

ROLAND RÖSCH

Die Eisenbahn im Heilbronner Süden

Sonderdruck aus:

Christhard Schrenk · Peter Wanner (Hg.)

heilbronnica 2

Beiträge zur Stadtgeschichte

Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn 15

2003

Stadtarchiv Heilbronn

Die Eisenbahn im Heilbronner Süden

ROLAND RÖSCH

Wer heute von der Charlottenstraße oder von der Stuttgarter Brücke einen Blick auf das Gelände des ehemaligen Südbahnhofs wirft, erahnt schwerlich die frühere Bedeutung dieser Bahnanlage. Brombeerbüsche und Unkraut verdecken mehr und mehr die Gleise und dichtes Gesträuch breitet sich über das ganze Areal aus. Manche provisorische Lagerplätze mit halbverfallenen Hütten vermitteln neben dem Unrat, der auf den Gleisen liegt, ein wahrlich unschönes Bild.

Anders vor etwas mehr als hundert Jahren, als die Bahnlinie – von Marbach kommend – nach Heilbronn geführt werden sollte. Da gab es Diskussionen über den besten Standort für einen Bahnhof, über den Anschluss der Bottwartalbahn an den Hauptbahnhof und damit an die Hauptstrecken, und besonders über die von der Stadt Heilbronn zu tragenden Kosten.

Bis weit über die Zeit des Zweiten Weltkriegs hinaus zählte der Südbahnhof hinsichtlich des Frachtaufkommens und der mit der Bottwartalbahn beförderten Personen zu den bedeutenderen Bahnhöfen im Bereich der ehemaligen Bundesbahndirektion Stuttgart. Durch die zunehmende Motorisierung ließ zunächst der Personenverkehr der Schmalspurbahn immer mehr nach, so dass er zum 26. September 1966 endgültig eingestellt wurde. Auch der Frachtverkehr verlor an Bedeutung und am 31. Dezember 1968 kam das Aus für die gesamte schmalspurige Nebenbahnstrecke nach Marbach.

Der normalspurige Güterverkehr zwischen Talheim und Heilbronn Süd (in diesem Abschnitt lag von Beginn an eine dritte Schiene) und Heilbronn-Sontheim-Südbahnhof bestand dagegen noch bis 28. Mai 1976 bzw. bis 29. September 1985. Der Südbahnhof mit seiner normalspurigen Verbindungsbahn zum Hauptbahnhof blieb wegen des recht bedeutenden Frachtaufkommens noch einige Jahre bestehen, bis schließlich mehrere Firmen schlossen bzw. den Standort wechselten und auch der noch relativ rege genutzte Gleisanschluss der Firma Bestfoods (Knorr) wegen Umstellung der Lagerhaltung geschlossen wurde – am 15. August 2000 um 24 Uhr erfolgte nun „die dauernde Einstellung des Infrastrukturbetriebs der Strecke 4932 Abzw Heilbronn Karlstor – Anst Heilbronn Süd von km 34,190 bis km 37,021.“¹

Wenn auch die Spurweite der Bottwartalbahn schmal und die dazugehörenden Fahrzeuge und Gebäude überwiegend klein waren, so hat diese Bahn doch Großes geleistet. Die Industrie im Süden der Stadt und im heutigen Stadtteil Sontheim hat von ihr profitiert, wurden doch Tag für Tag, pünktlich und bei jeder Witte-

¹ Schreiben der DB Netz AG NL Südwest Karlsruhe vom 31. Juli 2000

rung, die benötigten Arbeitskräfte herangeführt. Im Schozach- und im Bottwartal konnte man sich so leicht erreichbarer Arbeitsplätze sicher sein, und die Gemeinden mit Eisenbahnanschluss blühten auf.

Besonders in der Zeit unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg, als viele Heilbronner im Einzugsbereich der Bottwartalbahn Unterkunft gefunden hatten, waren viele auf den Südbahnhof und „das Zügle“, das mit mehr als zehn Wagen den Berufsverkehr bewältigte, angewiesen.

Die Bottwartalbahn

Erste Überlegungen

Bevor überhaupt die erste Eisenbahn in Württemberg fuhr, hegte man im Bottwartal die Hoffnung, dass die geplante Hauptbahn von Stuttgart nach Heilbronn dieses damals rein landwirtschaftlich genutzte Gebiet zumindest tangieren würde; schon im Jahre 1843 sind Studien von Oberbaurat von Bühler für eine Bahn von „Kannstatt durch das untere Neckar-, Murr-, Bottwar- und Schozachtal nach Heilbronn“² gemacht worden. Nachdem jedoch die erhoffte Bahnlinie über Ludwigsburg geführt worden war, wodurch West- und Nordbahn bis Bietigheim auf eine Trasse gelegt werden konnten, blieb das Bottwartal längere Zeit im Bahnschatten.

Die Amtsversammlung in Marbach bat im November 1876 „um den Bau einer Eisenbahn auf Staatskosten von Ludwigsburg über Marbach in das Bottwarthal“; mit einem „gleichzeitigen oder späteren Anschluss in Heilbronn an die dort zutreffenden Linien wäre geholfen“.³ Im Oktober 1880 wurde durch den damaligen Oberingenieur Abel ein technisches Gutachten erstellt; darin hieß es, „daß die Bottwarthalbahn nicht als Vollbahn sondern als Sekundärbahn in erster Linie ins Auge zu fassen sei, wobei übrigens bei dem näheren Studieren auch eine Schmalspurbahn in Frage kommen könne“.⁴

Am 28. Januar 1891 beantragte dann die Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen beim Königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten die Aufnahme der Strecke Marbach–Heilbronn in das „nächste Baukreditgesetz“.⁵ Die Generaldirektion war „bei der Beratung im Kollegium zu dem Antrag gelangt, die Ausführung des Projekts als mehr untergeordneter

² StA Ludwigsburg E 79 III Bü 270 Nr. 50

³ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 270 Nr. 2

⁴ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 270; unter einer Sekundärbahn verstand man eine zweitrangige Bahnstrecke, meist mit geringer Geschwindigkeit, vereinfachten Fahrzeugen und Anlagen.

⁵ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 270 Nr. 21b

Bedeutung unter Anwendung der schmalen Spur von 0,75 m auf Staatskosten zu empfehlen“.

Von einer Schmalspurbahn war man jedoch nirgends begeistert. So trat die Handels- und Gewerbekammer Heilbronn in ihrem Jahresbericht von 1890 dafür ein, „daß diese Bahn als Vollbahn zur Ausführung käme“.⁶ Das bei einer Schmalspurbahn notwendige Umladen von Gütern, der Zeitverlust, die Qualitätsmängel und nicht zuletzt die höheren Gebühren müssten berücksichtigt werden; in der Schlussbetrachtung des Jahresberichts heißt es: „Eine Schmalspurbahn als Ortsverbindungsline für eine stark frequentierte Vollbahn und nebenbei noch zum Zweck der Entlastung der Hauptbahn bestimmt, kann doch ernstlich nicht in Aussicht genommen sein“.

Sicher waren der Kammer damals schon die geplanten Proportionen der künftigen Bahn bekannt, die in einer Kostenberechnung vom Dezember 1890 niedergelegt worden waren.⁷ Darin ging man von einer Gesamtlänge des Zuges von 50 m und einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h aus:

1 Lok	19 t
1 Gepäck- u. Postwg.	12 t
1 Perswg.	12 t
2 Güterwg. bel.	<u>27 t</u>
	70 t

In einer weiteren Petition der Handels- und Gewerbekammer an die „hohe Kammer“ vom 1. April 1891 wurde auf die Vorteile einer Vollbahn hingewiesen: So sei bei einer Normalspur der direkte Transport von jährlich 500 000 Zentner Kalksteinen von den Steinbrüchen bei Talheim direkt zur Chemischen Fabrik Wohlgelegen möglich, wobei der Fuhrlohn per Fuhrwerk derzeit 50 000 M pro Jahr betrage. Bei einer notwendigen Umladung von Schmal- auf Normalspur wäre preislich ein weiterer Fuhrwerksbezug vorteilhafter.⁸ Auch die Mechanische Zwirnererei Ackermann in Sontheim stellte den jährlichen Bezug von 100 000 Zentner Kohle in Aussicht. Nicht zuletzt wurde immer wieder auf die Industrianlagen im Heilbronner Süden hingewiesen, die durch normalspurige Anschlussgleise „eine bedeutende Einnahmequelle“ in Aussicht stellten, wobei zudem der bereits stark in Anspruch genommene Heilbronner Güterbahnhof entlastet werden würde.

Auch die Bürgerlichen Collegien der Stadt Heilbronn drückten in einem Brief an das K. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten vom 28. März 1891 ihre Enttäuschung über den Plan einer Schmalspurbahn aus: „von den Hafenanlagen für Getreide-, Holz- und Kartoffeltransporte wäre die Bahn auf die Dauer ganz abgeschlossen“.⁹

⁶ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 271 Nr. 27

⁷ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 270

⁸ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 271 Nr. 9a

⁹ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 271 Nr. 25a

Allerdings dürfte es sich bei den Gütern, die zur Umladung im Heilbronner Hafen vorgesehen waren, um rein fiktive Angaben gehandelt haben. Die Frachtgüterstelle stellt in einem Bericht vom 24. April 1891 dagegen: „Nach Mitteilung des Schiffahrtskommissariats werden im Herbst und Frühjahr etwa 50 000 kg Kartoffeln von Ortschaften des Bottwarthals hier in das Schiff verladen; ebenso werden Häute hier aus dem Schiff ausgeladen und nach Backnang weitergeführt. Getreide, Holz oder andere Artikel der Bottwarthalbahn werden im Neckarhafen weder aus- noch eingeladen.“¹⁰

Der Baubeginn

Mit Gesetz vom 9. Juni 1891 wurde der Bau der Eisenbahn zwischen Marbach und Heilbronn geregelt, wobei der Zeitpunkt für den Bau des Teilabschnitts von Beilstein nach Heilbronn zunächst offen blieb. Alle Petitionen um eine normalspurige Ausführung der Bahn wurden ignoriert – die Kosten für die Normalspur lagen um 425 000 M höher als die der Schmalspur, die auf 2 590 000 M geschätzt worden waren.¹¹

Die Bottwartalbahn sollte nach der Strecke Nagold–Altensteig (Meterspur) die zweite Schmalspurbahn in Württemberg werden, allerdings mit einer weiter verringerten Spurweite von 0,75 m. Im Königreich Sachsen fuhr man schon länger mit Erfolg auf dieser Schmalspur.

Als am 9. Mai 1894 das Teilstück zwischen Marbach und Beilstein eröffnet wurde, war klar, dass die Bahn nur bei einer Verbindung mit Heilbronn als sinnvoll zu betrachten sei. Im Jahresbericht für 1893 der Handels- und Gewerbekammer Heilbronn ist zu lesen: „Je mehr wir die Eröffnung der neuen Bahnlinie Marbach–Beilstein näher rücken sehen, desto lebhafter macht sich auch der Wunsch geltend, dieselbe möchte sofort von Beilstein nach Heilbronn weitergeführt werden. Die Bahn durchschneidet eine Gegend, in welcher fast ausschließlich Landwirtschaft getrieben wird, durch Fortsetzung Richtung Heilbronn könnte sich mehr industrieller Verkehr ergeben.“¹² Voraussetzung sei allerdings, dass „in der Nähe von Heilbronn weitere Fabriken errichtet werden, was für den Gesamtverkehr Heilbronns von Vortheil sei“.

Der Heilbronner Oberbürgermeister Paul Hegelmaier richtete als Vorsitzender des „Eisenbahnkommittees für die Erbauung einer Eisenbahn durch das Bottwarthal von Marbach nach Heilbronn“ am 21. Juli 1894 einen Brief an die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen in Stuttgart: „Die an der Fortführung der Bahn von Beilstein nach Heilbronn beteiligten Gemeinden haben sich sämtliche

¹⁰ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 271 Nr. 2

¹¹ Beschluss der Kammer vom 14. Mai 1890

¹² StA Ludwigsburg E 79 III Bü 271 Nr. 96

durch bindende Beschlüsse ihrer Gemeindegremien bereit erklärt den für die Bahn erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Ich erlaube mir demgemäß im Namen sämtlicher Gemeinden die besondere Bitte zu stellen, es möchten nunmehr die erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden, daß der Weiterbau der Bottwartalbahn von Beilstein nach Heilbronn und zwar vorläufig bis zum dortigen Südbahnhof in Angriff genommen wird.“¹³

Mit einem Gesetz vom 19. Mai 1896 wurde eine erste Rate in Höhe von 500 000 M für den Ankauf von Grundstücken an der Strecke Richtung Heilbronn freigegeben. Allerdings wurde die bauliche Ausführung vom Entgegenkommen der beteiligten Gemeinden abhängig gemacht – „wenn der Eisenbahnverwaltung von den Beteiligten der für den Bahnbau und dessen Zubehör dauernd erforderliche Grund und Boden kosten- und lastenfrei zum Eigentum überwiesen oder die Erstattung der für die Bahn Beilstein–Heilbronn auf 909 450 M veranschlagten Grunderwerbskosten zugesichert wird.“

Von der Stadt Heilbronn wurde diesbezüglich am 23. September 1897 mit der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen eine Vereinbarung abgeschlossen, in deren § 1 sich die Stadt verpflichtet, die entstehenden Kosten zu übernehmen.¹⁴

Schließlich wurde am 15. September 1898 die Königliche Eisenbahnverwaltung ermächtigt, „zum Zweck der Erbauung der nach Art 2 des Gesetzes vom 19. Mai 1896 (Reg. Blatt S. 128) herzustellenden Eisenbahn von Beilstein nach Heilbronn diejenigen Grundstücke und Rechte an Grundstücken im Wege der Zwangsenteignung zu erwerben, welche nach dem von Uns genehmigten Plan für das gedachte Unternehmen erforderlich sind.“ Als Verhandlungsbasis für die fraglichen Grundstücke wurden je ha Beträge zwischen 20 000 M (Wannental, Gemmingstal, Lerchenberg) und 70 000 M (Sontheimer Straße, Fleiner Weg angegeben).¹⁵

Die Streckenführung

Zu dieser Zeit waren die Träume der Gemeinden Gruppenbach und Flein von einer Trassenführung über ihre Gemarkung und einem eigenen Bahnhof bereits verfliegen, denn in jener Königlichen Verordnung vom 15. September 1898 heißt es unter anderem: „Die Bahn erhält eine Spurweite von 0,75 m. Sie schließt sich in Beilstein an die bestehende Bahn von Marbach am Neckar nach Beilstein an und zieht in nordwestlicher Richtung zu der Haltestelle Auenstein. Von da läuft sie im Schozachthal zu der Haltestelle Ilfeld, dem Haltepunkt Schozach und

¹³ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 271 Nr. 115

¹⁴ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 269

¹⁵ StA Ludwigsburg E 79 I Bü 699 Nr. 3

Der Fleiner und Gruppenbacher Bahnhof

Nachdem viele Gemeinden durch einen Bahnanschluss eine gewisse Prosperität erfuhren, wollten viele weitere Kommunen am Segen des neuen Verkehrsmittels teilhaben – und nachdem bei den Plänen für die Trasse der Bottwartalbahn zwei von drei Vorschlägen die beiden Gemeinden berücksichtigten, hoffte man auch in Flein und Gruppenbach auf einen Bahnhof.

Die Gemeinde Flein sandte deshalb schon am 9. März 1891 eine Eingabe an das „Kgl. Hohe Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten“: „Die hiesige über 1.600 Einwohner zählende Gemeinde mit regem Verkehr hat sich an der Agitation für die Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn von Marbach nach Heilbronn von Anfang an beteiligt und nicht nur den Kostenbetreff für die Vorarbeiten verwilligt, sondern sich bereit erklärt, Opfer in jeder ihr möglichen Höhe zu erbringen“.¹⁶

Weiter wird für die zwei Projekte über Flein und Sontheim nach Heilbronn argumentiert, dass sie eine um 4 km kürzere Strecke darstellen, auch Gruppenbach mit seinen Teilgemeinden einbeziehen, günstigere Steigungsverhältnisse und „keine Kurven, welche den Vollbahnbetrieb erschweren“, aufweisen. Der Bericht fährt fort: „Obschon nun alle Verhältnisse zu gunsten unserer Gemeinde sprechen, wagen wir es doch, Hohes Königliches Ministerium, noch besonders um hochgeneigteste Berücksichtigung zu bitten, weil das böswillige Gerücht verbreitet und auch in öffentliche Blätter übergegangen ist, wir interessieren uns nicht für die Bahn.“

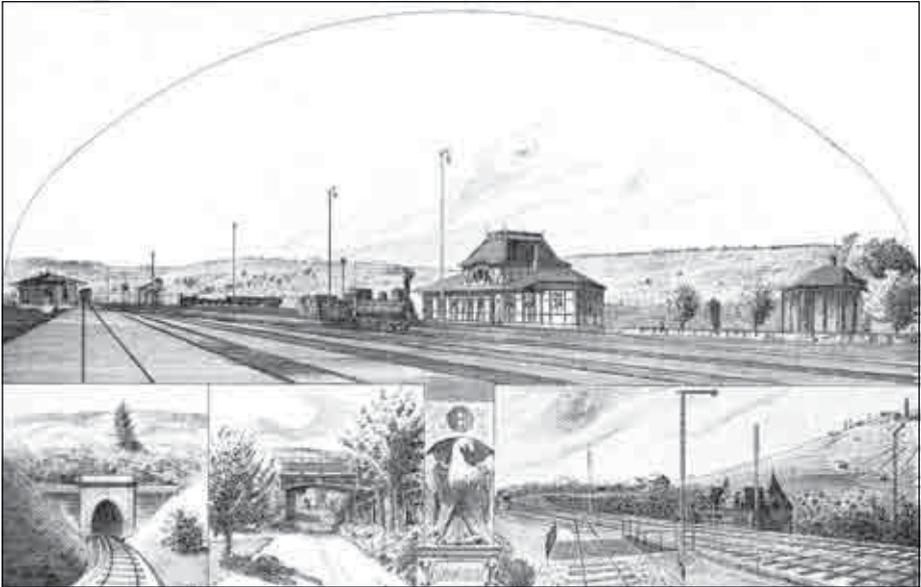
Die Gemeinde Gruppenbach machte kurz darauf, sicher im Schulterschluss mit den Fleinern, eine ähnliche Eingabe. Darin findet sich auch die Klage über die „Entbehrung einer fahrenden Post, was sich besonders zur Herbstzeit beim Verkauf der landwirtschaftlichen Erzeugnisse spürbar macht.“¹⁷

Die Wünsche beider Gemeinden konnten wohl deshalb nicht berücksichtigt werden, weil bereits in den darauffolgenden Jahren die Firma Wohlgelegen Ansprüche wegen der Steintransporte aus den Talheimer Brüchen erhob. Das zu erwartende lukrative Frachtgeschäft gab den Ausschlag, die Trasse entlang der windungsreichen Schozach über Talheim zu führen.

den Haltestellen Thalheim und Sontheim. Von Sontheim an folgt die Bahn der Staatsstraße von Lauffen am Neckar nach Heilbronn, überschreitet die von Heilbronn nach Flein führende Staatsstraße und erreicht bei km 34+320 die Station Heilbronn-Südbahnhof, wo die Schmalspurbahn endigt.“

¹⁶ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 271 Nr. 25a

¹⁷ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 271 Nr. 24a



Der Südbahnhof und die Verbindungsbahn im Jahr 1901 – Lerchenbergtunnel, Unterführung der Jägerhausstraße und die Einmündung der Bahn in die Strecke Heilbronn–Crailsheim.

Vorher waren neben der realisierten Variante Auenstein–Ilfeld–Schozach–Talheim–Sontheim–Heilbronn noch Trassen über Auenstein–Ilfeld–Flein–Sontheim und Auenstein–Landturm (an Gruppenbach vorbei)–Flein–Heilbronn in der Diskussion.

Der Betrieb der Schmalspurstrecke Marbach–Heilbronn wurde am 1. Dezember 1900 aufgenommen; vor Beginn des Betriebs auf der normalspurigen „Verbindungsbahn“ zwischen Bottwartalbahn und Heilbronner Hauptbahnhof gab es jahrelange Verhandlungen und Streitigkeiten über die Trassenführung, die den Baubeginn der gesamten Strecke verzögerten. Schließlich wurde dieser Teil am 11. April 1901 eröffnet.

Obwohl keine offizielle Eröffnungsfeier stattfand, gönnten sich die Mitglieder des Komitees wenigstens einen krönenden Abschluss, wie die Neckar-Zeitung berichtet: „Voraussichtlich werden an einem der nächsten Sonntage die früheren Mitglieder des Komitees für die Bottwarthalbahn in Beilstein sich zusammenfinden, um den Abschluss ihrer langjährigen Tätigkeit zu feiern.“¹⁸

¹⁸ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung vom 10. April 1901

Die Bahn in den Augen der Zeitgenossen

Kurz nach Inbetriebnahme der Bottwartalbahn erschien im Staatsanzeiger eine Beschreibung der Strecke:¹⁹

„Die ausgedehnte Fabrikanlage der mechanischen Zwirneri Sontheim wird mit der Station Sontheim durch ein normalspuriges Anschlußgleis verbunden werden.

Von Sontheim folgt die Bahn der Staatsstraße Lauffen-Heilbronn, überschreitet bei km 34+170 nochmals die von Marbach a.N. nach Heilbronn führende Staatsstraße und erreicht bei km 34+251,6 die am Südende der Stadt erstellte Bahnstation Heilbronn Südbahnhof, auf der die Schmalspur ihr Ende findet.

Auf der 7 km langen Strecke von Thalheim bis Heilbronn-Südbahnhof ist eine dritte Schiene gelegt, um diese Strecke auch mit Normalspurzügen befahren zu können. Diese Anordnung wurde getroffen, um den Transport der in den Muschelkalksteinbrüchen bei Thalheim und bei dem ‚Rauhen Stich‘ für die chemische Fabrik Wohlgelegen gewonnenen Kalksteine mit der Bahn ohne Umladung von den Brüchen nach der Fabrik aufnehmen zu können.“²⁰

„Der Südbahnhof Heilbronn wird mit dem Hauptbahnhof daselbst durch eine normalspurige Bahn, die in der Nähe des Haltepunkts Heilbronn-Karlsthor in die Linie Heilbronn-Weinsberg einmündet, verbunden.

Die Verbindungsbahn steigt von dem Südbahnhof Heilbronn aus mit einer Neigung 1:50, durchbricht den Lerchenberg mittels eines 400 m langen, in einem Bogen von 400 m Radius gelegenen Tunnels und senkt sich auf der Westseite mit der Neigung 1:50 bis zu der Einmündung an der Weinsberger Linie, wobei die Jägerhausstraße auf einer eisernen Brücke von 15 m und der Pfühlweg auf einer solchen von 5,5 m Weite überführt werden. [...]

Die für die Strecke Beilstein-Heilbronn beschafften Schmalspurlokomotiven sind sogen. Duplex-Lokomotiven mit 28 Tonnen Dienstgewicht“.²¹

„Die neue Bahn ist unter der Oberleitung des Baurats Neuffer durch die Bahnbausektion Heilbronn, der Bauinspektor Veigele vorsteht, erbaut worden.“

¹⁹ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung vom 6. Dezember 1900

²⁰ In den Anfangsjahren der Bahn bestand neben dem Verladeplatz am Rauhen Stich ein auch ein Haltepunkt für den Personenverkehr; vgl. unten, Fußnote 75.

²¹ Später kamen zum Einsatz die württ. Tssd der Bauart Mallet, württembergische und sächsische VI K, ein Dampftriebwagen DWss und die Diesellok V 51, auf der Normalspurstrecke vermutlich Klasse F, die württ. T 3 (BR 89), T 9 (BR 91), die T 16 (BR 94), aber auch alle anderen sonst in Heilbronn stationierten Dampfloks (BR 50, 52, 57, 64, 75), Dieselloks für den Rangierdienst (BR 260, 290) und bei schweren Zügen (Militär-, Zirkuszügen) auch BR 212/215/216.



*Anzeige zur Betriebseröffnung
der Bottwartalbahn.
(Neckar-Zeitung vom 30.
November 1900)*

Die Entwicklung der Bahn

Wenn auch jetzt die lang ersehnte Verbindung der Gemeinden des Bottwar- und Schozachtals mit der Metropole des Unterlands geschaffen war, so regte sich doch bald Unmut über den Fahrplan und die immer wieder auftretenden Unzulänglichkeiten einer Schmalspurbahn. Erfreulicherweise hatten sich dennoch sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr sehr gut entwickelt. Die erste große Belastungsprobe gab es nach dem Brand von Ilfeld am 5. August 1904, als sich Schaulustige auf den Dächern der Wagen zum Unglücksort chauffieren ließen.

Bereits 1913 machte man sich – im Rahmen einer Verlängerung der Bahn von Marbach nach Cannstatt –, Gedanken über die Umspurung. Bei einer Zusammenkunft der beteiligten Städte und Gemeinden im „Bären“ in Marbach am 16. November 1913, an der aus Heilbronn Oberbürgermeister Dr. Göbel, Oberamtsvorstand Mögling und Landtagsabgeordneter Betz teilnahmen, erhielt die Stadt Heilbronn im dort gebildeten Ausschuss „Umbau in eine normalspurige Bahn“ drei Sitze eingeräumt.²² Bei der anschließenden Diskussion in der Ratsitzung wurde wieder der alte Heilbronner Unmut laut:

- nicht die Kommunen, sondern der Staat solle die Vorarbeiten leisten;
- die Stadt habe durch Barbeiträge und Abgabe von Grund und Boden „einen großen Aufwand auf die Bahn zu tragen gehabt, während sie als Gegenleistung eine niemand befriedigende Bahn dafür auf der Markung habe“;
- Heilbronn habe „nur im Zwang der Verhältnisse den Bau der schmalspurigen Bottwarbahn unterstützt, damals habe die Regierung gesagt: entweder bekommt Ihr eine schmalspurige Bahn oder nichts“.

²² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 20 vom 8. Januar 1914

Geschichten um die Bottwartalbahn: Der „klassische“ Vers

Ein Zeitzeuge erinnert sich: „Man sagt unter Werbeleuten, dass es keinen besseren Platz für eine Werbung gebe als den in einem Zugabteil – man sei hier gezwungen, diese ständig zu betrachten. Aus eigener Erfahrung kann ich dies wohl bestätigen. Als ich als Schüler die Bottwartalbahn von Ilsfeld nach Heilbronn benutzte, war in den Wagen gleich nach Kriegsende wohl keine Werbung angebracht, dafür aber ein Hinweisschild, welches ich ständig zu betrachten gezwungen war. Dort stand: ‚Abort im Gepäckwagen, man wende sich an den Schaffner.‘ Ein Witzbold jener Tage hatte in einigen der Schmalspurwagen die Worte ‚sich an den Schaffner‘ übermalt und darunter gekritzelt ‚im Hemde sich niemals an Fremde‘.“

Ich konnte mir aus dem ganzen Ausspruch wohl keinen Reim machen, aber das gelungene Versmaß hatte sich bei mir ganz stark eingepägt. Als wir dann in der 2. Klasse des Robert-Mayer-Gymnasiums so aus dem Stegreif heraus einen Vers zitieren sollten, fiel mir deshalb spontan ein: ‚Man wende im Hemde sich niemals an Fremde.‘ Dies hat bei den Mitschülern zu einem Lachen, beim Lehrer aber zu einem Kopfschütteln geführt.“

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges verhinderte weitere Bemühungen in dieser Hinsicht; auch in den zwanziger Jahren und selbst nach dem Zweiten Weltkrieg wurde noch über eine Umspurung nachgedacht.

Schließlich haben dann aber eine wenig bahnfremdliche Politik und die fortschreitende Motorisierung der Bottwarbahn den Garaus gemacht – eine Entwicklung, der auch eine Normalspurbahn auf dieser Strecke kaum entgangen wäre, wengleich die Stilllegung vielleicht nicht ganz so früh erfolgt wäre.

Entgegen heute oft anders vorgebrachter Meinung hatte im Jahr 1964 eine Untersuchung ergeben, dass „wenig Interesse für den Personenverkehr auf der Schiene besteht, wohl aber nachhaltige Befürwortung der Schaffung von ausreichendem Straßennetz in der Relation Beilstein–Heilbronn“.²³ Dagegen sah die IHK Ludwigsburg am 17. Februar 1965 „die Umspurung der Bottwartalbahn als absolutes Erfordernis“ an. Dies war sicher als Unterstützung der Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn gedacht, die am 15. Januar 1965 den vollspurigen Ausbau der Strecke gefordert hatte.

Wohl notierte die IHK Heilbronn in ihrem Jahresbericht von 1967 den „unveränderten Wunsch der Kammer, der Güterverkehr möge auf der gesamten in ihrem Bezirk liegenden Strecke aus Gründen der Landesplanung und Raum-

²³ Jahresbericht 1964 der IHK Heilbronn.



*Normalspur- und Schmalspurlok nebeneinander am Südbahnhof – links eine Dampflokomotive der BR 50, rechts eine Diesellokomotive mit einem bunt zusammengewürfelten Zug.
(Stadtarchiv Heilbronn, Foto: Bausch)*

ordnung aufrecht erhalten bleiben“, allein eine Fragebogenaktion der Deutschen Bundesbahn im Jahr 1969 zeigte, dass die Mehrzahl der Befragten den Omnibusverkehr bevorzugten.²⁴

²⁴ Jahresbericht 1969 der IHK Heilbronn

Die Stadt Heilbronn und die Bottwartalbahn

Die ersten Schritte

Schon im Jahr 1880, also zwanzig Jahre vor Einweihung der Bottwartalbahn bis Heilbronn, hatte sich der Gemeinderat der Stadt Heilbronn erstmals mit der „Bottwarthalangelegenheit“ befasst.²⁵ Die Amtsversammlung Marbach hatte zuvor beschlossen, die Königliche Staatsregierung zu bitten, eine Sekundärbahn vom Staat bauen zu lassen und die Vorarbeiten einzuleiten. Da die bauliche Ausführung entweder von Marbach oder von Heilbronn ausgehen musste, sollte dem Bezirk Heilbronn angeboten werden, „dieser Bitte beizutreten und sie zu unterstützen“.

Vom Heilbronner Gemeinderat wurde daraufhin beschlossen, diese Mitteilung an das schon seit längerer Zeit bestehende „Eisenbahnkomitee“ zu verweisen, „welches sich einer Bitte des Bezirks Marbach anschließen wird“. Auch das Königliche Oberamt wurde informiert. Anscheinend war man in Marbach realistisch genug, die gewünschte Bahnverbindung nicht als Durchgangsstrecke mit Entlastung der Hauptbahn Stuttgart–Heilbronn zu sehen, sondern als Sekundärbahn, wobei allerdings zunächst die Normalspur ins Auge gefasst wurde.

Als später die Stimmen für eine Bahn von Marbach aus ins Bottwartal immer lauter wurden, zeigte die Stadt Heilbronn mehr Interesse an dem Vorhaben. Oberbürgermeister Hegelmaier referierte darüber in der Gemeinderatssitzung vom 25. März 1889; eine Deputation aus Ilsfeld hatte von ihm in seiner Eigenschaft als Reichstagsabgeordneter die Mitwirkung der Stadt Heilbronn am Zustandekommen einer derartigen Verbindung gefordert. Der Gemeinderat der Stadt beschloss deshalb, die bereits für die Industriebahn aufgestellte Commission „auch für diese Frage thätig werden zu lassen, sobald weiterer Anstoß erfolgt“.²⁶

Bereits knapp einen Monat später konnte der Abgeordnete und Gemeinderat Härle berichten, dass „Se. Exc. der Herr Minister der auswärtigen Angelegenheiten die Sache keineswegs als aussichtslos bezeichnet hat, nur hätten die Gemeinden die Kosten der Vorarbeiten durch einen Staatstechniker zu bestreiten“.²⁷

Auch Oberbürgermeister Hegelmaier teilte kurz darauf mit, „daß sich die Sache in günstigem Fahrwasser befände“, „die Strecke Beilstein–Heilbronn habe größere Schwierigkeiten, aber mit dem Bau bis Beilstein ohne Fortsetzung hierher könne ja die Sache nicht abgeschlossen sein“. Von Anfang an wurde immer wieder

²⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 339 vom 13. Februar 1880

²⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 506 vom 25. März 1889; mit der Industriebahn sind die Gleise im Industriegebiet Kleinäulein gemeint.

²⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 654 vom 13. April 1889; das Ministerium für auswärtige Angelegenheiten war für das Eisenbahnwesen zuständig.

und von allen beteiligten Kreisen darauf hingewiesen, dass eine Bahn ohne Anschluss an Heilbronn sinnlos und unrentabel sei. So warnte Gemeinderat Pfeleiderer in einer Sitzung des Gemeinderats, dass „wenn der Anschluß von Beilstein nach Heilbronn verzögert wird, der Verkehr von Heilbronn abgelenkt wird und überdies die Linie Marbach–Beilstein ohne Fortsetzung nicht rentabel sein könne, es sei auf Herstellung der ganzen Linie einzuwirken“. Oberbürgermeister Hegelmaier drückte dabei die Hoffnung aus, „die K. Regierung wolle keine Sackbahn, er hoffe auf Verwilligung der Mittel für die ganze Bahn“, auch „sollte die Bahn normalspurig hergestellt werden, so daß jederzeit Vollbetrieb möglich ist; die Angelegenheit werde mit aller Energie betrieben“.²⁸

Allerdings wurden die Kostenberechnungen „bezüglich den für den Bau von Localbahnen geltenden Vorschriften aufgestellt“. Die entstandenen Auslagen für die Kostenberechnung des Straßenbauinspektors Schaal wurden auf die Kommunen verteilt; nach der Berechnung vom 23. November 1890 entfiel für die 13,73 km lange Strecke auf der Heilbronner Markung (einschließlich Ringbahn)²⁹ ein Planungskostenanteil in Höhe von 4582 Mark 89 Pf. auf die Stadt Heilbronn.³⁰

Einige Monate später war dem städtischen Ausschuss ein Gesetzentwurf vom 14. Mai 1891 betreffend die Strecke Marbach–Beilstein zugegangen. In seiner Begründung wird angeführt, „daß für die genannte Strecke die Anwendung der Spurweite von 0,75 in Aussicht genommen sei“, die „Bestimmung des Zeitpunkts für die Strecke Beilstein–Heilbronn wäre einer späteren Verabschiedung vorbehalten“.

