

# Die letzte Blüte der Bottwartalbahn

Die Schmalspurbahn Marbach–Beilstein–Heilbronn vor 50 Jahren

von Wolfram Berner und Hans-Joachim Knupfer

Genau ein halbes Jahrhundert ist mittlerweile vergangen, seit die Lokalbahn durchs Bottwartal zum letzten Mal Berufspendler und wanderbegeisterte Tages-touristen beförderte. Im Jahr 1965 glaubten etliche Bürger im Bottwartal und manche Eisenbahnfreunde an eine Zukunft der Bahn: Die neue Diesellokomotive war da, an schönen Wochenenden waren die Züge pratzelvoll. Das Tal wurde zunehmend Ziel begeisterter Fahrgäste, Gutachten mahnten zum Erhalt der Verkehrsverbindung. Doch sang- und klanglos verkehrte am 24. September 1966, also vor 50 Jahren, der letzte planmäßige Personenzug auf der Bottwartalbahn. Und keine drei Jahre später lag vom einstigen Stolz des Bottwartals schon kein Meter Gleis mehr.

## *Der lange Weg ins Bottwartal*

Als 1877 der zwei Jahre dauernde Bahnbau zwischen Backnang und Bietigheim, dem Tangentialast der Strecke Waiblingen–Schwäbisch Hall-Hessental, begann, gab es für die Bottwartäler kein Halten mehr. Parallel zu den Eröffnungsfeiern dieser normalspurigen Bahnstrecke am 8. Dezember 1879 wurde die dritte Erklärung über die »Agitationen für eine Eisenbahn durch das Bottwarthal« veröffentlicht. Man ging sogar so weit, dass man eine Kommission zu zwei schmal-spurigen »Straßen-Eisenbahnen«, nämlich zur thüringischen Feldabahn und zur elsässischen Bahn von Rappoltsweiler (dem heutigen Ribeauvillé), entsandte. Man wusste von dort zu berichten, dass »uns die ganze Einrichtung als eine wohl einfache, aber doch sichere und äußerst zweckmäßige recht gut gefallen hat«. <sup>1</sup> Statt dem Bahnbau ins Bottwartal wurde am 15. Oktober 1881 die Verbindungsstrecke Ludwigsburg–Beihingen eingeweiht, wonach nun direkter Verkehr zwischen Stuttgart, Ludwigsburg und Marbach möglich war.

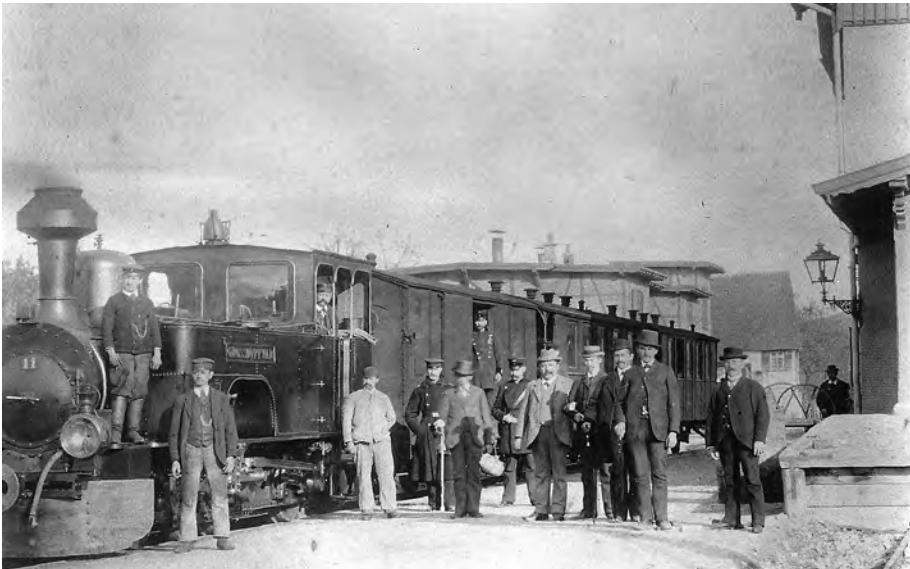
Die schon 1845 in der Marbacher Amtsversammlung entstandene Diskussion um eine Eisenbahn ins Bottwartal wurde seit 1870 und erneut 1876 sowie 1879 durch den Wunsch der Bottwartalgemeinden nach einem Bahnanschluss verstärkt. Die ersten amtlichen Initiativen lassen sich aus einem Gemeinderatsprotokoll der Stadt Großbottwar vom 23. Februar 1889 ermitteln. <sup>2</sup> Im selben Monat wurde eine anonyme Einsendung im Bottwartal-Boten, einem Vorgänger der Marbacher Zeitung, abgedruckt. Als treibende Kraft wurde der Landtagsabgeordnete des Bezirks Marbach, Hermann Stockmayer auf Lichtenberg (1842–1906), Landwirt und Weinbauer, der »unser Thal und sein Bedürfnis aus eigener Erfahrung genau

kennt«, hinter diesem Schreiben vermutet. Er selbst erwartete von der vor seinem Gut Lichtenberg vorbeifahrenden Eisenbahn einen hohen Nutzen.

Trotz anfänglicher Ablehnung auf Grund eigener Interessen von Seiten des damaligen Bürgermeisters Traugott Haffner (1883 bis 1903 in Marbach amtiend) beschloss der Marbacher Gemeinderat in seiner Sitzung vom 12. März 1889, sich für den Bahnbau auszusprechen. Die Leitung der Angelegenheit übertrug man dem Landtagsabgeordneten Stockmayer. Der ursprüngliche Wunsch Marbachs war eine normalspurige Vollbahn bzw. eine Sekundärbahn nach Heilbronn. Aus Angst vor dem Verlust von wertvollem Weinberggebiet (Neckarhölde) lehnte man zunächst eine Streckenführung über Murr ab. Die Strecke sollte auf Marbacher Gemarkung über den Buchhof nach Steinheim führen.

