

Peter Fendrich und David Zechmeister

Hundert Jahre Gröninger Züge

Rückblick zur Reaktivierung der Bahnstrecke Ludwigsburg – Markgröningen

So lang sie dafür gekämpft hatten, so sehr liebten die Gröninger ihr „Zügle“ auf der vor hundert Jahren eingeweihten Strecke. Vergeblich protestierten sie 1975 gegen die Einstellung des Personenverkehrs und wollten sich auch weiterhin nicht damit abfinden. Dass die Stilllegung selbst aus rein wirtschaftlicher Sicht ein Fehler war, belegen etliche Untersuchungen. Die Gutachter errechneten alle einen weit und breit unerreichten Kosten-Nutzen-Faktor. So schien die Reaktivierung 1995 bereits auf gutem Wege – und geriet wegen unterschiedlicher Interessen doch auf die lange Bank ...



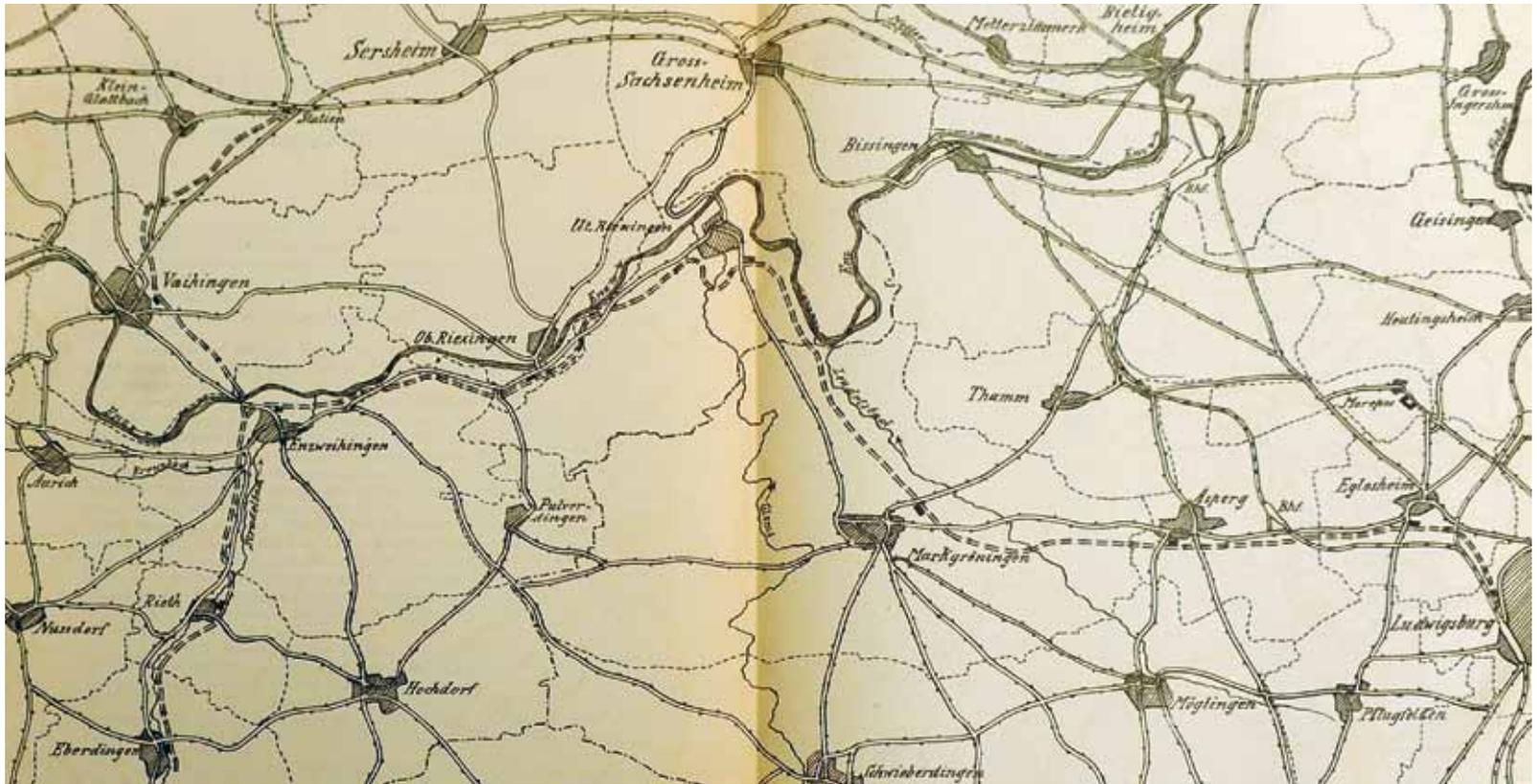
Bild: Nachlass Bräckle

Markgröninger Bahnhofspersonal um Johannes Schöll vor der Lok 1406 der 1916 bis 1918 von der Maschinenfabrik Esslingen hergestellten Baureihe T6 (DR-Baureihe 92.0). Auf der Lok stehen zwei Rangierer, Lokführer und Heizer

Von Ludwigsburg als Oberamtsstadt abgelöst und politisch in der Diaspora gelandet, kämpfte Markgröningen rund 70 Jahre lang erfolglos um einen Bahnanschluss. Im Wettbewerb mit Bietigheim um die Trassierung der „Westbahn“ von Ludwigsburg nach Mühlacker hatte Markgröningen um 1850 trotz günstigerer geographischer Voraussetzungen jedoch das Nachsehen. Die von Projektleiter Karl Etzel anfangs vorgeschlagene Trassierung durch das Leudelsbachtal wäre kürzer gewesen, hätte einen bahngerechten sanften Abstieg ins Enztal ermöglicht und keinen teuren Viadukt wie in Bietigheim erfordert. Kein Wunder, dass die übergangenen Gröninger „Vetterleswirtschaft“ im Spiel sahen. Tatsächlich war man in Bietigheim bereit, für die Mehrkosten aufzukommen, und stellte damit die Weichen für einen zukunfts-trächtigen Bahnknoten.

Nebenstrecke mit Eigenbeteiligung

Um der Stagnation zu entgehen und um der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung zu begegnen, ließ der Markgröninger Magistrat um 1890 eine Stichbahn von Asperg nach Markgröningen projektieren, erhielt dafür aber keine Genehmigung. Schließlich stellte das „Komitee für Erbauung einer Bahn Ludwigsburg – Vaihingen a. d. E.“ 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. Beigelegt waren ein Kos-



Quelle: Stadtarchiv MG, M01, Bl. 76

Karte der 1898 projektierten Schmalspurbahn Ludwigsburg – Vaihingen an der Enz entlang von Riedbach, Leudelsbach und Enz mit Bahnhöfen in Eglosheim, Asperg, Markgröningen,

Unterriexingen, Oberriexingen und Enzweihingen und einem Abzweig von Enzweihingen durchs Strudelbachtal nach Riet und Eberdingen



Bild: Wolf-Peter Ebeling

Rolf Müllers originalgetreues Modell vom „Gröninger Züge“ mit einer Lokomotive der württembergischen Baureihe Tn (ab 1925 bei der Reichsbahn 94.1) und einer zweiachsigen würt-

tembergischen Wagengarnitur aus Packwagen und drei Plattformwagen war die Attraktion der Ausstellung des AGD-Arbeitskreises Museum 1987

Bild: Haus der Geschichte BW



Ludwigsburger Bahnhof 1910 von Süden. Zwischen den Gleisen der Zichorienfabrik Heinrich Franck & Söhne (links) und der Hauptstrecke (rechts) wurde das Gleis der Stichbahn nach Markgröningen eingefädelt

Bild: Postkarte, Fundus Zschmeister



Markgröninger Bahnhofsgebäude mit einem Bauwagen kurz vor der Inbetriebnahme am 4. Dezember 1916

tenvoranschlag über 1.649.000 Mark, eine detaillierte Rentabilitätsberechnung, die die erhofften Betriebseinnahmen im Personen-, Güter-, Wagenladungs- und Viehverkehr den erwarteten Betriebsausgaben gegenüberstellte, sowie ein Lageplan der projektierten Strecke entlang von Riedbach, Leudelsbach und Enz. Der Markgröninger Bahnhof war oberhalb der Ölmühle an der Tammer Straße vorgesehen.