Oberbürgermeister Hegelmaier bekräftigte daraufhin seine Zweifel, „daß die Normalspur auch für diese Localbahn unbedingt vorzuziehen sei“. Er könne auch nicht verstehen, warum gerade mit der Bottwartalbahn „als der ersten schmalspurigen vorgegangen werden soll und bei dieser Heilbronn in seiner Bedeutung in Mitleidenschaft gezogen werden soll“.³¹ Er plädierte deshalb dafür, dass von Seiten der Gemeindeverwaltung Schritte für eine Bahn mit Normalspur eingeleitet werden sollten. Auch der Abgeordnete Härle versprach, in dieser Angelegenheit „mit allen Kräften für die Normalspur einzutreten“. Gemeinderat Hauck als Vorstand des Handels- und Gewerbevereins sagte zu, statistisches Material beizufügen und äußerte dabei die Ansicht, „daß eine andere Bahn als eine Vollbahn kein Interesse für Heilbronn habe, daß eine Schmalspurbahn sogar gegen das Interesse Heilbronns sei und unter Umständen die Bahn unrentabel machen müsse“. Zumindest Letzteres hat sich schließlich auch bewahrheitet.

²⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2192 vom 15. Oktober 1889

²⁹ Gemeint ist das Verbindungsgleis Südbahnhof–Hauptbahnhof.

³⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2254 vom 9. Dezember 1890

³¹ Die Aussage ist nicht ganz richtig, denn ebenfalls 1891 wurde die Schmalspurbahn von Nagold nach Altensteig, allerdings in Meterspur, in Betrieb genommen. Die Bottwartalbahn zwischen Marbach und Beilstein war die erste Württemberger Strecke mit einer Spurweite von 0,75 m.

Die besondere Rolle der Kali Chemie

Die „Vereinigten Chemischen Fabriken“ (später Wohlgelegen und zuletzt Solvay) hatten in den 1890er Jahren im Gebiet Wohlgelegen meist auf Neckargartacher Gemarkung eine Fabrik zur Produktion von Soda, Schwefelsäure und Chlorkalk errichtet. Die Kalksteine dafür bezogen sie aus den Brüchen bei Talheim, der Transport erfolgte mit Pferde- oder Ochsen-Fuhrwerken, wobei täglich bis zu 40 Fahrten anfielen.

Sobald die Pläne für den Bau der Bottwartalbahn bekannt wurden, versuchte die Firma Wohlgelegen auf die Trassenführung der neuen Strecke Einfluss zu nehmen. In einem Schreiben an das Königliche Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten vom 14. August 1894 wurde das Interesse der Firma betont, „daß die Strecke über Thalheim bis Heilbronn normalspurig ausgeführt wird“.³² Die Firma führte weiter aus, dass im ersten Halbjahr 1894 17.460.400 kg Kalksteine aus Talheim bezogen worden waren, was 3.500 „Doppelwaggon“ entsprach. Für das nächste Jahr war bereits eine Steigerung auf 4.000 „Doppelwaggon“ vorgesehen. Da sich der Wert der Steine auf 32.000 M belief, während die Frachtkosten dafür bei 72.000 M lagen, wollte die Firma durch den Bahntransport die Frachtkosten senken.

Nach diesem Schreiben fand ein reger Briefwechsel zwischen der Firma und dem zuständigen Ministerium statt; immer wieder betonte die Firma, dass das Umladen von Schmal- auf Normalspurgüterwagen im Südbahnhof sehr hohe Kosten verursachen würde. Zudem müssten neue Schmalspurgüterwagen angeschafft werden, während bei einem Normalspurverkehr auf alte Güterwagen, die nicht mehr in den Regelverkehr eingestellt werden könnten, zurückgegriffen werden könnte.³³

Auch zwei Jahre später war das Thema noch aktuell; die Fabrik schlug nun als Alternative vor, die Schmalspurwagen auf dem Südbahnhof von einer Brücke über den Normalspurgleisen auf die großen Waggon abzukippen.³⁴

Mit dem Thema Schmal- und Normalspur war immer auch die Frage der Tarife verknüpft; auch hier befürchtete das Unternehmen, dass der Bahntransport zu teuer käme.

Auch die Stadt Heilbronn war von Anfang an der Normalspurverbindung interessiert, um die Steintransporte auf ihren Straßen zu vermeiden. Über dieses Thema gab es im Gemeinderat erregte Debatten; so wurde von einigen Mitgliedern des Gremiums die Behauptung aufgestellt, „die Eisenbahnverwaltung bereite den Etablissements im Betreff der Höhe der Frachtsätze für die fraglichen Steintransporte auf der künftigen Bottwarthalbahn Schwierigkeiten und es stehe

³² StA Ludwigsburg E 79 III Bü 271 Nr. 116

³³ Brief vom 9. Januar 1897; StA Ludwigsburg E 79 III Bü 269

³⁴ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 269

zu befürchten, es werde die Eisenbahnverwaltung die Konkurrenz mit den Landfuhrwerken nicht aufnehmen,³⁵ worauf die Generaldirektion erwiderte, diese Behauptung beruhe „auf Böswilligkeit oder auf Irrtum, im Gegenteil muß die Eisenbahnverwaltung schon in ihrem eigenen finanziellen Interesse bemüht sein, die fraglichen Transporte im Wettbewerb gegen das Landfuhrwerk, wenn immer möglich, für die Bahn zu gewinnen“.

Der Ausdruck „Böswilligkeit“ beschäftigte nun lange den Gemeinderat. Auch wurde viel debattiert, ob die Eisenbahnverwaltung die Firma Wohlgelegen dazu zwingen könne, sich über einen längeren Zeitraum zum Steintransport mit der Bahn zu verpflichten. Die Stadt wollte als Gegenleistung für die Abgabe eines städtischen Areals zur Vergrößerung der Fabrik die Zusicherung, dass „die Fabrik sich verpflichtet, nach Erstellung der Bottwarthalbahn die Steintransporte aus den hiesigen Straßen zu entfernen und den Eisenbahntransport zu wählen“.

Ein Bericht der K. Generaldirektion an das K. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten vom 9. Februar 1900 befürwortete schließlich nach eingehender Darstellung die „Ausführung einer dreischienigen Gleisanlage“.³⁶ Begründet wurde dies damit, dass Teile des Kalksteintransports der Bahn zufallen werden, bei einem Steinbedarf von jährlich 60.000 t der Transport jedoch nicht mehr mit einer Schmalspurbahn zu bewältigen sei. Eine Umladung auf dem Südbahnhof würde die Kosten verteuern, dagegen wäre der Mehraufwand, „wenn die vorbezeichnete Strecke statt schmalspurig dreischienig ausgeführt wird“, geringer.

Für einen Bau gleichzeitig mit der Schmalspurbahn sprach zudem die Tatsache, dass die Industrie in Sontheim einen normalspurigen Anschluss erwartete; auch die „Mechanische Zwirnerei“ mit jährlich etwa 400 Wagenladungen Empfangsgüter hatte um Erstellung eines Gleisanschlusses nachgesucht.

Nur sechs Tage später wurde der dreischienige Ausbau zwischen Talheim und Heilbronn genehmigt. Die Generaldirektion informierte darüber am 4. April 1900 die Stadtverwaltung Heilbronn: „Damit sind die von Ihnen gewünschten Einrichtungen gegeben, daß der Kalktransport auf Normalspurwagen von Talheim nach der chemischen Fabrik ohne Umladung erfolgen kann“.³⁷

Über den Umfang der Transporte liegen leider keine Unterlagen vor. Nach den Angaben von Zeitzeugen wurden die Kalksteintransporte auf der Bottwarthalbahn bereits in den 1930er Jahren eingestellt. Ab 1935 bezog die „Chemische Fabrik“ die Kalksteine aus den eigenen Brüchen in Herrlingen bei Ulm. Die Steinwagen wurden in sogenannten Ganzzügen von dort direkt ins Werksgelände Wohlgelegen gebracht und hier mit werkseigenen Lokomotiven zur Entladung bereitgestellt.

³⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 266 vom 7. Februar 1899

³⁶ StA Ludwigsburg E 57 Bü 44

³⁷ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 269

Verbindung zum Hauptbahnhof

In der Frage der Streckenführung der Bottwartalbahn in Heilbronn wurden eingehende Untersuchungen vorgenommen. Zunächst war als Alternative auch überlegt worden, die Schmalspurbahn über die Ringbahn (ursprüngliche Trassenplanung entlang der Oststraße) bis zum Hauptbahnhof durchzuführen. In einem Gutachten vom 31. Januar 1891 wurde jedoch festgestellt, dass „sowohl im südlichen als am nordöstlichen Bahnhofende für die Einrichtung eines Umladebahnhofs ein Platz fehlt, wenn die Schmalspurbahn auf eigenem Bahnkörper in den Hauptbahnhof eingeführt werden wollte, bzw. daß diese Einrichtungen (Rampen, Schuppen, Verkehrs- und Abstellgleise) bedingen würden, welche nicht thunlich ist, weil für sie anderwärts kein oder kein zweckentsprechender Platz verfügbar gemacht werden kann. Die Einführung der Schmalspurbahn in der auf auswärtigen Bahnen schon zur Anwendung gekommenen Weise, daß der für die Schmalspur erforderliche Gleisstrang zwischen die Schienen des Hauptgleises – im vorliegenden Fall der Linie Heilbronn–Crailsheim eingelegt würden, wäre zwar fachlich ausführbar, aber wegen der zu durchfahrenden Weichen mit Komplikationen verbunden, welche mit Betriebssicherheit es nicht möglich erscheinen lassen, diese Einrichtung zu treffen.“³⁸

Trotz dieser negativen Feststellung wurden Pläne für einen Nebenbahnhof auf der südwestlichen Seite des Hauptbahnhofs erarbeitet³⁹, samt einer Einmündung der Schmalspurbahn in die Hauptbahn Stuttgart–Heilbronn in Böckingen.

Die Stadt Heilbronn hatte jedoch großes Interesse daran, die Verbindung zum Hauptbahnhof als Normalspur anzulegen; die damals so genannte „Ringbahn“ sollte die im Süden der Stadt Heilbronn angesiedelten Industriebetriebe an das „normale“ Gleisnetz anbinden.

Getrübbte Erwartungen

Obwohl in dem Gesetz vom 9. Juni 1891 der Bau einer Bahn von Marbach bis Heilbronn vorgesehen war, konnte man sich in Heilbronn nicht damit zufrieden geben, dass zunächst nur der Abschnitt Marbach–Beilstein gebaut werden sollte. Man erwartete vielmehr nicht nur den baldigen vollständigen Ausbau der Strecke, sondern auch den Anschluss an den Hauptbahnhof in Heilbronn. Dies wünschte wohl der Heilbronner Handelsstand, viel mehr aber noch die im Süden der Stadt angesiedelten Fabriken.

Da die Verwirklichung dieses Anliegens „nicht über den Zeitpunkt der Eröffnung der Bahn Beilstein–Marbach hinausgerückt werden sollte“, wird am 27.

³⁸ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 270

³⁹ An der Stelle, wo heute die Stadtbahn in den Bahnhofvorplatz einmündet (vgl. Abb. S. 197).

Oktober 1892 im Heilbronner Gemeinderat beschlossen, „die bürgerlichen Collegien möchten bei der Direktion der Württ. Staatseisenbahnen die Bitte vorbringen, es möge in dem der Kammer vorliegenden Eisenbahnkreditgesetz pro 1893/95 auch die Mittel dafür vorgesehen werden, daß in der genannten Finanzperiode die im Prinzip genehmigte Fortführung der Bottwartalbahn von Beilstein nach Heilbronn und Einführung in den Hauptbahnhof zur Ausführung gebracht werde. Hiebei sollte auch ausgesprochen werden, daß bei Entwerfung der umfassenden Aenderungen und Einrichtungen des Bahnhofs in Heilbronn, welche gegenwärtig im Werke sind, im Interesse der Eisenbahnverwaltung selbst auch die Einführung der Bottwarthalbahn die nöthige Rücksicht genommen werde.“⁴⁰

Sicher wollte der Gemeinderat damit einer späteren Ausrede der Bahn zuvor kommen, ein Anschluss der Bottwarbahn sei nicht oder zumindest nicht gleich möglich, da damit eine umfangreiche Änderung des Spurplans notwendig wäre. Bei den „umfassenden Aenderungen“ auf dem Heilbronner Bahnhof zum Ende des Jahres 1892 dürfte es sich um die Erweiterung der Inundationsbrücke⁴¹ um zwei weitere Gleise sowie den Anschluss des Rangierbahnhofs gehandelt haben, der damals auf Böckinger Markung gebaut worden war.⁴²

Eröffnung des ersten Streckenabschnitts

Zur feierlichen Eröffnung des Teilstücks Marbach–Beilstein am 10. Mai 1894 wurden Gemeinderat Kögel und das Kollegialmitglied Pfeiderer als Repräsentanten der Stadt Heilbronn entsandt. Zur gleichen Zeit wurde eine Petition an das Königliche Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten eingereicht, um die Weiterführung der Bahnlinie Beilstein–Heilbronn zu erreichen.

Der Bericht des Gemeinderats Kögel über die neue Bahn klang recht verheißungsvoll: „Die Bahn mache einen guten Eindruck, ebenso der Bahnkörper, die Wagen und Maschinen trotz dem die Bahn schmalspurig sei. Die anwesenden Herren Ministerialbeamten insbesondere der Herr Minister Frh. von Mittnacht hätten sich in sehr wohlwollender, freundlicher Weise über die Fortführung der Bahnlinie hieher ausgesprochen.“⁴³ Präsident von Balz von der Direktion der Württembergischen Staatseisenbahnen schob allerdings gleich den „Schwarzen Peter“ der Stadt Heilbronn zu indem er bemerkte, „daß das Weiterführen der Bahn in erster Linie im Interesse der Stadt Heilbronn liege. Wenn die hiesige Stadt die Kosten zum geplanten Südbahnhof und weiter bis zum Hauptbahnhof übernehme, dann werde die Sache sehr rasch gehen.“ Gemeinderat Kögel erwi-

⁴⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2389 vom 27. Oktober 1892

⁴¹ Brücke über ein von Überschwemmung bedrohtes Gelände

⁴² RÖSCH, Böckingen (1998), S. 563 ff.

⁴³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1109 vom 10. Mai 1894

derte dagegen, „daß, wenn die Bahn für den Staat, die Anwohner und die hiesige Stadt einen richtigen Zweck haben soll, dann könne die Fortsetzung nicht mehr lange auf sich warten lassen.“ Die Stadt Heilbronn sei jedoch nicht in der glücklichen Lage, die „ganz außerordentlichen Opfer bringen zu können“.

Da war man aber im Bottwartal ganz anderer Meinung. Im „Bottwarthal-Bote“ vom 12. Mai 1894 wird „ein baldiger Anschluß nach Heilbronn“ gewünscht, und man war der Meinung, dass es bei der Stadt Heilbronn an Mitteln nicht fehle „da dort Übersättigung an Capital vorhanden, so liege es ganz nahe, daß sich Heilbronn einen Aderlaß gönne, damit der Weiterbau zustande kommt“⁴⁴. Auch die Schultheißen der Orte, welche die Bahn voraussichtlich berühren sollten, äußerten sich zunächst recht zurückhaltend: „Es sei schwer, in den Kollegien die Beiträge durchzubringen.“ Der Schultheiß von Talheim meinte zudem, dass die für seine Gemeinde anfallenden Kosten in Höhe von 70 bis 80 000 Mark viel zu hoch seien.

Streit um die Kosten

Oberbürgermeister Hegelmaier konnte bei der Sitzung am 24. Oktober 1895 den bürgerlichen Kollegien über die „Fortsetzung der Bottwarthalbahn“ eine hoffnungsvolle Mitteilung machen: „Dieselbe erscheint nach der Mitteilung des Herrn Präsidenten von Balz und Direktor von Fuchs nunmehr gesichert. Die Regierung werde eine Vorlage an die Kammer bringen und es ist nicht zu zweifeln, daß die Kammer diesen Antrag genehmigen wird. Von großer Wichtigkeit für die Stadt ist der Umstand, daß die Regierung entschlossen ist, die Bahn nicht bloß bis zum Südbahnhof zu bauen, sondern sofort auch die Ringbahn auszuführen.“⁴⁵

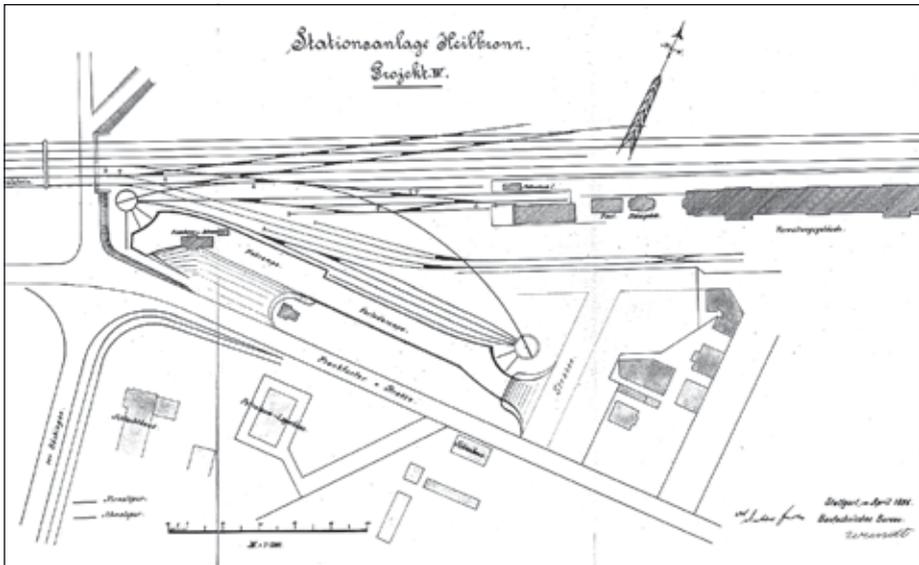
Auch die anderen beteiligten Gemeinden stellten in Aussicht, die Forderungen der Regierung anzunehmen und ihren Anteil am erforderlichen Grund und Boden zur Verfügung zu stellen.

Für die Strecke innerhalb der Markung Heilbronn errechnete man Grunderwerbskosten einschließlich Nebenkosten von 178 850 M, für die Verbindungsbahn zwischen Süd- und Hauptbahnhof zusätzlich 450 000 Mark. Insgesamt waren für den Grunderwerb der gesamten Strecke Beilstein–Heilbronn 909 450 Mark angesetzt.⁴⁶ Über die Kosten der Verbindungsbahn heißt es, „daß ein erheblicher Theil für die Anlage der Oststraße in Anspruch genommen werden kann“. Anfang des Jahres 1896 hoffte Oberbürgermeister Hegelmaier, „die Frage der Bottwarthalbahn wird im März d. Js. den Ständen vorgelegt und dann vielleicht noch im Laufe des Jahres mit der Ausführung begonnen. Von großer Wichtigkeit

⁴⁴ StadtA Heilbronn, ZS 4794

⁴⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1834 vom 24. Oktober 1895

⁴⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 103 vom 23. Januar 1896



Eine der projektierten Varianten der Bottwartalbahneinmündung in den Heilbronner Hauptbahnhof aus dem Jahr 1896 – am Bahnhofsvorplatz sollte ein Nebenbahnhof für die Schmalspurbahn entstehen. (Staatsarchiv Ludwigsburg E 79 III Bü 271)

ist hiebei die Lage des Südbahnhofs sowie die Verbindung mit dem Hauptbahnhof.⁴⁷ Kurz darauf wurde der Standort des Südbahnhofs festgelegt; „er wird in der Nähe der Knorr’schen Fabrik ausreichend groß angenommen, so daß eventuell auch eine Vergrößerung vorgenommen werden kann“.⁴⁸

Aber die Kostenübernahme durch die Stadt verlief nicht so reibungslos, wie es zunächst den Anschein hatte. Von den bürgerlichen Kollegien wurde beanstandet, dass die Stadt Gelder, die nicht nur der eigenen Bevölkerung, sondern dem Gemeinwohl zu dienen hätten, für den Staat aufzubringen habe.⁴⁹ Eine Verhandlung zwischen Vertretern der Stadt und der Königlichen Staatsregierung am 11. März 1896 führte zu keinem Ergebnis. Es wurde dabei zwar angedeutet, dass von Talheim aus die Schmalspur in ein Normalspurgleis integriert werden könne; aber auch die Möglichkeit, dass die mit Schmalspurwagen angelieferten Steine aus den Steinbrüchen bei Talheim im Südbahnhof auf Normalspurwagen umgeladen werden könnten, wurde nicht ausgeschlossen – bei den damals geringen

⁴⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1 vom 9. Januar 1896

⁴⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 152 vom 30. Januar 1896

⁴⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 523 vom 26. März 1896

Arbeitslöhnen war dies für die Bahn zunächst billiger als Einrichtung und Betrieb einer Normalspurstrecke. Deshalb sollten auch keine „Extrakosten für Empfänger oder Absender“ entstehen.⁵⁰

Allgemein herrschte darüber Enttäuschung, dass die Bahn schmalspurig errichtet werden sollte und dass die beim Bahnbau beteiligten Gemeinden, insbesondere aber die Stadt Heilbronn, zu einer Leistung herangezogen werden sollten, die als zu hoch angesehen wurde. In der Zwischenzeit zeigte sich außerdem, dass bei der ersten Berechnung von 1891 sowohl die Maße als auch der Grundpreis beim Streckenbau zu gering angesetzt worden waren und „daß die angenommene sehr dürftige Ausstattung der Stationen nicht genügt“. Nach neueren Berechnungen ging man nun von einem Gesamtaufwand von 2 707 000 M aus, wobei die vollspurige Verbindungsbahn, einschließlich eines hälftigen Anteils am Südbahnhof, mit 970 000 M zu Buche schlug. Bei diesem Streckenanteil bestand noch keine „vollständige Klarheit“, ob in dieser Situation der Staat die Baukosten und die Stadt „nur“ die Kosten für den Grunderwerb in Höhe von 250 000 M zu tragen habe.⁵¹

Es wurde als Härte betrachtet, dass die Stadt die Kosten der Verbindungsbahn tragen sollte, weil ja der Staat wie auch die umliegenden Gemeinden an der Verbindungsbahn Interesse hätten. So hoffte man auf einen finanziellen Zuschuss des Staates und eine Ausnahmeregelung durch die Ständekammer, obwohl Präsident von Balz erklärt hatte, dass sich die Regierung dagegen stellen würde. Trotzdem schlug man vor, dass die bürgerlichen Kollegien sich mit einer Petition an die Kammer wenden sollten, in welcher ausgedrückt werden sollte, dass die Stadt „ausschließlich das Areal des Südbahnhofs unentgeltlich zur Verfügung stellen wolle“. Entgegen der bisherigen Begründung, wonach die Verbindungsbahn als wichtiger Beitrag zur Industriensiedlung im Süden der Stadt zu betrachten sei, betonte man seitens der Stadt, „daß die Verbindungsbahn in erster Linie dem Staat zugute komme und es der Stadt genüge, wenn die Bahn bis zum Südbahnhof hergestellt sei“, die Bottwartalbahn also am Südbahnhof ende. Die anderen Gemeinden hatten allerdings ihre Beitragszahlung vom Zustandekommen der Verbindungsbahn abhängig gemacht.

In der Debatte wurde jedoch auch darauf hingewiesen, dass die Verbindungsbahn wohl auch für die Stadt von Vorteil wäre, da die vielen Steintransporte per Fuhrwerk von den Steinbrüchen bei Talheim durch die Stadt zur Fabrik Wohlgelegen wegfallen würden.

⁵⁰ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung vom 13. März 1896

⁵¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 523 vom 26. März 1896

Streit im Gemeinderat

Bei den zahlreichen, oft auch impulsiv und engagiert geführten Debatten über die Bottwartalbahnfrage entwickelte sich der Heilbronner Gemeinderat zu einem Ort immer neuer Streitigkeiten und gegenseitiger Angriffe zwischen Oberbürgermeister Hegelmaier und den Mitgliedern des Gemeinderats und der bürgerlichen Kollegien. Vorwürfe persönlicher Art und über gemachte Aussagen in Wort und Schrift waren an der Tagesordnung, so etwa in der Sitzung vom 9. April 1896: Ein – wie vermutet wurde – von Oberbürgermeister Hegelmaier lancierter Bericht in der Neckar-Zeitung vom Vortag hatte die bürgerlichen Kollegien als Verursacher der Bauverzögerung an der Bottwartalbahn hingestellt und die Mitteilung enthalten, dass die Königliche Eisenbahnverwaltung bei einer weiteren starren Haltung der Kollegien eine Neckarüberquerung bei Sontheim und einen Anschluss an die Hauptbahn auf Böckinger Markung in Erwägung ziehe. Das Thema Südbahnhof und Verbindungsbahn wäre damit ad acta gelegt gewesen.⁵²

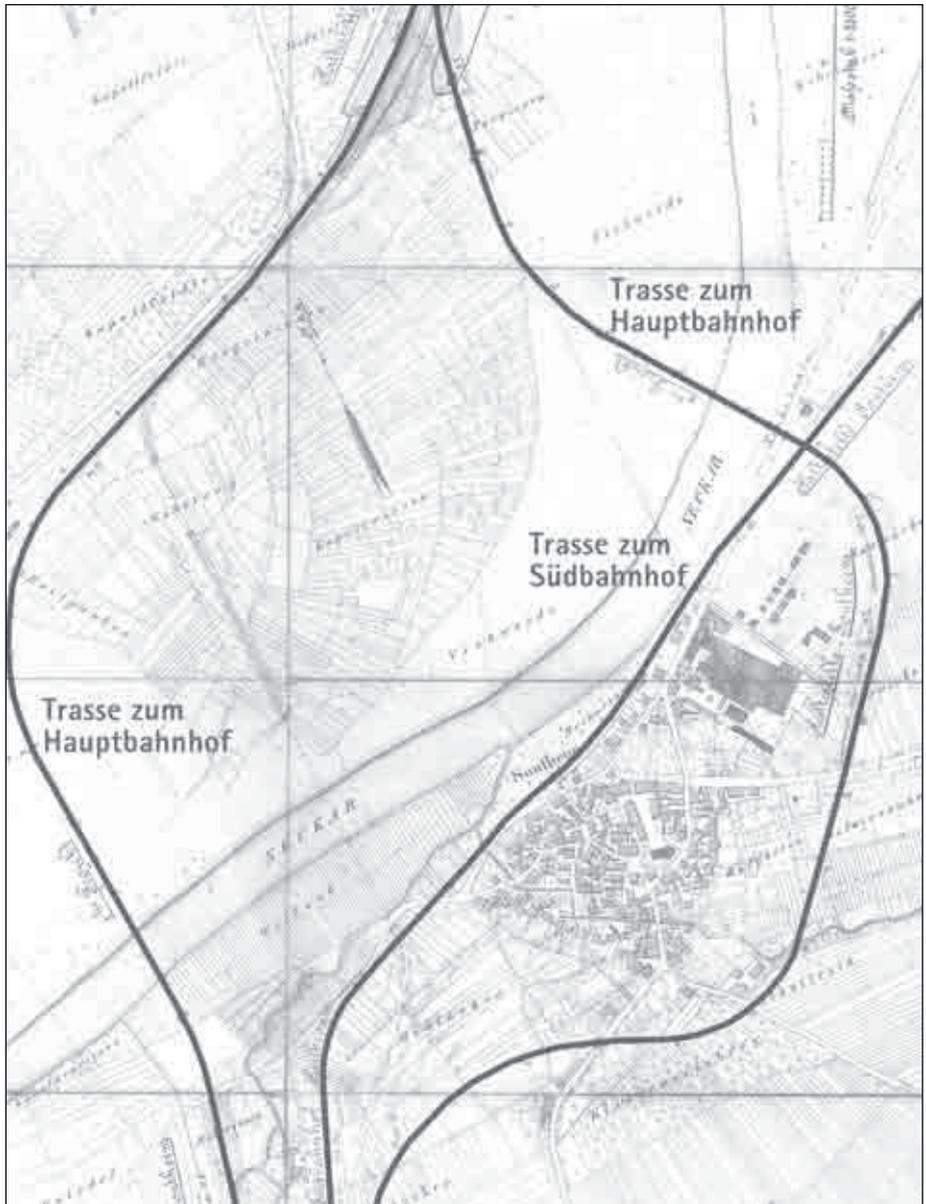
Die Regierung war zwar am Weiterbau der Bottwartalbahn in Richtung Heilbronn interessiert, hatte aber offensichtlich nicht mit der starren Haltung der Stadt Heilbronn gerechnet. So wurde im Heilbronner Gemeinderat davon berichtet, dass „der Herr Ministerpräsident von Mittnacht sich bekanntlich in der Sitzung der Abgeordnetenversammlung vom 6. Mai 1896 in einer für unsere Stadt geradezu beschämenden Weise in der Bottwarthalbahnfrage geäußert hat. Es ist außer Zweifel, daß die Rede des Herrn Ministerpräsidenten in der Abgeordnetenversammlung den Eindruck gemacht hat, als ob sich die hiesige Stadtgemeinde von eingegangenen Verbindlichkeiten lösen wolle.“⁵³

In einem Gesetz vom 19. Mai 1896 wurde dann bestimmt, dass „eine Eisenbahn von Beilstein nach Heilbronn herzustellen ist“, dass aber mit dem Bau erst dann zu beginnen sei, „wenn der Eisenbahnverwaltung von den Beteiligten der für den Bahnbau und dessen Zubehör dauernd erforderliche Grund und Boden kosten- und lastenfrei zum Eigenthum überwiesen oder genügende Sicherheit für die Erstattung der Grunderwerbungskosten geboten sein wird.“

Oberbürgermeister Hegelmaier berichtete im Gemeinderat von der Drohung mit der Böckinger Variante – sollten die aufzubringenden Beträge nicht bis zum 1. Januar 1897 sichergestellt sein, so werde der Anschluss „der Bottwarthalbahn an die Hauptbahn in Böckingen erfolgen“. Er ergänzte, dass es nur zwei Alternativen gebe: Entweder die Ringbahn durch die Oststraße oder den Anschluss in Böckingen. Den Zweiflern begegnete er mit der Feststellung, dass der Bahnbau über Böckingen „nicht technisch unausführbar ist“, „diesbezüglich aufge-

⁵² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 574 vom 9. April 1896

⁵³ Gemeinderat Schloß; StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 835 vom 15. Mai 1896



Die drei Projekte zur Anbindung der Bottwartalbahn an die Stadt Heilbronn – Neckarübergang zwischen Horkheim und Klingenberg, Neckarübergang östlich von Sontheim und die Trasse zum projektierten Südbahnhof.

(Staatsarchiv Ludwigsburg E 79 III Bü 271, thematisch ergänzt durch Stadtarchiv Heilbronn)

stellte gegenteilige Behauptungen sind ein ebenso müßiges Geschwätz wie das, daß die K. Straßenbauverwaltung die Neckarbrücke für die Straßenbahn nicht zur Verfügung stellen wolle. In letzterer Beziehung ist gerade das Gegenteil der Fall“.⁵⁴

Das Projekt der Einführung der Bottwartalbahn „auf dem Gelände nahe des Sees“ war gegenüber der Ringbahn durch die Oststraße ein wirkungsvolles Drohmittel seitens der Regierung. Die Stadt hätte dabei auf den Südbahnhof und die dortigen Abfertigungsmöglichkeiten im Güterverkehr verzichten müssen, und besonders wären die „Industrie-Etablissements“ im Süden der Stadt ohne Anbindung an das Schienennetz geblieben – zu jener Zeit eine echte Benachteiligung. Zudem wären auch die Bemühungen der Stadt um weitere Industrieansiedlungen im Süden außerordentlich erschwert worden.

Nachdem nun zwei Möglichkeiten für einen Anschluss der Bottwartalbahn an den Hauptbahnhof existierten, wurde das Für und Wider abgewogen – bei der Böckinger Variante hätte die Stadt ca. 300 000 M gespart; bei der Oststraßen-Variante, an welcher die Stadt um des „aufblühenden Stadtteils“ willen Interesse hatte, wäre dagegen „das von der Stadt zu bringende Opfer ungewöhnlich groß“. Dennoch wäre der Verzicht auf Südbahnhof und Ringbahn ein großer Fehler gewesen.

Kostenberechnung der Stadt

In der Zwischenzeit wurden vom Tiefbauamt die Kostenbeteiligungen für die Firmen ermittelt, für die ein Anschluss an den Hauptbahnhof (über die Ringbahn) von großem Nutzen sein würde:

Firma C.H. Knorr	125 000 M
Zuckerfabrik Heilbronn	30 000 M
Seelig, Emil, Aktiengesellschaft	37 500 M
Kraemer und Flammer	25 000 M
zusammen	217 500 M

Zu diesen Einnahmen rechnete das Tiefbauamt eine Ersparnis der Stadt für die Straßenunterhaltung der Oststraße infolge der Erstellung der Ringbahn in Höhe von ca. 50 000 M, zusammen also 267 500 M Einnahmen. Daneben standen Kosten für den Grunderwerb auf Heilbronner Markung von 616 832 M (für freie Strecke ab Sontheim und eine Hälfte des Südbahnhofs 166 832 M, für die Ringbahn und die andere Hälfte des Südbahnhofs 450 000 M).

