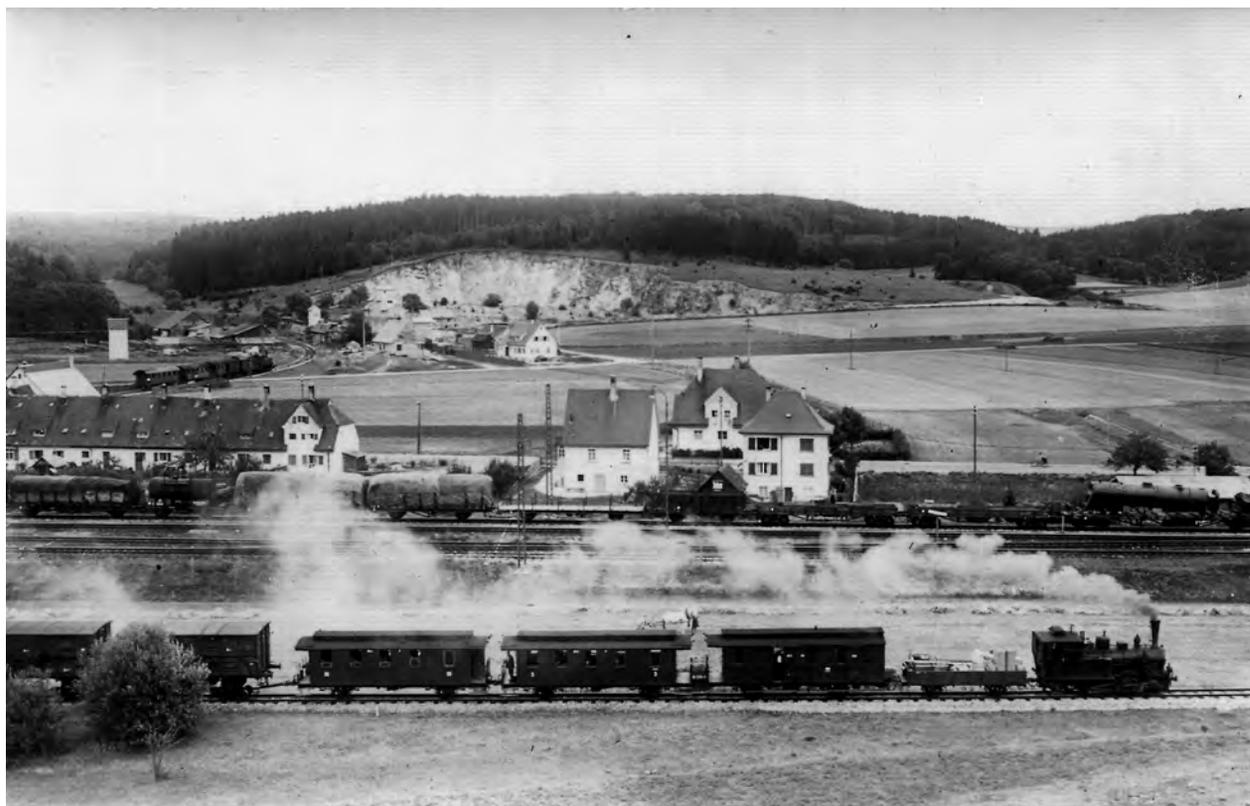


Die Eisenbahnen in Württemberg wurden wesentlich in der Zeit zwischen 1843 und 1920 entwickelt. In diesen ersten 75 Jahren wurden alle heute noch existierenden Eisenbahnlinien geplant, gebaut und betrieben. Nach 1920 (bzw. 1928) kamen lediglich zwei Neubaustrecken und – ganz aktuell – Stuttgart 21 hinzu. Wie kam das Streckennetz zustande? Württembergs Regierung arbeitete Gesetzesentwürfe aus, in denen sie Eisenbahnwünsche formulierte und der Ständeversammlung vorlegte. Die Ständeversammlung ihrerseits wählte eine volkswirtschaftliche Kommission mit der Aufgabe, diese Entwürfe zu prüfen und der Ständeversammlung zur Entscheidung vorzulegen. Ein Gesetzentwurf wurde vor allem aus den Wünschen der Oberämter oder von Gemeinden formuliert. Um eine Prüfung durchführen zu können, hatten die Württembergischen Staatseisenbahnen die Aufgabe, aus diesen Bittschriften die technische Machbarkeit der unterschiedlichen Varianten zu ermitteln und die Ergebnisse als Grundlage für die Entscheidungen zur Verfügung zu stellen. Im Lauf der Zeit wurde

die volkswirtschaftliche Kommission der Dreh- und Angelpunkt der eisenbahnerischen Aktivitäten des württembergischen Staates.

Der Aufbau des Eisenbahnnetzes ab etwa 1860 wurde sowohl in der Regierung als auch in der Ständeversammlung als volkswirtschaftliche Aufgabe betrachtet. Dies zeigte sich vor allem ab 1887 beim Nebenbahnbau: Jede Gemeinde, jeder Landstrich in Württemberg sollte an den Möglichkeiten eines Eisenbahnnetzes partizipieren und beteiligt sein. Die Finanzierung wurde dabei nicht aus den Augen verloren, trat aber nicht in den Vordergrund; eine niedrige *Rente* der Eisenbahnen (die Rendite) wurde in Kauf genommen. In dieser Zeit kam nie der Gedanke auf, die Eisenbahnen zu privatisieren: Nur der Staat konnte die Interessen auch der entlegensten Gegenden vertreten, konnte diese Landstriche in ein engmaschiges Schienennetz integrieren.