Nachdem dieser Antrag abgelehnt worden war, beantragten die Kommunen Ludwigsburg, Möglingen und Markgröningen am 23. April 1908 den Bau einer normalspurigen Staatsbahn (1435 mm) von Ludwigsburg über Möglingen nach Markgröningen. Um die „Hohe Königliche Staatsregierung“ und die „Hohe Ständeversammlung“ für das Vorhaben zu gewinnen, erklärten sich die beteiligten Kommunen bereit, für die Staatsbahn den Grund zu erwerben, die Strom- und Wasserversorgung der Bahnhöfe zu finanzieren und pro Kilometer zusätzlich einen Baukostenzuschuss von 10.000 Mark einzubringen. Dieser Antrag wurde genehmigt und ab Mai 1914 von der Ludwigsburger Bausektion umgesetzt. Vom Ludwigsburger Bahnhof verlief die 8,35 Kilometer lange Strecke etwa einen Kilometer entlang der Nordbahn genannten Hauptstrecke, um dann in südwestliche Richtung zu verschwenken. Nach 2,5 Kilometern erreichte man bereits den Haltepunkt am Osterholz, nach 5,5 Kilometern die „Station“ in Möglingen nordwestlich vom Ortskern. Ab hier verlief die Strecke in nordwestlicher Richtung. 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. Die vorgesehene Strecke nach Unterriexingen am Hang des Leudelsbachtals entlang soll im schwierigen Gewann Hörnle bereits ausgesteckt gewesen sein. Die Verlängerung wurde kriegsbedingt aber nicht weiterverfolgt und danach trotz teilweise erfolgten Grunderwerbs aufgegeben.

Nach einer längeren Unterbrechung infolge des Kriegsbeginns konnte der aus Pfaffenhofen hierher versetzte Bahnhofsvorstand Johannes Schöll am 4. Dezember 1916 den 174. Bauabschnitt der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen in Betrieb nehmen. Obwohl die Gröninger so lange für einen Bahnanschluss gekämpft hatten, verzichtete man wegen der inzwischen deutlich spürbaren Auswirkungen des Krieges auf eine Einweihungsfeier. Eine kurze Rede Schölls vor der ersten regulären Abfahrt in Markgröningen war alles.

Die Kosten lagen bei 405.000 Mark für den Grunderwerb und 1.475 Millionen Mark für den Bau der Trasse mit einer maximalen Steigung von 17 Promille und einem minimalen Kurvenradius von 300 Metern. Zusteigemöglichkeiten gab es an der Station Möglingen und am Haltepunkt Osterholz, die nur mit einem Durchfahrtsgleis versehen waren. Die ersten Züge verkehrten mit lediglich drei Personenwagen vierter Klasse, weil es wegen der zahlreichen Truppentransporte an verfügbaren Waggons mangelte. Für die zahlreichen Markgröninger Berufspendler, die sich bislang frühmorgens zum gemeinsamen Marsch zum Asperger Bahnhof trafen, war das Zügle eine große Erleichterung. Manche fuhren nun sogar zur Mittagspause nach Hause.

Der Postkutschen-Pendelverkehr zwischen Markgröningen und dem Asperger Bahnhof wurde bereits am Wochenende nach der Aufnahme des Bahnbetriebs eingestellt. Auf ihrer



Bild: David Zechmeister

Der mit einem Anbau versehene Lokschuppen am Ostende des Bahnhofs wurde 2014 abgerissen



Bild: Nachlass Bräckle

Geschmückte Postkutsche auf der letzten Fahrt zum Asperger Bahnhof



Bild: Kjunix, Wikimedia

Württembergische T5, bei der Reichsbahn Baureihe 75.0, Herstellerbild von 1910



Bild: Elisabeth Sieb

Die Kinder hatten sich zur Abholung des Landrats am Bahnhof eingefunden (Schäferlauf 1932). Im Hintergrund grenzt das Toilettenhäuschen an das Empfangsgebäude



Bild: E. Dobbrick, Quelle: Fundus Zechmeister

Im Westflügel des Empfangsgebäudes war die Bahnhofswirtschaft untergebracht. Deren erste Wirtin war sich selbst der beste Gast. 1935 wurde sie von Maria Ritter abgelöst



Quelle: Fundus Zechmeister



Straßen- und Gleisseite des Lagerhauses der Genossenschaft LABAG: in den 1920er Jahren erstellt, 2010 abgerissen



Quelle: Wilfried Ritter

Maria Ritter und Söhne vor ihrer Wirtschaft

letzten Fahrt am 10. Dezember 1916 war die stets mit Kutscher und Postillon Ziegler besetzte zweispännige Postkutsche mit Fahnen und Reisig geschmückt.

Weitere Gebäude im Bahnhofsareal

Im Markgröninger Bahnhof wurden in den Folgejahren weitere Gebäude erstellt: nordöstlich vom Empfangsgebäude ein eingleisiger Lokschuppen mit Anbau, westlich ein Toilettenhaus, nordwestlich jenseits der Gleise ein Eisenbahner-Wohnhaus am Maulbronner Weg. Vis-à-vis vom Bahnhofsgebäude erstellte die Landwirtschaftliche Bezugs- und Absatz-Genossenschaft (LABAG) einen Schuppen und ein großes Lagerhaus. Dessen Laderampe zur Gleisseite lag eine Etage höher als die zur Straße an der Nordseite. Nachfolge-Gesellschaften wurden die WÜWA, die WLZ, die es durch einen großen Silobau ergänzte, und schließlich die BayWa, die die Dependance still-

legte und den gesamten Gebäudekomplex im März 2010 komplett abbrechen ließ.

Die Bahnhofswirtschaft

Im Westflügel des Empfangsgebäudes war die Bahnhofswirtschaft untergebracht. Deren erste Wirtin soll selbst der beste Gast gewesen sein und hielt trotzdem bis 1935 durch. Abgelöst wurde sie von Maria Ritter, die im Eisenbahnerhaus wohnte und die Wirtschaft bis 1953 führte. Danach baute sie die Bundesbahn zur Übernachtungsstelle um. Das Zugpersonal des letzten eingehenden Zügles schlief hier, um dann mit dem Frühzug wieder loszufahren. Wegen der langen „Vorglühzeit“ einer Dampflok blieb dem Heizer nicht viel Schlaf.

Reichsbahnbetrieb von 1920 bis 1949

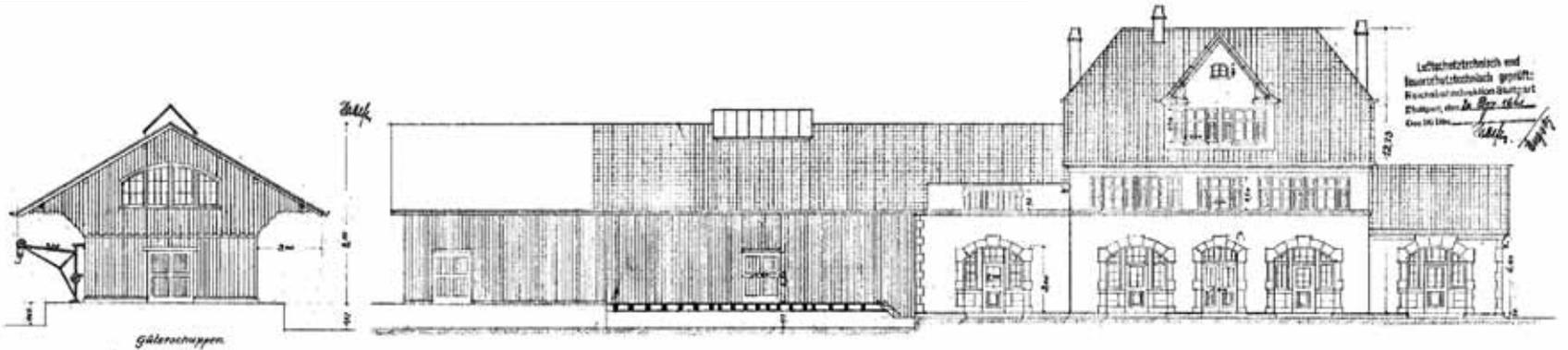
Mit der neuen Verfassung von 1919 wurde das Ende der ehemals Königlich Württembergi-

schen Staats-Eisenbahnen besiegelt. 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. Damit erhielten die auf der Strecke Ludwigsburg – Markgröningen eingesetzten Tender-Lokomotiven neue Bezeichnungen. Die ab 1910 von der Maschinenfabrik Esslingen gebaute T5 wurde fortan als Baureihe 75.0 geführt, die ab 1916 gebaute T6 als BR 92.0. Sie wurde nach dem Zweiten Weltkrieg durch die Baureihe 94.1 (ehemals württ. Tn) als Stammlokomotive abgelöst. Die letzte hier eingesetzte T6 steht heute im Europapark Rust. Alle Loks wurden im Betriebswerk Kornwestheim gewartet. Personenzüge bestanden in der Regel aus einer zweiachsigen württembergischen Wagengarnitur aus drei Plattformwagen und einem Packwagen für Stückgut.



