

Das Stebbacher Bahnhöfle, – ein Kuriosum am Rande

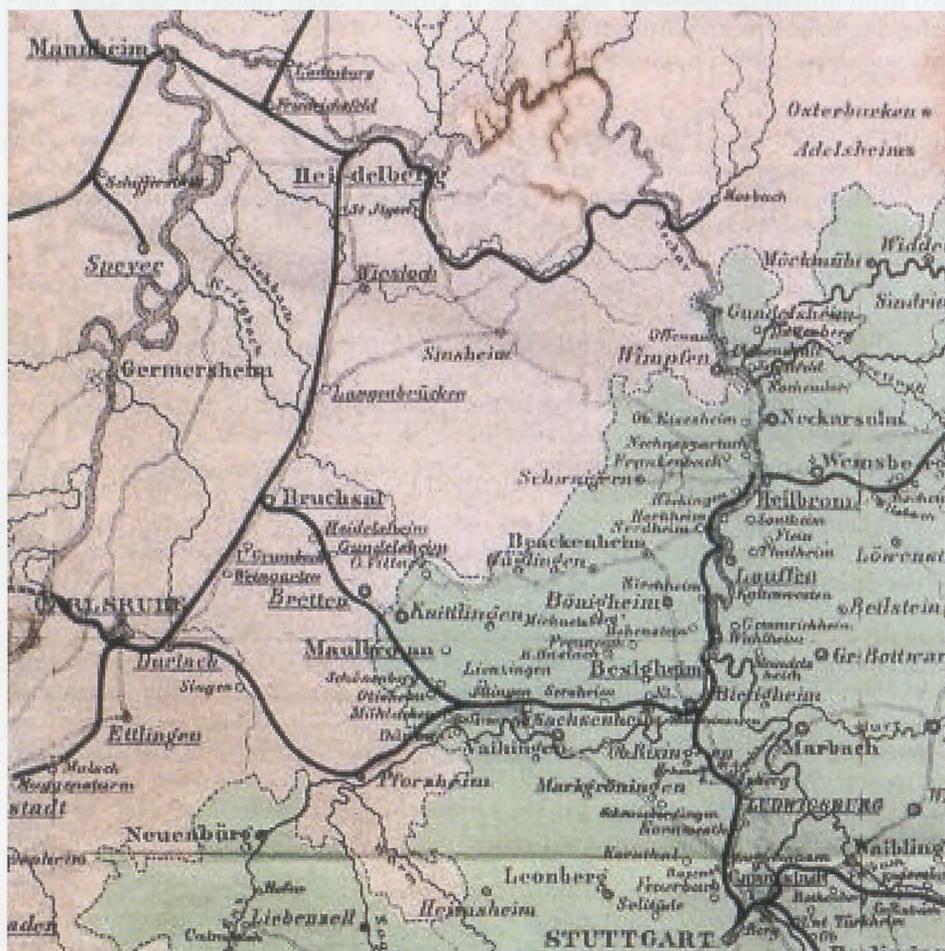
Wolfgang Ebret

Steigt man am Eppinger Bahnhof in den Personenzug Richtung Sinsheim, so kommt man nach nur wenigen Kilometern Fahrt auf der Strecke durch das obere Elsenzthal an einem stillgelegten Bahnhof vorbei. Schon lange hält hier kein Zug mehr und es ist schon Jahrzehnte her, dass Fahrgäste zusteigen konnten. Das Gebäude, so zeigt es die in Stein gemeißelte Zahl, wurde 1900 erbaut und trägt auf den dem Schienenstrang zugewandten Seiten den Schriftzug „Stebbach“, der einem Fahrgast den Hinweis geben könnte, dass er sich nun im gleichnamigen Kraichgau-dorf befände. Ein ortsunkundiger Reisender müsste sich aber verwundert fragen, wo denn überhaupt das Dorf sei, auf das in großen Lettern hingewiesen wird. Entlang der Bahnstrecke wird er es nicht finden, denn Stebbach liegt ungefähr zwei Kilometer entfernt von seiner ehemaligen Bahnstation.

