

Nikolaus Back Hundert Jahre Filderbahn

Am 13. Februar 1998 ist der erste Spatenstich für die Verlängerung der S-Bahn vom Flughafen nach Filderstadt-Bernhausen vorgenommen worden, so daß Filderstadt im Jahr 2001 an den Schienenverkehr angebunden sein wird. Eigentlich: wieder angebunden sein wird. Denn fast genau hundert Jahre früher – am 24. Dezember 1897 – wurde die Filderbahnstrecke zwischen Möhringen und Neuhausen/Filder über Echterdingen und Bernhausen eröffnet. Diese neue Bahn – sie war bei ihrer Eröffnung noch eine Schmalspurbahn – war jedoch lediglich der letzte und längste Streckenabschnitt des 27,8 Kilometer umfassenden Filderbahnnetzes, zu dem auch die Zahnradbahn zwischen Marienplatz und Degerloch sowie die Schmalspurbahn von Degerloch über Möhringen nach Hohenheim gehörten.

Im folgenden soll nun nicht die technische Seite, sondern die Wechselwirkung zwischen der Verkehrsgeschichte und der allgemeinen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der südlichen Filder im Vordergrund stehen, war doch diese Eisenbahn der Auslöser vielfältiger Modernisierungstendenzen. Gerade im Großraum Stuttgart zeigen verschiedene Beispiele den Zusammenhang zwischen dem Streckenverlauf der Eisenbahn und der Ansiedlung von Industrie wie z. B. die Achse Cannstatt – Untertürkheim – Esslingen oder Feuerbach – Zuffenhausen – Kornwestheim – Ludwigsburg.

Das von der württembergischen Regierung gebaute Netz von Eisenbahnen beruhte nicht allein auf übergeordneter Planung oder geographischen Gegebenheiten, vielmehr war es auch das Resultat intensiver politischer Auseinandersetzungen zwischen verschiedenen lokalen *Eisenbahncomités*, wie es Jürgen Plieninger kürzlich herausgearbeitet hat. Die in den *Eisenbahncomités* vertretenen lokalen Eliten erhofften sich – vielfach auch durchaus zu Recht – einen erheblichen Schub für die wirtschaftliche Entwicklung.

Rückblickend läßt sich feststellen: Für die künftige Entwicklung erwiesen sich in Württemberg nur wenige Jahrzehnte als entscheidend, nämlich die Zeit zwischen 1850 und 1875/85. Versäumnisse während jener Jahre ließen sich in den folgenden Jahrzehnten kaum mehr korrigieren. Die durch den Streckenverlauf der Eisenbahnen des 19. Jahrhunderts vorgegebenen Industriezentren bzw. Industrieachsen im Großraum Stuttgart blieben weitgehend bis 1945 prägend. Als Kehrseite dieser Ent-

wicklung bildete sich freilich ein beträchtliches Entwicklungsgefälle zwischen Regionen mit und ohne Bahnanschluß heraus.

Die «Provinzialisierung» der Filder

Zu den benachteiligten Gebieten gehörten – trotz der Großstadtnähe – auch die mittleren und südlichen Filder. Dabei ist der verpaßte Anschluß an den Eisenbahnbau die Hauptsache. Hier läßt sich durchaus der von Gerd Zang für die Bodensee-Region geprägte Begriff «Provinzialisierung» anwenden. Die Filder sind sogar ein typisches Beispiel dafür, wie der Bau der Eisenbahn zunächst Nachteile brachte.

Während die Filder in den vergangenen Jahrhunderten von mehreren Fernstraßen, vor allem der «Schweizer Straße» über Möhringen und Echterdingen sowie der «Albstraße» über Plieningen und Bernhausen nach Metzingen–Ulm, profitierten, verlagerte sich der Verkehr seit der Fertigstellung der Eisenbahn auf die Schiene, so daß er großräumig an den Fildern vorbeilief. Die Nachteile einer solchen «Abkoppelung» wurden den Zeitgenossen sehr bald bewußt. 1863 beantragten 99 Gewerbetreibende aus Bernhausen die Einrichtung eines Jahrmarktes. Sie begründeten das Gesuch damit, daß durch den Bau der Eisenbahnen der Verkehr *durch reisende Fußgänger wie durch schweres und leichtes Fuhrwerk* sehr stark zurückgegangen, *ja sogar beinahe total aufgehoben* sei, was vor allem den *Schustern, Metzgern, Bäckern, Handlungen, Krämereien, Webereien* schaden würde. Das Gesuch wurde jedoch durch den von Bauern dominierten Gemeinderat Bernhausen abgelehnt, da ein *Markt für unsere Jugend das größte Verderben* [wäre], *in dem jedem Bürger wohl bekannt seye, wie es stehe bei den ledigen Leuten, auch vielfach bei verheuratheten Männern.*

Dieses Beispiel zeigt anschaulich, wie zögernd die bauerlichen Eliten Initiativen zu einer Öffnung gegenüberstanden. Möglicherweise liegt darin auch der Grund für die geringe Unterstützung und damit den geringen Erfolg eines *Filderbahncomités einer Anzahl Fildergemeinden*, das 1865 vorschlug, die geplante Gäubahn in den Schwarzwald über die Filder zu bauen. Diese Denkschrift entstand, als entschieden werden mußte, über welche Strecke die Residenzstadt Stuttgart mit dem Schwarzwald verbunden werden sollte. Als Alternative standen die Trassen über Vaihingen/Filder – Böblingen – Horb

oder über Leonberg – Weil der Stadt – Calw gegenüber. Als Variante zur Böblinger Trasse schlug das besagte *Filderbahncomité* hingegen eine Trasse vor über Sillenbuch – Plieningen – Leinfelden – Böblingen.

