AGD Arbeitskreis Geschichtsforschung und Denkmalpflege Markgröningen e.V.

100 JAHRE

Züge

Eine Ausstellung zur Bahnstrecke Ludwigsburg-Markgröningen
im Oberen Tor am 4. 11. und 18. Dezember 2016

Die Nutzungsrechte für Print und Internet liegen beim AGD Markgröningen,
ohne dessen schriftliche Zustimmung keine Verwertung in Medien jeglicher Art zulässig ist.

70 Jahre Kampf um einen Bahnanschluss

Im Wettbewerb mit Bietigheim um die Trassierung der „Westbahn“ genannten Bahnstrecke von Ludwigsburg nach Baden hatte Markgröningen um 1845 trotz günstigerer geographischer Voraussetzungen das Nachsehen. Eine vom Markgröninger Magistrat um 1890 projektierte Stichbahn von Asperg nach Markgröningen erhielt keine Genehmigung. Ebenso abgelehnt wurde eine 1898 beantragte Schmalspurbahn von Ludwigsburg über Markgröningen und Unterriexingen nach Enzweihingen.

Quelle: Klunix, Wikimedia, bearbeitet durch P. Fendrich

Zwei topographisch günstige Planungsvarianten für die um 1840 projektierte württembergische Westbahn verliefen über Markgröningen. Der Sachverständige Charles Vignoles hatte hingegen eine Trassenführung von Tamm über einen Viadukt bei der Bissinger Sägmühle in Richtung Bretten vorgeschlagen. Trotz des Umwegs und des höheren Aufwands, insbesondere durch den erforderlichen Enztalviadukt, empfahl der Projektleiter Karl Etzel schließlich die Trassierung über Bietigheim. Diese erhielt den Zuschlag, auch weil die Bietigheimer bessere Lobbyarbeit betrieben und sich diese Standortaufwertung zum Bahnknoten einiges kosten ließen. 1853 wurde der aufwendige Viadukt fertiggestellt. Markgröningen verblieb im Verkehrsschatten und weitere 70 Jahre ohne Bahnanschluss.

Quelle: Stadtarchiv Markgröningen

Das „Komitee für Erbauung einer Bahn Ludwigsburg–Vaihingen a. d. E.“ stellte am 1. März 1898 einen Antrag an die Hohe Ständeversammlung in Stuttgart, eine Schmalspurbahn von Ludwigsburg über Eglosheim, Asperg, Markgröningen, Unter- und Oberriexingen, Enzweihingen, Vaihingen an der Enz nach Sersheim mit einer Abzweigung von Enzweihingen über Riet nach Eberdingen zu bauen. Der Markgröninger Bahnhof war bei der Ölmühle an der Tammer Straße vorgesehen. Beigelegt waren ein Kostenvoranschlag über 1.649.000 Mark und eine Rentabilitätsrechnung. Der Antrag wurde dennoch abgelehnt.

Das Asperger Gasthaus zum Mohren in der Markgröninger Straße hatte den Spitznamen Gröninger Bahnhof, weil viele zu Fuß zum Asperger Bahnhof gehende Pendler aus Markgröningen hier einen Zwischenstopp einlegten.

Quelle: Rose Geiger

Ludwigsburger Bahnhof um 1860. Am 5. Oktober 1846 erreichte der erste Zug Ludwigsburg, die Franken- oder Nordbahn genannte Strecke nach Heilbronn wurde 1848 fertiggestellt.

Quelle: Sammlung Schneider, Wikimedia

Bahnhof Ludwigsburg mit der Zichorienfabrik Heinrich Franck & Söhne um 1910.

Quelle: Sammlung Metz, Haus der Geschichte Baden-Württemberg

Aspeger Bahnhof um 1870, eingeweiht 1854.

Quelle: David Zechmeister

Großzügiges Empfangsgebäude des Asperger Bahnhofs mit Postamt und Wirtschaft nach dem 1912 erfolgten Ausbau.

Quelle: Sammlung Hans Noller, HStA Stuttgart

Post- und Personenbeförderung vor dem Bahnanschluss

Solange Markgröningen vergeblich um einen eigenen Bahnanschluss kämpfte, waren Reisende auf die Postwagenlinien nach Leonberg und Asperg angewiesen. Ab 1. April 1854 pendelte die Postkutsche zwischen dem Asperger Bahnhof und der Posthalterei in Markgröningen, die seit 1892 im Gasthaus Rose, später Gasthof zur Post genannt, untergebracht war. Die auswärts beschäftigten Markgröninger marschierten allerdings zu Fuß zum Asperger Bahnhof und abends wieder zurück. Ebenso die Land- und Stadtboten, die wichtige Nachrichten der Obrigkeit und auch Briefe von Privatpersonen überbrachten.

Abraham Wolf aus Möhringen war hier „Stadtbote und Musikus“. Auch die beiden 1839 und 1842 geborenen Söhne Christian und Wilhelm waren Stadtboten und als solche im Gewerbebuch der Stadt eingetragen. Nebenbei betrieben sie ein Fuhrunternehmen. Abraham Wolf wurde als Landpostbote aufgestellt von Markgröningen nach Tamm und Eglosheim, sowie zur Vermittlung des Postverkehrs von Markgröningen und Asperg unter der Verpflichtung, sich wöchentlich dreimal zwischen Markgröningen und Ludwigsburg eines Fuhrwerks und dreimal eines Handkarrens zu bedienen. Die Wolfs versahen den Landbotendienst bis 1872. Hängen geblieben ist der Beiname „Sta(dt)bott-Wolf“ zur Unterscheidung von anderen Wolf-Familien. Spedition ist bis heute ihr Geschäft.

Posthalterei im Gasthof zur Post von Adolf Ziegler (1906). Davor der Stadtbote mit Postkarren und die Postkutsche. Die Posthalterei war im ehemaligen Gasthaus zur Rose auf dem Platz der heutigen Volksbank untergebracht.

Maler Limburger

Verkehrswege um Markgröningen mit Reichspost-, Postwagen-, Land- und Stadtbotenlinien

Bild: Peter Fendrich, Kartengrundlage: L. F. Wagner, Verlag Gustav Hopf, 1907

Quelle: David Zechmeister

Die Postkutsche ist angekommen (um 1905).
Hierzu erzählte Toni Zeller: *Die Post spielte damals in unserem Tageslauf eine wichtige Rolle, sie ersetzte weithin eine Uhr, ... Wenn man winters aufwachte, so kam bald auch der Postwagen mit lautem Geräusch seiner schetternden Fenster am Haus vorbei. Das Posthorn erklang: „Ich hatt einen Kameraden“. Das war wohl etwas Anderes als eine Autohupe, und der Postillion Anton Steiner verstand seine Kunst. Er hatte es, wie er sagte, im Blut, weil sein Vater Orgeltreter gewesen sei. „Lobe den Herren, den mächtigen König der Ehren“ hörte man in der Sonntagsfrühe blasen, an Königs Geburtstag erklang: „Heil unserm König heil, heil unserem Fürsten heil.“ Wenn aber ein Passagier von seiner Heimatstadt scheiden musste, da klagte sein Horn: „Muss i denn, muss i denn zum Städtele hinaus.“ Kam die letzte Post abends ½ 10 Uhr, so stand eines von uns schon bereit, die Abendbriefe in Empfang zu nehmen, und auch sonst noch etwas Neues aus Stadt und Welt zu erfahren. Es fand sich da ja immer ein kleiner Kreis von Neugierigen ...*

Quelle: Toni Zeller: Kindheit im Königreich, in: Durch die Stadtbrille 6/2000, S. 43

Ein Brief von 1906 an „Frau Sophie Ruf jr.
in Margkröningen St.[ation] Asperg“

Quelle: Hilde Fendrich

Am 3. Dezember 1916, dem Sonntag vor Eröffnung der Bahnstrecke, fuhr die mit Fahnen und Reisig geschmückte Postkutsche letztmals zum Asperger Bahnhof. Etliche Kinder rannten nebenher.

Quelle: Otto Bräckle

Infrastruktur-Ausbau um die Jahrhundertwende

Trinkwasser:
Seit die Stadt besteht, holten die Menschen ihr Wasser aus Brunnen, deren Wasser oft nicht hygienisch einwandfrei war. Im Brandfall stand Wasser meist nicht schnell genug und ausreichend zur Verfügung. Auch die zunehmende Stallfütterung des Viehs steigerte den Wasserbedarf.