Wie es dazu kam, dass dieser kleine Bahnhof, der sehr bald „s’Stebbacher Bahnhöfle“ genannt wurde, überhaupt gebaut, zeitweise in Betrieb genommen und dann wieder geschlossen wurde, ist eine ganz eigene Geschichte, die mit der Planung und Realisierung der nahegelegenen Kraichgaubahn zwischen Karlsruhe und Heilbronn in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts in Zusammenhang gebracht werden muss und nur verständlich wird, wenn man sich vergegenwärtigt, dass zu jener Zeit das Auto noch nicht erfunden war und in ländlichen Gebieten sowohl die Personenbeförderung als auch der Transport von Waren und Gütern durch die Postkutsche, Pferdeomnibusse oder private Lohnkutscher erfolgte. Die früher oftmals nur wöchentlich, später dann täglich befahrenen Linien orientierten sich an den alten Handelsstraßen und führten über die Dörfer. Der Transport dauerte entsprechend lange, auch weil an den zahlreichen Stationen lange Rastzeiten für das Be- und Entladen einzuplanen waren. Die Reise- bzw. Transportgeschwindigkeit betrug häufig nur wenig mehr als 5 Kilometer pro Stunde¹. Kein Wunder, dass sich die Bahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in kurzer Zeit zum effektivsten Transportmittel entwickelte. Sie beförderte Personen in großer Anzahl und Güter in großen Mengen konkurrenzlos billig und schnell.

Die deutschen Wirtschaftszentren waren bereits zur Mitte des Jahrhunderts durch das Schienennetz miteinander verbunden; die ländlichen Gebiete hingegen blieben verkehrstechnisch noch weitgehend unerschlossen. Manchmal verhinderte klein-staatliches Denken länderübergreifende Lösungen. Die deutschen Staaten, im Deutschen Bund locker miteinander verbunden, agierten wie völlig selbstständige, souveräne Staaten – und nur wenn sich eine Regierung vom Neubau einer Bahn-trasse einen außerordentlichen Vorteil versprach, ging man an die Projektierung – ansonsten geschah wenig. Mit der Einführung der Breitspur (Spurweite 1600 mm) anstelle der Normalspur (Spurweite 1435 mm) hatte das Großherzogtum Baden ohnehin einen Sonderweg eingeschlagen, der 1854 für viel Steuergeld revidiert werden musste, damit ein ungehinderter Transport von Waren und Personen von und zu den deutschen Nachbarstaaten Hessen, Württemberg und Bayern überhaupt bewerkstelligt werden konnte.

Auch der Kraichgau war beim Ausbau des Streckennetzes zunächst unberücksichtigt geblieben. Zwar lagen an seiner Peripherie mehrere große Städte, doch schienen weite Teile der Region für einen Streckenausbau aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten wenig attraktiv. Lediglich zwei Strecken tangierten den Kraichgau: die Württembergische Westbahn (Eröffnung 1853) vom württembergischen Bietigheim über den Grenzbahnhof in Mühlacker ins Badische nach Bretten und Bruchsal, wo es wegen der unterschiedlichen Spurweiten einen Badischen und einen Württembergischen Bahnhof gab², und die Badische Odenwaldbahn zwischen Heidelberg über Meckesheim nach Mosbach (Eröffnung 1866). Weil die Staatsfinanzen des Großherzogtums wegen der Revolution 1848/49 und der vorausgegangenen Wirtschaftskrise arg in Mitleidenschaft geraten waren, wurde die Westbahn mit dem Einverständnis Badens ausschließlich von Württemberg gebaut und betrieben.³ Baden bekam so günstig eine Bahnstrecke. Das Königreich Württemberg hingegen bekam einen Zugang zur badischen Rheintalbahn zwischen Mannheim (mit seinem wichtigen Rheinhafen!) und Basel und damit zur wichtigsten Trasse in Nord-Süd-Richtung entlang des Oberrheins mit direkten Anschlüssen nach Frankreich, die Schweiz sowie der bayrischen Pfalz und Hessen.



