B 10533 F
ISSN 0720-051 X

Sonderausgabe

Eisenbahn JOURNAL

III/94

DM 19,80
sfr 19,80
öS 150,--

Eisenbahnen in Stuttgart

Bernd M. Beck

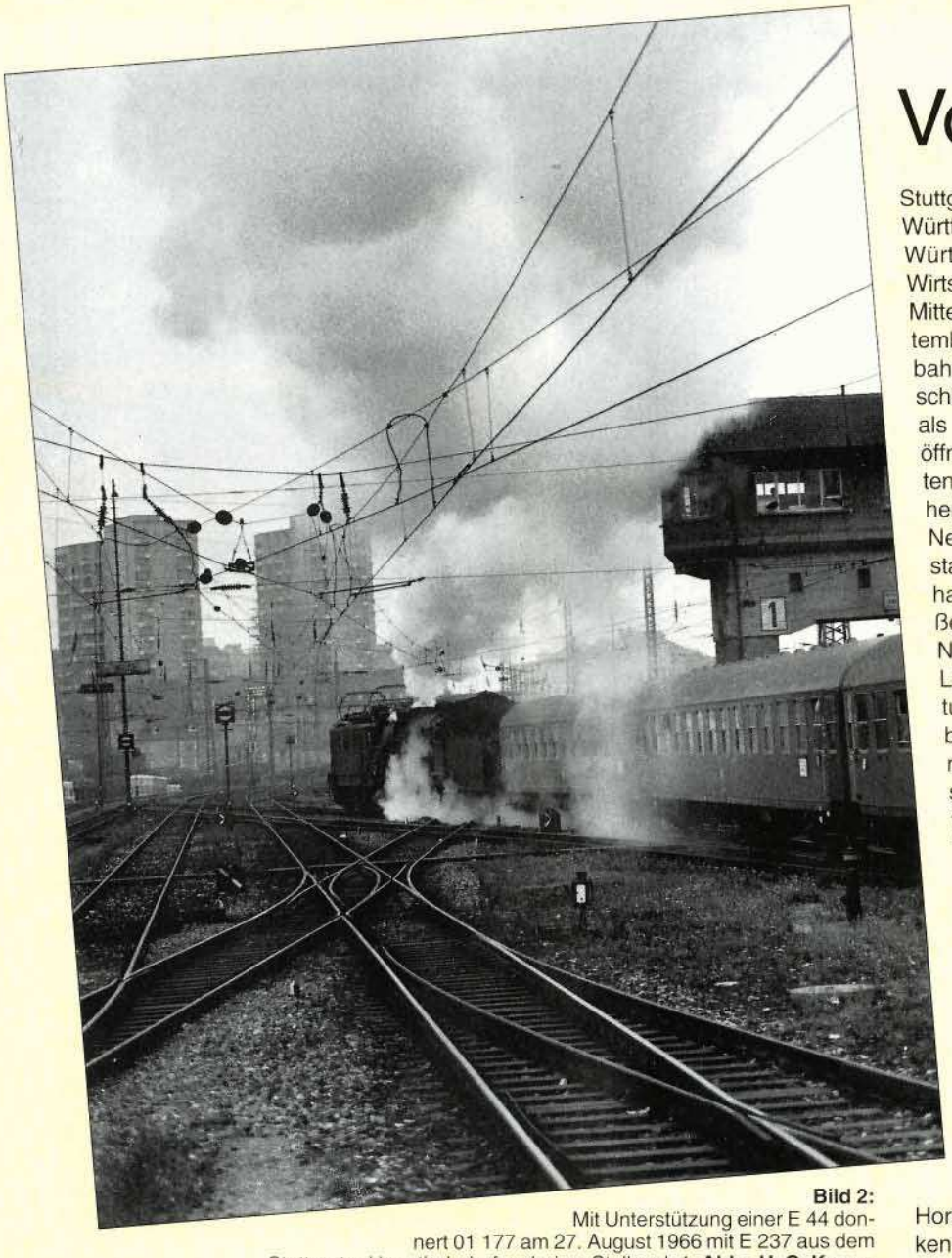


Bild 2: Mit Unterstützung einer E 44 donnert 01 177 am 27. August 1966 mit E 237 aus dem Stuttgarter Hauptbahnhof vorbei an Stellwerk 1. **Abb.: H. G. Knapp**

Bild 3 (rechte Seite): Eine zeitlose Situation: Vor dem Fahrplan drängen sich die Reisenden. **Abb.: DB AG, Regionalbüro Stuttgart, Sammlung Beck**

Bild 1 (Titel): Die 01 122 vom Bw Nürnberg Hbf wird 1953 auf der Drehscheibe des Bw Stuttgart gewendet. **Abb.: F. Lazi**

Bild 177 (Rücktitel): Vom Schnarrenberg bei Stuttgart-Münster hat man einen schönen Blick auf die Güterumgehungsbahn. Eine 140 mit Güterzug legt sich im April 1985 in die Kurve beim Friedhof Münster und fährt gleich in den Schnarrenbergtunnel ein. **Abb.: Th. Estler**

Vorwort

Stuttgart ist als frühere Hauptstadt des Königreiches Württemberg und heute des Bundeslandes Baden-Württemberg das Zentrum des leistungsstarken Wirtschaftsraumes "Mittlerer Neckar" und damit auch Mittelpunkt des Eisenbahn-Schienennetzes in Württemberg. Den enormen Aufschwung, den Eisenbahn und Industrie in der 150jährigen Bahngeschichte erleben sollten, konnte sich Ende 1845 – als die erste Teilstrecke der neuen Eisenbahn eröffnet wurde – im verarmten, agrarisch strukturierten Württemberg wohl niemand auch nur annähernd vorstellen.

