

# Die Bottwartalbahn – ein Segen für Steinheim



99 651 steht am Mai 22. Mai 1989 einträchtig neben dem letzten Sonderzug „Bottwartäler“.

(Foto: Hans-Joachim Knupfer)

Parallel mit dem Abtransport der Schmalspur-Dampflokomotive 99 651 im Juni 2016 setzten in der Öffentlichkeit neue Diskussionen über die Reaktivierung der alten Bahntrasse und deren Nutzung durch eine Stadtbahn (rechtlich gesehen eine Straßenbahn, keine Eisenbahn) ein. In diesem Zusammenhang soll im Folgenden die geschichtliche Entwicklung der Bottwartalbahn aufgezeigt werden. Die Bahnverbindung war ein Glücksfall für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Steinheim. Dabei waren die Anfänge und die Realisierung dieser Bahnstrecke alles andere als einfach.

Die erste Eisenbahnstrecke im Königreich Württemberg wurde 1845 von Cannstatt nach Untertürkheim fertiggestellt. Schon 1843 hatte die Amtsversammlung Marbach (entspricht heutigem Kreisrat) dafür plädiert, die Nordbahn von Cannstatt durch das Neckar-, Bottwar- und Schozachtal nach Heilbronn zu führen. Dieser Plan wurde

jedoch wieder fallen gelassen.

1848 erreichte die Nordbahn von Ludwigsburg über Bietigheim auch Heilbronn. Knapp zwei Jahrzehnte später wurde Steinheim, als „Tor zum Bottwartal“ in die Vorplanungen der Murrbahn Ludwigsburg-Backnang einbezogen. Aber auch daraus wurde nichts. Die Strecke wurde – am Bottwartal vorbei – von Marbach über Erdmannhausen nach Backnang geführt. Auch weitere Versuche scheiterten. 1876 wurde eine Denkschrift der Amtsversammlung verfasst, in der beschrieben wird, dass die Bevölkerung in den Jahren 1849 bis 1871 von 29.312 auf 26.377, also knapp 3.000 Personen zurückgegangen war. Man führte dies auf mangelnde Arbeitsmöglichkeiten und schlechte Anbindung an die Städte zurück.

1879 wurde die Murrbahn zwischen Bietigheim, Marbach und Backnang eingerichtet und seit 1881 gab es eine Verbindung von Ludwigsburg nach Bei-

lingen (heute Freiberg). In jener Zeit war Steinheim, wie die anderen Gemeinden im Bottwar- und Schozachtal, ein sehr landwirtschaftlich geprägter Ort. Man lebte in erster Linie von Feld- und Weinbau, von Vieh- und Geflügelzucht. In der Landwirtschaft wurden zwar bereits erste technischer Neuerungen eingesetzt, wie Brabanterpflüge, Sämaschinen oder eiserner Eggen und Walzen. Aber die Bevölkerung blieb überwiegend arm. Die Steinheimer zeichneten sich weder durch körperliche Vorzüge noch durch Gebrechen aus, wie es in der Beschreibung des Oberamts Marbach von 1866 heißt. Es gab unter den wenigen Handwerkern 12 Weber. Auch 12 Kaufleute lebten im Ort. Und erstaunlicher Weise gab es bei knapp 1.400 Einwohnern 16 Wirtschaften und zahlreiche Branntweinbrennereien. Offensichtlich lieferten die Streuobstwiesen reichlich Obst und Most, der verarbeitet und unter Volk gebracht werden musste.

Die Wende in der wirtschaftlichen Entwicklung kam für Steinheim im Jahr 1858 mit dem Umzug von Christian Michael Storz von Böblingen nach Steinheim. Dieser Umstand beförderte die Ansiedlung weiterer holzverarbeitender Betriebe im Ort, und damit den Start einer regelrechten Sitzmöbelindustrie. Der Einsatz moderner Holzbearbeitungsmaschinen ab 1880 ermöglichte schließlich auch die industrielle Produktion in großen Stückzahlen. Dafür wurde immer mehr Holznachschub gebraucht. Die fertigen Möbelstücke dagegen mussten aus dem Ort zu den Kunden transportiert werden. Dies alles konnte nur durch ein aktuelles Transportmittel bewältigt werden: die Eisenbahn. Als schließlich am 9. Mai 1894 der erste Zug die Strecke zwischen Marbach und Beilstein zurücklegte, nahm die Entwicklung Steinheims rasant an Fahrt auf und machte den Ort zu einem bedeutenden Standort deutscher Möbelproduktion, mit zeitweise



Warten auf den Eröffnungszug am 9. Mai 1894 am Bahnhof Steinheim.