Ausschnitt aus der Eisenbahnkarte für Baden und Württemberg 1867

Ansonsten hatte das Eisenbahnzeitalter für den Kraichgau noch nicht begonnen. Städtchen wie Sinsheim, Eppingen oder Schwaigern waren bislang nicht an das Schienennetz angeschlossen. Man konnte sich dort leicht ausrechnen, dass die wirtschaftliche Fortentwicklung der Region allein mit einem Anschluss an das vorhandene Verkehrsnetz zu bewerkstelligen war. Nur durch einen Zugang zu den großen Verkehrsströmen würde man den längst bestehenden Trend der Landflucht brechen können. Ansonsten würde sich die Auswanderung nach Übersee oder die Abwanderung in die großen Städte fortsetzen, ja sogar beschleunigen. Die Anbindung an eine Bahnlinie und eine Bahnstation war also von essentiellstem Interesse für die Bevölkerung in den ländlichen Kraichgaustädten. Da man seitens der badischen Regierung zunächst keinen Handlungsbedarf erkannte, musste man die Sache selbst in die Hand nehmen, wenn man „den Anschluss“ nicht gänzlich verlieren wollte.

Erst als man 1865 im Raum Eppingen durch ein zuvor gegründetes Eisenbahnkomitee, sowie in Bruchsal und dann in Bretten sein gesteigertes Interesse an der Verbesserung der Verkehrssituation im Kraichgau durch Petitionen an den Badischen Landtag und Eingaben an das zuständige Großherzogliche Handelsministerium entschlossen bekundete, fasste die Landesregierung den Bau einer Eisenbahnstrecke ins Auge. *„Nach Herstellung einer Verbindungsbahn mit den großen Staatsbahnen würden leicht gewerbliche Unternehmungen möglich, die ihre Rohstoffe aus der Landwirtschaft entnehmen könnten, auf diese wieder befruchtend zurückwirken und dem durch solche nicht beschäftigten Theile der Bevölkerung lohnende Arbeit gewähren würde.“*

Man erhoffte sich bessere Absatzchancen für die „sehr schönen Hausteine“ und den „guten Gips“ und versprach sich, durch die Einfuhr von Steinkohle den Holzpreis – „den höchsten des Landes“ – auf ein erträgliches Maß senken zu können. Zuletzt betonte man noch, *„daß in den meisten Orten dieser Gegend viele Israeliten wohnen, die vorzüglich Handel mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen und Vieh treiben, auch viele in benachbarten württembergischen Gebieten verkehren, die für Verführung ihrer Waaren sowohl, wie für ihre persönliche Reisen die Eisenbahn vielfach benutzen würden.“*

Das Eisenbahnkomitee machte zudem auf die enorm hohen Auswanderungszahlen aufmerksam und führte an, dass der Amtsbezirk Eppingen in den Jahren zwischen 1850 und 1864 nahezu ein Fünftel⁶ seiner Bevölkerung durch Wegzug und Auswanderung verloren habe.

1869 wurden erstmals Stimmen aus den württembergischen Kraichgaugemeinden laut, die eine Weiterführung der Strecke von Eppingen nach Heilbronn anregten.

„In Stebbach und Gemmingen gebildete ‘Eisenbahncomités’ wollten sich mit entsprechenden Eingaben an die badische Regierung mit dem Ziel wenden, die Kraichgaubahn von Eppingen nach Heilbronn weiterzuführen. Damit war erstmals und von unten her eine die größeren gesamtdeutschen Zusammenhänge berücksichtigende Einstellung erkennbar geworden, die man in dem bisher gewohnten engen partikularischen Denken, Planen und Bauen im Eisenbahnwesen weitgehend vermißt hatte.“⁷

Als Großherzog Friedrich am 30. März 1872 das Gesetz zum Bau einer Eisenbahn von Durlach über Bretten nach Eppingen unterschrieb, standen bald weitere Verhandlungen über die mögliche Weiterführung der Strecke nach Heilbronn mit dem Königreich Württemberg an, das sich aber zunächst eher zurückhaltend zeigte. Drei Jahre später kam es schließlich zur Ratifizierung eines bereits 1873

ausgehandelten badisch-württembergischen Staatsvertrages, der den Ausbau der Bahnlinie zwischen Eppingen und Heilbronn regelte. Der Vertrag beinhaltete eine Zusatzvereinbarung, nach der diese Teilstrecke innerhalb von 5 Jahren gebaut werden sollte. Allerdings ergaben sich sehr schnell Differenzen, denn die beiden Staaten hatten unterschiedliche Auffassungen über die Trassenführung.⁸

