsterer*, die zu Notzeiten in den umliegenden Dörfern nach Nahrungsmitteln suchten. Bereits im Jahre 1908 war die Bahnverbindung nach Oos um ein zweites Gleis erweitert worden, ab dem Jahre 1950 wurden teilweise Dieseltriebwagen eingesetzt, 1958 hat man die Strecke elektrifiziert. Doch schon bald wurden Überlegungen laut, den Schienenverkehr einzustellen. Bahnverwaltung und große Teile der Bürger plädierten für den Erhalt, zumal die Zukunft hochmoderne Schienenverkehrsmittel bringen könnte.

Auf der Gegenseite verwies man auf den Umsatzrückgang durch zunehmenden privaten Autoverkehr und auf erwartete Freiräume für die geplante Landesgartenschau. Während Oberbürgermeister Dr. Walter Carlein beteuerte, wegen Abschaffung der Stichbahn am Ball zu bleiben, warnte ein Leserbriefschreiber vor einem *schicksalhaften Eigentor*.<sup>15</sup> Letztendlich wurde die Einstellung der Stichbahn beschlossen, am 24. September 1977 um 11.02 Uhr entschwand der allerletzte Zug in Richtung Baden-Oos.

Im Jahr darauf erwarb die Stadt das ausgediente Bahnhofsgelände und die Stichbahntrasse zum Preis von insgesamt 5,07 Millionen DM. In der Folgezeit wurden die Bahngleise, die Perrons und die Bahnsteigdächer demontiert, der Lokschuppen und das Ge-

bäude der Güterabfertigung abgerissen. Von nun an suchte man für das leerstehende Haus wechselnde Verwendungen: So war ab 1978 unmittelbar hinter dem Bahnhof ein provisorischer Achteckbau hochgezogen worden, in dem während der Umbauarbeiten am Großen Bühnensaal des Kurhauses mannigfache Veranstaltungen stattfanden. Daneben diente der alte Bahnhof als Vortragssaal, als Jugendtreff, als Geschäftsstelle eines Automobilclubs, als Dependance für die Automatenabteilung der Spielbank oder als Ausstellungshalle, in der beispielsweise von Strafgefangenen gemalte Bilder gezeigt worden sind.<sup>16</sup>

Vorschläge für eine sinnvolle Wiederbelebung des Altbaus fehlten nicht. Bereits Ende der 1860er Jahre kam die Idee eines Musiktempels auf. Damals hatte der Komponist Richard Wagner erwogen, sein Festspieltheater in Baden-Baden zu errichten. Nach einer Reihe von Vorgesprächen kam jedoch Ende 1871 die Absage, denn Wagner sah sich gegenüber König Ludwig II. von Bayern verpflichtet, den Bau in Bayreuth zu erstellen.<sup>17</sup> Ein halbes Jahrhundert später, im Verlaufe der 1920er Jahre, nahmen Pläne für ein Symphoniehaus an den Ufern der Oos wiederum Form an. Der Stuttgarter Architekt Prof. Ernst Haiger unterbreitete mit einem Brief vom 8. Mai 1924 dem Baden-Badener Oberbürgermeister Reinhard Fieser den Vorschlag für ein Symphoniehaus, in dem er *ein Gegenstück zu Bayreuth* sah. In der Kurstadt griff man den Gedanken auf und verlegte im Jahre 1925 den in Stuttgart glücklos agierenden Verein Symphoniehaus nach Baden-Baden in der Hoffnung, hier zu reüssieren. Laut Vereinsregister wurde jetzt der Dichter Gerhart Hauptmann erster Vorsitzender, den zweiten Vorsitz übernahm Fieser.<sup>18</sup> Man suchte nach einem geeigneten Standort im Stadtgebiet, zugleich wurde ein Modell des Musiktheaters gefertigt,

