

»Das Strohgäu dem Weltverkehr erschließen«

150 Jahre Bahnhof Ditzingen¹

von Dr. Florian Hoffmann,
Stuttgart; Historiker und
Archivar; seit 2016 Stadtarchivar
in Ditzingen.



Ditzingens Bahnhof präsentiert sich heute bescheiden: Eine S-Bahn-Station wie viele im Stuttgarter Ballungsraum, ein unpräziser Halt zum Ein- und Aussteigen, zum Umstieg auf den Stadtbusverkehr und vielleicht in einigen Jahren auch zur SSB-Stadtbahn.² Das alte Empfangsgebäude immerhin trotz – frisch renoviert – seit 150 Jahren dem Lauf der Zeit und zeugt von seiner einstigen Bedeutung und einer Pionierleistung, die den Charakter der Gemeinde nachhaltig verändert hat: Dem Bahnanschluss verdankt Ditzingen seinen frühen Wandel vom Bauerndorf zum modernen Industriestandort, zur Wohn- und Pendlergemeinde. Denn in den Anliegerkommunen förderte die Bahn nicht nur den Absatz landwirtschaftlicher Produkte; sie leitete einen Industrialisierungsschub ein und wirkte sich nachhaltig auf die Ortsentwicklung beiderseits der Bahntrasse aus. Als die Bahnstrecke am 23. September 1868

feierlich eröffnet wurde, war Ditzingen vorübergehend Endpunkt.³ Erst sukzessive wurde die »Württembergische Schwarzwaldbahn« über Leonberg und Weil der Stadt bis nach Calw verlängert und erreichte mit der Inbetriebnahme des letzten Teilstücks zwischen Weil der Stadt und Calw am 20. Juni 1872 tatsächlich den Schwarzwald, der ihr als Zielpunkt den Namen gab.

Nach der Volkszählung vom 3. Dezember 1867 hatte Ditzingen 1520 Einwohner und war damit nach Leonberg, Gerlingen, Renningen, Eltingen, Weilimdorf und Weil der Stadt die siebtgrößte Kommune im Oberamtsbezirk Leonberg.⁴ Ihre Einwohner lebten ganz überwiegend von Landwirtschaft.⁵ Die Mühlen waren Mitte des 19. Jahrhunderts schon bedeutend; sonst beschränkte sich die vorindustrielle Produktion auf die Ziegelhütte, eine Färberei und eine Seifensiederei sowie die üblichen Handwerker, die fast ausschließlich für den dörflichen Eigenbedarf tätig waren.⁶ Vertreten war auch der Kaufmannsstand, denn Ditzingen war ein alter Verkehrsknoten. Die Poststraße Stuttgart–Leonberg traf hier auf Vizinalstraßen nach Hirschlanden, Höfingen und Münchingen und damit weiter in Richtung Pforzheim und Ludwigsburg. Die Post zwischen Ditzingen und Stuttgart besorgte zweimal wöchentlich ein Bote.⁷

Schon 1830 hatte König Wilhelm I. eine Kommission aus Technikern und Verwaltungsbeamten eingesetzt und eine Untersuchung zur Schaffung einer Verbindung zwischen Rhein und Donau in Auftrag gegeben.⁸ Sie hatte zwischen Kanal- und Eisenbahnbau zu entscheiden. Obwohl mehrere private Bahnprojekte zuvor schon an den hohen Kosten gescheitert waren, bewies die Kommission Weitsicht und sprach sich für den Schienenverkehr als zukunftssträchtiges Verkehrsmittel aus. 1836 gab das Innenministerium die Ausarbeitung der Hauptbahnen in Auftrag und bestimmte Stuttgart erwartungsgemäß zum Hauptknotenpunkt. Am 22. Oktober 1845 nahm die Zentralbahn Ludwigsburg–Stuttgart–Esslingen auf ihrem ersten Abschnitt zwischen Cannstatt und Untertürkheim den Betrieb auf und wurde bis 1850 nach Heilbronn und über die Ostbahn bis Ulm und Friedrichshafen verlängert. Die 1853 eröffnete Westbahn Bietigheim–Bruchsal verband Württemberg bald darauf mit dem badischen Ausland. 1859 folgte die Obere Neckarbahn bis Reutlingen, 1861 die Remsbahn bis Aalen und Wasseralfingen und 1868 schließlich die Schwarzwaldbahn, zunächst bis Ditzingen.⁹

Planung, Bau und Eröffnung der Schwarzwaldbahn

Der Bau einer Bahnstrecke in den württembergischen Schwarzwald entsprang wirtschaftlichen Interessen. Calw, Sitz eines württembergischen Oberamts, war seit dem Mittelalter ein Zentrum des Textil-, Leder- und Holzhandels. Nach der Verstaatlichung des Postverkehrs (1852) verkehrten zwischen Stuttgart und Calw täglich zwei Postwagen, die auch der Beförderung von Passagieren dienten. Ab 1863 gab es eine zusätzliche Verbindung über die Solitude nach Stuttgart. Zuletzt verkehrten vier Wagen täglich zwischen Calw und Stuttgart: ei-

ner über Weil der Stadt und Magstadt, einer über Böblingen sowie zwei über Weil der Stadt und Leonberg¹⁰ und damit auch über das an der Poststraße Leonberg–Stuttgart gelegene Ditzingen. Bei einer Gesamtfahrzeit von rund fünf Stunden war das Angebot für die Personenbeförderung zwischen dem württembergischen Schwarzwald und der Residenz jedoch nicht allzu attraktiv.

Erste Vorstellungen des Calwer Stadtrats in der Eisenbahnfrage datieren auf das Jahr 1836. Im gleichen Jahr veröffentlichte der Unternehmer und Politiker Johann Georg Dörtenbach (1795–1870), der selbst aus Calw stammte und in den dortigen Schlüsselindustrien (Textilien und Holzhandel) engagiert war¹¹, eine Denkschrift »In Bezug auf die Eisenbahn-Angelegenheiten«. Von staatlicher Seite wurde die Trasse in den Schwarzwald allerdings erst 1861 in den Blick genommen.

Zum Streitpunkt bei der Trassierung wurde die Frage der Linienführung über Böblingen oder über Leonberg. Befürworter der einen oder anderen Lösung unter den interessierten Kreisen und Kommunen publizierten eine Fülle von Denkschriften.¹² Für beide Varianten sprachen gute Gründe: Böblingen verfügte mit seinen Betrieben der Textilindustrie, der chemischen Fabrik Bonz und Sohn, der Maschinenfabrik Wagner und nicht zuletzt seiner Zuckerfabrik über die stärkere Wirtschaftskraft¹³ und hätte zugleich die Städte Tübingen und Herrenberg besser angebunden, deren Repräsentanten sich gleichfalls für die Böblinger Trasse aussprachen. Dagegen drohte durch den steilen Aufstieg aus dem Stuttgarter Kessel über Vaihingen und den benötigten zweiten Zentralbahnhof in der Nähe des Feuersees eine wesentliche Verteuerung des Projekts.

Die Regierung, vertreten durch den damaligen Minister des Äußern, Freiherrn Varnbüler von und zu Hemmingen¹⁴, der zugleich als Beauftragter für das Eisenbahnwesen fungierte, befürwortete die weniger



Lageplan für den neu zu bauenden Bahnhof, 1868.

kostspielige Trasse über Leonberg. Dabei handelte der Minister nicht ganz uneigennützig: Mit seiner Familie, die zu den größten Grundbesitzern im Strohgäu gehörte und außer dem Stammsitz in Hemmingen auch das Schloss in Höfingen samt Gütern besaß¹⁵, vertrat er auch die Interessen der lokalen Landwirtschaft, die sich von der Eisenbahn bessere Absatzmöglichkeiten versprach.¹⁶

Bei einer Kampfabstimmung entschied sich die Abgeordnetenversammlung am 23. Juni 1865 mit 44:42 Stimmen knapp für die Leonberger Trasse, mit Abzweigung von der bestehenden Stammstrecke bei Zuffenhausen, Führung über Leonberg und Weil der Stadt nach Calw und von dort in südlicher Richtung durch das Nagoldtal über Wildberg nach Nagold. Am 13. August 1865 wurde das Gesetz über Bau und Finanzierung der Bahnstrecke veröffentlicht, unterzeichnet von den Ministern Renner¹⁷ und Varnbüler. Renner, damals provisorischer Leiter des

Finanzdepartements, war als gebürtiger Ditzinger ebenfalls ein Unterstützer des Vorhabens und Befürworter der Leonberger Trasse, die seine Heimatgemeinde begünstigte.¹⁸

Den Auftrag für Planung und Bau erhielt der Eisenbahningenieur Carl Julius Abel, der auch für die Kocherbahn Heilbronn–Crailsheim (1862/67), die Strecke Heilbronn–Jagstfeld (1866) und die Enzbahn Pforzheim–Wildbad (1868) verantwortlich zeichnete.¹⁹ In Leonberg wurde ein Bauamt unter der Leitung des Bauinspektors Heigelin eingerichtet.²⁰ Die Leitung der Hochbauten übernahm der Bauinspektor Schurr in Heilbronn.²¹ Zwischen Mai und April 1867 erwarb der Fiskus das benötigte Bauland für die Trasse. Alleine auf dem 2,865 km langen Abschnitt auf Ditzinger Markung waren rund 300 Grundeigentümer betroffen. Im Januar 1867 wurden die Arbeiten für den Trassenbau, im Juli und Oktober des Jahres für das Bahnhofsgebäude in Ditzingen ausgeschrieben.²²

Der erste, rund 7,7 km lange Abschnitt zwischen Zuffenhausen und Ditzingen wurde, obwohl er eigentlich als »unproblematisch« galt, wegen technischer Schwierigkeiten mit viermonatiger Verzögerung fertiggestellt.²³ Von der feierlichen Eröffnung am 23. September 1868 berichtete der »Glems- und Filderbote«:

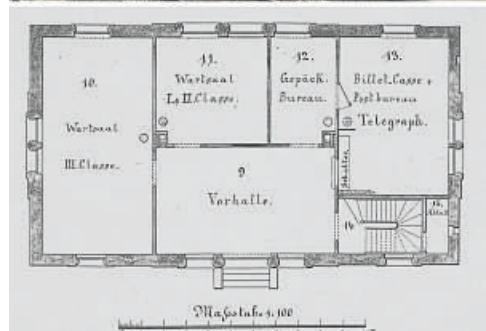
»Um 2 Uhr 20 Minuten nachmittags ging ein Extrazug mit bekränzter Lokomotive von hier [Zuffenhausen] ab. In Zuffenhausen war an der Stelle, wo die neue Bahn von der Hauptbahn abzweigt, ein Triumphbogen errichtet, durch welchen der dort von der Höhe mit Böllerschüssen empfangene Zug hindurchfuhr [...]. Mit großer Freude wurde der Zug auf der Endstation Ditzingen, dem Ziel unserer heutigen Fahrt, empfangen. Bei der Anfahrt an das festlich geschmückte Stationsgebäude empfing den Zug ein wohl unterhaltenes Rottenfeuer seitens der jungen Burschen des Ortes, eine aufgestellte Musik spielte heitere Weisen, die Bewohner des Orts, Alt und Jung, hatten sich am Bahnhof eingefunden und viele von Leonberg und den benachbarten Orten sich dazugesellt. Nachdem die letzte Post nach Leonberg, die jetzt hier abgefertigt wird, abgefahren war, ging es, die Musik voran, im Zuge nach dem Orte, wo im Gasthaus zum Lamm sich bereits die Bezirks- und andere Beamten von Leonberg und Umgebung eingefunden hatten und wo noch eine heitere gesellige Unterhaltung dem Tage die Weihe gab. Oberamtsaktuar Strobel von Leonberg brachte den ersten Toast aus: er freue sich, dass mit Eröffnung dieser Bahn auch das Strohgäu, die Kornkammer der Residenz, dem Weltverkehr sich erschließe.«²⁴

Der erste Fahrplan wies täglich vier Züge von Stuttgart nach Ditzingen aus. Das neue Angebot wurde gut angenommen: Schon wenige Tage nach Eröffnung der Strecke hatten über 3500 Personen die Bahn benutzt.²⁵

Am 1. Dezember 1869 wurde nach rund dreijähriger Bauzeit auch der zweite Ab-

schnitt von Ditzingen bis Weil der Stadt in Betrieb genommen, der aufgrund der Topographie – er bedurfte schon hinter Ditzingen großer Einschnitte und Dämme – aufwendiger herzustellen war. Unter den größeren Kunstbauten entstand auf Ditzinger Markung die Eisengitterbrücke über die Glems und den damaligen Vizinalweg von Ditzingen nach Leonberg mit einer lichten Weite von 20 m, einer Stützweite von 21,2 m sowie Gitterträgern von 2,076 Metern mittlerer Höhe. Erbaut wurde sie von der Maschinenfabrik Esslingen.²⁶

Die weiteren Arbeiten wurden durch den Deutsch-Französischen Krieg zunächst unterbrochen. Am 20. Juni 1872 wurde dann auch der Abschnitt Weil der Stadt–Calw eröffnet. Die gesamte Schwarzwaldbahn war von vornherein als Hauptbahn trassiert, Tunnel und Brücken grundsätzlich für den zweigleisigen Betrieb ausgelegt. Die Strecke blieb aber – mit Ausnahme des Teilstücks zwischen Althengstett und Calw – vorläufig eingleisig.