Auf der Suche nach mehr Wasser wurden auf der Markung verschiedene Quellen aufgegraben. Ihre Schüttung erwies sich aber als zu gering. Einzig die Au-Quelle ergab selbst in trockenen Jahren eine Schüttung von 5 bis 6 Liter/Sekunde. Doch wie sollte das Wasser von der Au in die Häuser kommen? 1899 wurde ein Angebot eingeholt für eine Hochdruckwasserleitung mit einem Hochbehälter auf der Bracke, dem höchsten Punkt über der Stadt, der 427 Kubikmeter Wasser fassen sollte. Das Wasser sollte von der Auquelle mit Hilfe einer Kraftgasanlage zum Wasserhäusle gepumpt werden. Am 6. Juli 1900 beschloss der Stadtrat den Bau der Trinkwasserversorgung. Vom Hochbehälter wurden Leitungen durch die Gassen der Altstadt verlegt. Alles in harter Handarbeit. Am 24. Mai 1901 wurde das revolutionäre Werk abgenommen. 85 Hydranten waren in der Stadt verteilt, aus denen die Feuerwehr künftig Wasser im Brandfall entnehmen konnte. Aber längst nicht alle Hausbesitzer hatten sich entschließen können, sich auf eigene Kosten an die neue Wasserleitung anschließen zu lassen.

Stadtplan von 1894 mit projektiertem Wasserleitungsnetz
Quelle: Rudolf Dürr

Das „Wasserhäusle“, Reservoir am höchsten Punkt der Stadt
Bild: Peter Fendrich

Der Bau der Trinkwasserversorgung hatte 158 967 Mark gekostet, die die Stadt durch Kredite decken musste. Die Rückzahlungen sollten bis 1949 laufen. Betriebskosten und Verzinsung konnten durch den Wasserzins nicht gedeckt werden. Die Stadt bat daher um Bewilligung eines Staatsbeitrags und um einen Beitrag aus der Zentralkasse zur Förderung des Feuerlöschwesens.

In der Begründung wurde angeführt, dass nur ein Drittel der Einwohner dem Mittelstand angehöre, die übrigen seien Kleinbauern, Taglöhner, Kleingewerbetreibende und Fabrikarbeiter. Der Frost habe gerade den ganzen Wein vernichtet. Die Gemeinde leide auch darunter, dass sie keinen Bahnanschluss habe, „Verkehrslosigkeit bringt Verarmung mit sich“! Außerdem sei gerade erst der Friedhof erweitert worden und in den nächsten Jahren müsse eine weitere Schulstelle eingerichtet werden. Auch stünden durch die Erweiterung der Kanalisation und Herstellung von Kandeln in Folge der Einführung der Wasserleitung größere Ausgaben bevor.

Telegraphie und Telephonie:
In den 1860er Jahren wurde vom Bahnhof Asperg eine Telegraphenlinie nach Markgröningen gebaut. Der Morsetelegraph war in der Pforte des Zuchthauses (Südflügel des Helene-Lange-Gymnasiums) untergebracht.

Am 6. Juli 1899 erhielt die Ziegelei der Gebrüder Layher einen Anschluss an das Telegraphennetz. 1902 eröffnete das Postamt in der umgebauten Speisekammer des „Gasthauses zur Post“ eine öffentliche Telefonzelle. Den ersten Privatanschluss erhielt die Handelsgärtnerei Mauk. Um 1910 zählte man elf private Telefonanschlüsse. Die Nr. 9 teilten sich Stadtverwaltung und Spital. Als Nr. 14 wurde der Gutspächter Marstaller auf dem Aichholzhof angeschlossen. 1925 waren es 38, 1931 schließlich 70 Anschlüsse.

Auf dem Gasthof zur Sonne am Ostertor wurde ein Stromverteilmasten installiert.
Bild: Albert Jores

Stromnetz:
In Benningen liefen seit der Jahrhundertwende Bemühungen um ein Elektrizitätswerk, das die umliegenden Gemeinden mit elektrischer Kraft und Licht versorgen sollte. Das konnte und wollte man aber nicht abwarten ...

Ab 1906 verlegte das Elektrizitätswerk Glemsmühle die ersten Stromanschlüsse in der Stadt. Private Hausanschlüsse mussten selbst finanziert werden. Wegen des stark angestiegenen Preises für Petroleum wurde der Stromanschluss im Ersten Weltkrieg als große Erleichterung empfunden.

Elektrizitätswerk Glemsmühle
Ges. m. b. H., Überlandzentrale:
Münchingen-Stuttgart
Kosten-Anschlag

Stromanschluss und Installation von neun Glühbirnen für die Schreinerei Wurst
Quelle: Eugen Wurst

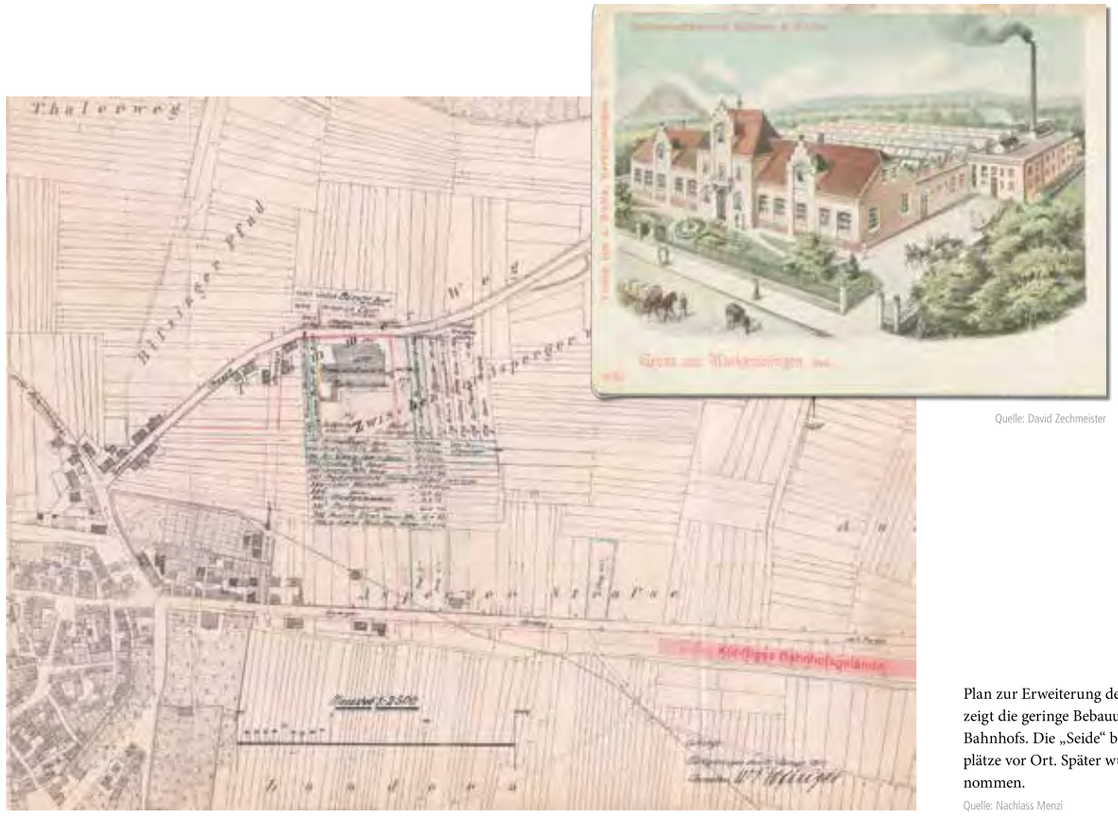
Die ersten zwölf Telefonanschlüsse aus einem Notizbuch von Wilhelm Kögel
Quelle: Hilde Fendrich

Standortfaktoren pro Bahn: Wirtschaft, Landarmenanstalt, Lehrerinnenseminar

Einen Durchbruch für die Genehmigung der Bahnstrecke Ludwigsburg-Markgröningen-Enzweihingen erbrachte die Verhandlung der Württembergischen Zweiten Kammer am 14. Juli 1909. Der Berichterstatter Andre brach eine Lanze für Markgröningen und zählte die Standortfaktoren auf, die für den Bahnanschluss der Stadt sprachen:

Markgröningen, welches die größte Gemeinde an der zu erstellenden Bahn ist, zählt 3200 Einwohner. [...] An kleineren und mittleren Industrien sind vorhanden: Eine Pappenfabrik, 4 Getreidemühlen, eine Dampfziegelei mit etwa 30 Arbeitern, die jedoch sehr erweiterungsfähig ist, eine Dampfdresch- und Sägemühle, eine Handelsgärtnerei. [Anm. d. R.: Ausgerechnet der größten Betrieb, die Seidenweberei, wurde vergessen.] Selbständige Handwerker, welche teils 2-4 Gesellen beschäftigen, sind rund 160 vorhanden. Es werden jetzt schon ziemlich viele Produkte nach auswärts abgesetzt, besonders der Schreinereien und der Steinhauerei. Es ist nicht zu verkennen, daß eine derartig große Gemeinde mit einem solch leistungsfähigen Handwerker- und Mittelstand unbedingt an den Verkehr angeschlossen werden muß, wenn die Sicherheit mancher Handwerkerexistenzen nicht gefährdet oder nicht vernichtet werden soll.