... in dem Meisterwerke deutscher und ausländischer symphonischer Musik in festspielmäßigen Rahmen zur Aufführung gebracht werden sollen.<sup>19</sup> Eine Mitgliederwerbung lief an, in deren Rahmen im Mai 1929 drei Konzerte veranstaltet wurden. Im dritten Konzert vom 8. Mai hat Wilhelm Furtwängler Werke von Weber, Brahms, Strawinsky und Wagner dirigiert. Doch das Publikumsinteresse blieb derart gering, dass man an der Verwirklichung des Projekts zu zweifeln begann. Im September 1933 fragte der Geschäftsführer des Vereins, Generalmusikdirektor Ernst Mehlich, auf dem Rathaus an, ob die Fortführung des Vereins angesichts der schlechten wirtschaftlichen Lage noch einen Zweck habe. Das Ende brachte 1935 ein Schreiben Haigers an den neuen Oberbürgermeister Hans Schwedhelm, wonach Hitler Festspiele in der Stadt Baden-Baden abgelehnt habe.<sup>20</sup> Rasch verlief sich nun der gewählte Vorstand, so dass das Amtsgericht einen behelfsmäßigen Vorstand bestellen musste.<sup>21</sup> Dieser regte die Auflösung des Vereins Symphoniehaus Baden-Baden an, am 16. Februar 1939 fasste die Mitgliedersammlung einstimmig den entsprechenden Beschluss. Die Liquidation der Vereinigung konnte im April 1940 abgeschlossen werden.<sup>22</sup>

Heute mag dahinstehen – hat doch der Erfolg viele Väter – wer nun anfangs der 1990er Jahre als erster auf die Idee gekommen ist, eine solche kulturelle Einrichtung ausgerechnet in enger baulicher Verbindung mit dem leer stehenden Bahnhof zu schaffen. Jedenfalls hat man unter Oberbürgermeister Ulrich Wendt, danach Oberbürgermeisterin Dr. Sigrun Lang, diesen Gedanken tatkräftig umgesetzt. Nach Vorlage des Konzepts für ein Konzert- und Opernhaus mit privat finanziertem Programm, aber ohne eigene Produktionen, fasste der Baden-Badener Gemeinderat im März 1995 den Grundsatzbeschluss für die

Realisierung. Die Finanzierung des Baus erfolgte anfangs über eine Betriebsgesellschaft. Die Stadt Baden-Baden wollte das Grundstück und ein zinsloses Darlehen einbringen, das Land Baden-Württemberg sollte jährlich 5 Millionen DM beisteuern als Rückfluss aus der Spielbankabgabe. Ein gemeinnütziger Freundeskreis formierte sich, um das Programm zu fördern, denn der Veranstaltungsbetrieb sollte ja ohne öffentliche Zuschüsse laufen. Der Architekt Wilhelm Holzbauer und seine Mitarbeiter entwarfen die Pläne für das neue Haus. Die ehemalige Schaltherhalle des Bahnhofs wird zur Eingangshalle nebst Restaurant. Unmittelbar an die Rückfassade angebaut wächst, wesentlich den Altbau überragend, der Neubau mit dem Foyer und dem dahinter liegenden rechteckigen Zuschauerraum heran. Dieser bietet 2650 Sitzplätze, ist aber unterteilbar auf 1000, 1300 oder 1800 Plätze. Das Parkett verläuft leicht ansteigend, im hinteren Teil überwölbt von zwei übereinander liegenden Balkonen, die über ansteigende Sitzreihen verfügen. Rechts und links setzen sich diese Balkone in schmalen Seitenrängen fort.<sup>23</sup> Die Bühnenöffnung über dem Orchestergraben beträgt 21,5 x 10 m, somit können Schauspiele und Musikdarbietungen mit raumgreifenden Bildern und mit großer Besetzung stattfinden. Moderne Bühnentechnik verbindet sich mit vollkommener Akustik. 120 Millionen DM sind verbaut worden. Am 18. April 1998 hat man das Haus mit hoffnungsvollen Ansprachen eingeweiht.