Durch diese geschickten Überlegungen des Tiefbauinspektors Heuss versuchte die Verwaltungsspitze, dem Gemeinderat und den bürgerlichen Kollegien die

⁵⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1502 vom 11. September 1896

Möglichkeit einer Reduzierung der Kosten nahe zu bringen. Dabei wurde nicht nur ein geringeres Areal für den Südbahnhof einkalkuliert, auch an eine Senkung der „Straßenplatzpreise“ war gedacht worden. Auf diese Weise konnte der Vorsitzende in der Sitzung vom 11. September 1896 den Kostenaufwand für die Stadt Heilbronn auf 300 000 bis 325 000 M beziffern.

Wenig später wurden Oberbürgermeister Hegelmaier und Tiefbauinspektor Heuss von Präsident von Balz, der auch im Auftrag des Ministerpräsidenten von Mittnacht sprach, in Stuttgart empfangen. Hegelmaier übermittelte dem Gemeinderat das Ergebnis des Gesprächs am 20. November 1896 „sehr bestimmt und kategorisch“⁵⁵: Für die Beschaffung von Geldmitteln für das Rechnungsjahr 1896/97 sei ein Kreditgesetz in Vorbereitung, in welches nur dann Gelder eingestellt werden sollten, wenn die Stadt und die betreffenden Gemeinden ihrer Verpflichtung nachkämen. Für die Stadt war also „Gefahr in Verzug“, wenn die entsprechenden Verhandlungen nicht zum Abschluss kommen sollten. Die Bottwartalbahn, so wurde erklärt, werde im betreffenden Kreditgesetz nicht eingestellt und dafür eine andere Bahn berücksichtigt, deren Anliegergemeinden ihren Beitrag leisten wollten. „Der Standpunkt der Regierung sei genau derselbe wie früher und sie weiche hiervon nicht eine Haaresbreite ab. Auch lassen sich Regierung und Stände auf keine weiteren Verhandlungen ein.“

Entschieden habe Präsident von Balz die Ansicht zurückgewiesen, „es liege ein Uebelwollen der Eisenbahnverwaltung gegen Heilbronn vor, im Gegentheile könne man nachweisen, daß im letzten Jahrzehnt für die Eisenbahnentwicklung Heilbronn im Verhältnis mehr geschehen sei als für jede andere Stadt.“ Die Generaldirektion der Königlichen Staatseisenbahnen machte weiter darauf aufmerksam, „daß die Ringbahn und der Südbahnhof ausschließlich im Interesse der hiesigen Stadt geplant sei, die Regierung habe keinen Anlaß von sich aus den Südbahnhof zu errichten. Die Regierung habe auch an der Ringbahn kein Interesse und bringe sogar große Opfer für Heilbronn, wenn sie den Südbahnhof und die Ringbahn ermögliche. Die Regierung setze voraus, daß dies in Heilbronn gebührend gewürdigt werde. Ein anderes Projekt [gemeint ist die von Tiefbauinspektor Heuss vorgeschlagene Trasse durch das Wannental] als die Ringbahn [Oststraße] werde die Regierung nicht zur Ausführung bringen, wenn jedoch behauptet wird, die Regierung beabsichtige ein anderes Projekt, so sei dies geflunkert.“ Dagegen sei das „Böckinger Projekt“ bis ins Detail ausgearbeitet und „technisch durchführbar und nur 6000 M teurer als die Ringbahn“. Trotzdem komme diese Variante zunächst nicht in Betracht, da die beteiligten Gemeinden ihre Beiträge nur „bei einem Südbahnhof in Heilbronn“ zur Verfügung stellen würden. Gegebenenfalls, so bemerkte Oberbürgermeister Hegelmaier, wäre auch an eine Bahn Beilstein–Illfeld gedacht, von dort sollte über Lauffen der Anschluss

⁵⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1854 vom 20. November 1896

an die erst fertiggestellte Zabergäubahn⁵⁶ geschaffen werden, wodurch man schmalspurige Züge von Marbach nach Güglingen fahren könne.⁵⁷

Die Regierung legte sich darauf fest, die Verbindungsbahn durch die Oststraße zu führen – es sei für sie unbegreiflich, dass dies bekämpft werde: „Es scheint, daß die Herren, die diese Bahn beanstanden, aus Heilbronn noch gar nicht hinausgekommen sind.“

Bei dem Gespräch war in Aussicht gestellt worden, dass die Bahn möglicherweise um 100 000 M billiger werde als im Voranschlag; Oberbürgermeister Hegelmaier mahnte zum Schluss seiner Erklärung an, dass der für die Bottwartalbahn und die Verbindung Südbahnhof–Hauptbahnhof nötige Grund und Boden dem Staat unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden müsse.

Wieder eine Deputation und Krach im Gemeinderat

Um bessere Bedingungen bei der Finanzierung der Bottwartalbahn auszuhandeln, wurde von der Stadt erneut eine Deputation unter Führung von Oberbürgermeister Hegelmaier zu Ministerpräsident von Mittnacht entsandt. Wie der Oberbürgermeister in der Sitzung des Gemeinderats am 10. Dezember 1896 mitteilte, wurden die Herren „sehr liebenswürdig“ empfangen.⁵⁸ Der Ministerpräsident berief sich auf das Eisenbahnkreditgesetz vom 19. Mai 1896 und verwies auf die von der Stadt Heilbronn zu erbringenden Leistungen; sollte die Stadt dazu nicht bis 1. Januar 1897 bereit sein, so habe „die Regierung nach dem Beschluß der Ständeversammlung den Anschluß bei Böckingen ins Auge zu fassen“⁵⁹ und die Bottwartalbahn würde nicht in das Eisenbahnkreditgesetz aufgenommen werden. Der Ministerpräsident stellte jedoch in Aussicht, dass bei einer positiven Entscheidung seitens der Stadt Heilbronn in den ersten Monaten des folgenden Jahres ein zweites Kreditgesetz nachfolgen würde. Andere projektierte Bahnen würden zunächst nicht vorgezogen.

Alles in allem ein kleiner Lichtblick und keine so unnachgiebige Haltung, wie sie Oberbürgermeister Hegelmaier in den vorhergegangenen Sitzungen der Regierung und den Staatseisenbahnen unterstellt hatte. Mehrere Mitglieder des Gemeinderats wollten dies auch aufgeklärt wissen und verdächtigten den Vorsitzenden, die Unwahrheit gesagt zu haben.

⁵⁶ Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Lauffen–Güglingen am 27. August 1896.

⁵⁷ Bei dieser Aussage dürfte es sich um die private Meinung von Oberbürgermeister Hegelmaier gehandelt haben, da ein derartiges Projekt von den Königlichen Staatseisenbahnen nicht bestätigt wurde.

⁵⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1999 vom 10. Dezember 1896

⁵⁹ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung vom 11. Dezember 1896, Beilage



*Der Heilbronner Südbahnhof auf einer Luftaufnahme aus der Zeit um 1930.
(Stadtarchiv Heilbronn; Foto: Luftbild-Strähle, Schorndorf)*

Die an diesem Tag geführte Debatte war mit so viel Emotionen geladen, dass sie mit einem Eklat endete, als Oberbürgermeister Hegelmaier dem Gemeinderat Moosbrugger nicht mehr das Wort erteilte, sondern die Sitzung schloss und mit den Worten: „Wenn ich die Sitzung schließe, dann ist sie geschlossen“ den Saal verließ. Das Protokoll verzeichnet als Reaktion des Gremiums lapidar „(Lärm)“.

Suche nach weiteren Verbindungstrassen

In der Zwischenzeit wurden die Stimmen gegen die Streckenführung durch die Oststraße immer lauter. So reichten die Vereine der Karls- und der Scherwegvorstadt, aber auch zahlreiche Bauherren dieser Gegend Petitionen beim Gemeinderat ein. Die Eisenbahncommission beschloss deshalb, Sachverständige zu berufen, um „unter Umständen nachweisen zu können, daß ein Projekt mit dem Neckarübergang bei der Zuckerfabrik eventuell ausgeführt werden kann“.⁶⁰ Eine

⁶⁰ Eine weitere Variante zur Streckenführung zwischen Südbahnhof und Hauptbahnhof; StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2049 vom 17. Dezember 1896.

Einführung der Bahn bei Böckingen sei „nicht im Interesse der Stadt [...]. Es ist deshalb unter allen Umständen hinzustreben, daß wir einen Südbahnhof erhalten“. Schließlich einigte man sich, folgende Sachverständige zu berufen:

- Geh. Oberrat von Misani, Berlin (hat an der Erstellung des Gutachtens nicht teilgenommen)
- Geh. Regierungsrat von Schübler, Straßburg
- Oberbauinspektor Klinke, Berlin
- Oberbaurat Prof. Baumeister, Karlsruhe

Letzterer hatte bereits 1873 bei der Erstellung der Industriebahn im Kleinäulein wertvolle Dienste geleistet und dabei das Neckar-Projekt als „das günstigste“ vorgeschlagen.

Appell des Oberbürgermeisters

Für den Heilbronner Oberbürgermeister war die Bottwartalbahn ein wichtiges Anliegen. In seiner „Regierungserklärung“ für das Jahr 1897 ging er deshalb besonders darauf ein und betonte, „daß die Gelegenheit, einen Südbahnhof zu erhalten unter keinen Umständen verpaßt werden darf und daß aber Opfer hiefür gebracht werden müssen. Ich weiß wohl, daß es gerade in dieser Frage eine Reihe von Einzel-Interessen gibt. Es gibt größere Etablissements⁶¹, die kein Interesse an einem Südbahnhof haben. Die sogar profitieren, wenn der Anschluß bei Böckingen gemacht würde. Aber das Interesse Einzelner muß in diesem Fall den allgemeinen Interessen weichen und das allgemeine Interesse nach einem Südbahnhof wird nicht in Abrede zu stellen sein.“⁶²

Als Lösung für die Frage der Verbindungsbahn, die auch die Planung und den Baubeginn der Bottwartalbahn behinderte, wurde schließlich das immer wieder diskutierte „Wannental-Projekt“ aufgegriffen. Die Eisenbahnkommission konnte dies nur befürworten, und den bürgerlichen Kollegien blieb nach nochmaligem Tauziehen wohl nichts anderes übrig, als diesem Vorschlag zuzustimmen und so den Weg für den Bau der Gesamtstrecke zu ebnen.

Der „Verein der oberen Stadt“⁶³ feierte dies bereits als Sieg: „Anläßlich der endgültigen Erledigung der Bottwarthalbahn-Frage“ wurde ein „Gesellschafts-Abend“ abgehalten. Vorstand Eckert begrüßte dabei „die zahlreich erschienenen Mitglieder, gedachte der Abstimmung über die hochwichtige Frage für die Wei-

⁶¹ Gemeint ist sicher die Zuckerfabrik, die damals ihre zu verarbeitenden Güter und die Kohle per Drahtseilbahn von Böckingen aus über den Neckar direkt ins Werk transportierte.

⁶² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2 vom 9. Februar 1897; vgl. zur Verbindungsbahn ausführlich unten, S. 214.

⁶³ Der Verein vertrat die Interessen der Bewohner im Süden der Stadt – wie ähnliche Vereine in den anderen Stadtteilen (Karlsvorstadt, Scherweg etc.).

terentwicklung der oberen Stadt und schloß mit einem Hoch auf den zukünftigen Südbahnhof⁶⁴.

Dass es die Generaldirektion mit dem Bau der Bahn jetzt ernst meinte, zeigt das Angebot, die Stadt möge doch die zum Bahnbau benötigten Grundstücke erwerben und diese nachher an die Bahn veräußern.⁶⁵ Sicher wollte sich die Stadtverwaltung keine weitere Arbeit und besonders keinen weiteren Ärger einhandeln, so lehnte sie dieses Ansinnen der Bahn ab – „diese möge sich um den Kauf selber kümmern.“ Gerne wurde jedoch die Aussage der Generaldirektion gehört, „daß mit den speziellen Vorarbeiten begonnen werde, sobald sämtliche Vereinbarungen von den beim Bahnbau in Betracht kommenden Gemeinden vollzogen und genehmigt sind.“

Das lange erwartete Signal zum Baubeginn kam dann noch kurz vor Jahresende am 16. Dezember 1897 mit der Mitteilung, dass die Vereinbarung über die Leistung eines Beitrags durch die Stadt Heilbronn vom Königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten am 7. Dezember 1897 genehmigt worden sei, und dass „die Verhandlungen mit den übrigen am Bahnbau beteiligten Gemeinden ebenfalls zum Abschluß gelangt sind“.⁶⁶

In einer Vereinbarung vom 23. September 1897 wurden u.a. folgende Punkte geregelt:⁶⁷

- die Stadtgemeinde Heilbronn trägt die Kosten für die Erwerbung von Grund und Boden für eine schmalspurige Eisenbahn von Beilstein nach Heilbronn sowie für eine normalspurige Verbindungsbahn vom Südbahnhof bis zur Einmündung in die Kocherbahn, auch für einzelne Änderungen wegen des Projekts „Lerchenberg II“ (Tunnellinie);
- vorübergehend für den Bau der Bahn notwendig Grundstücke müssen kostenfrei durch die Stadt zur Verfügung gestellt werden;
- zu den von der Stadt zu tragenden Kosten sind zu rechnen: Kaufschillinge für Grundstücke und Gebäude, Entschädigungen für Wirtschafterschwerisse, Entziehung von Rechten, Durchschneidungsnachteile, Wasserentziehung, Kultur-, Nutzungs- und Minderwertsentschädigungen, Entschädigungen an Pächter, Pachtzins für Bauplätze, Abgrabungen etc.;
- alle Nebenkosten der Grunderwerbung durch einen Kommissär mit Vertretern der Stadt, Diäten und Reisekosten der Grunderwerbungs-kommissäre, Prozesskosten, Kosten der Vermessung und Vermarktung nach Beendigung des Bahnbaus;
- die Stadtgemeinde leistet zu den Baukosten einen einmaligen, nicht rückzahlbaren und nicht verzinslichen Beitrag von 115 000 M.

⁶⁴ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung vom 31. Juli 1897

⁶⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1531 vom 23. September 1897

⁶⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2097 vom 16. Dezember 1897

⁶⁷ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 269, und K 417 Bü 103

Der Bau kann beginnen

Bereits am 14. April 1898 erreichte die Stadt ein Schreiben der Königlichen Bausektion, wonach „mit den geometrischen Vorarbeiten auf hiesiger Markung für die Bottwarthalbahn demnächst begonnen wird“.⁶⁸

Nicht jeder war bereit, den für den Bahnbau benötigten Grund freiwillig zur Verfügung zu stellen. Per Gesetz war jedoch die Königliche Eisenbahnverwaltung ermächtigt, „zum Zweck der Erbauung der herzustellenden Eisenbahn von Beilstein nach Heilbronn diejenigen Grundstücke und Rechte an Grundstücken im Wege der Zwangsenteignung zu erwerben, welche nach dem von Uns genehmigten allgemeinen Plan für das gedachte Unternehmen erforderlich sind“.⁶⁹ Als Enteignungsbehörde war die Generaldirektion der Staatseisenbahnen festgelegt worden. An Enteignungsverhandlungen, die ab 7. September 1899 im Rathaus Heilbronn stattfanden, nahmen auch der Oberbürgermeister und zwei Gemeinderäte teil.⁷⁰

Aber auch auf gütlichem Wege waren Liegenschaften angekauft worden. So wurden bereits bis Ende August von der Staatseisenbahnverwaltung 368 975 M 90 Pf. und knapp zwei Monate später wiederum 79 430 M 35 Pf. „für angekaufte Liegenschaften an Kaufschillingen und sonstigen Entschädigungen samt Nebenkosten ausbezahlt, welche ersetzt verlangt werden“.⁷¹

Insgesamt wurde für die Schmalspurstrecke auf Heilbronner Markung ein Flächenbedarf von 1 ha 12 a 45 m² angenommen; dafür waren bis zum Jahresende 1899 insgesamt 719 360 M 60 Pf. aufgebracht worden, wie der Vorsitzende dem Gemeinderat mit der Rechnung der „hiesigen Stadtgemeinde bis jetzt bezahlten Grunderwerbungskosten und Nebenkosten, die vom Staat bis jetzt im Ganzen bezahlt worden sind,“ vortrug.⁷² Nach Abzug verschiedener Rechnungsbeiträge verbleib für die Stadt ein Aufwand von 577 220 M 83 Pf. Nicht enthalten waren darin allerdings die indirekten Kosten für anhängige Straßen- und Kanalisationsanlagen, „welche aber im Laufe der Zeit ohnedies an die Stadt herangetreten wären“.

Große Erwartungen

Voller Optimismus blickte Oberbürgermeister Hegelmaier bei der ersten Gemeinderatssitzung des Jahres 1900 hinsichtlich der neuen Bahnlinie und des neuen

⁶⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 788 vom 14. April 1898

⁶⁹ Art. 2 des Gesetzes vom 20. Dezember 1888

⁷⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1619 vom 17. August 1899

⁷¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1666 vom 25. August 1899

⁷² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2462 vom 21. Dezember 1899

Bahnhofs auf das kommende Jahr: „Dann wird in diesem Etatjahr eine Sache durchgeführt werden, die an dieser Stelle viel besprochen und umstritten war und mehr als zehn Jahre uns beschäftigte, es ist die Vollendung der Bottwarthalbahn, der Ringbahn um unsere Stadt und des Südbahnhofs. Die Opfer, welche die Stadt hierfür zu bringen hat, sind allerdings bedeutende, das gebe ich unbedingt zu, und es war am Ende bei der vom Staat eingenommenen Haltung gar nicht möglich, billiger wegzukommen, aber ich glaube, daß ganz in der gleichen Weise wie das Industrieviertel, das sich prächtig zu entwickeln im Begriff ist, der Südbahnhof und die Ringbahn für die industrielle Entwicklung unserer Stadt von höchstem Wert sein werden und besonders der Güterverkehr ein besonders starker sein wird.“⁷³

Am 16. September 1900 ging endlich die Nachricht ein, „daß die Inbetriebnahme der Strecke Ilfeld bis Heilbronn Südbahnhof bis zum 1. Dezember d.Js. in Aussicht genommen ist. Die gleichzeitige Inbetriebnahme der Verbindungsbahn Heilbronn Südbahnhof–Heilbronn Hauptbahnhof ist mit Rücksicht auf den Stand der Bauarbeiten im Lerchenbergtunnel nicht angängig und kann diese Strecke erst 4–6 Wochen später eröffnet werden“.⁷⁴

Drei Monate später hatten es die Heilbronner dann amtlich: „Gemäß allerhöchster Entschließung seiner Majestät des Königs vom 8. November wird die Eisenbahn Ilfeld–Heilbronn Südbahnhof am 1. Dezember d. Js. in Betrieb genommen. Die an dieser Linie liegenden Stationen Schozach, Thalheim, Sontheim, Heilbronn (Südbahnhof) sind für den gesamten Verkehr, der Haltepunkt Rauher Stich ist nur für den Personenverkehr eingerichtet. Die Stationen Thalheim und Sontheim können jedoch für den Wagenladungsverkehr erst nach Eröffnung der Linie Heilbronn–Südbahnhof–Heilbronn–Hauptbahnhof in Benützung genommen werden.“⁷⁵

Fahrplan und Betriebsbeginn

Mit Schreiben vom 3. November 1900 wurde von der K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen der Stadt ein Entwurf des Fahrplans für die neue Strecke zugesandt.⁷⁶ Zwischen Marbach und Heilbronn–Südbahnhof waren drei Zugpaare

⁷³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1 vom 2. Januar 1900

⁷⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1601 vom 16. September 1900

⁷⁵ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung vom 28. November 1900; in den Anfangsjahren der Bahn bestand neben dem Verladeplatz am Rauhen Stich ein Haltepunkt für den Personenverkehr. Der Steinbruchbesitzer Bopp hatte dazu einen einmaligen Beitrag von 2.000 M geleistet. Der Verkauf der Fahrkarten erfolgte durch den Besitzer der Gaststätte ohne Vergütung durch die Bahn. Die Bahn stellte klar: „Eine Verpflichtung zur Herstellung eines Wartelokals wird weder für jetzt noch für die Zukunft übernommen.“ HStA Stuttgart E 57 Bü 44 Nr. 31

362 Strecke Marbach a. N. — Heilbronn. (Nebeneisenbahn.)										
Entfernung km	Stationen	An- kunft	Auf- ent- halt Min	Ab- fahrt	Streck- ung mit Zug	Ueber- holung		Fahrzeit		Grenzs- 0/0
						des Zuges	durch Zug	fahr- plan- mäßige Min.	für jede Min.	
6562. Güterzug Werktags.										
	Heilbronn Rgbhf.	○	—	—	7.25	7562	6494	35	40	9
1,33	" Spthbf.	●	7.30	2	7.32			5	5	23
2,46	" Karlstor	●	—	—	—			20	20	
0,29	Blochst. Einmündestelle	●	—	—	—			—	—	
2,80	Heilbronn Südbhf.	⊗	7.52	53	8.45	631	7562	20	20	21
1,93	Sontheim a. N.	●	8.54	15	9.09	7561	634	9	9	
3,97	Rauher Stich	●	—	—	—			—	—	
0,13	Steinverladepl. a. Rauher Stich *)	●	9.23	5	9.28			14	14	
1,21	Thalheim	×	9.35	—	—	6563		7	7	

Fällt am 6. Januar auf der Strecke Heilbronn Südbhf. — Thalheim aus.

*) Bezüglich der Bedienung der Weiche an der Steinverladestelle wird auf die Bestimmung in Ziffer 9 des Erlasses Nr. 12351 III v. 26./XI. 1900 verwiesen.

Aus der Anfangszeit der Bottwartalbahn — ein Fahrplanauszug aus dem Jahr 1903.

und zwischen Beilstein und Heilbronn ein Frühzug (Heilbronn an 7:15 Uhr) sowie eine Spätverbindung (Heilbronn ab 19:45 Uhr) vorgesehen.

Mit diesen Fahrplanvorschlägen war die Euphorie in Kreisen des Gemeinderats rasch verflogen; der Vorsitzende „bemerkte hierzu, dieser Fahrplan lasse viel zu wünschen übrig. Auf jeden Fall müßten an den Sonntagen Extrazüge eingelegt werden, ferner müsse der Gemeinderat den Wunsch ausdrücken, daß auf die Beschaffung eines hinlänglichen Wagenmaterials Rücksicht genommen werden müsse, damit man nicht in Verlegenheit komme, wenn der Strom der Ausflügler sich der Bottwarthalbahn zuwende“. Kurze Zeit später wurde ein neuer Fahrplan vorgestellt, der gegenüber dem ersten Entwurf umfangreiche Veränderungen erfahren hatte.

Am 28. November 1900 konnten die Bewohner des Schozachtals den ersten Schmalspurzug bewundern; kurz nach 12:00 Uhr traf eine Probefahrt, die von Baudirektor von Fuchs, Oberfinanzrat Leo und den Bauräten Kittel und Neuffer von der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen begleitet wurde, im Heilbronner Südbahnhof ein. Vielleicht überraschend, vielleicht auch gewollt und

Geschichten um die Bottwartalbahn: Sticheleien

In der Eisenbahnverkehrsordnung gab es früher wie heute die Bestimmung, dass gefährliche Gegenstände von den Reisenden nicht mitgeführt werden dürfen. Dennoch berichtet eine Zeitungsnotiz von 1919 von einem Unfall mit so einem gefährlichen Gegenstand:

„In der Bottwartalbahn wurde gestern ein Passagier durch die hervorstehende Rocknadel einer Frau nicht unerheblich verletzt. Es wäre zu wünschen, daß die weiblichen Passagiere wie bei den Hutnadeln dafür sorgen, daß solche gefährlichen Dinger nicht herausstehen.“

erwartet, hatte kurz vor Betriebseröffnung ein Schreiben der Eisenbahnbauinspektion das Heilbronner Rathaus erreicht, wonach „seitens der Kön. Eisenbahnverwaltung mit der Inbetriebnahme der Strecke Ilsfeld–Heilbronn eine besondere Feierlichkeit nicht verbunden werde und daß die Absicht der hiesigen Stadt, ihrerseits gleichfalls keine besonderen Festlichkeiten abzuhalten, den Intentionen der Bahnverwaltung entspreche“.⁷⁷

Sicher fürchtete man eine Schelte bei den Feierlichkeiten, nachdem die schmalspurige Bottwartalbahn kaum als Verkehrsmittel der Zukunft gelten konnte. Der Landtagskandidat Peter Bruckmann drückte diese Stimmung bei einer Wahlversammlung recht deutlich aus: „Zum Schluß einige Worte über unsere Verkehrsverhältnisse. Morgen wird die Schmalspurbahn Ilsfeld–Heilbronn eröffnet. Große Feierlichkeiten sind verboten worden. Warum? Hat man das Gefühl, kein so gewaltiges Werk geschaffen zu haben wie es die Erregung vor einigen Jahren glauben ließ? Diese Schmalspur, die uns erlaubt in 2 ½ Stunden Marbach zu erreichen, ist etwas, was ein klein wenig an die Zeiten vor 70 erinnert.“⁷⁸

Das Fest der „oberen Stadt“

Obleich offiziell nicht gefeiert wurde, so ließ es sich der „Verein der oberen Stadt“ nicht nehmen, diese ihm besonders zugute kommende Errungenschaft durch eine „Festfahrt und Bankett“ zu feiern. Ein Zug mit zwei festlich geschmückten Lokomotiven brachte die etwa 150 Teilnehmer nach Ilsfeld, wo man sich nach einem Umzug in der Bahnhofsrestauration versammelte. Am Abend wurde in Heil-

⁷⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2148 vom 13. November 1900; Neckar-Zeitung vom 17. November 1900.

⁷⁷ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 269

bronn bei G. Pfau am Rosenberg ein Festbankett gehalten. Nach „einem allgemeinen Gesang ‚Brüder reicht die Hand zum Bunde‘ kamen die verschiedenen Redner zu Wort. Der Vorstand, Mittelschullehrer Eichele, gedachte der Sorgen, Mühen und Kämpfe, die der Verein seit 6 ½ Jahren auszufechten hatte, damit die Einmündung der Bahn nicht in Böckingen oder Lauffen erfolge und hier das Lerchenbergprojekt gegenüber dem vorgeschlagenen Oststraßenprojekt den Sieg erhalte. Die Erstellung des Südbahnhofs und der neuen Bahn sei ein Markstein der Entwicklung der oberen Stadt.“ Der Redner wünschte, „daß auf diesem schönen Gelände Industrie und Gewerbe blühen möge zum Wohl unserer Stadt“.⁷⁹

Trotz der vielen Hochs konnte der Seitenhieb nicht ausbleiben, dass eine Schmalspurbahn manches zu wünschen übrig lasse, und man hoffte auf eine „baldige Vernunftehre zwischen Schmal- und Normalspur“.

Schon wenige Tage nach der Inbetriebnahme kam der Verkehr auf der Bottwartalbahn zum Erliegen. Die in dieser Jahreszeit üblichen Warmlufteinbrüche bescherten dem Unterland anhaltende Regengüsse⁸⁰, die angeschwollene Schozach überflutete einen Hochwasserdamm und unterhöhlte den Bahnkörper zwischen Ilsfeld und Schozach, so dass vorübergehend der Zugbetrieb eingestellt wurde.

Die Endabrechnung

Ende des Jahres 1903 war der von der Stadt für die Bottwartalbahn, den Südbahnhof und die Verbindungsbahn zu erbringende Aufwand von der Stadtpflege ermittelt worden.⁸¹ Nachdem man 1897 von 650 000 M ausgegangen war⁸², wurden jetzt 767 167,12 M angegeben, von denen allerdings die Beiträge der Gleisanschließer in Höhe von 165 000 M abgesetzt werden konnten. Dem Rat wurde dabei mitgeteilt, dass die „endgiltige Abrechnung mit der Eisenbahnhauptkasse“ noch nicht vorliege. Schon vorher kam die erfreuliche Nachricht, dass die Kosten für die spätere Erweiterung des Südbahnhofs um 82 a 21 m² in Höhe von 37 672,23 M von der Eisenbahnkasse übernommen werden.⁸³

Bei der Sitzung des Gemeinderats am 7. Oktober 1904 wurden die Herren mit der endgültigen Abrechnung konfrontiert. Danach betrug der Aufwand der Stadt Heilbronn 703 597,59 M, bereits erbracht waren 693 220,83 M, über die Restsumme von 10 376,76 M wurde diskutiert und die beteiligten städtischen Ämter

⁷⁸ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung vom 1. Dezember 1900

⁷⁹ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung vom 4. Dezember 1900

⁸⁰ In der Meteorologie spricht man dabei vom „Weihnachtstauwetter“.

⁸¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2362 vom 29. Dezember 1903

⁸² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1216 vom 22. Juli 1897

⁸³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1129 vom 28. Mai 1903

Geschichten um die Bottwartalbahn: Der Fastnachtzug

Ein Zeitzeuge erinnert sich: „Fast immer fuhren die Güterzüge vom Südbahnhof nur bis zum Heilbronner Rangierbahnhof, von wo aus die Güterwagen dann in alle Richtungen weitergeleitet wurden. Anders war dies im Januar 1949, als die Kampagne der Zuckerfabrik weit über Weihnachten hinausreichte und viele leere Waggons vom Werk zum Südbahnhof zurückkamen. An einem dieser kalten Januarsamstage sollten die Wagen ausnahmsweise nicht zum Rangierbahnhof, sondern direkt nach Kornwestheim gebracht werden.

Nun gab's in jener Zeit die ersten Faschingsbälle nach dem Krieg, die oft auch in den unzerstört gebliebenen und damals recht renommierten Gaststätten rund um den Südbahnhof stattfanden. Auch der Hermann, ein Eisenbahner und gebürtiger Rottweiler, also ein echter Fastneter, hatte im Rottweiler Narrenhäs daran teilgenommen. Da er wusste, dass frühmorgens ein Güterzug vom Südbahnhof zum Rangierbahnhof fuhr, wollte er sich den weiten Fußweg zu seiner Wohnung in Böckingen sparen. Eben hatte er seinen Platz in einem offenen Bremserhäuschen eingenommen, als der Zug sich mit seiner schweren Dampflok in Bewegung setzte. Die Rundfahrt um Heilbronn und durch den Lerchenberg Tunnel konnte er in Ruhe genießen, dann aber fuhr's im bald kalt, bald heiß in die Glieder, als der Zug im Hauptbahnhof sein Tempo beschleunigte und am Rangierbahnhof vorbei auf dem Stuttgarter Gleis der Landeshauptstadt entgegen fuhr.

Wann der Narr aus seiner misslichen Lage befreit wurde, ist nicht bekannt. Aber der Zugmelder vom Hauptbahnhof hat die Fahrt als „Lgo⁸⁴ 17 384 mit Narro an Bord“ abgemeldet.“

eingeschaltet.⁸⁵ Allgemein wurden dort keine Einwendungen erhoben, kleinere Beanstandungen konnten durch Änderung der Abrechnung beseitigt werden, auch ergaben sich Einsparungen durch die Rückgabe der Grundstücke, die nicht dauernd für Eisenbahnzwecke erforderlich waren, so dass zunächst der reduzierte, von der Stadt noch zu erbringende Betrag von 9 432,58 M feststand.

Allerdings regten sich auch Zweifel wegen der Übernahme der Kosten für den Grunderwerb, die durch das Einlegen der dritten Schiene von Talheim bis zum Südbahnhof notwendig geworden waren. Im Rat wurde die Auffassung vertreten, die Stadt habe sich nur zum Grunderwerb für den Bau einer Schmalspurbahn bis zum Südbahnhof verpflichtet, die Kosten für die „Mehrfläche von 659,12 qm“ müssten nicht übernommen werden. Die dritte Schiene „sei nicht blos zum Nut-

⁸⁴ Leergüterzug mit offenen Wagen.

⁸⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1945 vom 7. Oktober 1904



Aus späteren Zeiten: Ausfahrt eines Schmalspur-Personenzugs in Richtung Sontheim; der Übergang an der Charlottenstraße durfte nur mit 15 km/h befahren werden.

zen der Stadtgemeinde, damit diese den Steintransport auf ihren Straßen losbekomme sondern auch zum Vorteil der Bahnverwaltung, welche den Gewinn aus diesem Transport hat, eingelegt worden“. Die Königliche Generaldirektion verzichtete schließlich tatsächlich auf diesen Betrag, so dass die Abrechnung abgeschlossen werden konnte.

Die Verbindungsbahn – eine fast unendliche Geschichte

Bereits in einem Bericht des Bautechnischen Büros der K. Staatseisenbahnen an das K. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten vom Januar 1891 über „die Erbauung einer Bottwarthalbahn“ wurde der Plan einer normalspurigen Verbindung zum Hauptbahnhof erwähnt: „Der neu anzulegende Südbahnhof Heilbronn dient gleichzeitig als Umladebahnhof für den Güterverkehr. Die Verbindung zum Hauptbahnhof erfolgt durch Normalspurgleise, welches der projektierten Ringstraße folgt und in seiner Bahn an die Hauptbahn Crailsheim–Heilbronn im Kleinäulein anschließt.“⁸⁶

Die Verbindungsbahn sollte nicht als Haupt- oder Nebenbahn zum Hauptbahnhof geführt werden – mit den dazu erforderlichen Signalen und der Besetzung der Züge mit dem für einen Zug vorgeschriebenem Personal. Sie war vielmehr als Anschlussgleis geplant, das nur für Rangierfahrten genutzt werden sollte. Dafür hätte eine einfache Weichenverbindung mit einem Sperrsignal zur Einmündung in den Hauptbahnhof genügt; die Rangierfahrten hätten mit weniger und billigerem Personal ausgeführt werden können. Besondere bauliche Vorkehrungen außer den erforderlichen Signaleinrichtungen wären nicht erforderlich gewesen.