Markgröningen weist auch 420 landwirtschaftliche Betriebe auf. Die Größe der Gemarkung beträgt 2094 ha; hierunter sind 118 ha Wein und 72 ha Obstgelände hervorzuheben. Die Domäne Aichholzhof umfaßt 350 Morgen landwirtschaftlich benützter Felder. Die Landarmenanstalt hat 45 Morgen. Bei der intensiv betriebenen Feldwirtschaft ist auch eine sicher erhebliche Zufuhr von Latrine in Aussicht zu nehmen.



Quelle: David Zechmeister

Plan zur Erweiterung der Seidenstoffweberei. Er zeigt die geringe Bebauung vor der Einrichtung des Bahnhofs. Die „Seide" bot vielen Frauen Arbeitsplätze vor Ort. Später wurde sie von Mahle übernommen.

Quelle: Nachlass Menzi

Die Ziegelei der Gebrüder Layher an der Münchinger Straße boomte.

Quelle: Elsbeth Sieb, Markgröningen in alten Bildern, 1988, S. 57

Die ehemalige Pappenfabrik Friederich an der Glems kurz vor Talhausen

Quelle: Nachlass Friederich

Das Lehrerinnenseminar im Schloss war ein verkehrsrelevanter Faktor.

Quelle: Johannes Ruoff (Postkarte)

Die „Landarmenanstalt" wurde 1897 erbaut.

Quelle: Stadtarchiv Markgröningen

Markgröningen hat ein bedeutendes Stiftungsvermögen, dagegen keine hohen Steuerkapitalien. Erwähnt sei noch, daß sich dort auch das Königliche Lehrerinnenseminar und das Königliche Waisenhaus befinden. Markgröningen war früher die gewerbereichste Stadt in der ganzen Umgegend und hatte einen sehr großen Marktverkehr. Heute noch ist seine Bedeutung durch das Schäferfest, wo die alten und jungen Schäfer und Schäferinnen sich zusammenfinden, im ganzen Lande bekannt. An diesem Tage kommen sicher 6000 bis 8000 Fremde nach Markgröningen, wodurch die Rentabilität der Bahn auch etwas erhöht würde. Markgröningen war früher Oberamtsstadt und der Sitz des Kameralamts. Es ist daher gewissermaßen eine Pflicht des Staates, nachdem ihr die durch diese Behörden mit sich gebrachten Geschäftsverbindungen entzogen wurden, dieser Gemeinde durch Erfüllung der dringendsten Eisenbahnwünsche entgegenzukommen.

Die Stadt leidet unter der Abgelegenheit; wenn keine besseren Verkehrsverhältnisse geschaffen werden, geht das Kleingewerbe zu Grunde und die entwicklungsfähigen Industrien kommen nicht über die jetzigen Ansätze hinaus. Die Wasserkräfte der Glems werden heute noch bei weitem nicht genügend ausgenützt. In Markgröningen ging das Gewerbekataster für Handwerksbetriebe in den letzten 20 Jahren um 20.000 Mark zurück und dieses in einer Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs für die meisten Gemeinden des Landes.

Der Bau der Bahn ist daher mehr oder weniger eine Lebensfrage für die verhältnismäßig große Gemeinde.

Quelle: Stadtarchiv M Bü 400

Genehmigung und Bau einer Stichbahn bis Markgröningen

Ohne Selbstbeteiligung geht nichts

Im November 1912 verpflichteten sich die Gemeinden Markgröningen und Möglingen, der Eisenbahnverwaltung einen nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuss von 10.000 Mark pro Kilometer zu zahlen, bei einer Länge von 8,5 km also insgesamt 85.000 Mark. Der Beitrag war binnen drei Monaten abzuliefern und sollte bei Verspätung mit 4 Prozent verzinst werden.

Die Gemeinden mussten sich außerdem verpflichten, den Grunderwerb zu übernehmen, die Zufahrtsstraßen und Wege zu den neuen Stationen samt Zubehörden in der von der Eisenbahnverwaltung bestimmten Ausdehnung herzustellen, diese zu unterhalten, zu reinigen, soweit erforderlich beleuchten zu lassen und Wasser unentgeltlich abzugeben. Am 3. Februar 1913 wurde die Vereinbarung genehmigt. Der Grunderwerb verlief reibungslos ohne Zwangsenteignungen.

1000-Mark-Schein: 85 solcher Reichsbanknoten mussten die Kommunen Markgröningen und Möglingen allein für den Gleisbau beisteuern.

Quelle: Hilde Fendrich

Der Gröninger Schultheiß Karl August Schmalzried setzte sich trotz hoher Schuldenlast der Stadt vehement für den Bahnanschluss ein.

Quelle: Hilde Fendrich

Markgröninger Bahnhof kurz vor der Inbetriebnahme 1916

Quelle: David Zechmeister

Erster Spatenstich am 4. März 1914

An den Erdarbeiten waren Einwohner von Markgröningen und „Italiener“ beschäftigt. Letztere verließen auffallenderweise beim Ausbruch des Kriegs am 2. August 1914 sofort die Baustelle und kehrten nach Italien zurück. Nun wurden Rekruten eingezogen, Pferde beschlagnahmt. Die Erdarbeiten an der Bahn waren etwa zu einem Drittel fertiggestellt und wurden zunächst eingestellt. Erst nach einigen Monaten wurde der Bau wieder aufgenommen. Der Mangel an Arbeitskräften bereitete große Schwierigkeiten, weshalb Kriegsgefangene und Sträflinge, gegen Ende auch noch Frauen aus Markgröningen und Umgebung, zu den Erd- und Oberbauarbeiten eingesetzt wurden.

An den Bahnhofsgebäuden arbeiteten örtliche Handwerker wie die Schreinerei Wurst. Mehrfach mussten neue gesucht werden, weil Beschäftigte eingezogen wurden. Metall und andere Baumaterialien wurden knapp. Im Frühjahr 1916 wurden Lebensmittelkarten eingeführt.

Der Markgröninger Bahnhof wurde etwa einen Kilometer östlich vom Stadtkern an der Asperger Straße platziert, um eine Verlängerung im Norden der Stadt für die weiterhin angestrebte Durchbindung nach Enzweihingen offenzuhalten. Insbesondere die Unterriexinger waren sauer, dass die Strecke nur als Stichbahn realisiert wurde und sie damit abgehängt waren. Nach dem Krieg fehlten die Mittel für einen Weiterbau.

Quellen: Stadtarchiv M. Bü 1606, Auszug aus dem Protokoll vom 16.12.1916, Nr. 747

Siehe nebenstehende Karte aus Protokollbuch der Zweiten Kammer von 1911
Quelle: David Zechmeister

Bahnhof Markgröningen

Die technische Abnahme der Bahn fand am 27. November 1916 im Beisein des Präsidenten der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und mehrerer höherer Beamter statt. Die Herren besichtigten das Gelände und beglückwünschten die Stadt und Schultheiß Schmalzried zum neuen Verkehrsmittel.

Eine Eröffnungsfeier hielt man kriegsbedingt für unangebracht. Die Aufnahme des regulären Bahnbetriebs erfolgte am Montag, den 4. Dezember 1916. Der erste Zug ging morgens 5.35 Uhr mit rund 100 Arbeitern hier ab. Es verkehrten täglich nach Ludwigsburg sechs Züge und nach Markgröningen fünf Züge mit 3 bis 4 Personenwagen, aber nur 4. Klasse, weil es kriegsbedingt an Waggons mangelte. *Die Personenpost von Markgröningen nach Asperg wurde am Sonntag, den 3. Dezember, letztmals ausgeführt, der Postwagen war bekränzt und von der hiesigen Jugend begleitet. Der Postillion blies Abschiedslieder.*

Ruth Baur, Enkelin des ersten Bahnhofvorstehers Johannes Schöll, berichtet: *bevor das Zügle fuhr, sammelten sich die Arbeiterinnen und Arbeiter, die bei Salamander, Bosch oder Bleyle arbeiteten, morgens an der Asperger Straße, um geschlossen zum Asperger Bahnhof zu gehen, und das bei Wind und Wetter. Zur Eröffnung gab es keine großen Feierlichkeiten. Bahnvorstand Schöll holte seine künftigen Fahrgäste früh morgens mit den Worten ab: „Jetzt müsst Ihr nicht mehr nach Asperg laufen, ab heut fährt das Zügle.“*

Pläne der Gleis- und Straßenseite des Bahnhofsgebäudes, gezeichnet im April 1913

Quelle: Staatsarchiv Ludwigsburg, Bü 19

Das Bahngleis nach Möglingen verläuft nahezu höhengleich. Der Lokschuppen war 1969 an Baumgärtner & Burck verpachtet.

Bild: Foto Röckle

Gleisende mit Rampe 1969. Rechts das Eisenbahnerhaus, in dem Bahnhofsangestellte mit ihren Familien wohnten.

