



Heimatblätter aus dem Zabergäu

Zeitschrift des Zabergäuvereins

Heft 1/2, Jahrgang 2022

Herausgeber:
Zabergäuverein, Sitz Güglingen

WOLFRAM BERNER, HANS-JOACHIM KNUPFER
125 Jahre Zabergäubahn – eine Bahn dank bürgerschaftlichem
Engagement

Zeitschrift des Zabergäuvereins

Heimatblätter aus dem Zabergäu

Heft 1/2, Jahrgang 2022

125 Jahre Zabergäubahn – eine Bahn dank bürgerschaftlichem Engagement

von Wolfram Berner und Hans-Joachim Knupfer

„Das Dornröschen des Zabergäus“, so könnte man den Jubilar umschreiben. Die Bilanz der einstigen Schienenmagistrale im Zabertal ist heute derzeit eher ernüchternd: 20 Kilometer gewidmete Eisenbahninfrastruktur, die 1896 bis Güglingen und 1901 bis Leonbronn als Schmalspurbahn erbaut, ab 1964 auf Normalspur umgestellt und modernisiert wurde, doch seit Ende Januar 1995 brachliegt.

Doch das unermüdliche Werben des Vereins 'Zabergäu pro Stadtbahn', der seit über 35 Jahren aktiv ist, könnte Früchte tragen: beharrlich unterstützen alle Anliegergemeinden die generelle Initiative des Landkreises Heilbronn, dass der Schienenweg entlang des Flüssleins Zaber künftig Teil des Zweisystem-Stadtbahnnetzes Karlsruhe/Heilbronn werden soll. Der Teufel steckt aber im Prinzip und im Detail.

Für den Stuttgarter gehörte ein genüsslicher Tagesausflug ins schöne Zabergäu einst zu den glanzvollen Erlebnissen in Sommerfrische und Weinherbst. Das „Zaberle“, die vor 125 Jahren eröffnete staatliche Schmalspurbahn auf 750-Millimeter-Spur, brachte die Touristen gemütlich nach „Kleintalien“, wie die breite, von anmutigen Rebhängen begrenzte Talschaft zwischen den Höhenzügen Heuchelberg und Stromberg gerne genannt wird. Schon die alten Römer schätzen die geschützte, klimatisch begünstigte Lage des Zabertales, gelegentlich auch „schwäbische Toskana“ genannt. Für Freunde der Rebe las sich dann der Fahrplan der Zabergäubahn, ähnlich wie bei der benachbarten Bottwartalbahn Marbach am Neckar – Beilstein – Heilbronn: wie eine Weinkarte.

Die Geschichte der Schmalspurbahn

Der lange Weg ins Zabergäu

Was die namensgebende Gegend, das Zabergäu, landschaftlich auszeichnet, machte und macht die Zabergäubahn zu einem der verkehrsgeographisch schwierigsten Fälle in Württemberg. Wie ein riesiges U, das sich nach Osten öffnet, umschließen die waldbekrönten Höhenzüge Stromberg und Heuchelberg das in Ost-West-Richtung verlaufende breite Becken des Zabertals. Das Flüsschen Zaber mündet bei Lauffen in den Neckar, wo sich das Tal jedoch kurz zuvor zu einem schmalen Durchlass verengt. Für den Bahnbau erwies sich diese Ausgangslage aber stets als uninteressant, gab es doch für die Planer keinen Grund, den nach Westen folgenden Talschluss aufwändig zu überqueren.



25. Juli 1986, Ende des regulären Reisezugverkehrs: Die 22 Jahre zuvor hart erfochtene Modernisierung hat die Strecke nicht dauerhaft gerettet – mangels Einsatz des Betreibers. (Foto: Hans-Joachim Knupper)



Alltagspotential und Tourismus ergänzen sich bestens! Im Mai 1992 erwarten die Tagesausflügler in Leonbronn das Ausladen der beachtlichen Menge an Fahrrädern aus dem Gepäckwagen. (Foto: Hans-Joachim Knupper)

Kraichgau- statt Zaberbahn

Denn unweit davon standen topografisch günstigere oder wirtschaftlich attraktivere Routen zur Verfügung. Das galt besonders für die Kraichgaubahn (eingeweiht am 7. August 1880) Heilbronn – Eppingen – Bretten – Karlsruhe, die das Zabergäu hätte ideal erschließen können, aber schlicht ein Tal zu weit nördlich verlief, für den Durchgangsverkehr freilich goldrichtig. Schon die Hauptbahnen Stuttgart – Ludwigsburg – Bietigheim – Heilbronn (eröffnet am 25. Juli 1848) und Bietigheim – Bretten – Bruchsal (eröffnet am 20. September 1853) hatten das Zabergäubecken aus gutem Grund umfahren.

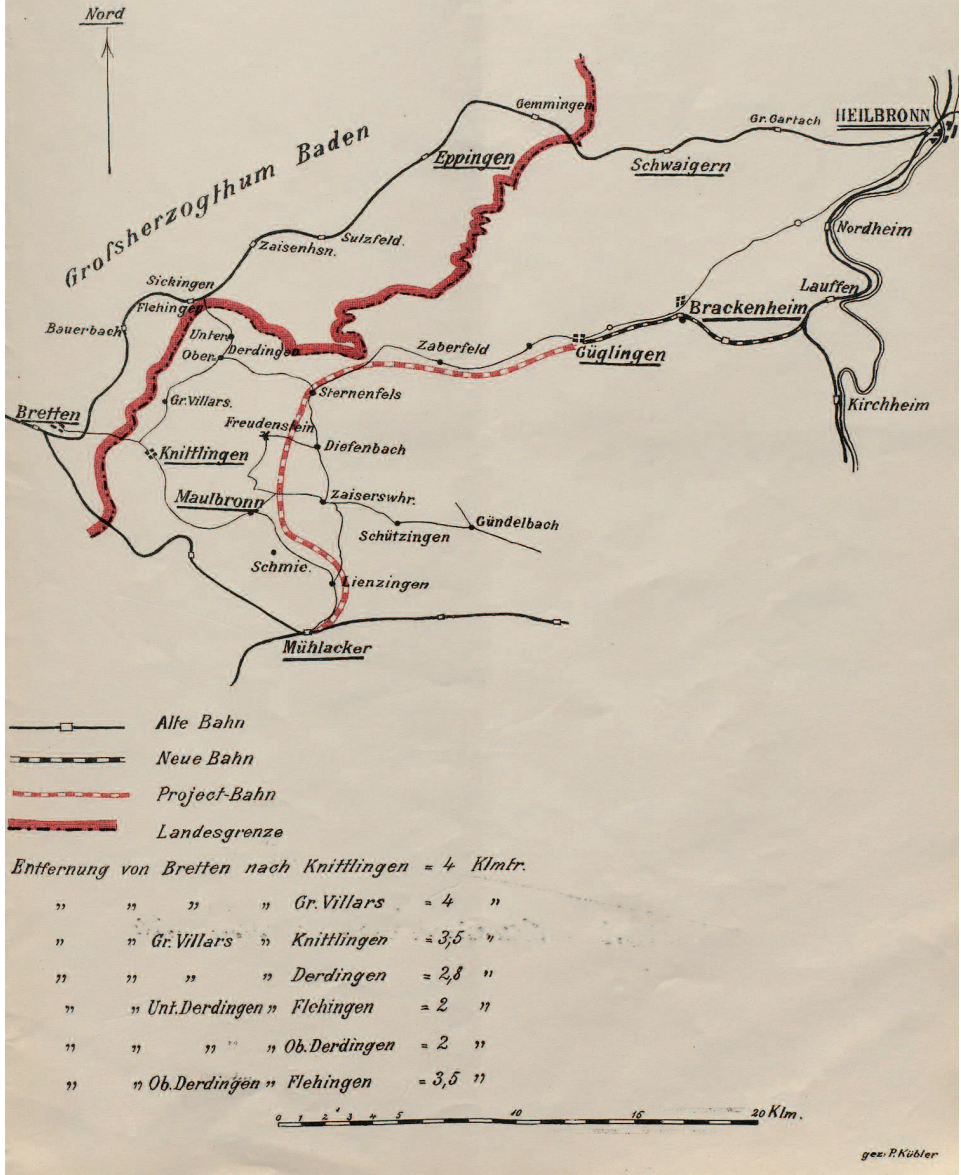
Als 1888 aus strategischen Gründen die Kraichgauroute ein zweites Gleis erhalten sollte, versuchte das Zabergäu mit allen Argumenten, daraus endlich seine Bahn zu stricken. Selbstverständlich lehnten Staat und Reich auch diesmal ab, wegen der unnötigen Höhenunterschiede, zumal der schon vorbereitete Ausbau über den Kraichgau viel günstiger war.

Der erste Anlauf eines Komitees der Bewohner des Zabergäus zur „Erbauung einer Eisenbahn durch das Zabergäu“ hatte schon im Februar 1869 keine positive Resonanz von staatlicher Seite erfahren. Auch der erneute Vorstoß, datiert in Brackenheim vom 30. März 1872, mit der „Alleruntertänigsten Bitte der Bewohner des Zabergäus um allergnädigste Erlassung eines Gesetzes zum Bau einer Eisenbahn durch das Zabergäu Lauffen – Mühlacker“ war nicht von Erfolg gekrönt. Den entscheidenden Vorstoß erzielte man im dritten Anlauf mit einem neuen Komitee unter maßgeblicher Beteiligung der Amtskörperschaft Brackenheim. Diese „Untertänige Bitte der Vertreter der Amtskörperschaft Brackenheim um Erbauung einer Eisenbahn von Lauffen bis Güglingen auf Kosten des Staates“ vom 14. Dezember 1889 sollte die weiteren Planungen in Gang bringen.

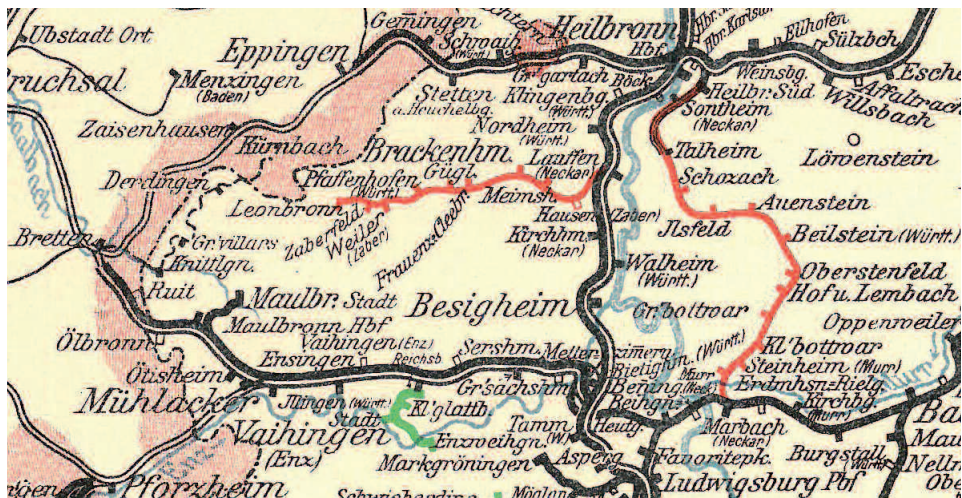
In Stuttgart war man sich nun aber umso mehr im Klaren darüber, dass man schon wegen der Staatsraison um eine Bahn direkt ins Zabertal früher oder später nicht umhinkam: Brackenheim, der lokale Hauptort, auf einer Erhebung halb über dem Tal thronend, war seit Jahrhunderten Sitz eines Oberamtes, somit eines regionalen Verwaltungsbezirkes und Gerichtssitzes, vergleichbar einem kleinen heutigen Landkreis. Nachdem die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (KWStE) und die Maschinenfabrik Esslingen ein Konzept entwickelt hatten, das den Bau preisgünstiger schmalspuriger Eisenbahnen ermöglichte, ohne gegenüber der Normalspur Nachteile zu erleiden, erschien auch für die sparsamen Planer am Neckar der Weg frei für den Gedanken an ein flächendeckendes Netz von Lokalbahnen - so hieß diese Betriebsart offiziell auch in Württemberg. Wenn deshalb die Bahnverbindung nach Brackenheim und Güglingen schon als sechste staatliche Lokalbahn innerhalb von rund fünf Jahren an die Reihe kam, so zeigt das den hohen Stellenwert.

Dass sich die KWStE für die Schmalspur mit 750 Millimeter Spurweite entschied, gehörte zum Programm: Die Schmalspur sollte die Regel bilden, und da man einen eigenen Bahnkörper anlegen musste, kam die für Straßenseitenlage vorgesehene, doch vom Bau- und Materialaufwand her teurere Meterspur nicht in Frage. Dies gilt - zumal die KWStE die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge für beide möglichen Spurweiten gleich bemessen hatte - einmalig in Deutschland.

Übersichtskarte zu dem Bahnprojekt Güglingen-Mühlacker.



Übersichtskarte über das mögliche Bahnprojekt von Güglingen über Sternenfels nach Mühlacker. (Quelle: Staatsarchiv Ludwigsburg [StAL] F 183 II Bü 311)



Die württembergisch-badische Grenzregion mit den strategischen Hauptbahnverbindungen nach Bretten und Eppingen verdeutlicht sehr gut dieser Ausschnitt aus der Karte der Reichsbahndirektion (RBD) Stuttgart von 1930. (Vorlage: Arbeitskreis Eisenbahnhistorie Württemberg)

Die Bahn wird gebaut

Auch im Zabergäu hatte man durchaus erkannt, dass nur eine solche Bahn lokalen Charakters verkehrlich in Frage kam und bei dieser Ausgangslage nur in einfachster Ausführung bezahlbar und realistisch war. Das württembergische Gesetz zum Bau der schmalspurigen Lokalbahn Lauffen – Brackenheim – Göggingen datiert vom 14. Juli 1895. Am 28. August 1896 fuhr nach problemlosem Streckenbau der erste reguläre Zug in Brackenheim und Göggingen ein. Einen Tag zuvor brachte ein Sonderzug eine kleine Zahl von Ehrengästen, zu denen neben Friedrich von Balz, dem Präsidenten der Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen, vor allem auch Freiherr von Mittnacht, Präsident des Staatsministeriums, zählte, unter großer Anteilnahme der lokalen Bevölkerung mit Unterwegshalt auf jeder Station nach Göggingen. Das Festessen wurde in der Gaststätte „Post“ in Göggingen abgehalten. Auf dem Rückweg wurde erneut Station in Brackenheim gemacht. Dort wurde dann bis in den Abend hinein das Bankett in der festlich geschmückten Turnhalle abgehalten. Nach Abfahrt des Sonderzugs mit den Ehrengästen wurde der Einweihungstag mit einem Feuerwerk beendet. Sowohl die Amtsstadt als auch der Zentralpunkt des Zabertals waren damit erschlossen.

Damit hätte es sein Bewenden haben können, wenn nicht die Diskussion um die „Zabertalbahn“, wie sie in den Landtagsakten zunächst hieß, stets auch flankiert worden wäre von den Bahnwünschen der Gemeinden Maulbronn, Knittlingen und Sternenfels am Westrand des Strombergs, also vom Zabergäu, aus „hinter dem Berg“. Den Staat Württemberg konnte dies auf Dauer nicht ruhig lassen, denn hier handelte es sich um klassisches Grenzland, nur wenige Kilometer von den badischen Marksteinen entfernt.



Der Eröffnungszug, wie er am 27. August 1896 Brackenheim erreichte. Ein offener Güterwagen, umfunktioniert als „Cabriowagen“, verstärkte den Sonderzug. (Foto: Theo Schelling, Vorlage: Zabergäuverein)



Festtagsstimmung am Bahnhof Güglingen bei der Einfahrt des Eröffnungszuges. Güglingen war mit seinen Lokbehandlungsanlagen Betriebsmittelpunkt der Strecke und blieb die ersten fünf Jahre auch Endstation der Zabergäubahn. (Foto: Theo Schelling, Vorlage: Zabergäuverein)

So kursierten jahrelang skurrile Entwürfe über Bahnverbindungen, mit denen der Verkehr mit aller Gewalt ins gerade noch schwäbische Gebiet gegen Mühlacker hätte verbunden und abgebogen werden sollen. Schließlich setzten sich parallel dazu vernünftigeren Planungen durch, Maulbronn durch eine separate Stichbahn an die Brettener Hauptbahn anzuschließen sowie im badischen Bretten eine Bahnetape nach Knittlingen und Sternenfels ausgehen zu lassen. Als zunächst problemlosester Schritt und zweite Etappe erschien aus Stuttgarter Sicht offenbar der Weiterbau der bestehenden Strecke bis Leonbronn, denn der war im Talbecken unkompliziert, im Gegensatz zur bewegten Topografie des Strombergs, und einen Staatsvertrag mit dem Großherzogtum Baden brauchte es dazu vorerst auch nicht.