Von Anbeginn war das Unternehmen auf lebhaften Widerspruch gestoßen. Vor allem waren es Bürger der Stadt, die ein wirtschaftliches Fiasko befürchteten. Diese Meinung teilte ein Großteil der Presse. Eine süddeutsche Zeitung warnte unter der Überschrift *Stadt im Kurschatten*, dass tief abstürzen könne, wer hoch hinauf wolle. Unter der Überschrift *Badisch Roulette*

fragte eine überregionale Tageszeitung, wer denn dieses Festspielhaus brauche, ein andermal titelte dieselbe Zeitung *Phantom einer Oper*.<sup>24</sup> Ein Karlsruher Blatt mit Baden-Badener Ortsausgabe argwöhnte gar: *Nur ein Zauberer kann das Festspielhaus noch retten*.<sup>25</sup> In der Tat hatte die Einrichtung einen blamablen Fehlstart hingelegt. Eine unerfahrene Geschäftsleitung hatte die erwartete Gästeschar durch schwache Werbeaktionen, unbefriedigende Programmgestaltung und überhöhte Eintrittspreise verschreckt. Wichtige Mitglieder der Betriebsgesellschaft zogen sich nunmehr zurück. Sprichwörtlich in letzter Minute gelang es dem neu engagierten Intendanten Andreas Mölich-Zebhauser, mit Hilfe von großzügigen Sponsoren einen Konkurs abzuwenden und den Trend umzukehren. Der neue Leiter brachte seine reichen Beziehungen zu internationalen Künstlern und Bühnen ein, er öffnete das Haus für eine ganzjährige Spielsaison, er stutzte die Preise für die Plätze zurück. Besuchten im Jahre 1998 noch durchschnittlich 800 Personen je eine Vorstellung, so steigerte sich diese Durchschnittszahl innerhalb von fünf Jahren kontinuierlich auf 1725 Besucher. Dies bedeutet eine im Durchschnitt 85%ige Auslastung des Saals. In Sicht ist das gesteckte Ziel, das Haus demnächst ohne öffentliche Zuschüsse für das Programm zu betreiben.

Erstklassige Ensembles und ausgezeichnete Künstler sind aufgetreten. Nur ein kleiner Ausschnitt bekannter Namen kann präsentiert werden: Ballett der Scala Mailand, Ballet Teatro Espanol, Daniel Barenboim, Pierre Boulez, Senta Berger, Budapester Operntheater, Gewandhausorchester Leipzig, Hélène Grimaud, Edita Gruberova, Hamburger Ballett John Neumeier, Thomas Hengelbrock, Patricia Kaas, London Philharmonic Orchestra, Mariinsky-Theater St.

Petersburg, Kurt Masur, Mireille Mathieu, Moskauer Cathedralchor, Anne-Sophie Mutter, Anna Netrebko, New York Philharmonic Orchestra, Thomas Quasthoff, Sir Simon Rattle, Christian Thielemann, Wiener Kammerensemble. Die Qualität der Darbietungen aller Kunstschaaffenden hat maßgebend zum Aufstieg des Hauses beigetragen. Damit hat der Weg vom verlassenen Bahnhofsgelände hin zum modernen Festspieltheater letztlich in ein Erfolgsmodell geführt.