Diese Eingabe hatte keinen Erfolg: Die Bahn verlief schließlich durch das Strohgäu, den Ausschlag gab der zuständige württembergische Außenminister Karl Freiherr von Varnbüler aus Hemmingen. Einige Jahre später – im Jahr 1879 – wurde jedoch genau die geforderte Bahnlinie über Vaihingen – Böblingen – Horb gebaut. Somit erhielt Vaihingen als einziger Ort der Filder einen Anschluß an das staatliche Eisenbahnnetz, und tatsächlich erfuhr der Ort bald eine stürmische wirtschaftliche Entwicklung.

Der Bau der Filderbahn

Als die staatlichen Fernbahnen im Königreich Württemberg in den 1870er Jahren fertiggestellt waren, bestand somit kein übergeordnetes Planungsinteresse nach einer verkehrsmäßigen Erschließung der Filder.

Der letztlich entscheidende Anstoß für einen Bahnbau kam allerdings nicht aus den Dörfern selbst, sondern von der Maschinenfabrik Esslingen, die nach Fertigstellung des staatlichen Eisenbahnnetzes nach neuen Absatzmärkten für Lokomotiven suchte: Emil Kessler II, Direktor der Maschinenfabrik

Esslingen und Sohn des gleichnamigen Firmengründers, finanzierte 1884 die private Filderbahn-Gesellschaft als Aktiengesellschaft, die die Zahnradbahn vom Stuttgarter Marienplatz nach Degerloch baute. Als Bedingung für die Weiterführung der Bahn auf der Filderebene forderte Kessler jedoch, daß ein Teil der Baukosten von privater Seite aufgebracht würde. In der Tat verfaßten zwei Kaufleute aus Plieningen und Birkach sowie ein Professor aus Hohenheim einen Aufruf an die Bevölkerung, das Kapital in Form von Aktien aufzubringen. Und sie hatten Erfolg: Tatsächlich konnte der Bau einer Schmalspurbahn von Degerloch über Möhringen nach Hohenheim finanziert und 1888 fertiggestellt werden.

Auf ähnliche Weise wurde die Fortsetzung der Bahn von Möhringen bis Neuhausen finanziert. Die Fildergemeinden mußten 50% der Baukosten in Form von Aktienkapital aufbringen. Diese Kosten waren für die Gemeinden beträchtlich, machten sie doch in manchen Fällen die Hälfte des jährlichen Budgets aus und konnten nur durch Kredite aufgebracht werden.

Die Finanzkraft der Filderdörfer war jedoch sehr unterschiedlich. Den reichen Bauerndörfern Echterdingen, Bernhausen und Sielmingen standen wesentlich ärmere Dörfer wie Stetten, Plattenhardt oder Bonlanden gegenüber. Tatsache ist, daß nur die reicheren Bauerndörfer einen Bahnanschluß er-



Im Jahr 1902 wurde die bis dahin als Schmalspurbahn betriebene Filderbahn auf Normalspur ausgebaut. Bahnhof Bernhausen mit Eisenbahnbauarbeitern.

hielten. Ob die Streckenführung sich nach den finanziellen Möglichkeiten der beteiligten Gemeinden richtete oder ob man im Transport des Filderkrauts die Hauptfunktion der zukünftigen Bahn sah, muß dahingestellt bleiben. Bemerkenswert ist der Unterschied zu den 1860er Jahren: Die von Bauern dominierten Gemeinderäte bewiesen nun eine beträchtliche Offenheit gegenüber Modernisierungsmaßnahmen und fanden sich zu hohen finanziellen Opfern bereit.

Die Hoffnungen der Bauern erfüllten sich: Die Filderbahn spielte von nun an eine wichtige Rolle für den Krautabsatz. Ihre wichtigste Funktion erhielt die Filderbahn jedoch in der Personenbeförderung. Bereits anlässlich der Eröffnung am 24. Dezember 1897 vermutete die Lokalzeitung, der *Filder-Bote*, daß *das Verkehrsmittel den Verkehr gewaltig hebt*. Auch wurde in den 1890er Jahren den Vertretern der dörflichen Eliten immer klarer, daß etwas gegen die ständige Verarmung der unterbäuerlichen Schichten unternommen werden mußte. So schrieb der Pfarrer von Bernhausen im Jahr 1895: *Eine Wendung zum Besseren könnte nach menschlichem Ermessen bloß durch Einführung von Industrie und Anschluß an die großen Verkehrswege herbeigeführt werden*.

Der Modernisierungsschub auf den Fildern

Die Hoffnung nach Industrieansiedlung erfüllte sich freilich nicht: Die Filderbahn lag abseits der Hauptstrecken, vor allem war sie nur eine Stich-

bahn. Für potentielle Investoren war dies verständlicherweise zu wenig; sie bevorzugten deshalb die bisherigen Industriegebiete in den Flußtälern entlang der Hauptstrecken. Dennoch bewirkte die Bahn innerhalb sehr kurzer Zeit tiefgreifende demographische, gesellschaftliche und kulturelle Umbrüche. Treffend schrieb 1905 der Bonländer Pfarrer: *Seit der Eröffnung der Filderbahn wächst die Zahl der Industriebevölkerung von Jahr zu Jahr. Ein beträchtlicher Teil der Einwohner sucht sein Brot in Stuttgart zu verdienen*.