Im Bericht heißt es weiter: „Es ist beabsichtigt, die schmalspurige Lokalbahn am Südende der Stadt Heilbronn auf einem daselbst anzulegenden Bahnhof endigen zu lassen“ – an eine direkte Schmalspurverbindung zwischen Bottwarthalbahn und Hauptbahnhof war demnach zunächst nicht gedacht worden. Und zur Frage der Personenbeförderung auf der Verbindungsstrecke heißt es: „Die Reisenden, welche mit der Bottwarthalbahn in Heilbronn ankommen und weiter reisen wollen oder umgekehrt, hätten den Weg zwischen den beiden Bahnhöfen, welcher etwa 1,7 km beträgt, zu Fuß oder im Wagen⁸⁷ zurückzulegen.“⁸⁸ Dem Personenverkehr hat diese nach Art der Privatbahngleise zu betrachtende Gleisverbindung nicht zu dienen.“⁸⁹

Bereits ein starkes Jahr später wurde die Personenbeförderung auf der Verbindungsbahn jedoch nicht mehr ganz ausgeschlossen. In einer Antwort auf die Anfrage der Bausektion Heilbronn, die im August 1892 an die Königliche Generaldirektion gerichtet worden war, heißt es: „Die Mitbenutzung zum Personenverkehr, wenn hiezu ein Bedürfnis sich zeige, würde einem Anstand nicht

⁸⁶ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 270/271; gemeint ist hier das Gebiet Schaeuffelen- / Dammstraße.

⁸⁷ Mit der Pferdedroschke.

⁸⁸ In späteren Empfehlungen wurde dann auf die Straßenbahnverbindung hingewiesen, die ab 5. Dezember 1897 den Südbahnhof mit dem Hauptbahnhof verband.

⁸⁹ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 270/271



Die verschiedenen diskutierten Streckenverläufe der Verbindungsbahn zwischen Südbahnhof und Hauptbahnhof: 1 Oststraße; 2 Ringbahn Prof. Baumeister 1873; 3 Lerchenberg-Projekt; 4 Tunnel-Projekt I (realisiert); 5 Tunnel-Projekt II; 6 Projekt Neckarüberquerung.

unterliegen, nur müßte bei Festsetzung des Fahrens darauf Rücksicht genommen werden, daß die Fahrten auf der Verbindungsbahn die Aus- und Einfahrten der Hauptbahnzüge nicht stören.“⁹⁰

Erste Gegenstimmen

Schon bei den Vorplanungen der Bahn vom Südbahnhof zum Hauptbahnhof regte sich in der Bevölkerung Unmut gegen ein „Ringstraßen-Projekt“ – ein Gleis auf der heutigen Oststraße.

Der Begriff „Ringbahn“ stammt aus einer früheren Planung: Schon 1873 hatte Prof. Baumeister in den Bebauungsplan eine „Ringbahn“ eingetragen, „welche von der Haller Bahnlinie den Abhang des Lerchenbergs verfolgen, die Stadt im Süden umfahren, den Neckar kreuzen und schließlich in den damals noch im Bau begriffenen Hauptbahnhof münden könnte“.⁹¹ Bereits 1896 konnte diese Linie

⁹⁰ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 270 Nr. 54b

⁹¹ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung, Beilage vom 5. Februar 1897

nicht mehr in dieser Form gebaut werden, da in der Zwischenzeit nahe der „Haller Bahnlinie“ Kasernen gebaut worden waren.⁹²

In der Neckarzeitung vom 4. Dezember 1892 ist zu lesen: „Höchst wünschenswerth wäre es endlich einmal zu erfahren, auf welchem Wege sie künftig an die Hauptbahn anschließen solle. [...] Ich meinerseits habe mich schon vor Zeiten des Zustandekommens der Bottwarthalbahn für das Ringstraßenprojekt nicht zu erwärmen vermocht, jetzt umso weniger als mit demselben große Opfer von der Stadtgemeinde verlangt werden, und wäre ich Hausbesitzer an der Ringstraße, so würde ich mein Privatinteresse darin finden, jenes zu bekämpfen.“⁹³

Eine Trassenvariante

Noch bevor der Termin für die Fortführung der Bottwarthalbahn von Beilstein nach Heilbronn feststand, legte das Tiefbauamt dem Gemeinderat eine Skizze über eine ganz andere Einführung der Bahn in den Heilbronner Hauptbahnhof vor. Dabei ging man davon aus, dass eine solche Verbindung nur in Normalspur ausgeführt werden könne. Vom projektierten Südbahnhof aus war geplant, sie „in der Richtung gegen den Steinweg bzw. das Gemmingsthal weiterzuführen, den Lerchenberg mittels eines Tunnels zu unterfahren, in das östlich des neuen Friedhofs gelegene innere Wannenthal einzumünden, die Jägerhausstraße in der Nähe des Siebennußbaumwegs zu kreuzen und etwa in der Verlängerung der Karlstraße die Haller Linie zu erreichen“.⁹⁴

Tiefbauinspektor Ludwig Heuss – der Vater des späteren Bundespräsidenten Theodor Heuss – wies bei seiner Planung auch auf die Möglichkeit zur Herstellung eines Güterbahnhofs an der Jägerhausstraße hin: „Der östliche noch ausdehnungsfähige Stadtteil würde neben einem Personenbahnhof einen beinahe noch wichtigeren Güterbahnhof erhalten“.⁹⁵ Dort sollten die von den Jägerhaussteinbrüchen für den Export bestimmten Quader behauen und verfrachtet werden.⁹⁶ Die Steinbruchpächter legten großen Wert auf den Versand der Steine ab einem Heilbronner Bahnhof, denn nur dadurch konnte der Ursprung der Sandsteine nachgewiesen werden. So wollte man sich vor unliebsamer Konkurrenz schützen.

⁹² Heute Standort von Polizeidirektion und Finanzamt.

⁹³ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 270 Nr. 70

⁹⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1188 vom 17. Mai 1894

⁹⁵ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 271

⁹⁶ Die Steine aus den Brüchen am Jägerhaus waren ein wichtiger Exportartikel; nicht nur Kirchen und profane Gebäude in ganz Deutschland (Heidelberg, München, Kölner Dom) wurden damit errichtet, auch im Ausland (Amsterdamer Hauptbahnhof) fand der Heilbronner Stein Verwendung.

Das Tiefbauamt war von dieser Lösung überzeugt und hielt deshalb eine nähere Untersuchung „für angezeigt“. Auch der Gemeinderat hielt dies für gerechtfertigt, verlangte aber, dass das Tiefbauamt, vor Inangriffnahme der Arbeiten, sich mit Oberbaurat Fuchs von den Württ. Staatseisenbahnen in Stuttgart ins Benehmen setzen müsse.

Entgegen dem Vorschlag des Tiefbauamts wurde jedoch auch von Oberbürgermeister Hegelmaier die „Oststraßenvariante“ bevorzugt, was zu langwierigen Querelen und Auseinandersetzungen führte.⁹⁷ Hegelmaier berichtete dem Gemeinderat am 23. Oktober 1895: Die Verbindungsstrecke „soll durch die Oststraße normalspurig gelegt werden und es soll der Betrieb straßenbahnähnlich erfolgen. Die Betriebsart sei noch eine offene Frage, Dampfbetrieb soll aber nicht angewendet werden. Auf diese Weise hätten wir dann in zwei Jahren eine Art Straßenbahn vom Südbahnhof aus durch die Oststraße bis zum Hauptbahnhof.“⁹⁸

Von der Stadt wurde verlangt, dass die benötigte Grundfläche unentgeltlich zur Verfügung gestellt werde. Der Oberbürgermeister regte an, zusammen mit der Eisenbahnverwaltung die Oststraße „auf ihre ganze Breite von 23 m herzustellen“. Ein Argument für die „Straßenbahn“ war dabei, dass bei der Mitnutzung der Straße durch die Eisenbahn diese nicht nur die Kosten für den Bau, sondern auch die Unterhaltung mittragen musste. Außerdem wurden gleichzeitig neue Wohnquartiere erschlossen. Diese Variante war demnach sowohl für die Bahn als auch für die Stadt die billigste Lösung. Wohl musste dabei die Stadt zunächst Gelände erwerben; Anlieger, die Gebäude errichten wollten, mussten jedoch von der Stadt das Areal zurückkaufen.

Das Projekt des Tiefbauamts, so erklärten die Vertreter der Königlichen Generaldirektion, komme die Stadt dagegen 500 000–600 000 M teurer; falls die Stadt diese Variante wünsche, müsse sie auch die erhöhten Kosten tragen. Auch der Gütertransport werde wegen der längeren Strecke teurer.

Oberbürgermeister Hegelmaier ging weiter von der „Oststraßen-Variante“ aus. In der Sitzung des Gemeinderats vom 30. Januar 1896 erklärte er deshalb: „Was die Trasse anbelangt, so ist die Oststraße hiefür in Aussicht genommen. Die übrigen Combinationen mit Tunnels⁹⁹ haben sich wegen der Länge der Tunnels und der Steigungsverhältnisse als unausführbar erwiesen.“¹⁰⁰

⁹⁷ Hegelmaier hatte bei der Vorlage des Heuss-Plans an die K. Generaldirektion den Vermerk angebracht: „Meines Erachtens werden der Ausführung derselben Betriebsrücksichten von wesentlicher Bedeutung im Wege stehen.“ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 271 Nr. 144.

⁹⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1834 vom 24. Oktober 1895

⁹⁹ Es wird von mehreren Tunnels gesprochen, da zwei Trassen westlich und östlich des neuen Friedhofs untersucht wurden.

¹⁰⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 152 vom 30. Januar 1896

Die Aussagen des Oberbürgermeisters basierten auf einem neuen „Kostenvoranschlag für die schmalspurige Strecke Beilstein–Heilbronn“ vom Januar 1896. Darin wurde die Oststraßen-Variante favorisiert: „Auf dem Südbahnhof Heilbronn würde die Schmalspur enden; dort sind die nöthigen Umladevorrichtungen, welche für den Übergang auf die normalspurige Verbindungsbahn zum Hauptbahnhof erforderlich sind, vorgesehen. Für die Führung der Verbindungsbahn zwischen den Heilbronner Bahnhöfen würde die Mitte der 23 m breiten Oststraße und anschließend hieran die Mitbenutzung der Haller Linie in Aussicht genommen. Die Einmündung in letztere erfolgt in den Bogen zwischen dem Wartbergweg¹⁰¹ und der Paulinenstraße.¹⁰² [...] Wollte man eine vollständige Aenderung des Streckenplans erzielen, so ließe sich eine Lösung mit Bahnführung hinter dem neuen Kirchhof denken. Außer langen und tiefen Einschnitten in der Neigung 1:40 würde aber diese Linie einen Tunnel durch den Lerchenberg von ca. 320 m Länge erfordern, um mit Benutzung des inneren Wannenthales bei der Karlsstraße in die Haller Linie einzumünden. Für den Betrieb würde gegenüber der vorgeschlagenen Richtung eine Mehrlänge dieser Tunnel-Linie von rund 1000 m entstehen. Ferner ist zu befürchten, daß dieser Tunnel in die gleiche geologische ungünstige Lage der Gipsformation des unteren Keupers zu liegen käme wie der Weinsberger Tunnel, was nach den bei letzterem gemachten Erfahrungen außerordentliche Bau- und Unterhaltungskosten verursachen würde. Wollte statt des inneren das äußere Wannenthal zur Bahnführung gewählt werden, so würden keine besseren Verhältnisse entstehen, in der letzteren Linie neben einem Tunnel von 300 m Länge noch größere Einschnitte, als die erste aufzuweisen hätte.

Diese Tunnellinien dürften einen Mehraufwand an Baukosten von 500 000 M resp. 700 000 M nach sich ziehen, abgesehen von der Mehrlänge von 1,0 resp. 1,5 km für den Betrieb.“¹⁰³

Weitere Verhandlungen

Bei einer Besprechung der Stadt mit Vertretern der Königlichen Staatsregierung am 11. März 1896 im Heilbronner Rathaus nahm das Thema „Verbindungsbahn“ einen hohen Stellenwert ein. Die Gremien der Stadt waren dabei eher bereit, die vom Staat geforderten Beiträge für das Areal der Bottwartalbahn bis einschließlich Südbahnhof zu übernehmen als die Verbindungsbahn mitzufinanzieren. Man ging immer davon aus, dass an dieser Strecke nicht nur die an der Bottwartalbahn gelegenen Gemeinden, sondern vielmehr auch der Staat vom

¹⁰¹ Heute Wartbergstraße.

¹⁰² Entgegen der Planung von 1891 wurde jetzt die Abzweigstelle weiter nach Osten verschoben; die Verbindungsbahn mündete so auf freier Strecke in die Hauptbahn Crailsheim–Heilbronn.

¹⁰³ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 270

Rauchlose Lokomotiven

Bei einer Streckenführung durch die schon teilweise bebaute Oststraße hätte der Einsatz von mit Kohle befeuerten Lokomotiven die Lebensqualität der Bewohner beeinträchtigt; die Grundstücksbesitzer befürchteten deshalb nicht ohne Grund eine Wertminderung ihrer Immobilien.

Dies wurde im März 1896 in einer Sitzung des Gemeinderats zur Sprache gebracht.¹⁰⁴ Bei anschließend geführten Verhandlungen der Stadt mit der Königlichen Generaldirektion erklärte deren Präsident von Balz, „dass ein Betrieb mit rauchlosen Lokomotiven oder Elektrizität geschehe“. Vorsorglich hatte die Eisenbahnverwaltung deshalb schon früher einen Kostenvoranschlag für einen elektrischen Betrieb eingeholt, wonach „bei einer Fahrgeschwindigkeit von 15 km/Std eine durchschnittliche Leistung der Motoren der Lokomotive für eine Bergfahrt 58 PS und bei einer Talfahrt von 27 PS erforderlich“ gewesen wären; „die Lokomotive wäre also mit 2 Axen mit je einem 45 P.S. Motor gedacht. Für die Leistung ist eine Übertragung von 60 PS = 90 Amp x 500 Volt angenommen, wozu ein Kupferdraht von ca. 1280 kg/km notwendig ist, im ganzen 5760 kg Kupfer.“¹⁰⁵

Es wurde angenommen, dass „auf dem Hauptbahnhof ein Abstellgleis vorgesehen ist, von welchem aus der elektrische Betrieb abgeht, also daß kein Rangierdienst elektrisch versehen werden kann. Auf dem Südbahnhof könnte im Notfall auch für den Rangierdienst elektrischer Betrieb vorgesehen werden.“ Schließlich wurden zwei Alternativen einander gegenüber gestellt – „I. Unabhängige Dampfmaschine und Generatoren von 500 V Spannung zum direkten Betrieb der Lokomotive. Die Dampferzeugung erfolgt aus den für die Beleuchtung aufgestellten Kesseln.“ Bei der zweiten Möglichkeit sollte eine für die Beleuchtung aufgestellte Reservemaschine eine Akkumulatorenbatterie laden: „während des Stillstands ladet die Dynamomaschine die Akkubatterie, so daß die Dampfmaschine den ganzen Tag über gleichmäßig beschäftigt ist.“

Bei der schließlich durchgeführten Trassierung durch den Lerchenberg mit den dadurch bedingten Steigungsverhältnissen hätte die Zugkraft der vorgesehenen elektrischen Kleinlokomotiven nicht ausgereicht.

¹⁰⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 523 vom 16. März 1896.

¹⁰⁵ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 271 Nr. 14; Schreiben der K. Württ. Telegrapheninspektion vom 24. Januar 1896 an das bautechnische Bureau der K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen

dadurch zu erwartenden höheren Frachtaufkommen profitieren würden. Man rechnete mit 8000 Wagen und ca. 100 000 t Fracht pro Jahr.

Selbst die Aussicht, die Präsident von Balz in den Raum stellte, dass die Bahn, wenn ein Bedürfnis bestehe, für den „Personenbetrieb¹⁰⁶ eingerichtet werden könne unter Bestimmung von Haltepunkten wie in Frankfurt“, konnte keinen Meinungsumschwung herbeiführen, zumal auch keine „rauchlosen“ Lokomotiven eingesetzt werden sollten. „Es könne hie und da vorkommen“, so Präsident von Balz, „daß von den Lokomotiven etwas Rauch gehe.“¹⁰⁷

Als am 11. September 1896 dem Gemeinderat vom „Vorsitzenden“ „der derzeitige Stand der Bottwarthalbahn-Frage“ erläutert wurde, sah dieser ausdrücklich nur zwei Alternativen: Entweder die Ringbahn durch die Oststraße oder die Trassenführung über Böckingen. Hegelmaier zeigte sich noch immer als Befürworter des Oststraßen-Projekts: „Die Erstellung einer Umgehungsbahn durch das Wannenthal seitens der Stadt gilt als vollständig ausgeschlossen und würde auch nicht im Interesse der Stadt liegen, denn einmal würde der Erwerbungs-aufwand größer, die Betriebs-Verhältnisse wären ungünstiger, auch würde sich die Bahnstrecke um 2 km verlängern, so dass bei der eintretenden Erhöhung der Frachtsätze das Interesse der Fabriken abgeschwächt würde. Wenn der Staat diese Umgehungsbahn bauen würde, so würde er von der Stadt nicht nur die Kosten des Tunnel Baues von ca. 300 000 M, sondern auch eine Abstandssumme für den erhöhten Betriebsaufwand verlangen.“¹⁰⁸

Bei Anliegern und Grundstücksbesitzern an der bislang nur projektierten Oststraße regte sich indes Unmut über die vor der Haustür geplante Bahn. Oberbürgermeister Hegelmaier indes sah durch die Ringbahn keine Entwertung der Plätze und Gebäude. Es wären doch nur wenige Personen (Mieter), meinte er, „die Beanstandung erheben“. Zudem wurde betont, dass bei ähnlichen Anlagen in allen größeren Städten die Bauplatzpreise gestiegen seien. Oberbürgermeister Hegelmaier bemerkte noch, „daß all diejenigen, welche derartige Behauptungen aufstellen, noch wenig den Verkehr in großen Städten gesehen haben, und ich möchte bitten, daß diejenigen Herren, die mit derartigen Behauptungen Effekt machen wollen, vorher dahin gehen, wo wirklich großer Eisenbahnverkehr stattfindet“.

¹⁰⁶ Einer der vielen Widersprüche in der Information über die Bahn – bis dahin war ein Personenverkehr in Abrede gestellt worden.

¹⁰⁷ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung, Beilage vom 17. März 1896

¹⁰⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1502 vom 11. September 1896.

Vergleich der Anschlussmöglichkeiten

Sicher drängten nun sowohl die Regierung als auch die Eisenbahnverwaltung auf ein endgültiges Konzept für den Anschluss der Bottwartalbahn an den Hauptbahnhof. Das bautechnische Büro der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen versuchte deshalb durch den Vergleich verschiedener Projekte zu einer Lösung zu kommen und stellte nun drei Alternativen vor:¹⁰⁹

1. Die Baukosten einer 22,77 km langen Bottwartalbahn von Beilstein bis Heilbronn Hauptbahnhof mit Südbahnhof und Ringbahn durch die Oststraße würden danach einschließlich Grunderwerb 2 707 000 M, ohne Grunderwerb 1 797 500 M betragen.
2. Die Baukosten einer 18,42 km langen Bottwartalbahn von Beilstein bis zur Haltestelle Böckingen würden einschließlich Grunderwerb 2 052 000 M, ohne Grunderwerb 1 803 600 M betragen.
3. Die Baukosten einer 3,00 km langen Stichbahn Sontheim–Südbahnhof Heilbronn würden einschließlich Grunderwerb 673 500 M, ohne Grunderwerb 449 000 M betragen; in diesem Fall wären ein Drei-Schienen-Gleis von Sontheim zum Hauptbahnhof und Umspuranlagen entweder in Sontheim oder beim Hauptbahnhof notwendig gewesen. Sontheim hätte einen größeren Bahnhof erhalten, während der Südbahnhof kleiner ausgefallen wäre.

Das Projekt „Neckarüberbrückung“

Auch bei Gewerbe und Industrie war man bestrebt, die Fertigstellung der Bottwartalbahn nicht auf die lange Bank zu schieben und den Südbahnhof zu realisieren, der die stark frequentierten Abfertigungsanlagen am Hauptbahnhof entlasten sollte. Die Handels- und Gewerbekammer bemühte sich deshalb um eine Alternative zum stark bekämpften Oststraßen-Projekt, das den Bau der gesamten Bottwartalbahn hinauszögerte, und schlug eine Neckarüberbrückung vor, wie sie schon 1890 von Oberbaurat Schaal neben der Ringbahn ins Auge gefasst worden war, aber nicht weiterverfolgt wurde, da der Bauaufwand ca. 150 000 M höher als bei der Ringbahn gelegen hätte.¹¹⁰

Die Trasse sollte vom Südbahnhof in westliche Richtung abzweigen und durch die heutige Knorrstraße zum Neckar führen, der in einer Steigung von 1:55 überquert werden sollte. Auf der anderen Seite sollte sich die Strecke „an den Hochwasserdamm anlehnen“¹¹¹ und dann am Schlachthaus vorbei in den Hauptbahnhof einmünden. Eine Variante sah vor, die Hochflutbrücke¹¹² an der Ost-

¹⁰⁹ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 271 Nr. 154a.

¹¹⁰ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung, Beilage vom 11. Dezember 1896

¹¹¹ Heute Theresienstraße.

¹¹² Heute Eisenbahnbrücke über den Neckarkanal bei Böckingen.

seite zu unterqueren, um auf der Nordseite des Hauptbahnhofs die Gleisanlagen beim Floßhafen¹¹³ zu erreichen.

Aber nicht nur wegen der höheren Kosten für den Bauaufwand, sondern vielmehr wegen schwerwiegender betriebstechnischer Bedenken wurde das Projekt „Neckarüberquerung“ von den Königlichen Staatseisenbahnen als „vollständig unmöglich“ bezeichnet und abgelehnt: „Man könne, nachdem man für den Hauptbahnhof einen Aufwand von Millionen gemacht habe, jetzt nicht durch Einmündung dieser Nebenbahn den ganzen Betrieb auf den Kopf stellen.“¹¹⁴

Das Gutachten der Sachverständigen

Mit der Schlagzeile „Eine entscheidende Wendung in der Bottwarthalbahnfrage“ überschrieb die Heilbronner Neckar-Zeitung einen mehrspaltigen Artikel über das in der Stadt heiß diskutierte Bahnthema.¹¹⁵ Nach einer für heutige Verhältnisse äußerst kurzen Zeit von nur einem Monat hatten drei schließlich von der Stadt Heilbronn bestellte Sachverständige der Eisenbahnkommission ein Gutachten vorgelegt. Als unumstritten und im Interesse der Stadt galten „der Südbahnhof und eine Verbindung desselben mit dem Hauptbahnhof“. Diese „Zwischenstation der Bottwarthalbahn“ müsse von Seiten der Stadt auch dann erstellt werden, „wenn dadurch ein beträchtlicher Aufwand erwächst“. Damit war die „Böckingen-Variante“, die keinen Südbahnhof vorsah, außer Betracht und es blieben noch drei Alternativen:

- das „Oststraßenprojekt“ (748 000 M)
- eine Linie entlang dem Abhang des Lerchenbergs (530 000 M)
- Projekt einer Neckarüberführung (570 000 M).

Obgleich das „Oststraßenprojekt“ von der Königlichen Regierung bevorzugt worden war, wurde es von den Gutachtern nicht befürwortet, „da dasselbe den Interessen der Stadt entschieden nachteilig sein wird“. Die Gleise dieser Variante hätten 14 Straßen zu kreuzen, was zu vielen Unannehmlichkeiten für den übrigen Straßenverkehr führen würde, und zudem wäre die Stadt durch diese Eisenbahnlinie in ihrer baulichen Entwicklung eingeschnürt und gehemmt worden. Das notwendige Gefälle von 1:40, die Belästigungen durch Rauch und Lärm würden dazu führen, dass „sicherlich die Grundstücke an der Oststraße an Wert verlieren“. Das Oststraßenprojekt wurde deshalb als „unannehmbar“ bezeichnet.

Anders dagegen das zweite Projekt, „die Linie über den Lerchenberg“ (etwa entlang der heutigen Gutenbergstraße). Hier waren nur drei „Niveauübergänge“, eine Unterführung und zwei Überführungen vorgesehen. Ein Tunnel war nicht

¹¹³ Heutiges Gelände zwischen Hafenstraße und Westlicher Bretterweg.

¹¹⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1854 vom 20. November 1896

¹¹⁵ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung Nr. 24 vom 30. Januar 1897

zu bauen, zudem sollten 88 000 M an Baukosten gespart werden. Die Herren Sachverständigen trugen dieses Projekt mit so viel Überzeugungskraft vor, dass in der Heilbronner Neckar-Zeitung zu lesen war: „Die letztere bildet die einzige zweckmäßige Lösung einer Verbindung des Südbahnhofs mit dem Hauptbahnhof auf der Ostseite von Heilbronn.“

Der „Neckarübergang“ als drittes Projekt war zwar kürzer als die anderen, dafür bereitete die Einführung in den Hauptbahnhof nahezu unüberwindbare Schwierigkeiten. Nur mit Entfernung der Eilguthalle¹¹⁶ wäre Platz für die Verbindungsbahn geschaffen worden, ohne jedoch die betrieblichen Schwierigkeiten damit zu beseitigen.

Schließlich wurde noch vorgeschlagen, „die Strecke Thalheim–Heilbronn mittels dreier Schienen normalspurig herzustellen, sodass die Personen und die gewöhnlichen Güter schmalspurig fahren, die Steinwagen aber normalspurig“ – ein Angebot an die chemische Fabrik Wohlgelegen, die einen entsprechenden Beitrag in Höhe von 25 000 bis 30 000 M in Aussicht stellte, sofern die Tarife für die Steintransporte entsprechend günstig ausfallen sollten.

Bei Oberbürgermeister Hegelmaier und der Eisenbahnkommission fand die zweite Variante ungeteilten Beifall, und auch der immer agile Gemeinderat Schloß führte aus, „das vorgeschlagene neue Projekt erfülle uns alle mit aufrichtiger Freude. Wir alle werden darin einig sein, die Regierung zu bitten, das Projekt II anzunehmen. Aus der überaus glücklichen Begründung werde die Regierung sehen, daß das Oststraßen-Bahn-Projekt für uns nicht annehmbar ist.“

Nur wenige Tage später, am 4. Februar 1897, fanden sich bei der Gemeinderatssitzung die ersten Gegenstimmen.¹¹⁷ Es wurde bezweifelt, dass die Fabriken auch für das Lerchenberg-Projekt die zugesagten Zuschüsse geben würden. In dieser Frage konnte der Vorsitzende das Gremium beruhigen: „Da die Fabriken aber für ihre Anschlüsse Areal von der Stadt erwerben müssen, so könne man einfach erklären, wenn sie nicht zahlen, bekommen sie auch kein Areal!“

Über allen Bedenken schwebte die Furcht, dass jetzt gehandelt werden müsse und „die Sache nicht länger hinausgeschoben werden kann“, weil sonst andere anstehende Eisenbahnprojekte bevorzugt werden könnten. Der Gemeinderat stimmte deshalb sofort über eine Erklärung der Eisenbahnkommission ab. Wie man daraus entnehmen kann, lag den bürgerlichen Kollegien vor allem die Ausführung der Stützmauern an der „Lerchenberg-Trasse“ nahe. Es wurde erwartet, dass dadurch der für die Trasse erforderliche Aufwand für Grund und Boden minimal gehalten werden konnte. Daneben spielte die Tarifffrage eine gewichtige Rolle – sollten die Tarife für die Steintransporte nämlich nicht so gestaltet sein,

¹¹⁶ Etwas mehr als 100 Jahre später wurde diese schließlich mit Einfädelerung der Stadtbahn aus Richtung Karlsruhe abgerissen.

¹¹⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 196 vom 4. Februar 1897

dass sie dem Fuhrwerksverkehr Paroli bieten konnten, so wäre einerseits die projektierte Verbindungsbahn weniger wirtschaftlich zu betreiben gewesen und andererseits die Stadt weiter von dem starken Steinverkehr auf ihren Straßen belästigt worden – 1897 fuhren täglich etwa 40 Fuhrwerke über Rosenberg-, Allerheiligen- und Deutschhofstraße zur Neckarbrücke als einzigem Übergang.

Nur zwei der 16 Gemeinderäte stimmten gegen das „Lerchenberg-Projekt“. Auch der Bürgerausschuss trat mit Stimmenmehrheit dem Beschluss des Gemeinderats bei. Bei der vorhergehenden Debatte brachten die wenigen Gegner, deren Grundstücke am Lerchenberg von der projektierten Verbindungsbahn tangiert worden wären, wiederholt das Wannental-Projekt des Tiefbauamts von 1894 ins Gespräch, das zu dieser Zeit aber nur geringe Aussicht auf Erfolg hatte.

Erneute Diskussionen

Wenn nun auch im Gemeinderat und bei der Verwaltung Freude über das von den Sachverständigen vorgeschlagene Lerchenberg-Projekt herrschte, so war man in der Bevölkerung nicht durchweg mit dem Vorschlag einverstanden. Zahlreiche Leserbriefe hoben die Vorteile des Wannental-Projekts heraus.¹¹⁸ „Bürger von Heilbronn!“, so lautet eine Schlagzeile, „es giebt nur eine einzige Lösung der Frage und dies ist: Ausführung des Wannenthalprojekts. Der schönste Baugrund der Stadt wird der Hauptsache nach seiner künftigen Bestimmung entzogen. Groß sind die Verluste der Grundbesitzer auf der Bühn¹¹⁹; in sehr empfindlicher Weise wird in die Privatrechte der einzelnen eingegriffen.“

Andere Schreiber wiesen auf die Zerstörung des „freundlichen Landhausbezirkes“ hin, auf den Bau einer notwendigen 300 m langen Brücke, besonders aber immer wieder auf den weniger teuren Baugrund im Wannental.

Um die Stimmung für das „Lerchenberg-Projekt“ zu verbessern, wurde von der Verwaltung dem Gemeinderat am 18. Februar 1897 eine von Tiefbauinspektor Heuss und dem Geheimen Regierungsrat von Schübler angefertigte Kostenberechnung vorgelegt.¹²⁰ Danach lagen die Kosten für den Grunderwerb und den Bau des „Lerchenberg-Projekts“ um mehr als 200 000 M niedriger als beim „Oststraßen-Projekt“.

Mit den anliegenden Firmen wurden weitere Verhandlungen wegen ihres Beitrags geführt, aber die „Etablissements“ verringerten die Höhe ihrer Zuschüsse erheblich: Knorr stellte nur noch 100 000 M in Aussicht, Emil Seelig 30 000 M, die Zuckerfabrik 15 000 M. Die Fa. Krämer & Flammer versprach zunächst

¹¹⁸ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung Januar/Februar 1897

¹¹⁹ Flurname im Gebiet Wöllhaus-, Gutenberg-, Alexander- und Lerchenstraße; „Bühn“ ist ein hoch und frei gelegenes Gelände mit weitem Blick nach allen Seiten.

¹²⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 261 vom 18. Februar 1897

nur noch 10 000 M, falls ihr jedoch „die nachgefragte Conzession zum Betrieb einer Seifenfabrik an Stelle der neuerdings fallengelassenen Mineral. Ölraffinerie erteilt wird, weitere 10 000 M“. Der Zuckerfabrik, so wurde angeregt, sollte per Vertrag festgeschrieben werden, dass sie „nach Eingang der Drahtseilbahn¹²¹ einen höheren Beitrag zu bezahlen hat“.

Die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen bringt die Lösung

Nachdem man in Kreisen des Gemeinderats voll Hoffnung war, mit dem „Lerchenberg-Projekt“ die leidige Angelegenheit endlich zu einem Abschluss bringen zu können, war man umso mehr enttäuscht, als Oberbürgermeister Hegelmaier am 20. Mai 1897 dem Gremium einen Erlass der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen vom 15. Mai bekannt gab: „Danach ist die Generaldirektion nicht in der Lage, dem K. Ministerium die Ausführung des von den drei Sachverständigen der hiesigen Stadt empfohlenen ‚Lerchenberg-Projekts‘ vorzuschlagen, sie ist vielmehr nach wie vor der Ansicht, daß sich die Ausführung des Oststraßenprojekts am meisten empfiehlt“. ¹²² Die Kostenvoranschläge der drei Sachverständigen für das Lerchenberg-Projekt litten danach gar „an bedeutenden Irrtümern“. ¹²³

Aber der Erlass brachte eine unerwartete Wendung: „Die Generaldirektion ist auch bereit, dem Kgl. Ministerium die Ausführung des von ihr neu ausgearbeiteten ‚Tunnel-Projekts‘ zu empfehlen, sofern die Stadtgemeinde erbötig ist, den auf Markung Heilbronn für den Bau der freien Strecke und des Südbahnhofs im ungeschmälernten Umfang erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen und ausserdem einen entsprechenden Beitrag zu dem der Eisenbahnverwaltung entstandenen Mehraufwand bei den Baukosten zu leisten“ – die Trasse durch das Wannental rückte wieder in den Blickpunkt.

Besondere Vorteile ihres Plans sah die Generaldirektion darin, dass „dieses Projekt [...] die Verbindungsbahn noch entfernter von der Stadt“ führen würde als das Lerchenberg-Projekt; sämtliche „Niveauübergänge außer dem über die Steinstraße und dem Zufahrtsweg zum Friedhof“ würden wegfallen, „die Länge der Bahneinschnitte würde gekürzt und die besseren Bauquartiere blieben intakt.“ ¹²⁴

In der Sitzung des Gemeinderats am 22. Juli 1897 war der Hauptpunkt der Tagesordnung der „Antrag der Eisenbahnkommission betr. die Annahme

¹²¹ Seit 1886 bis 1912 führte eine Transport-Drahtseilbahn von Böckingen zum Gelände der Zuckerfabrik; vgl. unten, S. 269 ff.