Bild: Foto Röckle

Gleisseite des Gröninger Bahnhofs 1969 mit der Firma Sautter im Hintergrund

Bild: Foto Röckle

Straßenseite mit Bahnhofswirtschaft von Maria Ritter in den 1950er Jahren

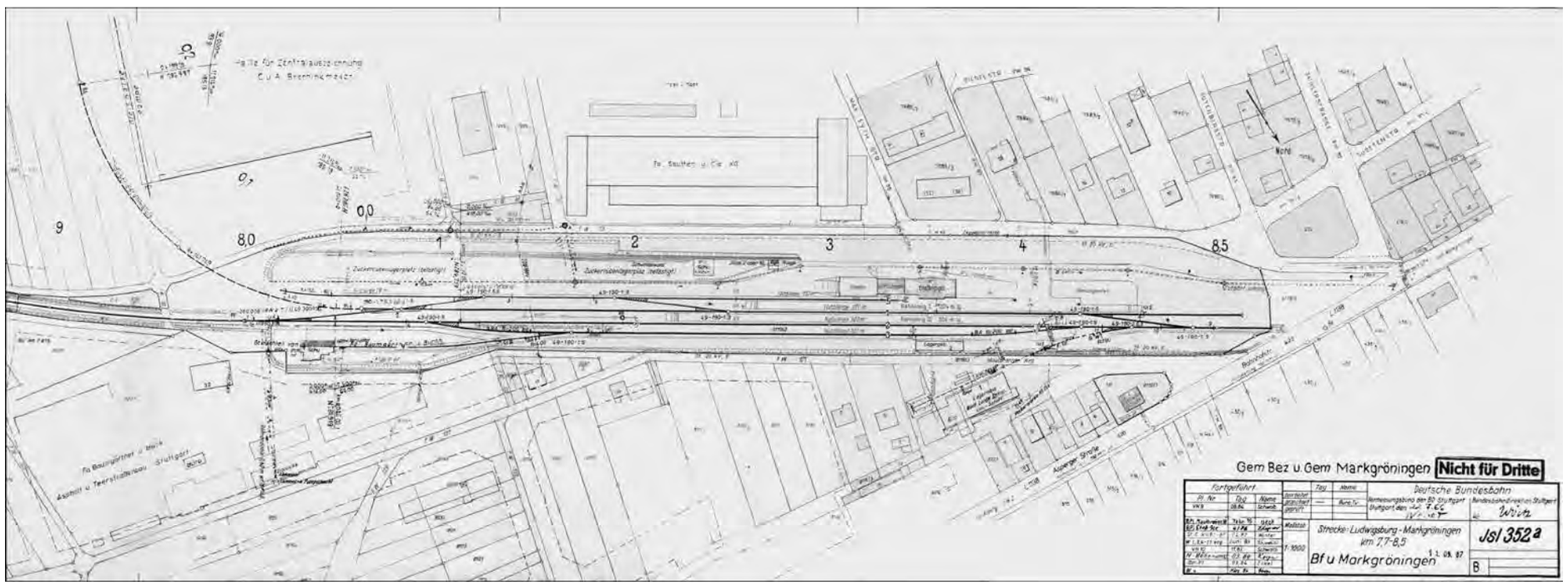
Bild: E. Dobbrick (Postkarte)

Lokschuppen mit dem in den 1960er Jahren angelegten Industriegleis für das Verteilzentrum von C&A

Bild: David Zechmeister

Gleisseite des Lagerhauses der Landwirtschaftlichen Absatz- und Bezugsgenossenschaft (LABAG) in den 1920er Jahren.

Quelle: David Zechmeister



Nachbearbeiteter Gleisplan von 1966 mit Privatgleisanschlüssen zum C&A-Verteilzentrum und zum Lagerhaus der WLZ

Quelle: Staatsarchiv Ludwigsburg, Bü 19, Plan 723

Klassifizierung und Vorsteher im Markgröninger Bahnhof

1916: Bahnstation IV. Klasse mit Güterverkehr
1916: Johannes Schöll von Pfaffenhofen, erst als Haltestellenvorsteher, ab 1920 als Stationsmeister, ab 1924 als Bahnhofsvorsteher
1924: Fritz Eitel von Jagstheim als Bahnhofsmeister
1935: Hermann Schöll vom Bahnhof Asperg, als Betriebsassistent, ab 1938 als Reichsbahnbetriebswart, ab 1939 Reichsbahnassistent, 1942 Reichsbahnsekretär
1955: Nebendienststellen-Bahnhof, dem Bf Ludwigsburg verwaltungsmäßig angegliedert.
1955: Kurt Häußermann von Ludwigsburg als Bundesbahnassistent, ab 1956 als Bundesbahnsekretär, 1957 + (43 Jahre)
1956: Parallel Bahnbusverkehr. *Seit dem 3. Juli 1956, dem Tage des Fahrplanwechsels, ist Markgröningen an den Bahnbusverkehr angeschlossen. Diese Neuerung hat unter der Bevölkerung mehr Ärger und Aufregung als Freude ausgelöst.* (Erhard Lenk, HLS-Brief 7/8 1956, S.3)
1957: Bruno Richter, Bundesbahnassistent, 1964 Bundesbahnsekretär, 1966 Bundesbahnobersekretär, 1970 nach Stuttgart
1960: Nebendienststellen-Bahnhof der Klasse 8, 1966 Nebendienststellen-Bahnhof Klasse 7
1970: Ab 1. August als Nebendienststelle aufgehoben und dem Bahnhof Ludwigsburg als Bf voll angegliedert.
1971: Ab 1. Oktober Einrichtung einer Bahnagentur (Bf Ag) für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Wagenladungsverkehr.
1976: Ab 1. Januar unbesetzter Bahnhof (Bfu) und unbesetzter Gütertarifbahnhof für den Wagenladungsverkehr, dem Bf Ludwigsburg voll angegliedert
1975: Am 28. September 1975 wurde der reguläre Personenverkehr eingestellt

Quelle: DB-Archiv

Bahnhof Möglingen

Gleisseite des Möglinger Bahnhofs in den 1920er Jahren

Quelle: Walter Reichert, Heimatverein Möglingen

Wie Markgröningen musste die Gemeinde Möglingen sich am Grunderwerb und an der Finanzierung der Infrastruktur beteiligen. Im Dezember 1916 wurde die Haltestelle „Möglingen bei Ludwigsburg“ mit Güterschuppen und Bahnagentur als „Bahnstation IV. Klasse“ in Betrieb genommen. 1932 wurde die Möglinger Bahnagentur dem Mutterbahnhof Ludwigsburg und ab 1944 dem Mutterbahnhof Markgröningen untergeordnet. 1955 gliederte sie die DB wieder dem Bahnhof Ludwigsburg an. Am 8. Juli 1968 wurde der Haltepunkt zur unbesetzten Haltestelle (Hst u) degradiert und damit dem stets unbesetzten Haltepunkt Osterholz gleichgestellt. Am 28. September 1975 wurde die „Hst u“ ganz aufgehoben. Das 1913 für Möglingen optional vorgesehene Kreuzungsgleis für Zugbegegnungen wurde nie realisiert. Deshalb konnte es hier zu lästigen Wartezeiten wegen Rangierfahrten des Güterverkehrs kommen. Östlich vom Bahnübergang wurde das Raiffeisen-Lagerhaus mit einem Stichgleis angeschlossen.