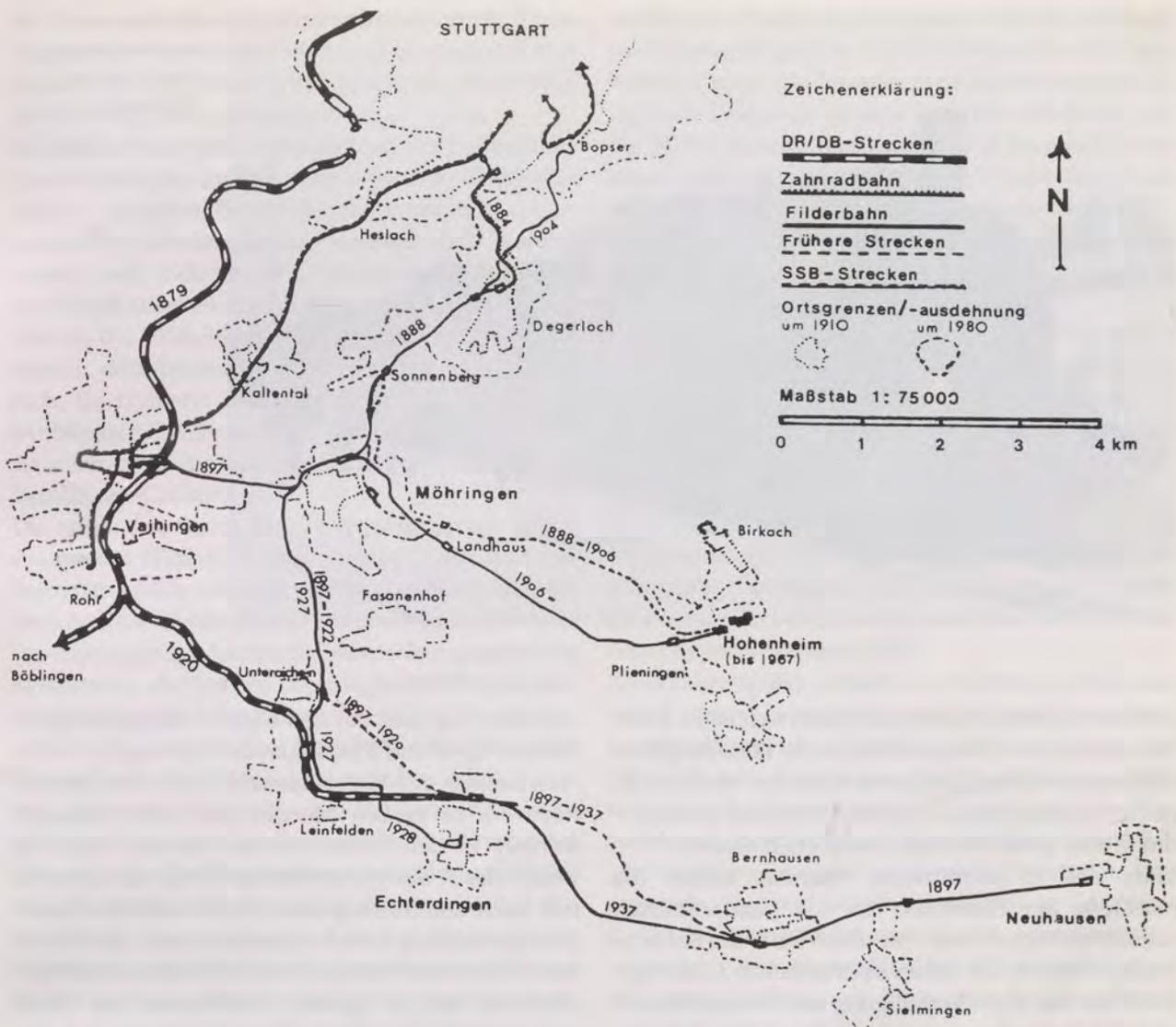
Besonders günstig wirkte sich aus, daß das Stuttgart der Jahrhundertwende vielfältige Arbeitsmöglichkeiten bot. Ein großer Arbeitsmarkt bestand vor allem in der Bauwirtschaft. Tatsächlich nahm die Zahl der Pendler in zahlreichen Filderdörfern erheblich zu, gleichzeitig ging der Anteil der in der Landwirtschaft Tätigen innerhalb weniger Jahre erheblich zurück. Nimmt man die beiden Volkszählungen von 1895 und 1907, so sank der Anteil der Landwirte am stärksten in Stetten (von 84,3 auf 48,5 Prozent), gefolgt von Bernhausen (77,6 auf 54,7 Prozent) und Bonlanden (66 auf 45 Prozent).

Dies führte zu einer neuen Arbeitsteilung innerhalb der Familie: Der Ehemann verdiente den Lebensunterhalt in der Stadt, die Ehefrau führte mit Hilfe der Kinder die Landwirtschaft. *Meistens wird neben der Arbeit Landwirtschaft betrieben, wobei die Hauptarbeit von Frauen und Kindern zu leisten ist*, so die Charakterisierung durch den Sielminger Pfarrer Kemmler im Jahr 1912. Gleichzeitig führte dies dazu, daß die



*Rechte Seite:
Die Filderbahn umfaßte ein umfangreiches Streckennetz von 27,8 km Länge auf den Fildern.*

Verladen von Filderkraut auf dem Bahnhof von Bernhausen 1936.



Arbeiter nun erstmals über Bargeld verfügten. Während in der herkömmlichen Dorfgesellschaft Handwerker und Tagelöhner meist auf die Aufträge der Bauern angewiesen waren, bedeutete eine Lohnarbeit in der Stadt plötzlich die Auflösung dieser seitherigen Abhängigkeiten.

Das Bargeld führte außerdem zu einer regen Bautätigkeit unter den Pendlern. Es ist kein Zufall, daß nahezu alle Neubauten in jener Zeit in Bahnhofsnähe errichtet wurden. Besonders deutlich läßt sich dies in Sielmingen aufzeigen, wo der Haltepunkt etwa 500 Meter vom Ortskern entfernt lag. Nahezu sämtliche Häuser der Bahnhofstraße stammen aus der Zeit zwischen 1898 und 1914 und lassen sich als Häuser von Arbeiterbauern erkennen.