(Foto: Stadtarchiv Steinheim)

mehr als 80 Holzverarbeitenden Betrieben und eigener Berufsschule. Die Bahnstrecke von Marbach nach Heilbronn wurde zwischen 1894 und 1900 in drei Etappen als erste württembergische 750-mm-Bahn gebaut. Trotz hartnäckigem Kampf um eine normalspurige Ausführung hatte man sich mit der Schmalspur zufriedengeben müssen. Zwar hatte sich Ende der 1880er Jahre der Staatshaushalt entspannt und die Regierung signalisierte die Bereitschaft zum Bau von Sekundärbahnen. Aber man rechnete nicht mit industriellen Entwicklungen im landwirtschaftlich geprägten Gebiet und ging von einem

Hauptumschlag mit landwirtschaftlichen Waren aus. Der Aufwand für die Güterumladung wurde ebenfalls als sehr gering angesetzt.

Auch war, nach Meinung der Verantwortlichen, wegen geringem Verkehrsaufkommen im Personenverkehr, mit wenig Rendite zu rechnen. Daher war äußerste Sparsamkeit geboten. Trotz heftiger Bemühungen des „Comité für die Erbauung einer Eisenbahn von Marbach durch das Bottwartal nach Heilbronn“ um eine normalspurige Lokalbahn, das sich 1889 gebildet hatte, fiel am 14. Mai 1891 im Landtag die

Entscheidung zugunsten der Schmalspurbahn.

Als am 1. Dezember 1900 der Eröffnungszug von Marbach bis Heilbronn fuhr, war die komplette Strecke 34 km und 251 m lang mit 43,56 km Gleislänge (einschließlich Nebengleise und Weichen) und damit die längste Schmalspurbahn in Württemberg. Die stärkste Steigung mit 25 Promille hatte die Strecke am Auensteiner Buckel zu verzeichnen. Der kleinste Gleisradius mit 80 Metern wurde unter anderem in der Nähe von Schozach gebaut.

Für die Gemeinden entlang der Strecke setzte mit der Eröffnung der Bahnstrecke eine positive wirtschaftliche Entwicklung ein. Viele Menschen konnten nun auswärts Arbeitsstellen annehmen und aus Beilstein wurde sogar so etwas wie eine „Arbeiterwohngemeinde“. Man konnte zum Einkaufen in die Stadt fahren, auf dem Markt Waren anbieten, Arzt- und Behördengänge erledigen. Für Schüler boten sich viel bessere Möglichkeiten, höhere Schulen zu besuchen.

Sofort mit der Eröffnung der Bahnstrecke, setzte auch der erhoffte Touristenstrom ein. Bereits an Pfingsten 1894, also nur wenige Wochen nach der Eröffnung, wollten schon so viele mit der Bahn reisen, dass sie auf den Waggondächern sitzen mussten. Mitunter mussten offene Güterwagen mit Bänken ausgestattet werden. Oder man bedeckte Güterwagen mit Tüchern und funktionierte diese so zu Personenwagen um. Die Bahnfahrt war für die arbeitende Bevölkerung ein wichtiger Teil des Arbeitstages. Man hatte seinen Stammplatz und konnte sich unterhalten. Es wurde Karten gespielt und manchmal ging es in den Wagen hoch her.

Der Güterverkehr profitierte neben dem Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse bis in die 1970er Jahre vor allem von Stein-, Sand- und Kiesladungen aus



Der Zuckerrübenzug fährt 1967 in den Bahnhof Steinheim ein. Der Verkehr wird durch Bahnschranken geregelt.

(Foto: Michael Breitschwerdt)



Die Kiesgrube Sammet mit Bagger- und Feldbahneinsatz, 1950.

(Foto: Fam. Sammet)

Schozach und Steinheim. Auch die Sitzmöbelindustrie in Steinheim sowie die Holzmehlfabrik Zinsser in Murr sorgten für hohe Tonnagezahlen. Hochbetrieb



Der erste Kieszug der Firma Sammet und Sohn am 4. März 1969. Im Bild Günter Sammet. (Foto: Stadt Steinheim)

herrschte zudem im Herbst, wenn viele Tonnen Zuckerrüben transportiert werden mussten.