In den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnbaues war an Nebenbahnen nicht zu denken, auch der Betrieb von Zweigbahnen in privater Hand wurde nicht ernsthaft in Erwägung gezogen. Es wurde nur



Drei Züge auf drei unterschiedlichen Strecken: ein Güterzug auf der Hauptbahn Stuttgart–Ulm, ein Zug bei der Ausfahrt in Richtung Hochalb nach Gerstetten und ein dritter nach Laichingen. Foto von Carl Bellingroth um 1940.



Eine württembergische Zahnradampflok, Klasse Hz bzw. BR 97 504, leistet zwischen Honau und Lichtenstein einem Personenzug mit einer württembergischen T5-Lok nach Münsingen Nachschub auf der Zahnstange. Der Streckenabschnitt Honau–Lichtenstein wurde bereits 1969 stillgelegt. Foto ca. 1950.

die Hauptbahn Heilbronn–Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen auf Staatskosten gebaut. Erst die Eingaben vieler Städte und Gemeinden veranlasste die württembergische Regierung ab 1856 – eher zögerlich – wieder Eisenbahnstrecken zu planen. Der Bau der Hauptbahn wurde immer als Staatsaufgabe betrachtet, der Bau von Zweigbahnen sollte Privaten oder den Städten und Oberämtern überlassen werden. Lediglich mit der Zusicherung einer Zinsgarantie wollte sich der Staat beteiligen. So entstand in Württemberg die erste Privatbahn von Unterboihingen nach Kirchheim mit einer Länge von 6,14 km. Die Trägerin dieses Projektes war eine Aktiengesellschaft, bei der die Stadt und das Oberamt Kirchheim beteiligt waren. Am 21. September 1864 wurde die Strecke dem Betrieb übergeben.

Es dauerte weitere acht Jahre, bis wieder einer Aktiengesellschaft die Erlaubnis zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von Metzingen nach Urach – der Ermstalbahn – erteilt werden konnte. Im Dezember 1873 wurde die 10,43 Kilometer lange Privatbahn eröffnet. Da die Verbindung nach Ulm über Honau und Kleinengstingen geführt wurde, blieb die Ermstalbahn immer eine Stichbahn.

Während der Beratung der Eisenbahnvorlagen wurde in beiden Kammern des Landtags der Gedanke geäußert, einzelne neue Linien der Privatindustrie zu überlassen. So entstand in Reutlingen ein Projekt, das ein Berliner Bankhaus fördern wollte und durch das Reutlingen zu einem Stern von Privateisenbahnen werden sollte. Ein solches privates

Netz hätte den Staatsbahnen ernsthafte wirtschaftliche Probleme verursacht. Die Regierung lehnte deshalb eine Weiterführung der Staatsbahnen durch Privatbahnbetreiber entschieden ab. 1884 wurde die Zahnradbahn Stuttgart–Degerloch, im Mai 1888 deren Fortsetzung, die Dampfstraßenbahn nach Hohenheim, und im November 1887 die Dampfstraßenbahn von Ravensburg nach Weingarten als meterspurige Schmalspurbahnen ohne staatliche Hilfe eröffnet. Mit der Fertigstellung der Hauptbahnen um 1890 lag noch ein großer Teil der Städte und Gemeinden

weit ab vom Eisenbahnverkehr. Erst mit dem Aufkommen der sogenannten *Sekundärbahnen* konnte an Eisenbahnverbindungen auch in diese Teile des Landes gedacht werden. Dabei trug dieser Begriff nur das Merkmal einer abweichenden Bauform gegenüber den Hauptbahnen. Es bildete sich eine ganze Reihe von Arten, die sich an individuellen Merkmalen jeder einzelnen Strecke orientierten: Größe



Zwischen den Erzgruben und den Hüttenwerken von Wasseralfingen: ein Zug mit Kipploren über dem Einfahrbereich der Zahnstange, wo das Zahnrad der Lok bei der Bergfahrt eingreifen muss. Georg von Morlok erbaute diese erste Zahnradbahn Deutschlands und erste schmalspurige Eisenbahn in Württemberg. Foto um 1920.

und Ausdehnung, Spurweite, Kurvenradien, Gradienten, schwerere oder leichtere Schienen, Fahrgeschwindigkeiten. Diese Individualität beeinflusste die Gesetzgebung der nächsten Zeitabschnitte und es konnte kein grundlegendes Gesetz für ein Eisenbahnbauprogramm über einen längeren Zeitraum hinweg formuliert werden.

Wenn von der Industriebahn des Hüttenwerks Wasseralfingen auf den Brauenberg – 1876 als erste deutsche Zahnradbahn mit einem Meter Spurweite – abgesehen wird, tat Württemberg einen ersten Schritt in Richtung Nebenbahnen mit der Anordnung des Baus einer *lokalen Zweigbahn von Schiltach nach Schramberg* mit Gesetz vom 24. Mai 1887. Nachdem das frühere Projekt einer Linie von Schiltach zum Bodensee und Oberrhein scheiterte, war eine Bahn von Schramberg nach Schiltach von lokaler Bedeutung vorgesehen. Deshalb sollte sie als *Bahn untergeordneter Bedeutung normalspurig* erbaut werden. Viele Einwände verzögerten die Eröffnung bis zum 9. Oktober 1892.