Eine weitere Folge war die Gründung von Vereinen. Der Kontakt der Arbeiter zur Großstadt bewirkte auch die Übernahme bürgerlicher Geselligkeitsformen. Hierzu zählen vor allem die um die Jahrhundertwende entstehenden Sportvereine, sehr zur Besorgnis der Pfarrer, die darin eine Konkurrenz zu

ihren kirchlichen Vereinen sahen. *Die Arbeiter freilich sind (...), soweit sie in dem Arbeiterturnverein gemeldet sind, für die kirchliche Arbeit so gut als unzugänglich. (...) Ein Wolf in Schafskleidern ist besonders der Turnverein, so die Einschätzung des Pfarrers von Bonlanden im Jahr 1900.*

Nicht minder gefährlich erschien den Pfarrern der Autoritätsverlust auf politischem Gebiet. Über Sielmingen bemerkte der Dekan 1912: *Doch ist auch diese Gemeinde bedroht von der überall geschäftigen Wählerarbeit der Sozialdemokratie und erfordert darum hingebende Treue und unermüdliche Wachsamkeit.* Tatsächlich verzeichneten die Sozialdemokraten beträchtliche Stimmengewinne und errangen in einigen Dörfern sogar die Mehrheit.

Eisenbahn und Landwirtschaft

Die Haltung der Bauern zum neuen Verkehrsmittel war außerordentlich unterschiedlich. Noch in den 1860er und 1870er Jahren wurden die Vorteile der Ei-



Filderbahn in
den 20er Jahren:
Die «T 94» bei
Neuhausen.

senbahn gesehen. So versprach man sich einen leichteren Bezug von Düngemitteln, damit kurzfristig Produkte angebaut werden konnten, die am Markt nachgefragt wurden. Ebenso konnten Vieh und Marktprodukte über große Strecken transportiert werden.

Ende des 19. Jahrhunderts wurden jedoch die Nachteile der Eisenbahn für die Landwirtschaft stärker hervorgehoben. Vor allem hatte die Bahn zu einem Preisverfall landwirtschaftlicher Güter geführt, da durch die Verbilligung der Transportmittel plötzlich neue Erzeugergebiete wie USA, Kanada, Rußland oder Argentinien auf den Markt drängten und einheimische Produkte verdrängten. Tatsächlich löste der Ausbau des Schienennetzes Ende des 19. Jahrhunderts einen regelrechten Strukturwandel der Landwirtschaft aus.

Anders stellte sich die Lage hingegen in großstadtnahen Gebieten dar: Als im Zuge der Industrialisierung die Bevölkerungszahl im nahen Stuttgart sehr stark zunahm, vergrößerte sich der Absatzmarkt für landwirtschaftliche Produkte ständig. Im Unterschied zu vielen anderen agrarischen Gebieten konnte die Landwirtschaft damit auf den Fildern von der Industrialisierung profitieren. Dies zeigt auch die Entwicklung der Anbauflächen von Kraut. War Kraut traditionell eher eine Gartenpflanze für den Eigenbedarf, so wurde sie auf den Fildern seit dem 18. Jahrhundert auf dem Feld als Brachfrucht angebaut. Vor allem im späten 19. Jahrhundert dehnten sich die Krautanbauflächen ständig aus. Die Fertigstellung der Filderbahn 1888 und 1897 löste geradezu eine Euphorie bei den Bauern aus, am

stärksten war dies bei den Bauern von Möhringen, Echterdingen und Plieningen der Fall.

Nun konnte das Filderkraut statt mit dem Pferdefuhrwerk in großen Mengen per Bahn versandt werden. In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg wurde das Kraut bis ins Ruhrgebiet, in die Schweiz und nach Österreich geliefert. Aber auch die Sauerkrautherstellung erhielt Impulse durch die Filderbahn. Das Kraut wurde in den Krautfabriken eingeschnitten und in großen Holzfässern per Bahn transportiert. Aus diesem Grund befanden sich die größten Krautfabriken – nämlich in Echterdingen und Bernhausen – in unmittelbarer Nähe zu den Bahnhöfen.

Klagen der Benutzer: zu teuer und zu langsam

Weniger zufrieden mit der Filderbahn waren die Arbeiter: Als Privatbahn mußte die Filderbahn-Gesellschaft in erster Linie auf Gewinnmaximierung bedacht sein und verlangte ausgesprochen hohe Fahrpreise. Tatsächlich lag der Fahrpreis um das Doppelte höher als bei der Württembergischen Staatsbahn. Eine Wochenkarte von Bernhausen nach Stuttgart kostete 1901 3,20 Mark, während ein Maurer einen Stundenlohn von 60 bis 65 Pfennig erhielt. Es soll deshalb viele Filderbewohner gegeben haben, die trotz der Eisenbahn weiterhin mit dem Fahrrad oder gar zu Fuß zu ihrem Arbeitsplatz nach Stuttgart gelangten. Um nicht weiter gegenüber der Württembergischen Staatsbahn benachteiligt zu sein, forderten 1909 die Fildergemeinden,

der Staat solle die Filderbahn übernehmen. Diese Frage wurde im Stuttgarter Landtag ausgiebig diskutiert, aber von der württembergischen Regierung aus Kostengründen abgelehnt.

Die hohen Fahrpreise ermöglichten der Filderbahn-Gesellschaft jedoch eine sehr expansive Geschäftspolitik. Nachdem die durch hohe Investitionen verursachten Schwierigkeiten überwunden worden waren – von 1902 bis 1905 gehörte die Gesellschaft zur Westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln –, erwarb die Filderbahn-Gesellschaft 1905 die Bahn zurück und baute die Nebenbahn Korntal-Weisach; sie firmierte nun unter dem Namen «Württembergische Nebenbahnen AG». 1910 übernahm sie auch noch die Härtsfeldbahn und die Strecke Reutlingen-Gönnigen.

Die durch den Ersten Weltkrieg verursachten Verluste auf der Filderbahn führten dazu, daß 1920 die Bahn tatsächlich verkauft wurde, allerdings an zwei verschiedene Institutionen: Den Abschnitt Neuhausen-Echterdingen kaufte die inzwischen gegründete Reichsbahn, die Strecke Degerloch-Möhringen-Hohenheim die Stadt Stuttgart.