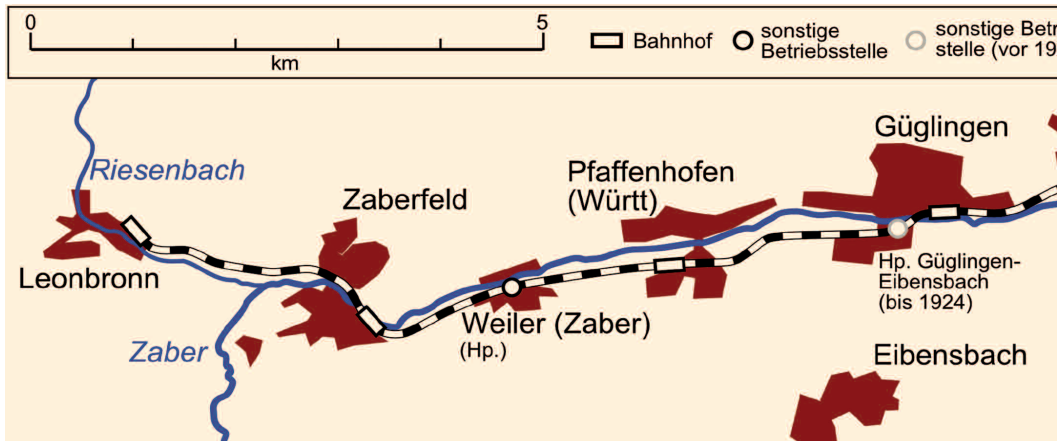
Schließlich wurde am 29. Juli 1899 das württembergische Gesetz zum Bau und Betrieb der Lokalbahnverlängerung von Güglingen über Zaberfeld bis nach Leonbronn in Kraft gesetzt. Dieser Abschnitt konnte am 19. Oktober 1901 in Betrieb genommen werden. Wiederum gab es einen Tag zuvor einen Sonderzug, der den neuen Streckenabschnitt mit geladenen Gästen ab Güglingen am Nachmittag befuhr. In der Gaststätte „Ochsen“ in Leonbronn wurde das Festessen abgehalten, währenddessen Oberamtmann Krauß die Reihe der Reden eröffnete. Auch Friedrich von Balz lobte die Bahnverlängerung mit Grußworten. Auf der Rückfahrt wurde in Zaberfeld ein 25-minütiger Sonderhalt eingelegt, um, wie der „Zaber-Bote“ - das Amtsblatt des Oberamts Brackenheim - berichtete, „ein prächtiges Feuerwerk zu sehen, das Herr Pyrotechniker Fischer aus Cleeborn abbrannte“.

Damit hatte Württemberg sein Verkehrsgebiet zunächst sinnvoll abgerundet: Der westliche Stromberg mit seinem Holzreichtum, seinen wertvollen Steinbrüchen, mit denen einst gar der Kölner Dom beliefert worden war, und das gesamte Zabertal mit seinem Ertrag von Feldern und Rebhängen konnten nun den Vorteil der Bahnverbindung nutzen, ohne dass ein Abwandern der Frachtgüter ins Badische noch stark zu befürchten gewesen wäre. Mit Leonbronn war man an die Grenze des überschaubar Machbaren gegangen, denn das lag noch im Talgrund und war mit mäßiger Steigung von 1:60 gerade noch erreichbar. Nach Sternenfels als nächstem Ort waren es gut dreieinhalb Kilometer, doch dazu hätte man rund 70 Meter nach oben überwinden und in Serpentina das Tal spätestens in Leonbronn verlassen müssen.

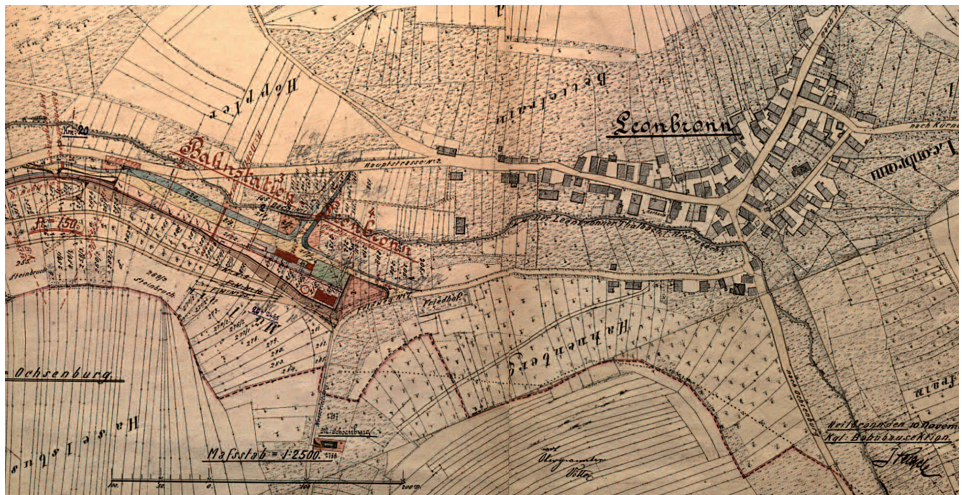
Kein Anschluss nach Baden – Der gleislose Bahnhof Knittlingen

Die Bestrebungen, der Orientierung nach Heilbronn eine solche nach Westen hinzuzufügen, gipfelten nach langen Verhandlungen mit Baden in dessen Zustimmung zu einer normalspurigen württembergischen Nebenbahn Bretten – Knittlingen – Kürnbach, die hinter dem östlichen Ortsrand von Bretten württembergisches Gebiet erreicht hätte. Von Kürnbach nach Sternenfels hätten zwar auch nochmals drei Kilometer gefehlt, aber ein Anfang war gemacht - so glaubte man.

Die Strecke war in der württembergischen Sektion bis hinter Knittlingen ab 1913/14 gerade im Bau gewesen, als der Erste Weltkrieg vom Zaun gebrochen wurde. Zudem hatte Baden fatalerweise die Arbeiten auf seinem Abschnitt so gut wie gar nicht unterstützt.

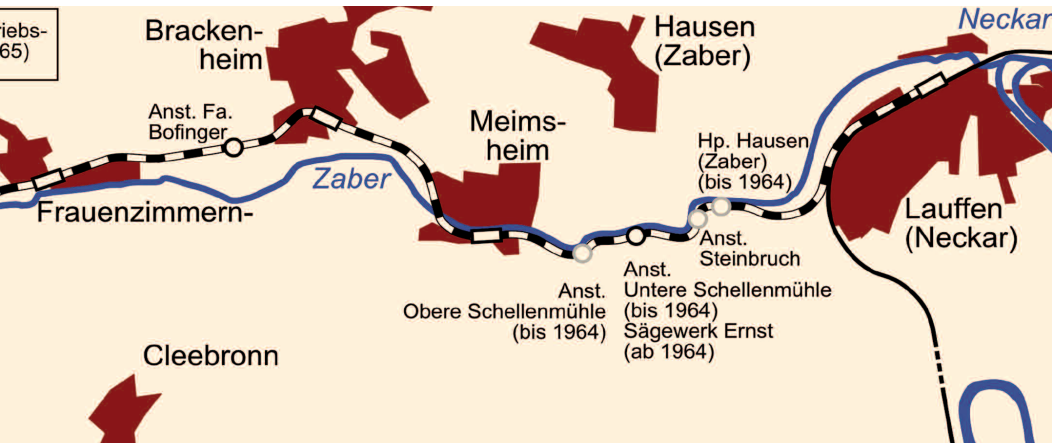


Streckenkarte der Zabergäubahn. (Grafik: Klaus Jähne)



Auf dem Grunderwerbsplan von Leonbronn aus dem Jahr 1901 erkennt man gut die damalige Ortsrandlage, welche die Option eines Streckenweiterbaus in Richtung Sternenfels oder Derdingen offenließ. (Vorlage: Staatsarchiv Ludwigsburg E 79 I Bü 976)

Zu den Problemen nach dem Krieg kam daher hinzu, dass wegen des fehlenden ersten kurzen Abschnitts auf Markung Bretten das Baumaterial für das gute dahinterliegende Stück auf schwäbischem Territorium nicht per Schiene herangeführt werden konnte - und das hieß wegen der anderweitig viel höheren Lohnkosten so gut wie gar nicht. Inflation und Politik ließen die Erdarbeiten hinter Knittlingen wiederholt stocken. Und eine badische Staatsbahn, bei der man das Versäumnis hätte einklagen können, gab es ab 1920 nicht mehr, so wenig wie das württembergische Gegenstück. Immerhin hatte Maulbronn 1914, buchstäblich in letzter Sekunde vor der Mobilmachung, seine kurze Stichbahn direkt von der Hauptstrecke her in Betrieb nehmen können. Als 1924 die Deutsche Reichsbahn in eine Gesellschaft umgewandelt wurde, vereinbarte man, dass die 1920 von den Länderbahnen auf die Reichseisenbahnen übergegangenen Bauverpflichtungen und begonnenen Strecken nicht Teil jener Gesellschaft seien.



Euphorie herrschte im Sommer 1919 in Knittlingen nach erfolgtem „Durchstich“ der heutigen Wetterkreuzstraße in Richtung Großvillars. Doch mehr als diese Baufeldbahn sollte die Bahntrasse nie sehen. (Foto: Ausschnitt aus einer Mehrbildpostkarte; Vorlage: Wolfram Berner)



Ernüchterung 39 Jahre später. Am 15. Dezember 1958 erfolgte die Sprengung einer Bahnbrücke in Knittlingen, die nie von einem regulären Zug benutzt wurde. (Foto: Hans Hofmann, Sammlung: Siegfried Strobel)

Zwar versuchten die Kommunen nun verzweifelt, Land und Reich zu Bauzuschüssen zu bewegen, doch die hatten andere Sorgen - und wichtigere Linien fertigzustellen, auch in Württemberg. Knittlingen blieb der ohnmächtige Zorn über einen fertigen Bahnstreckenabschnitt mit komplettem Stationsgebäude und einer massiven Brücke - doch alles ohne Gleise. Das sollte sich auch nie mehr ändern.



Ausschnitt siehe Abb. Seite 11 unten

Somit kam aber auch die Zabergäubahn nie über das Talende in Leonbronn hinaus: Das Provisorium, wie so oft, erstarrte zur Dauereinrichtung. Davon abgesehen hätte jedoch die technisch zweigeteilte Ausführung - im Westen Normalspur, im Zabergäu Schmalspur - nur zu unendlich neuen Diskussionen und Verzögerungen geführt und selbst zwei miteinander verbundene Äste so oder so den Verkehr wohl kaum belebt. Aber auch eine durchgehende Strecke mit einheitlicher Spurweite wäre technisch eine Zweigbahn geblieben, ohne Chance auf Durchgangsverkehr, und hätte somit nur das geringe lokale Aufkommen unwirtschaftlich auf viele teure Kilometer Strecke verteilt.

Während schon der ersteröffnete Abschnitt Lauffen – Güglingen mit einer Verzinsung von bis zu 1,86 Prozent dem Finanzdienst der Staatsbahn nur wenig Freude machte, so ging die Gesamtrendite nach Inbetriebnahme bis Leonbronn mit einem Wert von etwa 0,35 % in den Keller. Der zweite Abschnitt war also stark unrentabel, nur die kostengünstige Schmalspur verhinderte ein wirkliches Defizit. Für den dritten und teuren Bauabschnitt über den Geländesattel bis Kürnbach wäre noch weniger örtliche Verkehrssubstanz zu erwarten gewesen; eine Durchbindung bis Bretten hätte die lokale Strecke wegen der benachbarten schnellen Kraichgaubahn Heilbronn – Bretten nicht belebt.

Eine Fahrt mit der Bahn „dem Thale entlang“

Die Streckenführung der nun rund 20 Kilometer langen Verbindung war wenig spektakulär, aber auch nicht ohne Reiz. Die Schmalspuranlagen begannen auf der Nordwestseite des Bahnhofs Lauffen und begleiteten zunächst die Hauptbahn Richtung Stuttgart, bevor die Lokalbahn nach Westen Richtung Zabertal abschwankte, kurzzeitig fallend. Im Verwaltungsbericht der Württembergischen Verkehrsanstalten des Jahrgangs 1896 liest sich das folgendermaßen: „Die Bahn geht vom Bahnhof Lauffen am Neckar (171,62 Meter über Normal-Null, N.N.) anfänglich in südwestlicher Richtung im Neckartal der Hauptbahn entlang, dann in westlicher Richtung in dem Tale oder an den Gehängen der Zaber.“ Auf engem Terrain zwischen steilem Schattenhang und dem rechten Zaberufer wurde anstei-



Bis heute steht das Bahnhofsgebäude von Knittlingen, an dessen ehemaliger Gleisseite bis in die 1990er-Jahre noch der Stationsname auf den Holzschindeln zu lesen war. (Aufnahme vom April 1995; Foto: Hans-Joachim Knupfer)



Ein Gedenkstein neben der begonnenen Bahntrasse am Ortsrand von Großvillars erinnert an das „Bahnbaudrama“ zwischen Bretten und Derdingen. (Fotos: Wolfram Berner)

gend zunächst der Haltepunkt Hausen an der Zaber erreicht, deren zugehöriger Ort nördlich auf der Höhe drei Kilometer entfernt liegt. Weiter arbeitet sich die Bahn bis Meimsheim aus dem engen Muschelkalkabschnitt des Tals heraus.

Ab hier verläuft die Strecke fast stets geradlinig. Anstatt jedoch im Talgrund nördlich von Botenheim zu bleiben, wird zunächst leicht nach Nordwesten Brackenheim auf seiner Höhenterrasse erschlossen - dies, ein ortsnaher Bahnhof statt einer unten im Tal, war stets eine Zentralforderung der Oberamtsstadt gewesen. Dafür wurden aber die Maximalneigung von 1:40 und eine Zaberbrücke erforderlich. Hinter dem Krankenhaus Brackenheim, an dem der Scheitelpunkt der Strecke liegt, geht es im Gefälle erleichtert wieder ins Zabertal. Nächster Bahnhof ist Frauenzimmern-Cleebronn, gemeinsamer Bahnhof des einstigen Klosterorts Frauenzimmern und dem wichtigen Nachbarort Cleebronn am Fuß des Michaelsbergs, beliebtes Ausflugsziel und natürlich Weingemeinde. In Sichtweite liegt dann schon Güglingen. Obwohl hier der Betriebsmittelpunkt lag, befanden sich dort nur recht bescheidene Gleisanlagen mit einem eingleisigen, zunächst zweiständigen und ab 1901 auf drei Stände verlängerten Lokomotivschuppen.

Hinter dem Bahnhof Güglingen folgte die zweite Zaberquerung. An der Kreuzung mit der Eibensbacher Straße (Landesstraße L 1110) lag der frühere Haltepunkt Güglingen-Eibensbach. Ab dann verläuft die Strecke größtenteils fast schnurgerade bis zum Bahnhof Pfaffenhofen (Württ). Weiter geht es zwischen Pfaffenhofen und der Haltestelle Weiler (Zaber) in Sichtweite der Landesstraße. Erscheint die Streckenführung selbst eher monoton, können das die umgebende Landschaft mit den sanften Linien der Keuperhügel, den weiten Weinhängen und Feldern, den aus Süden grüßenden Michaelsberg und die Burg Blankenhorn sowie von Norden Schloss Stocksberg als markante Aussichtspunkte mit fernem Waldsaum ausgleichen. Nach Weiler schiebt sich im Westen, genau geradeaus, ein markanter freistehender und waldbekrönter Hügel, der Spitzenberg, ins Bild. Er wird auf der Südseite im Halbkreis umrundet, womit der Bahnhof Zaberfeld erreicht ist. Unmittelbar danach wird die Zaber letztmals überquert.

Bei Kilometer 18,8 außerhalb von Zaberfeld verlässt die Strecke unmerklich das eigentliche Tal der Zaber und tritt in das sogenannte Riesenbachtal – einem kleinen Bach, dem die Strecke jenseits der Landstraße folgt – ein, bevor auf der Südhangseite des Heuchelbergs Leonbronn erreicht wird, dessen Bahnhof unterhalb der Weinberge vor dem Ort liegt. Für einen Endpunkt unüblich gab es in Leonbronn keinen Lokomotivschuppen, da man ja offenbar auf den baldigen Weiterbau hoffte. Vielmehr übernachteten die Züge stets in Güglingen, was jeden Tag zu unproduktiven Leerkilometern führte.

Der Unterbau der Bahn bot keine erheblichen Schwierigkeiten. Die Gleisbettung bestand aus einer Vorlage von Muschelkalk und Keupersandsteinen. Der darüber aufgetragene Bahnschotter bestand aus Muschelkalk und in der Nähe von Lauffen sogar aus Neckarkies. Das Gleis bestand aus 9 Meter langen, 0,1 Meter hohen Stahlschienen des württembergischen Profils M mit 20 Kilogramm Gewicht pro laufendem Meter. Die Schienen waren auf Schwellen aus Kiefernholz fixiert.



Ausgangspunkt für die Zabergäubahn war Lauffen am Neckar. Am 14. Januar 1961 steigen nur wenig Reisende vom Eilzug aus Heilbronn in die Schmalspurbahn um. (Foto: Jörg Zimmer)



Wie hier am 1. Juni 1963 wird bei Meimsheim die teils kurvenreiche Streckenlage in Sichtweite des namensgebenden Flusses Zaber eindrucksvoll deutlich. (Foto: Helmuth Röth; Sammlung Eisenbahnstiftung)

Im Personenverkehr konnte die Zabergäubahn, wie sie in späteren Jahren örtlich gerne genannt wurde, außer der Bedeutung von Brackenheim als Amtsstadt vor allem vom Berufsverkehr in die aufstrebende Gewerbe- und Industriestadt Heilbronn profitieren. Der rege Ausflugsverkehr bildete eine weitere, von Anfang an erwartete Stütze. Im Güterverkehr fehlte habhafte Industrie im eigentlichen Sinne. Doch das Gaswerk Brackenheim, die Steinbrüche, der Weinversand und der Holzexport sorgten ebenso für Aufkommen wie der Zuckerrübenverkehr. Privatananschlussgleise existierten zur Schellenmühle - ursprünglich zwei - unterhalb Meimsheim und dem dort dann entstandenen Sägewerk und dem Steinbruch bei Hausen (Zaber), dessen Verladebunker noch steht.