Eine entscheidende Wende erhielt die allgemeine Frage der Nebenbahnen in Württemberg aber erst durch das Gesetz vom 28. Juni 1889. Die Motive dieses Gesetzes enthalten die prinzipiellen Anschauungen der damaligen Regierung über diese Frage. Das langsame Steigen der Eisenbahnrente in den letzten Jahren, so führt die Begründung aus, *und der Umstand, dass auch die allgemeine Finanzlage des Staats eine entschiedene Besserung aufweist, lassen es als zulässig und angezeigt erscheinen, an die Erfüllung einer Aufgabe heranzutreten, welche ohne beträchtliche staatliche Opfer nicht durchgeführt werden kann. Es ist dies die Herstellung von solchen Eisenbahnen, welchen nicht die Bedeutung von durch das Wohl des ganzen Landes erforderlichen Verkehrswegen zukommt, sondern welche vorwiegend die Interessen eines mehr oder weniger ausgedehnten Bezirkes zu fördern bestimmt sind.* Der Staat wollte sich an diesen Eisenbahnen nur beteiligen, wenn die Verkehrsverhältnisse sich günstig auf die Hauptbahnen auswirken würden und wenn die finanziellen Kräfte der Interessenten nicht ausreichen sollten. Eine Beteiligung der Gemeinden – in Form von Geld oder anderen Leistungen – wurde dabei eingefordert.



Rasch nach der Einstellung des Betriebes wurden die Schienen der Strecke Amstetten-Laichingen entfernt: Ein Schweißer trennte die Gleise in kurze Joche und ein Zweiradgebagger legte sie auf ein eigens dafür aus zwei Rollböcken zusammengeschaubtes Fahrzeug. Der Triebwagen T30 verrichtete so noch «gute» Dienste. Foto, 16. September 1985.

Über die Frage der Ausführung solcher Nebenbahnen als Privatbahnen hegte die Regierung *prinzipielle Bedenken nicht*, vor allem nicht bei den Linien, die als Sack- oder Stichbahnen mit nur einem Anschlusspunkt an die Staatsbahn zur Ausführung kommen sollten. Das neue Gesetz von 1889 ordnete den Bau einer Bahn von Nagold nach Altensteig mit einer Spurweite von 1000 Millimeter an. Die Eröffnung der Linie fand am 29. Dezember 1891 statt. Die Strecke wurde die erste für den allgemeinen Betrieb eröffnete staatliche Schmalspurbahn Württembergs. Ebenfalls in diesem Gesetzentwurf sollte von Reutlingen aus eine Eisenbahn über Pfullingen, Honau und Kleinengstingen nach Münsingen geführt und in der Finanzperiode 1889/91 die Strecke bis Honau gebaut werden. Die Betriebseröffnung der Echaztalbahn von Reutlingen nach Honau hatte einen überwiegend lokalen Charakter mit normaler Spurweite und fand am 2. Juni 1892 statt. Auf Grund der verhältnismäßig hohen Beitragsleistungen Reutlingens wurde der Alaufstieg bei Honau realisiert. Metzlingen–Urach blieb dadurch eine Stichbahn. Der Alaufstieg wurde mit einer Zahnstange (Steigung 1:10) und mit Lokomotiven nach dem gemischten System für Zahnstangen- und Adhäsionsbetrieb eingerichtet. Am 1. Oktober 1893 wurde die Linie Honau–Münsingen eröffnet.

Das Eisenbahngesetz von 1890 bestimmte auch den Bau einer Linie Waldenburg–Künzelsau. Die Wahl der Normalspur war mit der geringen Ausdehnung der Linie begründet. Am 2. Oktober 1892 wurde die Linie in Betrieb gesetzt. Die volkswirtschaftliche Kommission stellte fest, dass dieses Gesetz nur Nebenbahnen aufführte, die bereits schon früher genehmigt wurden. Das stetig steigende Verkehrs-

aufkommen der Hauptbahnen verursachte viele Um- und Neubauten, wodurch der Nebenbahnbau auf Sparflamme gehalten werden musste. Die zweite staatliche Schmalspurbahn und die erste mit 750 Millimeter Spurweite wurde nach dem Eisenbahngesetz vom 9. Juni 1891 von Marbach über Beilstein nach Heilbronn als sog. Bottwartalbahn geführt. Hiervon sollte zunächst der Abschnitt Marbach–Beilstein zur Ausführung kommen. Die Fortsetzung nach Heilbronn blieb einer besonderen Verabschiedung vorbehalten, denn die Stände wollten für die Strecke bis zum Südbahnhof neben der Schmal- eine Hauptbahnspur, um so eine Ringbahn zu erhalten. Da die Linie nur lokalen Verkehr zu erwarten hatte, empfahl die Regierung die Spur von 750 Millimeter. Marbach–Beilstein wurde am 10. Mai 1894 eröffnet. Nach den bereits erwähnten Nebenbahnprojekten folgten teils mehr oder weniger von den Interessenten vorbereitete und den Ständen vorgelegte Wünsche. Die Verwirklichung dieser Projekte mussten jedoch von der Regierung hinausgezögert werden, da der Ausbau der Hauptbahnen immer dringlicher geworden war: Zweigleisigkeit, Fahrbetriebsmaterial, Hochbauten und Werkstätten mussten erweitert oder gar neu gebaut werden.

Die Ortschaften und Landstriche ohne Eisenbahnanschluss ließen nicht locker. Elf Petitionen waren bis 24. Mai 1893 eingegangen. Die Realisierung dieser Strecken musste aber auf sich warten lassen. Lediglich die beiden Strecken Lauffen am Neckar–Güglingen und Schussenried–Buchau wurden der Regierung angetragen, um sie im nächsten Gesetzentwurf mit aufzunehmen. Zwischen 1893 und 1896 folgte dann ein weiteres Gesetz zur Finanzierung der Eisenbahnbedürfnisse. Die von der volkswirtschaftlichen Kommission vorgeschlagenen zwei Strecken wurden mit aufgenommen, waren aber gegenüber den Bauvorhaben zur Hauptbahn eher zu vernachlässigen. Die wichtigste Abhandlung in diesem 33. Landtag war ohne Zweifel der Bericht der volkswirtschaftlichen Kommission über verschiedene Eingaben zur Fortsetzung des württembergischen Nebenbahnbaues. Zu diesem Zeitpunkt waren acht Nebenbahnen genehmigt und gebaut worden. Die Sprecher der Kommission stellten die Frage: *Soll mit dem Bahnbau überhaupt noch fortgefahren werden und welche Gesichtspunkte sollen hierbei leitend sein?* Im dritten Teil wurden der Regierung Grundsätze für die nächsten Eisenbahngesetze an die Hand gegeben, der Bahnbau sollte weiterbetrieben werden.