Im Oktober 1875 legte die württembergische Regierung, die für den Bau der Strecke Heilbronn – Eppingen verantwortlich zeichnete, dem „*Grossherzoglich Badischen Ministerium des Grossherzoglichen Hauses und der Auswärtigen Angelegenheiten*“ Pläne vor, die neben den die Bahnlinie berührenden württembergischen auch die badischen Orte Eppingen, Stebbach und Schluchtern⁹ umfasste. Die Gemeinde Gemmingen war in diesen Plänen unberücksichtigt geblieben. Der Gemminger Gemeinderat wandte sich deswegen mit mehreren Eingaben an das Großherzogliche Handelsministerium und einer Petition an den Badischen Landtag, um eine Änderung herbeizuführen. Dabei vergaß man nicht, die Bedeutung des Ortes hervorzuheben: *Bei 1347 Einwohnern hat der Ort 6 Handelshäuser, 21 Viehhandelsfirmen, 2 Bierbrauereien, 22 Schuhmacher, 9 Handelsproduktenhandlungen, 3 größere Güter von über 700 Morgen und eine Ziegelei.*¹⁰ Die Entscheidung über die tatsächliche Streckenführung scheint jedoch weder im Handelsministerium noch im Landtag gefallen zu sein. Der um Fürsprache gebetene Freiherr Wilhelm Ludwig von Gemmingen, seines Zeichens Großherzoglich Badischer Oberstkammerherr, soll seinen nicht unbedeutenden Einfluss am großherzoglichen Hofe geltend gemacht haben, um die Wünsche der Gemeinde Gemmingen nach Veränderung der Streckenführung zuungunsten Stebbachs an höchster Stelle vorzubereiten und schließlich durchzusetzen.¹¹ Die Großherzogliche Regierung erklärte jedenfalls, die von Württemberg zunächst vorgesehene Trassenführung sei badischerseits nicht erwünscht, weil dadurch der „*nicht unbedeutende badische Ort Gemmingen*“ umgangen würde, der etwa 2 km von der nächsten vorgesehenen Station Stebbach entfernt sei. Mit seinen mehr als 1.300 Einwohnern, darunter „*zahlreichen Israeliten, welche einen größeren Handel treiben und zur Belebung des Verkehrs auf der Bahn viel beitragen werden, sei der Anschluss Gemmingens an die Bahn wohl begründet.*“¹²

Zuletzt erklärte sich Baden bereit, für den Mehraufwand der längeren Trasse über die Streichenberger Gemarkung nach Gemmingen alleine aufzukommen – immerhin kostete der Umweg den badischen Steuerzahler ein nettes Sümmchen von 182.000 Mark.¹³ Württemberg stimmte schließlich der veränderten Streckenführung zu, denn seine Orte waren von der Korrektur nicht betroffen. Letztendlich geschah dies alles nicht zum Nachteil der auf Schloss Schomberg ansässigen gräflichen Familie von Degenfeld-Schonburg. Die ehemaligen Grundherren von Stebbach konnten, eigene wirtschaftliche Interessen verfolgend, diese Gelegenheit nutzen, nahezu wertloses Weide- und Brachland auf Gemarkung Streichenberg in klingende Münze umzuwandeln, also gegen angemessene Bezahlung für die Bahntrasse zur Verfügung zu stellen.