¹²² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 828 vom 20. Mai 1897

¹²³ V.a. für Straßenüberführungen wurden demgegenüber Mehrkosten von ca. 250.000 M angesetzt.

¹²⁴ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 270

der sogen. Tunnellinie und Gewährung eines Beitrags von 115 000 M zu dem Mehraufwand an Baukosten.“¹²⁵ Es wurden die genannten Vorteile des neuen Vorschlags diskutiert, aber auch die höheren Baukosten – gegenüber dem Oststraßenprojekt um 446 000 M. Im Rat hieß es dazu: „Das Oststraßenprojekt wurde von den Sachverständigen entschieden zu sehr grau in grau gemalt und eigentlich kein guter Fetzen an demselben gelassen, so schlimm sei die Sache aber nicht.“

Die Linienführung über Böckingen wurde trotz der günstigen Kosten erneut abgelehnt, da dann der für die Stadt äußerst wichtige Südbahnhof nicht gebaut werden würde – er galt als Kristallisationspunkt der industriellen Entwicklung im Süden der Stadt: „Wenn also der Südbahnhof, sei er auf die eine oder andere Weise mit dem Hauptbahnhof verbunden, die Gelegenheit zu einer beinahe uneingeschränkten Entwicklung einer Industrietätigkeit biete und daher für die Stadt von eminenter Wichtigkeit ist, so kann dies von dem letzten in Frage kommenden Projekte einer Linienführung über Böckingen in keiner Weise gesagt werden. Durch die Einmündung in Böckingen würde eine totale Umwälzung in den Verhältnissen des südlichen Stadtteils eintreten, welcher gerade auf das Bottwarthal als Hinterland angewiesen ist, und eine bleibende Schädigung dessen Bewohner die nächstliegende Folge sein [...].“

Die Industrieansiedlungen im Süden der Stadt – auf noch weitgehend unbebautem Gelände – waren als Pendant zum Industrieviertel im Kleinäulein gedacht, und die Betriebe im Süden der Stadt wollten von den billigen Arbeitskräften des Bottwar- und Schozachtals profitieren.

Die Eisenbahnkommission empfahl nun der Stadt, „das von der Generaldirektion ausgearbeitete ‚neue Lerchenbergtunnelprojekt‘ zu den gestellten Bedingungen anzunehmen“:

- Grund und Boden von der Markungsgrenze bis zur Einmündung in die Kocherbahn für die schmalspurige Eisenbahn von Beilstein nach Heilbronn und die normalspurige Verbindungsbahn vom Südbahnhof zum Hauptbahnhof kosten- und lastenfrei zur Verfügung zu stellen;
- das Areal für den Südbahnhof kosten- und lastenfrei zu stellen;
- den Betrag von 115 000 M für Mehraufwand bei den Baukosten für die Verbindungsbahn zu leisten.

Damit kam der Staat der Stadt weit entgegen, musste er doch 330 000 M „Mehrbaukosten“ für die Tunnellinie aufwenden. Oberbürgermeister Hegelmaier drängte deshalb auf einen baldigen Abschluss; die Stadt Heilbronn sei dies auch den anderen beteiligten Gemeinden, die bereits sehr hohe Beiträge zur Verfügung gestellt hätten, schuldig.

¹²⁵ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung vom 24. Juli 1897

Trotz Gegenstimmen gegen die „Tunnellinie“ – es wurde gar eine Petition für die Lösung mit der Neckarüberbrückung organisiert und mit 536 Unterschriften bei der Stadt eingereicht – hatte sich das Blatt jedoch gewendet – eine Realisierung der Verbindungsbahn war nur noch eine Frage der Zeit.

*Das endgültige Ja*¹²⁶

Ende Juli 1897 gab es weitere Verhandlungen, und die Regierung unter Präsident von Balz machte Zugeständnisse bei den Tarifen für die Steintransporte – man war nun mit der gemachten Zusicherung in der Tarifffrage „vollständig zufrieden“ und ging davon aus, dass sie nicht nur für den Steinverkehr, sondern auch für „Stückgüter und gewöhnliche Wagenladungsgüter“ gelte. Überdies hatte die Bahn zugesichert, „daß die beim Tunnelbau frei werdende Erde als Auffüllmaterial für den Mönchsee frei zur Verfügung gestellt wird“, so dass der Antrag der Eisenbahnkommission sowohl vom Gemeinderat als auch vom Bürgerausschuss mit nur einer Gegenstimme angenommen wurde.¹²⁷ Damit konnte auch mit dem Bau der Bottwartalbahn Beilstein–Heilbronn Südbahnhof begonnen werden.

Oberbürgermeister Hegelmaier schloss daraufhin die Sitzung mit den Worten: „Damit hätten wir diese schon seit 1889 ventilerte Frage zum Abschluß gebracht, und ich glaube, wir können mit dem Resultat zufrieden sein, wenn auch die Forderungen, die an die Stadtgemeinde gestellt werden, sehr hohe sind. Dem Ministerium des Auswärtigen und der Generaldirektion sind wir zu großem Dank verpflichtet, daß sie bezüglich des geforderten Baukostenbeitrags so großes Entgegenkommen gezeigt haben. Ich hoffe, daß diese neue Eisenbahn und insbesondere der Südbahnhof der Entwicklung der Stadt nach allen Richtungen, besonders nach der industriellen Seite hin, zum Segen gereichen möge.“

Bald darauf begannen auf der gesamten Heilbronner Markung die Vermessungsarbeiten. Bei der Verbindungsbahn zeigte man sich wegen des Tunnels etwas vorsichtig; die neu errichtete „Bausektion“ in Heilbronn legte am 22. Oktober 1898 der Königlichen Generaldirektion einen Kostenvoranschlag für Probebohrungen vor: „Zum Aufschluß der Untergrundverhältnisse und Feststellung der Beschaffenheit des auszugrabenden Gebirges in den beiden Voreinschnitten des Lerchenbergtunnel und in diesem selbst sollen vor den beiden Tunnelportalen Probegruben bis auf die Planungshöhe abgeteuft werden.“ Schon zehn Tage später erfolgte die Zustimmung der Kommission.¹²⁸

Das Ergebnis der Probebohrungen brachte die geologische Formation des anzustechenden Lerchenbergs zu Tage: Es waren Schichten aus Gipsmergel und

¹²⁶ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung, Beilage vom 31. Juli 1897

¹²⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1253 vom 29. Juli 1897

¹²⁸ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 269 Nr. 65



Ein Zirkussonderzug passiert die Brücke der Verbindungsbahn über die Jägerhausstraße in Richtung Hauptbahnhof.

(Stadtarchiv Heilbronn, Foto: von Wagner)

bunte Mergel.¹²⁹ Am 22. September 1899 wurde dann dem Gemeinderat mitgeteilt, „daß die Bahnstrecke Südbahnhof bis zur Einmündung in die Haller Linie demnächst zur Vergebung ausgeschrieben werde“¹³⁰, und am 21. Dezember 1899 heißt es im Ratsprotokoll, dass „mit den Arbeiten auf der Strecke Südbahnhof–Weinsberger Linie am 9/13 d. vor Mts.“ begonnen worden sei.¹³¹

Die Königliche Generaldirektion forderte allerdings sogleich auch die erste Hälfte des von der Stadt zu zahlenden Beitrags von 115 000 M an, bot jedoch unter Rücksicht auf die finanziellen Verhältnisse der Stadt eine Stundung an „gegen 4%ige Verzinsung vom 1.12.1899 bis 1. Februar oder 1. März 1900“. Das Angebot wurde vom Gemeinderat angenommen.

Im Verein „Carlsvorstadt“, aber auch im Bürgerausschuss machten interessierte Bürger darauf aufmerksam, „daß bei der künftigen Unterführung der Jägerhausstraße durch die Bottwarthalbahn wegen der Anlegung einer schattigen

¹²⁹ MÜHL; SEIDEL, Staatseisenbahnen (1980), S. 264

¹³⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1848 vom 22. September 1899

¹³¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2461 vom 21. Dezember 1899

Allee aufs Jägerhaus auf einen genügend breiten Durchlaß Bedacht genommen werde“.¹³² Während nämlich die Jägerhausstraße auf eine Breite von 23 m angelegt war, waren für die Durchfahrt unter der Brücke nur 10 m vorgesehen.

Die Verbeitung des Durchlasses, „in der lichten Weite von 15 m senkrecht zu den Widerlagern gemessen“, wurde in einem weiteren Vertrag zwischen Stadt und Eisenbahnverwaltung geregelt¹³³ – die Verengung gegenüber der übrigen Straßenbreite um 8 m war bis zum Abbruch der Brücke 2002 sichtbar.

Im gleichen Vertrag wurde zudem statt eines niveaugleichen Übergangs zwischen der heutigen Schiller- und der Kunzstraße ein Durchlass festgelegt. Für diese beiden Sonderwünsche hatte die Stadt der Bahn einen einmaligen Betrag in Höhe von 10 000 M zu entrichten.

Die Bauarbeiten – Steine, Wasser und ein abgeschlagener Arm

Ganz ohne Diskussionen im Gemeinderat ging der weitere Eisenbahnbau nicht vonstatten – etwa über die Kegelbahn des Gastwirts Karl Kenngott in der Sontheimer Straße, die dem Bau der Bottwartalbahn weichen musste; er verlangte das Doppelte der angebotenen Entschädigung, war nach der Einschaltung von „Kegelbahnsachverständigen“ allerdings zu einem Vergleich bereit.¹³⁴

Ordentliche Einnahmen verzeichneten Stadt und Wiegemeister für das Verwiegen von 300 000 Zentnern Steinbrocken für den Bahnbau, obwohl der Tunnelbau firma auf der Waage am Wollhaus ein Rabatt eingeräumt wurde. Bei 36 Pf. pro Wagen fielen immerhin noch 2160 M für die Stadtkasse ab.¹³⁵

Im Lauf des Tunnelbaus durch den Lerchenberg wurde eine Quelle angeschnitten; zunächst fürchteten deshalb der Sägewerksbesitzer Adolf Hubmann und „andere Personen“, dass „infolge des Bahnbaus der Neuffersche See stark angefüllt werde, wodurch das ganze Bauterrain durchfeuchtet werde und zu befürchten sei, daß das Wasser in Häuser und Keller eindringe und andere Unzuträglichkeiten entstehen“. Das Tiefbauamt versprach die Ableitung des Wassers „in den Kanal des Garnisonslazareths“. Vier Jahre später wurde die Quelle im Tunnel nutzbringender verwendet, indem sie zur Speisung des Kirchbrunnens herangezogen wurde.¹³⁶

Obwohl amtlich von einer unfallfreien Ausführung der Arbeiten beim Tunnelbau gesprochen wurde, berichtete die Neckar-Zeitung im Jahr 1900: „Am Tun-

¹³² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 193 und 503 vom 2. Februar bzw. 14. März 1899

¹³³ Vertrag zwischen der Königlichen Eisenbahnbausektion Heilbronn namens der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen und der Stadtgemeinde Heilbronn vom 15. September 1899; StA Ludwigsburg K 417 Bü 103.

¹³⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 146 vom 20. Januar 1900

¹³⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 220 vom 1. März 1900

¹³⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1574 vom 11. August 1904



Mit Baulokomotive und Loren wurde im Sommer 1900 der Abraum aus dem Lerchenbergtunnel weggeschafft. Das Bild entstand vermutlich an einem Wochenende – der Auszahler hat sich mit Geldtasche und dem Wochenlohn in Positur gestellt, und im Hintergrund ist eine Ausflugsgesellschaft mit vorgefahrener Kutsche zu sehen. Das Wohnhaus steht heute am Stichweg von der Silberstraße her. (Stadtarchiv Heilbronn, Foto: Familie W. Drauz)

nelbau wollte ein Arbeiter vor der Abfahrt eines Materialzuges einen Bremsprügel von einem Kippwagen entfernen. In diesem Augenblick setzte sich der Zug in Bewegung, und so schlug der fragliche Prügel dem Mann den Arm ab.“¹³⁷

Tunneldurchstich und Streckeneröffnung

Im Gegensatz zur Eröffnung der Bottwartalbahn wurde der Tunneldurchstich am 23. April 1900, als „Arbeiter von hüben und drüben sich die Hand reichen konnten“, als „großes Ereignis“ gefeiert: Um 5 Uhr nachmittags „ging ein stattlicher Zug, darunter auch viele Damen“, von der Seite des Südbahnhofs her zum Tunneleingang, begleitet von den Klängen einer Militärmusik“. Am Tunnelportal konnte man lesen: „Arbeit ist des Bürgers Zierde.“

¹³⁷ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung Nr. 50 vom 1. März 1900



Zur Feier des Tunneldurchstichs am Lerchenberg am 25. April 1900 haben sich Festgäste und am Bau beteiligte Arbeiter zum Erinnerungsfoto versammelt.

Kurz darauf fiel nach vier „dumpfen Detonationen“ die letzte Scheidewand, was die Musikkapelle veranlasste, „Heil dir im Siegerkranz“ zu spielen. Am anderen Ende des Tunnels stellten sich die Teilnehmer vor dem mit Flaggen geschmückten Portal zu „einer photographischen Momentaufnahme“ auf. Bestimmt hat das über dem Ausgang angebrachte Epigramm

„Vorwärts soll der Mensch stets streben,
Nie ermüdet stille stehn,
Will er die Vollendung sehn!“

bei den Teilnehmern großen Eindruck erweckt; die Neckar-Zeitung nannte den Spruch „für den Weiterbau der Bahn vorbedeutend und für unser Leben überaus nützlich“.¹³⁸

¹³⁸ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung Nr. 96 vom 26. April 1900; der 400 m lange Lerchenbergtunnel diente mehr als viereinhalb Jahrzehnte später als Schutzraum bei Bombenangriffen; vgl. RÖSCH, Rosenauschule (2000), S. 89.

Geschichten um die Bottwartalbahn: „Helft mir schieben!“

Ein Zeitzeuge erinnert sich: „Ich wohnte in unmittelbarer Nähe der Verbindungsbahn. Die Züge waren in der Dampflokomotivzeit dort nicht zu überhören, mussten sie doch mit Volldampf die Rampe vom Karlstor bis zum Tunnel erklimmen. Es kam immer wieder vor, dass bei zu hoher Last, zumal wenn der Zug keine Schiebelokomotive hatte und die Schienen durch Reif und Schnee glitschig waren, der Lokführer trotz ‚sanden‘ den Scheitelpunkt am Weg zum Friedhof nicht erreichte. In solchen Fällen ließ der Lokführer den Zug bis zur Schutzweiche und dem Gleisstumpfen bei der Abzweigstelle Pfühl rückwärts laufen. Auf diesem kurzen Gleis wurden dann zwei oder drei Wagen abgestellt. So konnte der Zug mit verminderter Last seine Fahrt zum Südbahnhof fortsetzen. Die bei der Abzweigstelle abgestellten Wagen wurden später mit einer zweiten Fahrt von der Lokomotive abgeholt.

Im Jahr 1942 hatte der Lokführer entweder die Länge des Gleisstumpfens nicht richtig eingeschätzt oder es wurde vom begleitenden Personal nicht richtig, oder auch nicht sichtbar, signalisiert – man rief sich dabei die Entfernung zu: ‚a Wagalenge, a halbe‘: der rückwärtslaufende Zug drückte mit dem ersten Wagen den Prellbock weg und der Gott sei Dank leere Wagen fiel von oben auf die Pfühlstraße und wurde erst anderntags mit viel Mühe geborgen.“

Am 6. April 1901 berichtete die Königliche Generaldirektion an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten: „Die Bauarbeiten an der für den Güterverkehr bestimmten Bahn Heilbronn Hauptbahnhof–Südbahnhof sind vollendet. Es wird gehorsamst beantragt, nach der am 10. April zu vollziehenden kommissarischen Uebernahme diese Bahnstrecke von Donnerstag, den 11. April, für den Güterverkehr zu eröffnen und vom gleichen Tage an das Vollspurgleis der Strecke Südbahnhof–Thalheim in Benutzung zu nehmen, auch die Stationen Sontheim und Thalheim für den Wagenladungsverkehr zu eröffnen.“¹³⁹

Die Neckar-Zeitung hatte die geplante Inbetriebnahme schon drei Tage vorher angekündigt: „Wie wir vernehmen wird die Inbetriebnahme der Verbindungsbahn Südbahnhof–Hauptbahnhof am Donnerstag, 11. d. Mts stattfinden. Ob mit der Betriebseröffnung von Seiten der Stadt aus eine Feier verbunden ist, scheint noch nicht festzustehen, da, wie man hört, auch die hohe K. Eisenbahnbehörde der Annahme einer Festlichkeit mit Rücksicht auf die Vorgänge, welche sich sei-

¹³⁹ HStA Stuttgart E 57 Bü 44 Nr. 61

Geschichten um die Bottwartalbahn: Totenehrung

Ein Zeitzeuge erinnert sich: „Es dürfte hierzulande nur wenige Friedhöfe geben, die so nahe am Bahngleis liegen wie der Heilbronner Hauptfriedhof an der Verbindungsbahn. Ein klein wenig hat der Bahnverkehr deshalb auch das Geschehen auf dem Friedhof beeinflusst – sei es, dass man durch die starken Auspuffgeräusche der Lok bei der Bergfahrt aus manchem stillen Gedenken aufgeschreckt wurde, oder dass der Achtungspfeiff einer Lok vor Einfahrt in den Lerchenbergtunnel den Satz einer Grabrede übertönt hat. Den echten Eisenbahner der damaligen Zeit erfüllten solche Geräusche aber mit Stolz auf seinen Beruf.

Da darf es uns heute nicht mehr verwundern, dass der eine oder andere Eisenbahner selbst noch im Tod mit ‚seiner Bahn‘ verbunden sein wollte.

Es war anfangs der 1950er Jahre, als ein honoriger Heilbronner Eisenbahner nach einem erfüllten Eisenbahnerleben verstarb. Sein letzter Wunsch war, man möge bei der Beerdigung die Pfeife einer Dampflok ertönen lassen. Als dann der Sarg ins Grab gesenkt wurde, ertönte, durch mehrere Posten signalisiert, die Dampfpeife einer extra vors Lerchenbergtunnel postierten Güterzugslok der Baureihe 50 so laut und durchdringend, dass man hätte meinen können, die Posaunen des Jüngsten Gerichts hätten das Ende der Tage angekündigt.“

nerzeit infolge der feierlichen Eröffnung des neuen Floßhafens abgespielt haben nicht geneigt gegenüber stehen sollen.“¹⁴⁰

Oberbürgermeister Hegelmaier zeigte sich in einem Schreiben an die Königliche Eisenbahnbausektion enttäuscht darüber, dass in der Ankündigung der Streckeneröffnung „nicht einmal mitgeteilt wird ob das K. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten vertreten sein wird“. Er werde deshalb davon absehen, bei „den hiesigen bürgerlichen Kollegien die Verwilligung von Mitteln für die Abhaltung einer Feierlichkeit zu beantragen. [...] Zudem sind die Verhältnisse hier wieder so gespannt, daß ich mich nicht dafür verbürgen möchte, daß eine Feier ohne Mißton verlaufen würde. Was mich persönlich anbelangt, so habe ich in meiner Eigenschaft als Vorsitzender des Komitees für die Bottwarthalbahn und als hiesiger Stadtvorstand eine Menge von Widerwärtigkeiten und persönlicher Angriffe auszuhalten gehabt, obwohl ich stets nur das Interesse der hiesigen Stadt

¹⁴⁰ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung vom 3. April 1901; bei dem Floßhafen dürfte es sich um den Karlshafen handeln, der am 17. April 1888 eingeweiht worden war. Er war mit 45 000 m² Wasserfläche der größte Heilbronner Hafen und lag an der heutigen Kanalstraße. Es war nicht mehr zu klären, auf welches Ereignis bei der Eröffnung des Hafens hier Bezug genommen wird.

im Auge hatte, so daß es auch mir am liebsten ist, wenn die Eröffnung der letzten Strecke der Bottwarthalbahn in aller Stille erfolgt.“¹⁴¹

So fuhr also der erste Zug am 11. April 1901 fast unbeachtet auf der Verbindungsbahn vom Hauptbahnhof zum Südbahnhof. Der Generalanzeiger kommentierte: „Die Uebernahme der Verbindungsbahn Hauptbahnhof–Südbahnhof fand gestern statt. Dieselbe wurde von den Herren Oberbaurat Neuffer und Oberfinanzrat Knapp aus Stuttgart vorgenommen. Von heute ab wird also die Strecke für den Güterverkehr in Betrieb genommen. Nachdem nun die Bahn vollständig hergestellt ist, dürfte es sich empfehlen zu erwägen, ob dieselbe nicht auch dem Personenverkehr zu eröffnen sei. Wir sind überzeugt, daß sehr viel jenseits des Neckars wohnende Heilbronner bei einer Fahrt nach dem Bottwarthal auch einmal gerne eine Rundfahrt um unsere Stadt machen werden, das gleiche gilt für die Bewohner der Karlsruhstadt, die wohl ebenfalls am liebsten am Karlsthor einsteigen.“¹⁴²

Nach der Inbetriebnahme der Strecke dauerte es noch einige Tage, bis die ersten mit Fracht beladenen Wagen durch den Lerchenbergtunnel rollten: Am 15. April kam als erste Waggonladung eine Sendung für die Firma E. Seelig AG an, die erste abgehende Sendung war eine Wagenladung Zement-Reitfalz-Ziegel nach Kupferzell.¹⁴³

Nach 30 Jahren erneute Diskussionen

In den ersten Jahren nach Fertigstellung der Verbindungsbahn war von einer direkten Anbindung der Bottwarthalbahn an den Hauptbahnhof Heilbronn nicht mehr die Rede; in der Zwischenzeit verband die Straßenbahn die beiden Bahnhöfe miteinander. Aber am 23. Juni 1927 brachte Strombaudirektor Otto Konz bei der Vorstellung der Neckarkanalisation im Gemeinderat diesen Gedanken wieder ins Gespräch: „Weiter müsste bei Durchführung dieses Plans die Bahn nach Sontheim ins Bottwarthal nicht mehr durch die Stadt geführt werden, sie könnte am Hauptbahnhof abzweigen und bei Sontheim an die bestehende Bahn angeschlossen werden. (Die Fahrt über den Südbahnhof würde sich erübrigen).“¹⁴⁴

Damit war nun allerdings gegenüber den früheren Plänen eine ganz neue Trasse gemeint, die erst dadurch möglich wurde, dass der Neckar zumindest bis Horkheim kanalisiert und die gefürchteten Überschwemmungen dadurch ausgeblieben wären. Die projektierte Bahn hätte ihren Verlauf vom Hauptbahnhof aus entlang der heutigen Theresienstraße über den Neckar beim Freibad Neckarhalde genom-

¹⁴¹ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 269

¹⁴² StadtA Heilbronn, Generalanzeiger vom 11. April 1901

¹⁴³ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung vom 15. April 1901

¹⁴⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 333 vom 23. Juni 1927

Das vergessene „Häusle“

Wie so oft – man hatte bei der Planung der Verbindungsbahn an alles, nur nicht an die arbeitenden Menschen gedacht, und über ein halbes Jahr nach der Eröffnung wurde man tätig, um einem „menschlichen Bedürfnis“ abzuhelfen. Die Königliche Bauinspektion berichtete deswegen am 8. November 1901 an die Königliche Generaldirektion: „Für den Stellwerkswärter der Blockstation S¹⁴⁵ an der Einmündestelle der Verbindungsbahn Südbahnhof–Hauptbahnhof in die Weinsberger Linie ist bis jetzt kein Abort vorhanden und ist der Wärter nach der in Beilage 1 angeschlossenen Mitteilung der Kgl. Bahnstation Heilbronn genötigt, den ca. 300 m entfernten Abort des Haltepunkts Karlsthor zu benutzen.“¹⁴⁶ Die Bauinspektion legte einen Lageplan und ein Angebot einer Firma aus Rheinbrohl für einen „Wellblechabort“ zu einem Preis von 180 M vor, das umgehend genehmigt wurde.

Von der Qualität der Wertarbeit aus Rheinbrohl konnte man sich noch über 60 Jahre später überzeugen – besagter „Wellblechabort“ tat bis zur Auflösung der Abzweigstelle Pfühl seine Dienste.

men. Auf dem rechten Neckarufer, über das Gelände des heutigen Freizeitparks Wertwiesen, wäre die Bahn schließlich am Hang entlang über die Kolpingstraße zur seitherigen Bahntrasse am Sontheimer Bahnhof gelangt.

Im Ratsprotokoll heißt es weiter: „In Betracht käme noch, dass die Eisenbahnverwaltung eine günstigere Lage für den Bahnhof erhielte. Der Winterhafen und der Floßhafen könnten wie geplant zugeschüttet werden und auch der Karlshafen könnte eingehen; diese Flächen könnten dann der Bahnverwaltung zur Verfügung gestellt und der Bahnhof erweitert werden.“ Dies wurde in den folgenden Jahren realisiert; heute steht ein Geländeverkauf in umgekehrter Richtung auf dem Plan.

Nachdem sich auch der „Verkehrsverband für das Bottwartal“ „im Zusammenhang mit dem Wunsch des Normalspurbaues an der Ueberführung der Linie direkt in den Hauptbahnhof“ interessiert zeigte, wurde das Thema einmal mehr im Heilbronner Gemeinderat diskutiert; allerdings lehnte dieser ein solches Vorhaben deutlich ab – zwar sei es richtig, dass „die Stadt ein allgemeines Interesse daran hat, wenn eine andere bessere Lösung für die Einführung der Bottwarbahn gefunden würde.“ Für die vorliegende Pläne aber „würde die Stadt [...] niemals ihre Zustimmung geben können. Sie müsste sich in schärfster Weise gegen derar-

¹⁴⁵ Später „Abzweigstelle Pfühl“

¹⁴⁶ StA Ludwigsburg E 79 II Bü 351 Nr. 62

Geschichten um die Bottwartalbahn: Das „Sanatorium“

Ein Zeitzeuge erinnert sich: „In Eisenbahnerkreisen wurde die Abzweigstelle Pfühl oft als ‚Sanatorium‘ bezeichnet, weil dort der Dienst eben weit geruhsamer war als im Hauptbahnhof mit seinen zu dieser Zeit sehr beengten Betriebsverhältnissen. Nach heutiger Redensart: Stress gab’s ‚im Pfühl‘ nicht. Es soll sogar vorgekommen sein, dass sich die Bediensteten im Sommer vor der Stellwerksbude im Liegestuhl unter einem Sonnenschirm aufgehalten haben.

Trotz der zahlreichen Zugfahrten auf der Crailsheimer Strecke war ja die Anwesenheit im Haus nicht immer notwendig, und wenn das Telefon klingelte, also ein Zug vom Hauptbahnhof, Südbahnhof oder von Weinsberg abgemeldet wurde, war man in Sekunden am Arbeitsplatz. Bei 30 Grad und mehr im Schatten, da war der Aufenthalt in der Abzweigstelle ohnehin eine Zumutung, da hat dann der kontrollierende Vorgesetzte gegenüber seinem Mitarbeiter im Liegestuhl ab und an ein Auge zugegrüßt.

Der Innenraum in der Abzweigstelle stand etwa einen Meter erhöht über dem Gleisbett, er war recht eng und reichte gerade aus für die Hebelbank mit vier Weichen und drei Signalen sowie den elektro-mechanischen Streckenblock. Ein Tisch, ein Stuhl, ein Kleiderkasten und ein Kohleofen vervollständigten die Inneneinrichtung.“

tige Pläne wenden. Die Stadt ist in ihrer Entwicklung durch die unglückseligen Bahnführungen überhaupt derart eingeschnürt, dass ihr heute schon die aller-schwersten finanziellen Opfer bei den Strassenführungen usw. erwachsen.“¹⁴⁷

Bei diesen kontroversen Vorstellungen von Stadt und Bahn ist es gut nachzuvollziehen, warum die Bottwartal-Schmalspurbahn nie den Heilbronner Hauptbahnhof erreichte – die Stadt hätte wertvolles Baugelände und Trassen für wichtige Straßen in der Bahnhofsvorstadt opfern müssen. Auch bei einer anderen Trassenführung wäre die Einfädelung der langsamen Schmalspur, eventuell mit einem Dreischienengleis, in das Gleis Stuttgart–Heilbronn bei Böckingen betriebs- und fahrplantechnisch kaum machbar gewesen.

¹⁴⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr 196 vom 8. Mai 1930

Der Südbahnhof

Bereits in einer ersten Kostenrechnung vom Januar 1896 wurde ein Südbahnhof als Endstelle der schmalspurigen Bahn Heilbronn–Marbach vorgesehen. Hier sollten sich auch die Umladevorrichtungen für den Übergang auf die normalspurige Verbindungsbahn zum Hauptbahnhof befinden.¹⁴⁸

Wie bei der gesamten Nebenbahn war sowohl bei den Fahrzeugen als auch bei den Anlagen nur das wirklich Notwendige vorgesehen, so dass auch „bei der Gleisanlage auf dem Südbahnhof auf thunlichste Sparsamkeit Rücksicht genommen ist“. Man wollte mit nur einem Güterschuppen auskommen, wozu eine Kreuzung sämtlicher Gleise der Normalspur durch einen Schmalspurstrang notwendig war. Das nördliche Gütergleis am Schuppen sollte gemeinschaftlich für beide Spuren eingerichtet werden.

In der Kalkulation für den Grunderwerb wurde von einer Gesamtsumme von 250 000 M ausgegangen, wobei die Hälfte zu Lasten der Verbindungsbahn ging.

Das Interesse für einen zweiten größeren Bahnhof in Heilbronn war nicht nur bei der Bevölkerung im Süden der Stadt sehr groß. Man erwartete neben einer regen Bautätigkeit und einer Verbesserung der Infrastruktur auch vermehrte Geschäftsverbindungen mit den anreisenden Bewohnern des Bottwar- und Schozachtals. Der „Verein der oberen Stadt“ vertrat engagiert die Wünsche des heutigen Südviertels, und auch die hier vor den Toren der Stadt angesiedelten Industrieunternehmen rechneten fest mit einer Schienenanbindung.

Dabei ging es nicht allen Firmen um einen Gleisanschluss, sondern um eine nähere und zunächst auch weniger ausgelastete Abfertigungsmöglichkeit für Stückgüter – immer wieder wurden Stimmen laut, dass die Güterabfertigung beim Hauptbahnhof stark überlastet sei.

Für die Gemeinde Flein war der Südbahnhof schließlich von Interesse, da der Ort entgegen den Erwartungen bei der Linienführung der Schmalspurbahn nicht berücksichtigt worden war.

Die Anlage des Bahnhofs

Im Verlauf der Planungen gab es mehrfach Veränderungen; so wurde im Dezember 1898 der Gemeinderat informiert, dass eine „vollständige Änderung in der Situierung der einzelnen Gebäude des Südbahnhofs dadurch eingetreten ist, daß entgegen einem früheren Projekte der K. Generaldirektion das Empfangs- bzw. Verwaltungsgebäude auf die Südseite gelegt wird, während auf der Nordseite ein

¹⁴⁸ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 270

geräumiger Güterschuppen mit ausgedehnter normalspuriger Gleisanlage für den Güterverkehr vorgesehen ist“.¹⁴⁹

Nach dieser Planung wurde auch der Personenverkehr auf der Normalspur-Verbindungsbahn noch nicht ausgeschlossen – „die Einrichtungen für den Personenverkehr sind so geschaffen, daß ein Umsteigen der Reisenden der Schmalspur in die Normalspur ohne Weiteres möglich ist, wenn etwa später zwischen dem Südbahnhof und dem Hauptbahnhof neben der Güterbeförderung auch die Personenbeförderung eingeführt werden sollte.“¹⁵⁰

Für die Stadtverwaltung wurde durch die Anlage des Südbahnhofs eine gravierende Änderung des Stadtbauplans notwendig – es waren verhältnismäßig rasch neue Straßen und die entsprechende Kanalisation anzulegen. Der größere finanzielle Aufwand, der sonst auf verschiedene Jahre hätte verteilt werden können, war so in kurzer Zeit zu erbringen.

Das Anfang des Jahres 1899 von der K. Eisenbahnverwaltung ausgearbeitete Projekt empfahl mit der „Axe des Südbahnhofs“ derart abzuschwenken, dass die künftige Lage parallel zur damaligen Oststraße zu liegen kam – Ende des 19. Jahrhunderts schwenkte die Oststraße in der Gegend des heutigen Silberplatzes von der Nord-/Südrichtung nach Westen ab und bildete in der Verlängerung die heutige Happelstraße.¹⁵¹

Diese Änderungen des Stadtbauplans beschäftigten nicht nur den Gemeinderat, sondern sorgten auch in der Bevölkerung für Aufregung. Eine Verhandlung der Eisenbahnkommission im Beisein des Oberingenieurs der Bottwartalbahn, Baurat Neuffer, und des Oberfinanzrats Klett sollte Klarheit bringen.¹⁵² Dabei wurde „eingehend vom technischen Standpunkt aus erläutert, warum die Situierung des Bahnhofs so wie sie jetzt aufgelegt ist, projektiert werden müsse und wurde von seiten der Vertreter der Generaldirektion erklärt, daß diese nicht in der Lage sei, von dieser Situierung aus technischen Gründen abzuweichen“.¹⁵³

Die Hauptabänderung des Bauplans bestand in einer Zurückschiebung der früheren Ringstraße (heute Happelstraße), wodurch einige Bauspekulanten geschädigt wurden. Oberbürgermeister Hegelmaier kommentierte dies: „Mit diesen Herren brauche man jedoch kein Mitleid zu haben; sie hätten das Spekulieren sein lassen sollen.“¹⁵⁴

Als bekannt wurde, dass für den Südbahnhof anstatt 15 Morgen ein Areal von 22 Morgen vorgesehen war, dessen Grunderwerblich die Stadt

¹⁴⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2272 vom 1. Dezember 1898

¹⁵⁰ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 269 Nr. 64b

¹⁵¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 299 vom 7. Februar 1899

¹⁵² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 599 vom 23. März 1899

¹⁵³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 559 vom 23. März 1899 und Neckar-Zeitung Nr. 70 vom 24. März 1899

¹⁵⁴ ebd.