Die Regierung nahm einen Teil der Anregungen und vier Strecken im Gesetzentwurf vom 10. Februar 1889 auf. Bei allen diesen Strecken mussten die

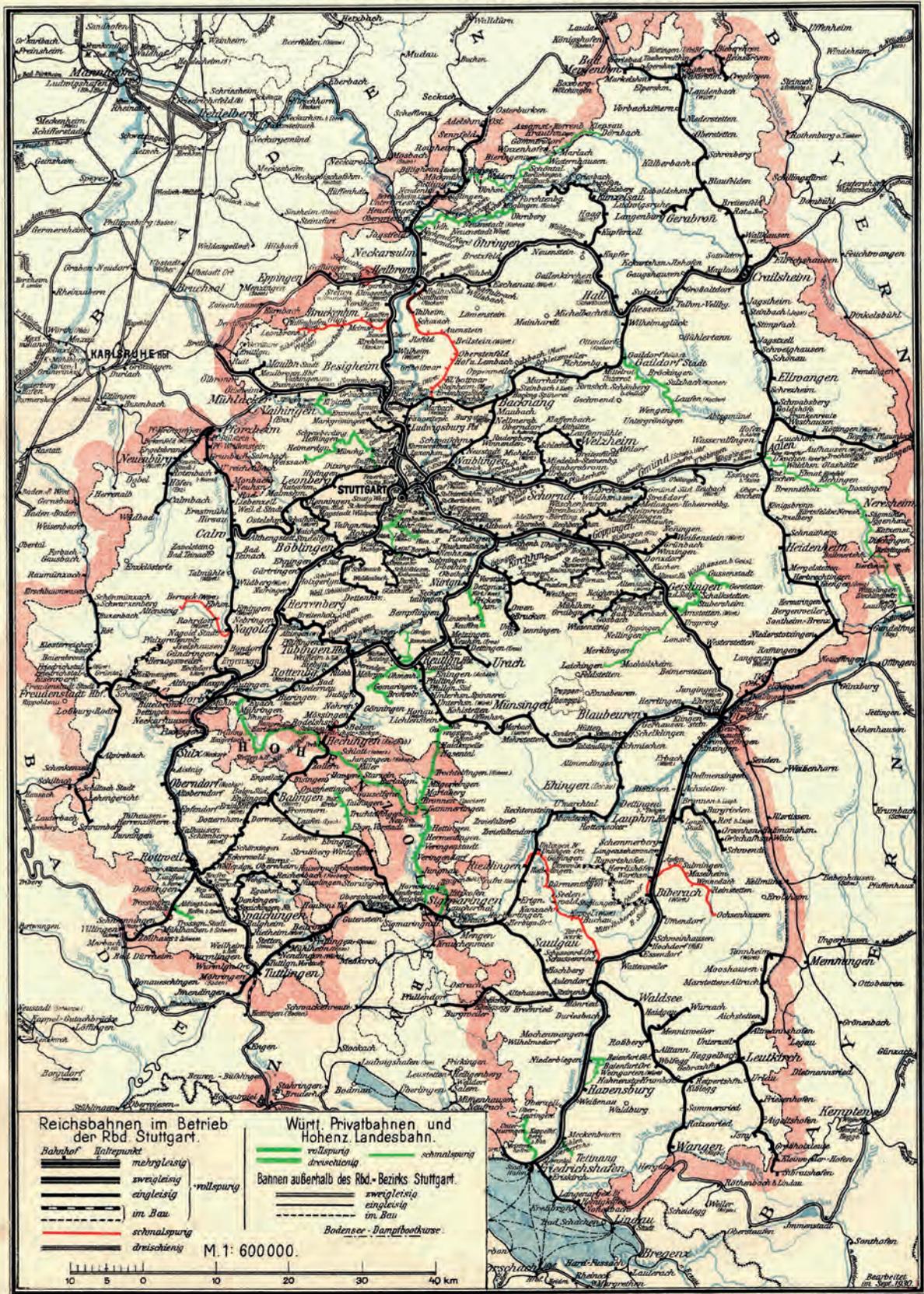
Beteiligten den Grund und Boden kostenfrei bereitstellen. Als Besonderheit in diesem Gesetzentwurf sei der Ankauf der 1864 gebauten und seither privat betriebenen Strecke Unterboihingen–Kirchheim/Teck erwähnt. Gleichzeitig mit dem Kauf der Strecke durch den Staat wurde sie nach Oberlenningen verlängert. Ebenfalls in diesem Gesetz wurde die Unterstützung der privatwirtschaftlich betriebenen Strecke von Möckmühl nach Dörzbach zugesagt. Ein Staatsvertrag vom 5. März 1898 zwischen Württemberg und Baden wurde vor Baubeginn abgeschlossen.