„*Das Zugeständnis der großherzoglichen Regierung [Anm. d. Verf.] an Gemmingen war freilich nur zum Nachteil von Stebbach möglich geworden und hatte den Widerstand dieser ursprünglich als Station vorgesehenen Gemeinde herausgefordert. Eine 'höchsten Orts' eingereichte Vorstellung des Gemeinderats vom 19. 3. 1878 um Errichtung einer Haltestelle konnte aber an der getroffenen Entscheidung nichts mehr ändern.*“¹⁴

Die Begründung des Großherzoglichen Handelsministeriums, man habe badischerseits der von Württemberg festgestellten Zugrichtung zugestimmt und daran

könne nichts mehr geändert werden, rief bittere Enttäuschung in Stebbach hervor. Man hatte sich von der Bahn einen wirtschaftlichen Aufschwung erhofft, und nun stand man mit leeren Händen da. Man konnte sich leicht ausrechnen, dass als Folge der fehlenden Anbindung an das Streckennetz die Einwohnerzahl durch Wegzug weiter schrumpfen und das Dorf weiter an Bedeutung verlieren würde.

Am 15. Oktober 1879 konnte die badische Teilstrecke der Kraichgaubahn von Karlsruhe nach Eppingen und am 7. August 1880 die von Württemberg errichtete Teilstrecke zwischen Eppingen und Heilbronn eröffnet werden. In Gemmingen war die Freude groß, in Stebbach hatte man das Nachsehen.

Bereits 1879, also noch vor Fertigstellung der Kraichgaubahn, fasste man seitens der Großherzoglichen Regierung die Projektierung einer Bahntrasse zwischen Eppingen und Steinsfurt¹⁵ mit Anschluss nach Sinsheim und Heidelberg ins Auge. Neue Hoffnung keimte in Stebbach auf, wenigstens an dieser Strecke einen Haltepunkt errichten zu dürfen, um nicht vollends vom großen Verkehr und damit von der wirtschaftlichen Entwicklung ausgeschlossen zu sein.

Die Realisierung des Bahnprojekts verzögerte sich jedoch um mehrere Jahre, da eine finanzielle Krise den weiteren Ausbau des badischen Eisenbahnnetzes verhinderte. Erst als sich die Finanzlage wieder entspannte, kam es 1897 durch einen Regierungsbeschluss zur Projektierung der Seitenbahn Eppingen – Steinsfurt.¹⁶ Am 15. Juni 1898 konnte schließlich mit dem Bau der Strecke begonnen werden. Dabei nutzte man einen kurzen Abschnitt der Kraichgaubahn, um bei Kilometer 43,4 in nördlicher Richtung über die Gemarkungen Stebbach-Streichenberg, Richen, Ittlingen, Reihen entlang der oberen Elsenz nach Steinsfurt abzuzweigen, wo der Anschluss an die bereits bestehende Elsenztalbahn nach Sinsheim und Heidelberg möglich war.¹⁷

Obwohl dem Stebbacher Bürgermeister Jakob Burkhard am 10. März 1898, also noch vor Baubeginn, von dem Landtagsabgeordneten Reichardt mitgeteilt worden war, dass es nicht möglich sei, an dieser Strecke eine Haltestelle für Stebbach und Streichenberg einzurichten, wandte sich der Stebbacher Gemeinderat am 20. Oktober 1898 in einem Brief an die

„Hohe Generaldirektion der Großherzoglichen Staats=Eisenbahnen in Karlsruhe“:
„Da die Vorarbeiten für die Eisenbahnlinie Eppingen - Sinsheim in Bälde vollendet sein dürften, so gestatten wir uns, Großh. Eisenbahnbauamt folgende Bitte vorzutragen.

Wie hoher Behörde bekannt sein dürfte, ist unser Ort sozusagen von allem Verkehr abgeschlossen. Bei der Richtung Eppingen-Heilbronn sind wir außer Betracht gelassen worden, obgleich wir bei der stattgehabten 5-jährigen Vermessungen auf hiesiger Gemarkung keinerlei Entschädigung beantragt haben, und würde sich jetzt Gelegenheit bieten, durch Errichtung einer Haltestelle an oben genannten Ort unsere Gemeinde mit in den Verkehr einzuschließen. Da wir in den Kreis Heidelberg eingeteilt sind, so wird sich in Zukunft unser Personenverkehr nach dieser Richtung bedeutend erweitern. Der Weg von Stebbach zur nächsten Station Richen ist ein ziemlich weiter und bei ungünstiger Witterung ein höchst beschwerlicher. Durch Errichtung einer Haltestelle wäre diesem Mißstande abgeholfen. Eine Schädigung des Betriebes würde ja keinesfalls eintreten, im Gegenteil würde bei bequemerm Verkehr diese Bahnlinie von der hiesigen Bevölkerung mehr frequentiert werden als es sonst der Fall sein würde. Erforderlichenfalls wären wir gerne bereit zur Herstellung eines Gebäudes einen entsprechenden Beitrag zu leisten. Hoher Behörde wären wir zu großem Dank verpflichtet, wenn unserem Wunsch entsprochen werden