Das Bahnhofsgebäude im Jahr 1932 (oben) und Grundriss des Erdgeschosses auf einem Plan von 1882.



Der Bahnhofsvorplatz um 1960. Rechts das Empfangsgebäude, links die Bahnhofsgaststätte (Stuttgarter Straße 45).

Ditzingen und sein Bahnhof

Erst 1886 erhielt die Station in Ditzingen die offizielle Bezeichnung »Bahnhof«. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde sie sukzessive zurückgestuft und schließlich als Nebendienststelle zuerst dem Bahnhof Korntal, dann Leonberg bzw. Stuttgart-Zuffenhausen angegliedert.²⁷

Letztes sichtbares Zeugnis der Gründungszeit ist das nach § 2 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg als Kulturdenkmal ausgewiesene Empfangsgebäude aus dem Jahr 1868. Der traufständige Quaderbau mit Attikageschoss zeigt mit seinen Sandsteingewänden an Fenstern und Türen Anklänge an die Bauformen des Klassizismus. Es handelt sich um einen sogenannten Typenbau nach Einheitsbauplänen des K. Eisenbahn-Hochbauamts in Stuttgart, der mehr oder weniger baugleich, wenn auch in der Materialwahl abweichend, in Korntal, Renningen und Althengstett errichtet wurde. Im Vergleich dazu fielen die Stationsgebäude der Oberamtsstadt Leonberg, in Weil der Stadt und

natürlich am Knotenpunkt Calw ungleich repräsentativer aus. Als reiner Durchgangsbahnhof hatte Ditzingen keine überregionale Bedeutung. Wesentliche Erweiterungen oder ein Neubau waren auch in späteren Jahren nicht nötig. Das Gebäude blieb – abgesehen von kleineren Anbauten – über die Jahrzehnte nahezu unverändert.

Im Erdgeschoss befanden sich eine Vorhalle, Wartesäle 1./2. und 3. Klasse, Fahrkartenschalter, Post- und Telegraphenbüro. Im Übrigen war das Gebäude dienstlichen und wohl auch Wohnzwecken vorbehalten. Für Reisebedarf wurde 1922 auf dem Vorplatz ein Verkaufsstand – das Bahnhofsstände – eröffnet.²⁸ Seit 1958 gab es eine Bahnhofsgaststätte in der früheren Lagerhalle Stuttgarter Straße 45, die allerdings im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsbereichs zugunsten des Busbahnhofs abgerissen wurde.²⁹

Über die ersten rund 50 Betriebsjahre liegen bislang nur wenige Erkenntnisse vor. Die städtische Aktenüberlieferung setzt im Wesentlichen erst um die Jahrhundert-

wende ein. Auch wenn wir davon ausgehen können, dass die Bahnstrecke im Personenverkehr durchaus florierete, bemühte sich das Schultheißenamt immer wieder um Angebotsverbesserungen. So bat Schultheiß Wilhelm Stähle 1907 im Auftrag einer Bürgerversammlung in einem Gesuch um »weitere Zugverbindungen zwischen Stuttgart bzw. Zuffenhausen und Leonberg sowie um Anhalten des Schnell- bzw. Eilzugs nachmittags nach Kalw«. Eine zusätzliche Verbindung solle zudem den Kindern aus Ditzingen, Höfingen und Leonberg, die die Korntaler Schulen besuchten, ermöglichen, zum Mittagessen nach Hause zu kommen, und somit weiteren Kreisen eine weiterführende Schulbildung erschließen.³⁰

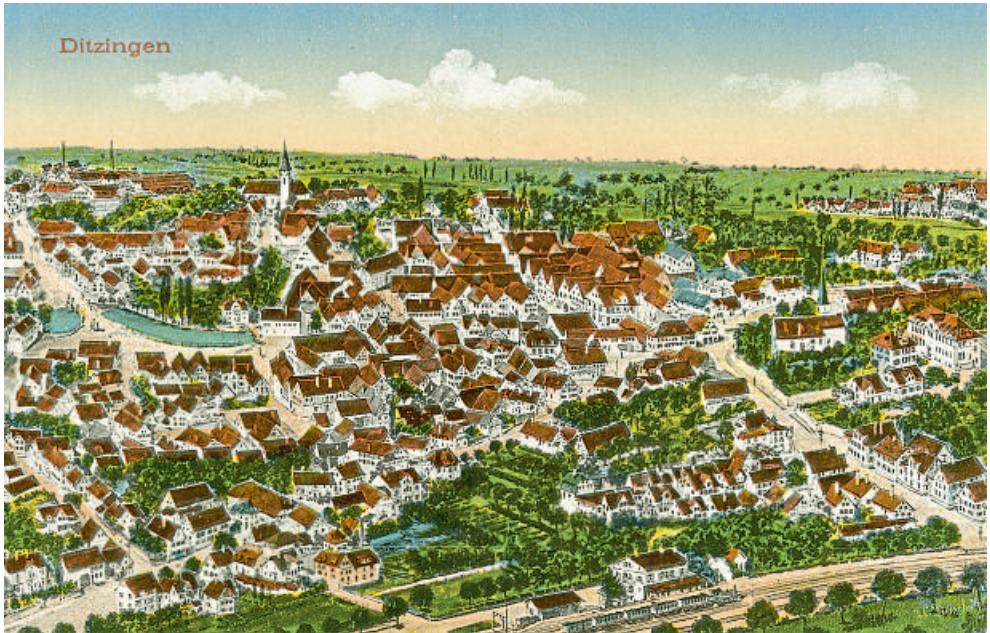
Gesuche dieser Art wurden von der Königlichen Eisenbahndirektion in der Regel zurückgewiesen, entweder unter Hinweis auf die ohnehin angespannte Fahrplansituation oder weil aus ihrer Sicht kein Bedürfnis vorlag. Die »Führung unrentabler Züge« lehnte sie »mit Rücksicht auf die Finanzlage« ab.³¹ Letztere war auch der Grund, warum die Reichsbahn den Takt nach dem Ersten Weltkrieg noch weiter ausdünnte und unter anderem Züge in Tagesrandlage strich, denn der Verzicht auf Spätzüge ermöglichte die Verkürzung der Dienstzeiten und damit Einsparungen an Personal- und Sachkosten.³²

Die Ditzinger Firmen führten Beschwerde über das unzureichende Angebot im Arbeiterverkehr. Das Metallwerk Ditzingen etwa monierte, das Fehlen von Früh- und Spätzug sei »für die Industrie direkt schädigend und jede Entwicklung hemmend«. Auch die Vereinigte Wachwarenfabrik (heute LOBA) wies auf die »die ordentliche Weiterführung [des] Betriebes sehr erschwerenden und recht misslichen Zugverbindungen von Stuttgart nach Ditzingen und zurück« hin. Man müsse, da in Ditzingen selbst nicht in ausreichender Zahl kaufmännische Angestellte zu bekommen seien, auch auf Kaufleute mit Wohnsitz in Stuttgart, Feuerbach

und Zuffenhausen zurückgreifen, die jedoch wegen der schlechten Zugverbindungen die tariflich vereinbarten Arbeitszeiten nicht einhalten könnten.³⁴ Ganz ähnlich argumentierten die Ziegelwerke Schaible & Cie., die sich vergebens für frühere und spätere Zugverbindungen eingesetzt hatten. Auch hier wurden infolge einer Erweiterung des Betriebs in den 1920er Jahren Facharbeiter aus Stuttgart angeworben, die aufgrund der schlechten Zugverbindungen ihre Arbeit erst um 10 Uhr aufnehmen konnten.³⁵

Die weitgehend übereinstimmenden Argumente deuten auf eine enge Abstimmung unter den Unternehmensleitungen, vermutlich auch mit der Gemeindeverwaltung hin. Der Mangel war jedenfalls offensichtlich. Die Arbeitnehmer bewiesen – nicht zuletzt aufgrund der Wohnungsnot – eine hohe Standorttreue und behielten meist auch bei einem Stellenwechsel ihren Wohnsitz in den Industriezentren Stuttgart, Feuerbach, Zuffenhausen und Cannstatt bei. Wenn sich in der Peripherie neue Industrien entwickelten oder bestehende Unternehmen ihre Produktionskapazitäten erweitern wollten, hatten sie Probleme, überschüssige Arbeitskräfte aus den Industriezentren abzuführen.³⁶ Automobilität war die Sache einiger weniger Privilegierter und kam als Alternative nicht in Frage. Die Reichsbahn war nicht in der Lage oder willens, diesem Problem durch die Bereitstellung zusätzlicher Zugleistungen abzuwehren.

Außer Defiziten im Berufsverkehr wurden übrigens schon früh auch Mängel im Freizeitverkehr thematisiert. Das betraf zum einen den Wegfall der abendlichen Theaterzüge von Stuttgart: Die Teilnahme an »öffentlichen Vorträgen und Versammlungen und der Besuch des Theaters [sei] ganz unmöglich«, klagte der Gemeinderat schon 1919.³⁷ Eine Feststellung, die auch der Unternehmer Julius Schaible teilte, als er kritisierte, dass man keinen Abend zu Fortbildungsveranstaltungen, Konzert- oder Theaterbesuchen in Stuttgart verbringen könne.³⁸



*Ditzinger Stadtansicht mit dem Bahnhof im Vordergrund.
Postkarte aus der Zeit um 1920 nach einer Lithographie von Johannes Dreyschütz.*

Ein anderer Aspekt war der Ausflugsverkehr in den Schwarzwald. Der Ditzinger Bahnhof, so Schultheiß Veit, habe ein Hinterland von 20 000 Einwohnern, die sich wegen der ungünstigen Reiseverbindungen zur Schwäbischen Alb vor allem zum Schwarzwald hin orientierten. Für die überwiegend im Württembergischen Schwarzwaldverein organisierten Wanderfreunde forderte das Schultheißenamt einen zusätzlichen Halt des Sonntagsvormittagszugs von Stuttgart nach Calw in Ditzingen. Die Reichsbahndirektion Stuttgart lehnte dieses Ansinnen strikt ab, da es sich um einen Fernverkehrszug handle, der nicht in allen Orten halten könne, zumal die Handelskammer Calw ohnehin schon über die vielen Zughalte zwischen Calw und Zuffenhausen klage.³⁹

In der zweiten Hälfte der 1920er Jahre kam es immerhin zu deutlichen Verbesserungen im Pendlerverkehr. Der entscheidende Druck auf die Reichsbahn kam

jedoch aus einer ganz anderen Richtung: Ende 1926 ging die damals noch eigenständige Städtische Straßenbahn Feuerbach in Betrieb und schloss die Gemeinden Weilimdorf und Gerlingen an den Bahnhof Feuerbach an.⁴⁰ Planungen für eine Straßenbahnverbindung bis Gerlingen hatte es schon seit 1912 gegeben, waren aber durch den Ersten Weltkrieg und die anschließende Inflationszeit zum Erliegen gekommen und wurden erst 1925 wieder aufgenommen – gerade auch wegen der schlechten Verbindungen auf der Schwarzwaldbahn, zu deren Einzugsbereich die genannten Ortschaften gehörten. Ditzingen zeigte sich wegen der »zentralen Lage der Gemeinde im Strohgäu und ihrer gewerblichen und industriellen Entwicklung« ebenfalls interessiert, wenngleich die direkte Einbeziehung in das Straßenbahnnetz aus finanziellen Gründen vorläufig nicht in Frage kam. Der Ditzinger Gemeinderat befürwortete jedenfalls eine Linienführung vom Löwenmarkt durch die

Weilimdorfer Hauptstraße zum Ortsausgang nach Korntal und von dort nördlich und westlich des Fasanengartens nach Gerlingen⁴¹ – eine Trassenvariante, die keineswegs unrealistisch war, denn dort, wo die Stadtbahnlinie 6 heute die Stadtteile Wolfbusch, Giebel und Gerlingen-Gehenbühl erschließt, war noch ganz überwiegend Ackerland; Bergheim bestand nur aus dem gleichnamigen Hof.