Lauffen a. N.—Leonbronn und zurück (210).																			
...	7 01	8 40	11 01	12 43	14 25	16 07	17 49	19 31	21 13	22 55	24 37	26 19	28 01	29 43	31 25	33 07	34 49	36 31	38 13
...	7 09	8 49	12 02	12 52	13 42	14 32	15 22	16 12	17 02	17 52	18 42	19 32	20 22	21 12	22 02	22 52	23 42	24 32	25 22
...	7 16	8 57	12 09	13 00	13 51	14 42	15 33	16 24	17 15	18 06	18 57	19 48	20 39	21 30	22 21	23 12	24 03	24 54	25 45
...	7 24	9 12	12 16	13 18	14 19	15 21	16 23	17 25	18 27	19 29	20 31	21 33	22 35	23 37	24 39	25 41	26 43	27 45	28 47
...	7 35	9 23	12 25	13 29	14 32	15 35	16 38	17 41	18 44	19 47	20 50	21 53	22 56	23 59	25 02	26 05	27 08	28 11	29 14
...	7 45	9 33	12 32	13 41	14 44	15 47	16 50	17 53	18 56	19 59	21 02	22 05	23 08	24 11	25 14	26 17	27 20	28 23	29 26
...	7 54	9 42	12 41	13 50	14 53	15 56	16 59	18 02	19 05	20 08	21 11	22 14	23 17	24 20	25 23	26 26	27 29	28 32	29 35
...	8 00	9 48	12 47	13 56	14 59	16 02	17 05	18 08	19 11	20 14	21 17	22 20	23 23	24 26	25 29	26 32	27 35	28 38	29 41
...	8 05	9 53	12 53	14 01	15 04	16 07	17 10	18 13	19 16	20 19	21 22	22 25	23 28	24 31	25 34	26 37	27 40	28 43	29 46
...	8 13	10 01	1 00	4 09	5 12	6 15	7 18	8 21	9 24	10 27	11 30	12 33	13 36	14 39	15 42	16 45	17 48	18 51	19 54

* im Uebergangsverkehr 0,02 km. Züge halten b in Güglingen-Eibensbach.

Im dichten Fahrplan von 1906 wird Güglingen als „Zentralstation“ mit Start- und Endpunkt der Zugleistungen ersichtlich. (Vorlage: Archiv der Härtsfeld-Museumsbahn)



Im kurzen Güterzug mit Personenbeförderung (GmP) wird der am Zugende sich befindliche aufgeschemelte gedeckte Normalspurgüterwagen am 11. Februar 1963 in Güglingen entladen. (Foto: Sigurd Hilkenbach)

Der schmalspurige Regulärbetrieb

Naturstein, Holz, Mühlenerzeugnisse, bäuerliche Güter und Zuckerrüben wurden ausgeführt. 20 000 bis 35 000 Tonnen Jahresaufkommen waren zur Staatsbahnzeit ordentlich, aber nicht üppig. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg siedelten sich verstärkt Stahl- und Maschinenbaubetriebe an, im Hinblick auf die Schiene. Hingegen beförderte die Bahn massiv viele Pendler in die Industriestadt Heilbronn und gehörte schon zu Königs Zeiten mit bis zu 300 000 Reisenden pro Jahr zu einer der am besten ausgelasteten Linien. Die auch von der Reichsbahndirektion Stuttgart erwogene Beschaffung der modernen und schnellen „Einheits-Schmalspurtriebwagen“ vom Typ VT 137.3 war wegen Stahlbewirtschaftung und Krieg nicht mehr zustande gekommen.

Den Zweiten Weltkrieg überstand die Zabergäubahn ohne größere Schäden, das Empfangsgebäude von Lauffen am Neckar wurde zerstört. Sobald Reifen und Treibstoff wieder verfügbar waren, genehmigten die Landkreise alle neuen privaten Omnibuslinien, die nicht auf voller Länge direkt bahnparallel fuhren. Die nunmehr zuständige Deutsche Bundesbahn konnte sich ihre Verkehrseinnahmen, die sie dringend brauchte, nur erhalten, wenn sie es selbst genauso hielt: Sprich wenn sie eigene Busse im Umfeld der Schiene und teils parallel zu dieser einsetzte, um somit den privaten Unternehmen zuvor zu kommen. Dazu gesellte sich der Umstand, dass private Busse kürzere Verbindungen anbieten konnten, weil sie nicht an den Verlauf der Schiene gebunden waren. Um den Verlust auszugleichen und Kosten zu sparen, ersetzte die Deutsche Bundesbahn bereits ab dem 20. Februar 1950 auch fast den gesamten Reisezugverkehr ins Zabergäu mit Ausgangspunkt in Heilbronn durch Busse. Es verblieb nur ein einziges, gut frequentiertes Personenzugpaar für den Berufsverkehr auf der Schiene. Fünf Jahre später gab die Deutsche Bundesbahn bekannt, sie wolle auch auf dieses Restangebot verzichten.

Ein Busunglück mit Folgen

Vor Lauffen querte die Straße aus dem Zabergäu nicht nur die Zabergäubahn, sondern auch die Stuttgarter Hauptstrecke. Mitte 1959 ergab deshalb die Summe unglücklicher Umstände eine Katastrophe: Ein im Bahnauftrag fahrender Privatbus des Cleebronner Busunternehmens Ernesti wurde vom Schrankenwärter irrtümlich zwischen den Schlagbäumen eingeschlossen und vom Eilzug frontal erfasst. 45 Tote bildeten die grausige Bilanz. Die Schlussfolgerung der Bevölkerung war einfach: Bei einer Fahrt auf der Schiene wäre dies nicht passiert.

Sofort gründete sich die Aktionsgemeinschaft Zabergäu (AGZ), eine kommunalpolitische Initiative, die sich für bessere Verhältnisse auf Straße und Schiene und „gegen eine wirtschaftliche Vereinödung des Zabergäus“ wandte und rasch über 1700 Mitglieder fand. Hauptziel war zunächst die Erhaltung der Zabergäustrecke. Nur auf Druck der nun gegründeten Aktionsgemeinschaft sah die Deutsche Bundesbahn (DB) daraufhin zunächst vor, den Personenverkehr hauptsächlich auf die Schiene zurückzuverlagern. Kurz nach dem Unglück beilegte sich die Bundesbahn deshalb mit der Mitteilung an das Innenministerium von



Am 20. Juni 1959 ereignete sich an diesem Bahnübergang südlich von Lauffen die Katastrophe als ein Eilzug aus Richtung Heilbronn den Linienbus aus dem Zabergäu erfasste. (Foto: Hans-Georg Sauber)



Kurz nach dem Unglück stiftete die Aktions-Gemeinschaft-Zabergäu den 45 Todesopfern diesen Gedenkstein an der Siedler- und Bahnhofstraße. Der Bahnübergang wich erst Jahrzehnte später einer Unterführung. (Foto: Hans-Joachim Knupfer)

Baden-Württemberg, dass ein moderner Triebwagen und eine Diesellokomotive mit modernisierten Wagen auf Schmalspurbahn eingesetzt sowie die Strecke durch zahlreiche Einzelmaßnahmen verbessert werden sollte. Zwei moderne Dieselloks vom späteren Typ V 51 sowie fünf vierachsige Neubauwagen vom Typ KB4yg 61 sollten den Betrieb modernisieren und beschleunigen – solch ein Programm war nur für diese Strecke vorgesehen. Die DB stellte zugleich klar, dass sie dies ohne Hilfe des Landes nicht bezahlen könne.

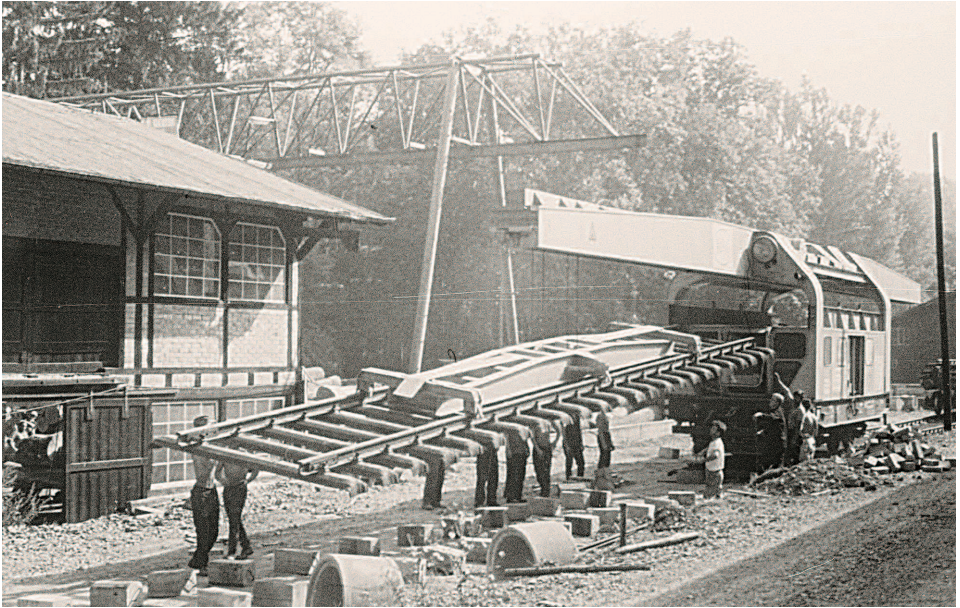
Die Landesregierung Baden-Württembergs reagierte intern zunächst zurückhaltend, stand doch ähnlicher Bedarf für über ein halbes Dutzend anderer lokaler Strecken an. Nach langen Diskussionen erschien absehbar, dass das Land Zuschüsse nur für Strecken in ausgewiesenen Notstandsgebieten, sprich Fördergebieten, gewähren werde - da gehörte das Zabergäu wegen seinem Mindestmaß an Gewerbetrieben und der Nähe zu Heilbronn nicht dazu.

Auf Normalspur in die Zukunft

Inzwischen war man im Zabergäu auf ein anderes Stichwort gestoßen: Umspurung! Hatte man nicht, so die kollektive Erinnerung, bereits während des gerade zwanzig Jahre zurückliegenden Zweiten Weltkriegs aus strategischen Gründen reihenweise ganze Strecken kurzerhand umgebaut? - Pionierbataillone der jungen Bundeswehr und der US-Armee zeigten sich nicht abgeneigt. Doch Deutsche Bundesbahn und Land durften an ein solches die Privatwirtschaft „schädigendes“ Vorgehen nicht denken. Die Männer und Frauen aus dem Zabergäu machten Druck, vom Abgeordneten bis zum Bauersmann und bis zur Hausfrau: Hand in Hand ging es, wenn es sein musste, mit Bannern und beredt gereckter Mistgabel auf die Straße, ob zu Fuß oder mit einem eigens organisierten bedrohlichen Fahrzeugkonvoi aus den Traktorgespanssen der Bauern und den Lastkraftwagen der örtlichen Unternehmer. Der legte - vor Ort obrigkeitlich voll unterstützt - den Verkehr lahm und sollte die Verkehrsmisere des Zabergäus aufzeigen. Das alles geschah stets vor den Objektiven der Presse – eine breit aufgestellte frühe Form einer Bürgerinitiative, vor 50 Jahren nichts Neues, wie man sieht.

Anfang 1963 gab es grünes Licht: die damalige Bundesregierung in Bonn, die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt am Main und die Landesregierung in Stuttgart bewilligten das Geld für die Umspurung auf Vollspur, die einen kompletten Neubau des Oberbaus und die Sanierung des Unterbaus bedeutete. Ein Jahr später begannen die Arbeiten. Der Schmalspurbetrieb endete am 11. Mai 1964 und schon vom 27. September 1964 an konnte die Normalspurbahn von Lauffen bis Brackenheim befahren werden, bis Güglingen rollten die Züge ab 11. Oktober 1964. Der Rest bis Leonbronn folgte am 25. Juli 1965.

Weil die Umbaukosten aus dem Ruder liefen, gab es heftigen Zank zwischen dem Stuttgarter Innenministerium, das hohe Zuschüsse leistete, und der Bundesbahn. Die Folge war, dass von erwogenen weiteren Umspurungen der 750-mm-Strecken im Stuttgarter Bezirk Abstand genommen wurde, mit Ausnahme der ersten sechs Kilometer der benachbarten Bottwartalbahn. Da dort das Verkehrsaufkommen wesentlich höher war, während sich im Zabergäu kaum



Im Sommer 1964 ist die Umstellung von Schmal- auf Normalspur; hier beim Gleisanschluss Untere Schellenmühle des Sägewerks Ernst unterhalb von Meimsheim im vollen Gange. (Foto: Hans Ernst)



Am 27. September 1964 war es vollbracht: im Bahnhof Lauffen setzte sich der erste normalspurige Schienenomnibus mit Ehrengästen in Richtung Brackenheim in Bewegung. (Foto: Theodor Bolay; Vorlage: Wolfram Berner)

Zuwachs einstellte, konstatierte das Ministerium, man habe im Zabergäu wohl die „falsche“ Strecke umgestellt.

Die Streckenführung der normalspurigen Zabergäubahn blieb die gleiche, doch wurde versucht, einige Radien zu strecken, kleine Brücken wurden erneuert, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 auf - unbegreiflich geringe - 50 km/h (zwischen Lauffen und Meimsheim sowie zwischen Brackenheim und Frauenzimmer-Cleebronn) beziehungsweise 60 km/h (auf der Reststrecke) erhöht. Da nur noch Schienenbusse verkehrten und man nur von einem zukünftigen überschaubaren Güter- sowie Arbeitszugverkehr ausging, beschränkte die Deutsche Bundesbahn die Gleisanlagen auf das absolute Mindestmaß.

Die normalspurigen Personenzüge übernachteten anfangs in Leonbronn. Das Zugpersonal verbrachte die Nacht im Leonbronner Bahnhofsgebäude. Die Wohnung des örtlichen Bahnagenten stand hierzu zur Verfügung, da dieser im Ort selbst wohnte. Wegen zunehmender Baumängel am Stationsgebäude logierte das Zugpersonal später über Nacht in einer Gaststätte, die von der ehemaligen Bahnagentin geführt wurde. Die Übernachtung wurde schließlich mit einer Leerfahrt am Morgen nach Leonbronn und einer Leerfahrt am Abend nach Heilbronn verlegt, wohin auch die meisten Züge durchliefen. Zeitweilig fand auch abends die Leerfahrt als regulärer Nahverkehrszug statt. Von Samstag auf Sonntag wurde immer in Heilbronn das Nachtlager aufgeschlagen.

Den Güterverkehr versahen Heilbronner Rangierlokomotiven. Die vollspurige Strecke besaß nicht mehr Privatgleisanschlüsse als vordem die schmalspurige. Gleisanschlüsse gab es nun zum Sägewerk Meimsheim, Stahlbauunternehmen in Meimsheim und Frauenzimmern, die neben dem starken Zuckerrübenversand im Herbst die Strecke am Leben hielten. Auch das landwirtschaftliche Lagerhaus in Brackenheim hatte einen Gleisanschluss. Kurios mutete ein kurzer neuer

Gleisanschluss an, der bei Kilometer 8,2 zwischen Brackenheim und Frauenzimmern-Cleebronn auf freier Streck im Vorgriff auf eine mögliche Ansiedlung des Steinmetzbetriebes Federmann mit einer Abzweigweiche und einem eine Wagenlänge umfassendes Gleisstück vorgestreckt wurde. Der Inhaber des Betriebs, ein Verfechter der Umspurung, wollte seinen Betrieb dorthin verlegen, doch auf Grund der Nähe zum örtlichen Krankenhaus, das eine Belästigung durch Lärm und Staub durch diesen Betrieb befürchtete, wurde eine Ansiedlung nicht zugelassen. Ein einziger Wagen, versehen mit einem Schild „Hurra es ist vollbracht“ konnte der Steinmetz dort entladen. Die Gärtnerei Bofinger übernahm das Gelände und nutzte zur Herrichtung des Areals den Anschluss für Torflieferungen über die Bahn.



„Besucht das schöne Zabergäu“ konnte fortan von Gleis 1 beginnen. (Foto: Hans-Georg Sauber)



Am 21. August 1975 fährt in Güglingen der Nahverkehrszug 5686 ein, der 11:59 Uhr Leonbronn startete, um in Lauffen um 12:34 Uhr zu erreichen. (Foto: Hans-Georg Sauber)



Rollfuhrunternehmer Burger besorgte noch am 6. Februar 1970 auf diese Weise vom Bahnhof Leonbronn das Stückgut für Sternenfels. (Foto: Hans-Georg Sauber)

Auch wenn bis heute in privater Hand die Empfangsgebäude in Güglingen, Brackenheim und Meimsheim in gepflegtem Zustand erhalten sind, sparte bald die DB das örtliche Personal ein und brach die anderen Stationsgebäude ab. Das musste sie wegen des Geldes, doch es förderte weder Attraktivität noch Vertrauen. Angesichts solcher Entwicklungen hatten sich die meisten Güterkunden nach und nach auf Lkw-Transporte orientiert. Es blieben Holzverladung und Rübenversand als Saisongeschäft und stetig, aber nicht sehr oft Stahlbehälter, Düngemittel und Getreide als Frachtgut.

Zweiter Anfang vom Ende

Selbstverständlich war in den politischen Stilllegungsprogrammen der Deutschen Bundesbahn ab Anfang der 1970er Jahre auch die Zabergäubahn enthalten und wurde nach lauten Protesten ebenso selbstverständlich wieder diskret daraus entfernt – das Staatsbahnunternehmen wollte eben aufzeigen, dass es nicht Aufgabe der Eisenbahn des Bundes sei, regionale Bahnen zu betreiben. Rund 20 Jahre nach der Umspurung waren jedoch viele Verfechter im Zabergäu bereits verstorben oder müde geworden. Bei der Bundesbahn-Zentrale in Frankfurt am Main und bei der Landesregierung in Stuttgart wusste man gleichwohl um die Brisanz.