Diese Aufteilung in zwei Eigentümer brachte große Nachteile für die Fahrgäste, denn offensichtlich waren städtische Filderbahn und Reichsbahn nicht in der Lage, die Linie gemeinsam fortzuführen. Statt dessen baute die Reichsbahn ein Verbindungsstück zwischen Echterdingen und Vaihingen, so daß die Filderbahn von Neuhausen nun den Umweg über Vaihingen und Westbahnhof machen mußte, um auf einer durchgehenden Reichsbahnstrecke fahren

zu können. Dadurch verlängerte sich die Fahrzeit nach Stuttgart um bis zu 20 Minuten, so daß man nach Stuttgart mindestens eineinhalb Stunden, häufig auch länger unterwegs war. Der Rückweg auf die Filder dauerte regelmäßig zwei Stunden. Noch länger war der Weg zur Arbeit für die Bewohner von Bonlanden, Plattenhardt, Harthausen oder Stetten/Filder. Diese mußten zuerst einen drei bis fünf Kilometer langen Fußmarsch antreten, um zum Bahnhof zu gelangen.

Es gab in den 20er Jahren praktisch kein kommunalpolitisches Thema auf den Fildern, das so leidenschaftlich diskutiert wurde wie die Verbesserung des Arbeiterverkehrs auf der Filderbahn. *Kürzlich lese ich in der (...) «Schwäbischen Tagwacht», daß vor 94 Jahren eine Bahn in Amerika in einer Stunde 27 km fuhr, und heute, nach einem ungeheueren Siegeslauf der Technik, braucht die Filderbahn von Bernhausen nach dem Stuttgarter Westbahnhof eine Stunde und noch mehr. Eine hübsche Leistung, so ein Leserbrief im Filder-Boeten vom 16. November 1925.*

Zwei Jahre später schreibt ein Filderbewohner aus Anlaß einer Fahrplanänderung unter der Überschrift «Hinter dem Mond»: *Man nenne uns eine Großstadt von der Bedeutung Stuttgarts (...), welche mit ihren Bezirksorten, die teilweise kaum eine Wegstunde von ihrer Peripherie entfernt liegen (Echterdingen, Leinfelden), eine solch erbärmliche Bahnverbindung aufweisen. (...) und daß die fahrplanmäßige Geschwindigkeit (lies: Langsamkeit und staune!) nahezu drei Minuten pro Kilometer beträgt. Wer will sich noch wundern, wenn der Lastwagen mehr und mehr in den Dienst*



Güterverkehr am Bahnhof Bernhausen, Aufnahme 1981.

der Personalbeförderung tritt. Überall hört man von einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, und auf den Fildern werden sie von Jahr zu Jahr schlechter.

Straßenbahnlinien sorgen für Bindung und Entlastung

Um ihre Interessen effektiver zu vertreten, wurde 1920 auf Initiative eines Plattenhardter SPD-Gemeinderats eine lokale Verkehrskommission gegründet, durch die die verschiedensten Klagen der Arbeiter über die Filderbahn gebündelt und gegenüber der Reichsbahn wirksam vertreten werden sollten.

Die Kritik entzündete sich nicht nur an den langen Fahrzeiten, sondern auch an den häufigen Verspätungen sowie den für Arbeitnehmer ungünstigen Ankunftszeiten in Stuttgart. Schließlich wurden der schlechte Komfort und die Unfallgefahr kritisiert: *Ein derartiger Verkehr muß öffentlich Ärger erregend wirken, wenn hunderte von Arbeitern täglich bei jeder Witterung sich auf der Plattform und den Trittbrettern aufhalten müssen.* (9. 5. 1924) Auch wenn manche Mißstände behoben werden konnten, eine Verkürzung der Fahrzeit war lediglich durch den Bau neuer, direkter Linien möglich. Eine technische Neuheit war die elektrische Straßenbahn, die die alte Dampfeisenbahn ablösen sollte.

Trotz der allgemein angespannten Finanzlage konnte in den Jahren 1928/29 eine ganze Reihe neuer Linien durchgesetzt werden: Dazu zählen die Straßenbahnlinien

- Möhringen–Echterdingen,
- Esslingen–Nellingen–Denkendorf und Nellingen–Scharnhausen–Neuhausen,
- Kaltental–Vaihingen sowie Vaihingen–Rohr und schließlich die
- Dampfbahn Leinfelden–Waldenbuch.

Als Beispiel für die hochgespannten Erwartungen an das neue Verkehrsmittel möge der Kommentar anlässlich der Eröffnung der Straßenbahnlinie nach Echterdingen am 30. März 1928 stehen: *Der bevorstehende Tag der Einweihung wird ein Markstein in der Geschichte von Echterdingen werden, ein epochemachender Fortschritt, mit der Landeshauptstadt durch ein großstädtisches Verkehrsmittel verbunden zu sein. Für den Arbeiter eine bequeme Fahrgelegenheit zur Arbeitsstätte, für den Landwirt ein günstiger Weg zum Absatz seiner Produkte, für den Geschäftsmann eine ideale Verbindung mit der Hauptstadt – so hoffen wir, soll das neue Verkehrsmittel eine neue Aera des Emporblühens unserer Gemeinde einleiten!*

Die Gemeinden Stetten, Plattenhardt und Bonlanden hatten sich übrigens finanziell am Bau dieser Straßenbahn beteiligt, da sie mit einer Weiter-

führung bis Bonlanden rechneten. Aus diesen drei Gemeinden pendelten täglich rund 1500 Arbeiter nach Stuttgart. So offensichtlich der Bedarf für diese Bahn war, bei der Umsetzung war man auf die finanzielle Unterstützung der Stadt Stuttgart und des Landes Württemberg angewiesen. Tatsächlich besuchte der damalige Wirtschaftsminister Reinhold Maier 1930 Plattenhardt und machte konkrete Zusagen für den Bau der Straßenbahn; aber bereits wenige Monate später mußte dieses Projekt wegen der Finanzknappheit der öffentlichen Hand verschoben werden. Diese Bahn ist im übrigen bis heute nicht gebaut worden.