*könnte und am Schafwege unterhalb des Gräfl. v. Degenfeldschen Schlosses Schomberg an geeigneter Stelle eine Personenhaltestelle errichtet würde.*¹⁸

Am 22. Dezember 1898 antwortete die angeschriebene Behörde und stellte die Errichtung einer Haltestelle unter der Annahme in Aussicht, „*daß die Gemeinde das erforderliche Gelände kostenfrei stellt und ebenso den Weg zur Haltestelle aus ihren Mitteln herstellt. ... Die Einrichtungen können nur für Personen-, Gepäck- und Expressgut-Verkehr getroffen werden, und es besteht keine Aussicht, daß die Haltestelle in eine Güterstation umgestaltet wird.*“¹⁹

Dem Stebbacher Gemeinderat genügte diese Zusage vorerst. Man beteiligte sich am Bau der Bahnlinie und bei der Errichtung des Stebbacher Bahnhöfles an der Elsenz.

Die Strecke Eppingen – Steinsfurt konnte am 15. November 1900 in Betrieb genommen werden und stellte nun einen Anschluss an die Elsenztalbahn nach Sinsheim und Heidelberg her. Dass das „Bahnhöfle“ näher bei Richen als bei Stebbach und außerdem mehr als zwei Kilometer vom Dorf entfernt lag, blieb wohl ein einmaliges Kuriosum im badischen Großherzogtum. Die erhoffte Zunahme des Personenverkehrs nach Sinsheim und Heidelberg stellte sich nicht ein. Nur wenige Fahrgäste stiegen am Stebbacher Bahnhöfle zu. Selbst als man später dem Amtsbezirk und späteren Landkreis Sinsheim zugeteilt wurde und manche Amtsangelegenheit in der Kreisstadt zu erledigen war, kam es zu keiner nennenswerten Erhöhung der Fahrgastzahlen. Den langen Weg zum Bahnhöfle und vor allem den beschwerlichen Weg zurück über den steilen Schindbuckel²⁰ nach Stebbach wollten nur Wenige auf sich nehmen.



Das Stebbacher Bahnhöfle

Weil der Personenverkehr nach Sinsheim oder Heidelberg so gering war – man zählte mitunter lediglich 5 Fahrgäste pro Woche – schloss und wiedereröffnete man den Stebbacher Bahnhof mehrmals.²¹ Obwohl zwei Bahnlinien über die Gemarkung führten, fand man dennoch keinen effizienten Anschluss an das damals wichtigste Verkehrsnetz. Eine mangelnde Infrastruktur hält die Menschen aber nicht am Ort, sondern sorgt „für eine Abstimmung der Bevölkerung mit den Füßen“. Das hatten die Verantwortlichen in Stebbach schon frühzeitig erkannt – und was sie befürchtet hatten, trat tatsächlich ein. Die fehlende Anbindung Stebbachs an die Kraichgaubahn führte zu schwerwiegenden Einschnitten in die dörfliche Struktur, die bis heute nachwirken. Die Zahl der Einwohner betrug im Jahre 1843 beachtliche 857 Personen. 1852 waren es noch 764 Einwohner – die erste große Welle der Amerikaauswanderung hatte die Bevölkerungszahl reduziert. Von dieser Entwicklung blieben auch die beiden Nachbargemeinden Gemmingen und Richen nicht verschont, doch sie konnten im Gegensatz zu Stebbach die Abwanderung aus ihrer Gemeinde nach dem Anschluss ans Streckennetz bremsen und ihre Einwohnerzahlen schließlich wieder erhöhen. In Stebbach hingegen hielt der Trend über die Jahrhundertwende an und setzte sich bis zum Beginn des 2. Weltkrieges, und wenn man es genau nimmt, sogar bis Mitte der 1960er Jahre fort. 1939 zählte man in Stebbach lediglich 536 Einwohner. Das Dorf hatte knapp 40% seiner Bevölkerung im Vergleich zu 1843 verloren.