No. 303. **Gasthof und Restauration**
zum
„Europäischen Hof“
Telephon 593 gegenüber dem Südbahnhof Telephon 593
Gute Küche. Reine Weine.
Schöne Fremdenzimmer, sowie Zimmer mit voller Pension.
Bürgerliches Haus mit mässigen Preisen.
Besitzer: **G. Luithle.**

*In der Umgebung des Südbahnhofs siedelten sich um 1900 mehrere größere Gaststätten an.
(Adressbuch 1905/06)*

übernehmen musste, wurden Oberbürgermeister Hegelmaier und den Technikern des Gremiums in Leserbriefen Vorhaltungen gemacht. Der Oberbürgermeister wies dies jedoch zurück und erklärte, „daß in keiner Stadt ein derartiger Ton gegen den Stadtvorstand herrsche wie in Heilbronn“, und „daß es hier Leute giebt, die sich von der Ueberzeugung nicht trennen können, der Stadtvorstand habe gewissermaßen die Verpflichtung, im gegebenen Fall sich zum öffentlichen Randal- und Skandalobjekt herzugeben“. Auch sei es nicht Aufgabe der Stadt, für künftige Erweiterungen des Südbahnhofs kostenlos Gelände zur Verfügung zu stellen – es gebe nämlich die Ansicht, dass der Südbahnhof zu klein angelegt sei, da „der Güterverkehr sich sehr bedeutend entwickle, indem etwa alle Stunden ein Güterzug mit 8 Wagen vom Güterbahnhof nach dem Hauptbahnhof expediert werde“.¹⁵⁵

Mitte des Jahres 1899 begannen die Grunderwerbungen für das Areal des Südbahnhofs. Für die Ankäufe des Geländes und eine Erweiterung von 84 a 20 m² streckte die Eisenbahnverwaltung zunächst die Beträge vor und ließ sie bis 1. Dezember 1899 mit 4461,42 M (4%) verzinsen.

Das „Feldgericht“ musste Entschädigungen für über 500 Bäume festlegen – anscheinend waren auf dem Südbahnhofareal vorher Obstgärten: Für 206 Apfelpyramiden¹⁵⁶ 185 M, für 26 Birnpyramiden 35 M, für 200 große Steinobststräucher 120 Mark und für 100 kleine 30 Mark, zusammen 370 Mark.¹⁵⁷ Dazu wurde die

¹⁵⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 559 vom 23. März 1899 und Neckar-Zeitung Nr. 70 vom 24. März 1899

¹⁵⁶ Spiralförmig geschnittene Bäume.

¹⁵⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2141 vom 7. November 1899

Der Südbahnhof

Kurz nach Beginn des Betriebs auf der Bottwartalbahn veröffentlichte der Staatsanzeiger eine Beschreibung des neuen Bahnhofs:

„Der Südbahnhof Heilbronn enthält neben den Gleisen Anlagen für den Schmalspurbetrieb, ausgedehnte normalspurige Gleisanlagen und Verladeplätze für den Wagenladungsverkehr, welcher wegen der in der Nähe des Südbahnhofs vorhandenen größeren Fabrikanlagen ohne Zweifel in Bälde großen Umfang annehmen wird.

Für den Stückgutverkehr ist ein 60 m langer und 12 m breiter Güterschuppen mit Rampananlage vorhanden, außerdem ist eine zweiständige Lokomotivremise, eine Wasserstation mit Wasserreinigungsanlage, ein Aufenthaltsgebäude für das Stationspersonal, ein Umladeschuppen, eine Drehscheibe, eine Betriebsmittel-Umladerampe auf dem Südbahnhof erstellt worden. Der Südbahnhof ist mit elektrischer Beleuchtung¹⁵⁸ versehen, für die der elektrische Strom von der Zentrale des Portlandzement-Werks Lauffen a.N. geliefert wird.“¹⁵⁹

Baumschule Abel für die von der Stadt „abgeschätzten Bäume und Pyramiden“ mit 1200 M entschädigt.

Für die benötigte ebene Fläche waren umfangreiche Erdarbeiten notwendig; das gewonnene Auffüllmaterial – ca. 87 000 m³ – musste auf Kosten der Bahn entsorgt werden; mit einem Teil wurden Südbahnhofstraße¹⁶⁰, Uhland-, Urban-, Ludwig-Pfau- und Werderstraße planiert.¹⁶¹

Der Südbahnhof brachte dem Heilbronner Süden aber auch einen ganz anderen Fortschritt: Kurz vor Inbetriebnahme der Bahnlinie stellte die „Beleuchtungscommission“ den Antrag, „behufs Beleuchtung des Bahnübergangs an der Straße nach Flein auf beiden Seiten des Uebergangs je 1 Laterne anzubringen“.¹⁶²

¹⁵⁸ Die elektrische Beleuchtungsanlage wurde von der Maschinenfabrik Esslingen installiert; StA Ludwigsburg E 79 II Bü 351 Nr. 37.

¹⁵⁹ StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung Nr. 236 vom 6. Dezember 1900; Die amtliche Beschreibung ist, was die Lokomotivremise betrifft, nicht ganz zutreffend. Es befand sich darin nämlich nur ein „Stand“, der aber 4 Schienen (2 im Abstand von 1,435 m für Normalspurlokomotiven und 2 im Abstand von 0,75 m für Schmalspurlokomotiven) hatte. Da die verfügbare Gleislänge 24,25 m betrug, konnten jedoch zwei der kleinen Lokomotiven bequem darin Platz finden.

¹⁶⁰ Verbindung der Charlottenstraße mit dem Empfangsgebäude des Südbahnhofs.

¹⁶¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1306 vom 30. Juni 1899

¹⁶² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2184 vom 19. November 1900

Geschichten um die Bottwartalbahn: Zuviel des Guten

Ein Zeitzeuge erinnert sich: „Gleich nach dem Zweiten Weltkrieg gab’s auf dem Südbahnhof öfter ein geruhsames Arbeiten. Der Herr Vorstand und seine Mitarbeiter taten ihren Dienst, und wenn gerade keine Arbeit anfiel, dann hatte bestimmt einer etwas Privates zu werkeln. Der Karl hatte zu diesem Zweck sein Mostfass mitgebracht, oder lagerte es vielleicht für den Haustrunk im Keller der Güterabfertigung?

Jetzt war es Herbst und das Fass sollte wieder einmal gereinigt werden, denn wer füllt schon neuen Most in ungeputzte Fässer? Der Mostfassbesitzer hatte sein Fässer beim Lokschuppen aufgestellt, um auch das kostenlose Lokspeisewasser zu nutzen. Wie er nun so schrubbte, kam – wie so oft – einer daher, der alles besser wusste. „Wer wird sich au so anschtreng“, meinte dieser, „nehm doch dr Dampf von sellera Maschee, dann isch’s Fässer bald sauber.“ Gemeinsam schlossen die beiden den Dampfschlauch der T 16 an das Mostfass an, aber so, dass alles wirklich dicht war. Der Lokführer öffnete den Dampfahh. Mit Gezisch und Gebrodel strömte der Dampf ins Fass, füllte es mehr und mehr – und Peng! flog es mit großem Krach auseinander.“

Gerade in diesem Moment soll – so wird auch erzählt – die Frau des Fassbesitzers gekommen sein. Sie sei von einem Teil am Kopf getroffen worden und bewusstlos auf die Gleise gestürzt. Ihr Mann habe sich aber nicht um sie gekümmert, sondern immerzu gejamert: „Mei guats Fässer, mei guats Fässer!“

Personaleinsatz

Bei der Inbetriebnahme des Südbahnhofs ging man zunächst von einem äußerst geringen Personalaufwand aus. In einem Bericht der Königlichen Generaldirektion an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten hieß es: „Der Stationsdienst in Heilbronn Südbahnhof könnte vorläufig von einem Beamten der Station Heilbronn Hauptbahnhof, welchem das erforderliche Hilfspersonal beigegeben würde, wahrgenommen werden.“¹⁶³

Nur zehn Jahre später war die Belegschaft des Bahnhofs, sicher auf Grund des gewachsenen Verkehrsaufkommens, auf 27 Personen angestiegen – ein Bahnhofswalter, 13 weitere Beamte und 13 Arbeiter.¹⁶⁴

¹⁶³ HStA Stuttgart E 57 Bü 44 Nr. 48

¹⁶⁴ StadtA Heilbronn, Adressbuch der Stadt Heilbronn 1911



Das schon etwas marode Empfangsgebäude des Südbahnhofs in den 1960er Jahren.

Die Bahnhofsgebäude

Die Hochbauten auf der gesamten Strecke Marbach–Heilbronn waren – mit Ausnahme von denen in Marbach und Heilbronn – nach den für die württembergischen Nebenbahnen üblichen Typen gebaut worden: Fachwerk mit Holzschindelverkleidung. Am Empfangsgebäude des Südbahnhofs Heilbronn befanden sich zudem Jugendstil-Elemente, im Ziergitter auf dem Dach war der Stationsname eingearbeitet.¹⁶⁵

Der Sockel des knapp 230 m² umfassenden Gebäudes war aus Werkstein, während die Umfassungswände aus geriegeltem Fachwerk bestanden, das teilweise verputzt war. Ein Bretterschirm war unter dem Dachtrauf angebracht. Das Dach über dem „Wartesaal und den Dienstgelassen“ war aus Asphaltdachpappe, das über der Halle aus Falzziegeln mit einer Zinkplattform versehen.

¹⁶⁵ KNUPFER, Bottwartalbahn (1994), S. 34



Der Westkopf des Heilbronner Südbahnhofs im Frühjahr 1964; der Übergang an der Charlottenstraße ist bereits durch eine Warnlichtanlage gesichert. Rechts ist auch das Anschlussgleis zur Firma Flammer zu sehen.

Von der Südseite her gelangte man in eine fast großzügig gestaltete Halle, die durch zwei große Bogenfenster an Süd- und Nordseite Tageslicht bekam. Von der Halle erfolgte der Zugang zu den Schaltern für Gepäck- und Expressgut, zum Bahnsteig an der Nordseite sowie zur Fahrkartenausgabe an der Ostseite. Außerdem stand den Reisenden ein etwa 70 m² großer, ofenbeheizter Wartesaal zur Verfügung.

Das in der damaligen Zeit für größere Bahnhöfe obligatorische „Abtrittgebäude“ war im Stil ähnlich dem Hauptgebäude aus Werkstein sowie mit Brettern verkleidetem Fachwerk gearbeitet. Das „Häusle“ hatte einen achteckigen Grundriss und lag etwa 50 m vom Haupthaus entfernt nahe der Charlottenstraße. Da es anfangs wie bei allen Nebenbahnen keine Bahnsteigsperrn gab, gingen die Reisenden nur selten durch die Halle zum Bahnsteig, sondern benutzten den kürzeren Weg, der direkt an dem ständig übelriechenden Gebäude vorbei führte.

Bahnsteigsperrn wurden in den 1920er Jahren errichtet, als besonders der Ausflugsverkehr zunahm. Damit konnten die Abortanlagen, die nun innerhalb des Bahnhofsgeländes lagen, nicht mehr beliebig benutzt werden, was sogar Thema im Gemeinderat war: „Dadurch würden die Reisenden in die Zwangslage versetzt, wenn ein Zug Verspätung habe, ausserhalb der Sperre sich aufzuhalten. Die Aborte lägen innerhalb der Sperre und könnten also von den Reisenden, so

lange sie nicht eingelassen werden, nicht benützt werden. Es sei unbedingt nötig, dass diesen misslichen Verhältnissen abgeholfen wird“. Die Bahn erklärte darauf jedoch „nicht verpflichtet zu sein, Aborte außerhalb der Sperre herzustellen.“¹⁶⁶

Etwa 200 m östlich vom Empfangsgebäude lag ein vom Baustil her angepasstes weiteres Gebäude für die Bahnmitarbeiter. Diese „Aufenthaltsbude“ beherbergte das Zugpersonal, die Stationsarbeiter, den Rangieraufseher und den Wagenrevident¹⁶⁷. Zudem war noch Platz für eine Waschküche, eine Holzlege¹⁶⁸ sowie Räume für Gepäckkarren und Lampen.

*Weitere Bahnanlagen*¹⁶⁹

Nicht nur für die Normalspur, auch für die Schmalspur waren umfangreiche Gleisanlagen vorhanden. In der Mitte des Bahnhofes war eine Rollbockanlage, auf welcher die normalspurigen Güterwagen auf sogenannte Rollböcke auf- und abgeschemelt wurden, damit sie auch auf der Schmalspur fahren konnten. Daneben stand ein offener Umladeschuppen für die Umladung von Stückgütern zwischen den beiden Spuren. Die Gleise der Schmalspurbahn waren im Umladeschuppen gegenüber der Normalspur etwas erhöht, so dass ein höhengleiches Verladen möglich war. Zudem gab es eine Rampe zur Verladung von schmalspurigen Fahrzeugen.

Auch eine Viehrampe und eine Viehwagenreinigungsanlage befanden sich am Schmalspurverladeplatz nördlich der Schmollerstraße.

Für die Lokomotivbehandlung waren Wasserkran, Bekohlungs Bühne, ein einständiger Lokschuppen für beide Spuren sowie anfangs eine vierschienige 11 m-Drehscheibe vorhanden; damit konnten sowohl Normalspur- als auch Schmalspurlokomotiven gedreht werden.

Ein Bericht des „Bautechnischen Bureaus“ an die Generaldirektion vom 10. April 1900 gibt uns ein anschauliches Bild des Lokschuppens: „Die Remise mit durchgehendem Gleis für Schmal- und Vollspur bietet Raum zum Aufstellen zweier Maschinen hinter einander; in einem niederen Anbau ist Platz für einige Werkbänke und außerdem ein Aufenthaltsraum für Maschinenpersonal, und in einem turmartig ausgebildeten weiteren Anbau sind die eisernen Wasserbehälter und ein Wasserreinigungsapparat aufgestellt und ein Abtritt eingebaut. Die Remise und die niedrigen Anbauten sind in ausgeriegeltem Fachwerk konstruiert, der Wasserturm dagegen in Backsteinausbau ausgeführt.“¹⁷⁰

¹⁶⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 537 vom 8. Oktober 1925

¹⁶⁷ Technischer Beamter für die Wagenunterhaltung.

¹⁶⁸ Für Brennholz, gegebenenfalls auch zum Anfeuern der Lokomotiven.

¹⁶⁹ KNUPFER, Bottwartalbahn (1994); KNUPFER; HÖGEMANN, Bottwar- und Zabergäubahn (1992)

¹⁷⁰ StA Ludwigsburg E 79 II Bü 351 Nr. 5



*Rangierarbeiten mit einer Diesellok BR 290 vor dem Wärterstellwerk am Ostkopf des Südbahnhofs.
(Stadtarchiv Heilbronn, Foto: von Wagner)*

Am Ostkopf des Bahnhofs befand sich ein Wärterstellwerk mit einem Stellwerksraum, der etwas mehr als 4 m über Schienenhöhe lag. Selbst ein Draisinenschuppen für das Fahrzeug des Bahnmeisters gehörte zu den Anlagen.¹⁷¹

Der Weg über die Gleise

Die weiträumige Anlage des Südbahnhofs trennte die Innenstadt von den landwirtschaftlich genutzten Flächen im Süden und bildete für Weingärtner und Gartenbesitzer ein Hindernis; zur Abkürzung nahmen sie ihren Weg kurzerhand über die Gleise. Die Bahn hatte darum bald nach Inbetriebnahme der Strecke das gesamte Terrain durch einen Bretterzaun eingezäunt, der in Teilen bis in unsere Zeit sichtbar war. 1910 stimmte der Gemeinderat der Einfriedigung des Geländes an der Schmollerstraße durch Weißdornhecken „wegen häufigen Betretens der Bahnanlagen durch Unbefugte“ zu.

Die Brücke der heutigen Stuttgarter Straße über die Gleisanlagen wurde erst am 22. Dezember 1939 fertiggestellt; vorher gab es etwas weiter westlich einen

¹⁷¹ StA Ludwigsburg E 79 II Bü 351 Nr. 53

Geschichten um die Bottwartalbahn: Anrühiger Rechtsfall

Eine Zeitung berichtete 1903 von einem Streitfall: Unweit des Südbahnhofs (etwa bei der heutigen Feuerwache) waren Latrinengruben, in welche Fäkalien aller Art aus den Heilbronner Haushalten geschüttet wurden. Die Landwirte der Umgebung kauften die Latrine zur Düngung der Felder auf. Der Transport erfolgte mit besonderen „Latrinewagen“ – auf Flachwagen waren Holzfässer montiert, die in die Schmalspurzüge eingestellt wurden.

Eine derartige Fracht ging an einem Samstag vom Südbahnhof nach Auenstein. Wegen des nahen Sonntags wurde der Latrinewagen nicht mehr entleert und blieb in der Nähe der Gleiswaage stehen. Die Sommerhitze brachte den Fassinhalt zum Gären, die dabei entstehenden Gase sprengten schließlich die Fässer, so dass sich das gesamte „Ladegut“ in die Grube der Gleiswaage ergoss. Wie der daraufhin zwischen Eisenbahn und Empfänger des Wagens entstandene Streit um die Bezahlung des Schadens geklärt worden ist, ist nicht bekannt.

schienengleichen Übergang mit Schranke, der das Hauptgleis zum Hauptbahnhof sowie sieben Nebengleise überquerte. Die Schranken wurden vom Wärter des Stellwerks bedient, und es gab immer wieder Klagen über die langen Wartezeiten an der geschlossenen Schranke, die sogar im Gemeinderat Thema waren; die Verwaltung wurde gebeten, an die Bahnverwaltung die Bitte zu richten, „daß eine Pause beim Rangieren eingeschaltet wird“.¹⁷²

Es wurden aber auch Forderungen nach einem weiteren Übergang laut, der in Verlängerung der Uhlandstraße vorgesehen war, aber nie gebaut wurde.

Abwicklung des Betriebsdienstes

Der Betriebsdienst wurde nach den Bestimmungen der Nebeneisenbahnen abgewickelt. Dies galt sowohl für die Schmalspur als auch für die normalspurige Verbindung bis zur Einmündung in die Hauptbahn bei der Abzweigstelle Pfühl.

An der Westseite des Südbahnhofs wurden die Weichen bis zur Einstellung des Verkehrs einzeln an Ort und Stelle umgelegt, während am Ostkopf, wo der überwiegende Teil des Rangierbetriebs abgewickelt wurde, die Weichen des Normalspurbetriebs ebenso wie die Ein- und Ausfahrtsignale der Verbindungsbahn vom Stellwerk aus gestellt wurden. Die Weichen der Schmalspurgleise waren grundsätzlich ortsbedient. Eine Abhängigkeit (Verbindung) zum Fahrdienstleiter

¹⁷² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 123 vom 14. Februar 1929



Im August 1968 herrschte zumindest auf den Normalspurgleisen am Südbahnhof noch reger Betrieb – eine schwere Rangierlokomotive BR 94 (T 16) verschiebt an der Stuttgarter Brücke einige Wagen. (Heilbronner Stimme vom 14. August 1968; Foto: Eisenmenger)

im Empfangsgebäude bestand durch einen dort befindlichen Jüdel-Befehlsblock System Büsing. Das Einfahrtsignal aus Richtung Sontheim wurde vom Fahrdienstleiter direkt bedient, ein Ausfahrtsignal in Richtung Beilstein bestand zunächst nicht. In den 1950er Jahren wurde in Abhängigkeit vom Stellwerk der Zuckerfabrik für die jeweils zwei Schmalspur- und Normalspurausfahrtsignale ein Gruppenausfahrtsignal aufgestellt. Die für diese Sicherung allgemein erforderlichen hochstehenden Sperrsignale (Hs) an den einzelnen Ausfahrtsignalen gab es jedoch nicht.

Die für den Fahrbetrieb notwendigen Zugmeldungen wurden vom Fahrdienstleiter den benachbarten Zugmeldestellen Heilbronn-Sontheim bzw. der Abzweigstelle Pfühl mittels Telefon abgegeben. Ein Telegraf wie bei Hauptbahnen war auf der gesamten Strecke nicht vorhanden.

Später wurde auf der Schmalspurstrecke der Betrieb nach dem Verfahren des „vereinfachten Nebenbahnbetriebs“ abgewickelt, die zentrale Zugmeldestelle dafür war in Beilstein.

Der Südbahnhof – Bahnhof der Fleiner

Zumindest für die Fleiner war der Südbahnhof in Heilbronn ein „Trostpflaster“ dafür, dass die Gemeinde bei der Streckenführung der Bottwartalbahn nicht berücksichtigt worden war. Als deshalb die Errichtung des Südbahnhofs in Frage gestellt war, wandte sich die Gemeinde Flein mit einem langen Schreiben wegen der „hochgeneigten Einrichtung eines Südbahnhofs in Heilbronn“ an die Regierung: „Überall ist man von jeher der Meinung gewesen, es werde bei der Weiterführung der Bahn von Beilstein nach Heilbronn daselbst ein Südbahnhof erbaut. Nun haben wir aber aus Zeitungsnachrichten erfahren müssen, daß unter Umständen die Bottwarthalbahn gar nicht am Südende der Stadt in Heilbronn eingeführt, sondern von Sontheim über den Neckar direkt auf das Hauptgleis geführt werde.“

„Nachdem unsere Hoffnung, direkt an die Bahnlinie zu kommen, nicht in Erfüllung gehen konnte, so haben wir unseren Schmerz darüber dadurch einigermaßen ausgleichen zu können geglaubt, daß in Heilbronn ein Südbahnhof errichtet wird. [...] Was für ein Vortheil der Südbahnhof Heilbronn für uns in Flein mit sich bringen würde, werden wir nicht näher beleuchten müssen, wenn wir sagen, daß unser Bahnverkehr von jeher nach Heilbronn gelenkt ist und unser Weg nach Heilbronn direkt an dem Punkte in Heilbronn vorbeiführt, wo der Südbahnhof errichtet würde.“

Weitere Argumente wurden angeführt: „Dazu käme noch, daß uns das beschwerliche Fahren durch die Stadt Heilbronn auf den seitherigen Bahnhof erspart bliebe, was wir schon deswegen als eine große Wohlthat empfinden würden,“ und man betont, „daß wir in unserer rund 1600 zählenden Gemeinde einen bedeutenden Bahnverkehr im Herbst mit landwirtschaftlichen Produkten (Kartoffeln, Früchte usw.) haben und besonders was Wein anbelangt.“¹⁷³

Den Südbahnhof haben die Fleiner schließlich doch noch bekommen, und sie haben ihn dann auch recht fleißig genutzt – einschließlich Straßenroller-Verkehr zur örtlichen Raiffeisengenossenschaft.

Der Übergang über die Charlottenstraße war aus Richtung Beilstein durch eine vom Zug beeinflusste Blinklichtanlage gesichert. Bei Ausfahrten in Richtung Beilstein, aber auch für Rangierfahrten, wurde die Blinklichtanlage (mit Rückmelder) vom Fahrdienstleiter eingeschaltet, erst danach wurde der Abfahrauftrag (bei Zügen durch ZP 9) erteilt. Später wurden auch andere Straßenübergänge durch

¹⁷³ Schreiben vom 20. November 1896; StA Ludwigsburg E 79 III Bü 271 Nr. 155.



Die „zungenlose Weiche“ am Südbahnhof; rechts das Anschlussgleis zur Firma Knorr.

Blinklichtanlagen gesichert. An den übrigen Straßen- und Wegübergängen machten sich die Züge durch Läuten und Pfeifen bemerkbar.

In Heilbronn gab es schon bald Kritik an den schienengleichen Übergängen im Stadtgebiet – Gemeinderat Rosengart fand etwa bei einer Debatte im Gemeinderat am 25. Oktober 1925 „alle schienengleichen Uebergänge [...] gefährlich und unzweckmässig. Um sich gegen Vorwürfe zu schützen, müsse die Stadt bei der Eisenbahn vorstellig werden; alle solchen Uebergänge gehörten beseitigt.“¹⁷⁴

Eine Besonderheit war die bei der Einfahrt aus Richtung Sontheim installierte „zungenlose Weiche“. Nachdem diese im Jahre 1926 eingebaut worden war, war dort eine Weichenstellung für die Züge beider Spuren nicht mehr notwendig. Die Fahrzeuge wurden durch Gleitbaken (Radlenker) in die entsprechenden Gleise auf dem Bahnhof gelenkt.

¹⁷⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 586 vom 25. Oktober 1925



Schmalspurzug im Februar 1964 auf dem Heilbronner Südbahnhof.

Die Fahrpläne

Die Strecke von Heilbronn ins Bottwartal war noch nicht eröffnet, als ein zweiter, verbesserter Fahrplan der Öffentlichkeit bekanntgegeben wurde.¹⁷⁵ Zunächst gab es von und nach Beilstein fünf Zugpaare, zu denen sich an Sonn- und Feiertagen ein weiteres gesellte. Die Fahrzeit ab Beilstein betrug ca. 75 Minuten, während man in der Gegenrichtung etwa 80 Minuten fahren durfte. Einige der Züge hatten zusätzlich eine verlängerte Fahrzeit, da sie für die Bedienung des Güterverkehrs mit Ein- und Ausladen der Stückgüter sowie für das Rangieren der Güterwagen auf den betreffenden Bahnhöfen vorgesehen waren.

Das erste Zugangebot scheint – nach heutigem Sprachgebrauch – buchstäblich am Kunden vorbeigeplant worden zu sein – für die Arbeiter aus dem Bottwartal etwa war die Ankunft des ersten Zuges im Südbahnhof um 7.45 Uhr viel zu spät. Es folgten bald umfangreiche Änderungen, so dass für die „Arbeiterbeförderung“ aus dem Bottwartal zwei Züge zur Verfügung standen; aber auch dies war noch

¹⁷⁵ StadtA Heilbronn Neckar-Zeitung Nr. 278 vom 27. November 1900

nicht ausreichend, wie die Handelskammer im Jahr 1901 beklagte: „Von den den Morgenzug Beilstein–Heilbronn benützenden Arbeitern würde es dankbar anerkannt, wenn derselbe etwa 20 Minuten später ausgeführt würde. Der Abgang 4.15 früh in Beilstein ist zumal für diejenigen, welche aus Nachbarorten kommen, gar zu früh, und auch die Ankunft 5.22 in Sontheim und 5.30 hier stellt einen höchst unangenehmen Zeitverlust für die Leute dar, da sie vor 6 Uhr doch nicht in die Fabrik eingelassen werden. [...] Auch möchten wir an dieser Stelle unsere frühere Bitte wiederholen, die Züge der Bottwarthalbahn doch auch etwas rascher fahren zu lassen [...]. Ehe der Bau einer weiteren Schmalspurbahn in Württemberg beraten und beschlossen wird, sollte indes allen Abgeordneten die Befahrung der Bottwarthalbahn zur Pflicht gemacht werden, damit sie sich selbst von dem Wesen und der Leistungsfähigkeit einer solchen Schmalspurbahn überzeugen können.“¹⁷⁶

Auch der Gemeinderat der Stadt Heilbronn bemühte sich um Verbesserungen des Fahrplans, indem man beispielsweise darum bat, den letzten Zug in Richtung Beilstein etwa 20 Minuten später verkehren zu lassen, damit auch Theaterbesucher diesen nutzen können. Diesem Wunsch der Stadt wurde von der Eisenbahnverwaltung Rechnung getragen.

Im Jahr 1936 verkehrten auf der Strecke bis Beilstein an Werktagen sechs Zugpaare; die Fahrzeit betrug inzwischen weniger als 60 Minuten, für einen Gmp¹⁷⁷ waren Fahrzeiten von bis zu 90 Minuten vorgesehen.

Kohlezüge

Das Ende des Zweiten Weltkriegs brachte auch ein Ende der durchgehenden Zugverbindungen, denn hinter dem Bahnhof Talheim waren die Bahnbrücken gesprengt worden. In jenen schweren Tagen war man jedoch auf die Bahn angewiesen, und nur mit ihrer Hilfe konnten landauf landab die Betriebe wieder mit einer bescheidenen Produktion beginnen.

Noch bevor die Schmalspurzüge der Bottwarthalbahn wieder fahren, wurde im Herbst 1945 eine Normalspur-Zugverbindung zwischen Heilbronn Süd und Talheim eingerichtet. Als dann die Bottwarthalbahn im Frühjahr 1946 auf der gesamten Strecke wieder befahrbar gemacht worden war, wurde sie in den folgenden Monaten geradezu zur Güterzugmagistrale: Das Dampfkraftwerk in Marbach konnte damals wegen des beschädigten Neckarviadukts der Strecke Ludwigsburg–Marbach–Backnang noch nicht direkt angefahren werden. In dieser Zeit wurden ganze Kohlezüge, die in Heilbronn Süd geteilt und auf Rollschemel aufgebockt worden waren, über die Schmalspurbahn zum Dampfkraftwerk nach Marbach

¹⁷⁶ Jahresberichte 1901 (1902), S. 89

¹⁷⁷ Güterzug mit Personenbeförderung

Geschichten um die Bottwartalbahn: Fahrkartenkontrolle

Ein Zeitzeuge erinnert sich: „Zur Heimfahrt nach meinem damaligen Wohnort Talheim benutzte ich als Jugendlicher sehr gerne den einige Zeit verkehrenden Normalspurzug. Er war nicht so brechend voll, hatte bequemere Wagen und war vor allem schneller als ‚das Zügle‘ am Zielort. Weil im Südbahnhof keine Sperrungen waren, wurden die Fahrkarten der Reisenden sofort nach Abfahrt kontrolliert. Die Schaffner, die mit diesem Normalspurzug fuhren, gehörten zur Mannschaft, die danach den Güterzug zum Hauptbahnhof begleitete. Wie wir Jugendlichen bald bemerkten, taten diese Bahnmitarbeiter sonst ausschließlich bei Güterzügen Dienst und hatten deshalb vom Reiseverkehr und den Fahrkarten nur wenig Ahnung. Oft haben wir dem Kontrolleur nicht unsere Fahrkarte, sondern die Eintrittskarte fürs Kino, einen Straßenbahnfahrchein oder gar die Berechtigungskarte zur Schülerspeisung vorgezeigt. Besonders einer dieser Schaffner ließ sich davon beirren. Mit kurzem, aber umso brummigerem Danke knipste er mit seiner Zwickzange alles, was ihm in die Finger kam.“

befördert. Die Schmalspur-Kohlezüge, die aus etwa 10–12 Wagen bestanden, wurden meist mit zwei Lokomotiven über die Schmalspurstrecke geleitet.¹⁷⁸ Damals bestand auf der Strecke ein Tag und Nacht durchgehender Betrieb.¹⁷⁹

Im Personenverkehr waren die Wagen oft brechend voll. Die vielen evakuierten Heilbronner, aber auch die Einheimischen mussten von ihren Wohnorten zur Arbeit in die Stadt gebracht werden. Ab etwa 1947 verkehrte über einige wenige Fahrplanperioden ein Normalspurzug von Heilbronn Süd nach Talheim. Er sollte besonders der Entlastung des „Arbeiterzuges“ (Heilbronn Süd ab 17.30 Uhr) dienen. Der Zug fuhr im Plan eines Bedarfsgüterzuges und bestand aus der Rangierlokomotive des Bahnhofs Heilbronn Süd (überwiegend T 16 BR 94) und zwei der württembergischen kurzgekuppelten Vorort-Doppelwagen; später wurden die weniger ansehnlichen Notpersonenwagen der Bauart Mci eingesetzt. Die Fahrzeiten waren gegenüber den Schmalspurzügen auf diesem Streckenabschnitt bedeutend geringer, weshalb der „große Zug“ sehr gerne benutzt wurde.¹⁸⁰

¹⁷⁸ Freundliche Mitteilung durch Heinz Kümmerlen, Beilstein (ehem. Lokführer der Bottwartalbahn).

¹⁷⁹ Der Vater des Verfassers leitete damals von Beilstein aus als Zugleiter den gesamten Betriebsablauf der Strecke. Ein ähnlich hohes Transportvolumen hatte es in den 1930er Jahren gegeben, als die Bottwartalbahn als Zubringer für Baumaterialien für die Autobahn Heilbronn–Stuttgart eingesetzt worden war.

¹⁸⁰ Dieser Zug ist in öffentlichen Fahrplanunterlagen nicht aufgeführt – vermutlich wurden diese Fahrten „schwarz“ durchgeführt; ein einflussreicher Eisenbahner des Heilbronner Hauptbahnhofs, der den Zug regelmäßig benutzte, hatte damals seinen Wohnsitz in Talheim.

Geschichten um die Bottwartalbahn: Salatöl und Schuhsohlen

Ein Zeitzeuge erinnert sich: „Der Zug, der gegen 8 Uhr vom Südbahnhof in Richtung Beilstein fuhr, war nie stark besetzt, meist führte er mehr Güterwagen als Reisende mit sich. Anders war dies jedoch im Spätherbst 1946, als sich Hunderte aus Heilbronn und Sontheim aufmachten, um im Ilsfelder Wald Bucheckern (Buchele) aufzulesen, die in der Ölmühle in Ilsfeld in Salatöl umgetauscht werden konnten.

Bei einem derartigen Andrang von Reisenden gab's für uns Kinder im Innern der Wagen selten einen Sitzplatz, so dass wir uns auf der offenen Plattform aufhalten mussten. Eigentlich war dies weit angenehmer, als in der stickigen, übel riechenden Luft im Innern der Waggons hin und her geschaukelt zu werden. Ein Fenster zu öffnen war damals unmöglich, denn die Lederriemen, mit welchen man die Scheiben herunterlassen und wieder hinaufziehen konnte, waren an jedem Fenster abgeschnitten – in den Notzeiten gleich nach dem Krieg wurden die Lederriemen entwendet, um sie streifenweise zum Sohlen von Schuhen zu verwenden.