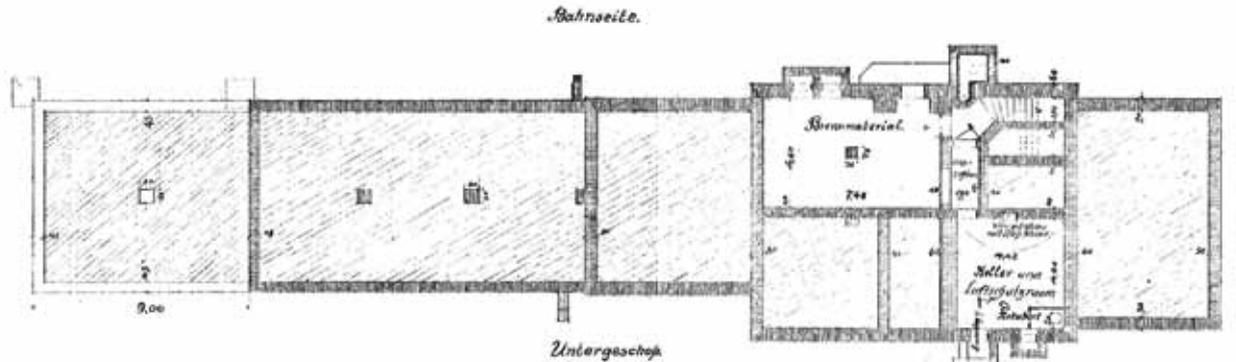
Eine württembergische Tn (BR 94.1) wurde von 1946 bis 1962 zur hiesigen Stammlokomotive

Ausflugsguppe vor Plattformwagen der Länderbahn-Garnitur (bis 1962)



Bauaufnahme des Bahnhofsgebäudes anlässlich des Einbaus eines Luftschutzkellers im November 1941. Die hier projektierte Verlängerung des Güterschuppens auf der Rampe (im Aufriss mit weißem Dach) wurde nie realisiert.

Bilder: Reichsbahndirektion Stuttgart
 Quellen: Staatsarchiv LB



1:1	1:1	1:1
Architekt	Architekt	Architekt
19.11.41	19.11.41	19.11.41
Bauhof Planzeichnungen	Bauhof Planzeichnungen	Bauhof Planzeichnungen
Schnitt - Luftschutzkeller	Schnitt - Luftschutzkeller	Schnitt - Luftschutzkeller
20/48	20/48	20/48

LANDESARCHIV BADEN-WÜRTTEMBERG
 Abt. Staatsarchiv Ludwigsburg K 412 IV DO 7507, 7508, 7509, 7510
 Permalink: <http://www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=2-1942233-1>
<http://www.landesarchiv-bw.de/nutzungsbedingungen>



1:1	1:1	1:1
Architekt	Architekt	Architekt
19.11.41	19.11.41	19.11.41
Bauhof Planzeichnungen	Bauhof Planzeichnungen	Bauhof Planzeichnungen
Schnitt - Luftschutzkeller	Schnitt - Luftschutzkeller	Schnitt - Luftschutzkeller
20/48	20/48	20/48

Der erste Markgröninger Bahnhofsvorstand Johannes Schöll wechselte 1925 in den Ruhestand und wurde von Fritz Eitel abgelöst, der jedoch 1933 krankheitsbedingt in Frührente ging. Das war die Chance für Schölls Sohn Hermann, der bislang Fahrdienstleiter zwischen Asperg und Tamm war. Trotz Bedenken wegen seines geringen Alters von 33 Jahren war seine Bewerbung schließlich erfolgreich.

1942 wurde im Untergeschoss des Bahnhofsgebäudes ein Luftschutzraum eingebaut. Der Plan, den Güterschuppen zu verlängern, wurde nicht realisiert. 1944 fuhren werktags zwischen 5:02 und 0:00 Uhr zwölf reguläre Personenzüge mit Waggons der 3. Klasse in Markgröningen ab. Bis Ludwigsburg waren sie inklusive zweier Zwischenhalte in Möglingen und am Osterholz 19 Minuten unterwegs.

Am 13. März 1945 bombardierten französische Jagdflieger die Lok des aus Markgröningen ausfahrenden Feierabend-Zugs und nahmen die Passagiere unter Beschuss. Es gab 24 Tote, darunter das vierköpfige Zugpersonal, und rund 50 Verletzte, vor allem Beschäftigte der nach Markgröningen ausgelagerten Produktionsstätten von Krone und Porsche sowie einige russische Kriegsgefangene. Wenn die Gattin des Bahnhofsvorstands über ihrer Gartenarbeit nicht versäumt hätte, Schöll rechtzeitig zu wecken, wäre er wohl unter den Opfern gewesen, weil er mit dem Zug zum Bahnschutz nach Kornwestheim hätte fahren müssen.

Kurz bevor die Franzosen hier einmarschierten, verbrannte Familie Schöll hastig alles, was kompromittierend erschien, darunter viele Bahnhofsakten.

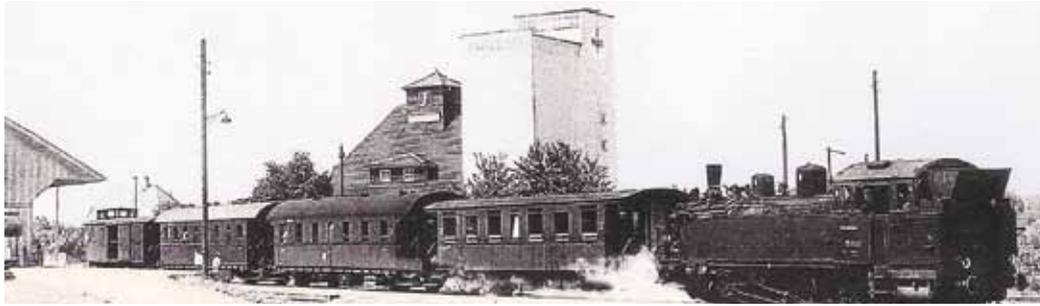


Bild: Nachlass Wiold

Von Tieffliegern attackierte und ausgebrannte Waggons, im März 1945 abgestellt im Bahnhof Markgröningen