Am 1. Juni 1890 gründete sich das »Aktionskomitee zur Erbauung einer Bottwartalbahn«. Alle von diesem Komitee in Stuttgart eingereichten Petitionen wegen einer Regelspur blieben erfolglos und waren damals kaum begründbar, so dass am 5. Juni 1893 der Landtag den Baubeschluss für eine 750-mm-Schmalspurbahn von Marbach nach Beilstein verabschiedete. Nach rund achtmonatiger Bauzeit dampfte am 9. Mai 1894 der Eröffnungszug auf den ersten 14,38 Streckenkilometern von Marbach nach Beilstein. Dabei lobte das Publikum die »hübschen und bequemen«<sup>3</sup> Wagen.

Der Sinn für den Bahnbau sowie die touristische Ausrichtung gaben den Befürwortern der Bahn gleich nach der Betriebsaufnahme Recht: Die Bottwartalbahn wurde von Anfang an vom Andrang des Publikums regelrecht überrannt. Schon zu Pfingsten 1894 mussten die Reisenden die Wagendächer ersteigen, um überhaupt mitzukommen. Offene Güterwagen wurden am Wochenende mit



*Dampflok Nr. 11 »Großbottwar« (System Klose) in Beilstein, abfahrbereit Richtung Marbach, kurz vor der Jahrhundertwende.*

Bänken und Segeltuchdächern ausgestattet und selbst gedeckte Güterwagen mussten zur Personenbeförderung erhalten. Im Oktober 1900 berichtete ein Reisender im Postillon, der heutigen Marbacher Zeitung: »Ich wollte letzten Sonntag mit dem Siebenuhrzug von Großbottwar heimfahren. Als der Zug mit mäßiger Verspätung heranbrauste, wurden die Personenwagen gestürmt, während er noch im Gange war. Wer [...] den Kürzeren zog, wurde gebeten, in den »vorderen Wagen« Platz zu nehmen. Diese – tadellos sauberen – Viehwagen enthielten Holzbänke. Endlich wurden die großen Schiebetüren geschlossen, und die ganze Gesellschaft war, von einem einzigen Fenster [Lüfterklappe] abgesehen, absolut jeder Möglichkeit des Verkehrs mit dem Zugpersonal beraubt, [...] ebenso hilflos wie Ochsen, für deren Beförderung der Wagen bestimmt ist. Welcher Wanderer Wert darauf legt, anständig nach Hause zu kommen, sollte von August bis Oktober nicht in das Bottwartal gehen, jedenfalls Frau und Kinder zu Hause lassen.«<sup>4</sup>

Die Streckenfortsetzung nach Heilbronn – eigentlich der andere Ast des »Bahnknotens Beilstein« – konnte am 25. November 1899 erstmals bis Ilsfeld befahren werden. Nach Trassierungsänderungen wurde die Strecke bis zum neu erbauten Südbahnhof in Heilbronn ab dem 1. Dezember 1900 angefahren. Dieser lag damals mit der Knorr'schen Nahrungsmittelfabrik und der Zuckerfabrik auf freiem Feld außerhalb des Stadtgebiets. Nun war die insgesamt 34,25 km lange Schmalspurbahn durchgängig befahrbar. Einen direkten schmalspurigen Anschluss an den Hauptbahnhof in Heilbronn bekam die Bahn trotz verschiedenster Planungen nie. Wer ins Zentrum wollte, musste die meterspurige Heilbronner Straßenbahnlinie nehmen. Immerhin wurde auf Drängen der Chemischen Fabrik Heilbronn als Hauptnutzer der Muschelkalkbrüche am Rauhen Stich der Abschnitt von Heilbronn Süd bis Talheim von vornherein dreischienig (also Schmalspur- und Normalspur in einem Gleiskörper) ausgebaut. Die Heilbronner Stadtentwicklung sah eine Industrieansiedlung um den Südbahnhof vor, für welche die Arbeiter aus dem Bottwar- und Schozachtal direkt vor den Werkstoren im Süden der Stadt abgeliefert werden sollten.

Die Strecke gehörte zum System staatlicher Lokalbahnen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (K.W.St.E.). Ab 1920 betrieb die Deutsche Reichsbahn (DRB) die Verbindung, ab 1949 die Deutsche Bundesbahn (DB).

### *Der König fährt mit der Schmalspurbahn*

Nachdem am 4. und 5. August 1904 ein gewaltiger Brand fast das ganze Dorf Ilsfeld eingeäschert hatte, bescherte dieses verheerende Unglück der unversehrt gebliebenen Bottwarbahn in den darauf folgenden Tagen einen Rekord: »Die Dächer der Bottwartalbahnwagen waren mit Menschen angefüllt, ja sogar auf der Leinwand, welche die offenen Sommerwagen überspannte, hatten sich die Passagiere niedergelassen. Am gestrigen Sonntag gingen von Heilbronn allein neun Züge nach Ilsfeld ab, die etwa 16 000 Personen befördert haben mochten. Selbst hinter den Gittern der Viehwagen erblickte man schweißstriefende Gesichter.«<sup>5</sup> Gegenüber dem Vorjahr hatten sich dank der Schaulustigen die Einnah-



*König Wilhelm II. am Bahnsteig in  
Ilsfeld nach der Brandkatastrophe von 1904.*

men der Bahn fast verdoppelt. Als Notunterkunft dienten den Abgebrannten für die erste Zeit übrigens ausgemusterte normalspurige Wagenkästen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.