Trotz zwischenzeitlichen Anstiegs der Bevölkerungszahlen auf über 1000 durch die Zuweisung von Heimatvertriebenen nach dem 2. Weltkrieg blieb der Abwanderungstrend in den 50er und Anfang der 60er Jahre des letzten Jahrhunderts zunächst erhalten. Selbst zu Zeiten des wirtschaftlichen Aufschwungs nutzten nur wenige Stebbacher die Linie in Richtung Sinsheim. Ein zu geringes Arbeitsplatzangebot und die seinerzeit mangelnde Einkaufsattraktivität lockten kaum jemanden in die damalige Kreisstadt. Der Gemminger Bahnhof war zudem für die Stebbacher Bürger genauso schnell oder sogar schneller zu erreichen wie der eigene und bediente die wesentlich attraktivere Route nach Heilbronn. Dort gab es ein großes Arbeitsplatzangebot und großstädtische Einkaufsmöglichkeiten, also vieles, was man sich in der Nachkriegs- und Wirtschaftswunderzeit wünschte.

Erst mit der Dorfsanierung und der einsetzenden Mobilität durch die Hochmotorisierung Mitte der 60er Jahre des 20. Jahrhunderts stieg die Zahl der Einwohner langsam aber stetig wieder an. Stebbach konnte sich in der hektischen Zeit der vergangenen Jahrzehnte als ruhige und attraktive Wohngemeinde im Heilbronner Umland etablieren, auch weil die Dorfbevölkerung – Alteingesessene wie Zugezogene – immer weniger auf die Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel angewiesen war und den Mangel einer fehlenden Bahnanbindung durch das eigene Auto kompensierte. Zudem konnten die Konzepte des öffentlichen Nahverkehrs lange Zeit kaum die Bedürfnisse vieler Menschen befriedigen. Das hat sich im letzten Jahrzehnt mit der Einführung des Stadtbahnkonzeptes auf der Kraichgaubahntrasse geändert. Mit der Elektrifizierung dieser Strecke verkehren seit geraumer Zeit Stadtbahnen im Halbstundentakt zwischen Karlsruhe, Eppingen und Heilbronn. Die Elsenztrasse zwischen Eppingen, Sinsheim und Heidelberg wird Ende 2009 im Stundentakt folgen. Weitere Direktverbindungen von Heidelberg nach Mannheim und Ludwigshafen und ab Dezember 2010 sogar nach Worms sind vorgesehen.²²

Die fast 1.500 Einwohner, die das Dorf Stebbach derzeit zählt, können diese neuen, interessanten Nahverkehrskonzepte von ihrem Wohnort aus allerdings nicht nutzen. Die Entscheidung der damaligen badischen Regierung, die Bahntrasse nicht über Stebbach, sondern über Gemmingen zu führen, wirkt sich also noch heute,

mehr als 130 Jahre später, aus Sicht der Stebbacher Bevölkerung nachteilig aus. Sie wird die attraktiven Angebote der verschiedenen Verkehrsverbünde²³ im Nah- und Regionalverkehr von Eppingen, Gemmingen oder Richen aus wahrnehmen müssen. Die Fahrgastzahlen in Richtung Sinsheim, Heidelberg und Mannheim werden sicherlich steigen, weil diese Städte für Schüler, Studenten, Arbeitnehmer, Konsumenten und Tagestouristen durch die Einbindung in ein Stadtbahnkonzept mit kurzen Taktzeiten an Anziehungskraft gewinnen werden.