Auch die Postbeförderung wurde von Anfang an von der Bahn übernommen. Wenige Tage nach Eröffnung der Bahnlinie 1894 war der Verkehr durch Pferdewagen eingestellt worden. Eine außergewöhnliche Bewährungsprobe hatte er Zug zu bestehen, als am 4. und 5. August 1904 Ilsfeld fast völlig niederbrannte. Für ungeheure Zahlen von Schaulustigen mussten zahlreiche Sonderzüge eingerichtet werden. Allein aus Heilbronn sollen 16.000 Menschen die Bahnfahrt nach Ilsfeld unternommen haben. Auf den Bahnhöfen und in den Zügen herrschten chaotische Zustände. Und man berichtet von Menschen, die weinend am Bahnsteig gestanden haben, weil sie wegen Überfüllung der



„Drahtseilbahnhof“ Kleinbottwar 1966. Hier durfte im Nebengleis offiziell mit dem sonst verbotenen Stahlseil rangiert werden.

(Foto: Kreismedienzentrum Ludwigsburg)

Züge in Richtung Ilsfeld buchstäblich nicht mehr zum Zuge gekommen waren.

Hatte schon Steinheim durch die Einrichtung des Zugverkehrs erheblich profitiert, galt dies auch für Kleinbottwar, einem bis dahin sehr armen Ort, dessen Einwohner immer wieder von der Gutsherrschaft auf Schloss Schaubeck unterstützt werden mussten. Auch hier verbesserten sich durch die neue Eisenbahnlinie die Umstände. Brachte sie auch keinen direkten wirtschaftlichen Aufschwung durch Ansiedlung von Firmen in den Ort, so öffnete der Zugverkehr den Einwohnern doch den Zugang zu Arbeitsplätzen und Verdienstmöglichkeiten außerhalb ihres Heimatortes.

Nur Höpfigheim blieb von dieser positiven wirtschaftlichen Entwicklung noch lange Zeit abgeschnitten. Das ist umso bemerkenswerter, als der kleine Ort seit 1899 selbständig versucht hatte, an das Bahnnetz angeschlossen zu werden. Und das sogar drei Mal in verschiedenen Konstellationen der beteiligten Orte. Der dritte und letzte Versuch in den Jahren 1912 bis 1914, mit dem geplanten Anschluss an eine Bahnlinie von Bietigheim nach Heilbronn, hätte Höpfigheim einen Bahnhof im Gewann Leidach gebracht (westlich der heutigen Autobahn) und die wirtschaftliche Entwicklung des Ortes sicher vorangetrieben. Das Projekt sollte am 1. Oktober 1914 dem beschließenden Komitee vorgestellt werden. Aber der Beginn des Ersten Weltkriegs am 1. August 1914 machte alle Pläne zunichte. Mittlerweile ist der Ort über eine Busanbindung an die umliegenden Gemeinden angeschlossen und die Lage zwischen den beiden Autobahnzufahrten Pleidelsheim und Mundelsheim machen ihn zu einem interessanten Wohnort für viele Pendler.

### Die historische Strecke zwischen Marbach und Heilbronn

Zwischen Marbach und Talheim war die Strecke ausschließlich mit Schmalspur ausgeführt. Von Talheim bis Heilbronn Süd lag ein Drei-Schienen-Gleis, eine Gleis-Variante, die sowohl von Zügen der Schmalspur wie der Regelspur gemeinsam befahren werden kann. Auf der Gesamtstrecke wurde von Anfang an durchgängig der so genannte Rollschemelverkehr eingeführt. Dadurch konnten Güterwagen wie auch die meisten Spezialwagen von der Regel-



Die Diesellok 251 903-1 rangiert in Steinheim mit aufgeschmelzten Güterwagen an der verlängerten Laderampe, 1968.

(Foto: Gerald Gunzenhäuser)

spur ohne Umladen auf die Schmalspur übergehen.

Die Fahrt auf der gesamten Strecke durch die liebliche und idyllische Weinbaugegend des Neckar- und Unterlandes, einer Kulturlandschaft wie gemalt, war ein Vergnügen an sich. Die Ausfahrt aus Marbach, unversehens hoch über dem Neckar, wie auf einer fahrenden Aussichtsplattform, setzte - nur für Dauer einer Minute - einen ersten kurzen, überraschenden Auftakt. Die weiten Hänge der mit Burgen und Wald bekränzten Rebhänge des Bottwartales boten ein herrliches Panorama. Auf die ausgedehnte Schozachau folgte das romantische Engtal der Schozach mit seinen, in den Anfängen der Bottwarbahn, noch bewirtschafteten kleinen Weingärten. Achtunggebietend und beeindruckend war die Durchfahrt durch Talheim mit seiner Ortskulisse. Einen gemächlichen Ausklang bildete die allmähliche Annäherung an Heilbronn, die Metropole des Unterlandes, die bis Ende des Zweiten Weltkrieges durch prächtige Bauten beeindruckte.