Am 6. August 1904 besuchte Württembergs König Wilhelm II. zum ersten Mal mit der Schmalspurbahn den brandgeschädigten Ort. Knapp zwei Jahre später, am 6. Oktober 1906, nutzte der Monarch zur Einweihung der wiederaufgebauten Ilsfelder Kirche erneut die Schmalspurbahn. Vermutlich bei der ersten dieser beiden Fahrten soll die Königin Charlotte ein »dringendes Bedürfnis« während der Fahrt verspürt haben. Da die Personenwagen kein Toilettenabteil hatten und »vergessen« worden war, den Post- und Gepäckwagen, in dem es eine Toilette gab, in diesen Sonderzug einzureihen, war guter Rat teuer. Jeder Bahnhof war festlich geschmückt und von Menschenempfangen umgeben. Ein Halt auf freier Strecke kam auch nicht in Frage, da die Untertanen auch rechts und links der Gleise einen kurzen Blick auf das Königspaar erhaschen wollten. Die Erlösung soll mittels eines dezent in der Hutschachtel der Frau des Bahnhofsvorstehers von Beilstein (oder Oberstenfeld) versteckten Nachtgeschirrs in den Zug gereicht worden sein. Immerhin war die Bottwarbahn die einzige Schmalspurbahn in Württemberg, welche das Königspaar überhaupt und dazu mangels »königlichem Salonwagen« wie normale Fahrgäste bereiste.

## *Erster Verkehrsverband für das Bottwartal*

Im Falle der Bottwarbahn hatte man den Verkehrsumfang vollkommen unterschätzt. Man konnte bei so großem Andrang von Ausflüglern so schnell nicht einfach neue Wagen von anderen Strecken umsetzen, da die Normalspurweite nicht gegeben war. Der aufwändige Transfer von schmalspurigen Personenwagen von der benachbarten Zabergäubahn (Lauffen–Leonbronn) mit speziellen Transportwagen war nicht innerhalb kürzester Zeit durchführbar. Die normalspurigen Güterwagen mussten aufgebockt per Rollschemel transportiert werden oder das Transportgut in der Umladehalle in Marbach oder Heilbronn Süd vom Schmalspur- in den Normalspurgüterwagen händisch umgeladen werden.

Eine deutliche Kritik des aufwändigen und zeitintensiven Bahnbetriebs kommt 1911 aus Steinheim: »Wir haben eine Eisenbahn, aber leider nur eine Schmalspur. So hat der Güterverkehr der Station Steinheim derart zugenommen, dass die Verladegleise nicht mehr ausreichen. Im Sandverkehr kann man wegen der leidigen Schmalspur täglich höchstens zwölf Waggons abschicken, dabei besteht ein Bedarf von täglich 15 bis 20 Waggons. Da stellt sich die Frage, ob es nicht an der Zeit wäre, die Schmalspur umzubauen, wenn auch nur zunächst zwischen den Stationen Marbach und Steinheim, ähnlich wie es zwischen Heilbronn und Talheim der Fall ist. Gewiss würde sich ein Mehraufwand gegenüber dem komplizierten und teuren Schmalspurbetrieb auf Rollschemeln nicht ergeben. Was die hiesigen Schreinereien und Möbelfabriken dem Verkehr zuführen, ist ebenfalls sehr bedeutend. Jeder Reisende kann sich davon überzeugen und die vielen Zugverspätungen auf hiesiger Station reden eine deutliche Sprache.«<sup>6</sup>

Bis zum Ersten Weltkrieg machten sich daher verschiedene Schultheißen, Gewerbevereine und Abgeordnete für eine vollständige Umspurung der Bottwarbahn stark. 1912 debattierte sogar der Landtag über eine normalspurige rechtsufrige Neckarbahn von Untertürkheim über Marbach nach Heilbronn, was auch eine Umspurung der Bottwartalbahn beinhaltete.<sup>7</sup> Unabhängig hiervon planten die Gemeinden Bietigheim, Mundelsheim, Neckarwestheim und Talheim eine Neubaustrecke westlich des Bottwartals als eine andere Variante der rechtsufrigen Neckarbahn. Am 7. November 1913 wurde von 14 Bürgermeistern eine Einladung zum Thema »Umbau der schmalspurigen Bottwarbahn in eine Normalspurbahn« unterzeichnet. Acht Tage später veröffentlichte der Postillon einen ganzseitigen Artikel mit der Überschrift »Rechtsufrige Neckarbahn«.<sup>8</sup> Doch durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs erübrigten sich diese Pläne.

Die nach dem Krieg gegründete Deutsche Reichsbahn hatte andere Sorgen als die Umspurung dieses Schienenstranges. Immerhin erhielt die Bottwarbahn, wie die anderen württembergischen Schmalspurbahnen, leistungsstärkere Dampflokomotiven der Gattung »sächsische VI K« und Nachbauten ab 1923. Sie lösten die württembergischen Lokomotiven vom System »Klose« und System »Mallet« ab. Auf Grund ihrer Herkunft und ihrer Leistungsstärke wurden die fünffachgekuppelten Lokomotiven vom Lokpersonal stolz als »Sachsenross« bezeichnet. Trotz leistungsfähigeren Maschinen, der Neube-



# Rechtsufrige Neckarbahn.



Übersichtsskizze der Projekte einer »rechtsufrigen Neckarbahn«  
aus dem Postillon vom 15. November 1913.

schaffung von weiteren Rollschemeeln und der Verlängerung der Rollschemelegrube in Marbach kam die Bottwartalbahn mit bis zu 18 Zugpaaren täglich an ihre Leistungsgrenze.