Bemerkenswert ist auch ein anderes Projekt, das damals nicht zur Ausführung kam: Es bestanden konkrete Pläne für eine Straßenbahn von den Fildern nach Reutlingen, die weitgehend dem Verlauf der heutigen Bundesstraße B 27 entsprach. Dieses Projekt wurde fallengelassen, nachdem man sich für die Schönbuchbahn Leinfelden–Waldenbuch entschieden hatte, die eines Tages nach Tübingen verlängert werden sollte.

Pendlerorte – Vision für die Filder?

In den 20er Jahren rückte allmählich die veränderte Funktion der Filder ins allgemeine Bewußtsein: Aus den Bauerndörfern waren immer mehr Pendlerorte geworden. Die Entwicklung auf den Fildern folgte hier aber durchaus einem allgemeinen Trend in Württemberg. Das relativ junge Phänomen der Berufspendler wurde Ende der 1890er Jahre durch Hermann Losch, Mitarbeiter und späterer Präsident des württembergischen Statistischen Landesamts, beschrieben. Von ihm stammt angeblich auch der Begriff «Pendler». Württemberg war im übrigen der erste und lange auch der einzige Bundesstaat im Deutschen Reich, der die Pendlerzahlen auf Ortsebene in regelmäßigen Abständen erfaßte. Aus diesem Grund liegen für jeden württembergischen Ort Zahlenreihen der Jahre 1900, 1910 und 1925 vor. Unter allen Oberämtern wies das Amtsoberamt Stuttgart 1925 mit 28,3 Prozent aller Erwerbstätigen den höchsten Anteil an Pendlern auf (Landesdurchschnitt 10 %).

Auch auf lokaler Ebene rückte diese Frage in vielfältiger Weise in den Mittelpunkt: Vor allem geschah das im Zusammenhang mit neuen Eisenbahn- bzw. Straßenbahnprojekten. Die Notwendigkeit neuer Bahnlinien wurde nun – im Unterschied zu früher – hauptsächlich mit der Nutzung für den Pendlerverkehr begründet. Als Gründe für die zunehmenden Pendlerströme nennt eine Denkschrift zur Schönbuchrandbahn vom 28. April 1926 eine

starke Nachfrage nach Industriearbeitskräften im Krieg und in der Nachkriegszeit sowie den Übergang von Wochen- zu Tagespendlern. Der Grund hierfür lag in den höheren Lebenshaltungskosten in der Stadt sowie in der *Einführung der achtstündigen Arbeitszeit, die das tägliche Aufsuchen der Arbeitsstätte vom Heimatort aus erst ermöglicht hat.*

Bemerkenswert ist jedoch die Verbindung von Pendlerwesen und großstadtfeindlichen Vorstellungen. So paradox dies auch klingen mag, tatsächlich wurde das Pendlerwesen, das tiefgreifende modernisierende Wirkungen verursachte, mit agrarromantischen Argumenten propagiert. Die Zunahme der Pendler wurde hier als Eindämmung der Landflucht, des *jahrzehntelangen Zugs nach der Stadt*, ausdrücklich begrüßt. Die Situation der Industriearbeiterschaft in den Städten wurde nämlich ausgesprochen negativ beurteilt: *Die Wohnungsnot übt auf ihren gesundheitlichen, sittlichen, kulturellen und sozialen Zustand in steigendem Maße den unheilvollsten Einfluß aus.* Schließlich wird aber auch ein weiteres agrarromantisches Argument eingeführt, nämlich die eigene Bodenbewirtschaftung der ländlichen Industriearbeiter, insbesondere die *günstige Wirkung einer derartigen Nebenbeschäftigung auf den Gesundheitszustand.*

Hier läßt sich die von Wolfgang Kaschuba beschriebene Rückwirkung bürgerlich-agrarromantischer Vorstellungen auf das Land feststellen: Der ländliche Raum nimmt die Großstadt nicht mehr als Vorbild, sondern ihm wird in vielerlei Hinsicht sogar eine gewisse Überlegenheit gegenüber der Stadt zugesprochen. Der großstadtnahe ländliche Raum

repräsentiert somit einen eigenen Weg der Modernisierung, der sich vornimmt, die Vorteile der Industriegesellschaft zu nutzen, ohne dabei in die Nachteile der Großstadt zu verfallen.

Konkurrenz durch Lastwagen und Omnibusse

Da vor allem die Orte Stetten, Plattenhardt, Bonlanden und Harthausen nach wie vor keinen Anschluß an das öffentliche Verkehrsnetz hatten, stießen private Besitzer von Lastkraftwagen mit großem Erfolg in diese «Marktlücke». Seit 1925/26 begannen sie damit, die Arbeiter von ihren Wohnorten direkt nach Stuttgart zu befördern. Für Busse wurde ein vergleichsweise geringes Anfangskapital benötigt; ein weiterer Vorteil war, daß eine unrentable Linie ohne große Verluste wieder stillgelegt werden konnte. Aus diesem Grund war die Einrichtung einer Buslinie für Privatleute ziemlich lukrativ.

Obwohl der Fahrpreis erheblich höher lag und der Komfort sehr mangelhaft war, erfreuten sich diese «Busse» großer Beliebtheit. Für die Strecke Harthausen–Stuttgart lag 1926 der Preis für Bus-Wochenkarten um 67 % bis 83 % höher als der Fahrpreis der Eisenbahn ab Bernhausen. Trotz dieser offenkundigen Nachteile einschließlich der Unfallgefahr wurden die Busse rege genutzt. Ein Bonländer Gemeinderat schreibt hierzu 1927: *Es ist besonders in der kalten Jahreszeit kein Vergnügen, eine Stunde weit auf nur leicht bedecktem Lastwagen zu fahren; aber immerhin noch erträglicher als eine Stunde früher aufstehen und nachher eine Stunde auf der Straße oder im Wartesaal sich aufhalten zu müssen, bis die Arbeit beginnen kann.*

Seit 1925 erhielt die Filderbahn eine wachsende Konkurrenz durch die Arbeiterbeförderung per Lastwagen, nach einigen Jahren per Omnibus. Die Fahrt mit dem LKW war zwar teurer, dafür aber wesentlich kürzer als mit der Filderbahn. Aufnahme aus Bonlanden aus dem Jahr 1930.