315 c Ludwigsburg—Markgröningen und zurück													Alle Züge 3. Klasse		
Stuttgart Hbf 315a ab													5.00 6.27 7.04 7.29 7.54 8.20 8.45 9.10 9.35 10.00 10.25 10.50 11.15 11.40 12.05 12.30 12.55 13.20 13.45 14.10 14.35 15.00 15.25 15.50 16.15 16.40 17.05 17.30 17.55 18.20 18.45 19.10 19.35 20.00 20.25 20.50 21.15 21.40 22.05 22.30 22.55 23.20 23.45 24.10 24.35 25.00 25.25 25.50 26.15 26.40 27.05 27.30 27.55 28.20 28.45 29.10 29.35 30.00 30.25 30.50 31.15 31.40 32.05 32.30 32.55 33.20 33.45 34.10 34.35 35.00 35.25 35.50 36.15 36.40 37.05 37.30 37.55 38.20 38.45 39.10 39.35 40.00 40.25 40.50 41.15 41.40 42.05 42.30 42.55 43.20 43.45 44.10 44.35 45.00 45.25 45.50 46.15 46.40 47.05 47.30 47.55 48.20 48.45 49.10 49.35 50.00 50.25 50.50 51.15 51.40 52.05 52.30 52.55 53.20 53.45 54.10 54.35 55.00 55.25 55.50 56.15 56.40 57.05 57.30 57.55 58.20 58.45 59.10 59.35 60.00 60.25 60.50 61.15 61.40 62.05 62.30 62.55 63.20 63.45 64.10 64.35 65.00 65.25 65.50 66.15 66.40 67.05 67.30 67.55 68.20 68.45 69.10 69.35 70.00 70.25 70.50 71.15 71.40 72.05 72.30 72.55 73.20 73.45 74.10 74.35 75.00 75.25 75.50 76.15 76.40 77.05 77.30 77.55 78.20 78.45 79.10 79.35 80.00 80.25 80.50 81.15 81.40 82.05 82.30 82.55 83.20 83.45 84.10 84.35 85.00 85.25 85.50 86.15 86.40 87.05 87.30 87.55 88.20 88.45 89.10 89.35 90.00 90.25 90.50 91.15 91.40 92.05 92.30 92.55 93.20 93.45 94.10 94.35 95.00 95.25 95.50 96.15 96.40 97.05 97.30 97.55 98.20 98.45 99.10 99.35 100.00 100.25 100.50 101.15 101.40 102.05 102.30 102.55 103.20 103.45 104.10 104.35 105.00 105.25 105.50 106.15 106.40 107.05 107.30 107.55 108.20 108.45 109.10 109.35 110.00 110.25 110.50 111.15 111.40 112.05 112.30 112.55 113.20 113.45 114.10 114.35 115.00 115.25 115.50 116.15 116.40 117.05 117.30 117.55 118.20 118.45 119.10 119.35 120.00 120.25 120.50 121.15 121.40 122.05 122.30 122.55 123.20 123.45 124.10 124.35 125.00 125.25 125.50 126.15 126.40 127.05 127.30 127.55 128.20 128.45 129.10 129.35 130.00 130.25 130.50 131.15 131.40 132.05 132.30 132.55 133.20 133.45 134.10 134.35 135.00 135.25 135.50 136.15 136.40 137.05 137.30 137.55 138.20 138.45 139.10 139.35 140.00 140.25 140.50 141.15 141.40 142.05 142.30 142.55 143.20 143.45 144.10 144.35 145.00 145.25 145.50 146.15 146.40 147.05 147.30 147.55 148.20 148.45 149.10 149.35 150.00 150.25 150.50 151.15 151.40 152.05 152.30 152.55 153.20 153.45 154.10 154.35 155.00 155.25 155.50 156.15 156.40 157.05 157.30 157.55 158.20 158.45 159.10 159.35 160.00 160.25 160.50 161.15 161.40 162.05 162.30 162.55 163.20 163.45 164.10 164.35 165.00 165.25 165.50 166.15 166.40 167.05 167.30 167.55 168.20 168.45 169.10 169.35 170.00 170.25 170.50 171.15 171.40 172.05 172.30 172.55 173.20 173.45 174.10 174.35 175.00 175.25 175.50 176.15 176.40 177.05 177.30 177.55 178.20 178.45 179.10 179.35 180.00 180.25 180.50 181.15 181.40 182.05 182.30 182.55 183.20 183.45 184.10 184.35 185.00 185.25 185.50 186.15 186.40 187.05 187.30 187.55 188.20 188.45 189.10 189.35 190.00 190.25 190.50 191.15 191.40 192.05 192.30 192.55 193.20 193.45 194.10 194.35 195.00 195.25 195.50 196.15 196.40 197.05 197.30 197.55 198.20 198.45 199.10 199.35 200.00 200.25 200.50 201.15 201.40 202.05 202.30 202.55 203.20 203.45 204.10 204.35 205.00 205.25 205.50 206.15 206.40 207.05 207.30 207.55 208.20 208.45 209.10 209.35 210.00 210.25 210.50 211.15 211.40 212.05 212.30 212.55 213.20 213.45 214.10 214.35 215.00 215.25 215.50 216.15 216.40 217.05 217.30 217.55 218.20 218.45 219.10 219.35 220.00 220.25 220.50 221.15 221.40 222.05 222.30 222.55 223.20 223.45 224.10 224.35 225.00 225.25 225.50 226.15 226.40 227.05 227.30 227.55 228.20 228.45 229.10 229.35 230.00 230.25 230.50 231.15 231.40 232.05 232.30 232.55 233.20 233.45 234.10 234.35 235.00 235.25 235.50 236.15 236.40 237.05 237.30 237.55 238.20 238.45 239.10 239.35 240.00 240.25 240.50 241.15 241.40 242.05 242.30 242.55 243.20 243.45 244.10 244.35 245.00 245.25 245.50 246.15 246.40 247.05 247.30 247.55 248.20 248.45 249.10 249.35 250.00 250.25 250.50 251.15 251.40 252.05 252.30 252.55 253.20 253.45 254.10 254.35 255.00 255.25 255.50 256.15 256.40 257.05 257.30 257.55 258.20 258.45 259.10 259.35 260.00 260.25 260.50 261.15 261.40 262.05 262.30 262.55 263.20 263.45 264.10 264.35 265.00 265.25 265.50 266.15 266.40 267.05 267.30 267.55 268.20 268.45 269.10 269.35 270.00 270.25 270.50 271.15 271.40 272.05 272.30 272.55 273.20 273.45 274.10 274.35 275.00 275.25 275.50 276.15 276.40 277.05 277.30 277.55 278.20 278.45 279.10 279.35 280.00 280.25 280.50 281.15 281.40 282.05 282.30 282.55 283.20 283.45 284.10 284.35 285.00 285.25 285.50 286.15 286.40 287.05 287.30 287.55 288.20 288.45 289.10 289.35 290.00 290.25 290.50 291.15 291.40 292.05 292.30 292.55 293.20 293.45 294.10 294.35 295.00 295.25 295.50 296.15 296.40 297.05 297.30 297.55 298.20 298.45 299.10 299.35 300.00 300.25 300.50 301.15 301.40 302.05 302.30 302.55 303.20 303.45 304.10 304.35 305.00 305.25 305.50 306.15 306.40 307.05 307.30 307.55 308.20 308.45 309.10 309.35 310.00 310.25 310.50 311.15 311.40 312.05 312.30 312.55 313.20 313.45 314.10 314.35 315.00 315.25 315.50 316.15 316.40 317.05 317.30 317.55 318.20 318.45 319.10 319.35 320.00 320.25 320.50 321.15 321.40 322.05 322.30 322.55 323.20 323.45 324.10 324.35 325.00 325.25 325.50 326.15 326.40 327.05 327.30 327.55 328.20 328.45 329.10 329.35 330.00 330.25 330.50 331.15 331.40 332.05 332.30 332.55 333.20 333.45 334.10 334.35 335.00 335.25 335.50 336.15 336.40 337.05 337.30 337.55 338.20 338.45 339.10 339.35 340.00 340.25 340.50 341.15 341.40 342.05 342.30 342.55 343.20 343.45 344.10 344.35 345.00 345.25 345.50 346.15 346.40 347.05 347.30 347.55 348.20 348.45 349.10 349.35 350.00 350.25 350.50 351.15 351.40 352.05 352.30 352.55 353.20 353.45 354.10 354.35 355.00 355.25 355.50 356.15 356.40 357.05 357.30 357.55 358.20 358.45 359.10 359.35 360.00 360.25 360.50 361.15 361.40 362.05 362.30 362.55 363.20 363.45 364.10 364.35 365.00 365.25 365.50 366.15 366.40 367.05 367.30 367.55 368.20 368.45 369.10 369.35 370.00 370.25 370.50 371.15 371.40 372.05 372.30 372.55 373.20 373.45 374.10 374.35 375.00 375.25 375.50 376.15 376.40 377.05 377.30 377.55 378.20 378.45 379.10 379.35 380.00 380.25 380.50 381.15 381.40 382.05 382.30 382.55 383.20 383.45 384.10 384.35 385.00 385.25 385.50 386.15 386.40 387.05 387.30 387.55 388.20 388.45 389.10 389.35 390.00 390.25 390.50 391.15 391.40 392.05 392.30 392.55 393.20 393.45 394.10 394.35 395.00 395.25 395.50 396.15 396.40 397.05 397.30 397.55 398.20 398.45 399.10 399.35 400.00 400.25 400.50 401.15 401.40 402.05 402.30 402.55 403.20 403.45 404.10 404.35 405.00 405.25 405.50 406.15 406.40 407.05 407.30 407.55 408.20 408.45 409.10 409.35 410.00 410.25 410.50 411.15 411.40 412.05 412.30 412.55 413.20 413.45 414.10 414.35 415.00 415.25 415.50 416.15 416.40 417.05 417.30 417.55 418.20 418.45 419.10 419.35 420.00 420.25 420.50 421.15 421.40 422.05 422.30 422.55 423.20 423.45 424.10 424.35 425.00 425.25 425.50 426.15 426.40 427.05 427.30 427.55 428.20 428.45 429.10 429.35 430.00 430.25 430.50 431.15 431.40 432.05 432.30 432.55 433.20 433.45 434.10 434.35 435.00 435.25 435.50 436.15 436.40 437.05 437.30 437.55 438.20 438.45 439.10 439.35 440.00 440.25 440.50 441.15 441.40 442.05 442.30 442.55 443.20 443.45 444.10 444.35 445.00 445.25 445.50 446.15 446.40 447.05 447.30 447.55 448.20 448.45 449.10 449.35 450.00 450.25 450.50 451.15 451.40 452.05 452.30 452.55 453.20 453.45 454.10 454.35 455.00 455.25 455.50 456.15 456.40 457.05 457.30 457.55 458.20 458.45 459.10 459.35 460.00 460.25 460.50 461.15 461.40 462.05 462.30 462.55 463.20 463.45 464.10 464.35 465.00 465.25 465.50 466.15 466.40 467.05 467.30 467.55 468.20 468.45 469.10 469.35 470.00 470.25 470.50 471.15 471.40 472.05 472.30 472.55 473.20 473.45 474.10 474.35 475.00 475.25 475.50 476.15 476.40 477.05 477.30 477.55 478.20 478.45 479.10 479.35 480.00 480.25 480.50 481.15 481.40 482.05 482.30 482.55 483.20 483.45 484.10 484.35 485.00 485.25 485.50 486.15 486.40 487.05 487.30 487.55 488.20 488.45 489.10 489.35 490.00 490.25 490.50 491.15 491.40 492.05 492.30 492.55 493.20 493.45 494.10 494.35 495.00 495.25 495.50 496.15 496.40 497.05 497.30 497.55 498.20 498.45 499.10 499.35 500.00 500.25 500.50 501.15 501.40 502.05 502.30 502.55 503.20 503.45 504.10 504.35 505.00 505.25 505.50 506.15 506.40 507.05 507.30 507.55 508.20 508.45 509.10 509.35 510.00 510.25 510.50 511.15 511.40 512.05 512.30 512.55 513.20 513.45 514.10 514.35 515.00 515.25 515.50 516.15 516.40 517.05 517.30 517.55 518.20 518.45 519.10 519.35 520.00 520.25 520.50 521.15 521.40 522.05 522.30 522.55 523.20 523.45 524.10 524.35 525.00 525.25 525.50 526.15 526.40 527.05 527.30 527.55 528.20 528.45 529.10 529.35 530.00 530.25 530.50 531.15 531.40 532.05 532.30 532.55 533.20 533.45 534.10 534.35 535.00 535.25 535.50 536.15 536.40 537.05 537.30 537.55 538.20 538.45 539.10 539.35 540.00 540.25 540.50 541.15 541.40 542.05 542.30 542.55 543.20 543.45 544.10 544.35 545.00 545.25 545.50 546.15 546.40 547.05 547.30 547.55 548.20 548.45 549.10 549.35 550.00 550.25 550.50 551.15 551.40 552.05 552.30 552.55 553.20 553.45 554.10 554.35 555.00 555.25 555.50 556.15 556.40 557.05 557.30 557.55 558.20 558.45 559.10 559.35 560.00 560.25 560.50 561.15 561.40 562.05 562.30 562.55 563.20 563.45 564.10 564.35 565.00 565.25 565.50 566.15 566.40 567.05 567.30 567.55 568.20 568.45 569.10 569.35 570.00 570.25 570.50 571.15 571.40 572.05 572.30 572.55 573.20 573.45 574.10 574.35 575.00 575.25 575.50 576.15 576.40 577.05 577.30 577.55 578.20 578.45 579.10 579.35 580.00 580.25 580.50 581.15 581.40 582.05 582.30 582.55 583.20 583.45 584.10 584.35 585.00 585.25 585.50 586.15 586.40 587.05 587.30 587.55 588.20 588.45 589.10 589.35 590.00 590.25 590.50 591.15 591.40 592.05 592.30 592.55 593.20 593.45 594.10 594.35 595.00 595.25 595.50 596.15 596.40 597.05 597.30 597.55 598.20 598.45 599.10 599.35 600.00 600.25 600.50 601.15 601.40 602.05 602.30 602.55 603.20 603.45 604.10 604.35 605.00 605.25 605.50 606.15 606.40 607.05 607.30 607.55 608.20 608.45 609.10 609.35 610.00 610.25 610.50 611.15 611.40 612.05 612.30 612.55 613.20 613.45 614.10 614.35 615.00 615.25 615.50 616.15 616.40 617.05 617.30 617.55 618.20 618.45 619.10 619.35 620.00 620.25 620.50 621.15 621.40 622.05 622.30 622.55 623.20 623.45 624.10 624.35 625.00 625.25 625.50 626.15 626.40 627.05 627.30 627.55 628.20 628.45 629.10 629.35 630.00 630.25 630.50 631.15 631.40 632.05 632.30 632.55 633.20 633.45 634.10 634.35 635.00 635.25 635.50 636.15 636.40 637.05 637.30 637.55 638.20 638.45 639.10 639.35 640.00 640.25 640.50 641.15 641.40 642.05 642.30 642.55 643.20 643.45 644.10 644.35 645.00 645.25 645.50 646.15 646.40 647.05 647.30 647.55 648.20 648.45 649.10 649.35 650.00 650.25 650.50 651.15 651.40 652.05 652.30 652.55 653.20 653.45 654.10 654.35 655.00 655.25 655.50 656.15 656.40 657.05 657.30 657.55 658.20 658.45 659.10 659.35 660.00 660.25 660.50 661.15 661.40 662.05 662.30 662.55 663.20 663.45 664.10 664.35 665.00 665.25 665.50 666.15 666.40 667.05 667.30 667.55 668.20 668.45 669.10 669.35 670.00 670.25 670.50 671.15 671.40 672.05 672.30 672.55 673.20 673.45 674.10 674.35 675.00 675.25 675.50 676.15 676.40 677.05 677.30 677.55 678.20 678.45 679.10 679.35 680.00 680.25 680.50 681.15 681.40 682.05 682.30 682.55 683.20 683.45 684.10 684.35 685.00 685.25 685.50 686.15 686.40 687.05 687.30 687.55 688.20 688.45 689.10 689.35 690.00 690.25 690.50 691.15 691.40 692.05 692.30 692.55 693.20 693.45 694.10 694.35 695.00 695.25 695.50 696.15 696.40 697.05 697.30 697.55 698.20 698.45 699.10 699.35 700.00 700.25 700.50 701.15 701.40 702.05 702.30 702.55		