Seit der Gründungsversammlung am 27. Januar 1928 in Ilsfeld gab es einen Verkehrsverband für die Bottwartalbahn, der zur Verbesserung der Verkehrssituation mit dem klaren Ziel der Umspurung der Strecke gegründet wurde.<sup>9</sup> Der Dauerbrenner »Umspurung der Bottwarbahn« war schon ein Jahr zuvor wieder angefacht worden, als der Bezirksgewerbeverein Marbach öffentlich auf »die unzulänglichen Verkehrsverhältnisse, wie sie mit dem Winterfahrplan wieder zu Tage treten«, hinwies und für eine öffentliche Versammlung am 30. Oktober 1927 nach Beilstein einlud.<sup>10</sup>

Neben dem Umbau der Bottwartalbahn auf Normalspur wurde 1933 sogar die Elektrifizierung als meterspurige Straßenbahn des Teilabschnitts Steinheim–Sontheim mit Anbindung an das Heilbronner Straßenbahnnetz diskutiert. Von Ludwigsburg sollte eine Straßenbahn nach Steinheim den weiteren Anschluss herstellen. Das Kraftwerk Altwürttemberg in Pleidelsheim bot damals an, bei der Aufnahme des Straßenbahnbetriebs den Werkstrom kostengünstig zu liefern.<sup>11</sup>

Auch der Umbau des Bahnhofs Marbach sowie der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Marbach–Ludwigsburg wurden vom Verband als Voraussetzung für den Umbau der Bottwartalbahn bis 1935 forciert und immer wieder gegenüber der Reichsbahn-Direktion (RBD) Stuttgart und dem württembergischen Wirtschaftsministerium zur Sprache gebracht. Immerhin findet sich im Ergänzungs- und Erweiterungsprogramm der RBD Stuttgart für die Jahre 1928 bis 1940 der Umbau Marbach–Talheim in Vollspur unter der Dringlichkeitsstufe III für sieben Millionen Reichsmark wieder.<sup>12</sup>

### *Autobahn statt Normalspur*

Die nahe Zukunft der Bahn hieß aber Autobahn statt Umspurung. Mit dem Bau der Reichsautobahn Heilbronn–Stuttgart ab 1935 muss die Bottwarbahn bis Auenstein den umfangreichen Kiestransport übernehmen. Bei diesen Fahrten verdiente die Bahn aber keinen Pfennig, da offiziell die Reichsautobahnen ein Tochterunternehmen der Reichsbahn waren. Ein erfreulicher Nebeneffekt dabei war immerhin, dass zu dieser Zeit in der Steinheimer Kiesgrube Sigrist ein 250 000 Jahre alter menschlicher Schädel gefunden wurde. Dieser Fund geht in die Geschichte als »homo steinheimensis« ein.

1938/39 wurde für den Bau des Kraftwerks Marbach eine zirka 3,9 km lange Anschlussbahn errichtet. Dabei wurden die ersten 1,49 km der Bottwarbahn von Marbach bis zum Rangierbahnhof bei der Haldenmühle dreischienig ausgebaut.<sup>13</sup> Im Zweiten Weltkrieg mussten drei Dampflokomotiven und acht Güterwagen gen Osten abgegeben werden, wo sich ihre Spur für immer verliert. Vom schweren Luftangriff am 4. Dezember 1944 auf Heilbronn blieb die Bottwarbahn so gut wie verschont. Erst im April 1945 wurde die Schmalspurbahn durch Zerstörungen des Volkssturms, wie die Sprengung der Murrbrücke, zum Stillstand gezwungen.



*Für den Bau der Autobahn von Stuttgart nach Mannheim wurden am Bahnhof Auenstein Baustoffe und Maschinen von der Bottwartalbahn auf Feldbahnen zum Weitertransport auf die Baustelle umgeschlagen.  
Im Bild: Baustelle bei Untergruppenbach, 7. Oktober 1935.*

#### *Neue Höchstleistungen ab 1945*

Ab November 1945 fuhren wieder vier Zugpaare durch das Bottwartal. Der gesamte Kohlenverkehr für das Kraftwerk Marbach wurde über die Bottwarbahn abgewickelt. Denn seit dem 20. April war das Neckarviadukt in Marbach zerstört und andere Strecken sind ebenso wegen gesprengter Brückenbauwerke nicht durchgängig befahrbar gewesen. Beim Abzweig Kraftwerk wurde daher vorübergehend der Haltepunkt »Murrbrücke« eingerichtet. Scharen von »hamsternden« Städtern kamen vom Bahnhof Benningen über die Fähre bzw. den Brückensteg bei Benningen an der alten gedeckten Brücke und die notdürftig geflickte Straßenbrücke der Murr, um mit der Bottwarbahn ins Hinterland zu fahren. Auch der interne Werksverkehr für die Arbeiter des Kraftwerks beginnt zu dieser Zeit am Rangierbahnhof mittels Dampfspeicherloks.

Ab dem 27. November 1947 war das Neckarviadukt wieder befahrbar, der Haltepunkt »Murrbrücke« konnte aufgegeben werden.<sup>14</sup> Doch auch nach dem Ende des Hamsterverkehrs gab es im Bottwartal ein untypisch hohes Verkehrsaufkommen. Die Bahnverwaltung versäumte es aber, durch neue modernere Fahrzeuge die Kundschaft bei Stange zu halten. Die Verdreifachung des Güteraufkommens in Steinheim von 1948 bis 1951 ließ erneut erste Umspurungspläne aufkommen. Der Gesamtumbau sollte damals 14,5 Millionen Mark kosten.<sup>15</sup>

Die seit 1934 und verstärkt ab 1945 mit Erfolg eingerichteten Buslinien direkt nach Ludwigsburg ließen den lästigen Umsteigezwang in Marbach wegfallen.



Der Bahn blieb unter der Woche fast nur die Schülerbeförderung nach Marbach. Auch im Südabschnitt nach Heilbronn fuhren nun vermehrt Linienbusse. Nur am Wochenende herrschte regelmäßig fröhliche, teils herbe Feststimmung in den voll besetzten Ausflugszügen nach Beilstein und Großbottwar. Späteshalber wurde da mal die Notbremse gezogen oder aus dem Schlauch am letzten Wagen Bremsluft abgelassen, so dass die Lok sogar bergab »schwer schaffa« musste.

