

Gesamtzahl der Industriebeschäftigten, die in den siebziger Jahren ihren Höhepunkt erreicht hatte, stark ab. Gegenüber dem Landesdurchschnitt unterdurchschnittlich war die Neuansiedlung von Betrieben bis 1961. Verantwortlich dafür war die Raumnot. Trotzdem gelang es der Stadt, zwischen 1950 und 1993 insgesamt 458 Hektar neue Gewerbe- und Industrieflächen zu erschließen. Ein großer Teil davon wurde zur Verlagerung einheimischer Firmen benötigt.

Mit dem im Anschluß an die 1967 gegründete Universität Ulm auf dem Oberen Eselsberg seit 1986 eingerichteten Sondergebiet «Wissenschaftsstadt» wird versucht, Forschung und Entwicklung für bestehende und neu zu gründende Betriebe nutzbar zu machen. Für die erste Ausbaustufe konnten 7200 Quadratmeter Mietfläche bereitgestellt werden. Diese Fläche ist vergeben. Die Befragung eines Fünftels der Firmen, die ihren Standort innerhalb Ulms in den letzten Jahrzehnten verlagert haben, ergab, daß vorrangig die gute Verkehrslage, die Attraktivität des Standorts und die vorhandenen Erweiterungsmöglichkeiten die Entscheidung zum Verlagern beeinflusst haben. Zur regionalen Standortgebundenheit wurden genannt: Image-Gründe, das heißt die Firmen wollten weiterhin mit der Stadt Ulm in Verbindung gebracht werden, die Übernahme der Belegschaft und – deutlich weniger – der regionale Absatzmarkt und die regionalen Verbindungen zu den Zulieferern. Die große Bedeutung der «weichen Standortfaktoren» wurde von allen befragten Betrieben hervorgehoben: *In Ulm läßt sich's gut leben!*

Ziel der Ulmer Gewerbepolitik ist es, den Mangel an Gewerbeflächen, zum Beispiel durch Kooperation mit Nachbargemeinden, zu beheben und die Ansiedlung kleinerer und mittlerer Betriebe zu fördern. Patentrezepte hierfür gibt es nicht, doch ist mit der «Wissenschaftsstadt» Ulm ein vielversprechender Anfang gemacht worden. Durch die Pflege der «weichen Standortfaktoren», wozu auch Wohnmöglichkeiten gehören, könnte die Stadt betriebliche Standortentscheidungen weiterhin günstig beeinflussen.

Hans Binder

nicht zu verwechseln mit der noch höchst «lebendigen» Stuttgarter Zahnrad-Straßenbahn. Jenseits des Bahnhofs Lichtenstein spielten Pendler und Touristen eher eine Nebenrolle, da war für den Bahnbau insbesondere durch das fast unbesiedelte Heutal die militärische Bedeutung des Münsinger Truppenübungsplatzes ausschlaggebend, daneben sicherlich auch Aspekte der – wie man heute sagen würde – Regionalförderung, und schließlich mußte es schon aus Gründen der Staatsraison sein, dem Münsinger Oberamt – als letztem im Land! – zur Einbindung ins weltweite Schienennetz zu verhelfen. Heute ist nur noch der Streckenteil über die Münsinger Alb befahrbar, die Verbindung nach Reutlingen längst stillgelegt und größtenteils abgebaut; das Gasthaus «Station Lichtenstein» und als Rarität ein hölzerner Lokomotivschuppen erinnern am Albrauf an diesen Verkehrsweg.

Rein chronologisch durchmißt der bewährte Autor die Bahngeschichte von der Länder- über die Reichs- zur Bundesbahnzeit, beginnend bei der generellen Frage der Trassierung, ob durch das Ermstal (über Metzingen nach Urach) oder durch das Echaztal, sowie dem Streit zwischen kurzer Zahnrad- oder serpentinenartiger „Adhäsionsbahn«, gefolgt von der speziellen Entwicklung der Zahnradlokomotiven und -wagen, gekrönt von der Beschaffung von Zahnrad-Dieseltriebwagen in den 60er Jahren, bis der technisch zu aufwendige Betrieb den Anfang vom Ende der ganzen Verbindung mit sich brachte. Interessant ist es, im nachhinein von den raffinierten Sicherheitsvorkehrungen auf der – unfallfreien – Steilstrecke zu erfahren; köstlich das Histörchen von dem Pkw-Garagentor, das bei Einführung der Triebwagen verrückt spielte –, aber das sollte man selber nachlesen. Löblicherweise führt die Chronik bis in die aktuellste Gegenwart und vergißt auch nicht die Bemühungen des Vereins «Zahnradbahn Honau-Lichtenstein» um die Reaktivierung einer der Zahnradlokomotiven von 1923 – der letzten speziell württembergischen Loktype – sowie der «Stadtbahninitiative Reutlingen-Engstingen», die bei der derzeitigen bahneindlichen Haltung des Landkreises Reutlingen (siehe Ermstalbahn) leider nicht auf kommunale Unterstützung hoffen darf.

Gewünscht hätte man sich bei dem vorzüglich illustrierten Buch mehr und vollständigere Kartenskizzen, insbesondere über die Projektstudien, sowie mehr Gleispläne, anhand derer die wirtschaftliche und militärische Bedeutung der Bahnstationen hätte noch anschaulicher dargestellt werden können; auch ob «Rentabilität» den einzigen Bewertungsmaßstab für den Fortbestand dieser «Infrastruktur» bildete und es noch tut, sei dahingestellt.

Außer diesem Buch kann auch die Benutzung der historischen Dampfzüge der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (Hechingen) zwischen Engstingen und Münsingen über die landschaftlich sehr reizvolle Reststrecke nur empfohlen werden, denn die Deutsche Bahn AG hat diese wegen der zurückgehenden Bundeswehrtransporte zum Verkauf ausgeschrieben. Ob die Hohenzollerische Landesbahn diese Strecke übernehmen wird, ist fraglich, auch wenn das Herz der Stadt Münsingen noch oder wieder an «ihrer» Schiene hängt.

Hans-Joachim Knupfer

RUDOLF P. PAVEL: Nebenbahn Reutlingen-Schelklingen – Per Zahnrad vom Echaztal auf die Schwäbische Alb. Verlag Wolfgang Bleiweis Schweinfurt 1995. 96 Seiten mit 70 Fotos. Broschiert DM 26,80

Vielen älteren Heimatbund-Mitgliedern wird sie noch bestens bekannt sein, die ehemalige Zahnrad-Eisenbahnstrecke von Honau hinauf zum Bahnhof Lichtenstein, die Generationen von Ausflüglern und Skifahrern langsam, aber sicher die Honauer Steige hinaufbrachte. Sie bildete das interessanteste Teilstück der gesamten Querverbindung von Reutlingen über Engstingen, Marbach an der Lauter und Münsingen bis Schelklingen, wo ein Anschluß an die Donautalbahn nach Ulm bestand, und sie stellte immerhin Deutschlands zweitsteilste und Württembergs einzige Eisenbahneinrichtung dieser Art dar,