### Ende der Bottwartalbahn

Am 26. September 1966 wurde der Personenverkehr zwischen Marbach und Heilbronn eingestellt und durch Buslinien ersetzt. Zwei Jahre später, am 19. September 1968 fuhr dann der erste Güterzug auf der für Normalspur umgebauten Strecke von Marbach nach Steinheim. Mit dem Abbau dieses Reststücks im Dezember 1990 endete das Schienenkapitel ins Bottwartal. Die letzte Schmalspurdampflok mit der amtlichen Ziffernfolge 99 651 wurde am 22. August 1969 als



22. August 1969: Die letzte Schmalspurdampflokomotive wird mittels Eisenbahnkran auf ihren Sockel vor dem Bahnhof gehievt. (Foto: Gerald Gunzenhäuser)



10. Juni 2016: Die Lok wird mit einem Autokran auf einen Tieflader gesetzt und nach Ochsenhausen transportiert. (Foto: Wolfram Berner)

Dauerleihgabe der Bundesbahn auf ihren Sockel vor dem Bahnhofsgebäude in Steinheim gestellt. Durch zahlreiche Spenden der Bevölkerung war es 1984 möglich, die Lok als Eigentum der Stadt zu übernehmen. Eine bereits in den Anfängen geplante Überdachung der Lok konnte nie realisiert werden.

Die Erhaltung des historischen Denkmals, das jahrzehntelang Wind und Wetter ausgesetzt war, gestaltete sich daher immer schwieriger. Gravierender Rostfraß mit faustgroßen Durchbrüchen in der Außenwand machten schließlich ein schnelles Handeln notwendig. Am 16. Februar 2016 beschloss der Gemeinderat daher, die Lok an den Verein Öchsle Schmalspurbahn in Ochsenhausen im Landkreis Biberach zu übergeben, der sich bereits seit 1983 immer wieder um die Übernahme der Lok bemüht hatte. Am 10. Juni 2016 wurde die Lok abgeholt und nach Ochsenhausen gebracht.

Im originalen Lokschuppen, in welchem die Lok schon von 1928 bis 1964 im Betriebsdienst beheimatet war, fand die historische Maschine eine geschützte Unterkunft und wird dort fachkundig restauriert. Seit März werden Exponate und Modelle rund um die Bottwartalbahn in der Vitrine im Eingangsbereich des Klostermuseums gezeigt.

### Ausblick Tram Train Bottwartal - zur Zukunft der Schiene im Bottwartal

Schon vor dem Abbau der Gleise zwischen Steinheim und Marbach im Dezember 1990 entstanden durch private Initiativen und Umwelt- sowie Verkehrsverbände mehrere Denkschriften und Vorstudien zur Einführung eines modernen öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs ins Bottwartal. Seit Ende 2016 wird die Maßnahme der Wiedererrichtung einer Bottwartalbahn mit „hoher

Dringlichkeit“ in der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans des Verbands Region Stuttgart weiterhin aufgeführt. Aktuell nimmt daher das öffentliche Interesse an diesem Thema stetig zu.

Ein zeitgemäßes Konzept über eine moderne Bottwartalbahn - eine Option zu einem Instrument kommunaler Daseinsvorsorge, das vielleicht bis in einigen Jahren als sehr wünschenswert betrachtet werden wird - haben Hans-Joachim Knuper und Wolfram Berner erarbeitet. Seit Anfang März dieses Jahres stellen die beiden in Vorträgen erste Details über die Möglichkeiten einer neuen Verkehrsverbindung in Gestalt der Zweisystem-Regionalstadtbahn Heilbronn-Marbach vor. Die wichtigsten Inhalte hierbei sind: Eine Regionalstadtbahn ist machbar. Sie kann einfacher und weniger aufwändig angelegt und schneller verwirklicht werden als nach den bisherigen Planungen. Es geht nicht um eine S-Bahn. Die staufreie Anschlusszuverlässigkeit ist mit der Bahn gewährleistet.

Die Anregung für die Planung einer neuen Haltestelle Steinheim Bahnhof, mit optimiertem Busanschluss, Busbevorrechtigung und Busschleuse, soll beispielhaft die Ideen widerspiegeln, welche im Laufe des Jahres von Berner und Knuper in Form einer gedruckten Vorstudie präsentiert und zugänglich gemacht werden soll. Weitere Informationen zum Fortgang der Entwicklungen finden Interessierte unter [www.bottwartalbahn.de](http://www.bottwartalbahn.de).

Helga Becker – Heimpfleglerin

Quellen: Stadtarchiv Steinheim, Broschüre Friedliche Kriegslot, Fotos: siehe Bildunterschriften