An sich hatte die Perspektive für die Bottwarbahn nach dem Zweiten Weltkrieg nicht ungünstig ausgesehen: Der Fahrplan gehörte zum dichtesten einer lokalen Bahn im Lande. Hinzu kam eine längerfristig anhaltende Steigerung der Fahrgastzahlen durch den Zuzug von Heimatvertriebenen, für die der Bahnanschluss lebensnotwendig war. Lagerhäuser mit Privatgleisen entstanden neu, wie in Beilstein und Oberstenfeld, oder wurden kräftig erweitert, so in Ilsfeld. Die Industrie betonte die Notwendigkeit des Bahnanschlusses, die Bundesbahn verwies auf den hohen Zubringerwert der Zweigstrecken für ihr Gesamtnetz. So betrug die Gesamtkosten der Nebenbahnen für die DB nur neun Prozent, die Gesamteinnahmen allerdings beachtlich hohe 22 Prozent.<sup>16</sup> Die Bundesbahn warnte oft vor den Zusatzkosten, die bei einer Verlagerung des Verkehrs auf die Straße dort an den Fahrbahnen und Brücken langfristig entstehen würden, auch wegen des höheren Aufwandes für den betrieblich teureren Omnibusverkehr.<sup>17</sup>

Durch die freizügige Genehmigung privater Omnibuslinien im direkten Einzugsbereich der Bahn durch die Regierungspräsidien musste die Bundesbahn jedoch handeln und rasch möglichst alle denkbaren Verkehrsbeziehungen durch



*Großer Andrang auf die Personenzüge der Bottwartalbahn herrschte besonders an Sonn- und Feiertagen, wie hier in Marbach an einem Himmelfahrtstag Anfang der 1960er Jahre.*

eigene Busse besetzen. Während die Bundespolitik es der Bundesbahn auferlegte, auf ihren Schienenstrecken kaum kostendeckende Tarife zu erheben, um den ländlichen Raum nicht zu stark zu benachteiligen, wurden diese sogenannten Sozialtarife auf den Buslinien sogar als schädlich angesehen, um nicht das private Omnibusgewerbe zu schädigen.<sup>18</sup> Somit war die DB gezwungen, ihre lokalen Bahnstrecken herunterzuwirtschaften, während die bahneigene Straßenkonkurrenz nicht einmal ihre Wegekosten zu tragen brauchte. Demzufolge wanderten die Bahnkunden rasch zur Straße ab. Entsprechend konnte und musste die Bundesbahn den Schienenfahrplan einschränken.

Der Bundesfinanzminister erlegte der Bundesbahn auf, sie habe Einsparungen bei den Ausgaben vorzuweisen, um das Defizit abzubauen, das ihr durch die Auflagen des Finanzministers zwangsläufig erwachsen war. Da kaum Hauptstrecken aufgelassen werden konnten, traf die Vorgehensweise die Nebenbahnen, ungeachtet des dortigen Verkehrsbedarfs. So nahm das Güteraufkommen der Bottwarbahn bis 1964 zu, nicht etwa ab; der Güterumschlag auf dem Bahnhof Ilsfeld hatte sich von 1953 bis 1963 sogar vervierfacht.<sup>19</sup> Die Abnahme begann erst, als durchsickerte, dass die DB über eine Stilllegung nachdachte, während sie dies gleichzeitig nach außen dementierte: »Bedenken wegen der Bedienung des Güterverkehrs sind [...] unbegründet.«<sup>20</sup>

Trotz des Erfolges der Bottwarbahn ließ die DB Mitte Mai 1964 in bestem Amtsdeutsch die Gemeinden wissen, dass es ab dem 1. Juni des Jahres zu »Einschränkungen im Zugverkehr Marbach–Heilbronn« kommen wird. Hiermit war nicht weniger gemeint als die Reduzierung der werktäglichen acht Zugpaare auf ein einziges. Gegen diese Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse im Bottwartal versuchte nun der Verkehrsverband der Murrbahn vorzugehen und forderte auf seiner Frühjahrstagung am 20. Mai 1964 in Steinheim an der Murr von der Bundesbahndirektion Stuttgart die »Wiederherstellung eines geregelten Verkehrs auf dieser Strecke sowie die baldige Aufnahme der Planung der Umstellung der Schmalspurstrecke auf Normalspur«.<sup>21</sup> Doch die Lokalpolitik benötigte scheinbar erst einen öffentlichen Leserbrief, in welchem Anfang November 1964 die Bildung einer »Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn« mit folgenden Worten gefordert wurde: »Mein Wunsch ist, dass recht bald eine Aktionsgemeinschaft ›Bottwartalbahn‹ ins Leben gerufen wird und genauso erfolgreich arbeitet wie die der ›Zabergäubahn‹.«<sup>22</sup>

### *Die »Alibi-Modernisierung«: »Salonwagen« und Diesellok*

Bei den württembergischen Schmalspurbahnen galt seit ihrer Eröffnung Tempo 30! Spätestens seit den frühen 1950er Jahren standen moderne Triebfahrzeuge mit höheren Geschwindigkeiten auf dieser Schmalspurweite prinzipiell zur Verfügung. Ein Blick ins Bahnland Schweiz hätte genügt: Dort verkehrten ab 1954 auf der Waldenburgerbahn im Kanton Basel-Landschaft Elektrotriebwagen mit bis zu 60 Stundenkilometer. Auch die Inserate der Fahrzeugindustrie aus dem Bundesbahn-Jahrbuch in dieser Zeit zeigen, dass die höchsten Stellen der DB in Frankfurt am Main wussten, was möglich gewesen wäre, doch Bonn ließ dafür

keine Chance. Andere Regierungen kümmerten sich um ihre Staatsbahnen und sinnvolle, paritätische Regionalentwicklung – Bonn kümmerte sich um Autos und Straßen.

Mit einem internen Schreiben an das Innenministerium von Baden-Württemberg machte Anfang 1960 die DB klar, dass sie für die Abwendung der Stilllegung von Nebenbahnen vom Land Zuschüsse für die Oberbauerneuerung und die Beschaffung von neuen modernen Triebfahrzeugen wünsche.<sup>23</sup> Die Bottwartalbahn sollte bei diesem Vorhaben vorerst keine Rolle spielen, denn man rechnete von Seiten der Bahn mit der Gesamtstilllegung der Strecke in den kommenden Jahren.