Neben den dominierenden Hauptstrecken entstanden im näheren Einzugsgebiet der Landeshauptstadt auch idyllische Nebenbahnen, Straßenbahnen, Überlandstraßenbahnen, ein O-Bus-Netz, eine Zahnradbahn, eine Standseilbahn, eine Lokomotivfabrik sowie Lok- und Wagenreparaturwerkstätten. Bahnbetriebswerke und Rangierbahnhöfe, Industrieanschlüsse und Privatbahnen runden das Bild Stuttgarts als Eisenbahnstadt ab. Hier fanden und finden Eisenbahnfreunde fast alles, was ihr Herz begehrt.

Trotz einiger organisatorischer Veränderungen, die in einem so langen Zeitraum nicht ausbleiben können, ist auch heute noch viel Eisenbahn im Stuttgarter Raum zu erleben.

Im Jahre 1995 jährt sich die erste Fahrt eines Zuges in Stuttgart zum 150. Mal – Grund genug, diese 150 wechselvollen Jahre in einem Sonderjournal noch einmal Revue passieren zu lassen, zumal das Thema bisher in der Literatur noch nicht erschöpfend bearbeitet wurde.

Die Geschichte des Ausbesserungswerkes in Bad Cannstatt schildert ein Beitrag von Horst J. Obermayer. Die Aspekte der Neubaustrecken und ein Ausblick auf zukünftige Entwicklungen des Schnellverkehrs um Stuttgart stammen aus der Feder Thomas Küstners.

Besonderer Dank an die Mitarbeiter der Stadtarchive Kornwestheim, Schorndorf, Stuttgart und Waiblingen sowie des Baurechtsamts Plochingen, die in oft unbürokratischer Weise zum Gelingen dieses Sonderjournals beigetragen haben. **Bernd M. Beck**

Inhalt

	Seite
Eisenbahnen um Stuttgart – die Vorgeschichte	6
Die Hauptbahn bis Plochingen	12
Die Nordbahn	21
Die Remsbahn bis Schorndorf	28
Die Murrbahn	34
Die württembergische Schwarzwaldbahn	38
Die Gäubahn	40
Die Strecke nach Backnang	48
Die Güterumgehungsbahn	51
Nebenbahnen im Raum Stuttgart	56
S-Bahn-Strecken	60
Verschiebebahnhöfe	62
Industrieanschlüsse im Raum Stuttgart	64
Privatbahnen im Raum Stuttgart	68
Die Maschinenfabrik Esslingen	72
Die Werkstätte Esslingen	74
Das AW Stuttgart-Bad Cannstatt	75
Betriebsmaschinendienst	78
Hochgeschwindigkeitsverkehr in Stuttgart	84
Bilderbogen Stuttgart Hbf	88
Impressum	92
Fachhändlerverzeichnis	94
Literaturangaben	96

Abfahrt

Bild 4: Dampfbetrieb herrschte noch 1959 im Stuttgarter Bahnhof. Aber die modernen Traktionsarten hatten schon in Form eines ET 65 und einer V 60 Einzug gehalten. **Abb.: M. Knupfer**

Bild 5: Blick in nördlicher Richtung auf den Stuttgarter Talkessel (Juni 1965). Die Gleise verlaufen zuerst alle in östlicher Richtung; die Nordbahn und die "Panoramabahn" biegen dann nach links in nördlicher bzw. westlicher Richtung ab. **Abb.: Luftbild-Bertram**

Eisenbahnen um Stuttgart – die Vorgeschichte

Stuttgart liegt nicht – wie viele Ortsfremde meinen – am Neckar, sondern in einem von Anhöhen umgebenen Talkessel am Nesenbach, der von links dem Neckar zufließt. Schon in der Frühzeit war der Talkessel besiedelt, wie gelegentliche Funde immer wieder beweisen. Die heutige Stadt Stuttgart geht jedoch auf ein Gestüt, einen "Stutengarten", zurück, den Herzog Hermann von Schwaben um 930 in der geschützten und abgelegenen Talaue anlegen ließ.

Für diesen Zweck schien das Gelände wie geschaffen; der Talkessel war von einem unzugänglichen Kranz von Hügeln umgeben, lediglich von Osten, vom Neckartal her, einigermaßen bequem zugänglich. Dort am Neckar lag die schon zur Römerzeit existierende Siedlung Cannstatt, die zu einer Stadt viel bessere Voraussetzungen mitbrachte: verkehrsgünstige Lage, offeneres Gelände und nicht zuletzt die berühmten Mineralquellen, die die Römer dort zur Ansiedlung bewogen hatten.