Die Nachfrage nach Nebenbahnen nahm kein Ende. Viele Denkschriften und Ausarbeitungen für eine Anbindung an die Hauptbahnen erreichten die Ständeversammlung, sodass die Regierung auf Anraten der Stände einen eigenen Gesetzentwurf für den Nebenbahnbau ausarbeitete. Am 24. April 1899 wurde er der Ständeversammlung zur Beratung vorgelegt. Die Regierung hatte den Auftrag, die Nebenbahnen zügig zu behandeln. Nach genauer Prüfung der Umstände schlug die Regierung im Gesetzentwurf für die Nebenbahnen acht Linien für eine erste Bauperiode 1899/1900 mit bereits geklärten Verhältnissen vor. In der zweiten Bauperiode 1901/1902 waren dann die Projekte, die noch nicht vollständig geklärte Verhältnisse aufzuweisen hatten. Es waren ebenfalls acht Linien. Mit wenigen Änderungswünschen wurde der erste speziell nur für Nebenbahnen aufgestellte Gesetzentwurf von der Ständeversammlung angenommen, sodass die Regierung das Gesetz am 29. Juli 1899 veröffentlichen konnte. Der Strom der Petitionen riss immer noch nicht ab, sodass die volkswirtschaftliche Kommission am 10. März 1900 einen weiteren Bericht über verschiedene Eingaben zusammenstellen musste. An erster Stelle wurde die wiederholte Bitte der Ermstalbahnengesellschaft, die Ermstalbahn von Metzingen nach Urach zu verstaatlichen, behandelt.

So entstand der zweite *Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Bau von Nebenbahnen [...] in der Finanzperiode 1901/02*. Die von den Gemeinden gewünschten Strecken konnten alle unterschiedlicher nicht sein, weshalb jede einzelne mit den wichtigsten Eckpunkten begründet wurde. Der Bericht der volkswirtschaftlichen Kommission darüber folgte am 21. Januar 1902.

Ebenfalls in diesem Gesetzentwurf wurde die Übernahme der Ermstalbahn Metzingen–Urach eingebracht. Mit der Unterzeichnung des Vertrages ging die Strecke am 1. April 1904 an Württemberg über. Das Gesetz wurde unter neuem Namen – da ein Stück Hauptbahn aufgenommen wurde – am 21. Februar 1902 veröffentlicht.

Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart.



Die Karte des Reichsbahndirektionsbezirks Stuttgart zeigt den Zustand des württembergischen Eisenbahnnetzes, wie es 1928 abgeschlossen war. Es fehlen bereits die 26 von der Deutschen Reichsbahn zum 1. Juli 1924 stillgelegten Haltepunkte. Mit der Übernahme der Eisenbahn durch das Reich wurden viele der Stichbahnen nicht mehr als Ergänzung und Zulieferer zu den Hauptbahnen gesehen, sondern nur noch als Kostenfaktor. Stand 1930.



Bahnhof und Bahnhofswirtschaft bei der Eröffnung der Hohenstaufenbahn von Schwäbisch Gmünd nach Göppingen am 1. August 1911. Die Strecke war bereits 1845 als Alternative vom Filstal ins Remstal geplant worden.

Die Kammer der Abgeordneten hat in der Sitzung vom 30. Mai 1903 die Regierung beauftragt, über den Bau und die Subventionierung der Nebenbahnen einen Plan aufzustellen, aus dem ersichtlich sein sollte, welche Projekte als bauwürdig erachtet wurden, in welchem Zeitraum diese zu realisieren wären und wie viel Finanzmittel durchschnittlich pro Jahr aufgewendet werden müssten. Ebenso sollte sie dem Landtag spätestens beim nächsten Gesetzentwurf Vorschläge vorlegen, wie der erste Bauabschnitt geregelt werden kann. Dabei war sich die Kammer einig, dass die gesetzliche Festlegung eines umfassenden, auf Jahre hinaus bindenden Bauprogramms nicht in Frage kommen kann. Dementsprechend legte die Regierung eine Übersicht aller Projekte bis zum 1. Januar 1905 vor.

Trotz der 43 Eingaben wurden im Gesetzentwurf vom 13. April 1905 nur vier bereits gesetzlich festgelegte Strecken behandelt. Im Bericht der volkswirtschaftlichen Kommission wurde der Gesetzentwurf in vier Teilen geprüft. In der Einleitung des ersten Teils machte die Kommission das Verhältnis deutlich: [...] sollte der Weiterbau der Nebenbahnen, selbst wenn in den nächsten 10 – 15 Jahren die Aufwendungen für II. Gleis, den Stuttgarter Hauptbahnhof, usw. und einschließlich des Baus der linksufrigen Neckarbahn nach den Angaben des Staatsministers [...] schätzungsweise ca. 151 Millionen betragen werden, [...], mit Einrechnung des Nebenbahnen auf ca. 200 Millionen berechnet werden, nicht stillgestanden, vielmehr im seitherigen Tempo weiter gemacht werden. Die Ständeversammlung und die Regierung waren sich einig: Der Nebenbahnbau

musste weitergehen. Entsprechend dieser Prämisse wurden sowohl die Staatlichen Bahnen als auch die Zuschüsse an die Privatbahnen einstimmig genehmigt.

Im Zuge der Vorarbeiten für die beiden Strecken Röttingen–Ochsenfurt und Isny–Seltmanns mit Anschluss an die Lokalbahn Lindau–Sibratshofen traten Württemberg und Bayern in Verhandlungen. Als Ergebnis konnte ein Vertrag abgeschlossen und am 18. August 1905 veröffentlicht werden. Fast genau nach einem Jahr legte die Kommission einen weiteren Bericht über die verschiedenen Eingaben vor. In dem Bericht waren nur wenige Strecken von 1905 übernommen worden; insgesamt waren es diesmal 21 Linien, von denen viele Denkschriften zum zweiten Mal eingereicht wurden.