Der Erfolg der neuen Buslinien erwies sich verständlicherweise als der Anfang vom Ende der Filderbahn. Zwar hatte die Reichsbahn das Recht, gegen die Konzession neuer Buslinien Einspruch zu erheben, konnte damit aber den allgemeinen Trend nicht mehr aufhalten. Da die Reichsbahn auch in den neuen Straßenbahnlinien der städtischen Filderbahn Konkurrenten sah, versprach man sich eine erhebliche Verbesserung, daß schließlich 1933 die Strecke Vaihingen–Neuhausen von der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) gekauft wurde. Nun konnte auf eine Gesamtplanung gehofft werden. Es hätte sich nämlich die Möglichkeit ergeben können, daß – ebenso wie vor 1920 – die Bahn von Neuhausen wieder direkt über Möhringen und Degerloch und damit wesentlich schneller in Stuttgart gewesen wäre als bisher. Tatsächlich änderte sich jedoch nichts: Vielmehr beauftragte die SSB die Reichsbahn mit dem weiteren Betrieb der Bahn, so daß weiterhin der 20 Minuten längere Weg über Vaihingen und Westbahnhof gefahren werden mußte.

NS-Verkehrspolitik: keine Förderung des öffentlichen Nahverkehrs

Mit der NS-Verkehrspolitik verbindet man bekanntlich den Beginn des Autobahnbaus. In der Tat erfolgte am 21. März 1934 mit großem propagandistischem Aufwand der erste Spatenstich der Autobahn Stuttgart–Ulm zwischen Bernhausen und Plieningen. Weniger bekannt ist, daß die Nationalsozialisten den öffentlichen Nahverkehr sträflich vernachlässigten.

Angesichts der wirtschaftlichen Erholung Mitte der 30er Jahre machten sich die Filderbewohner wieder Hoffnungen, daß die 1930 versprochene Straßenbahn Echterdingen–Bonlanden nun endlich gebaut würde. Im November 1936 verfaßte Bonlandens Bürgermeister Richard Wolber einen Leserbrief an den *Filder-Boten*, in dem er auf die Bemühungen der Gemeinden von 1930 verwies und die Verkehrsverhältnisse von Bonlanden, Plattenhardt und Stetten immer noch als *unzulänglich* bezeichnete. Er verwies auf die dringende Notwendigkeit, diese drei Gemeinden und die 1593 Pendler zu berücksichtigen.

Die NS-Regierung setzte jedoch in ihrer Verkehrspolitik andere Prioritäten. Ausschlaggebend hierfür war zweifellos die militärische Verwendbarkeit des jeweiligen Verkehrsmittels. Der Bau von Autobahnen, aber auch die Entwicklung schnellerer Eisenbahnen wurden als militärisch relevant eingestuft, der öffentliche Nahverkehr, wie z. B. verbesserte Straßenbahnen, hingegen nicht. Zieht man in Be-

tracht, daß 1933 nicht einmal ein Prozent der erwachsenen Bevölkerung überhaupt ein Auto besaß, dann wird ersichtlich, wie einseitig diese Verkehrspolitik war.

Als besonderes Kuriosum sei vermerkt, daß die Filderbahn praktisch ihre eigene Konkurrenz unterstützte: Nahezu das gesamte Baumaterial für den Autobahnbau von 1934–1936 wurde mit der Filderbahn transportiert.

1955 überschreitet der Individualverkehr die 50-Prozent-Marke

Einen letzten Aufschwung erlebte die Filderbahn lediglich durch die Treibstoffknappheit im Zweiten Weltkrieg. Aus diesem Grund stieg 1944 das Fahrgastaufkommen der Strecke Leinfelden–Neuhausen auf 618 000 Personen. Um so gravierender war dann der Rückgang nach dem Krieg. Bereits Ende 1945 fuhren wieder die Buslinien, so daß sich die Zahl der Fahrgäste trotz des starken Bevölkerungszuwachses der Nachkriegszeit auf 100 000 (1946) und 50 000 (1954) verringerte. Es dauerte nicht lange, bis das Innenministerium dem Antrag der Stuttgarter Straßenbahnen AG stattgab, den Personenverkehr auf der Filderbahn einzustellen. Am 31. Juli 1955 fuhr der letzte reguläre Personenzug auf der Filderbahn.

Das Jahr 1955 markiert im übrigen in der bundesdeutschen Verkehrsgeschichte einen bemerkenswerten Einschnitt. In den 50er Jahren traten die individuellen Verkehrsmittel Motorrad und Automobil ihren Siegeszug an: Damals überstieg erstmals der Individualverkehr die 50-Prozent-Marke, während der öffentliche Verkehr erstmals darunter lag. Das Vordringen des Individualverkehrs führte wiederum zu einer weiteren starken Zunahme des Pendlerverkehrs.

Hatte die Filderbahn um die Jahrhundertwende bewirkt, daß die Dorfbewohner nicht mehr abwanderten, sondern im Dorf blieben und in die Großstadt pendelten, so führte in den 50er Jahren das Vordringen der individuellen Verkehrsmittel dazu, daß die südlichen Filderorte zu beliebten Wohnorten der Stuttgarter wurden. Es fand ein ungeheurer Zuzug in die Filderorte statt. In der Tat wuchsen nun die Filderdörfer, die bis zum Zweiten Weltkrieg weitgehend ihren traditionellen Charakter bewahrt hatten, in wenigen Jahrzehnten um ein Mehrfaches: Im Jahr 1945 zählte man in den heutigen fünf Stadtteilen von Filderstadt ganze 9000 Einwohner, waren es 1970 ca. 30 000, heute sind es 42 000.