Der Stutengarten kam später in den Besitz der Markgrafen von Baden, die ihn zur Siedlung ausbauten. Diese gelangte dann in württembergischen Besitz. Der Aufstieg Stuttgarts begann 1321, als Graf Eberhard I. die Grablege der Württemberger von Beutelsbach im Remstal nach Stuttgart verlegte. Stuttgart war damit Hauptstadt der Grafschaft Württemberg.

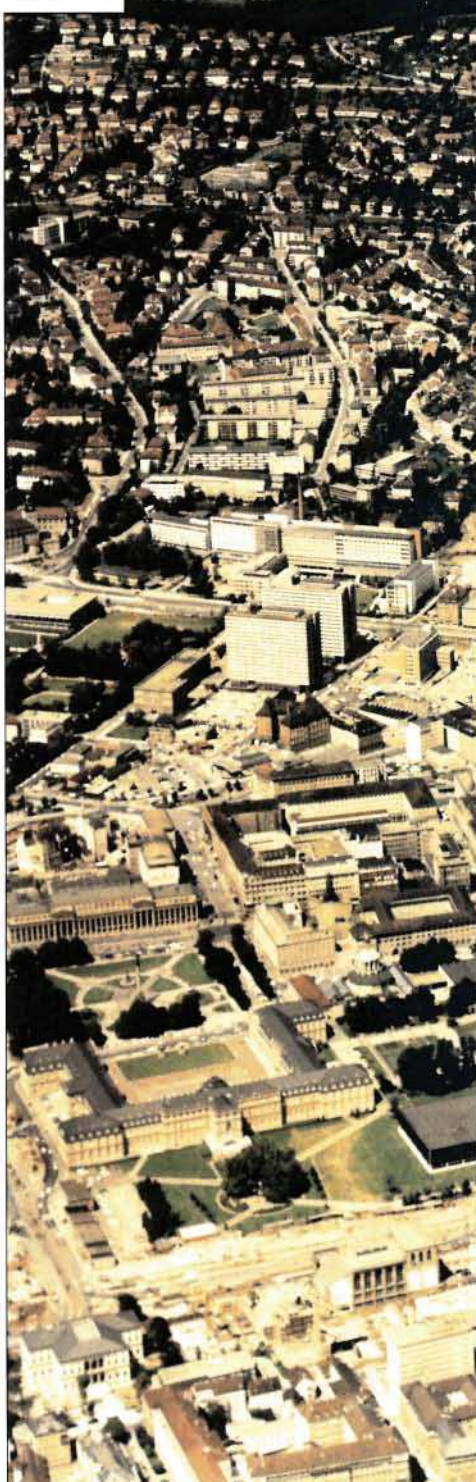
Mit dem Aufstieg der Württemberger zur ersten Macht im deutschen Südwesten wuchs auch die Bedeutung Stuttgarts, das bis auf einige Jahre, in denen das benachbarte Ludwigsburg die Hauptstadt war, immer der Hauptort der Württemberger blieb. Mit dem Wachsen der Stadt gab es jedoch zunehmend Verkehrsprobleme. Nur auf steilen Pfaden konnten die umliegenden Berge erklommen werden; für Fuhrwerksverkehr mußte man schon früh aufwendige Kunststraßen errichten.