Durchfahrts- und Gütergleis, kein echtes Kreuzungsgleis

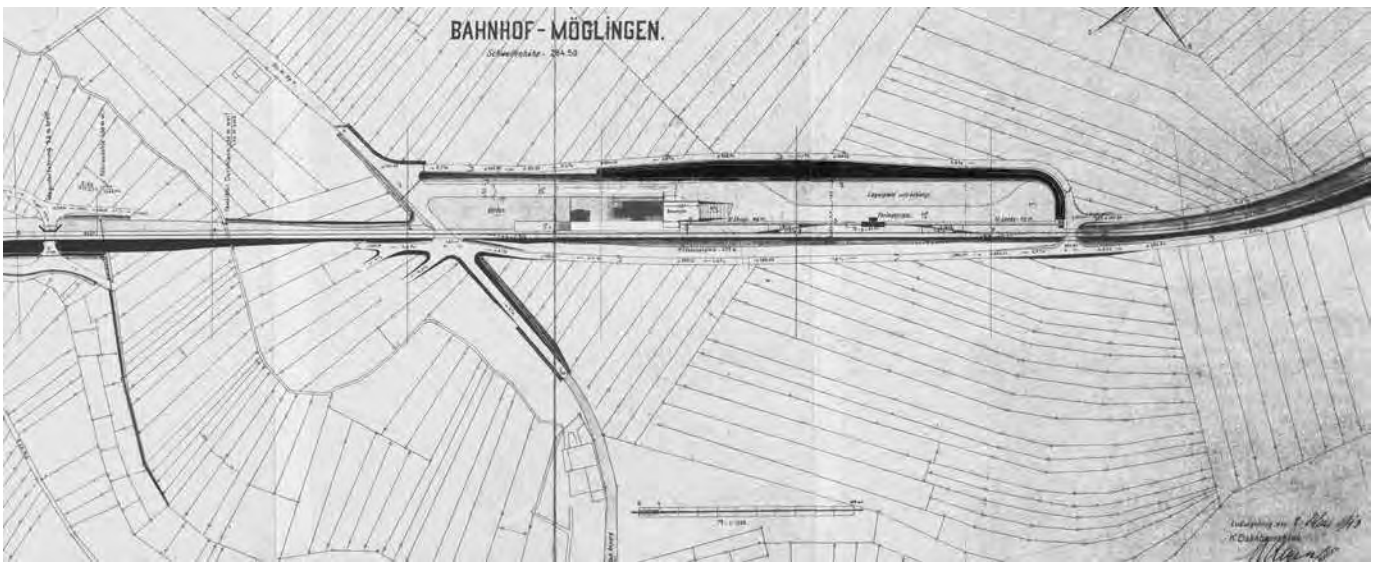
Quelle: Walter Reichert, Heimatverein Möglingen

Raiffeisen-Lagerhaus mit Gleisanschluss um 1960

Quelle: Walter Reichert, Heimatverein Möglingen

Bahnstation nach der Einstellung des Personenverkehrs

Bild: Heinz Geiger, Quelle: CVJM Möglingen

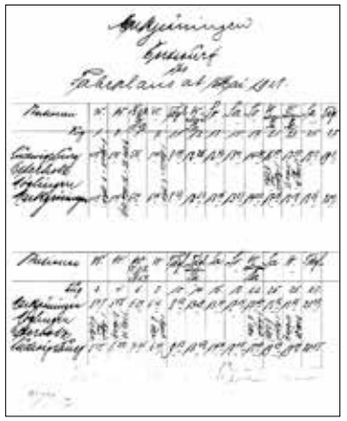


Gleisplan des Bahnhofs von 1913 mit optionalem Kreuzungsgleis für Zugbegegnungen und einem Abstellgleis.

Quelle: Staatsarchiv Ludwigsburg, Bü 19, PL 732

Ausgedünnter Personenverkehr

Markgröningen hatte große Hoffnungen mit dem Bahnanschluss verbunden und dafür trotz hoher Verschuldung für die Trinkwasserversorgung viel Geld investiert. Doch nach dem Ersten Weltkrieg sah man sich um den Ertrag gebracht: Am 6. September 1919 trafen sich die Vertreter der Gemeinden Markgröningen, Unterriexingen, Oberriexingen, Enzweihingen, Vaihingen/Enz, Rosswag, Mühlhausen, Lomersheim und Mühlacker. *Sämtliche Vertreter sind sich einig, dass die Fortsetzung der Bahn von Markgröningen bis Mühlacker eine dringende Notwendigkeit sei, insbesondere auch zur Schaffung von Arbeitsgelegenheit für die in den Enztalgemeinden vorhandenen und voraussichtlich schon in diesem Winter durch die Kohlennot in der Industrie angrenzender Gebiete freiwerdenden Arbeitskräfte ....*



Entwurf des Fahrplans ab 15. Mai 1928

Quelle: StadtA M

Gröninger Zügle in seiner Standardformation: Tender-Lok Württ. Tn (DR-Baureihe 94.1) mit Pack- und Plattformwagen vom Typ Württ Cid. Das für Rolf Müller erbaute Modell war die Attraktion der Ausstellung zum 70-jährigen Bahnjubiläum.

Bild: Wolf-Peter Ebeling

Gröninger Gymnasiasten wie Eugen Grieb mussten in den 1920er Jahren um 5 Uhr „aus den Betten gerissen“ werden.

Quelle: Hilde Fendrich

Ihre Eingaben blieben jedoch erfolglos, der Bescheid von oben: Ihr könnt bauen, aber nur wenn ihr alles selber bezahlt. Der Staat ächzte unter den hohen Reparationsleistungen an die Kriegsgegner. Die Ruhrkohle wurde großteils nach Frankreich gekarrt. Als weiterer Hemmschuh kam ab Herbst 1922 die uferlose Inflation hinzu.

Auf der Stichbahn verkehrten nie so viele Züge, wie von den Anrainerkommunen erwartet. Wegen „Kohlen- und Maschinenmangel“ wurde dann auch noch der zweite Frühzug nach Ludwigsburg gestrichen. Und das, just nachdem die Lateinschule mit dem Argument geschlossen worden war, dass die Markgröninger Oberschüler ja mithilfe des zweiten Zugs in Ludwigsburg zur Schule gehen könnten. Empört machte man geltend, dass die Kinder nun um 5 Uhr *aus den Betten gerissen werden müssten*, um den Frühzug um 5:51 Uhr zu erreichen, und dass sie dann in Ludwigsburg zwei Stunden in der Kälte stehen würden, bis die Schule beginnt! Außer den Oberschülern würden etwa 100 Personen aus Markgröningen und rund 50 aus Möglingen den zweiten Zug nehmen: Schüler der landwirtschaftlichen Winterschule, der Handarbeitsschule, Lehrmädchen und Lehrlinge, Angestellte, Beamte, Arbeiter und Arbeiterinnen sowie Geschäftsleute und einige Kriegsinvaliden.

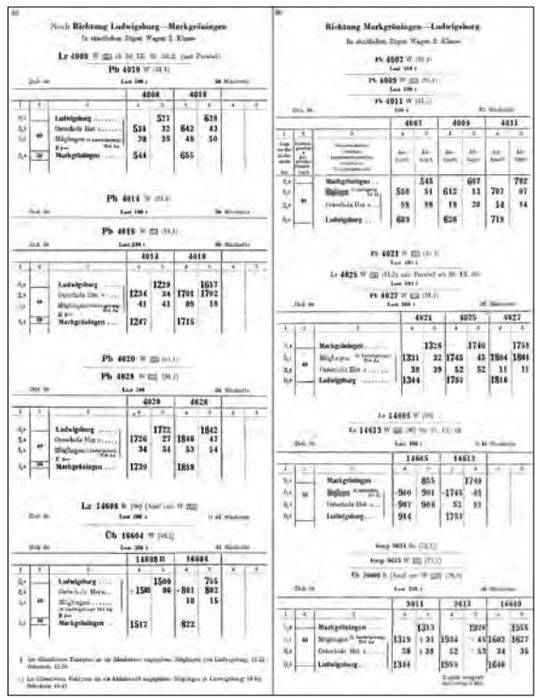
Die Reichsbahndirektion wollte den zweiten Frühzug jedoch nur gegen eine Kostenbeteiligung von mindestens 20 Mark pro Tag von beiden Gemeinden gewähren. Dies war utopisch und wollte man so nicht akzeptieren. Schließlich sammelte man – ganz modern – Unterschriften. Vorerst ohne Erfolg. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde man erneut mit ausgedünnten Fahrplänen konfrontiert. Bereits in den 1950er Jahren setzte die Bundesbahn Busse ein und macht dem „Zügle“ selbst Konkurrenz.

Kursbuchauszug der Strecke 315c von 1944: zwölf mal pro Werktag in 19 Minuten nach Ludwigsburg

Quelle: PKJS, Wikipedia

Kursbuchauszug der Strecke 320h von 1958: acht mal pro Werktag in 19 Minuten nach Ludwigsburg

Quelle: Fundus D. Zechmeister



Fahrplan von 1963

Quelle: Staatsarchiv Ludwigsburg

Schüler-Monatskarte aus den 1920er Jahren

Quelle: Stadtarchiv Markgröningen

Am Osterholz gab's Fahrkarten nur im Zug

Quelle: Manfred Sterzenbach

Einfaches Billettle

Quelle: Werner Fendrich

Unterschriften für einen zweiten Frühzug

Quelle: StadtA M

Dampflokomotiven

Durch einen Staatsvertrag zwischen Reich und Ländern gingen die Staatsbahnen von Württemberg, Baden, Bayern, Preußen, Sachsen, Mecklenburg und Oldenburg in der zum 1. April 1920 gegründeten Reichsbahn auf. Ab 1925 erhielten die auf der Strecke Ludwigsburg–Markgröningen eingesetzten Tender-Lokomotiven neue Bezeichnungen. Die seit 1910 von der Maschinenfabrik Esslingen gebaute württembergische Tenderlok T5 wurde fortan als Baureihe 75.0 geführt, die ab 1916 gebaute T6 als BR 92.0. Die T6 wurde für die zwei Güterzüge pro Tag eingesetzt. Die letzte ihrer Art steht heute im Europapark Rust.