Bestrebungen zum Bau einer Straßenbahn gab es auch im Norden Stuttgarts. Seit der Zeit um 1900 bemühte man sich um eine bessere Anbindung von Kornwestheim und Ludwigsburg. Die an der Bahn interessierten Gemeinden gründeten 1927 den Gemeindeverband »Elektrobahnen Feuerbach–Ludwigsburg«. Projektiert war eine zweigleisige Überlandstraßenbahn von Feuerbach über Zuffenhausen, Stammheim und Kornwestheim nach Ludwigsburg. Für die Konzessionierung riefen die Interessenten gemeinsam mit den SSB die »Straßenbahn Feuerbach–Ludwigsburg GmbH« ins Leben. Das Projekt wurde zwar nie realisiert, als Reaktion auf die Planungen hatte die Reichsbahn aber noch 1926 auf der Relation Stuttgart–Ludwigsburg einen Halbstundentakt mit modernen Triebwagen eingerichtet.

Der Ditzinger Schultheiß Hans Veit beantragte daraufhin den Einsatz von Triebwagen nach Ludwigsburger Vorbild auch auf der Schwarzwaldbahn und, da zwischen Ditzingen und Calw ein reger Geschäftsverkehr bestehe, einen zusätzlichen Halt der Eilzüge in Ditzingen. Sollte die Reichsbahn dieser Forderung nicht nachkommen, werde man die Straßenbahnverbindung nach Feuerbach unterstützen.⁴² Zustimmung kam vom Schultheißenamt Weilimdorf, das sich gleichfalls für einen Stundentakt mit Triebwagen und ein gemeinsames Vorgehen der betroffenen Gemeinden aussprach⁴³, um den Druck auf die Bahndirektion zu erhöhen.

Diesmal war die Ditzinger Kommunalpolitik erfolgreich: Zum 1. Februar 1927 nahm die Reichsbahn tatsächlich den Vorortverkehr mit Triebwagen zwischen Stuttgart und Leonberg auf und verkürzte damit die Fahrzeit zwischen den beiden Städten auf 35 Minuten.⁴⁴ Die Züge hielten auf sämtlichen Unterwegsbahnhöfen mit Ausnahme von Stuttgart-Nord. Zum Einsatz kamen sogenannte Maybach-Wagen, Dieseltriebwagen mit mechanischem Getriebe der schweren Bauart mit einer Motorleistung von 150 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Sie wurden von der Waggonfabrik Wismar entwickelt und ab Mitte 1926 an die Reichsbahn ausgeliefert.⁴⁵

Die RBD Stuttgart nahm die beiden ersten Triebwagen im November 1926 in Betrieb. Im zuständigen Bahnbetriebswerk Stuttgart-Rosenstein waren Anfang der 1930er Jahre drei Wagen der Baureihe beheimatet (853, 854, 857).⁴⁶ Die VT 853 und 854 legten im Vorortverkehr täglich rund 350 km zurück und fuhren zur Auffüllung von Fahrplanlücken teilweise auch über den Nahbereich hinaus bis Weil der Stadt.⁴⁷ Bei einem anfänglichen Einsatz ohne Anhang verfügten sie über eine Kapazität von 71 Sitzplätzen in der 3. und 4. Klasse sowie 35 Stehplätzen in der 4. Klasse.⁴⁸ Der enorme Zuspruch erforderte aber schon bald eine Angebotserweiterung, meist in Form von zwei zweiachsigen Mitteleinstiegswagen württembergischer Bauart, die an die Triebwagen angehängt wurden.⁴⁹

Weitere Taktverbesserungen brachte der Einbau des zweiten Gleises zwischen Ditzingen und Leonberg 1930/32 und zwischen Korntal und Ditzingen 1938 im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme. 1939 wurde die Strecke bis Weil der Stadt elektrifiziert. Eine Weiterführung der Oberleitungen bis Calw war geplant und noch im Generalverkehrsplan von 1952 ausgewiesen, wurde jedoch nicht mehr ausgeführt.



Wartende Reisende am Bahnhof Ditzingen vor dem Ausbau für die S-Bahn.

Die S-Bahn

Die Pendlerbewegung von Ditzingen nach Stuttgart blieb auch nach dem Zweiten Weltkrieg bedeutend. Anhand der im Stadtarchiv überlieferten Gewerbesteuerausgleichsakten lässt sich die Zahl der in Stuttgart beschäftigten Auspendler annähernd feststellen. 1956 waren in den Stuttgarter Betrieben mit fünf oder mehr Beschäftigten aus Ditzingen 593 Personen registriert, zusätzlich 31 bei Salamander in Kornwestheim und elf bei Bleyle in Ludwigsburg, wobei anzunehmen ist, dass die Mehrzahl noch immer auf die Bahn als Transportmittel angewiesen war. Die Betriebsstandorte waren in erster Linie in Feuerbach, Zuffenhausen und Stammheim.⁵⁰ Im gleichen Jahr arbeiteten aus Hirschlanden 185 Personen in Stuttgart und 25 in Korntal⁵¹, von denen die meisten für den täglichen Arbeitsweg ebenfalls die Bahn von Ditzingen aus nutzten. Insgesamt können wir somit schon damals von werktätlich rund 1000 Auspendlern ausgehen.

Seit der zweiten Hälfte der 50er Jahre dominierten die Strecke lokbespannte Züge mit Lokomotiven der Baureihe E 41 bzw. 141 und n-Wagen (»Silberlinge«). Daneben kamen auch die eigens für die Großstadtregion Stuttgart entwickelten und ab 1933 ausgelieferten elektrischen Triebwagen der Baureihe ET 65 (ab 1968: 465) zum Einsatz, die in ihrer Qualität und Taktfolge den S-Bahn-Betrieb bereits vorwegnahmen. Sie waren im Stuttgarter Vorortnetz 45 Jahre lang – bis zum 30. September 1978 – im Einsatz.⁵²

Der Begriff »S-Bahn« bezeichnete seit etwa 1930 die Gesamtheit der elektrifizierten Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in Berlin und wurde in den 1960er Jahren auf die neu entstehenden Nahverkehrssysteme der Bundesbahn übertragen.⁵³ Für Stuttgart lassen sich die Vorarbeiten für ein Schnellbahnnetz im Grunde genommen bis zu den Wiederaufbauplanungen der unmittelbaren Nachkriegszeit zurückverfolgen. Schon der Verkehrswissenschaftler Carl Pirath, der



*Triebwagen der Baureihe ET 420 im Bahnhof Ditzingen, um 1980.
Rechts das inzwischen abgebaute Ladegleis der Südzucker AG.*

1946 die Generalplanung für Stuttgart ausarbeitete, prognostizierte eine erhebliche Ausweitung des schienengebundenen Vortortverkehrs.⁵⁴ Im Zusammenhang mit der geplanten Verlagerung der Wohnquartiere vom Stadtzentrum in die Außenbereiche konkretisierten sich auch erstmals Pläne zum Bau einer Schnellbahn zwischen der Landeshauptstadt und den Fildern und einer unterirdischen Schleife⁵⁵, wie sie dann dreißig Jahre später tatsächlich realisiert wurde.

Am 3. Dezember 1968 vereinbarten das Land Baden-Württemberg und die Bundesbahn das Rahmenabkommen zum S-Bahn-Bau. Die Bauzeit für die S-Bahn-Stammstrecke inklusive Untertunnelung der Stuttgarter Innenstadt betrug rund sieben Jahre. Mit dem Betriebsbeginn am 1. Oktober 1978 – am gleichen Tag trat der neue Tarif- und Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) in Kraft – bestand ein Teilnetz von 65 Kilometern, das von Weil der Stadt, Ludwigsburg und Plochingen bis zur Schwabstraße reichte. 1980/81 kamen die Strecken nach Bietig-

heim, Marbach, Backnang und Schorndorf dazu, 1985 die Uni-Trasse über Vaihingen mit Einfädelung in die alte Gäubahnstrecke nach Böblingen, 1992/93 der Abzweig zum Flughafen und die Verlängerung der Böblinger Strecke bis Herrenberg. Ditzingen war als Station an der S 6 Schwabstraße–Weil der Stadt von Anfang mit einbezogen.

Für das neue System wurden leistungsfähige Fahrzeuge mit einer angemessenen Höchstgeschwindigkeit und hohem Brems- und Beschleunigungsvermögen beschafft, die bei kurzen Stationsabständen eine schnelle und bequeme Beförderung ermöglichen. Viele Türen und möglichst höhengleiche Bahnsteige – bis Mitte der 70er Jahre konnte von eigentlichen Bahnsteigen kaum die Rede sein – sollten für einen schnellen Fahrgastwechsel sorgen. Bei der Fahrzeugbestellung fiel die Wahl auf elektrische Triebwagenzüge der Baureihe ET 420, eine Entwicklung der 60er Jahre, die für die S-Bahn München konzipiert und anlässlich der Olympischen Spiele 1972 erstmals

eingesetzt wurden⁵⁶ und außer in Stuttgart später auch im Frankfurter S-Bahn-Netz Dienst taten. 1999 folgte die Baureihe ET 423, die ab 2013 durch die Nachfolge-Baureihe ET 430 ersetzt wurde.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen unterstreicht die Bedeutung des Personenverkehrs für den Ditzinger Bahnhof: Ende der 30er Jahre wurde er von wenig über 1000 Fahrgästen täglich genutzt. Zum 100-jährigen Jubiläum 1968 waren es etwa 4000⁵⁷, heute steigen rund 8000 Personen täglich in Ditzingen ein und aus.