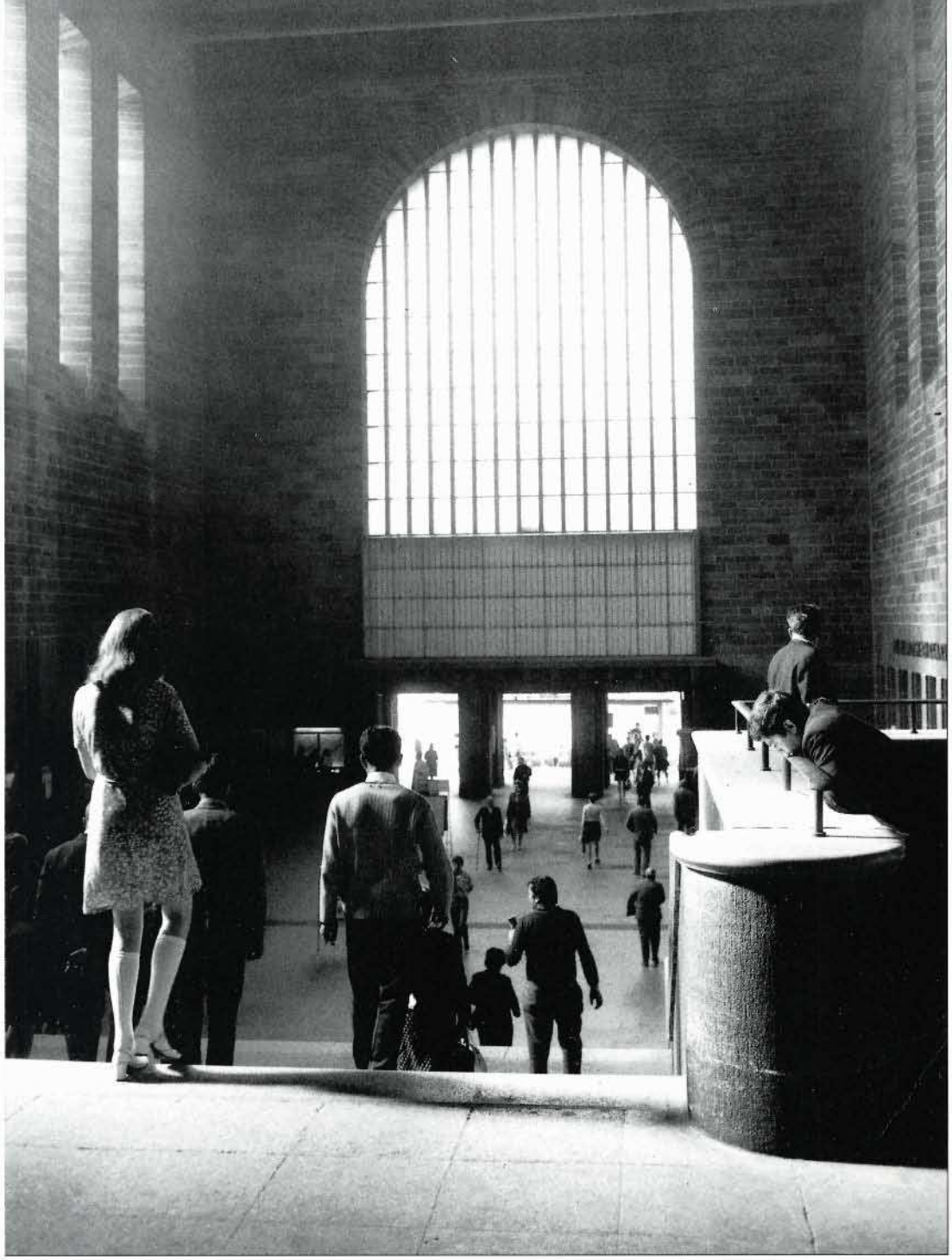
Von Napoleons Gnaden entstand 1806 das Königreich Württemberg. Kurfürst Friedrich, ab jetzt König Friedrich, erkaufte sich diese Gnade durch verschiedene Ergebenheitsbeweise, unter anderem durch die Stellung von Truppen. Beinahe 15 000 Mann fielen allein auf Napoleons Rußlandfeldzug 1812. Das Gebiet Württembergs verdoppelte sich allerdings durch vormals geistliche, österreichische und Ritterschaftsgebiete, die dem Königreich zugeschlagen wurden. Württemberg reichte jetzt vom Bodensee im Süden bis Mergentheim im Norden, von Freudenstadt im Westen bis Ellwangen im Osten.

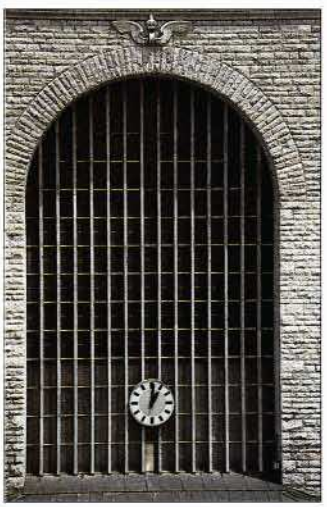
König Friedrich und vor allem sein Sohn, König Wilhelm I., begannen sofort, aus den einzelnen Landesteilen einen einheitlichen Staat zu schaffen. Württemberg war damals ein reines Agrarland; nennenswerte Bodenschätze gab und gibt es hier nicht. Auch verkehrsmäßig lag das Gebiet im Abseits; in dem hügeligen Land gab es weder natürliche Wasserstraßen noch verkehrsreiche Handelswege.

Um die Industrialisierung des Landes zu fördern, mußten jedoch Verkehrswege ge-

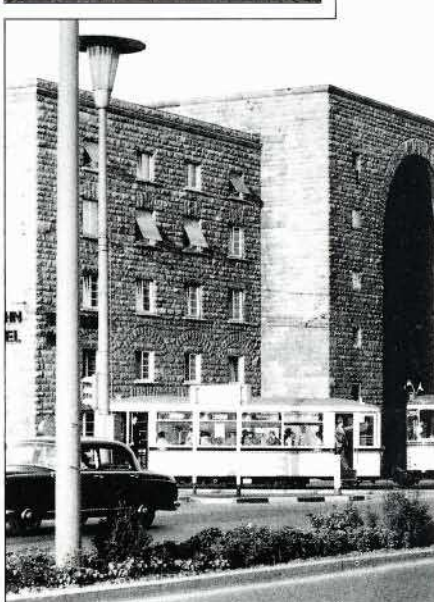
(Fortsetzung auf Seite 10)