Die lange Zeit als Stammlokomotive eingesetzte Tn führte die Reichsbahn als Baureihe 94.1. Die Lokomotiven 94.113 und die 94.115 zogen in der Regel die Personenzüge auf der Bahnstrecke Ludwigsburg-Markgröningen, die tagsüber aus einer zweiachsigen württembergischen Wagengarnitur aus drei Plattformwagen des Typs Cid und einem Packwagen für Stückgut bestanden. In den Stoßzeiten wurden zusätzliche Wagen angehängt. Sonderzüge zum Schäferlauf hatten mehr als zehn Waggons und wurden von zwei Tn in Doppeltraktion gezogen.

Die 94.115 war die erste Dampflok dieser immer noch als Tn bezeichneten Baureihe, die verschrottet wurde. Die 94.113 wurde als letzte 1961 in Tübingen verschrottet. Die abgezogenen Tn ersetzte die DB vorübergehend mit der T5 (BR 75.0), die zuvor schon sonntags verkehrte. Mitunter kam auch eine Preußische T16 (BR 94.2) zum Einsatz. Ab 1963 kamen fast nur noch Dieselloks, sonntags auch ein Schienenbus zum Einsatz. Manfred Sterzenbach, der ab 1955 eine Lehrstelle bei der Markgröninger Bank hatte, benutzte werktäglich die Bahn ab dem Haltepunkt Osterholz. Bis 1957 stellte er beim 18-Uhr-Zug von Markgröningen zurück folgende Lokomotivtypen fest: außer der Baureihe 94.1 die Baureihen 57.1 und 94.5 sowie die Diesellok V 60.

Alle Loks wurden im Betriebswerk Kornwestheim gewartet. Der Markgröninger Lokschuppen wurde nur noch zum Unterstellen genutzt, wenn Zugführer und Heizer hier übernachteten. Danach verpachtete ihn die DB an die benachbarte Firma Baumgärtner & Burck. 2014 wurde er abgerissen.

Das Gröninger Bahnhofspersonal um Bahnhofsvorstand Johannes Schöll (3. v. l.) vor der 1917 hergestellten Tender-Lok Nr. 1406 der württembergischen Baureihe T6 (DR-Baureihe 92.0). Auf der für Güterzüge eingesetzten Lok stehen zwei Rangierer um Lokführer und Heizer.

Quelle: Otto Bräckle

Württ. Tn (DR-Baureihe 94.1) mit Plattformwagen 1956 in Möglingen

Bild: Heinz Geiger, Quelle: CVJM Möglingen

Die schnellere und laufruhigere Württembergische T5 (DR-Baureihe 75.0) löste von 1959 bis 1963 die hier im Personenverkehr gebräuchlichen Tn (DR-Baureihe 94.1) ab.

Werksbild der Maschinenfabrik Esslingen

Ab und zu zog auch eine Preußische T16 (DR-Baureihe 94.2) die längeren Pendlerzüge – hier als Modell.

Bild: Fleischmann

Doppeltraktion zum Schäferlauf 1955: Zwei Tenderloks der württ. Baureihe Tn ziehen einen aus elf Cid-Plattformwagen bestehenden Sonderzug.

Bild: Gerhard Ritter

Güterverkehr und Rollfuhr

Bis in die 1960er Jahre war die Bahnstrecke die Lebensader der Markgröninger Wirtschaft. Zweimal täglich um 11 Uhr und um 15 Uhr rollten Güterzüge in den Bahnhof und sorgten für rege Betriebsamkeit, wie Ruth Baur, die Tochter von Bahnhofsvorstand Hermann Schöll sich erinnert: Zu den Großkunden zählten die Georg Näher GmbH, die viel Holz bezog und „Garbenstrickle“ versandte, die Gerberei Schütt, die Papiermühle von Friederichs oder die Werkzeugfabrik Keuerleber, die bis 1958 in der Hammerschmiede in Talhausen produzierte. Dauerkunden waren auch die Domäne auf dem Aichholzhof und die Kohlehandlungen der WÜWA (WLZ), der Darlehenskasse, der Gebrüder Gutscher und von Hugo Pehe. Von der Landesfürsorgeanstalt kamen laut Baur fast täglich drei Mann mit einem Pritschenwagen, um Lebens- und Betriebsmittel abzuholen.

Die Rollfuhr genannte Stückgutauslieferung an Firmen, Einzelhändler und Privatkunden wickelte seit 1917 Friedrich Elser mit seinem Pferdefuhrwerk ab. Nach fast fünfzigjähriger Tätigkeit übergab diese Gröninger Ikone 1965 die Rollfuhr an Regina Ritter, deren Schwiegermutter die Bahnhofswirtschaft bewirtschaftet hatte. Ritter nutzte einen Kleinlaster Mercedes 508. Nach der Einstellung des auch zum Stückguttransport eingesetzten Personenzugverkehrs lieferte sie noch bis 1979 vom Asperger Bahnhof aus. Große Bedeutung hatte der Bahnhof auch für die Landwirte und die Genossenschaft WLZ, deren 2010 abgerissenes Lagerhaus mit großem Silo einen eigenen Gleisanschluss mit Laderampe hatte. Die von den Bauern finanzierte Zuckerrübenverladestation mit Bodenwaage und Rüttelband wurde bereits im Zuge der Bahnreform ausgemustert.

Mit der Schließung des C&A-Verteilzentrums, das über ein eigenes Stichgleis ins benachbarte Industriegebiet angeschlossen war, verlor die DB Cargo den letzten größeren Kunden in Markgröningen und beendete deshalb im September 2001 den Regelbetrieb. Im August 2003 fuhr der letzte Güterzug mit einem Großtrafo.

Rollfuhrunternehmer Friedrich Elser war von 1917 bis 1965 unermüdlich im Einsatz.
Bild: Erhard Lenk, Quelle: HLS-Brief

Zuckerrübenverladung in Möglingen um 1950
Quelle: Heimatverein Möglingen

Der Zuckerrübenverladeverein hat die Verladeeinrichtung mit Rüttelband angeschafft.
Bild: Rolf Müller

Kuriose Kombination aus vierachsigen Silberlingen und Güterwaggons – 1966 von der Kurfürstenstraße aus gesehen
Bild: Manfred Sterzenbach

Zur Reduktion des Rangieraufwands fuhr die DB Cargo gegen Ende ihre Güterzüge häufig in V60-Doppeltraktion.
Bild: Rolf Müller

Am 30. August 2001 wähnte sich das Rangier-Team letztmals in Markgröningen. Ein paar Einsätze gab es aber noch.
Bild: Jürgen Richter

Wirklich der allerletzte Zug: Am 11. August 2003 wurde noch ein 480 Tonnen schwerer Trafo für das Umspannwerk bei Pulverdingen transportiert und hier umgeladen.
Bild: Uwe Schnell

Sonderzugverkehr

Sonderzüge zum Schäferlauf

Sonderzüge zum Schäferlauf hatten Tradition. Im Dampflokzeitalter waren die Züge zeitweise so lang, dass gleich zwei Loks vorgespannt werden mussten. Nachdem die Bahn 1975 den Personenverkehr eingestellt hatte, fuhren allerdings keine Züge mehr zum Schäferlauf. Als Statement für die Reaktivierung des Zügles griff der Ortsverband Markgröningen des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) diese Tradition wieder auf.
Zusammen mit der Initiative Pro Ermstalbahn organisierte der BUND im Juni 1987 erstmals einen Sonderzugverkehr zum Uracher Schäferlauf. Obwohl vier „Silberlinge“ im Einsatz waren, war der von einer V 100 gezogene Zug auf der Hinfahrt zu 200 Prozent überbesetzt, weshalb die Bahnpolizei ab Metzingen niemanden mehr zusteigen ließ. Bis zur Rückfahrt pendelte der Zug zwischen Urach und Metzingen. In den folgenden Jahren wurden weitere Sonderzüge jeweils zu den Schäferläufen in Bad Urach und Markgröningen mit örtlichem Pendelverkehr zwischen der An- und Abreise eingesetzt.

Sonderzüge zum Bahnjubiläum

Zum 75-jährigen Jubiläum der Bahnstrecke verknüpfte der BUND-Kreisverband Ludwigsburg seinen Naturschutztag am 15. und 16. Juni 1991 mit einem Nahverkehrsforum und einem Bahnhofsfest, das der BUND-Ortsverband mit tatkräftiger Unterstützung des Stadtverbands für Leibesübungen und des Kulturrings veranstaltete. Die Resonanz in der Bevölkerung war großartig. Die eingeladenen Abgeordneten, Kreis- und Gemeinderäte sollten für eine Reaktivierung des Personenverkehrs mittels der von der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) vorgeführten NE 81-Dieseltriebwagengarnitur gewonnen werden.
WEG-Chef Manfred Aschpalt bekundete großes Interesse an der Wiederaufnahme des Personenverkehrs, sofern Kreis und Kommunen als Besteller zusammenfänden.
Bürgermeister Rudolf Kürner versicherte, er werde sich von Gegnern nicht beeindrucken lassen: *Ich werde mich hartnäckig für eine Wiederaufnahme des personenbezogenen Schienenverkehrs einsetzen.*

Bilder: Rolf Müller und Ulrich Bez

Im Juni 1987 charterten der BUND-Ortsverband und die Initiative Pro Ermstalbahn erstmals einen Sonderzug zum Uracher Schäferlauf mit einer Diesellok V 100 (212.247-1) und vier Silberlingen der DB. Die Nachfrage übertraf alle Erwartungen.