Von der Bundesbahn wurde der Rückgang verwaltet statt in der zunehmend dichter besiedelten Gegend die Chancen gestaltet. Die Einstellung wurde zwar als absehbar angekündigt, aber der konkrete Termin nur kurzfristig und lokal bekanntgegeben. Am 25. Juli 1986, dem Beginn der Sommerferien, wenn auch Politiker in den Urlaub eilen und nicht für Proteste aufgeschlossen sind, fuhr der letzte planmäßige Personenzug.

Anfang der 1990er Jahre wandte sich die Zuckerindustrie vom Rübentransport auf der Schiene ab, weil als landwirtschaftliche Fahrzeuge deklarierte Lastkraftwagen

Fahrplan gültig vom 26. Mai 1974 bis 28. Sept. 1974

Zabergäubahn

781 Lauffen–Brackenheim–Leonbronn

Am 13. VI. Verkehr wie ↑

Alle Züge 2. Klasse

km	Zug Nr	5681	5685	5687	5693	5699	5691	5699	5693	5697
0	BD Stuttgart									
3	Lauffen (Neckar) 780	ab	11.58	12.11	12.58	13.18	13.50	14.52	17.27	17.53
3	Meimsheim		11.21	11.31	11.45	11.57	12.10	12.25	12.40	12.53
7	Brackenheim		11.26	11.36	11.50	12.02	12.17	12.33	12.46	12.59
10	Frauenzimmern-Cleebronn		11.30	11.40	11.54	12.06	12.21	12.37	12.50	13.03
12	Güglingen		11.34	11.44	12.00	12.12	12.27	12.42	12.57	13.10
14	Pfaffenhofen (Württ.)		11.38	11.48	12.04	12.16	12.31	12.46	13.01	13.14
16	Weiler (Zabr)		11.42	11.52	12.08	12.20	12.35	12.50	13.05	13.18
18	Zaberfeld		11.45	11.55	12.11	12.23	12.38	12.53	13.08	13.21
20	Leonbronn	an	11.49	11.59	12.15	12.27	12.42	12.57	13.12	13.25

781 Leonbronn–Brackenheim–Lauffen

Alle Züge 2. Klasse

km	Zug Nr	5680	5682	5686	5688	5690	5694	5692	5684	5686	5688
0	Leonbronn	ab	11.51	12.03	12.10	12.17	12.24	12.31	12.38	12.45	12.52
3	Zaberfeld		11.58	12.10	12.17	12.24	12.31	12.38	12.45	12.52	12.59
3	Weiler (Zabr)		12.01	12.13	12.20	12.27	12.34	12.41	12.48	12.55	13.02
7	Pfaffenhofen (Württ.)		12.04	12.16	12.23	12.30	12.37	12.44	12.51	12.58	13.05
10	Güglingen		12.08	12.20	12.27	12.34	12.41	12.48	12.55	13.02	13.09
12	Frauenzimmern-Cleebronn		12.10	12.22	12.29	12.36	12.43	12.50	12.57	13.04	13.11
14	Brackenheim		12.13	12.25	12.32	12.39	12.46	12.53	13.00	13.07	13.14
16	Meimsheim		12.16	12.28	12.35	12.42	12.49	12.56	13.03	13.10	13.17
18	Lauffen (Neckar) 780	an	12.20	12.32	12.39	12.46	12.53	13.00	13.07	13.14	13.21

✕ = verkehr werktags

sa = verkehr samstags

◊ = ohne beförderung aufgebender gepäckstücke u. fahrer

• = verkehr sonn- und feiertags

tr = triebwagen

a = verkehr werktags außer samstags

besetzte bahnhöfe: brackenheim tel. (07135) 240, güglingen tel. (07135) 202, lauffen (neckar) tel. (07133) 7820

Im Fahrplan 1974 wird die Ausdünnung der Zugleistungen und deren Ersatz durch die Buslinie Heilbronn-Lauffen-Leonbronn-Ochsenburg immer deutlicher. (Vorlage: Hans-Georg Sauber)

steuerbefreit und damit für den Betreiber günstiger waren - nicht für den Staat, der diesem Regelbruch zusah. Weil so die restliche Haupttonnage auch im Zabergäu wegfiel, gab es für die Deutsche Bundesbahn keinen Grund mehr, dort 20 Kilometer lokale Bahnstrecke zu unterhalten. Die erste Tat der zum Jahresbeginn 1994



Die Zabergäubahn war eines der ersten „Einstellungsoffer“ der Deutschen Bahn AG: Am 11. Oktober 1991 strebt dieser leere Rübenzug Güglingen zu, hier hinter dem Ort Frauenzimmern. (Foto: Hans-Joachim Knupfer)

Fahrplan gültig vom 1.6.1986 bis 25. Juli 1986

Zabergäubahn

781 Lauffen (Neckar)–Leonbronn

Alle Züge 2. Klasse

Die Beförderung mitgeführter Fahrräder ist in allen Zügen möglich.

Weitere Verbindungen siehe Bahnbaulinie Heilbronn - Lauffen (N) - Zaberfeld - Ochsenburg, Fahrplan 7808

	5681	5685	5687		5691		km	Zug	BO Stuttgart	Zug	5680	5682	5686		5690	5692
6 48	11 18	13 15	17 02	0	Lauffen (Neckar) 780	6 22	7 37	12 33	16 32	17 55						
6 55	11 25	13 23	17 09	5	Meimsheim	6 14	7 30	12 25	16 25	17 48						
6 59	11 30	13 28	17 13	9	Brackenheim	6 11	7 26	12 22	16 21	17 44						
7 04	11 34	13 32	17 18	10	Frauenzimmern-Cleebronn	6 06	7 21	12 17	16 16	17 39						
7 08	11 38	13 36	17 21	12	Güglingen	6 02	7 18	12 14	16 13	17 36						
7 11	11 43	13 41	17 25	14	Pfaffenhofen (Württ)	5 57	7 10	12 09	16 08	17 32						
7 15	11 45	13 44		16	Weiler (Zaber)	5 54	7 07	12 06	16 05	nach						
7 19	11 49	13 48		18	Zaberfeld	5 51	7 04	12 03	16 02	Heil-						
7 22	11 53	13 52		20	Leonbronn	5 47	7 00	12 00	15 59	bronn						

Samstags, sonn- und feiertags kein Zugverkehr. Die Züge verkehren letztmals am 25. Juli 1986. Am 28. Juli 1986 tritt ein geänderter Omnibusfahrplan in Kraft.

Nächste besetzte Bahnhöfe: Lauffen (Neckar) Telefon (071 33) 78 20
Sulzfeld (Baden) Telefon (072 69) 2 35

☉=verkehrt werktags außer samstags
▲=Bus hält nicht am Bahnhof

☐=Bahnbus, Schienenfahrtauseise, ausgenommen Zeitkarten, gelten im Omnibus gegen Zahlung des Fahrpreisunterschiedes Bahnbus/Schiene
☐= von / bis Ochsenburg
☐= von Heilbronn Hbf, ab ☐ 11.04
○ = Ankunft

Haus-Gepäckservice:
Die Bundespost stellt Ihr Reisegepäck in die Wohnung zu und holt es dort ab.
An den Postschaltern im Zabergäu können Sie Ihr Reisegepäck auch selbst aufliefern.
Bei den Postämtern Brackenheim 1, Cleebronn, Güglingen 1, Pfaffenhofen und Zaberfeld 1 ist eine Abholung am Schalter möglich. Auskunft und Auftragsannahme bei der Post. Übergangsbahnhof ist der Bahnhof Lauffen (Neckar).

Fahrkartenverkauf im Zabergäu:
Raiffeisen- und Volksbank Oberes Zabergäu eG
Leonbronn, Zaberfeld, Pfaffenhofen, Güglingen, Frauenzimmern
Volksbank Brackenheim eG
Volksbank Meimsheim eG

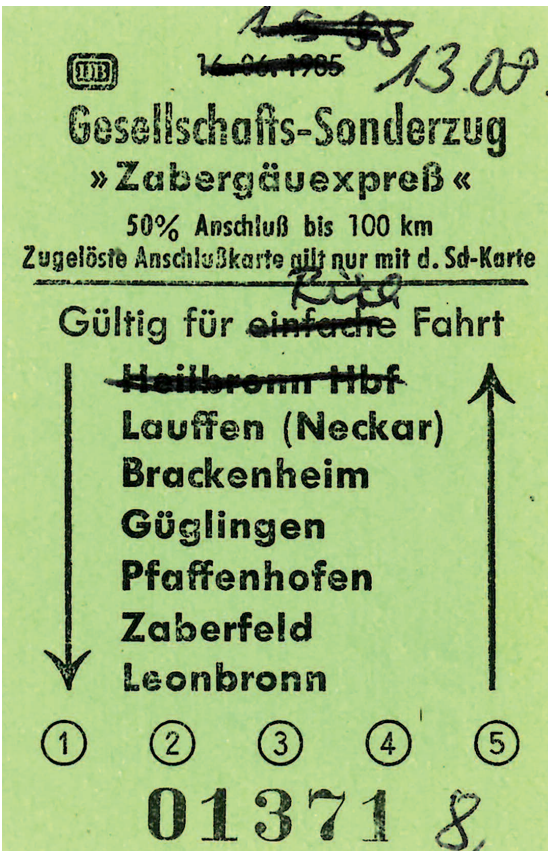
Der letzte Fahrplan regulärer Reisezugverbindungen auf der Zabergäubahn. (Vorlage: Hans-Georg Sauber)

gegründeten Deutschen Bahn AG im Zabergäu war es daher, zum 25. September 1994 die verbliebenen Tarifpunkte für den Güterverkehr zu schließen. Eine Pfaffenhofener Entsorgungsfirma begann hoffnungsvoll, per Privatvertrag auf freier Strecke zwischen Weiler und Pfaffenhofen bei Kilometer 15,1 Holzhackschnitzel zu verladen, doch für solche Einzelfahrten waren die von der Deutschen Bahn in Rechnung gestellten Bedienungskosten auf Dauer zu hoch. Die letztmalige Abfuhr erfolgte am 24. Januar 1995 mit dem letzten Güterzug auf der Zabergäubahn. Am 30. Juni 1995 endete formal die Betriebsgenehmigung.



Einer der letzten Güterabfertigungsstempel aus Zaberfeld vom 1. August 1990. (Vorlage: Hans-Georg Sauber)

Von der Aktionsgemeinschaft zum Verein der Freunde der Zabergäubahn



Fahrkarte für den Gesellschafts-Sonderzug „Zabergäuexpress“ aus den 1980er Jahren. (Vorlage: Wolfram Berner)

Der Verein der Freunde der Zabergäubahn trat die Nachfolge der resignierten Aktionsgemeinschaft von 1964 an und rief schon am 1. Mai 1986 erstmals seine alsbald sehr beliebten Radwandersonderzüge ins Leben, die nun alljährlich an diesem Feiertag im Taktverkehr die reizvolle Gesamtstrecke befuhren. Diese Fahrten wurden jedes Jahr ein voller Erfolg, die langen Züge platzten aus allen Nähten. Offenbar war dieser Erfolg sogar zu gut, denn schon bald vermietete die Deutsche Bundesbahn nur noch kürzere und weniger attraktive Triebwagen zu im Verhältnis immer gravierender steigenden Preisen. Dann lehnte sie den weiteren Einsatz ab, wegen angeblich vor allem in Leonbronn nicht mehr betriebssicherer Bahnsteigkanten, gleichwohl solche überschaubaren Mängel leicht zu beheben und versicherbar sind. So fuhr am 1. Mai 1992 der letzte dieser Sonderzüge - man wusste damals noch nicht, dass es der

letzte sein würde. Seit 1995 initiiert der engagierte Förderverein unter anderem punktuell jährliche Rodungsaktionen.



Bereits im Sommer 1993 wurde das Zabergäu nur noch fallweise bedient. Am 5. August werden am Lagerhaus Zaberfeld Getreidewagen abgeholt. (Foto: Hans-Joachim Knupfer)



Ein „klassischer“ 1. Mai-Sonderzug der Aktions-Gemeinschaft-Zabergäu steht hier 1986 auf den überschaubaren Normalspurgleisanlagen in Leonbronn. (Foto: Hans-Joachim Knupfer)

Eine Idee lebt weiter

Als Eisenbahnfreunde 1996 zum hundertjährigen Jubiläum ausnahmsweise nochmals einen Sonderzug einsetzen wollten, genehmigte ihnen die Deutsche Bahn Draisinenfahrten, angetrieben durch die Muskelkraft der Passagiere, auf dem Bahnhof Pfaffenhofen - das war schon ein großzügiger Akt, doch auf so winziges Niveau wollte der Verein seine politischen Absichten auch nicht gestutzt sehen und ließ es ganz bleiben. In Lauffen „pflanzte“ die Deutsche Bahn schon um das Jahr 2000 einen neuen Signalmast des Vorsignalwiederholers WV 6 ihrer Hauptstrecke mitten ins Zabergäugleis bei Kilometer 1,2 - das ist erlaubt und kein wirkliches Hindernis für eine Reaktivierung.

Heute wachsen auf dem Gleis Bäume. Die juristisch gewidmete Bahnanlage Lauffen (Neckar) - Leonbronn als Eigentum des Bundeseisenbahnvermögens existiert nahtlos nach wie vor und ist die wichtigste Grundlage für eine mögliche Wiederbelebung. Das Potenzial bis Güglingen ist grundsätzlich gut, jedoch einseitig durch die kürzere Busverbindung über Nordheim stets begrenzt, durch die seit 2001 bestehende Einführung der Kraichgau-Stadtbahn in die Innenstadt von Heilbronn andererseits wieder attraktiver geworden: Bis Zaberfeld ist das prognostizierte Aufkommen gerade akzeptabel, dahinter kommt für die Schiene nichts mehr (außer aber bei der immer wichtiger werdenden Güterverladung per Bahn, wie in Leonbronn mit Stammholz). Im Zabergäu selbst gibt es esmsige, aber bisher nicht genug starke Kräfte, um das Projekt einer elektrischen Regionalstadtbahn ins Zabergäu zu fördern. Politisch vorrangig war zunächst der Bau der für Heilbronn wesentlich wichtigeren Stadtbahn-Süd-Nord-Achse von der Innenstadt nach Neckarsulm mit Weiterführung bis Sinsheim und Mosbach/Neckarelz. Hinzu kommt, dass die Deutsche Bahn bereits ihre Hohenlohebahn bis Öhringen, auf der seit 2005 die Stadtbahn vom Kraichgau weiterführt, nicht mehr an den Stadtbahnbetreiber verkauft, sondern in ihrer Hand behalten hat. Finanziell ist damit der Betreiber und sind somit die Kommunen dort auch in der Hand der Deutschen Bahn und nicht mehr in der einer kostengünstigen kommunalen Privatbahn.



Sieben Jahre lang bildeten die Radwanderzüge des Vereins der Freunde der Zabergäubahn eine sehr gut nachgefragte Institution – mit wenig Förderung oder Anerkennung durch die Regionalpolitik, aufgenommen am 1. Mai 1992 in Zaberfeld. (Foto: Hans-Joachim Knapfer)



Am Bahnhof Brackenheim wirbt ein Banner der Vereins „Zabergäu pro Stadtbahn e.V.“ für eine moderne Regionalstadtbahn. (Foto: Hans-Joachim Knupfer)



„Die S-Bahn kommt ins Zabergäu“ – So wirbt der Verein „Zabergäu pro Stadtbahn e.V.“ für dieses eindeutige Ziel, wie hier am 14. Dezember 2013 bei der Eröffnung des Stadtbahn-Nordastes nach Neckarsulm. (Fotos: Rolf Schreck, Jürgen Wiethe)

Bei den Betriebskosten wird nach heutigem Stand signalisiert, dass statt der Anliegerkommunen das Land diesen Aufwand tragen könnte, sofern das Projekt neue Zabergäubahn möglichst bald verwirklicht wird.

Dabei ist auch zu bedenken, dass Strom im Vergleich zur fossilen Treibkraft für Busse und Autos relativ günstig bleiben dürfte, sich aber nur im öffentlichen Nahverkehr und dabei auf der Schiene wirklich verkehrswirtschaftlich sinnvoll anwenden lässt, sprich rationell.

Auch das Potenzial des Ausflugsverkehrs aus dem ganzen Großraum Stuttgart Richtung Zabergäu wird bisher unterbewertet. Zumindest eines scheint sicher: Das letzte Kapitel der Zabergäubahn ist nicht geschrieben. „Die Forderung für eine Zabergäu-Stadtbahn muss machtvoll werden“, hieß es 2011 in einer politischen Erklärung aus Güglingen.

Klose-Maschinen und Aussichtswagen – Die Fahrzeuge der Schmalspurbahn

An Fahrzeugen für die neue Strecke von 1896 beschafften die KWStE einen neuen Lokomotivtyp, eine dreiachsige, nur sieben Meter lange Version der schon von den ersten schmalspurigen Lokalbahnen nach Altensteig (1891) und Beilstein (1894) bekannten vierachsigen Klose-Bauart, was für die überwiegend flache Trassierung und den zu erwartenden überschaubaren Verkehrsumfang genügte.

Da die Fahreigenschaften der Klose-Lokomotiven in beiden Richtungen hervorragend waren, kann nur vermutet werden, dass die beiden Drehscheiben in Lauffen und Güglingen ermöglichen sollten, die beidseitigen Rampen hinauf nach Brackenheim mit dem optimalen Kesselwasserstand zu bewältigen, sprich jeweils mit dem Schlot voraus. Die vier mit rund elf Meter beachtlich langen, dennoch nur zweiachsigen Personenwagen II. und III. Klasse und Fenstern so breit wie bei Schnellzugwagen entsprachen dem 1894 für die Bottwarbahn entwickelten „Aussichtswagen“. Für den Ausflugsverkehr ins Zabergäu waren diese Wagen ebenso sinnvoll und durch ihr gutes Verhältnis von Nutzlast zu Eigenmasse optimal für die leichten Lokomotiven und die mit 1:40 und 1:48 doch beachtlich und nicht ganz kurzen Rampenabschnitte, die nicht nur mit Anlauf genommen werden konnten.