Güterverkehr

Der Gütertransport war in der Anfangszeit der Bahn noch vor der Personenbeförderung ihr wichtigstes Standbein. Die Schwarzwaldbahn sorgte insgesamt für eine Belebung von Handel und Handwerk. Als mögliches Frachtgut aus dem Oberamtsbezirk Leonberg und angrenzenden Gebieten wurden in den Verhandlungen der Abgeordnetenkammer Werksteine, Gips und Holz genannt.⁵⁸ Von wirtschaftlicher Bedeutung waren namentlich die Gipsvorkommen bei Eltingen, die Sandsteinbrüche in Renningen und Gerlingen, bei Hausen an der Würm und Heimsheim sowie nicht zuletzt die Lettenkohlsandsteinbrüche in Hirschlanden, Schöckingen und Hemmingen, die ebenfalls explizit aufgeführt wurden. Von Renningen aus, der bedeutendsten Steinbrecher-Gemeinde im Oberamt, passierten vor dem Bahnbau oft 40 bis 50 Wagenladungen Steine täglich die Stadt Leonberg auf dem Weg nach Stuttgart oder zur Bahnverladung in Feuerbach.⁵⁹ Gerlingen, wo die Steinbruchindustrie rund 100 Personen Arbeit bot, lieferte jährlich fast 60 000 Zentner roter Keuperwerksteine und Platten nach Stuttgart, Cannstatt, Ulm usw.⁶⁰

Auch die Verladung von landwirtschaftlichen Produkten spielte eine wichtige Rolle.

Ein Magdeburger Händler exportierte schon in der ersten Hälfte der 1860er Jahre aus dem Oberamt Leonberg Hunderte von Mastochsen über die Bahnhöfe Ludwigsburg, Bietigheim und Vaihingen nach Nord- und Mitteldeutschland. Die Bauern des Strohgäus verkauften ihr halbfettes Vieh auf den Märkten von Bietigheim und Vaihingen. Bietigheim, wo sich die Westbahn nach Bruchsal und Karlsruhe und die Frankenbahn in Richtung Heilbronn und Würzburg trennen, hatte sich zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt entwickelt und durch die Bahn »außerordentlich gewonnen«, wie es in einem Bericht der volkswirtschaftlichen Kommission der Kammer der Abgeordneten aus dem Jahr 1865 hieß.⁶¹ Dieses Potential wollte man auch mit der Schwarzwaldbahn erschließen.

Im Eröffnungsjahr 1868 verkehrten zwei Güterzüge täglich und beförderten Frachtgut zwischen Stuttgart und Ditzingen.⁶² Der Abschnitt Ditzingen–Zuffenhausen erhielt vom Volksmund die Bezeichnung »Milchstraße«⁶³ oder »Milchbähnle«, denn Ditzingen war die zentrale Sammelstelle für die Milchtransporte aus dem nordöstlichen Oberamt Leonberg.⁶⁴ Auch Feldfrüchte kamen natürlich auf die Bahn, nach dem Ersten Weltkrieg zum Beispiel Steckrüben für die Kaffeeersatz-Produktion der Fa. Heinrich Franck Söhne in Ludwigsburg.⁶⁵



Milchverladung im Bahnhof Ditzingen.

Eine aufschlussreiche Quelle für den landwirtschaftlichen Warenverkehr haben wir in den Rechnungsbelegen und Frachtbriefen des Darlehnskassenvereins Hirschlanden, die in einzelnen Jahrgängen im Ditzinger Stadtarchiv überliefert sind.⁶⁶ Der Darlehnskassenverein, später in der Volksbank Ludwigsburg aufgegangen, war nicht nur Bank, sondern fungierte auch als landwirtschaftliche Bezugs- und Absatzgenossenschaft für die Hirschlander Bauern. Wir finden – nur als Beispiel – unter den Lieferungen an den Ditzinger Bahnhof im Jahr 1922: Saatgut (Rote Oberndorfer Runkeln; Ausstich Rotklee und Luzerne; Saatweizen) ab Ludwigsburg von der Kaufstelle des Verbands landwirtschaftlicher Genossenschaften in Württemberg; Kunstdünger, namentlich Kalkstickstoff von den Bayerischen Stickstoffwerken in Trostberg, Kalisalz aus Vacha/Thüringen, Kainit der Gewerkschaft Ellers in Neuhoof, Kr. Fulda, und aus Volpriehausen im Solling nordwestlich von Göttingen; Natronsalpeter aus Hemmingen bei Hannover; Thomaschlackenmehl aus Esch, dem Zentrum der luxemburgischen Eisen- und Stahlindustrie; Buchenholz (Bauholz und Brennholz) vom Tegernsee sowie Weichfaserbindergarn aus dem Lagerhaus Ulm des Verbands landwirtschaftlicher Genossenschaften in Württemberg.⁶⁷ Natürlich lassen sich die Verkehrsbeziehungen so nur exemplarisch abbilden; sie waren aber weitverzweigt und reichen weit über Württemberg hinaus.

Der eigentliche Güterbahnhof mit Laderampe befand sich an der Nordseite der Bahnanlagen im Bereich des jetzigen Gewerbeneubaus Stuttgarter Straße 41. Einrichtungen zur Lagerung und Verladung von Stück- und Schüttgut verteilten sich aber auf das gesamte Areal beiderseits der Trasse. Wo sich heute das »Bahnhof Center« mit Parkhaus und Supermarkt befindet, standen Lagerschuppen verschiedener Firmen, z. B. des Ditzinger Darlehnskassenvereins (ein Vorläuferinstitut der Volksbank Leon-

berg-Strohgäu), des Weinhändlers Heinrich Schmalzriedt⁶⁸, des Baumaterialien-großhandels Wilhelm Schachner⁶⁹ und des Kaufmanns Karl Schaible, der 1939 für seine Kohlenhandlung einen Kohlenschuppen errichten ließ.⁷⁰ Weiterhin wurde 1907 an der Bahnhofsnordseite (östlich des Empfangsgebäudes etwa auf der Höhe des heutigen Aufzugsturms) im Auftrag der K. Generaldirektion der Posten und Telegrafien in Stuttgart ein einstöckiger Postschuppen errichtet.⁷¹

Den Transport von Fracht-, Eil- und Expressgut zwischen Güterbahnhof und Endkunden besorgte seit 1933 im Auftrag der Reichs- bzw. Bundesbahn der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer Hermann Keller⁷², dessen Einzugsbereich 1959 auf die Gemeinde Gerlingen, später auch auf Höfingen, Hirschlanden und Schöckingen ausgedehnt wurde und 1973 rund 45 000 Einwohner umfasste.⁷³ Die Firma ließ 1955 auf dem Bahngelände unmittelbar an der Stuttgarter Straße einen Lagerschuppen mit Lagerraum und Mehllager sowie zwei Büroräumen und Rampe zur Bahnhofsseite errichten (Stuttgarter Straße 45). Lagerhalle und Betrieb wurden mehrfach vergrößert. 1989 endete die Beauftragung durch die Deutsche Bundesbahn. Als Speditionsunternehmen besteht die Firma weiter. Auf dem gegenüber dem damaligen Firmensitz (Johannes-Fuchs-Straße 10) zwischen Calwer Straße und Bahntrasse gelegenen Platz entstand 1991 eine größere Lagerhalle, wobei die bisherigen Gütergleise entfernt und überbaut wurden.⁷⁴ Einige Jahre später wurde der Sitz der heutigen »Keller Group« mit Logistikzentrum (2000) und Verwaltung (2001) in die Dieselstraße verlegt.⁷⁵

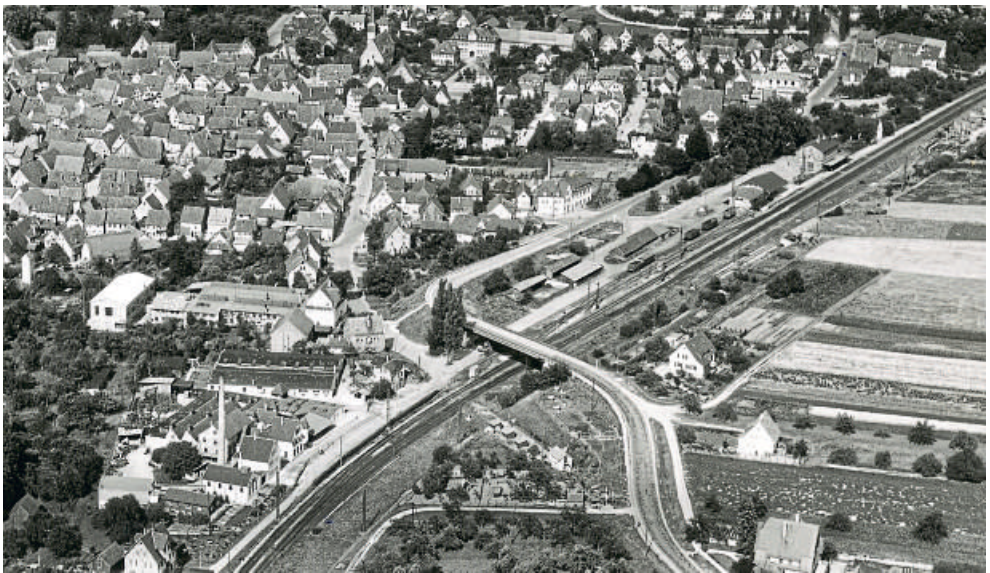
Noch anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der Schwarzwaldbahn 1968 berichtete der »Ditzinger Anzeiger« von einer Steigerung des Expressgutverkehrs; für die Zukunft bestünden »klare Vorstellungen, welche Aufgaben auf diesen Bahnhof in den nächsten Jahren zukommen«, nämlich

neben der Aufnahme des S-Bahn-Verkehrs eben auch der Ausbau der Güterverkehrsanlagen.⁷⁶ Tatsächlich war das Güteraufkommen rückläufig. Zum 1. Juni 1976 wurde die Abfertigungsbefugnis für den Stückgutverkehr aufgehoben⁷⁷, Anfang der 80er Jahre die größtenteils abgängigen Lagerschuppen beseitigt.⁷⁸ Dennoch verwahrte sich die Bundesbahndirektion noch 1981 gegen Pläne der Stadt zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und Einrichtung einer P+R-Anlage; das Gelände müsse vielmehr auch künftig der Abwicklung des Güterverkehrs vorbehalten bleiben.⁷⁹

Industriegebiet Leonberger Straße

Wichtiger als die kleinen Händler mit ihren Lagereinrichtungen am Güterbahnhof waren als Güterkunden die großen Industriebetriebe, die in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg entlang der Leonberger Straße in Ditzingen erstem Industriegebiet ent-

standen. Traditionsreichster Betrieb dort war die Johs. Fuchs KG, gegründet durch den Schmiedemeister Johannes Fuchs, der seit 1888 in Hemmingen einen dörflichen Handwerksbetrieb geführt hatte und 1904 in Ditzingen in Bahnnähe im Gebäude der früheren Stoffschuhfabrik von Johannes Stickle mit der Herstellung von schmiedeeisernen Stalleinrichtungen begann. Nach Übernahme durch die Söhne Otto und Karl Fuchs wurde der Betrieb 1921 auf das Grundstück Leonberger Straße 46/48 verlegt.⁸⁰ Zu den Stalleinrichtungen kamen später landwirtschaftliche und Baumaschinen. 1950 wurde der erste Dunglader produziert, 1952 der erste Kleinbagger, der sich zum Exportschlagler entwickelte. Der Arbeitskräftemangel in der Region Stuttgart zwang die Unternehmensleitung allerdings schon bald, einen Teil der Produktion ins badische Mingolsheim zu verlegen. In Ditzingen verblieben nur die Verwaltung und ein Betrieb mit vorläufig ca. 200 Beschäftigten.⁸¹ Der Bau des fünfgeschossigen Verwaltungsgebäudes an



Der Bahnhof Ditzingen 1954, nach Beseitigung des schienengleichen Übergangs an der Leonberger Straße. Vorne links die Vereinigten Wachswarenfabriken, dahinter die Johs. Fuchs KG. Die Bahnhofsüdseite ist noch weitgehend unbebaut.

der Leonberger Straße (1960, »Fuchsbau«) war noch einmal ein deutliches Bekenntnis zum Standort Ditzingen (Werk I). Aber am 1. Januar 1984 endete dort die Produktion⁸², später wurde auch die Verwaltung abgezogen. Auf dem ehemaligen Industrieareal entstand ein Einkaufszentrum.