Bild: Carl Bellingrodt, Quelle Rolf Müller



Das Gröninger Züge, eine T5 mit einer einst könlgl. württ. Länderbahn-Wagengarnitur, war bis 1962 im Einsatz

Quelle: Fundus Zechmeister

320 h Ludwigsburg—Markgröningen u zurück
mit Ludwigsburg—Markgröningen 222/25

Stuttgart Hbf 326		Stuttgart Hbf 326		Stuttgart Hbf 326		Stuttgart Hbf 326		Stuttgart Hbf 326		Stuttgart Hbf 326		Stuttgart Hbf 326		Stuttgart Hbf 326	
km	Zug Nr.	ab	an												
0	1000	08:00	08:00	16:00	16:00	10:00	10:00	18:00	18:00	12:00	12:00	20:00	20:00	14:00	14:00
1.8	1001	08:15	08:15	16:15	16:15	10:15	10:15	18:15	18:15	12:15	12:15	20:15	20:15	14:15	14:15
3.6	1002	08:30	08:30	16:30	16:30	10:30	10:30	18:30	18:30	12:30	12:30	20:30	20:30	14:30	14:30
5.4	1003	08:45	08:45	16:45	16:45	10:45	10:45	18:45	18:45	12:45	12:45	20:45	20:45	14:45	14:45
7.2	1004	09:00	09:00	17:00	17:00	11:00	11:00	19:00	19:00	13:00	13:00	21:00	21:00	15:00	15:00
9.0	1005	09:15	09:15	17:15	17:15	11:15	11:15	19:15	19:15	13:15	13:15	21:15	21:15	15:15	15:15
10.8	1006	09:30	09:30	17:30	17:30	11:30	11:30	19:30	19:30	13:30	13:30	21:30	21:30	15:30	15:30
12.6	1007	09:45	09:45	17:45	17:45	11:45	11:45	19:45	19:45	13:45	13:45	21:45	21:45	15:45	15:45
14.4	1008	10:00	10:00	18:00	18:00	12:00	12:00	20:00	20:00	14:00	14:00	22:00	22:00	16:00	16:00
16.2	1009	10:15	10:15	18:15	18:15	12:15	12:15	20:15	20:15	14:15	14:15	22:15	22:15	16:15	16:15
18.0	1010	10:30	10:30	18:30	18:30	12:30	12:30	20:30	20:30	14:30	14:30	22:30	22:30	16:30	16:30
19.8	1011	10:45	10:45	18:45	18:45	12:45	12:45	20:45	20:45	14:45	14:45	22:45	22:45	16:45	16:45
21.6	1012	11:00	11:00	19:00	19:00	13:00	13:00	21:00	21:00	15:00	15:00	23:00	23:00	17:00	17:00
23.4	1013	11:15	11:15	19:15	19:15	13:15	13:15	21:15	21:15	15:15	15:15	23:15	23:15	17:15	17:15
25.2	1014	11:30	11:30	19:30	19:30	13:30	13:30	21:30	21:30	15:30	15:30	23:30	23:30	17:30	17:30
27.0	1015	11:45	11:45	19:45	19:45	13:45	13:45	21:45	21:45	15:45	15:45	23:45	23:45	17:45	17:45
28.8	1016	12:00	12:00	20:00	20:00	14:00	14:00	22:00	22:00	16:00	16:00	24:00	24:00	18:00	18:00
30.6	1017	12:15	12:15	20:15	20:15	14:15	14:15	22:15	22:15	16:15	16:15	24:15	24:15	18:15	18:15
32.4	1018	12:30	12:30	20:30	20:30	14:30	14:30	22:30	22:30	16:30	16:30	24:30	24:30	18:30	18:30
34.2	1019	12:45	12:45	20:45	20:45	14:45	14:45	22:45	22:45	16:45	16:45	24:45	24:45	18:45	18:45
36.0	1020	13:00	13:00	21:00	21:00	15:00	15:00	23:00	23:00	17:00	17:00	25:00	25:00	19:00	19:00

a = X außer Sa b = Möglich außer Sa c = f u Sa d = Kein Anschluss an 1968 nach Stuttgart
 X-Züge nicht S.Vt. f-Züge auch S.Vt.

Fahrplan der Kursbuchstrecke 320 h von 1958 (1944: 315c) mit nur noch acht Zügen pro Werktag (Fahrzeit: 19 min.)