Die volkswirtschaftliche Kommission erachtete eine Eisenbahn in den Schönbuch erst dann für sinnvoll, wenn sie nicht die einzige bleiben sollte. Insgesamt neun Linienvarianten mussten bearbeitet werden. Am 8. Mai 1906 legte die Kommission ihren Bericht vor. Darin erachtet sie eine normalspurige Durchgangsnebenbahn von Böblingen nach Tübingen als dringlich und befürwortet sie als erste Etappe die Erstellung der Teilstrecke Böblingen–Dettenhausen. Trotz der Großbaustelle Stuttgarter Hauptbahnhof wurden im Gesetzentwurf 1907/08 wieder sechs neue Nebenbahnen zum Bau angewiesen und die Vorarbeiten für die Verbindung zwischen Buchau und Riedlingen in die Wege geleitet. Die Donaubaahn Ulm–Sigmaringen und die Südbahn Ulm–Friedrichshafen waren bis 1907 nur mit der 28 Kilometer langen

Strecke Aulendorf–Herbertingen verbunden. In diesem eingeschlossenen Gebiet fuhr nur die Stichbahn Schussenried–Buchau. Verständlich also, dass hier eine weitere Verbindung sinnvoll erschien. So entstanden im Laufe der Zeit einige Ideen, die beiden Hauptbahnen mit einer Nebenbahn zu verbinden. Eine Denkschrift fasste diese Ideen zusammen und deren Untersuchungen führten zu dem Ergebnis, dass eine Bahn Laupheim–Ehingen wohl die beste Verbindung darstelle.

Am 13. Juli 1907 wurden erstmals wieder Konzessionen an private Betreiber vergeben. Es folgte ein Jahr später die nächste Konzession, diesmal an die Stuttgarter Straßenbahn Aktiengesellschaft. Und wieder ein weiteres Jahr später, am 21. August 1909, eine Konzession für die Straßenbahn von Ravensburg nach Weingarten; am 15. Oktober folgte sie für die Trossinger Bahn. Neben den großen Bauarbeiten an der Hauptbahn und dem Stuttgarter Hauptbahnhof wurden sechs neue Verbindungen im Gesetzentwurf am 7. April 1909 vorgelegt. Die Verbindung zwischen Sontheim/Brenz und Gundelfingen konnte in Auftrag gegeben werden und die Privatbahn Neuenstadt–Ornberg bekam ihre Unterstützung. Damit der Bau der Strecke ins Badische ausgeführt werden konnte, wurde am 12. Dezember

1908 ein weiterer Vertrag mit Baden ausgehandelt. Am 11. Januar 1913 wurde der letzte Gesetzentwurf vor dem Ersten Weltkrieg mit sieben Nebenbahnen eingebracht. Das notwendige Gesetz konnte dann am 25. Juli 1913 verabschiedet werden.

Im württembergischen Nebenbahnnetz war noch eine größere Lücke auf der Heidenheimer Alb zu verzeichnen. Stichbahnen reichten bis Weißenstein und Gerstetten. Aus diesem Grund legte die Regierung eine «Denkschrift über die Erschließung der Heidenheimer Alb durch Eisenbahnen» vor. Die Regierung zeigte hier auf, welche Schwierigkeiten mit dem Albaufstieg zwischen Weißenstein und Böhmenkirch zu überwinden gewesen wären. Auch ließ die Berechnung der Wirtschaftlichkeit der angegebenen Strecken zu wünschen übrig, sodass die Regierung eine ablehnende Empfehlung abgeben musste. Die Beschlüsse der zweiten Kammer empfahlen die Strecke Gerstetten–Herbrechtingen und Heidenheim zu berücksichtigen, die Strecke Heidenheim–Weißenstein ebenfalls zu berücksichtigen, jedoch zunächst nur die Stichbahn Heidenheim–Böhmenkirch zu bauen.

Mit der Kriegserklärung Deutschlands am 1. August 1914 änderten sich schlagartig die Verhältnisse. Durch den Kriegsdienst fehlte jegliches



Eine Ausflugsgesellschaft im Beiwagen der Härtsfeldbahn, um 1960. Der Härtsfeldmuseumsverein versucht heute, einen Teil der Strecke zwischen Neresheim und Dischingen als Touristenattraktion für das Härtsfeld auszubauen.

Personal für Bauarbeiten. Dementsprechend wurden die Tätigkeiten zuerst an den Nebenbahnen eingestellt; das ganze Bauwesen kam fast vollständig zum Erliegen. Der Nebenbahnbau sollte zwar weitergeführt werden, aber Mangel an Personal und Material machten es fast unmöglich. Nach dem letzten in Friedenszeiten 1913 veröffentlichten Gesetz wurde kein weiteres Eisenbahngesetz mehr erarbeitet. Die Gelder wurden pauschal in den laufenden Finanzhaushalten ausgewiesen und ab 1918 wieder mit detaillierten Angaben. Von den bereits vor dem Krieg begonnenen Strecken konnten drei während des Krieges dem Betrieb übergeben und zehn bis Kriegsende nicht fertiggestellt werden. Mit dem Entwurf eines Finanzgesetzes für das Rechnungsjahr 1918 unterbreitete die königliche Regierung den Ständen ihren letzten Gesetzentwurf, in dem Mittel für den Eisenbahnbau bereitgestellt wurden: seit 9. November leitete eine neue Regierung die Geschäfte und am 30. November 1918 legte König Wilhelm II. seine Krone nieder.