Wir wissen, dass die Firma Fuchs zeitweilig per Bahn angedient wurde. Einzelheiten liegen uns dazu leider nicht vor. Aus den Gemeinderatsprotokollen ist aber bekannt, dass das Unternehmen nach dem Ersten Weltkrieg die Erlaubnis erhielt, auf dem vor dem Fabrikareal gelegenen Gemeindeplatz Eisenbahnwaggons zu be- und entladen.⁸³ Das dort verlaufende Anschlussgleis wiederum gehörte eigentlich der benachbarten Wachwarenfabrik, die 1917 durch den Chemiker Rudolf Ungerer auf dem älteren Fuchsareal an der Leonberger Straße gegründet worden war und 1921 in den Besitz der Handels- und Gewerbebank Heilbronn übergang, ehe sie 1922 von den Fabrikanten Wilhelm Hornung und Max Fischer übernommen wurde. Die »Vereinigten Wachwarenfabriken AG Hornung und Dr. Fischer« (VEWA) produzierten Haushaltskerzen, Fußbodenbeizen und Fußbodenreiniger, Schuhcreme und Lederfett und waren um 1930 der größte Gewerbesteuerzahler der Gemeinde Ditzingen.⁸⁴ Das Anschlussgleis, 1918 noch in der Ära Ungerer verlegt⁸⁵, zweigte im Bereich des Güterbahnhofs von der Trasse der Schwarzwaldbahn ab. Auch hier sind Art und Umfang der Lieferungen per Bahn bislang nicht bekannt, auch nicht, wie lange das Anschlussgleis genutzt wurde.⁸⁶

Rübenverladung

Mit der Süddeutschen Zucker AG lag der wohl bedeutendste Güterkunde auf der Südseite der Bahnanlagen. Die Zuckerindustrie profitierte immens von dem durch den Eisenbahnbau eingeleiteten Veränderungs-

prozess. Produzierten die Bauern bislang überwiegend für die Eigenversorgung bzw. für den lokalen Markt, so ermöglichte das neue Transportmittel die Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte auch über eine größere Distanz. Der Deutsche Zollverein, zu dessen Gründungsmitgliedern 1834 auch das Königreich Württemberg gehörte, machte die deutschen Binnengrenzen durchlässiger. Auch wenn Württemberg kein Schwergewicht auf dem deutschen Zuckermarkt war (hier wurde vor dem Ersten Weltkrieg nur etwa 1 % des deutschen Rohzuckers produziert), so gab es doch bedeutende Produktionsstätten, die den überregionalen Markt bedienten und ihre Rohstoffe aus dem weiteren Umfeld per Bahnandienung bezogen.

Zu den ältesten Betrieben gehörte die Zuckerfabrik Böblingen, gegründet 1856 im Wesentlichen auf Initiative des Bankhauses Dörtenbach & Cie. unter Johann Georg Dörtenbach⁸⁷, der – wie wir eingangs gesehen haben – auch beim Bau der Schwarzwaldbahn eine wesentliche Rolle spielte. Im Hinblick auf den erwarteten Ausbau des Schienennetzes baute das Böblinger Werk von vornherein eine Verarbeitungskapazität von 200 000 dz Rüben auf, hatte aber wegen der schlechten Rohstofflage nur eine Auslastung von 50 Prozent. Das Unternehmen fuhr Verluste ein und hatte das Grundkapital bald aufgebraucht. Die entstandene finanzielle Schieflage überstanden die Böblinger nur mit Hilfe der konkurrierenden Zuckerfabrik Heilbronn. Nach einem Brand der Fabrik beschloss die Gesellschafterversammlung im März 1907 die Liquidierung und teilweise Fusion mit der Zuckerfabrik Stuttgart, die ihrerseits im Zuge der Konzentration der Zuckerindustrie 1926 in der Süddeutschen Zucker AG aufging.⁸⁸

Das Strohgäu war in der Region ein Hauptanbauebiet für Zuckerrüben. Der Bahntransport in die Fabrik war für einen wirtschaftlichen Betrieb unabdingbar. Schon



Rübenzug im Bahnhof Ditzingen, um 1985.

vor Eröffnung der Bahnstrecke hatte die Böblinger Zuckerfabrik deshalb unmittelbar an das Ditzinger Bahngelände angrenzend große Flächen erworben und eröffnete im Februar 1869 eine »Rübenstation« mit Laderampe, die über 100 Jahre in Betrieb war.⁸⁹

1964 plante das Unternehmen zur Zentralisierung des Rübenumschlags eine Erweiterung der Anlage, über die nach der Aufgabe kleinerer Verladestationen in Leonberg und entlang der Strohgäubahn sämtliche Zuckerrüben aus dem Kreis Leonberg sowie aus den Gemeinden Hochdorf und Schwieberdingen zentral zur Verladung kommen sollten. Geplant waren ein Rübenlagerplatz mit einer Fläche von ca. 75 ar, ein Leitstand mit Wiege- und Entladeeinrichtung, Transformatorienhaus und Förderanlage für den Transport der Rüben zu den im Bahngelände bereitgestellten Waggons. Pro Stunde sollten bis zu 30 Schlepper abgefertigt werden. Die Kapazität war auf mindestens 180 000 dz ausgelegt. Angesichts der Selbst-

verladung durch manche Landwirte rechnete man aber mit einem Umschlag von bis zu 220 000 dz.

Während die betroffenen Bauern etwa auch aus Gerlingen, Schöckingen, Hirschlanden und Höfingen unter Führung des Bauernverbandes für das Projekt eintraten, das ihnen eine merkliche Senkung der Lagergebühren versprach⁹⁰, stießen die Pläne bei Anwohnern und im Gemeinderat auf wenig Gegenliebe. Mit den zu erwartenden »Belästigungen und Störungen« durch das erhöhte Fahrzeugaufkommen begründeten die Gemeindevertreter ihren ablehnenden Bescheid. »Sicherheit und Ordnung innerhalb des Gemeindegebietes Ditzingen im Bereich der Straßen werden durch die beabsichtigten Maßnahmen der Südd. Zucker AG bedroht«, hieß es in einer Stellungnahme⁹¹, und die Gemeinde Ditzingen als beteiligte Behörde und Straßenanlieger wandte sich »schärfstens gegen das beabsichtigte Bauvorhaben.«⁹²

Nicht zuletzt sprach sich auch die Regionale Planungsgemeinschaft Württemberg e. V. gegen die Pläne aus. Für sie war ein weiterer Grund die Gefährdung der Strohgäubahn, die durch die Verlagerung der Rübenverladung einen ihrer Hauptkunden verloren hätte. In einem Kompromissvorschlag erklärte sich die Süddeutsche Zucker AG bereit, zur Entlastung von Ditzingen die bisherigen Abnahmestationen Hemmingen und Weissach weiter zu betreiben. Doch auch dadurch hätten die Württembergischen Nebenbahnen als Betreiber der Strohgäubahn rund die Hälfte ihres Frachturnsatzes verloren und waren in ihrer Existenz bedroht.⁹³

Das Landratsamt wies das Baugesuch letztlich ab.⁹⁴ Das genaue Einstellungsdatum für den Betrieb war bisher nicht festzustellen. Die Stuttgarter Zuckerfabrik wurde Ende Juli 1971 geschlossen, nachdem ein Brand einige Jahre zuvor große Teile der Anlage zerstört hatte. In Ditzingen wurden Zuckerrüben aber nachweislich auch später noch verladen. Bei einer Besprechung⁹⁵ mit der Bundesbahndirektion Stuttgart über die Zukunft des Geländes wurde übrigens auch eine Verlegung des Betriebs innerhalb von Ditzingen und der Bau eines neuen Industriegleises in Erwägung gezogen. Die Stadtverwaltung schlug einen Platz westlich der Calwer Straße (in Richtung Tonmühle) und die Verlagerung der gesamten Güterabfertigung vor, was die Bundesbahnverwaltung allerdings aus betrieblichen Gründen ablehnte. Immerhin betonte Bürgermeister Scholder bei dieser Gelegenheit noch einmal die Bedeutung des Güterbahnhofs für Ditzingen und seine Nachbarkommunen, insbesondere Gerlingen, und dass »man nicht auf den Güterumschlag auf dem Bahnhof Ditzingen verzichten könne«.⁹⁶

Ende der 1970er Jahre verkaufte die Südzucker AG den ehemaligen Rübenlagerplatz an der Siemensstraße (Parzelle 1844/1) an den Reclam-Verlag, der dort 1979/80 seine Druckerei- und Lagereinrichtungen, einen

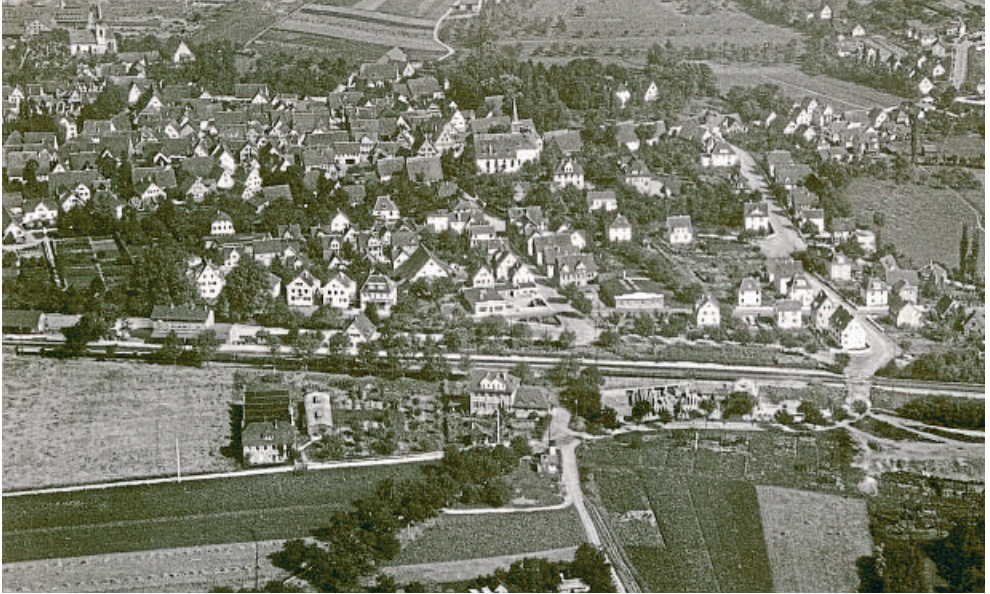
Anbau für den Graphischen Betrieb und zuletzt das eigentliche Verlagsgebäude errichten ließ.⁹⁷ Die Verladerampe wurde erst vor wenigen Jahren im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsareals beseitigt.