Doch ein erster zaghafter Lichtblick einer Modernisierung des Fahrzeugparks der Bottwartalbahn präsentierte sich in Form eines modernen Einzelgängers seit 1961 hinter den Dampflokomotiven. In Anlehnung an das damalige normalspurige Umbauwagenprogramm der DB sollte auch der Personenwagenbestand aus den Jahren 1894 bis 1924 mit seinem »hölzerne Reisekomfort« verjüngt werden. Als Art Appetithäppchen unter finanzieller Bezuschussung des Landes Baden-Württemberg fertigte das bundesbahneigene Wagenaus besserungswerk Limburg 1961 einen hochmodernen vierachsigen Ganzstahl-Personenwagen mit der Wagenummer KB4yg 501.<sup>24</sup> Neu entstandene Drehgestelle mit Wiege und zweifacher Abfederung sowie moderne Rollenachslager und weitere Komponenten sollten den Fahrkomfort nach dem aktuellsten Stand der Technik verbessern.

Der 14,5 Meter lange Wagen besaß keine Plattformen mehr, also offene Wagenübergänge, sondern man ging in Limburg einen entscheidenden technologischen Schritt weiter: Die dort geplante Wagengeneration erhielt Gummilulst-Übergänge, wie sie bei den Regelspurwagen seinerzeit als Ablösung der bis dahin verwendeten Faltenbalgübergänge gebräuchlich wurden. Da die Wagen von der Fertigungstechnik her den parallel laufenden normalspurigen Umbauwagen der Gattungen 3yg und 4yg entsprachen, konnten zudem Türen, Fenster, Sitze und weitere Bauteile der Serie entnommen werden, was den Aufwand verringerte. Mit 60 zeitgemäßen Polstersitzplätzen und damals modernen Leuchtstoffröhren ausgestattet, wurde der Einzelgänger von den Reisenden wohlwollend angenommen und als »Salonwagen« bezeichnet. Obwohl die Ingenieure der Bundesbahn resümierend feststellten, dass das Umbau- bzw. Neubauwagenprogramm zeige, »mit welcher verhältnismäßig einfachen Mitteln die alten Wagen hölzerner Bauart zeitgemäße Stahlaufbauten erhalten können«<sup>25</sup>, blieb diese Modernisierungsmaßnahme auf dem Sektor der Personenbeförderung auf der Bottwartalbahn nur ein Einzelfall.

Bei der Bestellung der vier neuen Schmalspurdieselloks, je zwei für die benachbarte Zabergäubahn Lauffen–Leonbronn und die meterspurige Bahn Mosbach–Mudau, sollte nach Wunsch des Landes möglichst der an der letztgenannten Strecke liegende Lokomotivhersteller Gmeinder aus Mosbach berücksichtigt werden. Die Bundesbahn forderte vom Hersteller nun eine zugstarke Lokomotive mit geringer Achslast, die sich sowohl zum Einsatz vor Personen- als auch Güterzügen auch auf kleinen Gleisradien bewähren sollte. Hohe Geschwindigkeit wurde zu Gunsten einer robusten und wartungsfreundlichen Konstruktion nicht ins Auftragsbuch diktiert. Unter grundsätzlicher Übernahme der Konstruktion



*Die erst zwei Jahre alte Diesellok V 51 903 vor der Burg Hohenbeilstein kurz vor Erreichen des Bahnhofs Beilstein, 8. Oktober 1966.*



*Nur wenige Jahre konnte der 1961 gefertigte Ganzstahlwagen den Fahrgästen der Bottwartalbahn modernsten Reisekomfort bieten, Marbach 10. November 1966.*



einer von den Maschinenbau Kiel (MaK)-Werken produzierten Industrielok vom Typ G 400 B'B' beauftragte das Bundesbahnzentralamt München die Firma Gmeinder, diese Lok in Lizenz nachzubauen. Bis auf einige Details wurden die Lokomotiven in Mosbach so weit wie möglich an die Normteile der Bundesbahn, etwa bei den Stirnlampen, angepasst.

In der weiteren Planungsphase sah die Bundesbahn einen grundsätzlichen Bedarf von zwei Maschinen pro Schmalspurstrecke vor, so dass bei fünf Bahnstrecken somit zehn Lokomotiven in Mosbach gefertigt worden wären. Durch die Stilllegung des Nordastes der Bahn nach Buchau sowie die mittlerweile durch das schwere Busunglück vom 20. Juni 1959 in Lauffen am Neckar ins Gespräch gebrachte Umspurgung der Zabergäubahn verringerte sich die Zielgröße jedoch. Die Landesregierung stellte außerdem klar, dass sie für Strecken, die voraussichtlich bald nur noch im Güterverkehr bedient würden, nur jeweils eine planmäßig benötigte Lok und keine Reservelok mitfinanzieren werde. So wurde in Mosbach 1963 mit dem Bau von zwei meterspurigen Diesellokomotiven (Baureihe V 52) und drei 750-mm-spurigen Lokomotiven (V 51) begonnen.<sup>26</sup> Bei den drei Loks der Baureihe V 51 verzichtete man auf den Einbau eines Dieselaggregates zur Stromversorgung für die Heizung und Beleuchtung von Reisezugwagen, da langfristig nur der Güterverkehr mit diesen Fahrzeugen abgewickelt werden sollte. So erhielt am 30. September 1964 Beilstein die für einen Neupreis von um die 425 000 DM angeschaffte neue Diesellok V 51 903, die jedoch nur außerhalb der Heizperiode vor Personenzügen zum Einsatz kommen konnte. Eigentlich war die Lok auch nicht für die Bottwarbahn, sondern als Reservemaschine für die beiden 750-mm-Strecken der Bundesbahn in Oberschwaben, die Öchsle-Bahn und die Buchauer Bahn, vorgesehen. Die lokale Presse indes begrüßte das neue Fahrzeug nach seiner Ankunft als neuen Leistungsträger des Güterverkehrs. Immerhin hätte die Lok 40 Stundenkilometer schnell fahren können, »auf der Strecke nach Beilstein darf aber nur mit 30 km/h gefahren werden«.<sup>27</sup> Ohne große Wartungs- und Vorbereitungszeiten konnte die 39 Tonnen schwere und knapp 540 PS starke Diesellok allein vom Lokführer bedient werden.