Das Ergebnis war, daß der PKW-Verkehr überproportional zunahm. Eine statistische Erhebung kam

im Jahr 1991 zu dem Ergebnis, daß Filderstadt mit 710 Kraftfahrzeugen auf tausend Einwohner 20 Prozent über dem Landesdurchschnitt und 35 Prozent über dem Durchschnitt der Stadt Stuttgart lag. Die Situation in den Nachbarstädten verhält sich ähnlich. Die Zukunftsprognosen sagen bis 2010 sogar noch eine weitere Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs um 100 % auf der Bundesstraße B 27 und der Autobahn A 8 sowie um 50 % im innerörtlichen Verkehr voraus.

Laut Peter Borscheid prägte die massive Zunahme individueller Verkehrsmittel ganz allgemein die Siedlungsentwicklung im Umland der Großstadt: *Der Individualverkehr hat seit den 60er Jahren die fingerartige Struktur des Pendelverkehrs aufgelöst. Seitdem hat er immer mehr die Form von konzentrischen Ringen, die die Zentren umschließen, angenommen.* Daß dieser außerordentliche Autoverkehr seinen Preis in Luft- und Lärmbelastung hat, ist allgemein bekannt.

Anders verlief die Entwicklung hingegen im Güterverkehr. Als in den 50er Jahren neue Industriegebiete ausgewiesen wurden, war die Bahnlinie ein Standortfaktor. Die in jener Zeit angelegten Gewerbegebiete von Leinfelden, Echterdingen, Bernhausen und Neuhausen liegen alle entlang der Filderbahnlinie, darunter Firmen wie Bosch und Roto-Frank (Leinfelden), Längerer & Reich (Bernhausen) oder Thyssen (Neuhausen). Tatsächlich spielte die Bahn im Güterverkehr auch in den folgenden Jahrzehnten noch eine wichtige Rolle.

Nach langen und kontroversen Diskussionen stellte die Stuttgarter Straßenbahnen AG im Jahr 1983 den

Betrieb auf der Filderbahn ein. Sie verwies dabei auf ihr Defizit sowie auf die zurückgehende Nutzung des Güterverkehrs. Am 23. Mai 1983 fuhr zum letzten Mal ein Zug auf der Filderbahn. Die Gleise wurden bald darauf demontiert. Heute verläuft ein Radweg auf dem ehemaligen Bahndamm.

Im Jahre 2001: S-Bahn bis Bernhausen

Bereits in den 50er und 60er Jahren wiesen Gutachten darauf hin, wie schlecht die südlichen Filderorte an den Schienenverkehr angeschlossen waren. 1967 entstand der Plan einer V-Bahn, einer «Verbindungsbahn» für den Nahverkehr. Diese sollte von Stuttgart über Vaihingen – Echterdingen – Flughafen bis nach Aich geführt werden. 1985 wurde die S-Bahn-Strecke zwischen Stuttgart und Vaihingen eröffnet, seit dem 18. April 1993 fährt die S-Bahn bis zum Flughafen Echterdingen. Wenige Tage zuvor, am 29. März 1993, hatte die Landesregierung Baden-Württemberg einen Grundsatzbeschluß gefaßt und damit grünes Licht für die Weiterführung der S-Bahn nach Bernhausen gegeben; die entsprechenden Verträge wurden im August 1993 unterzeichnet.

Auch wenn die Entfernung zwischen dem Flughafen und Bernhausen nur wenige Kilometer beträgt, so betragen die Baukosten rund 170 Millionen Mark, da ein 2,6 Kilometer langer Tunnel unter der Startbahn in bergmännischer Bauweise gebohrt werden muß. Um einen Eingriff in die grundwasserführenden Gesteinsschichten zu verhindern, wird der Tunnel



Beim Bau des ersten Autobahn-Bauabschnitts Echterdingen-Unterboihingen 1934–1936 spielte die Filderbahn eine wichtige Rolle beim Transport von Baumaterial. Aufnahme auf dem Bahnhof Bernhausen.



Links: Eine der zahlreichen Museumsfahrten auf der Filderbahn. Aufnahme 1973 auf dem Bahnhof Neuhausen.

Unten: Bahnhof Bernhausen nach der Demontage der Gleise 1983.

durch die darunterliegende Tonschluffsteinschicht 28 Meter (!) unter der Start- und Landebahn geführt. Der S-Bahnhof Bernhausen liegt unterirdisch auf dem Gelände der ehemaligen Filderbahn. Das historische Bahnhofsgebäude von 1897 soll erhalten bleiben. Zum Fahrplanwechsel im Juni 2001 ist vorgesehen, daß der erste S-Bahnzug nach Bernhausen fährt.

QUELLEN

Stadtarchiv Filderstadt, Bestände Bernhausen, Plattenhardt und Sielmingen
 Stadtarchiv Filderstadt, Filder-Bote, Jahrgänge 1897-1938
 Landeskirchliches Archiv, A 29
 Hauptstaatsarchiv Stuttgart E 49
 Zentralaktei der Stuttgarter Straßenbahnen AG Stuttgart

«Hundert Jahre Filderbahn»

Vom 16. Februar bis zum 13. März 1998 ist in der Schalterhalle der Bernhauser Bank, Bernhäuser Hauptstraße 14 in Filderstadt **diese Ausstellung** zu sehen.

Öffnungszeiten: Montag, Dienstag, Freitag:
 8.00–17.00 Uhr
 Mittwoch:
 8.00–13.00 Uhr
 Donnerstag:
 8.00–19.00 Uhr

Eintritt frei!