Bereits vier Monate später unterbreitete die neue Regierung einen ersten Nachtrag zum Finanzgesetz für das Rechnungsjahr 1918. Darin waren jetzt in der Begründung wieder Einzelheiten zum Eisenbahnbau aufgeführt. In Erwartung der zurückkehrenden Soldaten musste die neue Regierung dafür

sorgen, dass die Männer eine Beschäftigung bekamen. Dementsprechend wurden die brach liegenden Bauarbeiten reaktiviert. Es waren dies vor allem die noch nicht fertiggestellten Bahnstrecken aus dem Gesetz vom 17. Juli 1913, aber auch neu hinzugekommene Eisenbahnwünsche. Mit dem Verkauf der Eisenbahnen am 1. April 1920 an das Deutsche Reich endeten die württembergischen Nebenbahnwünsche keinesfalls. Es stellte sich vielmehr heraus, dass die unterschiedlichen Eisenbahnthemen nicht mehr berücksichtigt wurden: Die Reichsbahn hatte kein Geld und wirtschaftliche Überlegungen traten immer mehr in den Vordergrund. Im Übernahmevertrag zwischen dem Deutschen Reich und Württemberg vom 29. April 1920 wurde vereinbart, dass die im Bau befindlichen Nebenbahnen noch fertiggestellt werden. Somit war das Deutsche Reich ab dem 1. April 1920 für die Vollendung der genannten Strecken zuständig.

Trotz des Eigentümerwechsels wurden immer wieder Anträge an die württembergische Regierung gestellt, um sie an die Reichsbahn weiterzuleiten. Eine große Wirkung erzielten sie allerdings nicht. Das Staatsministerium wurde ersucht, *seinen Einfluß dahingehend geltend zu machen, daß [...] im Ausbau der von der württ. Regierung als bauwürdig anerkannten Nebenbahnen auch nach dem Uebergang [...] fort-*



Der Bahnhof Künzelsau 1975 mit einem Schienenbus vor der Abfahrt in Richtung Forchtenberg. Wie bei vielen Stichbahnen war auch für diese Strecke ein Weiterbau, hier in Richtung Ohrnberg, überlegt worden. In Württemberg sollte ursprünglich ein engmaschiges Netz an Nebenbahnen entstehen.



Strecke Süssen–Weissenstein: Ein Personenzug wartet 1928 am Bahnsteig des Bahnhofs Donzdorf, eine Lok rangiert Güterwagen von oder zum Zug. Bei Nebenbahnen wurden die Güterwagen am Personenzug mitgeführt. Die Strecke wurde 1980 stillgelegt.

gefahren wird, insbesondere in der Ausführung bereits begonnener Nebenbahnen ein Stillstand nicht eintritt [...]. Es handelte sich dabei um die vier als bauwürdig anerkannten Nebenbahnlinien. Die Antwort der Reichsregierung war aber eindeutig: *Die andauernde Verschlechterung der [...] Finanzlage erfordert [...] die [...] Zurückhaltung bei allen Ausgaben. Im Bereich der Reichseisenbahnverwaltung muß daher [...] die Bautätigkeit beschränkt werden auf die [...] über Gebühr beanspruchten [...] Anlagen, auf für Betrieb und Verkehr unumgänglich notwendige Ergänzungen [...].* und weiter wird [...] eine daran anschließende zeitweilige Einstellung der Bauarbeiten angestrebt. Im besonderen gilt dies für Neben- oder Lokalbahnen, die für den Gesamtverkehr als unentbehrlich nicht angesehen werden können [...]. Ebenso wie 1920 werden deshalb auch 1921 für neue Eisenbahnen [...] Mittel nicht vorgesehen werden.

Aus der Not, keine Nebenbahnen mehr bauen zu können, wich die württembergische Regierung aus. An Stelle der Nebenbahnen sollte in den übrigen eisenbahnlosen Landesteilen dem Verkehrsbedürfnis durch Einrichtung von Kraftwagenlinien der Postverwaltung oder der Kraftwagensgesellschaft in Bälde Rechnung getragen werden. Die vier erwähnten Strecken wurden nicht mehr gebaut. Mit dem Inflationsjahr 1923 stellte das Reich dann auch die Zins- und Tilgungszahlungen für die von Württemberg erworbenen Eisenbah-

nen gänzlich ein und die Bauarbeiten ruhten während der Inflationszeit abermals. Im Laufe der Zeit mussten die Eisenbahnneubauwünsche aufgegeben werden; es war nicht möglich, hier Fortschritte zu erzielen. Die Reichsbahn-Gesellschaft hatte kein Interesse an der Fertigstellung der als Torsos vorliegenden Nebenbahnen. Es zeichnete sich auch immer mehr ab, dass die Städte und Gemeinden, die nicht an einer funktionierenden Eisenbahnstrecke lagen, immer mehr auf die neuen Kraftfahrunternehmen zurückgriffen. Zum 1. Juli 1924 wurden dann auch 26 Haltepunkte von der Reichsbahn geschlossen. Die von Württemberg getragenen volkswirtschaftlichen Überlegungen traten so immer mehr in den Hintergrund und es begann ein kaum aufzuhalten-der Abbau der Infrastruktur, der bis heute anhalten sollte.