Quelle: Fundus Zechmeister



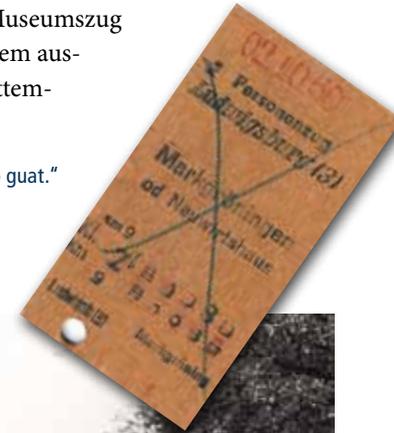
Diesellok V100 mit alter Wagengarnitur. Üblich waren zuletzt zwei bis drei Silberlinge

Bundesbahnbetrieb von 1949 bis 1975

Nach dem Zweiten Weltkrieg führen die Reichsbahner unter alliierter Aufsicht. Die im September 1949 gegründete Deutsche Bundesbahn benannte die vormalige Kursbuchstrecke 315c in 320h und später in 773 um. 1954 wurde Hermann Schöll befördert und nach Ludwigsburg beordert. Neuer Bahnhofsvorstand wurde Kurt Häußermann, der 1961 krankheitsbedingt ausschied. Als das Gröninger Züge 1962 abgelöst wurde, wirkte die aus einer T5 (Nr. 75.055), drei Plattform- und einem Packwagen bestehende Standardformation längst wie ein Museumszug und galt mit ihrem ausschließlich württem-

„A Billette send S' so guat.“

Quelle: Nachlass Fendrich



RBS-Busse 1998 am Markgröninger Bahnhof, der ab 1975 als Bus-Depot diente

Bild: David Zechmeister

bergischen Rollmaterial als Inbegriff der viel besungenen „Schwäbischen Eisenbahn“. Anschließend setzte die DB meist eine Diesellok V100 (BR 212) mit zwei oder drei „Silberlingen“ (n-Wagen) ein.

Bereits in den 1950er Jahren reduzierte die Bundesbahn den Personenverkehr und setzte zunehmend auf Busse. Die Bus-Lizenz hatte die DB von dem Unterriexinger Fuhrunternehmer Richard Bangerter erworben. So fuhren in den 1970er Jahren nur noch wenige Personenzüge. Bahnhofsvorstand Bruno Richter, seit 1961 im Amt und im Empfangsgebäude wohnhaft, wurde 1971 befördert und in die Bundesbahndirektion Stuttgart versetzt. Seine ehemalige Stelle wurde nicht wiederbesetzt. Der hiesige Bahnhof wurde erst von Ludwigsburg und zuletzt von Bietigheim aus geleitet. Von dort bekamen „Bahnliebhaber“ laut Zeitzeuge Jürgen Richter den

Zuschlag, das originär im Bauzustand erhaltene Empfangsgebäude auszuschlachten, nachdem die DB den regulären Personenverkehr am 28. September 1975 trotz damals stark wachsender Bevölkerung in Möglingen und Markgröningen eingestellt hatte. Vergeblich hatten die damals über 1000 Pendler vereint mit Gemeinderat und Stadtverwaltung eingefordert, dass ihr „Zügle“ weiterfahren solle. Die Bedienung der als Nr. 4831 geführten Bahnlinie wurde auf Bahnbusse umgestellt, die nach der 1993 erfolgten Bahnprivatisierung von der Regional Bus Stuttgart GmbH (RBS) übernommen wurden. Die RBS nutzte die frühere Bahnhofswirtschaft noch einige Jahre als örtliche Basis für ihre

Busfahrer. Der Rangierraum diente weiterhin zur Abwicklung des Güterverkehrs.

Im Herbst 1987 präsentierte der Arbeitskreis Museum des AGD unterstützt durch Sammler wie Rolf Müller in der Zehntscheuer eine Ausstellung zur Geschichte der Bahnstrecke im Kontext mit benachbarten Schienenprojekten ab 1836.

Sonderzüge zum Schäferlauf

Zusammen mit der Initiative Pro Ermstalbahn organisierte der Ortsverband Markgröningen des Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) im Juni 1987 erstmals einen Sonderzugverkehr zum Uracher Schäferlauf. Obwohl



1960 kostete ein Fahrschein fürs Gröninger Zügle 1,60 Mark

Quelle: Nachlass Fendrich

Im Juni 1987 charterten der BUND-Ortsverband und die Initiative Pro Ermstalbahn erstmals einen Sonderzug zum Uracher Schäferlauf mit einer Diesellok V100 (212.247-1) und vier Silberlingen der DB. Die Nachfrage übertraf alle Erwartungen

Bilder: Ulrich Bez und Rolf Müller





1991 beim Bahnjubiläum eingesetzter NE81-Steuerwagen VS 220 der WEG



Podiumsdiskussion von SPNV-Experten mit BUND-Vertretern beim Bahnhofsfest

Bilder: Hilde Fendrich

Markgröninger Nachrichten
ANZ- UND MITTEILUNGSBLATT DER STADT MARKGRÖNINGEN
Nr. 01 - 16. JUNI 1991 Freitag, 16. Juni 1991 Preisangebots L. 100

Bahnhofsfest
am 15. und 16. Juni auf dem Markgröninger Bahnhofsgelände

Informations- und Unterhaltungsprogramm: **KREISNATURSCHUTZTAG**
Naturerlebnistour • Podiumsdiskussion • Ausstellung • Streckenwanderung • Exkursion
NEBENBAHNJUBILÄUM • 75. Jahr Fahranschluss • **ROCKKONZERT**
Beat & Rock von Sägwerk und Crime • Jugendseminar • Kinderfest • Kinder-
Mitschreiben Die Drei Dynamen • großes Pöschel • **SONDERZUGVERKEHR**

Veranstalter: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) in Kooperation mit dem Ver-
einreich Markgröningen (VEM), mit der Stadt Markgröningen, dem Stadtrat und der Lebenshilfe
Markgröningen und dem Kulturring Markgröningen. Schirmherr: Landrat Dr. Ulrich Hartmann
Programms. 1991

vier „Silberlinge“ im Einsatz waren, war der Zug auf der Hinfahrt laut Bahnpolizei zu 200 Prozent überbesetzt, weshalb sie 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.

Bahnreaktivierung in Sichtweite?

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-Diesellokomotivgarnitur 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.“

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. Kommu-

Bild: Rolf Müller



Abholung des Landrats am Sonderzug. 1995 war eine Triebwagengarnitur vom Typ 628/928 der DB im Einsatz

nalpolitiker 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.

Zuvor war das Ingenieurbüro Brenner & Münnich beauftragt worden, ein Wirtschaftlichkeitsgutachten zu erstellen. Zur Berechnungsgrundlage zählten ein zweigleisiger Abschnitt in Möglingen, zusätzliche Halte an der Möglinger Daimlerstraße, am Osterholz sowie an der Talallee in Ludwigsburg und die

Bild: Peter Fendrich



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

Beschaffung von sieben Triebwagengarnituren für einen Viertelstundentakt in der Hauptverkehrszeit und eine maximale Fahrtdauer von 14 Minuten (11 min. schneller als der Bus). Trotz der hohen Investitionen von 25,1 Millionen Mark erzielte der projektierte Bahnbetrieb auf der ausgebauten Strecke einen außergewöhnlich guten Kosten-Nutzen-Faktor von 6,0. Dieser Wert war dreimal besser als der für den Ausbau des Busnetzes errechnete Faktor 2,2. Das ließ die Markgröninger 1996 hoffen, dass die Reaktivierung alsbald in Angriff genommen werde. In Möglingen hingegen dämpften viele Skeptiker und Lärmbelästigung fürchtende Anwohner die Aufbruchstimmung. Am 20.



Bild: Uwe Schnell



Letzte Sonderfahrten zum Schäferlauf 2002 mit dem Regio-Shuttle (VT 414 und VT 416) der WEG

Juli 2000 stimmte der Möglinger Gemeinderat schließlich gegen eine Reaktivierung „zum jetzigen Zeitpunkt“. Die darauf vom BUND-Ortsverband vorgeschlagene „Schmalspurvariante“ blieb unberücksichtigt. Diese sah eine Direktverbindung ohne Zwischenhalte vor und hätte ohne große Investitionen mit nur einer Triebwagengarnitur eine Fahrzeit von zehn Minuten und damit einen Halbstundentakt ermöglicht.

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 Mög-

Bild: Rolf Müller



Zur Reduktion des Rangieraufwands fuhr die DB Cargo gegen Ende ihre Güterzüge häufig in V60-Doppeltraktion

lingen großer Beliebtheit. Zuletzt wurden moderne Dieseltriebwagen vom Typ Regio-Shuttle eingesetzt. Die letzten Sonderzüge verkehrten am 24. und 25. August 2002. Nach einer Trafo-Überführung am 11. August 2003 erklärte die Bahn die Strecke für unbefahrbar, womit die Zugbestellung für den Schäferlauf 2003 hinfällig wurde. Seither wird der reguläre Busfahrplan an den beiden Haupttagen des Schäferlaufs um einige Sonderbusse ergänzt.