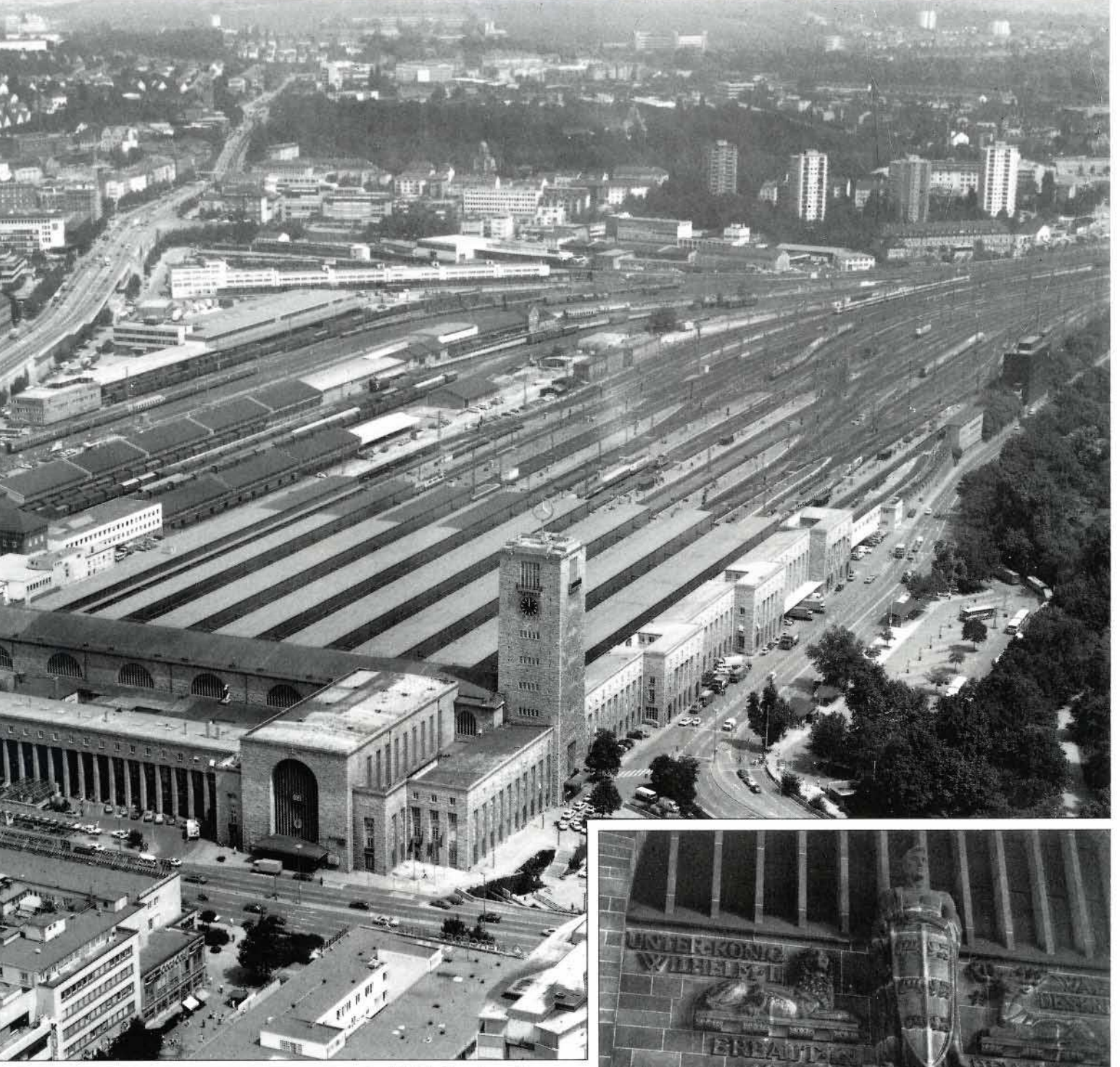


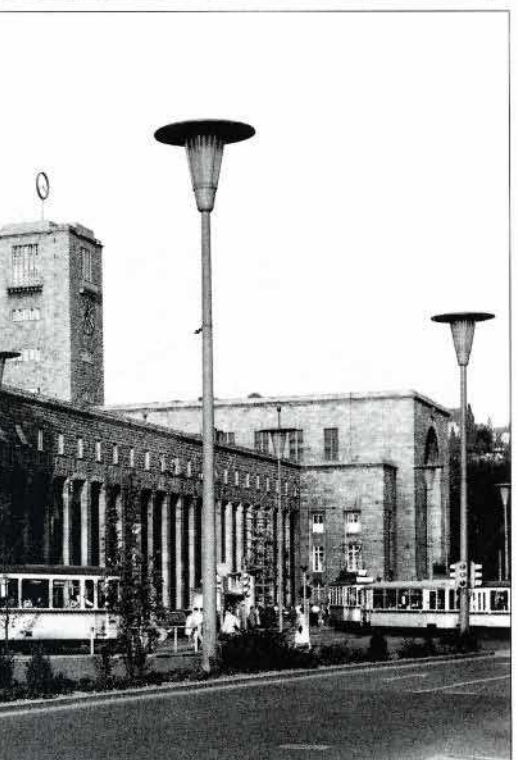




INFORMATION
RESERVATION
Stadtmitte
43
Killesberg
Messe-
gelände
VERKEHRS
GELDWECHSEL