Industriegebiet Gerlinger Straße

Kurz nach dem Ersten Weltkrieg bemühte sich die Gemeindeverwaltung unter Bürgermeister Eugen Englert um Ansiedlung weiterer Industriebetriebe im Gewann Kelteräcker auf der Bahnhofsüdseite. Zu ihrer Erschließung war ein Industriegleis vorgesehen, das nach Süden hin etwa im Bereich der heutigen ARAL-Tankstelle die Gerlinger Straße queren⁹⁸ und anschließend entlang der Westseite des Vizinalwegs Nr. 8 verlaufen sollte (die Schuckertstraße in ihrem ursprünglichen Verlauf). Eine Planskizze davon, datiert auf den 21. Januar 1920, liegt im Stadtarchiv vor. Eine modifizierte Fassung, mit späterer Anschlussmöglichkeit über das Scheffzental ins Beutenfeld und die Steinröhre (in den Bereich des heutigen Gretsche-Unitas-Werks), wurde wohl 1924 angefertigt, als Bürgermeister Veit weitere Verhandlungen mit der Eisenbahnbauinspektion in Cannstatt führte.⁹⁹

Das für das Industriegebiet vorgesehene Areal war Eigentum der Zuckerfabrik, die Teile davon an die Baumschule Brecht verpachtet hatte.¹⁰⁰ Bei einem Grundstückstausch ging ein Teil des Geländes in den Besitz der Stadt über, wofür die Zuckerfabrik mit Ackerland am Maurener Berg zur Abrundung ihrer Anbaufläche um das Hofgut Mauer entschädigt wurde.¹⁰¹

Zur Ansiedlung meldeten sich mehrere Interessenten: darunter die Firmen Gebr. Eichelgrün, Stähle & Friedel, der Sägewerksbesitzer Roth aus Flacht¹⁰², eine nicht näher bezeichnete elektrotechnische Fabrik in Stuttgart sowie der bereits genannte Fabrikant Rudolf Ungerer (Gründer der Wach-



Die Postkarte aus der Zeit um 1930 zeigt die Bahnlinie mit dem Bahnhof am Ortsrand und südlich davon die ersten Bauten im Industriegebiet Gerlinger Straße.

warenfabrik an der Leonberger Straße).¹⁰³ Bei Eichelgrün handelte es sich vermutlich um die Stuttgarter Niederlassung des Feldbahnherstellers Martin Eichelgrün & Co. Sie interessierte sich für die pachtweise Überlassung des Industriegeländes als Lagerplatz, war aber auch bereit, den Platz zu kaufen und machte vage Aussichten auf den Bau einer Fabrik, wozu sie gegebenenfalls auch bereit sei, auf eigene Kosten ein Anschlussgleis legen zu lassen.¹⁰⁴

Den ersten Zuschlag erhielt allerdings die Druckerei Stähle & Friedel mit Hauptstandort an der Tübinger Straße in Stuttgart. Das Unternehmen, 1868 durch Carl Stähle in Stuttgart als Buch- und Steindruckerei mit Papierfabrik gegründet, firmierte nach Eintritt seines Schwagers Richard Friedel (1874) unter dem gemeinschaftlichen Namen. Stähle & Friedel spezialisierten sich später auf Industrie- und Werbedrucksachen und produzierten Papierwaren, Tüten, Briefbogen, Prospekte und Kataloge. Das von der Firma errichtete Gebäude existiert

in seinen Grundzügen bis heute, wurde aber schon kurz nach Fertigstellung 1923 an die Matratzenfabrik Schaible & Cie. (Schai-co) verkauft¹⁰⁵ und an beiden Seiten später durch Anbauten erweitert. Bei der Planung wurde auf das noch zu verlegende (aber nie realisierte) Industriestammgleis ausdrücklich Rücksicht genommen.¹⁰⁶

Im Februar 1924 führte die Gemeindeverwaltung Verhandlungen mit der Zelluloidfabrik Dätzingen. Das Unternehmen sah an seinem bisherigen Standort keine Erweiterungsmöglichkeiten und wollte den Sitz nach Ditzingen verlegen¹⁰⁷, wozu es allerdings nicht mehr kam. Dafür hatten sich neben Stähle & Friedel die Metallwerke Ditzingen angesiedelt, die die Liegenschaft ihrerseits 1924 an die Strickwarenfabrik Christian Ludwig Wagner KG in Calw verkauften.¹⁰⁸ Die ebenfalls erhaltene, markante Shedhalle zwischen Siemens- und Dornierstraße ging später an den Strickmodenhersteller Erhard & Entress über und ist jetzt Sitz der Firma Fensterbau Mack. Inwie-

weit der Bahnanschluss bzw. Zugang zum Bahngelände für das Unternehmen relevant war, lässt sich bis jetzt nicht feststellen, wie überhaupt die kurze Geschichte der Metallwerke Ditzingen noch wenig erforscht ist.

Ebenfalls auf der Südseite der Bahnanlagen befindet sich das wohl letzte bauliche Relikt aus der Geschichte des Ditzinger Güterbahnhofs: 1940 ließ der Kaufmann Heinrich Esslinger, der in Gerlingen einen Gemischtwarenladen betrieb und nebenbei mit Kohlen handelte, auf Parzelle 1841 zwischen den Bahngleisen und der Abfahrt zur Unterführung der Gerlinger Straße einen Kohlenlagerschuppen errichten¹⁰⁹, der bis heute existiert. Genutzt wird er durch einen Gebrauchtwagenhändler.

Hingewiesen sei im Bereich Güterverkehr letztlich noch auf die Latrinentransporte aus Stuttgart, ein etwas »anrühiges«, für die Landwirtschaft gleichwohl wichtiges Ladegut. »Latrine« bezeichnete einerseits die Sammelgruben für menschliche und tierische Exkremete, andererseits aber auch

die Ausscheidungen selbst, die die Bauern als stickstoffreichen Dünger auf die Felder ausbrachten. In Stuttgart hatte 1872 die städtische Latrinentalerungsanstalt ihren Betrieb aufgenommen. Da in der Stadt selbst das Düngen mit dem sogenannten »Abtrittdünger« aus hygienischen Gründen untersagt war, schloss die Stadtverwaltung 1874 mit der K. Eisenbahndirektion einen Vertrag über die Abfuhr, ließ entlang der Bahnstrecken bis in den Schwarzwald und ins Hohenlohische hinein Sammelgruben anlegen und verkaufte den Fäkaldünger waggonweise an die Kommunen, die ihn ihrerseits über einen von der Gemeinde eingesetzten Latrinenverwalter direkt aus den Gruben an die Bauern abgaben.¹¹⁰

An der Schwarzwaldbahn gab es Latrinengruben an den Bahnhöfen in Korntal, Ditzingen, Renningen, Schafhausen, Althengstett und Nagold. Das Geschäft versiegte im Allgemeinen Mitte des 20. Jahrhunderts mit dem Aufkommen der Schwemmkanalisation und der Umstellung auf Kunstdün-



Das historische Bahnhofsgebäude im Jubiläumsjahr 2018.

ger.¹¹¹ In Ditzingen war wohl schon früher Schluss: Im Stadtarchiv liegen die Akten der Latrinenverwaltung für die Jahre 1901 bis 1923 vor. Im Gemeinderatsprotokoll von 1937 heißt es, die Latrinengruben an der Gerlinger Straße hätten »seit einigen Jahren ihre Zweckbestimmung verloren«.¹¹² Irgendwann dazwischen muss der Betrieb eingestellt worden sein. Die Gruben wurden verfüllt und überbaut.

Zusammenfassung

In den 150 Jahren seines Bestehens durchlief der Ditzinger Bahnhof einen Funktionswandel. Der in den Anfangsjahren noch recht eingeschränkte Reisezugverkehr gewann durch die wachsenden Pendlerströme zu den Arbeitsstätten in Stuttgart und Feuerbach in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts und nachher auch im Freizeitverkehr immer mehr an Bedeutung. Bei den Arbeitspendlern waren es schon früh nicht nur Aus-, sondern auch Einpendler, die in den Betrieben der prosperierenden Ditzinger Industrie, die sich vor allem entlang der Bahntrasse konzentrierte, Beschäftigung fanden. Beim Ausbau des Personenverkehrs lassen sich dabei zwei wesentliche Einschnitte fest-

stellen: zum einen die Elektrifizierung der Strecke und die Einbeziehung in den Stuttgarter Vorortverkehr um 1930, zum anderen die Aufnahme des S-Bahn-Betriebs 1978.

Bei der Industrieansiedlung gerade unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg spielte natürlich auch der Gütertransport eine Rolle, wenngleich sich bedingt durch Inflationszeit und Weltwirtschaftskrise der Standort nicht so stark entwickelte wie gewünscht. Für spätere Niederlassungen (zum Beispiel die Schraubenfabrik von Karl Mayer, die 1939 von Feuerbach nach Ditzingen verlagert wurde) gab dann eher schon die neue Autobahn den Ausschlag. Mehr noch gilt das für die Industrieansiedlungen nach dem Zweiten Weltkrieg. Der LKW hat dem Eisenbahnwaggon den Rang abgelassen. Die Güterbeförderung per Bahn ging in Ditzingen seit den 70er Jahren rapide zurück und wurde schließlich ganz eingestellt. Damit erfuhr auch das Bahnhofsumfeld eine grundlegende Transformation: Die ehemaligen Güterverkehrs- und Postflächen werden zum Handels- und Dienstleistungsstandort, der Bahnhof selbst mit der Inbetriebnahme des neuen zentralen Omnibusbahnhofs (Dezember 2017) und neuer P+R-Flächen zu einem modernen Knotenpunkt, der weit über die Kernstadt Ditzingen ausstrahlt.

Anmerkungen

- 1 Überarbeitete und ergänzte Fassung eines am 10. Oktober 2018 im Bürgersaal der Stadt Ditzingen gehaltenen Vortrags.
- 2 Franziska Kleiner: Rat macht sich stark für die Stadtbahn, in: Stuttgarter Zeitung, 28.06.2018; Thomas Durchdenwald: Region gibt grünes Licht für den SSB-Betriebshof, ebd., 12.07.2018.
- 3 Hans-Joachim Knufer: Die Württembergische Schwarzwaldbahn. Württembergs längste Gebirgsbahn, Hövelhof 2010, S. 72.
- 4 Glems- und Filder-Bote, 11.01.1868.
- 5 Beschreibung des Oberamts Leonberg, Stuttgart 1852, S. 106.
- 6 Ebd. S. 108.
- 7 1862 erhielt Ditzingen eine Postagentur, 1866 ein Postamt.
- 8 Allgemein dazu: G. von Morlok: Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Rückschau auf deren Erbauung während der Jahre 1835–1889, Ravensburg 1890; Hans Kobschätzky: Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Ihre Geschichte, Lokomotiven und Wagen in Wort und Bild, Stuttgart 1980.