Güterverkehr

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 erst in der Hammerschmiede in Talhausen und ab 1958 in Markgröningen produzierte. Dauerkunden waren auch die Domäne auf dem Aichholzhof und die Kohlehandlungen der WÜWA, der Darlehenskasse, der Gebrüder Gutscher und von Hugo Pehe. Von der Landarmenanstalt, später „Landesheim“ genannt, kamen laut Baur fast täglich drei Mann mit einem Pritschenwagen, um Lebens- und Betriebsmittel abzuholen. Zwei zogen an der Deichsel, einer schob hinten. Die Rollfuhr genannte Stückgutauslieferung an Firmen, Einzelhändler und Privatkunden wickelte seit 1917 Friedrich Elser mit seinem Pfer-

Bild: David Zechmeister



Markgröninger Güterschuppen mit befahrbarer Rampe und eigenem Gleis



Abzweig des C&A-Stichgleises beim 2014 abgerissenen Lokschuppen

Bild: Rolf Müller



Bild: Jürgen Richter

Im März 2010 wurde das WLZ-Lagerhaus abgerissen

defuhrwerk 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 1975 lieferte sie noch bis 1979 vom Asperger Bahnhof aus Express- und Stückgut 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 saisonal genutzte Zuckerrübenverladestation mit Bodenwaage und Rüttelband wurde im Zuge der Bahnreform stillgelegt. Der Zuckerrübenverladeverein musste die Kosten für den Rückbau der Infrastruktur wie



Bild: Rolf Müller

Von den Bauern finanzierte Zuckerrübenverladeanlage mit Rüttelband zur Lösung von Erdkrusten



Bild: Jürgen Richter

Am 30. August 2001 währte sich das Rangier-Team letztmals in Markgröningen. Ein paar Einsätze gab es aber noch



Bild: Uwe Schnell

Nach der Überführung eines 480 Tonnen schweren Trafos am 11. August 2003 hieß es „Rien ne va plus!“

der Bodenwaage übernehmen und den Transport auf Lkw umstellen.

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. Sie kündigte deshalb an, den regulären Güterverkehr nach Markgröningen zum 27. September 2001 einzustellen. Ein vom Rangier-Team als „Letzter“ ausgewiesener Güterzug verkehrte am 30. August 2001. Es war die Diesellok 364.935-7 mit einem Güter- und zwei Kesselwagen. Bis 2002 verkehrten sporadisch allerdings noch weitere Güterzüge bis zum hiesigen Bahnhof. Zur allerletzten Fahrt nach Markgröningen wurde schließlich der Transport eines Großtransformators fürs Umspannwerk bei Pulverdingen am 11. August 2003. Neben dem extrem heißen Sommer soll auch das hohe Gewicht von rund 480 Tonnen dem Schienenstrang geschadet haben.

Finale Stilllegung und Rückbaumaßnahmen

Jedenfalls beantragte die Deutsche Bahn AG danach aus Sicherheitsgründen 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 Straßen- oder Stadtbahn kein zeitraubendes Planfeststellungsverfahren nötig wäre. Die Stilllegung wurde unter

Keltensiedlung am Bahndamm

Auf der Trasse des zweiten Bauabschnitts der Ostumfahrung wurden direkt südlich des vorgesehenen Durchbruchs der Gleise Siedlungsreste aus der frühen Latènezeit gefunden. Die dazu gehörige keltische Siedlung (ca. 450 v. Chr.) stand sicherlich im Zusammenhang mit dem keltischen Fürstensitz auf dem Asperg, zu dem sie Sichtverbindung hatte. Um den Asperg akkumulieren sich eisenzeitliche Prunkgräber. „Keine andere Region nördlich der Alpen zeigt bisher ein so gehäuftes Auftreten an außergewöhnlich prunkvoll ausgestatteten Grabfunden wie das Umland des Hohenaspergs.“¹ Um den Asperg finden sich jedoch ebenso viele Siedlungsfundstellen. Diese Siedlungsgeschichte brach in der Frühlatènezeit nicht ab, sondern erreichte im Gegenteil einen Höhepunkt.² Die hiesige Ansiedlung war anscheinend eine Neugründung.³ Wegen witterungsbedingter Unterbrechungen dauerte die Grabung des Landesamts für Denkmalpflege von Dezember 2004 bis Juli 2005. Unter der Leitung von Werner Schmidt bargen Hermann Beck, Roswitha Feil und weitere ehrenamtliche Helfer den Inhalt von insge-

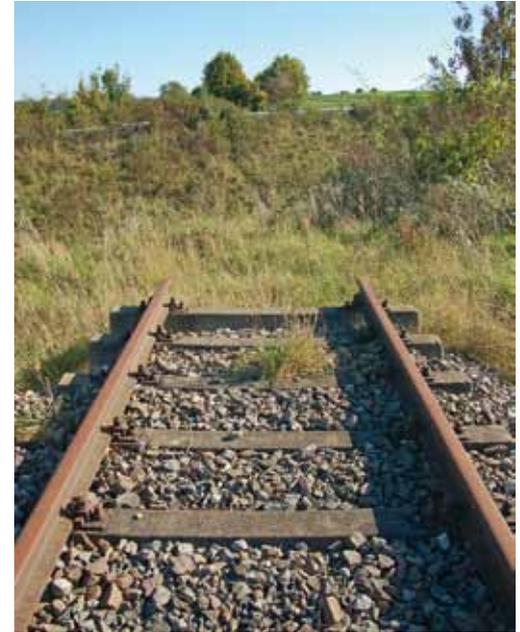
samt fünf ost-west-orientierten Grubenhäusern und 24 Gruben (davon 11 Trichtergruben). Ein Grubenhaus (Befund 34) war sehr fundreich, Hermann Beck zählte 1.310 Tonscherben und 1.270 Knochenstücke. Unter anderen wurden „20,5 kg handaufgebaute Keramik und 2 kg Drehscheibenkeramik“⁴ geborgen. Eine Keramikscherbe aus Befund 14 war Bestandteil eines großen Tellers oder einer Platte. Vielleicht wurden auf dieser durchaus hochwertigen Keramik auch Spanferkel serviert. Ob die frühen „Gröninger“ auch schon Schafe hielten? Die Spinnwirtel weisen jedenfalls auf Textilverarbeitung hin. Besonders bemerkenswert ist der Fund zweier Pferdeskelette in einem Grubenhaus (Befund 27). Dank der unbürokratischen Nothilfe von Stadtbaumeister Klaus Schütze, die wegen starker Gewitter notwendig geworden war, konnten diese Funde von Mitarbeitern des Landesamts für Denkmalpflege eingemessen und dokumentiert werden. Roswitha Feil

1 Balzer, 2008, S. 147

2 Balzer, 2008, S.149

3 Balzer, 2008, S.156

4 Balzer, 2008, S.154



Wo heute die Ostumfahrung die Bahnstrecke unterbricht, fanden sich 2005 keltische Siedlungsreste

Bild: Peter Fendrich



Töpferware aus der Verfüllung eines Grubenhauses



Skelette von zwei keltischen Pferdchen



Wurde auf der damaligen Speiseplatte Spanferkel serviert?

Bilder: Roswitha Feil



Bild: Peter Fendrich

Auch wenn's nicht so aussieht, dieses Gleis am ehemaligen Haltepunkt Osterholz wird noch befahren

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 wurde die Straße drei Meter tiefer verlegt, als es ihre Trassenführung erfordert hätte. Damit könnte die Bahn die Straße künftig mittels einer Brücke queren. Im Zuge von archäologischen Stichproben stieß ein Grabungsteam um Werner Schmidt neben dem zu entfernenden Gleisabschnitt auf Relikte einer Keltensiedlung, die im Sommer 2005 ausgegraben wurden (siehe S. 23).

Im Sinne der erhofften Reaktivierung hatte sich die Stadt Markgröningen den Zugriff auf den Bahnhof gesichert und das Empfangsgebäude 1998 samt Güterschuppen und Vorplatz gekauft. Die Gelegenheit, die ganze Bahnstrecke für einen Euro zu erwerben, ließ man al-

lerdings verstreichen. Dann vollzog der Gemeinderat eine Kehrtwende und beschloss, den Bahnhof zu privatisieren. 2007 kaufte ihn die Familie des letzten Bahnhofsvorstands Bruno Richter, die das Gebäude bis heute bewohnt.

Durch die Ausweisung des Neubaugebiets Möglinger Weg und den 2012 erfolgten „Rückbau“ des C&A-Stichgleises wurde diese 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.



Bild: Peter Fendrich

Westende der zum Bahnhofsgleis umgewidmeten Stichstrecke an der Autobahnbrücke. Hier stoßen die Züge zurück, die täglich die Firma Lotter mit Flüssiggas beliefern



25 Jahre Reaktivierungsdiskussion

Das beim Nahverkehrsforum 1991 von BUND und VCD vorgestellte Konzept zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs sah einen täglich 15-stündigen Betrieb mit einer Niederflurtriebwegengarnitur 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. 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 und/oder ein neuer Haltepunkt beim Ludwigsburger Wohngebiet um die Talallee vorgesehen.