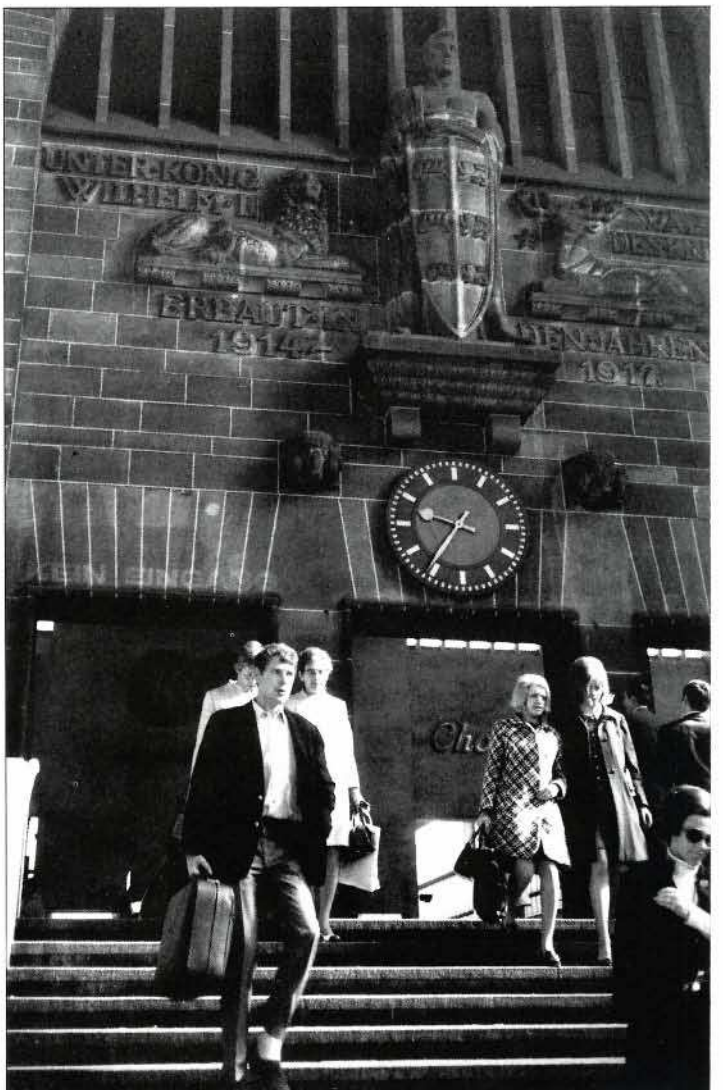


Bild 7: Die schmucklose Form des Bahnhofs ist hier gut zu erkennen (1986). **Abb.: Luftbild-Bertram**

Bild 10 (links): Wo heute nur Autos zu sehen sind, fuhren 1957 noch zahlreiche Straßenbahnen. "Der Zehner" im Vordergrund ist beflaggt – Volksfest in Cannstatt.

Bild 6 (links oben): Dieser Blick in die große Schalterhalle des Stuttgarter Hauptbahnhofs zeigt die schlichte Einfachheit des Gebäudes.

Bild 8 (links unten): Immer Gedränge am Durchgang von der Quer- in die Schalterhalle. **Abb.: S. Czarnecki**

Bild 9 (Mitte): Der Glasbogen der großen Schalterhalle von der Stadtseite. **Abb.: P. Schlecker**

Bild 11 (rechts): Aufgang von der großen Schalterhalle in die Querhalle (1969). Die Bauzeit (1914 bis 1917) bezieht sich nur auf die große Schalterhalle. **Abb. 6, 10 und 11: L. Rotthowe**

Bild 12: Das im Oktober 1977 eingeweihte Zentralstellwerk des Stuttgarter Hauptbahnhofs ersetzte zwölf alte Stellwerke aus den zwanziger Jahren.
Abb.: DB AG, Regionalbüro Stuttgart, Sammlung Beck

Bild 13: Stuttgart bei Nacht. Faszinierender Blick von Osten auf den Hauptbahnhof und die dahinter im Talkessel liegende Stadt (Dezember 1981). **Abb.: P. Schlecker**

schaffen werden. Das waren zu dieser Zeit Straßen und Kanäle, deren Bau sogleich forciert wurde. Ab 1821 verkehrten Schiffe auf dem Neckar bis Cannstatt. Früh fand auch das neue Verkehrsmittel Eisenbahn Interesse.

Bereits 1824 wurden Vorschläge des Nationalökonomen Friedrich List aus Reutlingen, der damals gerade auf der Staatsfestung Hohenasperg eingekerkert war, König Wilhelm I. vorgelegt. Aus den erwähnten Gründen interessierten die Vorschläge den Monarchen. Daraufhin wurde ein Ingenieur, Oberleutnant Duttenhofer, auf eine Reise nach England, Belgien und Frankreich geschickt, um das neue Verkehrsmittel eingehend zu studieren.