Nicht nur Württemberg vermisste schmerzlich die eigene Gewalt über die Eisenbahnen, auch die Nachbarländer hatten damit ihre Probleme. Dieser Unmut veranlasste den Verkehrsausschuss des Reichstages, sich mit diesen Fragen zu befassen. Es kam ein Beschluss zustande, bei dem die Reichsbahn-Gesellschaft beauftragt wurde, ein einheitliches Reichsbahnbauprogramm zum Ausbau begonnener, bereits weitgehend fertiggestellter Bahnen aufzustellen. Dieses Programm war im Zuge der

Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen aufgelegt worden, brachte aber für Württemberg nicht den erhofften Erfolg im Nebenbahnbau. Im Programm waren vier bereits unter württembergischer Regie geplante Strecken aufgenommen worden. Noch im Jahre 1927 stellte das Reichsverkehrsministerium den Entwurf des geforderten Reichsbahnbauprogrammes 1927 vor. Württemberg reichte dabei seine bereits 1911 und 1913 beschlossenen, aber noch nicht fertiggestellten vier und die 1921 beim Reich beantragten drei Strecken ein. Das Programm wurde fallengelassen, da die finanziellen Mittel nicht bereitgestellt werden konnten. Somit blieben die Strecken bis heute — sofern sie nicht mittlerweile abgebaut wurden — unvollendet. Die restlichen Arbeiten an den Nebenbahnstrecken zogen sich bis 1928 hin und endeten mit der Fertigstellung Rottweil–Schömburg am 16. Oktober 1928 als letzte Eisenbahnstrecke, die von den Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen geplant und unter Regie der Deutschen Reichsbahn fertiggestellt wurde. Zwischen 1920 und 1928 erfolgte die Fertigstellung von 13 Nebenbahnlinien.

In der Folgezeit nach 1928 kamen keine neuen Haupt- und Nebenbahnen mehr hinzu. Auch hatte das Dritte Reich kein größeres Interesse an Nebenbahnen, die militärische und automobiler Ausrichtung verschlechterten die Situation zunehmend. An der Situation der Nebenbahnen sollte sich nach dem Zweiten Weltkrieg nicht viel ändern. Vielmehr wurden die ersten Strecken nach einer Kosten-/Nutzenberechnung stillgelegt. In intervallartigen Abständen von etwa zehn Jahren wurden immer mehr Nebenbahnen abgebaut oder in Fahrradwege umgewandelt und im Anschluss an die Entwidmung als Baugebiet freigegeben. Erst als Überlegungen formuliert wurden, auch Teile der Hauptstrecken stillzulegen, wurde die Landesregierung aktiv: Eine Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bundesbahn vom 28. Februar 1986 stoppte diese Stilllegungsüberlegungen mit dem Titel «Betriebswirtschaftlich optimales Netz». Mit dieser Vereinbarung wurde der Nahverkehr der Schiene bis zum Jahre 1995 gesichert. Sie ist als Beginn einer neuen Nahverkehrshoheit durch die Länder zu sehen.

Die Nahverkehrshoheit wurde dann mit der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG 1994 vollzogen: Die Länder bekamen vom Bund ihre Eisenbahn zumindest teilweise wieder zurück und die NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg) wurde gegründet. Der Fernverkehr und das Schienennetz blieben in der Hand des Bundes.

Die Änderungen der Hoheit am Nahverkehr brachten erst nach einem Regierungswechsel 2012 wesentliche Veränderungen mit sich. Sofort wurde damit begonnen, die von der Europäischen Regierung geforderte Ausschreibungspflicht umzusetzen, die dann ab 2016 (nach Ablauf des großen Verkehrsvertrages) umgesetzt werden konnte. Seitdem fahren auf den Hauptbahnen zunehmend mehr neue Fahrzeuge, allerdings auf einer heruntergewirtschafteten, an vielen Stellen abgebauten Schienen-Infrastruktur. Mit dem Regierungswechsel kamen auch wichtige Themen wie Klimawandel und Nachhaltigkeit wieder in den Fokus der Politik. Der vor dem Kollaps stehende Individualverkehr und der wachsende Unmut gegenüber der Zerstörung unserer Umwelt machen das Thema Nebenbahnen wieder attraktiv: 2019 wurde vom württembergischen Verkehrsministerium geprüft, welche stillgelegten Nebenbahnen lohnenswert sein könnten, um wieder in Betrieb genommen zu werden.

Rückblickend auf die Entstehung der Nebenbahnen in Württemberg können wir erkennen, dass die damalige Regierung ein flächendeckendes Netz an Eisenbahnen zu realisieren versucht hat und dabei vom Wohl der Städte und Gemeinden geleitet wurde. Die Eisenbahnen wurden weniger als wirtschaftlich arbeitende Unternehmen gesehen als vielmehr als Mittel, den Wohlstand auch in die entferntesten liegenden Gegenden zu bringen. Ein Torso, wie er nach dem Ersten Weltkrieg an das Deutsche Reich übergeben und nicht mehr vollendet werden konnte, musste letztendlich zurückgebaut werden — hier hatten alle Regierungen dem privaten Individualverkehr Vorfahrt eingeräumt.

LITERATUR UND QUELLEN

- Landtagsprotokolle und Beilagenbände 1835 bis 1933.
Regierungsblatt für das Königreich Württemberg 1835 bis 1918.
Regierungsblatt für Württemberg 1918 bis 1933.
Amtsblatt der Württembergischen Verkehrsanstalten 1853 bis 1918.
Adolf Schübler: Über Eisenbahnen von localem Interesse insbesondere Vizinal- und Industrie-Bahnen, Stuttgart 1872.
Otto Elben: Württemberg und die Nebenbahnen, Stuttgart 1880.
E. Laistner: Die Lokalbahnfrage in Württemberg. Vortrag gehalten im Württembergischen Verein für Baukunde am 26. April 1890, Stuttgart 1890.
Georg von Morlok: Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Rückschau auf deren Erbauung während der Jahre 1835–1889 unter Berücksichtigung ihrer geschichtlichen, technischen und finanziellen Momente und Ergebnisse, Stuttgart 1890.
Oskar Jacob: Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung. Ein Beitrag zur Geschichte des Eisenbahnwesens, Tübingen Univ.-Diss. 1895.
Arbeitskreis Eisenbahnhistorie Württemberg, Schorndorf.

Anmerkung der Redaktion: Neuere Literatur s. Landesbibliographie Baden-Württemberg unter Suchbegriff «Württemberg/Eisenbahn».