Bilder: Rolf Müller

Bestückung der improvisierten Gastronomie im Steuerwagen

Sonderzug im Gewann Vogellöcher

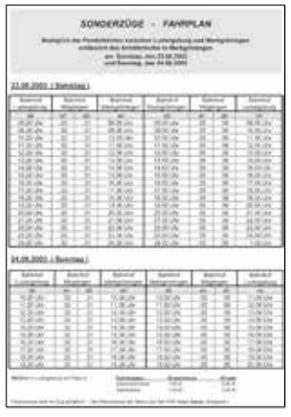
Bilder: Hilde Fendrich

1991 für den Pendelverkehr beim Bahnjubiläum eingesetzter NE81-Steuerwagen VS 220 der WEG

Podiumsdiskussion von SPNV-Experten mit BUND- und VCD-Vertretern beim Nahverkehrsforum zum Bahnhofsfest

Bild: Gerhard Ritter

Historischer Sonderzug zum Schäferlauf 1973 mit der Schweizer Dampflok 5469 vom Typ Eb 2/4



Probefahrten mit RegioSprinter

Am 15. November 1995 wurde auf Kosten des Herstellers ein neu entwickelter Niederflurtriebwagen des Typs Regio-Sprinter von der Rurtalbahn überführt, um ihn der hiesigen Bevölkerung und den Entscheidern über eine Reaktivierung nahezubringen. Kommunalpolitiker und zahlreiche interessierte Bürger konnten sich auf Gratis-Probefahrten nach Ludwigsburg und zurück selbst ein Bild vom möglichen Schienennahverkehr der Zukunft machen. Der Andrang war allerdings so groß, dass sich einige mit der Besichtigung des stehenden Zuges begnügen mussten.

Abruptes Ende

Den alljährlich zum Markgröninger Schäferlauf vom BUND durchgeführten Pendelverkehr zwischen Ludwigsburg und Markgröningen übernahm 1992 die Stadtverwaltung Markgröningen mit Fahrzeugen der WEG und 1995 mit der DB-Triebwagengarnitur der Baureihe 628/928. Die im Stundentakt verkehrenden Züge konnten teilweise zum Nulltarif genutzt werden und erfreuten sich vor allem in Möglingen großer Beliebtheit. Zuletzt wurden moderne Dieseltriebwagen der WEG vom Typ Regio-Shuttle eingesetzt.
Dass die am 24. und 25. August 2002 verkehrenden Sonderzüge die letzten sein sollten, ahnte damals niemand. Doch nach einer Trafo-Überführung am 11. August 2003 erklärte die Bahn die Strecke kurz vor Schäferlauf für unbefahrbar, weshalb man die Zugbestellung stornieren musste. Seither wird der reguläre Busfahrplan an den Haupttagen des Schäferlaufs um Sonderbusse ergänzt.

Bild: Peter Fendrich

1995 präsentierte Siemens den neu entwickelten Niederflur-Dieseltriebwagen RegioSprinter von der Rurtalbahn

Bild: Rolf Müller

Abholung des Landrats am Sonderzug

Bild: Rolf Müller

Diese Triebwagengarnitur der DB vom Typ 628/928 war nicht nur 1995 im Einsatz.

Bild: Uwe Schnell

Der letzte Sonderzugverkehr zum Schäferlauf wurde 2002 mit einer Regio-Shuttle-Garnitur abgewickelt.

Zustand der Bahnstrecke

Bild: K. Jähne, Wikimedia

Gleisseite des Markgröninger Bahnhofs ohne Bahnsteigkante

Bild: Peter Fendrich

Aktueller Zustand der Gleisseite des Möglinger Bahnhofs

Bild: Peter Fendrich

Wildwuchs beim ehemaligen Haltepunkt Osterholz

Nach dem Transport eines Großtransformators am 11. August 2003 unterband die DB aus Sicherheitsgründen den Sonderzugverkehr zum Schäferlauf und beantragte beim Eisenbahnbundesamt die Stilllegung des Streckenabschnitts zwischen dem Anschluss des Ludwigsburger Unternehmens Lotter und dem Endbahnhof Markgröningen. Dieser westliche Abschnitt wurde zum 1. Oktober 2005 zwar formal stillgelegt, jedoch nicht entwidmet. Im Falle einer Reaktivierung als Eisenbahn wäre die erhaltene Widmung von Vorteil, weil im Gegensatz zur Einrichtung einer Stadtbahn kein zeitraubendes Planfeststellungsverfahren nötig und keine Klage gegen die Reaktivierung erfolgreich wäre. Die Stilllegung wurde unter anderem betrieben, um den Bau des zweiten Abschnitts der Markgröninger Ostumfahrung realisieren zu können. Hierzu wurde der Bahndamm vor Markgröningen auf einem kurzen Teilstück abgetragen. Aus Rücksicht auf eine mögliche Bahnreaktivierung legte man die Straße drei Meter tiefer, als es ihre Trassenführung erfordert hätte. Damit könnte die Bahn die Straße künftig mittels einer Brücke queren. Den Bahnhof kaufte die Stadt. Die Gelegenheit, die ganze Bahnstrecke für einen Euro zu erwerben, ließ sie allerdings verstreichen. 2007 verkaufte die Stadt den Bahnhof an die Familie Richter, die das Gebäude bis heute bewohnt. Durch die Ausweisung des Neubaugebiets Möglinger Weg und den 2012 erfolgten „Rückbau“ des C&A-Stichgleises wurde die Option einer Verlängerung der Bahnstrecke nach Schwieberdingen verbaut. Beim inzwischen ziemlich verkommenen Bahnhof Möglingen entfernte man die Schienen am Bahnübergang, am ehemaligen Haltepunkt Osterholz das zweite Gleis an der Rampe.
Gleichzeitig mit der Stilllegung des westlichen Teilstücks wurde der östliche Restabschnitt, der bis zum Unternehmen Lotter führt, formal in ein Bahnhofsgleis des Bahnhofs Ludwigsburg umgewidmet. Lotter wird bis heute einmal pro Werktag mit Flüssiggas beliefert. Der noch befahrene Abschnitt ist jedoch stark verkrautet. Diese alarmierende Vernachlässigung könnte zu einer „kalten Stilllegung“ führen.

Bilder: Peter Fendrich

Gleisunterbrechung bei der Ostumfahrung und Fortsetzung

Bild: Julian Neugebauer

Weniger Bewuchs auf dem Bahndurchlass in Möglingen

Bild: Peter Fendrich

Gleisende und Weiche zum Rückstoßen ins Industriegleis

Bild: Peter Fendrich

Überteertes Gleis am Bahnübergang im Gewann Vogellöcher

Bild: Peter Fendrich

Weiche zum Gütergleis des Möglinger Bahnhofs

Bild: Peter Fendrich

Industriegleis zum Ludwigsburger Unternehmen Lotter

BUND: Bahnreaktivierung statt Busspur oder Stadtbahn

Das beim Nahverkehrsforum 1991 von BUND und VCD vorgestellte Konzept zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs sah einen täglich 15-stündigen Betrieb mit einer Niederflurtriebwagengarnitur vor, die Ludwigsburg und Markgröningen im Halbstundentakt mit zwei Zwischenhalten in Möglingen bedienen sollte. Um diesen Takt realisieren zu können, hätte man die Strecke sanieren und die teils manuell vom Zugpersonal zu betätigenden Bahnübergänge automatisieren müssen.

Zur Prüfung des Potenzials und der möglichen Gestaltung des Personenverkehrs hat die Öffentliche Hand seit 1992 mehrere Untersuchungen für verschiedene Varianten beauftragt, die alle sehr gute Wirtschaftlichkeitsprognosen ergaben. Die beste lag um den Faktor 6 über dem Mindestwert für staatliche Förderung! Alle Pläne beinhalten in Möglingen einen zusätzlichen Haltepunkt im Osten des Ortes, wo seit den 1970er Jahren der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung lag. Meist wurden auch die Reaktivierung des Haltepunkts beim Gewerbepark Osterholz oder ein neuer Haltepunkt beim Ludwigsburger Wohngebiet um die Talallee vorgesehen.