Das Stebbacher Bahnhöfle, gelegen an der Strecke Eppingen-Sinsheim kurz nach dem Abzweig bei Kilometer 43,4, wird aus nachvollziehbaren Gründen nicht in diese neuen Verkehrskonzepte einbezogen werden können. Noch immer liegt es viel zu weit vom Dorf Stebbach entfernt, das sich baulich in die entgegengesetzte Richtung entwickelte, als dass es in den Überlegungen der Verkehrsplaner je eine Rolle spielen könnte. Das Gebäude wurde vor Jahren verkauft und wird heute privat genutzt.²⁴ Sein Schriftzug „Stebbach“ erinnert aber weiterhin an seine ehemalige Bestimmung als Bahnstation. Auch in Zukunft ist und bleibt das Bahnhöfle ... ein Kuriosum am Rande.

Anmerkungen:

1. Wolfgang v. Hippel u. a., Eisenbahnfieber, Verlag Regionalkultur 1990, S. 22.
2. Die als Westbahn bezeichnete Strecke zwischen Bietigheim-Bissingen und Bruchsal stellte die erste Schienenverbindung zwischen Württemberg und Baden dar. (Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Westbahn_\(W%C3%BCrttemberg\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Westbahn_(W%C3%BCrttemberg)))
3. Baden hatte sich in dem 1850 mit Württemberg geschlossenen Vertrag das Recht einräumen lassen, die Strecke auf badischem Gebiet zurückkaufen zu dürfen, was 1873 während der Verhandlungen über die Kraichgaubahn auch geschah.
4. Internet <http://www.s-line.de/homepages/m-ebener/Eisenbahnen.html#Eisenbahn2-C-Bedeutung>
5. Stadtarchiv Eppingen, Bau der Kraichgaubahn
6. Es wurde die Zahl von 3346 Personen genannt; Archiv der Gemeinde Gemmingen A 1091, darin Rhein-Neckar-Zeitung vom 6. 8. 1955, Nr. 179, Seite 3
7. Bundesbahndirektion Karlsruhe, 100 Jahre Kraichgaubahn, S. 16
8. Wolfgang Ehret, Dorf Stebbach und Burg Streichenberg
9. Schluchtern war bis Ende des 2. Weltkrieges eine badische Exklave in Württemberg.
10. Archiv der Gemeinde Gemmingen, A 1091. Die erste Eingabe datiert aus dem Jahre 1873.
11. Stadtarchiv Eppingen, handschriftliche Aufzeichnungen für Peter Barth nach Karl Schneider und Archiv der Gemeinde Gemmingen A 1091, darin Rhein-Neckar-Zeitung vom 6. 8. 1955, Nr. 179, S. 3
12. Bundesbahndirektion Karlsruhe, 100 Jahre Kraichgaubahn, S. 60
13. Bundesbahndirektion Karlsruhe, 100 Jahre Kraichgaubahn, S. 61
14. Bundesbahndirektion Karlsruhe, 100 Jahre Kraichgaubahn, S. 61
15. Die Strecke Eppingen – Steinsfurt wird unter dem Namen „Kraichgau-Stromberg-Bahn“ geführt
16. Internet http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Steinsfurt%E2%80%93Eppingen
17. Von völlig untergeordnetem Belang für Stebbach gestaltete sich die Möglichkeit, in die andere Richtung nach Bad Wimpfen oder Jagstfeld zu fahren. (Bemerkung des Verfassers)
18. Archiv der Gemeinde Gemmingen, Abt. Gemmingen-Stebbach, A 745
19. Archiv der Gemeinde Gemmingen, Abt. Gemmingen-Stebbach, A 745
20. Der Schindbuckel verläuft entlang des Gewannes Schindrain und ist die kürzeste Verbindung vom Bahnhöfle nach Stebbach.
21. Noch 1967 war das Bahnhöfle Haltestelle für Schienenbusse. Die Mieter des Gebäudes hatten für die unfallsichere Unterhaltung des Bahnsteigs und des Warteraumes zu sorgen.
22. Internet <http://www.3-loewen-takt.de/d/3221>
23. Karlsruher Verkehrsverbund KVV, Heilbronner Nahverkehrsverbund HNV und Verkehrsverbund Rhein-Neckar VRN
24. Seit 1968 wechselte das Stebbacher Bahnhöfle mehrmals den Besitzer. Der derzeitige Eigentümer nutzt das Gebäude zu Wohnzwecken und als Hundeschule.