

Die Entwicklung der Bahn

Das „Komitee für Erbauung einer Bahn Ludwigsburg–Vaihingen a. d. E.“ bat mit Schreiben vom 1. März 1898 „ehrerbietig“ die Hohe Ständeversammlung, eine Schmalspurbahn Ludwigsburg–Markgröningen–Vaihingen–Sersheim mit einer Abzweigung Enzweihingen–Riet–Eberdingen zu bauen.

Von dieser Bitte wurde das Königliche Staatsministerium schon zwei Wochen vorher, am 14. Februar unterrichtet. Der Antrag war unterzeichnet von Dr. Hartenstein, Stadtschultheiß in Ludwigsburg, als dem Vorsitzenden des Komitees, sowie den Vertretern von Ludwigsburg, Markgröningen, Asperg, Eglosheim, Vaihingen a. d. E., Enzweihingen, Oberriexingen und Unterriexingen.

Für Markgröningen unterzeichneten: Stadtschultheiß Schmalzried, Gemeinderat Hahn, Gemeinderat Layher und Bürgerschaftsmitglied obmann Böhringer,

für den heutigen Stadtteil Unterriexingen: Schultheiß Weber, Gemeinderat Bader und Bürgerschaftsmitglied Weidenbach.

In der Begründung des Gesuches hieß es u. a. wörtlich:

1. Die projektierte Bahn soll keine Konkurrenzlinie der Hauptbahn Ludwigsburg – Bietigheim – Mühlacker – Bretten bilden. Sie soll lediglich dazu dienen, der letzteren den nicht unbedeutenden Verkehr des aufzuschließenden Gebietes in erleichtertem und größerem Maße durchzuführen.
2. Die Landwirtschaft in dem ganzen in Betracht kommenden Gebiet ist hoch entwickelt und hat ein dringendes Interesse daran, für ihre zum Teil sehr wertvollen Produkte leichtere Transportfähigkeit und dadurch ein größeres Absatzgebiet zu erhalten.
Insbesondere erscheint ein erleichteter Absatz nach der für landwirtschaftliche Produkte aller Art sehr konsumtionsfähigen Garnisonsstadt Ludwigsburg in hohem Grade wünschenswert.
3. Das Bedürfnis nach einer unmittelbaren Verbindung mit der Hauptbahn tritt wohl am stärksten in den Städten Vaihingen a. E. und Markgröningen zu Tage. In den beiden Städten finden sich die Anfänge einer leistungsfähigen Industrie, welche bisher lediglich durch den Mangel einer solchen direkten Verbindung in ihrer weiteren Entwicklung gehemmt ist. Noch erheblich dringlicher als für die Großindustrie ist die Forderung nach besseren Verkehrsverhältnissen für das Kleinstgewerbe in beiden Städten; ja, letzteres ist in Gefahr, bei Fortbestehen der seitherigen Verhältnisse, in absehbarer Zeit völlig zu Grunde zu gehen.

Zur Illustration dieser Angabe dient die Tatsache, daß zum Beispiel in der Stadt Markgröningen das Gewerbekataster trotz Neugründung einer Dampfziegelei und einiger größerer industrieller Unternehmungen in den letzten Jahren stetig zurückgegangen ist, und zwar um Mk. 10.000,–. Verschiedene Arten von Gewerbebetrieben, so zum Beispiel das früher so blühende Kupferschmiedge-

werbe, haben dort nahezu aufgehört. Die Rückwirkung des Mangels an genügenden Verkehrsverhältnissen auf alle Gebiete des wirtschaftlichen Lebens erfährt ferner eine grelle Beleuchtung durch die Tatsache, daß, entgegen den Erfahrungen in fast allen Gegenden des württembergischen Unterlandes, die Grundstückspreise seit einer Reihe von Jahren in stetigem Sinken begriffen sind.