Ein Gepäckwagen, vier gedeckte und drei offene dreiachsige Güterwagen sowie zwei Paare Rollscheme (bei den Staatseisenbahnen in Württemberg stets der Fachbegriff für Rollböcke) bildeten die ganze Grundausrüstung. Bei den Rollschemeln handelte es sich um zweiachsige Transporteure, welche die normalspurigen Güterwagen „huckepack“ auf der Schmalspur befördern konnten. Pro Achse eines Normalspurwagens wurde hierzu ein Rollscheme benötigt, pro Güterwagen also ein Rollschemelpaar.

1901 stieß wegen der Streckenverlängerung nach Leonbronn eine Lokomotive des nunmehr für Württemberg neuartigen Typs Mallet, ein vierachsiges, Vierzylinder-Verbundsystem hinzu. 1924 wurden die Klose-Maschinen durch die neuen Fünfkuppler der sächsischen Gattung VI K (gesprochen „sechs Ka“, wobei das „K“ für „Kleinspur“ steht) ersetzt, genauer gesagt deren Nachbauten für Württemberg. Eine Mallet-Lokomotive blieb bis 1954 als Reserve erhalten.

Der Wagenbestand wurde 1901 um eine zweite Reisezuggarntur ergänzt. Später kamen reine 4.-Klasse-Zweiachser hinzu. Der Güterwagenpark änderte sich nicht mehr groß, vielmehr nahm der Bestand an Rollschemeln massiv zu. Im Ersten Weltkrieg ermöglichten nachweislich Schmalspurwagen der Gemischtklasse (II./III.) aus Württemberg an der Front zu Russland Offizieren stilvolles Reisen, doch kehrten seinerzeit alle zurück.



Die Lokomotiven der Württembergischen Staatsbahnen der Gattung Tss 3, wie hier die Nr. 21, genügten lange Zeit den Anforderungen im steigungsarmen Zabergäu. (Foto: Maschinenfabrik Esslingen)



Die fünfachsigen Lokomotiven der Gattung sächsische VI K und deren Nachbauserie, wie hier die 1926 in Karlsruhe gebaute 99 704 in Lauffen am 11. Februar 1963, besorgten bis zum Streckenumbau den Betriebsdienst. (Foto: Sigurd Hilkenbach)

Teststrecke für Daimler-Motorwagen und den württembergischen Dampftriebwagen

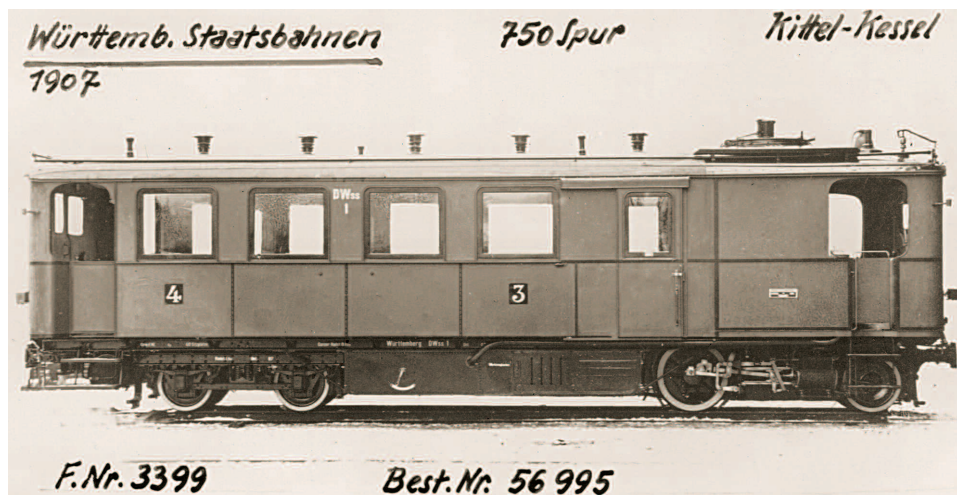
Originell war die Nutzung der Strecke für Probefahrten, sei es mit einem frühen Triebwagen mit Verbrennungsmotor von Daimler kurz nach der Wende zum 20. Jahrhundert oder mit dem einzigen Schmalspur-Dampftriebwagen der KWStE.

So berichtet schon am 7. Januar 1900 der „Zaber-Bote“ über den Einsatz eines Triebwagens mit Verbrennungsmotor, dass „im Laufe dieser Woche auf unserer Zabergäubahn Probefahrten mit einem Daimler-Motor ausgeführt werden.“ Drei Tage später lesen wir, dass „die Probefahrten bereits begonnen haben; der Wagen verkehrt regelmäßig werktags 4-mal“ (mit zwei Zugpaaren). Dabei werden „gegen Lösung der gewöhnlichen Fahrkarten [...] bei diesen Fahrten auch Reisende befördert“. Am 14. Januar wird gemeldet, es „unterzog letzten Mittwoch der Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Hr. Staatsrat v. Balz, (...) in Begleitung einiger Herren (...) der Daimler'schen Fabrik den (...) Daimler-Motorwagen einer Prüfung durch eine Probefahrt. (Es) soll sich der Wagen, der ein recht gefälliges Äußeres hat, auch in den Steigungen recht gut bewährt haben. Derselbe ist bereits nach Norddeutschland verkauft.“ Weitere Informationen oder gar Fotos zu diesem Exoten sind nicht aufgetaucht. Es muss daher zum jetzigen Zeitpunkt der Forschung offenbleiben, wie genau dieses Fahrzeug ausgesehen hat und welche genauen konstruktiven Merkmale es gehabt hat. Von der einfachen Motordraisine mit wenigen Sitzplätzen bis hin zum Erscheinungsbild eines selbstfahrenden Personenwagens liegt hier die Interpretationsspannweite.

Für die beiden Sorgenkinder unter den Schmalspurstrecken der KWStE, die Zabergäubahn Lauffen – Leonbronn und die oberschwäbische Linie Schussenried – Buchau, die ihre Jahresergebnisse unter dem Strich bestenfalls mit einer „schwarzen Null“ oder – im Buchauer Fall – sogar mit Defiziten abschlossen, boten sich solche Fahrzeuge also besonders an. Die vom „Maschinentechnischen Bureau“ der Staatsbahn genehmigte Zeichnung des DWss 1 datiert vom 25. Januar 1907; geliefert wird das Fahrzeug unter der Fabriknummer 3399. Bereits am 4. März meldet der Zaber-Bote: „Am Freitag wurde ein neuer Dampfswagen von Eßlingen nach Güglingen verbracht. Derselbe ist sehr praktisch und geschmackvoll eingerichtet, (...) außerdem kann ihm ein weiterer Personenwagen mitgegeben werden. Vorerst werden mit diesem Wagen allem Anscheine nach nur Probefahrten ausgeführt, (wobei) ... derselbe in Zukunft als weiteres Verkehrsmittel der Zabergäubahn verbleibt.“

Am 8. März heißt es, „(...) der Dampfswagen wird am 1. Mai dem Betrieb (...) übergeben werden. Die (...) Probefahrten wurden heute eingestellt, nachdem (sie) zur vollsten Zufriedenheit ausgefallen sind, gleichzeitig wurde der Wagen vom Staat übernommen. Der Wagen hat bei vollster Belastung, selbst mit einem angehängten Personenwagen die Steigung zwischen dem Gaswerk und Bahnhof Brackenheim ohne die geringste Schwierigkeit überwunden.“

Selbst im benachbarten Bottwartal hat man am 9. März 1907 von der Neuigkeit vernommen: „Aus dem Zabergäu – Seit ca. 8 Tagen verkehrt auf der



Der Dampftriebwagen DWss 1 der Württembergischen Staatsbahnen weilte 1907 nur zu Testzwecken im Zabergäu ehe er nach Oberschwaben auf die Buchauer Bahn umgesetzt wurde. (Foto: Maschinenfabrik Esslingen)

Zusammenstellung III.																			
Versuchsfahrt mit dem Schmalspordampfwagen am 7., 9. u. 27. III. 1907 von Lauffen nach Leonbronn und zurück.																			
Gewichte			Strecke	Länge km	Mittlere Steigung ‰	Fahrt zeit Min.	Fahrt zeit auf 1 km	Mittlere Fahr- geschwin- digkeit km/St.	Speisewasserverbrauch				Kohlenverbrauch				Verdampfungs- ziffer	Be- merkungen	
Trieb- wagen t	An- hänger t	Zu- sammen t							im ganzen	für 1 km	für 100 km	in 1 St. auf 1 km Haupt- schleife	in ganzen Anheizen	für die Fahrt	für 1 km	für 100 km			
25,45	12,12	37,57	Lauffen-Leonbronn	20,246	6,17	45	27	518	25,4	67,6	19,5	—	—	—	—	—	—	mit zweimaligem Halten	
25,45	12,12	37,57	Leonbronn-Lauffen	20,246	—6,17	40,5	30	130	6,45	17,2	—	—	—	—	—	—	—		
25,45	12,12	37,57	Lauffen-Leonbronn-Lauffen	40,492	0	85,5	28,4	648	15,9	42,5	—	—	—	—	—	—	—		
25,45	19,31	44,76	Lauffen-Leonbronn	20,246	6,17	44	27,6	538	26,6	59,4	20,8	—	—	—	—	—	—	ohne Halt auf Zwischenstationen	
25,45	19,31	44,76	Leonbronn-Lauffen	20,246	—6,17	40,5	30	130	6,45	17,2	—	—	—	—	—	—	—		
25,45	19,31	44,76	Lauffen-Leonbronn-Lauffen	40,492	0	84,5	28,4	668	16,5	36,8	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	Sämtliche Fahrten am 7. III. 07	80,984	0	170,0	28,5	1811	16,2	39,4	—	282	194	2,4	5,8	6,75	—		
25,45	19,15	44,6	Lauffen-Leonbronn	20,246	6,17	57	21,2	630	31,6	70,0	20,4	—	—	—	—	—	—	mit Halt auf allen Zwischenstationen	
25,45	19,15	44,6	Leonbronn-Lauffen	20,246	—6,17	42	28,9	140	6,95	15,6	—	—	—	—	—	—	—		
25,45	19,15	44,6	Lauffen-Leonbronn-Lauffen	40,492	0	99	24,5	770	19,0	42,7	—	—	—	—	—	—	—		
25,45	19,15	44,6	Lauffen-Leonbronn	20,246	6,17	50	24,2	615	30,5	68,4	21,2	—	—	—	—	—	—	mit Halt und Anfahren auf der Steigung 1:25‰	
25,45	19,15	44,6	Leonbronn-Lauffen	20,246	—6,17	42	28,9	140	6,95	15,6	—	—	—	—	—	—	—		
25,45	19,15	44,6	Lauffen-Leonbronn-Lauffen	40,492	0	92	26,4	755	18,6	41,6	—	—	—	—	—	—	—		
—	13,15	44,6	Sämtliche Fahrten am 9. III. 07	80,984	0	191	25,4	1525	18,9	42,3	—	300	206	2,55	5,7	7,4	—		
23	16,7	89,7	Leonbronn-Lauffen	20,246	—6,17	50	24,8	295	14,6	36,8	—	—	—	—	—	—	—	An diesem Tage wurden fahrplanmäßige Züge befördert.	
23	19,5	42,5	Lauffen-Leonbronn	20,246	6,17	60	20,2	537	26,5	62,5	15,4	—	—	—	—	—	—		
23	16,7	89,7	Leonbronn-Lauffen	20,246	—6,17	60	20,2	291	14,4	36,4	—	—	—	—	—	—	—		
23	16,7	89,7	Lauffen-Leonbronn	20,246	6,17	50	24,3	515	25,2	63,5	17,4	—	—	—	—	—	—		
23	16,7	89,7	Leonbronn-Lauffen	20,246	—6,17	49	27,6	292	14,4	36,4	—	—	—	—	—	—	—		
23	16,7	89,7	Lauffen-Leonbronn	20,246	6,17	50	24,8	515	25	63,5	17,4	—	—	—	—	—	—		
23	16,7	89,7	Sämtliche Fahrten am 27. III. 07	121,476	0	319	22,9	2445	20	50	—	396	330	2,74	6,75	7,85	—		

Zusammenstellung der Ergebnisse der Versuchsfahrten mit dem Dampftriebwagen auf der Zabergäubahn im März 1907. (Vorlage: Organ für technische Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung vom 15. März 1909)

Zabergäubahn ein neuer Dampfwagen, der vorerst aber nur Probefahrten von Lauffen nach Leonbronn und zurück unternimmt. Wie man hört, wird derselbe ab 1. Mai als weiteres Betriebsmittel der Zabergäubahn übergeben (...). Es ist zu hoffen, daß durch diese neue Einrichtung die oft unliebsamen Aufenthalte in Lauffen in Wegfall kommen und daß der Wagen hauptsächlich auch werktags zu einer besseren Abendverbindung von Stuttgart und Heilbronn her führt.“

Doch am 26. April gibt es lange Gesichter: „Der vor einiger Zeit probeweise ausgeführte Triebwagen scheint sich (...) für unsere Zabergäubahn nun doch nicht bewährt zu haben, denn derselbe verkehrt ab 1. Mai auf der Strecke Schussenried-Buchau.“ Dort wiederum vermeldet die Buchauer Zeitung am 30. April kurz und bündig, dass „vom 1. Mai an sämtliche Personenzüge der Bahn Schussenried-Buchau in Treib[!]wagenfahrten umgewandelt werden“.

Der „Salonwagen“ – Zu spät gebaut

Kurios mutet die Zusage der Deutschen Bundesbahn von 1959 an, man wolle künftig einen Dieselloktriebwagen einsetzen. Solche in höchst attraktiver Form gab es zwar längst auf dieser Spur, doch intern war das kein Thema. Vielmehr hatte eine angestrebte Zwischenlösung für die in den baden-württembergischen Teil des Odenwalds führende meterspurige Schmalspurbahn der DB von Mosbach nach Mudau ab 1955 den Anlass gegeben, den Einsatz von Diesellokomotiven auch für die 750-mm-Schmalspurbahnen ins Auge zu fassen. Im Jahr 1964 wurden die vier Dampfloks in Mudau durch zwei moderne, eigens für die Strecke entwickelte vierachsige Diesellokomotiven von der Firma Gmeinder in Mosbach ersetzt. Drei weitere Dieselloks für die verbliebenen 750-mm-Bahnen sollten folgen.

Zwei Jahre zuvor, 1962, als das Thema Modernisierung der Schmalspur im Zabergäu längst durch das Stichwort Umspurung verdrängt worden war, tauchte auf der benachbarten Bottwartalbahn ein moderner vierachsiger Schmalspurpersonenwagen mit der Nummer 501 auf, an dem im Übrigen jeder Bestandteil nagelneu war, also kein Umbau.

Fünf dieser Exemplare für das Zabergäu, diese Rechnung hätte vom Platzvolumen her nun gepasst. Zwar lautete das später offiziell beschriebene Ziel für diesen Neubauwagen und die Folgetypen für die Mudauer Bahn, mit ihnen habe der Reisezugverkehr im Bottwartal und nach Mudau attraktiver gemacht werden sollen. Davon war aber in den internen Überlegungen von der Deutschen Bundesbahn und dem Land zu keiner Zeit auch nur eine Silbe die Rede gewesen. Stets ging es um nur eine Übergangszeit für den Bestandsverkehr auf geringem Niveau bis zum endgültigen Ausbau der Straßen. Bei der 750-mm-Spur stellte sich die Frage nach modernen Personenwagen nur im Zabergäu und auch das nur wegen des politisch brisanten Unglücksfalls von Lauffen.

Der Prototypwagen auf Schmalspur entsprach der formalen Vorgehensweise der Deutschen Bundesbahn schon bei ihren Nahverkehrswagen für die Normalspur: Neubauten wurden als „Umbau“ deklariert, ein auch anderswo nicht ungewöhnliches Verfahren, um hohe Abschreibungen in den Bilanzen zu umgehen. Man denke nur an die sogenannten Modernisierungs-Schmalspurwagen der Deutschen Reichsbahn in der DDR, die ab 1977 in Perleberg gefertigt wurden.