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 zu 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 rund 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 Innenstadtbahnhof auf EBO-Basis entwickelt. 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



Empfangsgebäude und Güterschuppen in Markgröningen sind heute in Privatbesitz



Straßenseite des verwahten Möglinger Bahnhofs

Vergleich von EBO und BOStrab:

Reaktivierung der Eisenbahn oder Neubau einer Stadtbahn?

Neben der Reaktivierung als Bahnlinie wurden im Hinblick auf eine noch zu planende Stadtbahn in Ludwigsburg verschiedene Varianten als Straßenbahn mit Hochflur- oder Niederflurtechnik zur Diskussion gestellt. Um die Projektideen einschätzen und vergleichen zu können, sollte man wissen, worin sich eine Stadt- oder Straßenbahn von einer Eisenbahn unterscheidet.

1. Eisenbahn (EBO):

Alle Fern- und Nahverkehrsbahnen in unserer Region verkehren gemäß der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) mit einer Spurweite von 1435 mm (europ. Normalspur). Die Züge fahren im Raumabstand, das heißt in einem Abschnitt befindet sich nur ein Zug. Dies wird in einfachen Fällen durch einen Zugleiter, meistens aber durch ein Signalsystem garantiert (Fahren im Blockabstand). Diese Betriebsform ist auch auf einer eingleisigen Strecke sehr sicher.

Zur Reaktivierung der Strecke Ludwigsburg–Markgröningen als Eisenbahn benötigt man kein neues Planfeststellungsverfahren, da die Strecke noch gewidmet ist. Für einzelne Maßnahmen wie zusätzliche Haltepunkte oder die technische Sicherung von Bahnübergängen, die bislang ohne Bahnschranken nur durch Übersicht gesichert oder inzwischen abgebaut wurden, sind jedoch einzelne Planfeststellungs- oder Bebauungsplanverfahren nötig.

Wie vergleichbare Projekte zeigen, ließe sich ein EBO-Betrieb auf der hiesigen Strecke in einem Zeitraum von drei Jahren realisieren. Zudem spricht für diese Betriebsform ohne Elektrifizierung ein überschaubarer Kostenrahmen von 20 bis 24 Mio. Euro (inklusive zweier neuer Haltepunkte) sowie ein sehr guter Wirtschaftlichkeitsfaktor von 6,0.

Attraktiv für Pendler sind eine erzielbare Fahrzeit von 12 Minuten, die guten Anschlüsse im Ludwigsburger Bahnhof und nicht zuletzt die mögliche Durchbindung in Richtung Stuttgart.

2. Straßenbahn (BOStrab):

Gesetzliche Grundlage ist die Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab). Eine Planfeststellung nach BOStrab ist erforderlich, Genehmigungsbehörde ist das Regierungspräsidium. Straßenbahnen fahren entweder im Bereich von Straßen nach der StVO, d. h. mit der hier zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Straßenverkehr oder auf eigenem Gleiskörper mit 70 bis 80 km/h. Straßenbahnen fahren auf Sicht, können also auch dicht hintereinander herfahren. Allerdings ist pro Richtung ein Gleis erforderlich. Sie haben Bremsverzögerungen wie Straßenfahrzeuge, die bei Schnellbremsungen eingesetzten Magnet-Schienenbremsen verursachen jedoch starken Verschleiß an den Schienen. Straßenbahnfahrzeuge dürfen maximal 2,65 m breit sein. Bei normalspurigen Bahnen beträgt der kleinstmögliche Kurvenradius rund 50 m.

Die Strecke Ludwigsburg – Markgröningen müsste zum überwiegenden Teil zweigleisig ausgelegt werden. Dies erforderte die Verbreiterung von Brücken und Unterführungen. Wegen der unterschiedlichen Spurführungskriterien (insbesondere wegen des schmaleren Spurkranzes von 16 mm bei BOStrab gegenüber 26 mm bei EBO) ist eine eigene Trasse erforderlich. Deshalb wäre der Gefahrgutverkehr zum Werksgelände Lotter nur noch mit erheblichem Mehraufwand zu realisieren. Straßenbahnen werden mit 650 bis 750 Volt Gleichstrom betrieben. Da Gleichstrom nur über kurze Längen eingespeist werden kann, müssten zur Stromversorgung mindestens vier Unterwerke à ca. 750.000

Euro erstellt werden. Die Oberleitung liegt im gleichen Kostenrahmen wie bei der EBO-Bahn, wäre bei zwei Gleisen jedoch doppelt so teuer. Wegen der Streuströme sind für die Gleise besondere elektrotechnische Maßnahmen wie Isolierung, Erdung und Triebrückstromverbindungen erforderlich. Das wird in Bereichen, wo die Gleistrasse im Straßenkörper liegt, sehr aufwendig und kostspielig.

Insgesamt ergibt sich hier ein erheblicher Neubaufwand. Basierend auf Vergleichsprojekten muss man mit Kosten von 5 bis 10 Mio. Euro pro Kilometer rechnen. Die kalkulatorische Streuung ist deshalb so groß, weil die Anteile der Gleisführung – ob offen oder in der Straße – für die Stadtbahnführung in Ludwigsburg und weiter nach Remseck noch nicht bekannt sind. Allein für den Abschnitt zwischen den Bahnhöfen von Markgröningen und Ludwigsburg ist mit einer Gesamtsumme von mindestens 50 Mio. Euro zuzüglich Grundwerberkosten zu rechnen. Für Planung und Genehmigungsverfahren, Enteignungen und Bau sind mindestens zehn Jahre anzusetzen.

Bedingt durch die geringere Geschwindigkeit und zusätzliche Halte in der Weststadt ist eine Fahrzeit von ca. 20 Minuten vom Bahnhof Markgröningen bis zum Bahnhof Ludwigsburg zu erwarten. Umsteigen in Ludwigsburg ist weniger komfortabel und dauert länger als beim EBO-Betrieb. Dafür punktet die Stadtbahn bei einigen innerstädtischen Zielen, weil man nicht auf den Bus umsteigen muss. Ludwigsburg verspricht sich von einer Stadtbahn mehr Bindungswirkungen und Einzelhandelsumsätze als von einer reaktivierten Bahnlinie. Die avisierte Zielgruppe in Möglingen und Markgröningen ist jedoch großteils an einer kurzen Fahrzeit interessiert, die nur die Eisenbahn bieten kann.

Rainer Christmann

Die ausführliche Fassung mit Beispielprojekten und Zweisystem-Stadtbahn (EBO+BOStrab) findet sich im Artikel-Archiv bei www.agd-markgroeningen.de



Überwucherte Gleise am Möglinger Bahnhof

Bild: Peter Fendrich



Galeriewald und Bahnübergang am Osterholz

Bild: Peter Fendrich

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 Panoramabahn 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.

Investitionen in Infrastruktur fielen bei all diesen 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 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 fiel hier die Einrichtung eines Haltepunkts an der Schillstraße an, der den Gewerbepark Osterholz und das Wohngebiet Talallee erschließt.

Quellen

Bahnakten im Stadtarchiv Markgröningen: M 01, Bü 67, 71-76, 400, 407, 848d, 1457, 1606, 1607

Staatsarchiv Ludwigsburg: E 79 II, Bü 493, K 412 IV, DO 7507, 7508, 7509, 7510

BUND-Ortsverband Markgröningen: Manuskriptsammlung zum Nahverkehrsforum in Markgröningen anlässlich von Naturschutztag und Bahnhofsfest am 15. und 16. Juni 1991. Markgröningen 1991

Auskünfte und Erzählungen von Ruth Baur, Rainer Christmann, Peter Ebeling, Hilde Fendrich, Rolf Müller, Jürgen Richter, Regina und Wilfried Ritter, für die sich die Autoren herzlich bedanken!

Literatur

Balzer, Ines. Die Erforschung der Siedlungsdynamik im Umfeld des frühkeltischen Fürstentums Hohenasperg, Kr. Ludwigsburg, auf archäologischen und naturwissenschaftlichen Grundlagen. In: Frühe Zentralisierungs- und Urbanisierungsprozesse. Zur Genese und Entwicklung frühkeltischer Fürstentümer und ihres territorialen Umlandes. Stuttgart 2008

Keck, Heinz: Die Entwicklung der Bahn. In: 1200 Jahre Markgröningen 779 bis 1979, Band 1. Markgröningen 1979, S. 92–94

Markgröningen – das Bild der Stadt im Wandel der Zeit. Hg. v. AGD Markgröningen. Markgröningen 1969, S. 83ff

Markgröningen – Menschen und ihre Stadt. Durch die Stadtbrille, Band 6, hg. v. AGD Markgröningen. Markgröningen 2000, S. 328ff

Mihailescu, Peter-Michael u. Matthias Michalke: Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg. Stuttgart 1985, S. 164f

Scharf, Hans-Wolfgang: Die Eisenbahn im Kraichgau. Eisenbahngeschichte zwischen Rhein und Neckar. Freiburg (Breisgau) 2006

Stempel, Gerald: Eine Übersicht über die Möglichkeiten der Bahnreaktivierung der Ex-KBS 773 Ludwigsburg – Markgröningen. Möglingen 2008