- 9 Otto Supper: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, Stuttgart 1895, S. 29 ff.
- 10 Hellmut J. Gebauer: Calw. Geschichte einer Stadt, Calw 2008, S. 209.
- 11 Zu Dörtenbach vgl. Paul Gehring in: Neue Deutsche Biographie (NDB) 4 (1959) S. 38 f.; Hellmut J. Gebauer: Johann Georg Dörtenbach. Unternehmer, Bankier, Politiker 1795–1870, Calw 2013. Dörtenbachs unternehmerische Aktivitäten beschränkten sich jedoch keineswegs nur auf Calw: 1845 gründete er das Bankgeschäft Dörtenbach & Cie. in Stuttgart. 1846 gehörte er zu den Mitgründern der Maschinenfabrik Esslingen, dem wichtigsten Lieferanten für Rollmaterial der Württembergischen Staatseisenbahnen. Ihr blieb er als Vorsitzender des Verwaltungsrats bis an sein Lebensende eng verbunden. Als Mitglied des württembergischen Landtags (1829–1856) und der Frankfurter Nationalversammlung (1848/49) war seine Stimme in der Politik von einigem Gewicht.
- 12 Unter anderem: Gustav Zeller (Finanzrat): Denkschrift betreffend die Herstellung von Eisenbahnen im Württembergischen Schwarzwaldkreis, unterzeichnet von 21 Abgeordneten, 10.01.1863 an den König gerichtet (für die nördliche Trasse und eine möglichst kurze Verbindung Stuttgart–Pforzheim); Denkschrift betr. die Herstellung der Schwarzwaldbahn direkt von Stuttgart über Böblingen und Herrenberg, eventuell Nagold, bis auf die Höhe von Horb (12.12.1863, für die Trasse über Böblingen); Bahnen des Württembergischen Schwarzwaldes. Eine Denkschrift des Ingenieurs Pressel in Wien, erstattet an die Eisenbahn-Comité der Oberamtsbezirke Leonberg, Calw und Nagold (Stuttgart 1864) sowie dessen Zweite Denkschrift [...] als Entgegnung auf die gegen den Inhalt seiner ersten Denkschrift vom April 1864 erhobenen Einwürfe (Calw 1865), beide zugunsten der Trasse über Leonberg. Ein Überblick dazu in Otto Elben: Die Schwarzwaldbahn über Leonberg oder Böblingen? Stuttgart 1865.
- 13 Vgl. Günter Scholz: Die Industrialisierung in Böblingen, in: Sönke Lorenz, Günter Scholz (Hrsg.): Böblingen. Vom Mammutzahn zum Mikrochip, Böblingen 2003, S. 287–307.
- 14 Friedrich Gottlob Karl Frhr. Varnbüler von und zu Hemmingen (1809–1889) wurde 1864 Minister für auswärtige Angelegenheiten, Minister der Familienangelegenheiten des Königlichen Hauses und Vorsitzender der Zentralbehörde für die Verkehrsanstalten, die bei seinem Amtsantritt auf seinen ausdrücklichen Wunsch hin dem Außenministerium angegliedert wurde. Er war von 1845 bis 1849 und von 1851 bis zu seinem Tod Mitglied der württembergischen Zweiten Kammer, 1848 Mitglied des Vorparlaments und 1868 Abgeordneter des Zollparlaments des Deutschen Bundes. Nach Differenzen mit König Karl wurde er 1870 als Staatsminister entlassen. 1872–1881 gehörte er dem Reichstag an (freikonservative Fraktion). Die Stadt Leonberg ernannte ihn zu ihrem Ehrenbürger. Vgl. Frank Raberg: Biographisches Handbuch der württembergischen Landtagsabgeordneten 1815–1933, Stuttgart 2001, S. 943–945.; Werner Gaßner: Die fünfziger und sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts, in: Heimatbuch Hemmingen, Horb am Neckar 1991, S. 118.
- 15 Ed. Fr. Hochstetter, E. Schüz: Die Württembergische Schwarzwaldbahn von Stuttgart bis Nagold. Mit besonderer Berücksichtigung auf Calw, Stuttgart 1872, S. 5.
- 16 Von 1848 bis zu seiner Ernennung zum Minister (1864) und wieder ab 1871 war Varnbüler Vorsitzender des landwirtschaftlichen Bezirksvereins Leonberg.
- 17 Andreas (von) Renner (1814–1898) studierte Kameralwissenschaft an der Universität Tübingen und trat 1836 in den württembergischen Staatsdienst ein. Seit 1846 war er Finanzrat im Departement der Finanzen, ab 1858 Direktor der Forstabteilung, von 1865 bis 1891 Finanzminister. Als Abgeordneter vertrat Renner 1853 bis 1855 das Oberamt Besigheim in der Zweiten Kammer der Landstände. Von Juli 1861 bis Mai 1890 war er Mitglied der Ersten Kammer. Vgl. Raberg (wie Anm. 14) S. 714; NDB 21 (2003) S. 429.
- 18 Auf Antrag der Abgeordneten Mittnacht (OA Mergentheim) und Wiest (OA Ehingen) wurde in den Verhandlungen der Zweiten Kammer der Bau einer Bahn Stuttgart–Böblingen für spätere Zeit in Aussicht genommen. Die heutige Gäubahn wurde elf Jahre nach der Schwarzwaldbahn am 1. September 1879 eröffnet.
- 19 Carl Julius Abel (1818–1883) erhielt seine Ausbildung an der Gewerbeschule in Stuttgart und an der Pariser École centrale des arts et manufactures. 1840/42 wurde er beim Bau der Bahnstrecke Straßburg–Basel eingesetzt. Danach stand er in württembergischen Diensten und war unter Karl von Etzel am Bau mehrerer Bahnstrecken beteiligt. 1846 bis 1850 war er Leiter des Bauamts Biberach an der Riß beim Bau der württembergischen Südbahn unter der Leitung von Friedrich Gaab. 1857/58 vorübergehend in Ungarn tätig, wurde er als Baurat (1869 Oberbaurat) nach Württemberg zurückgerufen. 1876 trat er in den Ruhestand. Nach der Schwarzwaldbahn zeichnete er noch für den Bau der Nagoldbahn zwischen Pforzheim und Calw und Nagold–Horb (1874) sowie für die Murrthalbahn (Waiblingen–Hessenthal, 1876/80) verantwortlich. Zur Biographie vgl. Christian Schrenk: Die drei Eisenbahnkonstrukteure im Raum Heilbronn–Schwäbisch Hall: Karl Etzel, Georg Morlok und Carl Julius Abel, in: Schwaben und Franken 33 (1987) S. 1–4.
- 20 Weitere Bauämter entstanden in Weil der Stadt und Calw (je zwei) sowie an der Strecke Pforzheim–Horb; vgl. v. Morlok (wie Anm. 8) S. 145.

- 21 Hochstetter/Schüz (wie Anm. 15) S. 51.
- 22 Herbert Hoffmann: Die Eisenbahn kommt. Ein Beitrag zur Ditzinger Sozialgeschichte, Ditzingen 1992 (Ms. im Stadtarchiv), S. 4.
- 23 Noch im Mai 1868 suchte das Eisenbahnbauamt zur Beschäftigung auf der Station Ditzingen »30 bis 40 tüchtige Vorlegesteller«; Glems- und Filder-Bote, 07.05.1868.
- 24 Glems- und Filder-Bote, 26.09.1868.
- 25 Hoffmann (wie Anm. 22) S. 6.
- 26 Oscar Fraas: Württembergs Eisenbahnen mit Land und Leuten an der Bahn, Stuttgart 1880, S. 41.
- 27 1900 wieder »Bahnhof« III. Klasse, 1931 Bahnhof III. Klasse, 1955 Hauptdienststelle Rangklasse III, 1960 Hauptdienststelle-Bahnhof Rangklasse 6, 1961 angehoben nach Rangklasse 5, 1965 nach Rangklasse 4. 1974 wurde Ditzingen als Hauptdienststelle aufgehoben und dem Bf. Korntal als Nebendienststelle-Bf. Rangklasse 7 verwaltungsmäßig angegliedert. Ab September 1978 erfolgte die Fernstellung des Bahnhofs vom neuen Stellwerk Korntal aus. Mit dem 1. Oktober 1978 wurde Ditzingen auch als Nebendienststelle aufgehoben und dem Bf. Leonberg voll angegliedert. Leitung und Beaufsichtigung des Betriebs- und Verkehrsdienstes verblieben vorläufig bei der Nebendienststelle Korntal. Mit dem 1. Januar 1988 wurde Ditzingen dem Bf. Leonberg auch fachlich voll angegliedert, 1990/92 dem Bf. Stuttgart-Zuffenhausen voll angegliedert. Vgl. hierzu Egon Hopfenzitz: Von der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn zur Deutschen Bundesbahn und DB AG 1845–1994. Organisation, leitendes Personal und Besonderheiten der Direktion, aller Ämter, Bahnhöfe, technischer und nichttechnischer Dienststellen und sonstiger Einrichtungen, Stuttgart 1999, S. 372.
- 28 Der Vertrag zwischen der Reichsbahn und dem Pächter Pollems (er stammte ursprünglich aus dem Rheinland) wurde am 22.06.1922 unterzeichnet. Pollems starb 1930. Bis 1945 wurde der Betrieb durch seine Witwe Anna Maria Pollems geführt und dann durch ihre Tochter Anna und deren Mann Otto Renschler († 1962) übernommen.
- 29 Stadtarchiv Ditzingen (künftig: SAD), F 1 Di, Nr. 374. Der alte Verkaufsstand wurde nach der Neueinrichtung der Gaststätte abgerissen.
- 30 SAD, Altregistratur Ditzingen, Az. 3510 (Wilhelm Stähle an K. Generaldirektion der Württ. Staatseisenbahnen, 27.01.1907).
- 31 Ebd. (Generaldirektion der Staatseisenbahnen an den Gemeinderat in Heimerdingen [sic], 26.08.1910).
- 32 Ebd. (Reichsbahndirektion Stuttgart an Oberamt Leonberg, 05.02.1924).
- 33 SAD, Altregistratur Ditzingen, Az. 3511 (Metallwerk Ditzingen GmbH an Schultheißenamt Ditzingen, o.D.).
- 34 Ebd. (Vereinigte Wachwarenfabriken AG an Schultheißenamt Ditzingen, 31.03.1924).
- 35 Ebd. (Schaible & Cie. an Schultheißenamt Ditzingen, o.D.).
- 36 Ebd. (Schultheißenamt Ditzingen an Eisenbahndirektion Stuttgart, 28.03.1924).
- 37 SAD, Altregistratur Ditzingen, Az. 3510 (Gemeinderat Ditzingen an die Generaldirektion der Staatseisenbahnen, 22.03.1919).
- 38 SAD, Altregistratur Ditzingen, Az. 3511 (Schaible & Cie. an Schultheißenamt Ditzingen, o.D.).
- 39 Ebd. (Schultheißenamt Ditzingen an RBD Stuttgart, 09.05.1925; RBD Stuttgart an Schultheißenamt Ditzingen, 16.05.1925).
- 40 Die Bahn ging nach der Eingemeindung Feuerbachs in den Besitz der Stadt Stuttgart über und wird seit 1. März 1933 von der SSB betrieben; 50 Jahre Straßenbahn Feuerbach–Weilimdorf–Gerlingen, Stuttgart 1977; Paul Loercher: Die Geschichte der Stuttgarter Straßenbahnen AG von 1928–1958, Stuttgart 1963, S. 73; Gottfried Bauer: Straßenbahnen in Stuttgart, München 2003, S. 46 f.
- 41 Gemeinderatsprotokoll Ditzingen (künftig: GRP), 07.04.1935 (§ 6).
- 42 SAD, Altregistratur Ditzingen, Az. 3511 (Schultheißenamt Ditzingen, Veit, an RBD Stuttgart, 01.12.1926).
- 43 Ebd. (Schultheißenamt Weilimdorf an Schultheißenamt Ditzingen, 08.12.1926).
- 44 Ebd. (RBD Stuttgart an Schultheißenamt Ditzingen, 30.01.1927); Glems- und Würmgauzeitung, 28.01.1927.
- 45 Motor und Getriebe von der Maybach-Motorenbau GmbH in Friedrichshafen; vgl. Heinz R. Kurz: Die Triebwagen der Reichsbahn-Bauarten. Die Baureihen VT 133 bis VT 137, Freiburg 1988, S. 168–185.
- 46 Vier bei der RBD Mainz (858, 859, 870 und 871) zwei bei der RBD Osten (866 und 867), fünf in der RBD Schwerin (855, 856, 860, 861 und 868) und ein Wagen in der RBD Kassel (869).
- 47 VT 853 und VT 854 wurden 1935 nach Waren/Müritz (RBD Schwerin) abgegeben und 1944 bzw. 1945 ausgemustert.
- 48 Glems- und Würmgauzeitung, 28.01.1927.
- 49 Kurz (wie Anm. 45) S. 182.