Die fünffenstrigen „Panoramawagen“ bildeten bis zum Ende des Schmalspurbetriebs das Rückgrat der Personenbeförderung, hier in Zaberfeld. (Foto: Sigurd Hilkenbach)

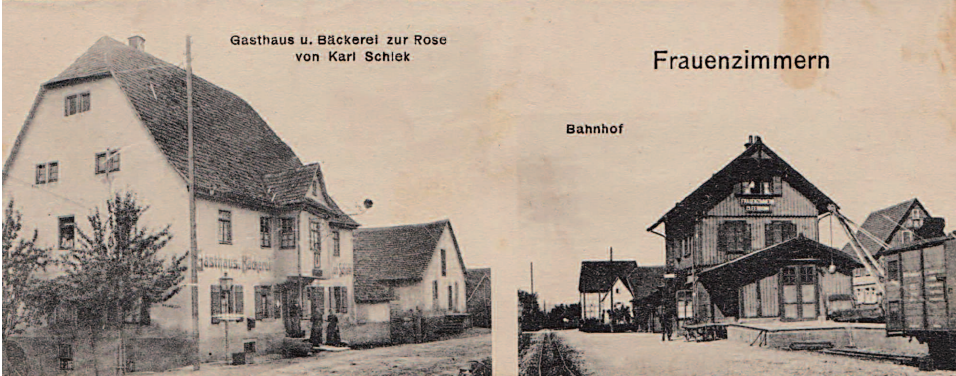


Bottwartal statt Zabergäu, hieß es nach Fertigstellung des einzigen Neubaupersonenwagen mit 750 mm Spurweite der Deutschen Bundesbahn. Bei den Reisenden, wie hier in Marbach am Neckar, wurde der vierachsige Wagen wegen der guten Federung und den modernen sitzen als „Salonwagen“ bezeichnet. (Foto: Dieter Junker, Sammlung Eisenbahnstiftung)

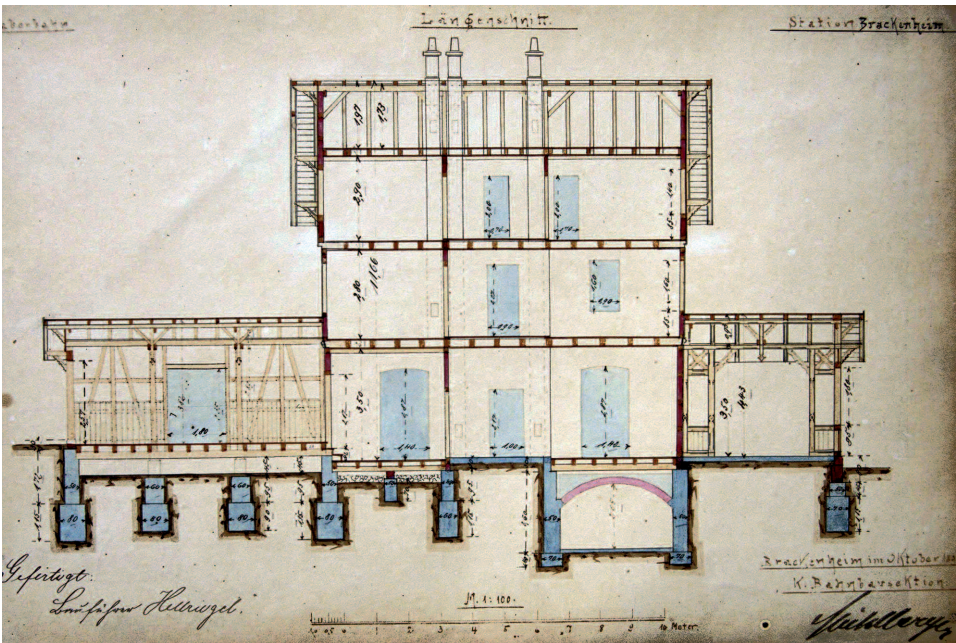
Mit dem Vorführwagen war aber, als er dann fertig wurde, im Zabergäu nichts mehr anzufangen: Dort wäre es wegen der aufgekommenen Diskussion um eine vollspurige Strecke inzwischen ein Affront gewesen, nochmals das Thema modernisierte Schmalspur ins Gespräch zu bringen. So wurde er diskret gleich ins Bottwartal entsorgt, wo er nicht gewollt war. 1964, nach Auflassung des Schmalspurbetriebes im Zabergäu, wurden etliche ältere Schmalspurwagen noch ins Bottwartal überstellt, aber die meisten bald ausgemustert. Der unglückliche moderne Wagen 501, der das Zabergäu nie sah, aber wohl dafür bestimmt war, ist in seinem 60. „Lebensjahr“ am Bahnhof Schöntal im Jagsttal abgestellt vorhanden. Für die geschichtliche Überlieferung des Systems staatliche 750-mm-Schmalspur in Württemberg ist der Aussagewert dieses denkmalgeschützten technischen Vorzeigestücks sehr hoch.

Betriebsstellen		
verwendete Abkürzungen: Bf = Bahnhof, Hbf = Hauptbahnhof, Hp = Haltepunkt, Anschl = Anschluss, Hst = Haltestelle, Bw = Bahnbetriebswerk.		
km	Bezeichnung	Bemerkungen
0,00	Bf Lauffen (Neckar)	Zusatz ab 1882 „a Neckar“, ab 1.6.1912 „(Neckar)“; ab 1.6.1976 Stückgutabfertigung eingestellt; ab 1.7.1978 verwaltungsmäßig, ab 1.1.1980 jedoch voll an Bf Heilbronn Hbf angegliedert unter Beibehaltung einer Außenstelle; Expressgut- und Güterabfertigung ab 1.6.1992 eingestellt.
2,73	Hp Hausen (Zaber)	Ursprünglicher Zusatz „an der Zaber“, ab 1.6.1912 „(Zaber)“; ab 1.7.1955 an Bf Lauffen voll angegliedert, ab 15.7.1955 als Agentur betrieben; am 2.6.1957 geschlossen.
2,83	Anschl Muschelkalkbruch Stahl	Beidseitig angeschlossenes Privatgleis mit Steinverladung durch Verladebunker. Vor Ende des Schmalspurbetriebs aufgelassen.
3,64	Anschl Untere Schellenmühle	Zuletzt: Sägewerk Ernst. Mit Einführung des Normalspurbetriebs beginnt der Anschluss in km 3,72
4,33	Anschl Obere Schellenmühle	Mit Auflassung des Schmalspurbetriebs stillgelegt.
5,22	Anschl Meimsheim	Bis 31.12.1952 Bf, dann Hst; ab 1.7.1955 an Bf Lauffen voll angegliedert; 1.6.1970 Fahrkartenausgabe geschlossen, Abfertigung von Gepäck, Expressgut und Tieren eingestellt sowie Agentur aufgelöst und Hst unbesetzt; ab 28.7.1986 nur noch Anschlussstelle; 1.10.1994 Abfertigung von Wagenladungen eingestellt; Tarifpunkt für den Personenverkehr zum 29.9.1994 aufgehoben.

	Anschl Stahlbau	Erst mit Einführung des Normalspurbetriebs eingerichtet.
	Anschl Gewächshausbau Augenstein	
7,36	Bf Brackenheim	Ab 23.5.1954 verwaltungsmäßig, ab 1.7.1966 voll an Bf Lauffen angegliedert; ab 1.6.1970 nur noch Agentur und Abfertigung von Frachtstückgut sowie Tieren eingestellt; 1.1.1978 Agentur aufgelöst, Fahrkartenausgabe geschlossen sowie Gepäck- und Expressgutabfertigung eingestellt; Tarifpunkt für den Personenverkehr zum 29.9.1994 aufgehoben; 1.10.1994 Abfertigung von Wagenladungen aufgehoben.
	Anschl Raiffeisen	
	Anschl Gaswerk	Bis zum Ende der Schmalspur mit Rollschemelgrube und 600 mm Feldbahnanschlussgleis.
8,20	Anschl Bofinger	ehemals Anschl Federmann. Erst mit Einführung des Normalspurbetriebs eingerichtet
9,90	Anschl Stahlbau Stanelle	Ursprünglich auf freier Strecke aber durch Versetzung der östlichen Trapeztafel dann im Bahnhofsbereich Frauenzimmern-Cleebronn, um den Anschluss auch für Zugkreuzungen zu nutzen.
10,17	Anschl Frauenzimmern- Cleebronn	Bis 31.12.1952 Bf, dann Hst; ab 1.7.1955 an Bf Lauffen voll angegliedert, 1.6.1970 Fahrkartenausgabe geschlossen sowie Abfertigung von Gepäck, Expressgut und Tieren eingestellt; ab 28.7.1986 Anschlussstelle; Tarifpunkt für den Personenverkehr zum 29.9.1994 aufgehoben; 1.10.1994 Abfertigung von Wagenladungen aufgehoben.
11,82	Bf Güglingen	Ab 23.5.1954 nur noch Agentur und Bf Lauffen unterstellt; am 7.12.1964 offizielle Auflösung der Bw-Außenstelle; ab 1.6.1970 Abfertigung von Tieren und Frachtstückgut eingestellt; ab 1.7.1975 Fahrkartenausgabe geschlossen, Abfertigung und Gepäck und Expressgut eingestellt und unbesetzt; 29.5.1994 Abfertigung von Wagenladungen aufgehoben; Tarifpunkt für den Personenverkehr zum 29.9.1994 aufgehoben; DB-Straßenrollerbetrieb bis Mitte der 1970er-Jahre zur Firma Layher in Eibensbach; wegen Straßenbauarbeiten bestanden auch in Brackenheim und Frauenzimmern-Cleebronn Ausweichenanlagen für diesen Straßenrollerbetrieb.
12,20	Anschl Doll Baustoffe	In den letzten Betriebsjahren Entladung auf freier Strecke von Dämmstoffen aus zweiachsigen Großraum-Güterwagen mit der Beschriftung G+H ISOVER.
12,51	Hp Güglingen- Eibensbach	An 20.11.1922 geschlossen, ab 15.10.1923 wiedereröffnet und am 1.6.1924 endgültig geschlossen.
14,46	Anschl Pfaffenhofen (Württ)	Zusatz ab 1.6.1912; ab 1.1.1953 Bf nur noch Hst; ab 1.7.1955 an Bf Lauffen voll angegliedert; ab 1.3.1968 Abfertigung von Gepäck, Expressgut, Stückgut, Wagenladungen und Tieren eingestellt sowie unbesetzt, ab 28.7.1980 nur noch Anschlussstelle; Ladegleis bis 1986 in Benutzung; Schienenstück des Ladegleises an 9.2.1994 entfernt; Tarifpunkt für den Personenverkehr zum 29.9.1994 aufgehoben.

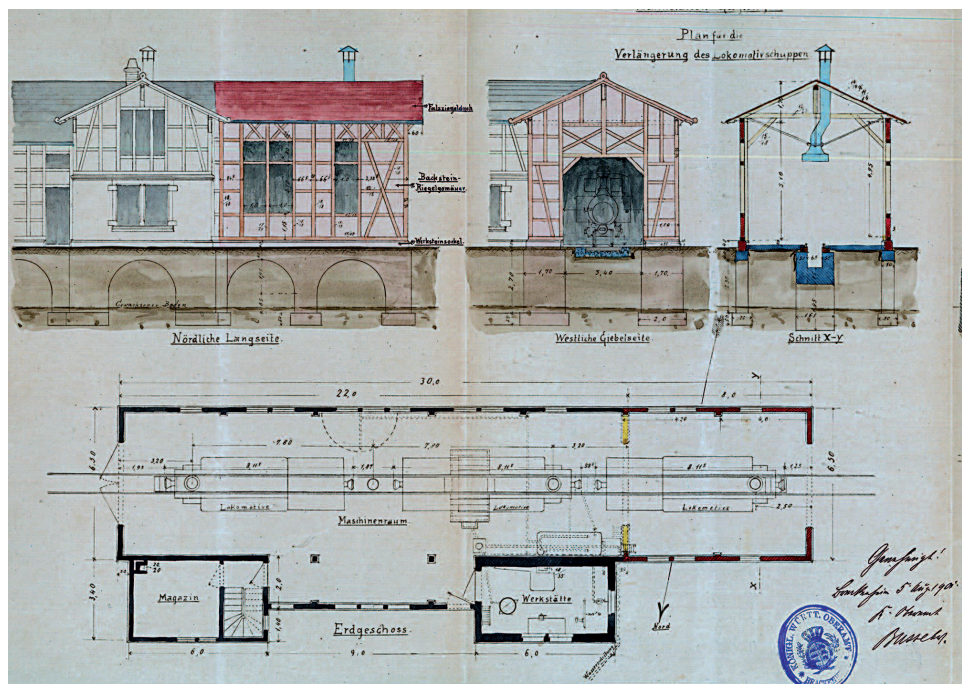


Den Bahnhofsgebäuden an Nebenbahnen der Württembergischen Staatseisenbahnen lagen einem bestimmten Einheitsgebäudetypen zu Grunde. In Frauenzimmern, wie weiteren Stationen im Zabergäu, wurde der Gebäudetyp IIa errichtet. (Vorlage: Udo Pröhmer)



Das Bahnhofsgebäude von Brackenheim wiederum wurde nach dem württembergischen Einheitsbahnhofstyp III a, Dienstgebäude mit je einer Wohnung für den Stationsmeister und einen verheirateten Wärter, geplant und gebaut. (Vorlage: StAL PL 723 DK72-32 Bild 1)

12,20	Anschl Doll Baustoffe	In den letzten Betriebsjahren Entladung auf freier Strecke von Dämmstoffen aus zweiachsigen Großraum-Güterwagen mit der Beschriftung G+H ISOVER.
12,51	Hp Güglingen- Eibensbach	An 20.11.1922 geschlossen, ab 15.10.1923 wiedereröffnet und am 1.6.1924 endgültig geschlossen.
14,46	Anschl Pfaffenhofen (Württ)	Zusatz ab 1.6.1912; ab 1.1.1953 Bf nur noch Hst; ab 1.7.1955 an Bf Lauffen voll angegliedert; ab 1.3.1968 Abfertigung von Gepäck, Expressgut, Stückgut, Wagenladungen und Tieren eingestellt sowie unbesetzt, ab 28.7.1980 nur noch Anschlussstelle; Ladegleis bis 1986 in Benutzung; Schienenstück des Ladegleises an 9.2.1994 entfernt; Tarifpunkt für den Personenverkehr zum 29.9.1994 aufgehoben.



Die Lokschuppenenerweiterung in Güglingen zum Unterstellen einer dritten Dampflokomotive im Zuge der Streckenverlängerung nach Leonbronn wurde am 5. August 1901 genehmigt. (Quelle: Stadtarchiv Güglingen)

16,20	Anschl Weiler (Zaber)	Ursprünglicher Zusatz „an der Zaber“, ab 1.6.1912 „(Zaber)“; ab 1.1.1953 Bf nur noch Hst; ab 1.7.1955 an Bf Lauffen voll angegliedert, ab 22.6.1966 Abfertigung von Wagenladungen eingestellt; mit der Umspurung hatte Weiler kein Ladegleis mehr; Einstellung des Wagenladungsverkehrs de facto mit Ablauf des 9.5.1964; ab 1.3.1968 Abfertigung von Gepäck, Express- und Stückgut eingestellt sowie Fahrkartenausgabe geschlossen, zugleich nur noch Hp; ab 28.7.1986 nur noch Anschlussstelle; Tarifpunkt für den Personenverkehr zum 29.9.1994 aufgehoben.
17,79	Anschl Zaberfeld	Ab 1.1.1953 Bf nur noch Hst; ab 1.7.1955 an Bf Lauffen voll angegliedert ab 1.6.1970 Fahrkartenausgabe geschlossen sowie Abfertigung von Tieren, Gepäck-, Express- und Frachtstückgut eingestellt sowie Agentur aufgelöst; ab 28.7.1986 nur noch Anschlussstelle; Tarifpunkt für den Personenverkehr zum 29.9.1994 aufgehoben; 1.10.1994 Abfertigung von Wagenladungen aufgehoben.
	Anschl Raiffeisen	
20,25	Bf Leonbronn	Ab 1.7.1955 an Bf Lauffen voll angegliedert; ab 1.6.1970 Fahrkartenausgabe geschlossen sowie Abfertigung von Tieren, Gepäck-, Express- und Frachtstückgut eingestellt; Tarifpunkt für den Personenverkehr zum 29.9.1994 aufgehoben; 1.10.1994 Abfertigung von Wagenladungen aufgehoben.



Am 3. Mai 1964 stand 99 716 als „Rosa aus dem Zabergäu“ festlich geschmückt und aufwändig beschriftet in Lauffen am Neckar bereit für den Abschied von der Schmalspur in Richtung Leonbronn. (Foto: Bundesbahndirektion Stuttgart/Willi Doh)

Die Zabergäubahn im Modell

1975 kündigte der bayrische Kleinserienhersteller Merker & Fischer (M&F) Lokomotiven und Wagen der Bottwar- und Zabergäubahn für den üblichen Modellbahnmaßstab 1:87 (Modellbaugröße H0e) an. Die Wagen erschienen dann jedoch von der Firma Bemo aus Uhingen und sind bis heute erhältlich. Neben M&F schuf auch Bemo die Dampfloktype sächsische VI K, Baureihe 99.64-71.

Der Anbieter Kibri aus Böblingen (heute Viessmann, Allendorf/Eder) bot schon früh einen württembergischen Lokalbahnhof der Einheitsbauart IIa als Kunststoff-Bausatz an, der sich bestens für die kleinen Bahnhofstypen entlang der Zabergäubahn eignet. Auch die aus Gutach im Schwarzwald stammende Modellbaufirma Faller verwirklichte mit der Sonderpackung „Bahnhof-Set 100 Jahre ‚Güglingen‘“ im Jahr 1996 alle Gebäude der gleichnamigen Bahnstation. Neben dem Bahnhofsgebäude kann man sich so auch das Abortgebäude und den markanten Lokschuppen auf der heimischen Modellbahnanlage im Maßstab 1:87 nachbilden. Als Neuheit 2022 gibt es von Faller den Bahnhof „Gomadingen“, mit welchem ebenfalls der Einheitstyp IIa, also Meimsheim, Frauenzimmern-Cleebronn, Pfaffenhofen und Leonbronn, nachgebaut werden kann.

Ab 1990 lieferte Henke in Berlin das Modell einer sächsischen VI K in Baugröße 0e aus (Maßstab 1:43,5). Württembergische Schmalspurwagen in 0e boten um 2000 Hans-Joachim und Thomas Spieth aus Leinfelden-Echterdingen an, ergänzt von Armin-Hagen Berberich aus Vaihingen an der Enz um Messingbausätze für Güterwagen.

Der Anbieter KM 1 aus Lauingen hat Loks und Wagen der württembergischen Schmalspurtypen in der Großspurweite 1e (Maßstab 1:32) aufgelegt. Märklin/LGB führt für den Betrieb als Gartenbahn neben der württembergischen Gelenkdampflok Tssd (Baureihe 99.63) auch die Baureihe 99.64-71 im Programm (Baugröße IIm, Maßstab 1:22,5).