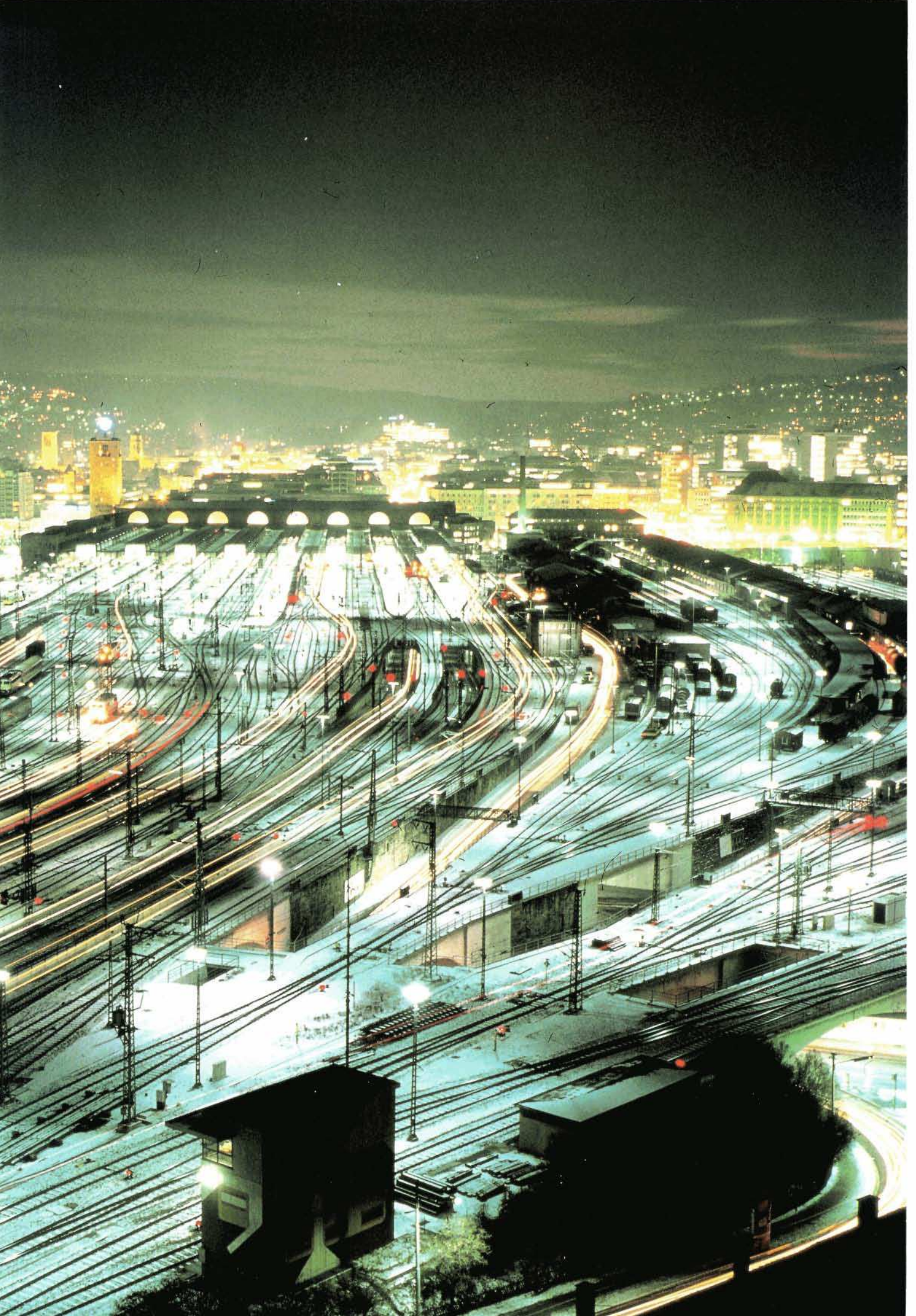
Eine Kommission arbeitete 1834 Pläne für eine Eisenbahnlinie von der Residenz Stuttgart durch das Rems-, Kocher- und Brenztal nach Ulm und weiter an den Bodensee aus. Verschiedene private Gesellschaften wurden gegründet, so die "Ulmer Eisenbahn-Gesellschaft" und die "Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft" in Stuttgart (die mit der heute noch existierenden WEG nichts zu tun hat), die sich jedoch meist aufgrund finanzieller Probleme bald wieder auflösten.

Bereits 1836 legte man fest, daß der Bahnbau Sache des Staates sein müsse. Ab 1836 begannen dann die Planungsarbeiten für ein württembergisches Eisenbahnnetz, wobei interessanterweise anfänglich Cannstatt, nicht Stuttgart, der Mittelpunkt sein sollte. Dazu sollte es allerdings nicht kommen; aber auch heute ist Bad Cannstatt, seit 1901 nach Stuttgart eingemeindet, als ICE-Station unter Umgehung des Stuttgarter Kopfbahnhofes gelegentlich wieder in der Diskussion.

Die Planer taten sich schwer im bergigen Gelände Württembergs; Erfahrungen mit Gebirgsbahnen lagen noch nicht vor. So wollte man Steilrampen mit stationären Dampfmaschinen und Seilzug überwinden. Zahlreiche Gutachter wurden hinzugezogen, bis die Eisenbahnplanung "stand". Als Minimalradius wurden 286,5 m, als maximale Steigung 1:45 festgelegt. Von Experimenten wie Seilzug und atmosphärischer Bahn war man ganz abgekommen; man setzte auf reinen Lokomotivbetrieb. Als Spurweite wurden 1435 mm gewählt, wobei die im benachbarten Großherzogtum Baden gewählte Breitspur von 1600 mm ebenfalls kurze Zeit in der Diskussion war.

Am 18. April 1843 trat das Eisenbahngesetz in Kraft, das nochmals klar das Staatsbahnprinzip festschrieb und Richtung und Ziele der Hauptlinien festlegte. Es konnte also mit dem Bau der Eisenbahn begonnen werden.