#### Anmerkungen

- 1 L. Newhouse, Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im Großherzogthum Baden von Mannheim bis Basel und an den Bodensee, Karlsruhe 1833, S. 1, 99, vgl. a. S. 157 mit Kostenvoranschlag für eine Brücke über die Oos.
- 2 GLAK 421/16, S. 27–29.
- 3 GLAK 421/17.
- 4 Albert Kuntzemüller, Die badischen Eisenbahnen, 2. Aufl. 1953, S. 15.
- 5 Edmund Rebmann u. a., Das Großherzogtum Baden, Bd. 1, 1912, S. 686; Hermann Kraemer, Aus der Vergangenheit und Gegenwart des Dorfes Baden-Oos, 1929, S. 173.
- 6 Abb. in Badische Neueste Nachrichten, Ausg. B.-Baden, Nr. 121 v. 28.5.1994. Der alte Ooser Bahnhof wurde 1900 abgerissen und weiter nördlich der jetzige Bau errichtet.
- 7 Vhdlg. II. K. 1843–45, 13. B.H. S. 33; 5. P.H. S. 410, 425; Karl Müller, Ein Beitrag zur Geschichte des Eisenbahnwesens, 1904, S. 50.
- 8 RegBl 1838, S. 123; Reiner Haehling von Lanzenauer, Entstehung und Ausbau des badischen Enteignungsrechts im 19. Jahrhundert, Diss. Univ. Freiburg 1957, S. 61.
- 9 Hans-Joachim Clewing, Friedrich Eisenlohr, Diss. TH Karlsruhe 1968, S. 85 und Abb. 22, 23.
- 10 Verordnung über die Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung, RegBl 1854, S. 264; Karl Stiefel, Baden 1648–1952, Bd. II 1977, S. 1532.
- 11 Hermann Fecht, Aus den Lebenserinnerungen eines badischen Beamten, GLAK 65/11866, AS 33; zur Biographie Fischers vgl. Reiner Haehling von Lanzenauer, AQUAE 2004, S. 19.

- 12 Charles Lallemand u. a. (Hg.) Le Mercure de Bade 1861, S. 18; Oskar Rößler, Die Fürstenzusammenkunft in Baden-Baden, Gedenkblatt, Städt. Kurverwaltung Baden-Baden 1910; Rolf Rößler, AQUAE 2006, S. 77.
- 13 Übersichten zur Entwicklung des Bahnverkehrs bei Johann Loeser, Geschichte der Stadt Baden, 1891, S. 422; Rolf Gustav Haebler, Geschichte der Stadt und des Kurortes Baden-Baden, 1969, Bd. II, S. 422.
- 14 Grundrisse, Seitenansichten und Abbildungen bei Peter Findeisen, Denkmalpflege in Baden-Württemberg, 1988, S. 61; s. a. Karl-Friedrich Ohr, Denkmalpflege in Baden-Württemberg 1998, S. 147.
- 15 Badisches Tagblatt Nr. 217 v. 20.9.1975.
- 16 Badische Neueste Nachrichten, Ausg. B.-Baden, v. 4.5.1985.
- 17 Rolf Gustav Haebler, Geschichte der Stadt und des Kurorts Baden-Baden, II. Bd, 1969, S. 143.
- 18 StadtA B.-Baden 26/14-82.
- 19 Abbildung in StadtA B.-Baden 02-229/001.
- 20 StadtA B.-Baden (Anm. 18) Brief vom 19.10.1935: *Ende vorigen Jahres hatte Frau Professor Troost die Freundlichkeit, die Symphoniehausangelegenheit dem Führer vorzutragen. Die Stellungnahme des Führers ist folgende: 1. Baden-Baden kommt für die Durchführung des Gedankens nicht in Frage...*
- 21 Amtsgericht I B.-Baden, Beschluss vom 22.12.1938 – Ver. Reg. OZ 79 –.
- 22 StadtA B.-Baden (Anm. 18) vgl. Ende der Akte.
- 23 Grundriss und Seitenschnitt bei Ulrich Coenen, Von Aquae bis Baden-Baden, 2008, S. 610 f.
- 24 Süddeutsche Zeitung Nr. 72 v. 27.3.1998; FAZ Nr. 91 v. 20.4.1998 und Nr. 198 v. 27.8.1998.
- 25 Badische Neueste Nachrichten Nr. 175 v. 1./2.8.1998.



Anschrift des Autors:  
Dr. Reiner Haehling  
von Lanzenauer  
Hirschstraße 3  
76530 Baden-Baden