Eigens für einen Heilbronner Modellbahnfachhändler fertigte ein Weinsberger Ingenieurbüro in den 2000er-Jahren eine 3 x 0,8 Meter große Schauanlage nach Vorbild der Zabergäubahn in der Modellspurweite H0e. In Anlehnung an die Bahnstationen Güglingen und Frauenzimmern-Cleebronn drehten unermüdlich mehrere Jahre die Modellzüge der Zabergäubahn darauf ihre Runden.

Auch im Privaten ist die Zabergäubahn präsent. In Bad Rappenau hat sich ein Modellbahner gemeinsam mit einem aus Mosbach stammenden Modellkollegen ein exakt maßstäbliches Modell der Bahnanlagen von Güglingen in der Modellspurweite H0e gebaut. Stolz vier Meter ist diese Anlage lang und präsentiert den Alltag im Betriebsmittelpunkt der Zabergäubahn in den frühen 1960er-Jahren.



Eine Privatanlage im Landkreis Heilbronn widmet sich vorbildgetreu im Modellmaßstab 1:87 dem Bahnhof Güglingen als einstigen Betriebsmittelpunkt zur Schmalspurzeit. (Foto: Oliver Last)



Das „Zaberle“ erhielt mit einer Vorführanlage in einem Modellbahngeschäft in Heilbronn ein Denkmal. (Foto: Stephan Kraus)

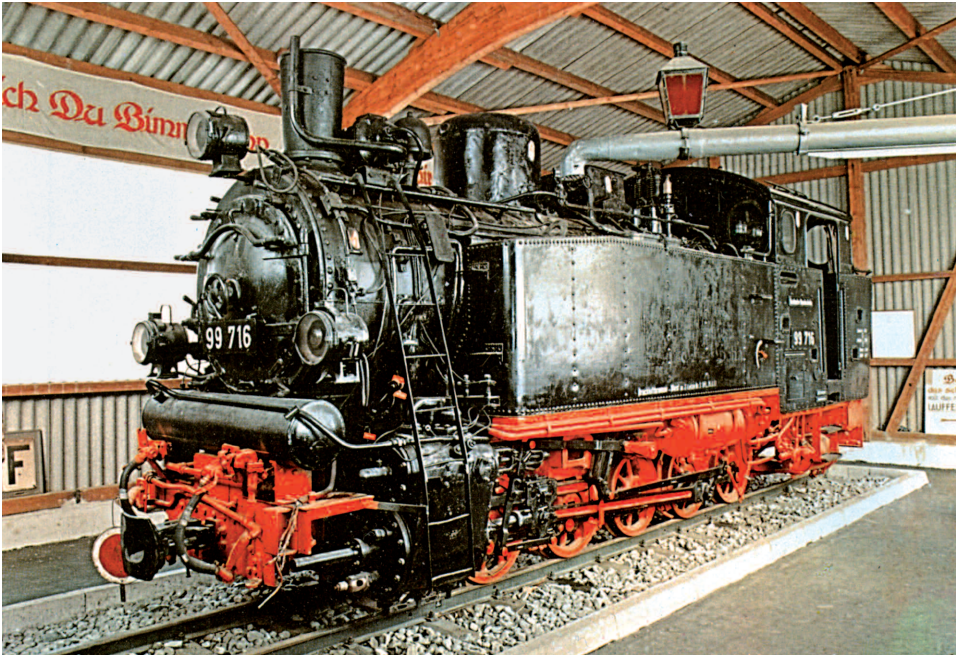
Die Lokomotive 99 716 – Die „Rosa aus dem Zabergäu“ in Oberschwaben

Der Lokbahnhof Beilstein der Bottwartalbahn war ab 1964 die Sammelstelle der nicht mehr im Betriebsdienst benötigten Schmalspurlokomotiven der Bundesbahndirektion Stuttgart. Als erste wurde am 8. Dezember 1964 die 99 716 nach ihrem letzten Einsatz zurückgestellt und für die Aktionsgemeinschaft Zabergäu, welche sich für die Umspurung der Zabergäubahn und Einführung eines zeitgemäßen Schienenpersonennahverkehrs mit normalspurigen Schienenbussen stark gemacht hatte, als Denkmallok vorgehalten. Offiziell ausgemustert wartete sie dann ab dem 10. März 1965 auf ihre weitere museale Verwendung. Auf dem Lokgleis in Beilstein war noch in den darauffolgenden Jahren die Aufschrift von ihrer am 3. Mai 1964 erfolgten Abschiedsfahrt im Zabergäu auf den Seiten der Wasserkästen zu lesen. Erst am 28. November 1968 wurde die Lok als Denkmal am Bahnhof Güglingen, dem einstigen Betriebsmittelpunkt der Zabergäubahn, neben den Normalspurgleisen aufgestellt. Zuvor wurde sie im Bahnbetriebswerk Heilbronn nochmals optisch aufgefrischt und erhielt wieder eine authentische Beschilderung und passende Lampen. Die ersten zwei Jahre verharrte die Denkmallok im Freien, bis am 15. August 1970 eine kleine Halle von der Aktionsgemeinschaft Zabergäu um die als Dauerleihgabe von der Deutschen Bundesbahn zur Verfügung gestellte Lok herum errichtet mit weiteren Museumsgegenständen eingeweiht wurde. Das „Dampflok-museum Güglingen“ erfreute sich anfänglich unter Einheimischen und Eisenbahnfreunden großer Beliebtheit. Doch rückläufige Besucherzahlen gepaart mit verringerten Öffnungszeiten, da das ehrenamtliche Personal stetig abnahm, ließen die Lok und die Leichtbauhalle Anfang der 1990er Jahre sprichwörtlich in einen Dornröschenschlaf fallen.

Als sich nämlich 1993 der Verein Öchsle Schmalspurbahn, der in Oberschwaben zwischen Warthausen und Ochsenhausen seit 1984 seine Museumsbahn betreibt, auf die Suche nach authentischem Zug- und Rollmaterial machte und man hierbei auf dem Rathaus in Güglingen vorstellig wurde, war die Lok bei den Mitarbeitern nicht mehr bekannt und man musste sich innerhalb der Verwaltung erst einmal auf die Suche nach dem Schlüssel für die Halle begeben.

Die von wildwachsenden Brombeerhecken mit Dornen umrankte Halle vervollständigte den Eindruck eines vergessenen Kulturdenkmals. Nachdem sich der Verein aus Ochsenhausen über die Leihgabe mit der Deutschen Bahn – die noch immer Eigentümerin war – einig geworden war und die Abgabe der Lokomotive mit dem Ziel der betriebsfähigen Aufarbeitung von Seiten der Gemeinde Güglingen begrüßt wurde, hoben am 5. August 1993 zwei Fahrzeugkräne die 99 716 von ihrem Denkmalplatz zum Abtransport.

Im Oktober 1995 wurde sie auf einem Transportwagen anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Eisenbahn in Württemberg“ im Hauptbahnhof Stuttgart ausgestellt und unmittelbar danach ins Dampflokwerk Meiningen zur notwendigen Hauptuntersuchung (HU) transportiert. Auf Grund des guten Gesamtzustandes, welcher auch der 23jährigen witterungsgeschützten Abstellzeit in der Halle in Güglingen zu verdanken war, mussten im Zuge der Hauptuntersuchung in Meiningen neben dem Kessel nur der untere Teil des Führerhauses und der Kohlekasten neu aufgebaut werden. Mit originalen Wasserkästen aus dem



Im „Dampflokemuseum Güglingen“ war „Rosa“, die Dampflokomotive 99 716, mehrere Jahrzehnte gut geschützt ausgestellt. (Postkarte der AGZ; Foto: Dörr)



Am 7. August 1993 hoben zwei schwere Autokrane in Güglingen die 99 716 von ihrem Museumsgleis, nachdem mehrere Tage die Aktiven des Vereins Öchsle-Schmalspurbahn die Halle um die Lok abgebaut hatten. Nach einer gründlichen Aufarbeitung trat die Lok in den aktiven Museumsbahndienst ein. (Foto: Bernhard Günzl)

Jahr 1927 konnte die Lok am 17. April 1997 nach 33 Jahren Stillstand wieder auf dem ‚Öchsle‘ in Betrieb gehen. Im Sommer 2008 ging die Lok von der Deutschen Bahn ins Eigentum der Öchsle-Bahn AG über.

Nach Fristablauf Ende 2011 wurde die Lok konserviert im denkmalgeschützten Lokschuppen Ochsenhausen abgestellt und bei besonderen Anlässen der Öffentlichkeit präsentiert. Seit Mai 2017 läuft die Hauptuntersuchung in der Öchsle-Werkstatt in Warthausen. Die vom letzten Lokführer im Zabergäu liebevoll als „Rosa“ bezeichnete 99 716 soll voraussichtlich ab Mai 2024 wieder in den Betriebsdienst auf der Öchsle-Museumsschmalspurbahn zurückkehren. Dann werden insgesamt drei der vier erhaltenen Lokomotiven dieser Gattung auf verschiedenen 750-mm-Schmalspurstrecken in Betrieb zu erleben sein.



Fast wie zu „Zabergäu-Zeiten“ zieht 99 716 am 11. Januar 2007 einen 12-Wagen-Zug bei Äpfingen in Oberschwaben auf der Öchsle-Museumbahn. Momentan wird die Dampflokomotive einer aufwändigen Hauptuntersuchung unterzogen und soll voraussichtlich 2024 in den Betriebsdienst zurückkehren. (Foto: Gerhard Baum)

Personenwagen im Jagsttal, beim ‚Öchsle‘ und als Gartenlauben

Für ihre Jagsttalbahn Möckmühl – Dörzbach übernahm die Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft (SWEG) 1967 vier Personenwagen der Bottwarbahn. Drei davon waren einstmals auch im Zabergäu unterwegs. Zwei Personenwagen sind heute noch im Jagsttal hinterstellt und warten auf ihre behutsame Restaurierung für den Museumsverkehr von Dörzbach über Klepsau in Richtung Krautheim.



Am 11. Februar 1963 wartet der Personenwagen Stuttgart 411 abgestellt in Leonbronn auf weitere Aufgaben. 1924 wurde der Wagen als letzter „Württemberg“ überhaupt für das System staatliche württembergische Schmalspur gebaut. (Foto: Sigurd Hilkenbach)



Am 4. April 2007 schwebt nach fast 20jähriger Verhandlung mit dem damaligen Eigentümer der Aufbau des Wagens 411, ab 1964 KBi 740, auf den Tieflader. Er diente ab 1966 am Heilbronner Wartberg als Aufenthaltsraum für Lkw-Schrauber. Seit 2019 ist der Wagenkasten in Obhut des Vereins Öchsle Schmalspurbahn. (Foto: Heiner Koepff)

Seit 2017 wurde der dritte Wagen von Dörzbach nach Ochsenhausen abgegeben. Dort wird dieser Personenwagen seitdem restauriert. Nach Abschluss der Instandsetzungsarbeiten soll er dann die stilreine württembergische Museumszugarnitur bei der Öchsle-Museumsbahn ergänzen.

„Der Waacha wird net verkaaft“, scholl es seitens der Eigentümerin 1988 in schönstem Unterlandfränkisch kategorisch über den Zaun. Irrtum: Zwanzig Jahre später schwebte der Aufbau von Wagen KBi 740 doch auf den Tieflader. 1924 unter Nummer 411 als letzter „Württemberger“ überhaupt gebaut, diente er ab 1966 am Heilbronner Wartberg als Aufenthaltsbude für Lkw-Schrauber. 2019 gab ihn ein Privatmann an die Öchsle-Museumsbahn ab.

Weil das Bundesbahn-Dampflokausbesserungswerk Offenburg ab den 1960er Jahren aus Arbeitsmangel begann, Fahrzeuge zu verschrotten, landeten auch die meisten ausgeschiedenen Wagen der Bottwarbahn dort. Daher haben bis heute mehrere Wagenkasten im Oberrheintal als Fischerhütte oder Bienenhaus überlebt.



Am 9. April 2022 ist ein Teil der Werkstattmannschaft des Vereins Öchsle Schmalspurbahn im denkmalgeschützten Lokschuppen in Ochsenhausen mit dem Einpassen der Stirnwände des „Panoramawagens“ Stuttgart 132, der jahrelang im Zabergäu beheimatet war, beschäftigt. (Foto: Bernhard Günzl)



Einige wenige Schienen der Zabergäubahn mit dem Walzzeichen „Krupp 1898“ sind heute im „Feldbahngarten“ in Leutenbach-Nellmersbach verbaut. (Foto: Michael Jahnle)

Alte Schienen aus dem Zabergäu mit neuer Aufgabe in Leutenbach-Nellmersbach

Bis heute haben sogar einige originale Schienen der Zabergäubahn mit Walzzeichen von 1899 die Zeit überstanden! Denn spätestens im Zuge der Umspurung der Zabergäubahn im Jahr 1964 wurde das altbrauchbare Schienenmaterial überflüssig. Doch die nahegelegene Werksbahn des Zementwerks Lauffen am Neckar, offiziell „Württembergisches Portland Cement-Werk zu Lauffen“ (WPCW), mit ihrer Feldbahnspurweite von 600 Millimeter ertüchtigte ihre circa fünf Kilometer lange Gleisanlage parallel zum Neckar zwischen Steinbruch und Werk zu dieser Zeit für die Anschaffung neuer Fahrzeuge mit höherem Gewicht. Fortan fuhren mit zweiachsigen Elektrolokomotiven bespannte bis zu 300 Tonnen schwere Feldbahnzüge auf den Schienen aus dem Zabergäu.

Nach Stilllegung dieser Werksbahn zum Jahresende 1983 wurde vom Freundeskreis Feldbahn aus Leutenbach-Nellmersbach in den darauffolgenden Jahren neben der E-Lok Nr. 2 der WPCW ein Teil der Gleise übernommen. Seit September 2021 transportiert nunmehr die ehemalige elektrische Werkslok an ausgewählten öffentlichen Fahrtagen interessierte Besucher im Feldbahngarten in Nellmersbach, unter anderem über Schienen aus dem Zabergäu. Auch die als Denkmal aufgestellte Diesellok in Lauffen am Neckar neben der einstigen Bahntrasse am Rande Altstadt dürfte auf einem umgespurten Gleisstück aus dem Zabergäu stehen.



Eine „E-Lok“ auf der schmalspurigen Zabergäubahn? Nein, aber die ehemalige Werksbahn des Zementwerks Lauffen am Neckar, von welcher diese E-Lok Nr. 2 stammt, nutzte bis 1983 die gebrauchten Schienen der Zabergäubahn für Ihre Bahn mit 600 mm Spurweite. Bestens restauriert fährt die E-Lok wieder seit 2020 auf denselben Schienen in Leutenbach-Nellmersbach. (Foto: Michael Jahnle)



Auch auf Schienen der Zabergäubahn steht als Erinnerung an die Werksbahn des Zementwerks in Lauffen am Neckar diese ehemalige Diesellok der Maschinenfabrik Ruhrthaler direkt neben der Trasse zwischen Altstadt und Neckar. (Foto: Wolfram Berner)

Ein Rollscheme-Denkmal für Leonbronn – Fortschritt durch Tradition

Seit 19. September 2021 gibt es ein offizielles Werbeobjekt für die Zabergäubahn: Beim Endbahnhof Leonbronn wurde ein Schmalspur-Rollschemel als Denkmal aufgestellt. Fast hundert Zuschauer begleiteten die Präsentation. Mit dem Aufmerksamkeitsobjekt hat der Verein Zabergäu pro Stadtbahn einen örtlichen Anlaufpunkt geschaffen, der jeden Besucher daran erinnert, dass es die Zabergäustrecke gibt, auch wenn auf ihr derzeit keine Züge fahren.

Jürgen Wiethe vom Arbeitskreis Rollscheme des Vereins würdigte die Gemeinschaftsaktion zwischen dem Verein, dem Lauffener Anlagenbauer Schunk, den Schülern der Kaywaldschule Lauffen und der Gemeinde Zaberfeld. In weniger als einem Jahr gelang es, das Projekt aus dem Stand heraus spontan zu verwirklichen. Gertrud Schreck, die Vereinsvorsitzende, zeigte sich beeindruckt, dass „aus einem schrottartig aussehenden Gerät“ in handwerklicher Kunst wieder ein Schmuckstück geworden sei. Wolfram Berner von der Bürgeraktion Bottwartalbahn erklärte Technik, Bedeutung und Chronik des Rollschemeverkehrs auf der Zabergäulinie. Hans-Joachim Knupfer verwies auf die überwiegend sehr vorteilhafte Trassierung der Strecke, an der die Ortschaften in kurzen Abständen „wie Perlen auf der Kette“ lägen und wo für moderne Stadtbahnzüge problemlos meist ein hohes Tempo bis 80 km/h möglich sei. Der Politik riet er, unbedingt am bewährten Modell Stadtbahn festzuhalten und sich nicht durch Stichwörter wie autonome Busse oder Seilbahnen beirren zu lassen: „Stadtbahnen sind das weltweit bewährteste Verkehrsmodell mit dem größten Aufschwung.“

Der jetzt in Leonbronn stehende Rollscheme Nr. 505 entstammt einer Serie von 1961 für die vier 750-mm-Strecken der Bundesbahn in Württemberg. Erbauer war Orenstein & Koppel in Dortmund. Das Fahrzeug diente bis 1983 im werktäglich gut ausgelasteten Güterverkehr bei der oberschwäbischen Schmalspurbahn zwischen Ochsenhausen und Wartehausen, von seinen Einheimischen liebevoll „Öchsle“ genannt, und gelangte dann mit anderen DB-Rollschemeln ins Jagsttal. Bei der Jagsttalbahn trat er unter seiner neuen Betriebsnummer 154 dann den Dienst an. 2015 war es dem Verein Öchsle Schmalspurbahn gelungen, die DB-Rollschemel aus dem Jagsttal zurückzuholen. Die Bürgeraktion Bottwartalbahn übernahm vorsorglich das Fahrzeug 505, da erwogen worden war, entsprechend zum Rollscheme-Denkmal in Beilstein, das seit 1994 existiert, auch am ehemaligen Bahnhof Heilbronn Süd ein ähnliches Erinnerungsobjekt einzurichten. Inzwischen wurde dafür eine andere Lösung gefunden. Daher war Rollscheme 505 übrig. Der Vorstoß der Bürgeraktion Bottwartalbahn, den Freunden im Zabergäu die dortige Aufstellung des Vehikels vorzuschlagen, fiel rasch auf fruchtbaren Boden. Schüler der Kaywaldschule, einer Betreuungseinrichtung in Lauffen, konnten unter Anleitung des Ausbildungsmeisters der Firma Schunk das Fahrzeug instandsetzen. Als Metallbaubetrieb von weltweitem Ruf war Schunk der ideale Partner, um die teils festgerosteten, stark korrodierten Teile wieder gangbar zu machen.