Soweit das Zitat. Schließlich wurde in dem Gesuch angeführt, „daß die sämtlichen an der projektierten Bahnlinie liegenden Städte und Ortschaften, insbesondere auch die Stadt Markgröningen, ein dringendes Bedürfnis nach einer besseren Verbindung mit ihren Oberamtsstädten haben, über welche naturgemäß auch der geschäftliche Verkehr mehr oder weniger gelenkt ist“.

Dem Gesuch wurde eine Denkschrift zu dem Bahnprojekt Ludwigsburg–Vaihingen, ein Kostenanschlag mit Gesamtkosten von



1 649 000 Mark, eine Rentabilitätsberechnung über die Betriebseinnahmen im Personenverkehr, Güterverkehr, Wagenladungsverkehr, Viehverkehr samt Betriebsausgaben sowie ein Lageplan der projektierten Bahnlinie vorgelegt.

Schon in der damaligen Zeit, als Markgröningen knapp über 3000 Einwohner zählte, waren die Vertreter der Bürgerschaft bemüht, ihren Bürgern ein besonders gutes Angebot im Verkehrswesen allgemein zu bieten. Schon damals arbeiteten die beiden Nachbarn Markgröningen und Unterriexingen Hand in Hand.

Dem Antrag wurde jedoch nicht entsprochen, und die Bitte um den Bau einer normalspurigen Staatsbahn von Markgröningen über Möglingen nach Ludwigsburg wurde 10 Jahre darauf an die „Hohe Königliche Staatsregierung“ und die „Hohe Ständeverammlung“ am 23. April 1908 wiederholt.

Mit dem Antrag erklärten sich die 3 Gemeinden Ludwigsburg, Möglingen und Markgröningen bereit, für die Staatsbahn die Grunderwerbskosten und einen km-Beitrag von 10 000 Mark zu leisten. Als Begründung wurde wiederum vorgetragen, daß die Wünsche nach einer Bahn und die „Agitation“ schon über 30 Jahre zurückgehen. Immer wieder sei in den letzten zwei Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts von breiten Schichten der Bevölkerung rund um die Klein- und Kreisstädte gewünscht worden, daß Verkehrsverbindungen in ihre Zentralstadt gebaut würden. So z. B. ließ auch die Stadtgemeinde Markgröningen im Jahre 1890 schon zwei Projekte für eine Stichbahn von Markgröningen nach Asperg fertigen, um von dort mit der Hauptbahn zur Kreisstadt zu kommen. Aber alle Projekte konnten aus verschiedenen Gründen nicht zur Ausführung gebracht werden.

Die Eingabe von 1908 an die Hohe Königliche Staatsregierung und die Hohe Ständeverammlung ist von den Vertretern Markgrönings (Stadtschultheiß Schmalzried – Bürgerausschußobmann Layher), Möglings (Schultheiß Pflugfelder, Bürgerausschußobmann Blank) und Ludwigsburgs (Oberbürgermeister Dr. Hartenstein und Bürgerausschußobmann Eisenmenger) un-



terzeichnet. Das Nachstehende von besonderer Bedeutung zitieren wir aus ihr:

„Es durfte sich insbesondere die Einwohnerschaft von Markgröningen mit Recht schon öfter der Hoffnung hingeben, eine Bahn zu erhalten. Nachdem auch die unter viel Mühe und Zeit geführten Verhandlungen mit der Württ. Eisenbahngesellschaft ohne Erfolg sein sollen, ist die Enttäuschung eine sehr große und allgemeine. Es sind ja schon durch das Eisenbahnbaukreditgesetz vom 29. Juli 1899 Art. 3 Ziff. 5 die erforderlichen Staatsbeiträge für eine Bahn nach Markgröningen zugesichert worden und es vertrauen die Einwohner von Markgröningen zu der hohen Staatsregierung und den Ständen, sie werden die jetzt erbetene Bahn bewilligen.“

Die Landwirtschaft in dem ganzen in Betracht kommenden Gebiet ist hoch entwickelt und hat ein dringendes Interesse daran, für ihre zum Teil sehr wertvollen Erzeugnisse leichtere Transportfähigkeit und dadurch ein größeres Absatzgebiet zu erhalten.