Die Dieselloks auf den Schmalspurbahnen in Baden-Württemberg waren generell als Übergangslösung gedacht, um den Güterverkehr auf den Schmalspurstrecken noch eine gewisse Zeit wirtschaftlich weiterführen zu können, bis die neben den Strecken verlaufenden Straßen ausgebaut sein würden und die Auflassung der Bahnen ermöglichten. Ein dauerhafter Weiterbetrieb, eine Steigerung der Attraktivität für die Fahrgäste oder die im Bottwartal erhoffte Modernisierung im eigentlichen Sinne war nicht das Ziel dieser Beschaffungen mit Landeszuschüssen. Der Traktionswandel als Hilfe für die Schmalspurbahnen kam indes zu spät.

### *Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn*

Etwa zeitgleich zur Ablieferung der Diesellok versicherte die Bundesbahndirektion Stuttgart dem dortigen Innenministerium: »Eine Stilllegung des Güterverkehrs auf der Bottwartalbahn ist nicht beabsichtigt. Nach Stilllegung



des Reiseverkehrs kann der Güterzugfahrplan freizügig gestaltet werden, da [...] auf den Personenverkehr keine Rücksicht mehr genommen werden muss. Dadurch wird für die Zukunft eine zügige Abwicklung auch des Güterverkehrs gewährleistet.«<sup>28</sup> Diese Behauptung war Unsinn, da die Bottwarbahn schon seit den 1930er Jahren über reichlich bemessene Gleisanlagen verfügte. Der Güterverkehr war auch zuvor bei stärkstem Aufkommen stets zufriedenstellend abgewickelt worden, ohne den Reisezugbetrieb zu behindern. Schon im Dezember 1964 sickerte jedoch im Landtag durch, die Bundesbahn »hat bereits angekündigt, dass mit der vollständigen Stilllegung dieser Strecke zu rechnen ist. Sie beabsichtigt, demnächst das Land [...] um Stellungnahme hierzu zu bitten.« Somit war auch die generelle Behauptung der Bundesbahn von einem Vierteljahr vorher als Lüge enttarnt.

Den Wunsch des anonym gebliebenen Verfassers des oben zitierten Leserbriefs von Anfang November 1964 wollte man schon einige Wochen später erfüllen und so gründete sich am 17. Dezember 1964 auf ihrer konstituierenden Sitzung nach dem Erfolgsmodell der Aktionsgemeinschaft Zabergäu nun auch hier ein »Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn«.<sup>29</sup> Das Zabergäu als Vorbild? Bei der Zabergäubahn lagen die Dinge bereits völlig anders. 1954 hatte die Bundesbahn hier den Reisezugverkehr bis auf ein Zugpaar am Werktag (Berufsverkehr) auf die Straße verlegt, gemäß den Auflagen aus Bonn. Das verbliebene Zugpaar umfasste etwa zehn Personenwagen mit zusammen gut 300 Plätzen. Trotz des Personalaufwandes von drei Mann im Zug (heute wäre es eine Person) war eine solche Zugfahrt immer noch wirtschaftlicher als der Einsatz vieler gleichzeitiger Busse. 1959 kam es an einem Sonntag mit einem Bus, der also anstatt eines Zuges fuhr, zu einem grausigen Unglück, bei dem mehr als zwei Dutzend Menschen ihr Leben verloren. Als Reaktion gründeten Bewohner und Kommunen zwischen Lauffen und Zaberfeld die »Aktionsgemeinschaft Zabergäu«. Diese forderte von der Landespolitik eine Aufwertung der Gegend und den Bau besserer Verkehrswege, an erster Stelle eine Modernisierung der schmalspurigen Bahnstrecke. Dazu ging die Bevölkerung buchstäblich auf die Straße: Demonstrationen und Protestzüge mit Traktoren und Lkw fanden statt, Mistgabeln wurden »gegen Stuttgart« gereckt. Die Bundesbahn signalisierte auf politischen Druck aus Stuttgart, dass sie bereit wäre, den Personenverkehr auf dieser Relation wieder weitgehend auf die Schiene zurückzuverlagern (jedoch nur auf dieser Strecke). Sie plante daraufhin eine Sanierung des Gleises, die Beschaffung von zwei Dieselloks und fünf langen Personenwagen, welche die alten zehn kurzen Wagen ersetzen sollten. Um 1961/62 wendete sich die Haltung im Zabergäu dergestalt, dass die Aktionsgemeinschaft nun eine Umstellung der Strecke auf Regelspur forderte. Mit Erfolg: 1964 erfolgte der Totalumbau der Strecke bis Güglingen, bis 1965 war auch Leonbronn erreicht. Bundesbahn und Land teilten sich die Kosten, die Kommunen übernahmen flankierende Maßnahmen.

Daher ist es logisch, dass man sich im Kreis Ludwigsburg in Sachen der Schmalspurbahn im Bottwartal schließlich ebenfalls – wenn auch eher spät – zur Gründung einer »Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn« zusammenfand. Dies geschah jedoch im Rahmen der bereits bestehenden kommunalen Arbeits-

## Pendlerzahlen

Gemeinde	Einwohner	Einpendler	Auspendler	Pendler zus.
Marbach	9744	1079	2798	3874
Murr	2365	214	666	880
Steinheim	3897	451	867	1318
Kleinbottwar	1079	14	236	250
Großbottwar	3717	244	672	1116
Hof und Lembach	464	0	148	148
Oberstenfeld	2564	200	418	618
Gronau*	1065	50	240	290
Schmidhausen*	552	8	85	93
Beilstein	2642	214	491	705
Auenstein	1179	11	266	277
Ilfeld	2633	73	466	539
Schozach	448	0	121	121
Talheim	2755	46	706	752
Summe	35.104	2601	8424	11.025

\* Diese beiden Gemeinden liegen nicht unmittelbar an der Bottwartalbahn; Zustiegmöglichkeit in Oberstenfeld oder Beilstein.