Der Rollscheme ist eine Dauerleihgabe der Bürgeraktion Bottwartalbahn an den Verein Zabergäu pro Stadtbahn. Damit besitzt Leonbronn jetzt eine kleine, aber

aber touristisch überregional bedeutsame Sehenswürdigkeit, die an der Radroute Heilbronn/Heuchelberg/Karlsruhe liegt. Die am Wochenende meist überfüllten Parkplätze am Stausee Ehmetsklänge, unterhalb von Leonbronn, lassen erahnen, wie groß das zusätzliche Potenzial einer Zabergäu-Stadtbahn in der „schwäbischen Toskana“, dem Zabergäu, sein könnte. Das Schmalspurgleis stammt von der Öchsle-Museumsbahn, der Vollspur-Radsatz von der Hohenzollerischen Landesbahn (SWEG). Der Standort des Erinnerungsobjektes ist in Zaberfeld-Leonbronn in der Friedhofstraße auf Höhe Gebäude 40, westlich oberhalb des einstigen Endbahnhofs zu finden.



Der ehemalige Rollscheme Nr. 505 der Deutschen Bundesbahn aus dem Jahr 1961 vor der Restaurierung bei der Verladung im Steinbruch Talheim im März 2021. (Foto: Hans-Joachim Knapfer)



Ein wahres Schmuckstück stellt nun der Rollscheme oberhalb des Bahngeländes in Leonbronn dar. Viele ehrenamtliche Stunden flossen in dieses Projekt, dessen Projektleiter Jürgen Wiethe sichtlich erleichtert die Einweihung am 19. September 2021 vollzog. (Foto: Hans-Joachim Knapfer)

Quo vadis, Zabergäubahn?

Schon bald nach der letzten Fahrt eines Zuges 1995 wurde die Gleisverbindung zur Zabergäulinie in Lauffen durch die Deutsche Bahn AG schrittweise gekappt. Nach wie vor stehen die Bahnanlagen im Eigentum der Deutschen Bahn AG (DB AG) und es gilt das Betriebsrecht der Infrastruktur, so dass eine Wiederaufnahme



Ein schlechtes Signal für die Zabergäubahn: „Endgültig abgehängt“, titelte 2010 die Lokalpresse die Unterbrechung der Strecke bei der Ausfahrt Lauffen. (Foto: Hans-Joachim Knapfer)

des Betriebs als solchem ohne Rechtsverfahren möglich wäre. Nachdem das Karlsruher Stadtbahnnetz 2001 über die Kraichgaubahn das Stadtzentrum Heilbronn erreicht hatte, sah 2005 ein Erweiterungsplan vor, auch die Zabergäustrecke mittelfristig mit einzubinden. 2010 fiel eine Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht grundsätzlich ungünstig aus, doch ein Teil der Anliegerkommunen lehnte das Bahnprojekt als solches ab. Seit 2015 engagieren sich das Land Baden-Württemberg und der Landkreis Heilbronn verstärkt für die Reaktivierung. Da die in der Zwischenzeit seitens des Bundes erlassenen Regeln zur Wirtschaftlichkeitsbewertung in erster Linie Geld sparen und daher Bahnreaktivierungen eher verhindern sollten, ergab die nächste, 2017 vergebene standardisierte Bewertung trotz der komplett vorhandenen Bahnstrecke eine sehr ungünstige Tendenz, weil der für die Strecke maßgebliche Schülerverkehr durch die Vorgaben des Bundes komplett ausgeblendet werden musste. 2017 präsentierte die Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) ihr Zabergäukonzept, das einen Regulärbetrieb bis Zaberfeld vorsähe und der Strecke trotz ihres eher schwachen Endpunktes insgesamt auskömmliche Chancen zuerkennt. Aktuell zeigt sich die Politik zuversichtlich, dass die kommende Neubewertung des Einstufungsverfahrens wieder zu einem günstigen Ergebnis reicht. Verkehrsminister Winfried Hermann hat das starke Interesse des Landes an dieser Strecke wiederholt öffentlich bekräftigt, zuletzt vor Ort in Brackenheim, Anfang September 2021.

Die DB AG wäre nur zum einem erneuten Betrieb der Zabergäubahn bereit, wenn die Sanierung nach (teurem) DB-Richtlinien erfolgen würde, nicht nach dem preisgünstigeren, bei Privatbahnen (nichtbundeseigene Eisenbahnen = NE-



Vorher – nachher: das Ergebnis der Freischneideaktion an der Oberen Schellenmühle bei Meimsheim am 26. Februar 2022 der Aktiven von „Zabergäu pro Stadtbahn e.V.“ kann sich sehen lassen! (Fotos: Peter Donn)

Bahnen) üblichen NE-Standard. Nur mit letzterem, der völlig ausreicht, wären aber bezahlbare Baukosten erreichbar. Die DB AG bevorzugt das „Heilbronner (Negativ-) Modell“, wie es bereits beim Ast der Stadtbahn Heilbronn nach Öhringen nolens volens verwirklicht werden musste: Die Kommunen kommen für Sanierung von Anlagen und Neubau von Haltepunkten auf DB-Gelände auf, um anschließend für jeden Zugkilometer und jeden Zughalt erneut und laufend an die DB AG zu zahlen. Die Autoren dieses Beitrags haben daher dem Kreis Heilbronn vorgeschlagen, die Strecke unter allen Umständen von der DB AG direkt auf die Kommunen übergehen zu lassen, jedoch den Status als gewidmete Eisenbahnstrecke (EBO-Recht) unbedingt aufrechtzuerhalten, damit auch der Einnahmen bringende Schienengüterverkehr wieder aufgenommen werden kann – so liegt mit dem Gerüstbauunternehmen Wilhelm Layher GmbH & Co KG aus Güglingen eine weltweit habhaft exportierende Gerüstbaufirma im Einzugsbereich der Strecke. Mit der Übereinkunft zwischen Land Baden-Württemberg und DB AG vom Frühjahr 2021, im Nachbarkreis Ludwigsburg die DB-Strecke nach Markgröningen auf die dortigen Anlieger zu übertragen, ist bereits ein Modellfall gegeben.

Dessen ungeachtet hat die DB AG nun angekündigt, dass bei der anstehenden Umstellung des Knotens Heilbronn auf digitale Stellwerkstechnik (ESTW) die Zabergäubahn mangels Anschlusskonzeption nicht berücksichtigt werden kann. Eine spätere Einbeziehung solle Kosten in zweistelliger Millionenhöhe bewirken, für welche die Zabergäukommunen aufzukommen hätten. Mit dieser zusätzlichen massiven Auflage wäre das Projekt Zabergäubahn unbezahlbar und endgültig erledigt. Laufende Bundesmittel aus Steuergeld, welche die DB AG zur Sanierung ihres Netzes erhält, würden also dazu dienen, den Bahnanschluss von vier Anliegergemeinden mit zusammen 26 000 Einwohnern zu verunmöglichen. Das Oberzentrum Heilbronn hat bundesweit eine der stärksten Wachstumsraten.



Am 14. Januar 1961 rangiert der GmP in Brackenheim einen aufgeschmelten Güterwagen im Güterschuppengleis. (Foto: Jörg Zimmer)



Am 1. Mai 1990 macht der alljährliche „Zabergäu-Express“ Halt in Brackenheim. (Foto: Hans-Joachim Knupfer)

Die Zabergäustrecke liegt von Siedlungsstruktur und –schwerpunkten, Stationsabständen, Trassierung und Fahrdynamik her fast ideal. Die Stadtbahnverbindung würde im Gegensatz zum Busverkehr staufrei und rasch direkt in die City von Heilbronn und das Industriegebiet Hafen/Neckarsulm (Stadtbahn Nord) führen. Für Pendler mit dem Nahverkehr Richtung Stuttgart würde das Zabergäu erst durch die Schiene wieder attraktiv – der heutige Busverkehr nach Lauffen, Halt des Regionalexpress, ist inakzeptabel umständlich und langsam. Für den Tagestourismus wäre der Abschnitt Zaberfeld – Stausee Ehmetzklänge wegen der unzureichenden Parkplatzsituation sehr interessant.

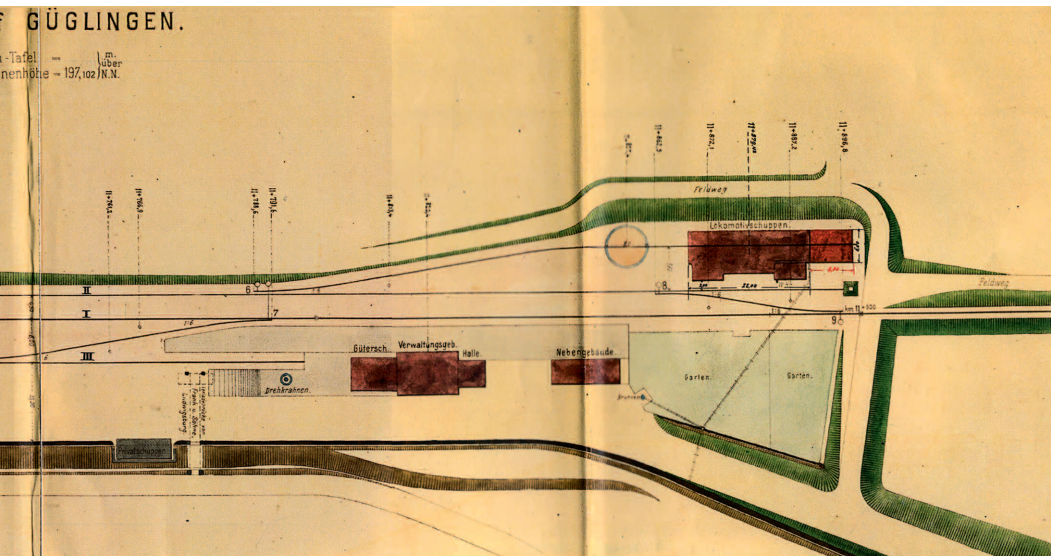
Die Kommunen hoffen nun darauf, dass die aktuell vom Bund beschlossene neuerliche Überarbeitung der Fördergrundlagen für die Standardisierte Bewertung wieder generell deutlich bessere Chancen für den regionalen Schienenverkehr eröffnet. Eine Potenzialstudie des Landes Baden-Württemberg von Ende 2020 hat für die Relation Heilbronn – Zaberfeld 2230 tägliche Fahrgäste und 18 200 sich daraus ergebende Personenkilometer errechnet, weshalb die Linie in die Kategorie „hohes Nachfragepotenzial“ eingereiht wurde. Für den baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann zählt die Zabergäubahn wegen ihrer vollständigen Substanz und ihrer Rolle als fehlendes Glied im (bisher unzureichenden) Stadtbahnnetz Heilbronn als „eines der zwei großen Zukunftsprojekte“ für im Kreis Heilbronn - gemeinsam mit der noch wesentlich besser bewerteten, aber nicht mehr vorhandenen Bottwartalbahn Heilbronn – Beilstein – Marbach.



Wann erhält diese Zeittafel der Zabergäubahn, wie sie August 1981 noch am Bahnhofsgebäude in Lauffen am Neckar zu finden war, einen weiteren Eintrag mit der Wiedereröffnung als moderne Regionalstadtbahn? (Foto: Hans-Joachim Knußper)

Danksagung

Besonderer Dank gilt Andreas Albinger, Oliver Last, Stephan Kraus, Hans-Georg Sauber, außerdem Gertrud Schreck und Jürgen Wiethe vom Verein Zabergäu Pro Stadtbahn (www.zabergaebahn.de), ferner auch dem Verein Öchsle Schmalspurbahn (www.oechsle-bahn.de), die ihre privaten Dokumente und persönlichen Informationen großzügig für die Erstellung dieses Aufsatzes zur Verfügung gestellt haben. Auch allen Bildgebern an dieser Stelle ein recht herzliches Dankeschön. Dem Zabergäuverein und allen voran Manfred Göpfrich-Gerweck danken die Autoren, dass der Aufsatz in dieser Form zustande kommen durfte.



zum Absetzen der normalspurigen Güterwagen zur Be- und Entladung. (Quelle: StAL PL 723 Bü 303)

Braun, Hermann; König, Günter; Körner, Peter; Uhlig, Martin: *Die Fahrzeuge der Jagsttalbahn*. Dörzbach 1984.

Kenning, Ludger: *Die Bottwartal- und die Zabergäubahn*. Nordhorn 2004.

Knupfer, Hans-Joachim: *Der „Sapperlot-Wagen“*. In: *Die Museums-Eisenbahn*. Nr. 1/2005. Bruchhausen-Vilsen 2005. S. 26-33.

Knupfer, Hans-Joachim: *100 Jahre Zabergäubahn. Die Geschichte der Schmalspurbahn Lauffen – Güglingen – Leonbronn und ihrer unvollendeten Fortsetzung nach Bretten*. Sonderdruck Verein der Freunde der Zabergäubahn. Pfaffenhofen/Zaber 1996.

Knupfer, Hans-Joachim: *Das Zaberle ist am Ende*. In: *Eisenbahn-Magazin*. Nr. 10. Düsseldorf 1992. S. 40-43.

Knupfer, Hans-Joachim; Högemann, Josef: *Bottwar- und Zabergäubahn. Schmalspurbahnen Heilbronn Süd–Marbach und Lauffen–Leonbronn*. Nordhorn 1992.

Kraus, Stephan: *Schwäb'sche Eisebahn em Onderland*. In: *Miniaturbahnen (Miba)*. Nr. 8. Nürnberg 2008. S. 32-36.

Küstner, Thomas: *Miba Report Schmalspurbahnen. Vom Vorbild zum Modell. Band 3. Schwerpunktthema: Damals in Württemberg*. Nürnberg 1996.

Mihailescu, Peter-Michael; Michalke, Matthias: *Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg*. Stuttgart 1985. S. 160–163.

Mühl, Albert; Seidel, Kurt: *Die württembergische Staatseisenbahn*. Stuttgart 1970.

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

Seidel, Kurt: *Schmalspur in Baden-Württemberg. Die staatlichen Schmalspurbahnen*. Schwäbisch Gmünd 1977.

Stemmler, Herbert: *Dampflokomotiven bei der BD Stuttgart*. Stuttgart 1983.

Supper, Otto: *Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg*. Nachdruck. Stuttgart 1980.

Werner Willhaus: *Kittel-Dampfbtriebwagen, Innovation des Nahverkehrs vor 100 Jahren*. Freiburg 2008.



Anfang März 1963 werden auf der Rollschemelgrube in Lauffen am Neckar normalspurige Güterwagen für die Weiterfahrt mit 99 716 ins Zabergäu bereitgestellt. (Foto: Bundesbahndirektion Stuttgart/Willi Doh)

Anschriften der Verfasser:

Wolfram Berner, Etwiesenweg 7, 71672 Marbach/Neckar
Hans-Joachim Knpfer, Annette-Kolb-Straße 4, 71229 Leonberg

www.zabergaeuverein.de

Auf der Vereinshomepage finden Sie Informationen über den Verein, zur Vereinsgeschichte, zu den Aktivitäten und Veranstaltungen, zu den Ansprechpartnern, zu Fragen der Mitgliedschaft, der Gemeinnützigkeit bei Spenden, der Einsendung von Manuskripten zur Veröffentlichung in der Vereinszeitschrift u.a.m.

Besuchen Sie die Homepage des Zabergäuveins.

Titelbild:

„Klein Italien“, herrliches Zabergäu! Am 1. Juni 1963 schleppt die Schmalspurlok 99 704 den Personenzug P 1912 vor den Rebhängen zwischen Pfaffenhofen und Weiler an der Zaber Richtung Leonbronn. (Foto: Helmuth Röth, Sammlung: Eisenbahnstiftung)

Zeitschrift des Zabergäuveins

ISSN 2568-1648

Herausgeber: Zabergäuvein

Sitz: Güglingen

Schriftleitung: Manfred Göpflich-Gerweck,

Dr. Otfried Kies

Jahresbeitrag: 30,- EUR

Kreissparkasse Heilbronn

IBAN: DE55 6205 0000 0005 7815 99

BIC: HEISDE66XXX

Druck: Druckerei Hesser, 74074 Heilbronn

Satz und Layout: Zabergäuvein Güglingen
und Baumgartner-Repro, 75031 Eppingen



Schnee von gestern? Zumindest am 4. Januar 1985 ist der Zug in Leonbronn abgefahren. (Foto: Harald Knauer, Vorlage StAL PL 734 KD 1434 Bild 1)



Seit 2014 kann man mit Zweisystem-Regionalstadtbahnen von Heilbronn in Richtung Mosbach und Sinsheim, wie hier am 31. Oktober 2016 in der Heilbronner Austraße, fahren. Ein Südast ins Zabergäu bis nach Zaberfeld wäre eine ideale Erweiterung des Stadtbahnnetzes. (Foto: Hans-Joachim Knupfer)