Das Bedürfnis nach einer unmittelbaren Verbindung mit der Hauptbahn tritt am stärksten in Markgröningen, welches früher der Sitz des Oberamts und Kameralamts war, zu Tage. Dort befindet sich bereits leistungsfähige Industrie, welche bisher lediglich durch Mangel einer direkten Verbindung in ihrer weiteren Entwicklung gehemmt ist. Noch erheblich dringlicher als für die Großindustrie ist die Forderung nach besseren Verkehrsverhältnissen für das Kleingewerbe. Das Kleingewerbe ist in Gefahr, bei Fortbestehen der seitherigen Verhältnisse, in absehbarer Zeit fast zu Grunde zu gehen. Zur Beleuchtung dieser Angabe dient die Tatsache, daß in Markgröningen das Gewerbekataster der Handwerksbetriebe in den letzten 20 Jahren um 20 000 Mark zurückgegangen ist. Verschiedene früher blühende Arten des Kleingewerbes, die an anderen Orten gedeihen, sind verschwunden.“

Markgröningen hatte damals 3200 Einwohner. Die Größe der Markung betrug

2094 ha. Es bestanden etwa 420 landwirtschaftliche Betriebe. 118 ha Wein- und 72 ha Obstgelände wurden bewirtschaftet. An Industriebetrieben waren registriert: 1 Seidenfabrik mit 120 Arbeitern, 1 Dampfziegelei mit 30 Arbeitern, 1 Pappenfabrik, 4 Getreidemöhlen, 1 Dampf-Dresch- und Sägemühle, 1 größere Handelsgärtnerei, 160 selbständige Handwerker mit teils 2-4 Gesellen. Es wurden verschiedene Artikel nach auswärts abgesetzt, namentlich Produkte der Schreinerei. Die Domäne Aichholzhof umfaßte damals 350 Morgen. Und – so hieß es in der Begründung: „Bei der intensiv betriebenen Feldwirtschaft ist auch eine Zufuhr von Latrine in sichere Aussicht zu nehmen.“

Aus technischen Gründen war es nicht möglich, Markgröningen an die Hauptbahn Ludwigsburg (Westbahn) nach Baden anzuschließen. Diese 1853 eingeweihte Bahn sollte übrigens ursprünglich über Tamm-Bissingen-Unterriexingen und weiter über Maulbronn nach Bretten führen. Darum entschloß man sich zu der Stichbahn Ludwigsburg-Möglingen-Markgröningen, die schließlich mitten im Ersten Weltkrieg, im Jahre 1916, in Betrieb genommen werden konnte. Jedoch ohne den langersehnten Traum der Stadt Markgröningen mit einem Abschnitt durch das Leudelsbachtal in Richtung Vaihingen.

Ohne das „Bähnle“ hätten sich Technik, Industrie, Handel und kulturelles Leben bis zum heutigen Tag sicher nicht so entwickelt, wie es geschah. Es hat also wertvolle Dienste geleistet.

In den 50er Jahren unseres Jahrhunderts begann die Deutsche Bundesbahn Rationalisierungsmaßnahmen auf der Strecke Markgröningen-Ludwigsburg durchzuführen. Die damals über 1000 Pendler fordernden vereint mit Gemeinderat und Stadtverwaltung die Beibehaltung der Bahn. Die Bundesbahn machte aber aus rein wirtschaftlichen Gründen von ihrem Recht Gebrauch, mit dem Verkehr von der Schiene auf die Straße überzuwechseln, und führte Omnibusse ein.

Der Zustand der Straßen wurde von Jahr zu Jahr verbessert. Immer mehr Kraftfahrzeuge wurden in Verkehr gestellt. 1956 waren es im Kreis Ludwigsburg 26 139, heute sind es schon über 200 000. Die Autoindustrie erzielte bundesweit Rekorde. Die Fahrgastzahl der Bundesbahn nahm auch in unserem Zugle stetig ab, nachdem eine Bahnbuslinie Markgröningen-Ludwigsburg eröffnet worden war. Über die Stilllegung der Bahnstrecke wurden die ersten Gespräche geführt. Alle Bemühungen der restlichen Bahnpendler, des Gemeinderats, der zuständigen Abgeordneten beim Verkehrsminister, ja sogar beim Bundestag, blieben ohne nennenswerte Ergebnisse.