Als es allenthalben wieder aufwärts ging, hat man nicht nur die Wagen wieder mit Glühbirnen bestückt, sondern auch die Reste der ledernen Fenstergurte durch schmale Kunststoffbänder ersetzt. Diese blieben dann bis zum Ende der Bottwartalbahn – mit ihnen konnte man ja nichts anfangen.

Ab 1948 konnte man wieder von einem regulären Verkehr auf der Schmalspurstrecke sprechen. Fünf Zugpaare verkehrten an Werktagen zwischen Heilbronn Süd und Beilstein.

Die Verbindungsbahn als Personenzugstrecke

In den ersten Nachkriegsjahren gab es im Berufsverkehr eine Zeitlang ein Zugpaar, das von Eppingen über die Verbindungsbahn zum Südbahnhof und weiter nach Sontheim verkehrte. Da diese Züge in Heilbronn Karlstor ideale Umsteigeverbindungen zur Kochertalbahn herstellten, entwickelte sich der Haltepunkt Heilbronn Karlstor am frühen Morgen und am Abend zum beliebten Umsteigebahnhof.

Die bunt zusammengewürfelten Züge mit zweiachsigen Wagen (so genannte „Donnerbüchsen“) plus Gepäckwagen wurden grundsätzlich von einer Lokomotive der Baureihe T 5 (BR 75) gezogen.

In den 1960er Jahren, als der Wohlstand wieder im Land einzog, verkehrten mehrmals im Jahr „Tanzsonderzüge“ aus allen Regionen ins weingesegnete Talheim.

Die Einbrecher und der Hund vom Südbahnhof

Dass die gute Verkehrsentwicklung und die damit verbundene Einnahme von größeren Bargeldbeträgen auch in den Kreisen bekannt wurde, die widerrechtlich daraus ihren Nutzen zu ziehen hofften, war auch in der „guten alten Zeit“ nicht ungewöhnlich. Bereits am 4. Juli 1902 kam es zum ersten dokumentierten Einbruch im Bahnhofsgebäude.¹⁸¹ Die um die Sicherheit der Anlagen bemühte Königliche Betriebsinspektion zog deshalb die Bauinspektion zu Rate, welche an ihre vorgesetzte Stelle, die Generaldirektion, in Stuttgart berichtete: „Anlässlich des am 4. d. Mts verübten Einbruchs im Verwaltungsgebäude des Südbahnhofs Heilbronn glaubt die Betriebsinspektion anregen zu sollen, ob nicht die Vergitterung der Fenster und Thüren, auch des Fahr dienstraums, in diesem Gebäude zu bewirken wäre.“ Die Kosten von 150 M schienen der Königlichen Generaldirektion wohl zu hoch, denn genehmigt wurde der Antrag nicht, „da eine völlige Sicherheit doch nicht erreicht würde“.

Damit gab sich allerdings der rührige Bahnhofsverwalter nicht zufrieden; er machte seinerseits einen von der üblichen Norm abweichenden Vorschlag: „Betreff Halten eines Hundes zur Sicherung des Stationsgebäudes. In der Nacht vom 3. auf 4. Juli des Jahres wurde im Kassenzimmer des Verwaltungsgebäudes ein Einbruch verübt und aus der Schalterkasse 6 M entwendet ohne daß der Täter entdeckt werden konnte. Die Lage des Stationsgebäudes und der Umstand, daß dasselbe unbewacht ist und das Dienstwohngebäude ca. 100 m entfernt steht, brachten mich auf den Gedanken zur Sicherheit einen Hund anzuschaffen, der Nachts ins Kassenzimmer hergebracht werden sollte; ich habe nun einen deutschen Pinscher (Schnautzer) angeboten bekommen, der sehr wachsam ist. Die Anschaffungskosten trage ich, für die Futterkosten bitte ich um Zuweisung eines entsprechenden Geldbetrags. Die Hundesteuer mit jährlich 20 M bitte ich auf die Eisenbahnkasse überweisen zu wollen. [...] Der Hund ist seit 14. August d.J. in meinem Besitz und ist von diesem Tag jede Nacht im Kassenzimmer untergebracht.“¹⁸²

Die Betriebsinspektion bemerkt in ihrer Stellungnahme, dass die Haltepunkte Karlstor, Sülmertor, Böckingen auch nicht widerstandsfähiger gebaut seien und dort auch keine Wachhunde gehalten würden. Offensichtlich hat die Königliche Generaldirektion den geheimen Wunsch des Stationsvorstehers, auf diese Weise „auf einen billigen Hund zu kommen“, durchschaut und sein Ansinnen abgelehnt, allerdings nicht ohne ihn an seine Pflichten zu erinnern: „Dem Stationsvorsteher ist die sichere Verwahrung der Amtsgelder einschließlich der Einnahmen am Schalter auch bei der Güterkasse einzuschärfen“.

¹⁸¹ StA Ludwigsburg E 79 II Bü 351 Nr. 93

¹⁸² StA Ludwigsburg E 79 II Bü 351 Nr. 100



*Rangierfahrt zur Zuckerfabrik im Herbst 1964 mit einer Lokomotive der BR 64.
(Stadtarchiv Heilbronn, Foto: Bausch)*

Verkehrsentwicklung

Die Bedeutung des Bahnhofs Heilbronn Süd zeigte sich nicht nur durch seine große Fläche und die umfangreichen Gleisanlagen, sondern auch in seiner Verkehrsentwicklung – der Südbahnhof wurde bei der Klassifizierung der Bahnhöfe der württembergischen Staatseisenbahnen in die Rangklasse II eingestuft und damit Bahnhöfen wie Schwäbisch Hall, Öhringen, Neckarsulm und Lauffen gleichgestellt.

Im Jahr 1902 nahm der Südbahnhof unter den 88 größeren Bahnhöfen in Württemberg mit 49 429 t Gesamtgüterverkehr noch den 50. Rang ein, während bereits ein Jahr später schon der 41. Rang (63 081 t Gesamtgüterverkehr) erreicht werden konnte. Bahnhöfe wie Tuttlingen, Backnang oder Öhringen lagen weit dahinter.¹⁸³

1902 beantragte der „Verein der oberen Stadt“, „die Güterbestätterei am Südbahnhof von derjenigen am Hauptbahnhof zu trennen und eine selbständige Güterbestätterei am Südbahnhof einzurichten“.¹⁸⁴ Dieser Wunsch war wohl berechtigt, denn der bisherige Güterbestätter lieferte, wenn es für ihn günstiger war, die Güter auch beim Hauptbahnhof auf. Kurze Zeit später bewies eine Verkehrsstatistik tatsächlich „das Vorhandensein eines Bedürfnisses für den Südbahnhof“.

Nur das Umladen von größerem Gepäck vom Südbahnhof zum Hauptbahnhof und umgekehrt erwies sich als Hemmnis. Nach einer Anordnung der Königlichen Generaldirektion vom 30. Juli 1901 wurde dieses vom Hauptbahnhof zum Südbahnhof durch die Gepäckträger des Hauptbahnhofs und in umgekehrter Richtung durch das Stationspersonal des Südbahnhofs befördert – mit der Straßenbahn, sofern dies auf der Plattform möglich war, ansonsten mit Handkarren. „Unter Umständen können auch die Verbindungs-Güter-Züge zwischen dem Hauptbahnhof und dem Südbahnhof eingesetzt werden, wobei dann einer der genannten Bediensteten die Sendung behufs Sicherung der richtigen und rechtzeitigen Ueberlieferung an die Gepäckstelle zu begleiten hätte.“¹⁸⁵

Allerdings kam dies wohl nicht allzu oft vor: im 2. Halbjahr 1902 wurde in jeder Richtung nur neunmal von diesem Gepäcktransfer Gebrauch gemacht.

Für die Auflieferer von Expressgut war der Südbahnhof ein idealer Standplatz. Die umliegenden Betriebe nutzen ihn gerne, da die weiten Zubringerfahrten zum Hauptbahnhof wegfielen, die Wartezeiten kürzer waren und zum Personal des Bahnhofs ein sehr gutes Verhältnis bestand. Die Sendungen wurden im

¹⁸³ Jahresberichte 1902 (1903), S. 193; 1903 (1905), S. 162

¹⁸⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 969 vom 27. Mai 1902; als „Güterbestätter“ wurden damals die Rolfuhrunternehmer bezeichnet.

¹⁸⁵ HStA Stuttgart E 57 Bü 44 Nr. 67

Gepäckwagen der Übergabezüge zum Hauptbahnhof befördert und von dort aus weiter geleitet. Erst nachdem diese Züge ohne Zugbegleiter und damit auch ohne Gepäckwagen fuhren, übernahmen Lastkraftwagen den Transfer zum Hauptbahnhof.

Der Güterverkehr entwickelte sich von Anfang an recht gut, wurde doch bald bei einer Ratssitzung angekündigt, „daß der Transport der Thalheimer Kalksteine in die Chemische Fabrik demnächst ganz per Eisenbahn erfolge“.¹⁸⁶

Im Stückgutverkehr kam es wegen der beengten Verhältnisse zu sicher berechtigten Klagen mehrerer Firmen – aufgelieferte Güter lagerten oft länger als einen Tag am Südbahnhof, ehe sie weiter versandt wurden. Außerdem beschwerten sich die „Etablissements“, dass ihre Fuhrleute oft über eine Stunde auf die Abnahme der angelieferten Güter warten mussten. Der Firma Knorr wurden z.B. täglich nur zwei Wagen Stückgut aus ihrem Werksanschluss abgenommen, da in der Güterhalle kein weiterer Platz vorhanden sei. Drohungen mit Abwanderung zum Hauptbahnhof oder gar Verlegung von Fabrikteilen in andere Städte fruchteten schließlich, denn seit 1913 wurden mehrfach Umbauten am Güterschuppen vorgenommen.

Allerdings stellte die Industrie- und Handelskammer in ihrem Jahresbericht 1901 fest: „Der Wagenladungsverkehr über den Heilbronner Südbahnhof hat bezüglich der Frachtkosten den Erwartungen im Nahverkehr keineswegs entsprochen und schon zu mannigfachen Klagen Anlass gegeben. Es wurde vielfach angenommen, dass der Südbahnhof in der Weise als ein Teil des Hauptbahnhofs (und nicht als eigene Tarifstation) behandelt werden würde, dass Sendungen über den Hauptbahnhof von auswärts eintreffend ohne Kostenzuschlag auch auf den Südbahnhof dirigiert werden würden und dass umgekehrt von dem Südbahnhof über den Hauptbahnhof ausgehende Ladungen keine höheren Kosten verursachen als vom Hauptbahnhof ausgehende“¹⁸⁷ – eine Wagenladung (10 000 kg) kostete von Bietigheim nach Heilbronn Hbf 23 M und bis zum Südbahnhof 4 M mehr. Begründet wurde dies durch eine erschwerte Betriebsführung: „Bei den ungünstigen Neigungsverhältnissen der Anschlussbahn (1:50) in beiden Richtungen [ist] der Betrieb sehr kostspielig [...], da die Züge von Heilbronn Hauptbahnhof nach Heilbronn Südbahnhof meistens mit zwei Lokomotiven zu befördern sind, während die von Heilbronn Südbahnhof nach Heilbronn Hauptbahnhof stets nachgeschoben werden.“¹⁸⁸

¹⁸⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1010 vom 30. Mai 1902

¹⁸⁷ Jahresberichte 1901 (1902), S. 88

¹⁸⁸ Bericht der Betriebsinspektion Heilbronn vom 5. Dezember 1912; StA Ludwigsburg E 79 II Bü 351.

Saisonverkehr

Nachdem 1915 die Zuckerfabrik an der Rosenbergstraße durch ein Gleis entlang der heutigen Besigheimer Straße an den Südbahnhof angeschlossen worden war, entwickelte sich besonders in den Zeiten der Kampagne von September bis Januar ein sehr starker Verkehr. Mehrmals täglich fuhren die Zuckerrübenzüge vom Hauptbahnhof zum Südbahnhof und zurück. Die vollbeladenen Züge wurden wegen der Steigung zum Lerchenberg in den Dampflokomotiven fast ausschließlich mit Schiebelokomotiven befördert.

Auch nach Wegfall des Zuckerrübenverkehrs 1971 – wegen Verlegung der Zuckerfabrik nach Offenau – gab es weiter betriebsbedingte Spitzen im Südbahnhof, etwa die Verladung und der Transport der Militärzüge mit Fahrzeugen aus der Schwabenhof-Kaserne. An solchen Tagen wurde der Rangierbetrieb in dreischichtiger Besetzung abgewickelt, und die äußerst schweren Militärzüge erforderten oft bis zu drei Dampflokomotiven.

Fast bis zu seinem Ende war der Südbahnhof Ziel- und Verladebahnhof für die großen Zirkus- und Schaustellersonderzüge, zumal nach dem Abbau der Verladerrampe beim Hauptbahnhof.¹⁸⁹ Lange Schlangen mit Zirkus- oder Schaustellerwagen bewegten sich an solchen Tagen vom Südbahnhof über die Rosenbergbrücke zum Festplatz an der Theresienwiese. Nicht selten konnte man ganze Elefantengruppen bestaunen, bei denen die einzelnen Dickhäuter – hinter einander her stapfend – mit dem Rüssel jeweils den Schwanz des Vordertieres umfasst hielten.

Schließlich verdienen die „Rollenden Messen“ eine Erwähnung – nach der Währungsreform im Jahr 1948 präsentierte die wieder erblühende Industrie ihre Waren in mehreren zusammenhängenden D-Zugwagen auf dem Gelände des Südbahnhofs. Diese Ausstellungszüge waren nach den überstandenen Notjahren für die Heilbronner ein großer Anziehungspunkt, und oft bildeten sich am Einlass lange Warteschlangen.

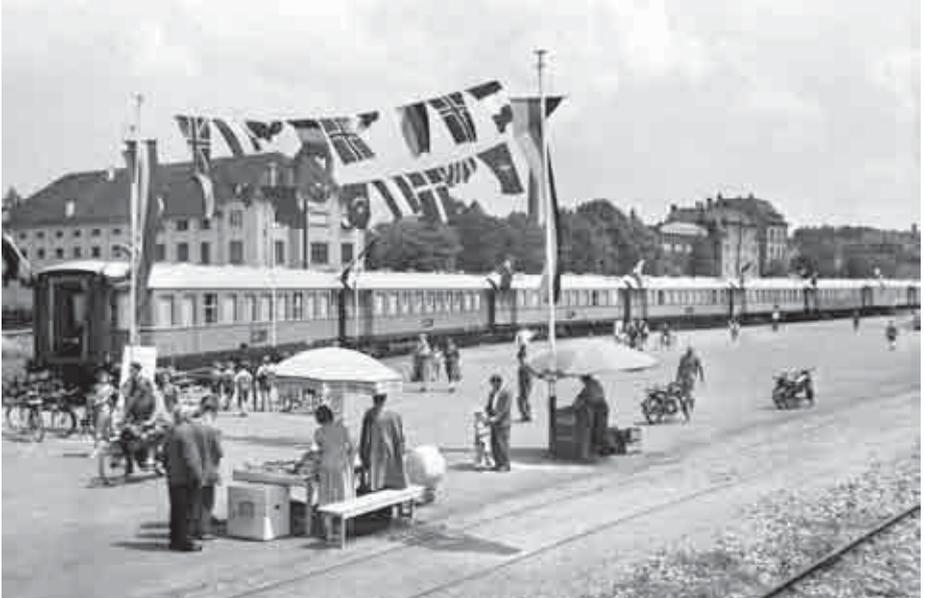
Das Ende des Südbahnhofs

Große Erwartungen hatten sich bei der Eröffnung der Bottwartalbahn an den Südbahnhof geknüpft, die trotz Unzulänglichkeiten der Schmalspur auch erfüllt wurden. Aber die tiefgreifende Veränderung der Verkehrsstruktur nach dem Zweiten Weltkrieg, die Entwicklung des Wohnbaus im Heilbronner Süden und die damit einhergehende Verdrängung der Industrie, die wenig eisenbahnfreundliche Politik des Bundes und die Strategieänderung von DB und Bahn AG machten den Südbahnhof überflüssig.

¹⁸⁹ Am Standort des heutigen Zentralstellwerks an der Kanalbrücke.



1982 werden am Güterschuppen bereits keine Waggons mehr abgefertigt, aber die einzige Bahnverladerampe in Heilbronn wird noch für Militärtransporte der US-Armee genutzt. (Heilbronner Stimme vom 10. September 1982; Foto: Eisenmenger)



*Der Südbahnhof war nach dem Krieg immer wieder Aufstellungsort für Ausstellungs- und Messezüge – hier 1950 der „Marshall-Plan-Zug“.
(Stadtarchiv Heilbronn, Foto: Haas)*

Nach der Einstellung der Bottwartalbahn wurden die Schmalspuranlagen umgewidmet und an Handelsunternehmen vermietet, das Empfangsgebäude wurde 1970 abgerissen. Auf dem Gelände befinden sich heute ein Lebensmittelmarkt und eine Tankstelle.

Der örtliche Güterverkehr wurde zunächst weiter vom Südbahnhof aus abgewickelt. Dann aber wirkte sich bald auch dort die Rationalisierungswelle der Bahn aus – das Stückgut und alle damit verbundenen Tätigkeiten verschwanden, der Bahnhof wurde als solcher aufgelöst, das Stellwerk und die Signale beseitigt. In das Gebäude der Güterabfertigung zogen zunächst andere Bahndienststellen ein; heute ist es in der Hand mehrerer Handelsunternehmen.

Die Gleisanschließer

Bereits vor der Planung und Verwirklichung der Bottwartalbahn hatten sich im Süden der Stadt – auf dem zu dieser Zeit noch weitgehend unbebauten Gelände – Industriebetriebe angesiedelt, was von der Stadt gefördert wurde, wollte man doch ein Pendant zu dem bereits bestehenden und florierenden Industriegebiet im Kleinäulein schaffen. Allerdings war man sich sowohl bei der Stadt als auch bei den Unternehmen im Klaren, dass der Empfang der Waren und der Versand der Produktionsgüter möglichst von einem nahe gelegenen Bahnhof zu erfolgen habe und, wenn irgend möglich, Einzelwagen direkt ins Fabrikgelände überführt werden sollten. Man kann heute kaum mehr ermesen, wie langwierig und damit auch unwirtschaftlich der Transport mit Fuhrwerken vom Südviertel zur Güterabfertigung am Winterhafen war – der Weg führte über die Wilhelm-, Süd-, Berg-, Allerheiligen- und Deutschhofstraße und die einzige Neckarbrücke.

Die Industriebetriebe waren deshalb an einer Schienenanbindung und einer nahegelegenen Güterabfertigung stark interessiert – die normalspurige Verbindung zwischen dem projektierten Südbahnhof und dem Hauptbahnhof hatte deshalb für die Stadt ein größeres Gewicht als die geplante Bottwartalbahn.

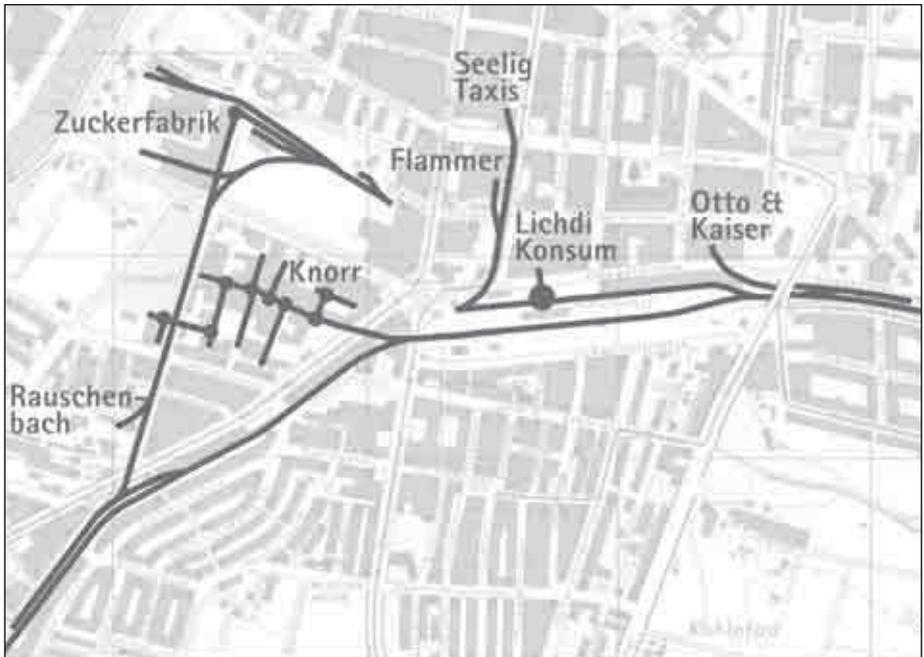
Die Industrieunternehmen sollten sich darum auch an den Kosten von Bottwartalbahn, Südbahnhof und Verbindungsbahn beteiligen. Bereits zu Beginn der Planung der Bottwartalbahn hieß es im Gemeinderat: „Wie die mechanische Zwirnerei in Sontheim, so werden auch die hiesigen Fabriken wie Knorr, Zuckerfabrik, Seelig, Krämer & Flammer ebenfalls zu entsprechenden Beträgen herangezogen werden müssen.“¹⁹⁰ Tiefbauinspektor Heuss stellte deshalb 1896 für die verschiedenen Unternehmen Berechnungen an und ermittelte die zu erbringenden Beträge, die sich nach der Größe des Warenaufkommens und der Ersparnis gegenüber dem bisherigen „Axtransport“ richteten.¹⁹¹

Von den Firmen wurden diese Beträge allgemein als zu hoch angesehen; in zum Teil recht unerfreulichen Verhandlungen zwischen der Stadt und den voraussichtlichen Gleisanschließern wurden sie nach und nach reduziert. Auch Ratenzahlung wurde zugestanden, aber darüber gab es in einer späteren Gemeinderatssitzung eine lebhafte Debatte, da einige Gemeinderäte behaupteten, dass „von diesem Zahlungsmodus keine Kenntnis gegeben war“. Oberbürgermeister Hegelmaier führte dies auf „Gedächtnisschwäche der betreffenden Herren“ zurück.¹⁹² In diesem Zusammenhang wurde auch bemängelt, dass die Zuckerfabrik im Gegensatz zu den anderen Firmen nur einen geringen Beitrag von 15 000 M zur Verfügung stellen würde. Dem wurde erwidert, dass der Beitrag sich zunächst nur

¹⁹⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1650 vom 5. Juni 1894; vgl. oben, S. 201

¹⁹¹ Firmenarchiv Knorr – Unilever Bestfoods Deutschland GmbH

¹⁹² StadtA Heilbronn, Neckar-Zeitung vom 20. April 1900



Die Gleisanschlüsse einzelner Firmen an die Bottwartal- und Verbindungsbahn, Stand etwa 1955.

auf die Verlademöglichkeit am Südbahnhof beziehe und die Straßen, besonders die Staatsstraßen, „für den Axtransport“ „ohne Schwierigkeiten“ zur Verfügung gestellt würden.¹⁹³

Befürchtet wurde von den Firmen anfangs, dass für die Überführung der Wagen zum Hauptbahnhof Überführungsgebühren in Ansatz gebracht und so den Transport der Waren zusätzlich verteuern würden. Dem hatte zwar Präsident von Balz von der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn mehr oder minder widersprochen¹⁹⁴, aber der Südbahnhof galt später dennoch als eigener Tarifbahnhof.

Neben den ersten Gleisanschließern Knorr, Krämer & Flammer (Seifenfabrik), Emil Seelig (Nahrungsmittel, Kornkaffee), Zuckerfabrik und Otto & Kaiser (Nahrungsmittel) war die Ansiedlung weiterer Unternehmen in den südlichen Stadtteilen vorgesehen, kam jedoch nicht zustande.

¹⁹³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 280 vom 19. April 1900

¹⁹⁴ Firmenarchiv Knorr – Unilever Bestfoods Deutschland GmbH

Gleich nach der Inbetriebnahme des Südbahnhofs begann die Bahn mit der Einrichtung der Anschlussgleise. Dabei richtete man sich nach den „Allgemeinen Bestimmungen über die Zulassung von Zweiggleis- und Weichenanschluß-Anlagen“ vom 28. Januar 1899.

Anschlussgleis Knorr

Die Firma Knorr machte schon früh ihren Einfluss auf die Streckenführung geltend. In einem Brief vom 7. Juni 1896 an die Stadtverwaltung erklärte C. Knorr: „Indem ich mich also bereit erkläre für das neue Projekt den zugesagten Betrag von M 100 000 zu gewähren, würde ich aber für das Oststraßenprojekt einen Beitrag zu geben nicht in der Lage sein, da ich diesem Projekt nicht uneingeschränkt gegenüberstehe.“¹⁹⁵

Knorr war der erste Gleisanschließer am Südbahnhof und hielt der Bahn als guter Kunde fast 100 Jahre lang die Treue. Schon bei der Errichtung des Anschlussgleises wurde am 12. Juli 1899 vom Königlich Württembergischen Verwaltungsgerichtshof dessen Bedeutung testiert: „Das Anschlussgleis Knorr ist ein nicht zu entbehrender Bestandteil des Südbahnhofs, dessen Anlage nur dann zweckmäßig und modernen Anforderungen entsprechend gelten könne“¹⁹⁶ – eine weit in Zukunft blickende Einschätzung, denn als der Gleisanschluss Knorr geschlossen wurde, bedeutete dies gleichzeitig das Aus für den Südbahnhof und die Bahnverbindung in den Heilbronner Süden.

Die Stadt Heilbronn erlaubte gerne die Überquerung der damals schon gut frequentierten Sontheimer Straße; vom Gemeinderat wurde hierfür „zur dauernden Wahrung der Rechte der Stadt“ ein Recognitionszins – eine Anerkennungsgebühr – in Höhe von 1 Mark pro Jahr festgelegt.¹⁹⁷ Noch vor der Übergabe des Gleisanschlusses im Juli 1901 wurde am 16. Oktober 1900 eine „Vereinbarung zwischen der K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen und der Fabrik von C.H. Knorr AG in Heilbronn über Zulassung eines Gleisanschlusses auf dem Südbahnhof Heilbronn“ getroffen:¹⁹⁸

– „Zum Zwecke der Beförderung von Wagenladungsgütern über ein normalspuriges Privatgleis von Gleis II des Südbahnhofs Heilbronn hat die Kosten der Herstellung und Unterhaltung des Gleisanschlusses die Firma C.H.Knorr zu tragen, insbesondere sämtliche Erdarbeiten.“¹⁹⁹

¹⁹⁵ Firmenarchiv Knorr – Unilever Bestfoods Deutschland GmbH

¹⁹⁶ StA Ludwigsburg E 79 I Bü 699 Nr. 20

¹⁹⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1738 vom 8. September 1903

¹⁹⁸ Firmenarchiv Knorr – Unilever Bestfoods Deutschland GmbH; mit den anderen Anschließern wurden ähnlich lautende Vereinbarungen getroffen.

¹⁹⁹ Die Kosten betragen nach einem Schreiben der Königlichen Bahnhofskasse an die Firma C.H. Knorr 18074,83 M; Firmenarchiv Knorr – Unilever Bestfoods Deutschland GmbH



*Auf dem Werksgelände der Firma Knorr im Jahr 1953 – auf der Drehscheibe das einachsige Rangiergerät der Firma, mit dem die Wagen verschoben wurden.
(Werk-Photo Knorr Nr. 382)*

- „Von der Firma erfolgt die Beschaffung und Aufstellung der Drehscheibe mit 7,5 m Durchmesser und 30 t Tragfähigkeit und auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung auch die Beschaffung und Aufstellung einer Gleiswaage von 30 t Wiegefähigkeit.“
- „Der Bau und die Unterhaltung der ganzen Anlage wird von der Eisenbahnverwaltung besorgt. Die Firma C.H. Knorr hat die Kosten zuzüglich eines 5%igen Zuschlags zu ersetzen.“
- „Die Firma C.H. Knorr bezahlt der Eisenbahnverwaltung für die Benutzung des staatlichen Grundeigentums alljährlich auf 2. Januar im Voraus eine Rekognitionsgebühr von 10 M, außerdem für die von der Eisenbahnverwaltung zu besorgende Bedienung der Anschlußweiche eine Vergütung von 50 M.“
- „Die Eisenbahnverwaltung wird die für die Fabrik bestimmten Wagen in der Regel täglich 1 bis 2 mal zu den von der Eisenbahnverwaltung zu bestimmenden Zeiten mittels einer Lokomotive der Staatsbahn über die Anschlußweiche verbringen bzw. dort abholen lassen.“

- „Für das Verbringen beladener Wagen vom Südbahnhof über das Anschlußgleis und für das Abholen solcher Wagen zum Südbahnhof ist eine Beförderungsgebühr zu bezahlen, welche bis auf Weiteres 1 M für den Wagen beträgt.“
- „Für die Sicherung der Wagen im Anschluß sorgt die Firma C.H. Knorr durch Anziehen der Bremsen oder Unterlegen der Bremsschuhe.“

Anfangs wurden die Wagen wahrscheinlich ohne besondere Benachrichtigung überstellt. Erst 1912 wurde „eine Klingelwerksanlage zwischen der Stellwerksbude auf dem Südbahnhof und der Fabrik der Fa. C.H. Knorr zum Anmelden von Wagen“ eingerichtet. Das Klingelwerk diente dazu, „der Fabrik vom Stellwerk aus den Abgang der Bedienungsfahrt nach dem Anschlußgleis anzuzeigen, worauf die Fabrik für rechtzeitige Bewachung des Staatsstraßenübergangs und Oeffnung der Fabrikpforten zu sorgen hat“.

Der Straßenübergang wurde später bis in die 1950er Jahre hinein gegenüber der dort verkehrenden Straßenbahn durch ein einflügeliges Eisenbahnhauptsignal gesichert.

Zu Beginn der Einrichtung bestand der Gleisanschluss aus einer Weiche hinter dem Werkstor und zwei davon ausgehenden Gleissträngen (Rillenschienen, die mit dem Gelände plan waren). Die beiden Gleise waren am anderen Ende durch eine Drehscheibe verbunden, wodurch die Waggons sowohl zwischen den beiden Gleisen als auch in Richtung anderer Fabrikstraßen verschoben werden konnten. Im Zuge der Erweiterung des Gleisanschlusses (ab 1912) wurden weitere Drehscheiben mit einem Durchmesser von zunächst 7,5 m und 30 t Tragfähigkeit (später 8 m und 60 t) eingebaut. Im Jahr 1923 gab es auf dem Firmengelände eine Weiche und neun Drehscheiben.

1917 wurde der Gleisanschluss erweitert „zwecks Verbindung dieser Anlage mit dem neuen Fabrikgelände westlich der Äußeren Rosenbergstraße“²⁰⁰. Dazu wurde „ein etwa 140 m langes Sackgleis“²⁰¹, welches die Äußere Rosenbergstraße und das darin liegende Zuckerfabrikanschlußgleis in Schienenhöhe mit Rillenschienen überquert“, gebaut.

Zur Sicherung des Verkehrs auf den Gleisen der Zuckerfabrik waren auf dem „Knorrgleis“ beiderseits der Straße „Sperrschuhe“ (Gleissperren) anzubringen, die stets verschlossen sein mussten – die Schlüssel waren im Besitz des Fahrpersonals der Zuckerfabrik – und mit „Signalscheiben“ auf der Äußeren Rosenbergstraße selbsttätig verbunden waren.²⁰² Zudem haftete die Firma Knorr gegenüber der Stadt „für alle Personen- und Sachschäden, die wegen des Gleises entstehen könnten“.²⁰³

²⁰⁰ Heute Besigheimer Straße.

²⁰¹ Auch Stumpfgleis genannt, endet an einem Gleisabschluss (Prellbock).

²⁰² Firmenarchiv Knorr – Unilever Bestfoods Deutschland GmbH

²⁰³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2224 vom 22. November 1917

Die Waggons wurden vom Südbahnhof bis hinter das Werkstor von einer Lokomotive der Bahn geschoben bzw. zum Südbahnhof gezogen. Im Werksgelände selbst wurden die Waggons anfangs durch Zugtiere und Spill²⁰⁴, später durch einachsige, auf der Straße laufende Rangiergeräte, welche an einen Wagenpuffer drückten, bewegt. In den letzten Jahren des Gleisanschlusses, als fast ausschließlich das Hochregallager an der Besigheimer Straße mit vierachsigen Waggons bedient wurde, wurde ein für die Rangiertätigkeit ausgebautes Universalfahrzeug (Unimog) eingesetzt.

Anschlussgleis Krämer & Flammer

Schon vor Inbetriebnahme des Südbahnhofs hatte die Firma Krämer & Flammer eine Beteiligung an den Kosten der Bahnanlagen in Aussicht gestellt, sofern die Stadt der Umstellung der bisherigen Wagenfett-, Harz- und Pechproduktion in eine Seifenfabrik zustimmen würde, was dann auch geschah. Ernst Flammer hatte nämlich erkannt, dass die seitherige Fabrikation nicht mehr lebensfähig war. Erfahrungen auf dem Gebiet der Seifenherstellung hatte er bei längeren Aufenthalten in England gemacht.

Im Gemeinderat wurde das vorgesehene Anschlussgleis ins Kalkül genommen, als es um den Ausbau und die Befestigung der Urbanstraße ging; um die Einlagerung des Schienengleises zu ermöglichen, wurde die Straße von ursprünglich 13 m auf 15 m verbreitert. Dies erwies sich jedoch keineswegs als problemlos, da die beteiligten Anlieger – darunter auch Krämer & Flammer selbst – mit den gebotenen Grundstückspreisen nicht einverstanden waren.²⁰⁵ In der Gemeinderatssitzung vom 17. März 1904 befürchtete Tiefbauinspektor Keppler sogar, dass „bei mangelndem guten Willen der Interessenten dem Einzug der von denselben gezeichneten Beiträge noch manche Schwierigkeiten im Wege stehen dürften“. Es ging damals um die Zufahrt zum Gebäude der Fa. Krämer & Flammer mittels einer Drehscheibe vom Stammgleis in der Urbanstraße, wobei sich die Seifenfabrik zwei Weichen hätte ersparen können.