- 50 Wichtigste Arbeitgeber für Ditzinger waren im Jahr 1956 (in Klammern die Zahl der Mitarbeiter aus Ditzingen): Mix & Genest, Stuttgart-Zuffenhausen (104); Süddeutsche Kühlerfabrik Julius Fr. Behr, Stuttgart-Feuerbach (37); Werner & Pfleiderer, Stuttgart-Feuerbach (36); Ernst Heinkel AG, Stuttgart-Zuffenhausen (25); Louis Leitz, Briefordnerfabrik, Stuttgart-Feuerbach (24); SKF Kugellagerfabriken, Stuttgart-Bad Cannstatt (23); Wilhelm Bleyle oHG, Stuttgart (21); Robert Bosch GmbH, Betriebsstätte Stuttgart-Feuerbach (20); Kreidlers Metall- und Drahtwerke GmbH, Stuttgart-Zuffenhausen (18); C. F. Roser GmbH, Lederfabrik, Stuttgart-Feuerbach (18); Albert Hirth AG, Stuttgart-Zuffenhausen (15); Emil Pfleiderer Altpapiere (14); Dr. Ing. h.c. Porsche KG, Stuttgart-Zuffenhausen (14); Vereinigte Baubeschlag-Fabriken Gretsch & Co GmbH, Stuttgart-Feuerbach (14); Gretsch-Unitas GmbH, Stuttgart-Feuerbach (13); Robert Bosch GmbH, Betriebsstätte Stuttgart (12); Carl Hepting Lederwaren, Stuttgart-Feuerbach (11); Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim (10); C. Lorenz AG, Stuttgart-Zuffenhausen (10); Otto Roth, Blankschrauben und Drehteilfabrik, Stuttgart-Feuerbach (10); Siegle & Eppele, Stuttgart-Weilimdorf (10).
- 51 SAD, Hi 3 Nr. 838. Für Hirschlanden waren die wichtigsten Arbeitgeber in Stuttgart die Robert Bosch GmbH mit 28 Personen, gefolgt von Mix & Genest (14) und Werner & Pfleiderer (8).
- 52 Olaf Schott, Manfred Thömmes, Jürgen Wedler: Die Bilanz. 25 Jahre Planung und Bau der S-Bahn Stuttgart, Stuttgart 1993, S. 11.
- 53 Ebd. S. 10.
- 54 Carl Pirath: Die Verkehrsplanung. Grundlagen und Gegenwartsprobleme (= Aufbau-Sonderhefte 4), Stuttgart 1948, S. 30–59.
- 55 Ebd. S. 42.
- 56 Bilanz (wie Anm. 52) S. 10.
- 57 100 Jahre Eisenbahn Zuffenhausen–Ditzingen, in: Ditzinger Anzeiger, 20.09.1968.
- 58 Verhandlungen der Württembergischen Kammer der Abgeordneten in den Jahren 1862 bis 1865. Erster Beilagen-Band. Vierte Abteilung, S. (54) 2774.
- 59 Ebd. S. (85) 2805.
- 60 Ebd. S. (86) 2806.
- 61 Ebd. S. (125) 2845.
- 62 Hoffmann (wie Anm. 22) S. 6.
- 63 Knupfer (wie Anm. 3) S. 26.
- 64 Hoffmann (wie Anm. 22) S. 7.
- 65 Im Herbst 1922 wurden alleine von Hirschlander Bauern 1885 dz Steckrüben (Darrüben) in Ditzingen verladen; vgl. die Auszahlungslisten in SAD, N 5 Nr. 11.
- 66 Zielstationen waren neben Ditzingen auch Ludwigsburg und Leonberg.
- 67 SAD, N 5 Nr. 11.
- 68 Schmalzriedt war an der Karlstraße unmittelbar in Bahnhofsnähe ansässig.
- 69 Wilhelm Schachner (1875–1952) gründete 1927 eine Baustoff- und Kohlenhandlung mit Sitz in der Gerlinger Straße. Auf dem Gelände des Güterbahnhofs pachtete er zwei Lagerplätze, auf denen er einen Lager- und einen Kohlenschuppen errichten ließ. Schachner handelte u. a. mit Zement, Steinwolle, Leichtbauplatten, Holzbetondielen, Beton- und Steinzeugröhren, Dachpappe sowie Schmiedenus (Steinkohle) und Braunkohlenbriketts. Am 1. Januar 1947 wurde die Firma in eine KG umgewandelt, der seit 1952 Schachners Schwiegersohn Gottlieb Schopf (1904–1972) als persönlich haftender Gesellschafter vorstand. 1968 ging der Betrieb einschließlich der Gebäude am Bahnhof zunächst pachtweise, später durch Verkauf in den Besitz der Württembergischen Landwirtschaftlichen Zentralgenossenschaft (Raiffeisen) eG über; vgl. SAD, N 3 (Nachlass Schachner).
- 70 SAD, Di 5 Nr. 371 (Baugesuch des Karl Schaible, Kohlenhändlers in Ditzingen, betr. Erstellung eines Kohlenlagerschuppens auf dem von ihm gepachteten Gelände beim Bahnhof).
- 71 SAD, Di 5 Nr. 488 (Baugesuch der Kgl. Generaldirektion der Posten betr. Errichtung eines Postschuppens).
- 72 Zum bahnamtlichen Rollfuhrdienst vgl. Walter Linden (Hrsg.): Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon, Wiesbaden 1966, Sp. 148.
- 73 Hermann Keller, 40 Jahre Rollfuhrunternehmen beim Bahnhof Ditzingen, in: Mitteilungsblatt der Gemeinde Hirschlanden, 31.08.1973.
- 74 SAD, B 6/1 Nr. 167 und 174.
- 75 <http://kellergroup.de/the-company/#historie>.
- 76 Wie Anm. 57.
- 77 Hopfenzitz (wie Anm. 27) S. 372.
- 78 SAD, B 6/1 Nr. 175 (Stadt Ditzingen an BD Stuttgart, 08.03.1982).

- 79 Ebd. (BD Stuttgart an Stadtverwaltung Ditzingen, 25.09.1981).
- 80 Hoffmann (wie Anm. 22) S. 12.
- 81 GRP, 07.02.1956.
- 82 Nach einem Insolvenzverfahren wurde das Unternehmen durch die Gesellschafter der Maschinenfabrik Karl Schaeff GmbH & Co KG in Langenburg (Kr. Schwäbisch Hall) übernommen.
- 83 GRP, 27.11.1919 (§ 78).
- 84 Im Oktober 1945 wurde die Firma vorübergehend durch die Militärregierung übernommen und bis Ende 1946 treuhänderisch verwaltet. Nach Rückgabe an die Eigentümer wurde die Produktpalette um Baufarben, Speziallacke für Sportgeräte und Fußbodenversiegelungslacke erweitert. Während die Herstellung von Kerzen und Schuhcreme Anfang der 1950er Jahre auslief, brachte das Unternehmen unter der Marke »Dryvit« 1959 das weltweit erste Wärmedämmverbundsystem auf den Markt, ein Geschäftsfeld, dem die Ölkrise Anfang der 1970er Jahre steigende Umsatzzahlen bescherte. Nach dem Eintritt des Chemikers Kurt Weinmann in das Unternehmen erfolgte 1971 die Umfirmierung in »Loba-Holmenkol-Chemie Dr. Fischer und Dr. Weinmann KG«, heute LOBA GmbH & Co KG.
- 85 GRP, 12.11.1918 (§ 1); Staatsarchiv Ludwigsburg, E 168 Bü 156.
- 86 Eine Anfrage an das Unternehmen blieb unbeantwortet.
- 87 Gebauer (wie Anm. 11) S. 299–304.
- 88 Manfred Pohl: Die Geschichte der Südzucker AG, München/Zürich 2001.
- 89 Das Unternehmensarchiv der Südzucker AG im pfälzischen Werk Offstein verfügt über eine ganze Reihe von Unterlagen zum Ditzinger Betrieb, die bisher noch nicht gesichtet werden konnten.
- 90 Entsprechende Unterstützungsschreiben kamen von Bauern aus Ditzingen, Gerlingen, Schöckingen, Hirschlanden und Höfingen; SAD, Di 5 Nr. 344 (Bauernverband OV Schöckingen an Landratsamt Leonberg).
- 91 GRP, 10.03.1964.
- 92 SAD, Di 5 Nr. 344 (Bürgermeisteramt Ditzingen an Landratsamt/Kreisbauamt Leonberg, 24.03.1964).
- 93 Ebd. (Regionale Planungsgemeinschaft Württemberg e. V. an das Bürgermeisteramt Ditzingen, 06.03.1964; Landratsamt Leonberg an Regierungspräsidium Nordwürttemberg, 10.04.1964).
- 94 Ebd. (Landratsamt Leonberg an Zuckerfabrik Stuttgart, 22.02.1965). Vertreter der Gemeinden Weissach, Heimerdingen, Schöckingen, Hemmingen, Schwieberdingen, Hochdorf, Nussdorf und Eberdingen bemühten sich darauf um den Bau einer Verladestation in Hemmingen und wiesen darauf hin, dass die Bereitstellung des benötigten Geländes wegen der bevorstehenden Flurbereinigung keinen Aufschub mehr dulde. Dieses Projekt wurde von der Süddeutschen Zucker AG aber nicht weiterverfolgt. Sie war allenfalls bereit, begrenzte Waggonkapazitäten für die Selbstverladung der Bauern zur Verfügung zu stellen; vgl. Stuttgarter Zeitung, 11.03.1965 (Artikel »Zuckerkrieg im Kreis Leonberg«).
- 95 10.01.1973; Teilnehmer seitens der Stadt Ditzingen waren Bürgermeister Scholder, der Erste Beigeordnete Ehret und Stadtbaurat Wild.
- 96 SAD, B 6/1 Nr. 221 (Baurechtsamt, Aktennotiz: Besprechung bei der BD Stuttgart bezüglich der Bebauungsplanentwürfe Gelände Brecht – Zuckerrübelgelände einschließlich Bahnhof am 10.01.1973, 12.02.1973).
- 97 Kurzprotokoll über die Sitzung des Technischen Ausschusses am 05.07.1978; Leonberger Kreiszeitung, 05.07.1979 (Artikel »Verlag zieht bald um«).
- 98 Die heutige Siemensstraße gab es noch nicht.
- 99 SAD, Altregistratur Ditzingen, Az. 4072 (Notizen des Ortsvorstehers betr. Industriegleisanlage, wohl 1925).
- 100 Die Besitzverhältnisse bezeichnete die Gemeindeverwaltung als größtes Hindernis für die Ansiedlung »steuerkräftiger Industrie«. Die steuerlichen Leistungen der Zuckerfabrik wiederum stünden in keinem Verhältnis zu den Lasten, die die Gemeinde etwa durch die Beanspruchung der Ortsstraßen durch den Zulieferverkehr zu tragen hatte; GRP, 14.02.1919.
- 101 GRP, 20.03.1919.
- 102 Roth wollte gemeinsam mit dem Ditzinger Fabrikanten Otto Fuchs ein Sägewerk mit Möbelfabrik errichten.
- 103 Ungerer plante eine weitere »neuzeitliche« Kerzenfabrik, für die er bereits Maschinen gekauft habe. Er stellte bis zu 200 neue Arbeitsplätze in Aussicht; GRP, 11.12.1919 (§ 86).
- 104 GRP, 01.04.1920 (§ 171).
- 105 GRP, 20.03.1923 (§ 677). Die Firma Schaible und Cie. wurde 1922 von Friedrich Schaible und Otto Kipp in Leonberg gegründet und 1929 nach dem Ausscheiden der beiden Gründer von Anton Bezigkofer übernommen; vgl. Heimatbuch Ditzingen, Ditzingen 1966, S. 167; Christa Fischer: Matratzengeschichte(n), in: dijou! 19 (Aug./Sept. 2014) S. 20 f.
- 106 GRP, 29.11.1921 (§ 425),
- 107 GRP, 13.02.1924 (§ 7). Unterstützt wurde das Vorhaben durch den Ditzinger Unternehmer Julius Schaible.
- 108 GRP, 23.09.1924 (§ 8).

- 109 SAD, Di 5 Nr. 372 (Baugesuch des Heinrich Esslinger, Gerlingen, zur Erstellung eines Kohlenlagerschuppens). – Esslinger, der ursprünglich aus Reutlingen stammte, hatte 1937 den Kaufmannsladen von Friedrich Weinmann in der Hauptstraße 38 in Gerlingen übernommen und erweiterte das Geschäft wenig später auf den Kohlen- und später auch Heizölhandel am Ditzinger Bahnhof; Stuttgarter Zeitung, 10.05.2011 (Artikel »Tante Emma und die Spitztüte«).
- 110 Vgl. dazu: Stadtentwässerung Stuttgart (Hrsg.): »Ain heimlich Gemach...«. Fünf Jahrhunderte Abwasserbeseitigung in Stuttgart, Erfurt 2012.
- 111 Knupfer (wie Anm. 3) S. 35–37.
- 112 GRP, 12.04.1937.