Zunächst wurden die Linien Stuttgart – Esslingen und Stuttgart – Ludwigsburg, die sogenannte Centralbahn, in Angriff genommen. Die Eröffnung des ersten Teilstücks, der Strecke Cannstatt – Untertürkheim, feierte man am 22. Oktober 1845. Die Strekken Untertürkheim – Obertürkheim und weiter nach Esslingen folgten noch im selben Jahr. Die Linie von Cannstatt nach Esslingen gilt daher als Keimzelle des württembergischen Streckennetzes.



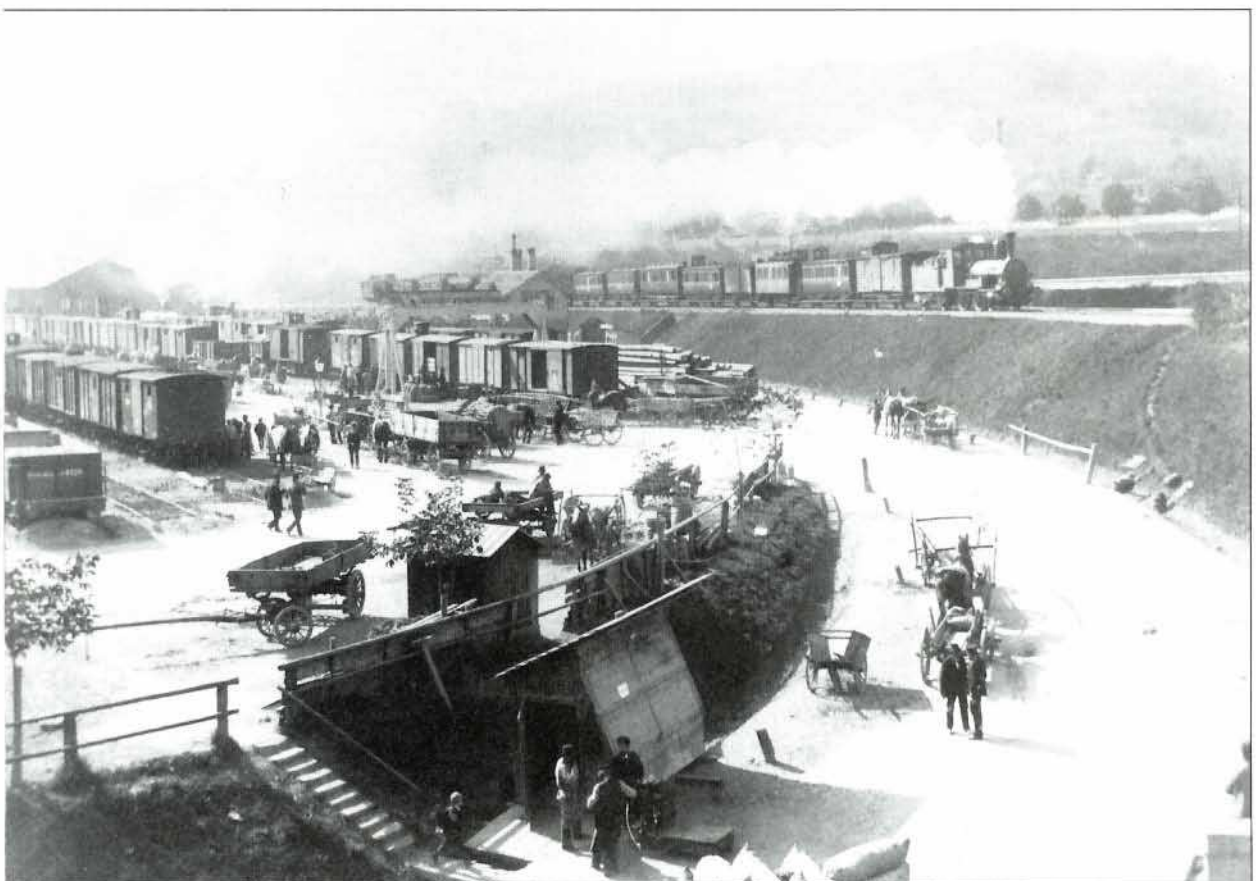


Bild 14: Auf einer Drehscheibe im alten Bahnhof an der Schloßstraße steht um 1910 die "Ditzingen". Sie wurde 1856 als "Rems" (Klasse VII) erbaut. **Abb.: Maschinenfabrik Esslingen, Slg. Beck**

Bild 15 (links): Lebhafter Güterumschlag im alten "Waaren-Bahnhof". Auf der Verbindungsbahn eine Lok der Klasse Ac (1910). **Abb.: DB AG, Rb Stgt, Slg. Beck**

Bild 16 (rechte Seite oben): Der alte Stuttgarter Bahnhof im Jahre 1870. Alle Weichen waren "ortsgestellt", Weichensteller stehen bereit.

Bild 17 (rechte Seite Mitte): Blick in Richtung Vorfeld; ein Postwagen und einige Personenwagen auf dem Abstellgleis. **Abb. 16 u. 17: Stadtarchiv Stuttgart, Slg. Beck**

Bild 18 (rechts unten): Zwei B3-Loks um 1910 auf der alten Rosensteinbrücke Richtung Cannstatt. **Abb.: Slg. Ankele**