Im Dezember 1908 ersuchte die Fa. Krämer & Flammer offiziell um die Genehmigung, „vom Südbahnhof über die Happelstraße, durch die Urbanstraße und über die Werderstraße nach ihrem Anwesen an der Wilhelm-, Süd-, Urban- und Werderstraße ein Fabrikgleise erstellen zu dürfen“.²⁰⁶ Als Gegenleistung bot die Firma die Abtretung eines Geländestreifens von 3,5 m und die Nutzung des Gleises durch weitere Firmen gegen Kostenbeteiligung.

²⁰⁴ Seilwinde, die von einem Elektromotor angetrieben wird.

²⁰⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2334 vom 29. Dezember 1903

²⁰⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2847 vom 10. Dezember 1908



Der Gleisanschluss der Seifenwerke Flammer an der Urbanstraße in den 1950er Jahren. Rechts führt das Gleis weiter zur Firma Taxis.

Am 11. November 1909 schlossen die Firma Krämer & Flammer und die Stadt Heilbronn einen Vertrag; danach erstellte die Firma den Gleisanschluss auf ihre Kosten, während die Stadt die erforderliche Benützung der städtischen Straßen und Plätze und die Durchführung mit Rillenschienen auf die Dauer von 30 Jahren genehmigte.²⁰⁷ In einer weiteren Vereinbarung gestattete die Königliche Generaldirektion der württembergischen Eisenbahnen Krämer & Flammer „zum Zweck der Beförderung von Wagenladungs- und Stückgütern den Anschluss eines vollspurigen Privatgleises an das (künftige) Gleis 11 auf dem Südbahnhof Heilbronn, das Gleis führt über die Happelstraße durch die Urbanstraße bis zur Linksweiche, von wo aus später das Gleis durch die Urbanstraße nach dem Anwesen der AG E. Seelig weitergeführt werden soll.“²⁰⁸

Bis zum Betriebsende der Firma Flammer 1970 verlief das Anschlussgleis vom Gelände des Südbahnhofs zunächst zur Ostseite der Urbanstraße und schwenkte kurz vor der Werderstraße auf die andere Straßenseite ab. Über eine Linksweiche

²⁰⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2780 vom 11. November 1909

²⁰⁸ Firmenarchiv Knorr – Unilever Bestfoods Deutschland GmbH, Vereinbarung vom 30. Juli 1910

führte ein Schienenstrang direkt ins Werk. Über eine weitere Weiche konnten dort die Wagen zurück zu einer Drehscheibe an der Werderstraße rangiert werden, von hier aus parallel zur Werderstraße zu einer zweiten Drehscheibe an der Wilhelmstraße; ein Gleisstumpfen entlang der Wilhelmstraße verlief zum Kesselhaus. Das Verschieben der Waggonen wurde von einer Spillanlage besorgt.

Außer Fetten und Fettsäuren in Kesselwagen bezog die Firma – in besonders konstruierten, wasserdichten Wagen – Soda und zur Energiegewinnung Kohle. Die Fertigprodukte verließen das Werk in gedeckten Güterwagen.

Anschlussgleis Emil Seelig AG²⁰⁹

Nach den Statuten der Firma Emil Seelig AG aus dem Jahre 1892 erstreckte sich die Tätigkeit auf „Fabrication von Cichorie- und Kaffee-Surrogaten²¹⁰ sowie der Handel mit diesen Produkten“.

Erst seit Februar 1916 wurden seitens der Stadt und der Firma Seelig AG Verhandlungen wegen eines Gleisanschlusses auf Kosten der Firma geführt und am 8. Juni 1917 durch einen Vertrag abgeschlossen, der bis 14. Oktober 1940 gelten sollte.²¹¹ Darin wurde u.a. die „Mitbenutzung und Verlängerung des der Firma Krämer & Flammer gehörigen Gleisanschlusses“ geregelt: „Auf die vollständige Beförderung der sämtlichen Güter der Firma Krämer & Flammer ist in erster Linie Rücksicht zu nehmen, wobei der Verladungs- und Entladungsbetrieb der Firma Krämer & Flammer in keiner Weise gestört wird“. Die Firma Seelig musste die „Stammgleisanlagekosten“ mittragen; sollte ein weiteres Abstellgleis notwendig werden, so wurde der Firma Seelig „das Recht eingeräumt, ein solches an einer von der Stadt mitzubestimmenden Stelle einzulegen“.

Weiter wurde bestimmt, dass die Strecke gegen Entschädigung vom städtischen Tiefbauamt unterhalten werden musste; dagegen verpflichtete sich die Firma, „einen Beitrag zu den Kosten der Stadt für die Bottwarbahn von 20 000 M an die Stadtkasse zu entrichten.“ Der Gleisanschluss wurde ab 1. September 1917 betrieben.

Bereits 1928 wurde ein Teil des Fabrikgeländes an die Firma Taxis (Baustoffe) verkauft, wobei auch die Mitbenutzung des Gleisanschlusses vorgesehen war. Anscheinend waren dem Vertragsabschluss einige Schwierigkeiten vorausgegangen; die Firma Seelig verpflichtete sich jedenfalls, „nach Genehmigung des Vertrags durch den Gemeinderat und nach dem Zustandekommen eines Kaufvertrags zwischen der Firma Seelig und der Firma Taxis, der Stadtgemeinde die Summe von 3000 RM zur beliebigen Verwendung zu übergeben“. Der Gemein-

²⁰⁹ StadtA Heilbronn, ZS 1172

²¹⁰ Ersatzmittel

²¹¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1374 vom 28. Juni 1917

derat leitete den Betrag weiter an die Paul-Göbel-Stiftung zugunsten des damals einzigen Heilbronner Altersheims in der Arndtstraße.²¹²

Das Anschlussgleis wurde auch von der Firma Taxis recht rege genutzt. Nach Auflösung der Firma Seelig (1956) wurde ein Teil der Gleisanlagen im Fabrikgelände nicht mehr benötigt und deshalb demontiert. Selbst nach der Stilllegung des Stammgleises an der Urbanstraße – die Firma Flammer hatte Ende 1970 ihren Betrieb eingestellt – bezog die Firma Taxis regelmäßig Waggonladungen per Straßenroller²¹³.

*Anschlussgleis Zuckerfabrik*²¹⁴

Seit dem Jahr 1853 belegte die Zuckerfabrik ein etwa 13 ha großes Areal, das heute durch Süd-, Rosenberg- und Knorrstraße sowie den Neckar begrenzt wird.

Die Firma wurde seit 1886 während der Zuckerrübenzeit – der „Kampagne“ – mit einer Seilbahn vom Lagerplatz zwischen der Bahnlinie Heilbronn-Eppingen und der Großgartacher Straße aus mit Zuckerrüben beliefert; das ganze Jahr über gelangte Kohle auf diesem Weg auf das Betriebsgelände.²¹⁵ Die Seilbahn lief auf hölzernen Pfosten 7 m über dem Erdboden und ruhte auf 16 Stützen, die jeweils etwa 50 m voneinander entfernt waren. Insgesamt hatte die Drahtseilbahn eine Länge von 1,4 km. Für die Nutzung des städtischen Geländes musste die Zuckerfabrik jährlich 50 M bezahlen. Die Seilbahn war zur Entlastung der Neckarbrücke und der innerstädtischen Straßen gebaut worden – während der Kampagne waren täglich 300–350 leere und beladene Fuhrwerke durch die Stadt gerollt.

Als 1909 der Vertrag über das Anschlussgleis der Firma Flammer geschlossen wurde, reichte die Zuckerfabrik bei der Stadt die Anfrage ein, ob ein künftiger Anschluss auch von diesem Gleis aus über das Rondell Wilhelmstraße und Knorrstraße (heute Rathenauplatz) erfolgen könne. Eine Entscheidung wurde seitens der Stadt jedoch zurückgestellt, bis von der Zuckerfabrik genaue Pläne vorgelegt werden konnten.

Die Entfernung zwischen Südbahnhof und Werksgelände war bei der Zuckerfabrik erheblich größer als bei den anderen Firmen, so dass die Stadt wegen des zu erwartenden Aufwands nur recht zögerlich vorging, obwohl die zur Entlastung des Verkehrs beitragende Drahtseilbahn 1911 wieder entfernt worden war. Wegen der Geruchs- und Rauchbelästigung wurde besonders nach dem großen Brand der

²¹² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 515 vom 27. September 1928

²¹³ Tiefflader zur Beförderung von Schienenfahrzeugen auf der Straße, nach ihrem Erfinder auch Culemeyer-Fahrzeug genannt. Die Fahrzeuge haben lenkbare Räder und werden von schweren Zugmaschinen gezogen.

²¹⁴ StadtA Heilbronn, ZS 199

²¹⁵ Zudem besaß die Zuckerfabrik bis 1935 eine Anlande am alten Neckar an der Neckarhalde, von wo aus die Güter ebenfalls mit einer Seilbahn ins Werk befördert wurden.



Die Zuckerrüben wurden auf dem Gelände der Zuckerfabrik durch Druckwasserstrahl aus den Waggons in Transportgruben geschwemmt.

Zuckerfabrik am 22. Mai 1913 auch nach einer anderen Ansiedlungsmöglichkeit Ausschau gehalten (Böckinger Wiesen, Kleinäulein). Als jedoch die Stadt Neckarsulm ein Gelände kostenfrei zur Verfügung stellen wollte und zudem drei Jahre Steuerfreiheit versprach, stand das Thema im Gemeinderat auf der Tagesordnung: „Die Zuckerfabrik teilt mit, daß sie ihre abgebrannten Gebäude an der alten Stelle wieder aufbauen wolle; dies sei aber davon abhängig, daß ein Gleisanschluß an den Südbahnhof hergestellt wird. Das Gleis sollte sofort erstellt werden. Die Zuckerfabrik bittet um Genehmigung der Gleisanlage und der nötigen Aenderung des Stadtbauplans; sie bemerkt am Schluß: diese Gleisanlage ist für uns

eine Lebensfrage, wir möchten unser Unternehmen trotz verschiedener äußerst günstiger Anerbieten anderer Gemeinden der Stadt Heilbronn erhalten.“²¹⁶

Im Entwurf des Gleisanschlusses war ein Abzweig von der Bottwartalbahn in Höhe der Einmündung der Äußeren Rosenbergstraße vorgesehen. Die noch nicht bis zum Neckar führende Knorrstraße wäre „mit einem Durchlass überschritten worden“. Bei der geplanten Durchfahrtshöhe von 4,8 m wurde ein Gleis, welches später auf der Knorrstraße zum Neckar führen sollte, berücksichtigt.

Schon damals wurde eine Beeinträchtigung für den öffentlichen Verkehr befürchtet: „Daß der fragliche Gleisbetrieb für die Allgemeinheit manche Unbequemlichkeiten mit sich bringt, liegt in der Natur der Sache und ist nicht zu vermeiden; auch müßte da und dort von den guten Grundsätzen des Straßenbaus, namentlich in schönheitlicher Beziehung, abgewichen werden, aber diese Rücksichten erscheinen durch die Bedeutung der beteiligten Fabriken berechtigt.“²¹⁷

Die Vertreter der Zuckerfabrik betonten mehrmals, „das Gleis sei eine Lebensfrage für sie“.²¹⁸ Deshalb wurde erwartet, dass die Stadt bei den anstehenden Verhandlungen um den notwendigen Grunderwerb „für die Zuckerfabrik eintrete“; auch eine Fortsetzung des Pachtvertrags für die Böllinger Höfe gehörte zu den Forderungen der Zuckerfabrik. Insgesamt entstanden der Stadt Kosten in Höhe von 70 000 M. Dass in den zu unterzeichnenden Vertrag der Zusatz, „daß die Zuckerfabrik ihr Gleis durch weitere Firmen mit benützen lassen muß“ aufgenommen werden sollte, zeugt von weiteren Ansiedlungsplänen der Stadt in diesem Gebiet. Das immer wieder erwähnte Verbindungsgleis vom Südbahnhof über die Knorrstraße zum Neckar hätte dann als Anschlussgleis eines Hafens an der Neckarhalde gedient.

Im September 1913 ließ die Zuckerfabrik jedoch den ursprünglichen Plan für die Gleisanlage fallen, weil die Ausführung zu teuer gekommen wäre. Eine von Regierungsbaumeister Schleicher vorgeschlagene neue Gleisführung verminderte die Kosten um 120 000 M; eine Überführung der Knorrstraße war nicht mehr vorgesehen. Auch dieser Plan erforderte eine Änderung der Baulinien und Visiere zunächst nur für die Zwecke der Zuckerfabrik. Später aber, so Stadtbaurat Keppeler, sollte der Bahnanschluss „für weitere Geschäfte, zur Entwicklung jenes Stadtteils und zur Mehrung der Arbeitsmöglichkeit in der Stadt“ dienen.²¹⁹

Die Pläne wurden von der für Eisenbahnanlagen und -fahrzeuge bekannten Firma Orenstein & Koppel, Mannheim, die später auch den Bau übernehmen sollte, gefertigt. In der Beschreibung des Gleisanschlusses heißt es über den

²¹⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2174 vom 31. Juli 1913

²¹⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2174 vom 31. Juli 1913

²¹⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2521 vom 11. September 1913

²¹⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2446/47 vom 25. September 1913



Auf dem Gelände der Zuckerfabrik wurden die Waggons mit einer werkseigenen Dampflok – eine französische Tenderlok – rangiert.

(Stadtarchiv Heilbronn; Foto: Foto-Studio Zern)

„Zweck der Anlage“: „Die Zuckerfabrik Heilbronn, welche in diesem Jahr abgebrannt ist, will ihre Fabrik wieder aufbauen, und benötigt für die spätere Abwicklung des Betriebs ein Anschlußgleis. Die Fabrik hat in der Zuckercampagne während 3 Monaten täglich 60–80 Waggons zu erwarten, so daß es unbedingt notwendig ist, daß die Fabrik an die Bahn angeschlossen wird, denn ein Herbeischaffen dieser großen Mengen per Fuhrwerk ist undenkbar.“ Nach einer detaillierten Beschreibung der geplanten Anlage heißt es über die „Zustellung der Wagen“, diese sei „durch eine eigene Dampflokomotive“ zu bewerkstelligen.²²⁰ Sicherungsanlagen waren zunächst nicht vorgesehen.²²¹

²²⁰ Anfangs wurde, wie in solchen Fabrikanlagen häufig, eine Tenderlok württ. T 3 (BR 89) eingesetzt. Ab dem Zweiten Weltkrieg verrichtete eine etwas stärkere französische Tenderlok, die es von einem lothringischen Stahlwerk hierher verschlagen hatte, den Rangierdienst. Außerhalb der Kampagne versah eine Kleinlok Köf II und zum Ende des Werks in Heilbronn eine Diesellok (Henschel) den leichten und schweren Dienst. Für die Dampflok gab es einen Schuppen im Werksgelände an der Werderstraße.

²²¹ Später musste dies allerdings revidiert werden. Die Überschneidung durch das Knorrgleis in der Äußeren Rosenbergstraße sowie die Sicherung der späteren Abstellgleise an der Merkurstraße und die Werksgleise zu den Straßen hin sowie die Abschirmung des später anwachsenden Straßenverkehrs durch Sicherungsposten forderten ihren Tribut.

Allerdings musste sich die Zuckerfabrik verpflichten, den Wegübergang an der Knorrstraße so herzurichten, dass er „für schwere Fuhrwerke und auch für die Straßenwalze fahrbar ist“, und dort, „wo Weichen von Straßenfuhrwerken überfahren werden müssen, sind die Weichen als Pflasterweichen auszuführen oder mindestens mit geeigneten Leitschienen auszurüsten“.

Am 6. März 1915 besichtigten Stadtbaurat Keppler und Direktor Geuken von der Zuckerfabrik das neue Anschlussgleis.²²² Dem angefertigten Protokoll zufolge mussten am Gleis und an den Übergängen einige Nacharbeiten durchgeführt und Warnzeichen gesetzt werden; im 6. Absatz heißt es: „Für alle Unfälle und Haftpflichtansprüche, die auf den Zustand der Gleisanlage zurückzuführen sind, ist die Zuckerfabrik und nicht die Stadt verantwortlich.“

Es kann angenommen werden, dass nach dem Wiederaufbau der Fabrik zur Kampagne im Herbst 1915 auch das Anschlussgleis in Betrieb genommen wurde.

Im Bahnbetrieb wurden die von der Bottwarbahn abzweigende Weiche zum Gleisanschluss und die anderen Weichen der Abstellgleise an der Merkurstraße von einem Stellwerksgebäude an der Sontheimer Straße aus durch Drahtzug bedient. Damit die Rangierbewegungen nicht den Verkehr auf der Bottwartalbahn gefährden konnten, war die Weichenbedienung durch einen „Kurbelblock“²²³ vom Fahrdienstleiter des Südbahnhofs in Abhängigkeit gebracht worden; der Schlüssel zur Bedienung der Weichen konnte demnach erst nach „elektrischer Zustimmung“ durch den Fahrdienstleiter eingesetzt werden.

Die Rangierfahrten (bis zu 20 Wagen) wurden vom Südbahnhof aus als „Sperrfahrten“ geschoben in die Abstellgleise der „Ausweichanschlussstelle Zuckerfabrik“ an der Merkurstraße ausgeführt – während der Zufahrt der Rangierabteilung durfte kein Zug von Sontheim aus verkehren. Überwiegend wurden bei diesen „Sperrfahrten“ Lok und Rangierpersonal der Bahn eingesetzt. Innerhalb des Gleisanschlusses übernahm grundsätzlich die Mannschaft der Zuckerfabrik die Arbeit. Das Stellwerk bediente der Rangierleiter der Zuckerfabrik, während der Kampagne war es durch Saisonarbeitskräfte, meist ehemalige Eisenbahner, besetzt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde mit zunehmender Motorisierung das Überfahren der mit Ausnahme der Charlottenstraße (später auch der Heinrich-Heine-Straße) ungesicherten Straßenübergänge gefährlicher. Die Straßen wurden deshalb vor dem Befahren durch Posten mit Warnflaggen gesichert. Aber schon im Jahr 1925 und auch schon davor hatte es bei der Überquerung der Straßen Probleme gegeben – im Gemeinderatsprotokoll heißt es in diesem Jahr:

²²² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1309 vom 8. Juli 1915

²²³ Durch das Drehen einer Kurbel werden elektrische Spannungen erzeugt, welche ein Magnetfeld zum Lösen oder Festhalten einer Verriegelung bewirken.



Ein Unfall auf dem Anschlussgleis der Zuckerfabrik – am 21. September 1963 entgleiste kurz nach der Überquerung der Knorrstraße eine Lok; vier vollbeladene Waggons schoben sich ineinander. (Stadtarchiv Heilbronn, Foto: Karnahl)

„Gemeinderat Buckel teilt mit, gestern habe sich bei der Sontheimer- und Aeussen-Rosenbergstrasse beim Wagenverschieben der Eisenbahn beinahe ein schweres Unglück zugetragen [...]. Dies sei nicht das erstmal. Die Vorsorge für Passanten sei höchst mangelhaft. Wenn ein Zug herauskomme, werde nur leise gebimmelt und erst 10 m vor der Sontheimer Straße springe ein Eisenbahner²²⁴ herab und zeige seine Laterne. Auf ein solches Zeichen könne kein Auto mehr halten.“²²⁵

Ein Rangierer beim Südbahnhof erinnert sich: „Wir saßen (bei Dunkelheit mit Laternen vor der Brust) auf den Puffern des vorderen Wagens. Mit einem Fuß hielten wir uns am Trittbrett fest, mit dem anderen berührten wir den Bremsbahn. So war es möglich, bei einer Gefahrensituation durch Öffnen des Hahns die Bremsleitung zu entleeren und, da die Fahrt im Schrittempo ausgeführt wurde, die Rangierabteilung sofort zum Stillstand zu bringen. Einer der Rangierer schwenkte eine rote Fahne, der andere läutete mit einer Handglocke. Trotzdem wurden diese Warnsignale nicht immer beachtet. Ich musste auch einmal einen Mann vom Gleis wegstoßen.“²²⁶

Der Traum von weiteren Nutzern des Zuckerfabrik-Gleises und von einer großen Industrieansiedlung in diesem Gebiet samt Neckarhafen an der Neckarhalde hat sich nicht erfüllt; der Erste Weltkrieg und die danach einsetzenden Pla-

²²⁴ Die Rangierbewegungen im Anschlussgleis der Zuckerfabrik wurden allerdings nicht von „richtigen“ Eisenbahnern durchgeführt, sondern von Mitarbeitern der Zuckerfabrik.

²²⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 585 vom 25. Oktober 1925

²²⁶ Mündliche Mitteilung von Manfred Roth, damals Rangierer beim Südbahnhof.

Geschichten um die Bottwartalbahn: Ein Unglück kommt selten allein

Ein Zeitzeuge erinnert sich: „Da wollten einmal sowohl Rangierer als auch Lokführer zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen – allgemein war es nämlich üblich, dass von den Abstellgleisen an der Merkurstraße nur 20 Wagen zum Südbahnhof gebracht wurden. Aber entweder bestand Anlass zur gesamten Räumung der Abstellgruppe, oder die Herren wollten schnell Feierabend machen. Also hängten sie wie üblich zunächst die ersten 20 Wagen aus einem Gleis an die Lok, fuhren vor über die Verbindungsweiche und von dort wieder zurück zum zweiten Gleis, um die dort stehenden restlichen 20 Wagen abzuholen.“

Dass bei einer derartigen Zuglänge die Sicht von der Lok bis zu den Wagen am Schluss äußerst schlecht war, zumal die ganze Fuhre in einer Kurve stand, das haben die Bahner wohl nicht berücksichtigt. Jedenfalls: Der Lokführer drückte die Wagen so lange zurück, bis der letzte Waggon den Prellbock beiseite schob und dort mit einer Achse entgleiste. Da dies jedoch keiner merkte, fuhr man nach dem Anhängen der beiden Zugteile ab in Richtung Südbahnhof. Das Rumpeln der entgleisten Achse über die Schwellen wurde vom Lokpersonal bei der großen Zuglänge nicht gehört, viel weniger wurde gesehen, dass der recht schräg hängende Wagen manchen Gartenzaun streifte und manchen Telefonmast, der nah am Gleis stand, einfach umknickte. Beim Übergang über die Charlottenstraße rutschten die Räder der entgleisten Achse von allein in die Rillenschienen, und damit hätte ja alles in Ordnung sein können. Wenn da nur nicht die beschädigten Gartentörle, die ramponierten Schwellen und die angeknacksten Telefonmasten gewesen wären.“

nungen für eine Neckarkanalisation mit Kanalhafen sowie die Weltwirtschaftskrise haben diesen Überlegungen ein Ende bereitet. Nur im oberen Teil der Äußeren Rosenbergstraße (bei der Freiligrathstraße) siedelte sich neben einigen wenigen Klein- und Mittelbetrieben der Sägewerksbesitzer Gustav Rauschenbach an. Die Stadt verkaufte ihm am 16. März 1922 ein Gelände von ca. 1,2 ha.²²⁷

Zu seinem Sägewerk führte vom Zuckerfabrikgleis aus in Höhe des August-Schreiber-Wegs mit einer Rechtsweiche ein kurzes Gleis über die Äußere Rosenbergstraße. Der Anschluss wurde bereits während des Zweiten Weltkriegs nur noch wenig bedient und schließlich aufgegeben.

Fast hätten Planungen der Jahre 1918/19 zu einem Kuriosum geführt: Die Firma Steigerwald (später Likörfabrik Lucca) und ihr unmittelbarer Nachbar,

²²⁷ Chronik Bd. 3 (1986), S. 17



Das Anschlussgleis zum Werksgelände der Firma Otto & Kaiser im Jahr 1983.

die Firma Karl Kleinbach (Kolonialwaren), hatten sich am oberen Ende der Äußeren Rosenbergstraße / Ecke Sontheimer Straße niedergelassen. Sie wollten beide am Industriegleis der Zuckerfabrik partizipieren und von dort ausgehend ein Anschlussgleis in ihr Gelände führen lassen. In einem „Randerlass“ vom 27. Oktober 1918 stimmte die Generaldirektion der Staatseisenbahnen der „dargestellten Linienführung des neuen Anschlussgleises“ unter der Bedingung zu,

dass bei vermehrtem Frachtaufkommen für die Zuckerfabrik und Steigerung des Zugverkehrs auf der Bottwartalbahn die Stadt Heilbronn sich verpflichtet, ab dem Südbahnhof neben den Straßenbahngleisen für die neuen Anschließer ein weiteres Gleis in die Sontheimer Straße einzulegen.²²⁸

Bauabteilung, Tiefbauamt und Liegenschaftsamt hatten sich für das Vorhaben und die Kostenübernahme durch die Stadt ausgesprochen, eine Abschreibung durch Gebühren der Anschließer vorausgesetzt.²²⁹ Obwohl die Arbeiten für die Trasse als Notstandsarbeit sofort in Angriff genommen werden sollten und auch im Haushalt der Stadt im Jahr 1920 noch 35 000 M „für Erdarbeiten zu einem Stammgleis für das Industriegebiet westlich der Sontheimer Straße“²³⁰ eingestellt worden waren, kam es nie zur Durchführung – wohl wegen der Rezession der Folgejahre, während der auch der Likörabsatz der Firma Steigerwald stagnierte.

Bei einer Umsetzung der Pläne wären auf verhältnismäßig engem Raum drei Schienenstränge (Bottwartalbahn, Straßenbahn und Industriestammgleis) parallel verlaufen – bei dem später einsetzenden starken Verkehr auf der Sontheimer Straße ein Verkehrshindernis ersten Ranges.

Anschlussgleis Otto und Kaiser

Eigentlich war das Anschlussgleis der Firma Otto und Kaiser – die ähnlich wie die Firma Knorr Lebensmittel verarbeitete – am einfachsten zu bauen: Das Betriebsgelände erstreckte sich im Geviert Ost-, Ludwig-Pfau-, Werder- und Happelstraße, also nur durch letztere vom Südbahnhof getrennt. Dass der Gleisanschluss dennoch verhältnismäßig spät eingerichtet wurde, dürfte auf die finanzielle Situation der Firma zurückzuführen sein.

Im Dezember 1901 richtete die Nahrungsmittelfabrik an den Gemeinderat die Bitte „um Genehmigung des von ihrem Fabrikanwesen nach dem Südbahnhof hergestellten Gleisanschlusses“²³¹ – gemeint war damit eine „Rollbahn“, die ohne Genehmigung der Stadt über die Happelstraße zum Südbahnhof gelegt worden war. Auf dieser Rollbahn liefen Loren, welche die Güter zu den auf dem „Freiladegleis“ bereitgestellten Güterwaggons brachten bzw. dort abholten.

Die Stadt verlangte von der Firma, sofern eine Genehmigung erfolgen sollte, wie von den anderen Firmen „einen besonderen Beitrag an die Stadtkasse für die Bottwartalbahn“. Dies wurde jedoch von der Firma abgelehnt, da sie „in Folge der hohen Güterpreise“²³² für ihr Fabrikanwesen einen Beitrag zum Südbahnhof

²²⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 33 vom 16. Januar 1919

²²⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 389 vom 3. März 1919

²³⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 33 vom 16. Januar 1920

²³¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2275 vom 30. Dezember 1901

²³² Gemeint sind Grundstückspreise.

indirect geleistet habe“. Desgleichen beklagte sich die Firma noch über die fälligen Rangiergebühren, die pro Waggon 50 Pf. betrug.²³³

Nach mehreren erfolglosen Verhandlungsrunden zwischen Tiefbauamt und der Firma heißt es im Gemeinderatsprotokoll: „Da die Geneigtheit zu einer Beitragsleistung nicht vorhanden war, so wurde vom Stadtschultheissenamte die Entfernung des Gleises angeordnet“²³⁴ – eine letztlich leere Drohung, da die Stadt eine Abwanderung der Firma verhindern wollte. So wurde eine Rekognitionsgebühr in Höhe von jährlich 100 M ausgehandelt.²³⁵

Mehrere Jahre später (vermutlich 1918) bekam die Firma Otto und Kaiser doch noch ein „richtiges Anschlussgleis“. Es führte vom östlichen Teil des Südbahnhofs mit einer Rechtsweiche durch ein Tor im Gebäude direkt in den Fabrikhof. Dort waren zwei Drehscheiben, mit welchen die Wagen in sechs Gleisstumpen vor den Laderampen geleitet werden konnten. Die Lokomotiven der Bahn brachten die Waggons ins Werkgelände vor die erste Drehscheibe, von dort wurden sie per Stemmeisen und mit Muskelkraft über die kurzen Entfernungen bewegt.

Die Firma Knorr hatte in den 1940er Jahren die Gebäude der aufgelassenen Firma Otto und Kaiser als Lager übernommen, auch die Firma Flammer hat einzelne Gebäudeteile genutzt. Vom Personal des Südbahnhofs wurden die Bedienungsfahrten dorthin als „Anschluss Knorr II“ bezeichnet.

Anschlussgleis Lichdi und Spar- und Consumverein

Unmittelbar gegenüber dem Güterschuppen des Südbahnhofs befand sich rechtwinklig zur Südbahnhofachse das Lager und die Produktionsstätten des Consumvereins und der Firma Lichdi (beide Lebensmitteleinzelhandel).

Schon 1918 hatte das Tiefbauamt wegen eines gemeinsamen Gleisanschlusses mit der Eisenbahnverwaltung verhandelt.²³⁶ Im Mai 1919 wurde der Stadt dann von Bauingenieur Weh, Stuttgart, ein Lageplan für das Anschlussgleis vorgelegt. Der Gemeinderat beschloss daraufhin, „die Ausführung zu genehmigen, vorbehaltlich des Abschlusses eines Vertrags, wie zuletzt mit den Nahrungsmittelfabriken Otto und Kaiser, der auch als Gegenleistung der Firma zur Stadt einen Beitrag zu den Kosten der Stadt für die Bottwarbahn enthält“.²³⁷

Da die Eisenbahnverwaltung jedoch dem ersten Plan nicht zustimmte, wurde ein neuer zur Genehmigung vorgelegt und auch verwirklicht²³⁸ – danach wurde

²³³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2275 vom 30. Dezember 1901

²³⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2040 vom 24. Januar 1902

²³⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 513 vom 14. März 1903

²³⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1992 vom 12. September 1918

²³⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1381 vom 15. Mai 1919

²³⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 784 vom 12. Mai 1920; Nr. 1060 vom 8. April 1920

„die Drehscheibe auf das Gelände der Staatsbahn verlegt“ und berührte „jedoch in geringem Maße (90 cm) auch die Happelstraße“ – aufgrund der beengten Raumverhältnisse war das Ausschwenken eines Gleisanschlusses vom Südbahnhof weder mit Rechts- noch mit Linkswende möglich. Die Waggons wurden von der Drehscheibe mit Hilfe von Stemmeisen und Schubkraft des gesamten Personals der Firmen über die Happelstraße in eines der beiden Gleise an je einer Verlade-rampe bugsirt.

Die an den Südbahnhof angeschlossenen Firmen haben durch ihren mitunter sehr regen Frachtverkehr zur wirtschaftlichen Entwicklung und letztendlich auch zur Rentabilität der gesamten Gleisanlage einschließlich der Verbindungsbahn beigetragen. Durch die nach dem Zweiten Weltkrieg einsetzende wirtschaftliche Umstrukturierung wurden manche der Firmen aufgelöst, andere sind abgewandert oder haben ihr Transportverhalten geändert, so dass die Gleisanschlüsse überflüssig wurden. Im Jahr 2003 sind nur noch Fragmente des Knorrschen Anschlussgleises zu erkennen. Wenn auch diese einmal beseitigt sein werden, zeugen nur noch die schriftlichen Quellen von der einstigen Bedeutung der Gleisanschließer des Südbahnhofs.

Quellen und Literatur

Firmenarchiv Knorr – Unilever Bestfoods Deutschland GmbH, Heilbronn
HStA Stuttgart E 57 Bü 44
StadtA Heilbronn, Ratsprotokolle
StA Ludwigsburg E 79 I
StA Ludwigsburg E 79 III

Chronik der Stadt Heilbronn. Bd. 3: 1922–1933. Bearb. v. Friedrich DÜRR et al.

Heilbronn 1986 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Heilbronn 29)

Jahresberichte der Handelskammern in Württemberg. Hg. von der Königl. Centralstelle für Gewerbe und Handel. Stuttgart 1901 (1902) – 1903 (1905)

KNUPFER, Hans-Joachim: Die Bottwartalbahn. Schmalspurbahn Marbach–Beilstein–Heilbronn. Auf schmaler Spur durch fünf Täler. Schweinfurt 1994

KNUPFER, Hans-Joachim; HÖGEMANN, Josef: Bottwar- und Zabergäubahn. Nebenbahn Heilbronn Süd–Marbach. Nebenbahn Lauffen–Heilbronn. Nordhorn 1992 (Nebenbahndokumentation 3)

MÜHL, Albert; SEIDEL, Kurt: Die Württembergischen Staatseisenbahnen. 2. Aufl. Stuttgart 1980

RÖSCH, Roland: Die Eisenbahn in Böckingen. In: Böckingen am See. Ein Heilbronner Stadtteil – gestern und heute. Heilbronn 1998 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Heilbronn 37), S. 555–571

RÖSCH, Roland: Kriegsende und Neubeginn. In: Hundert Jahre Rosenaus Schule Heilbronn: 1900–2000. Red. Klaus Genthner. Heilbronn 2000, S. 89–99