Die Deutsche Bundesbahn teilte schließlich mit Schreiben vom 22. 7. 1968 dem Innenministerium Baden-Württemberg mit, daß sie im Rahmen ihres Dreistufenplanes die Einstellung des Reisezugbetriebes auf der Strecke Markgröningen-Ludwigsburg vorgesehen habe.

Zur Begründung dieser Maßnahme wurde von der Bundesbahn angegeben: „Die Be-

setzung der vorhandenen Reisezüge ist schwach; sie können ohne weiteres durch Omnibusse ersetzt werden. Voraussichtliche Kosteneinsparung (unter Berücksichtigung der Ertragsminderung) 64 500 DM pro Jahr. Eine Aufrechterhaltung ist nicht zumutbar; die zusätzliche Straßenbelastung nicht sehr bedeutend; im Güterverkehr keine Veränderungen.“

Auch der Bitte der Stadt, wenigstens morgens und abends einen Zug fahren zu lassen, konnte die Deutsche Bundesbahn wegen dem „verhältnismäßig hohen Aufwand“ nicht entsprechen. Ebenso seien alle möglichen Rationalisierungsmaßnahmen voll ausgeschöpft.

Das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr in Baden-Württemberg hat schließlich im Mai 1974 beim Bundesminister für Verkehr den Antrag auf dauernde Einstellung des Personenzugverkehrs auf der Nebenbahn Ludwigsburg-Markgröningen gestellt.

Trotz erheblichen Widerstands der Stadtverwaltung wurde mit Ablauf des Sommerfahrplans 1975 der Personenzugbetrieb eingestellt. Der letzte Zug fuhr am Freitag, dem 26. September 1975, von Markgröningen in Richtung Ludwigsburg ab.

Heute bewegen die Verantwortlichen von der höchsten Ebene bis herunter zu uns immer wieder die insbesondere technischen und wirtschaftlichen Fragen über die günstigste Aufteilung des Verkehrs zwischen Straße und Schiene.

Heinz Keck, Erster Beigeordneter

Straßen und Verkehrsplanung

Als im Jahre 1693 der französische General Melac vor den Toren unserer Stadt stand und berittene und bespannte Reitertruppen durch die winkeligen und engen Gassen der Oberamtsstadt galoppierten oder als in friedlicheren Zeiten die engen Gassen unserer Stadt immer noch breit genug waren, daß die Postkutschen bequem ihre Ziele erreichen konnten, dachten die früheren Ratsherren im Fachwerk-Rathaus nicht daran, wie sie diese Verkehrsprobleme am be-

sten und für alle „Verkehrsteilnehmer“ am gerechtesten bewältigen könnten. Die Straßen waren damals nicht verstopft, es roch nicht nach Benzin, und das ganze Leben spielte sich ruhig ab.

Die Stadttore mit ihren Türmen bildeten die Anschlüsse an das Verkehrsnetz des Umlandes.

Dicht an der Stadt Markgröningen führten wichtige Handelswege vorbei, die seit altersher schon ähnliche Bedeutung hatten wie heute die Bundesstraße 10 oder die Bundesautobahn. Damals wie heute lag die Stadt

Markgröningen äußerst verkehrsgünstig. Die Stadt selbst aber, insbesondere die enge Altstadt, ist gegenwärtig dem modernen Verkehr kaum noch gewachsen. Deshalb hat sich der Gemeinderat in den Jahren 1973 und 1974 rechtzeitig Gedanken gemacht, die Verkehrsströme innerhalb der Stadt, am Rande der Innenstadt und vor allem auch den überörtlichen Durchgangsverkehr, unter Beachtung der Planungen für die Zukunft, richtig zu leiten. Mit einem einstimmigen Beschluß des Gemeinderats vom 18. Dezember 1973 wurde Herr