Bild: Nairolfone, Wikimedia

Vom BUND für die Bahnstrecke Ludwigsburg-Markgröningen favoriosierte Niederflurtriebwagen brauchen weder hohe Bahnsteige, noch eine teure Oberleitung.

Seit einigen Jahren wird ein Stadtbahn-Betrieb gemäß der BOStrab (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) über die bisherigen Streckenendpunkte hinaus diskutiert. Im Westen soll die Stadtbahn bis zum Markgröninger Festplatz, im Osten bis Remseck und optional bis Waiblingen geführt werden. Insbesondere mit Hochflurfahrzeugen der Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) erforderte dieses Vorhaben allerdings hohe Investitionen von bis über 200 Millionen Euro für den zweigleisigen Ausbau mit Oberleitung und Hochflurbahnsteigen sowie für den erforderlichen Grunderwerb. Die vom Verband Region Stuttgart (VRS) und vom BUND-Ortsverband Markgröningen vorgeschlagene Reaktivierung gemäß der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) wäre hingegen für einen Bruchteil der Kosten und weit schneller zu haben. Für stark 20 Millionen Euro könnte man laut BUND die Strecke fit für einen komfortablen Nahverkehrsbetrieb mit Niederflurfahrzeugen machen – umweltfreundlich mit Hybrid-, Wasserstoff- oder Akku-Antrieb. Attraktiv für hiesige Pendler wäre die erzielbare Fahrzeit von zwölf Minuten. Eine Stadtbahn mit mehr Zwischenhalten wäre dagegen kaum schneller als der Bus in Ludwigsburg. Um den Anhängern „einer kaum realisierbaren Stadtbahn“ entgegenzukommen, hat der BUND eine Verlängerungsvariante für einen Innenstadt-Endhaltepunkt auf EBO-Basis entwickelt (siehe Karten). Am anderen Ende der Strecke hat er zwei Alternativen für eine Durchbindung über Ludwigsburg hinaus vorgeschlagen: Die *Reichsstadtbahn* genannte Variante verknüpft die ehemaligen Reichsstädte Grüningen und Esslingen und führt über einen neuen Haltepunkt am Kornwestheimer Güterbahnhof mit konfliktfreiem Übergang auf die Schusterbahn-Tangente nach Cannstatt, Untertürkheim und Esslingen. Die *Strohgäu- oder Landkreisbahn* genannte Variante führt über den Güterbahnhof Kornwestheim und den Abzweig Salzweg auf die Strohgäubahn nach Heimerdingen. Beide Varianten wären autonom zu betreiben, müssten also nicht die von der störanfälligen S-Bahn belegten Gleise nutzen. Der Verband Region Stuttgart (VRS) hat hingegen eine Durchbindung über die Stuttgarter Panoramastrecke nach Vaihingen und über Böblingen auf der Schönbuchbahn nach Dettenhausen in die Debatte eingebracht. Abweichend davon hat die SPD-Fraktion in der Regionalversammlung eine Durchbindung nach Feuerbach und bestenfalls zum Stuttgarter Hauptbahnhof vorgeschlagen.

Bild: Uwe Schnell

Letzter Sonderzug zum Schäferlauf 2002 mit einer Regio-Shuttle-Garnitur. Diesen Fahrzeugtyp empfiehlt der BUND für die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs.

Investitionen in Infrastruktur fielen bei allen Varianten vor allem auf dem stillgelegten Abschnitt zwischen Lotter und Markgröningen an. Hier müsste der Gleiskörper generalüberholt und in Möglingen ein zweispuriger Abschnitt für Zugbegegnungen sowie ein neuer Haltepunkt an der Daimlerstraße eingerichtet werden. Außerdem wären automatische Bahnübergänge und eine Brücke über die Ostumfahrung zu erstellen. Im noch befahrenen östlichen Abschnitt wäre der Investitionsbedarf geringer. Neben der Überholung von Gleisen und Übergängen fiele hier die Einrichtung eines Haltepunkts an der Schillstraße an, der den Gewerbepark Osterholz und das Wohngebiet Talallee erschließt.

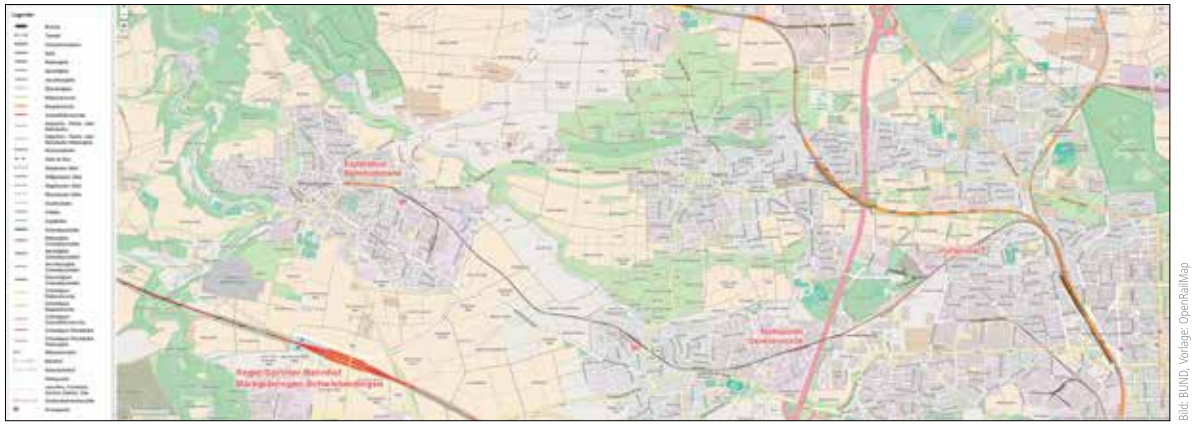


Bild: BUND, Vorlage: OpenRailMap

Schienenverkehrskonzept des BUND-Ortsverbands Markgröningen mit zwei neuen Haltepunkten:
1. Innenstadt-Endhaltepunkt für Niederflur-Hybridtriebwagen (EBO) vor dem Ostertor mit Einbahnstraßensystem und begehbarem Kreisverkehr am Ostertor
2. Schnellbahntrassen-Haltepunkt Markgröningen-Schwieberdingen für eine Metropolexpresslinie, mit der man in knapp zehn Minuten am Hauptbahnhof ist

Bilder: BUND, Vorlage: Google Maps (aufgehellt)

Variante 1: Innenstadt-Haltepunkt vor dem Ostertor mit Einbahnstraßensystem über Bahnhof- und verlängerte Sudetenstraße. Neuer Zugang für KSK-Tiefgarage

Variante 2: Innenstadt-Haltepunkt östlich der Wernerstraße mit verkürztem Einbahnstraßensytem ohne östliche Verlängerung der Sudetenstraße

Regio-Turbo für Gröninger Pendler

Als klimaschonende Alternative für den B10-Ausbau schlägt der BUND darüber hinaus die Einrichtung einer regionalen Durchmesserlinie als Metropolexpress mit neuem Haltepunkt an der Schnellbahntrasse Mannheim-Stuttgart zwischen der Münchinger Straße und dem Schwieberdinger Weg vor:
(Mühlacker) – Vaihingen – Markgröningen/Schwieberdingen – Stuttgart (Hbf) – Esslingen – (Wendlingen/Nürtingen)
Der neue Haltepunkt sollte über einen schnellen Bus-Pendelverkehr auf dem Schwieberdinger Weg optimal an das Bildungszentrum und den Bahnhof in Markgröningen sowie an das Bosch-Gelände und den Bahnhof Schwieberdingen angebunden werden. Eine weitere Buslinie sollte die Direktanbindung Möglingens herstellen.
Wie einst bei der Nebenstrecke Ludwigsburg-Markgröningen müssten die Baukosten für die zwei zusätzlichen Gleise, die Bahnsteige und die Verkehrserschließung allerdings zu einem großen Teil von den Anliegergemeinden gestemmt werden.

Diskutieren Sie mit!

Bahnreaktivierung, Stadtbahn oder Busspur? Im Zuge der Ausstellung lädt der AGD zur Teilnahme an einer Gesprächsrunde zur Zukunft der Bahnstrecke Ludwigsburg-Markgröningen ein. Mit am Tisch sitzen der Bahnbau-Experte und Sachverständige Rainer Christmann und Peter Fendrich vom BUND-Ortsverband, der sich seit 1987 für die Bahnreaktivierung einsetzt. Neben den Vor- und Nachteilen von Eisenbahn- (EBO) und Stadtbahnverkehr (BOStrab) sollen auch die hier präsentierten Vorschläge des BUND zur Debatte stehen. Sie sind herzlich eingeladen, am 4., 11. oder 18. Dezember jeweils ab 17 Uhr im Oberen Tor mitzureden. Die Teilnehmerzahl ist auf 20 beschränkt. Einlass bis 17 Uhr.