## Güterverkehr der Bottwartalbahn 1955 und 1963

Gemeinde		Eil- und Frachtgut		Wagenladungen	
		Versand	Empfang	Versand	Empfang
Murr	1955	210 t	230 t	9777 t	6110 t
	1963	148 t	210 t	9906 t	3240 t
Steinheim	1955	746 t	454 t	1224 t	2359 t
	1963	848 t	458 t	2071 t	2273 t
Kleinbottwar	1955	20 t	63 t	708 t	417 t
	1963	0 t	0 t	0 t	0 t
Großbottwar	1955	148 t	261 t	1408 t	3071 t
	1963	182 t	265 t	1626 t	2973 t
Hof u. Lembach	1955	2 t	7 t	0 t	32 t
	1963	0 t	0 t	0 t	0 t
Oberstenfeld	1955	83 t	141 t	752 t	1390 t
	1963	413 t	177 t	2570 t	984 t
Beilstein	1955	73 t	161 t	29 t	1009 t
	1963	92 t	109 t	373 t	937 t
Auenstein	1955	22 t	83 t	1758 t	1734 t
	1963	0 t	0 t	0 t	0 t
Ilfeld	1955	40 t	147 t	5406 t	2087 t
	1963	192 t	280 t	8428 t	5769 t
Schozach	1955	2 t	19 t	461 t	574 t
	1963	0 t	0 t	0 t	0 t

*Anlagen 4 und 7 aus der »Denkschrift Bottwartalbahn« vom 9. November 1965.*

gemeinschaft »Verkehrsverband Murrbahn«, die sich um die Hauptstrecke Ludwigsburg/Waiblingen–Backnang–Schwäbisch Hall kümmerte. Unter dem Vorsitz des damaligen Ludwigsburger Landrats Karl Stolz gab die AG am 9. November 1965 die »Denkschrift Bottwartalbahn« heraus, die es auf den Punkt brachte: »Die Straße kann den Güterverkehr nicht aufnehmen. [...] Omnibusse sind in dieser Landschaft kein Ersatz für einen attraktiven Reisezugverkehr.«<sup>30</sup> Die Argumente pro Erhaltung des Personen- und Güterverkehrs auf der Bottwartalbahn wurden faktenreich herausgestellt. Die Zielsetzung der Aktionsgemeinschaft gipfelte in der klaren Forderung, auch die Bottwartalbahn auf Regelspur umzustellen, am besten auf voller Länge, mindestens jedoch von Marbach bis Oberstenfeld, Beilstein oder Ilfeld.

Die Gesamtmaßnahme hätte rund 18 Millionen Mark für die 27 Kilometer zwischen Marbach/EVS und Talheim erfordert, eine Summe, an der sich vor allem die Bundesbahn nicht im nötigen Maß beteiligen wollte und konnte. Land und Kommunen waren zur anteiligen Übernahme nur bereit, wenn die Bundesbahn gleichmäßig mitzog. Am teuersten war im Verhältnis der Streckenabschnitt Talheim–Schozach. Es hatte seine vorteilhaften Gründe gehabt, den »Nordast« der Bottwartalbahn in Schmalspur zu erbauen. Die Kommunen im Bottwar- und Schozachtal betonten den bis dahin bei der Landespolitik verkannten Verkehrsbedarf ihrer Gegend: Es gebe entlang der Bottwartalbahn »zusammen über 20 000 Einwohner, also fast doppelt so viel als die Orte an der Zabergäubahn«, so das Bürgermeisteramt Ilfeld am 30. Juli 1964 in einem Schreiben an das Landratsamt Heilbronn. Außerdem sei »die Bottwartalbahn keine Sackbahn [blind endende Stichstrecke wie im Zabergäu], sondern letztlich – verkehrlich gesehen – praktisch eine durchgehende Linie von Heilbronn über Ludwigsburg nach Stuttgart«. Außerdem sei »die Fahrt mit eigenen Fahrzeugen, abgesehen von den hohen Kosten, unbefriedigend, weil die Straße [...] einem solchen Verkehr nicht gewachsen ist«. Ferner verfügten »alle anderen Täler (Neckartal, Leintal

und Weinsberger Tal) über eine Normalspur und damit eine ordnungsgemäße Verbindung zur Stadt Heilbronn«. Der Gemeinderat »könne nicht zustimmen, dass man dem Bottwar-/Schozachtal das versagen will, was sich anderwärts bewährt«. Ilsfeld stellte fest: »Wenn der Personenverkehr auf der Bottwartalbahn so stark zurückgegangen ist, so liegt die Ursache bei der Bundesbahn selbst, weil die hier eingesetzten Lokomotiven und Wagen und dadurch auch die Fahrgäste keineswegs mehr den heutigen Verhältnissen gerecht werden« [sic]. Wie aus der Statistik der Bundesbahn hervorgehe, habe »dagegen der Frachtverkehr beim Bahnhof Ilsfeld seit 1953 etwa um das Vierfache zugenommen«. <sup>31</sup>

So riesig waren auch die 18 Millionen Gesamtkosten nicht: Schon seinerzeit wurde gerügt, die Landeshauptstadt gebe für den Umbau eines einzigen größeren Knotens für den Straßenverkehr (Österreichischer Platz) bedenkenlos das Mehrfache einer solchen Summe aus, ohne dass nach der Wirtschaftlichkeit gefragt werde.

### *Das Jahr 1966: die letzte Blüte*

Am 7. Mai 1965 hatte der baden-württembergische Finanzminister Dr. Hermann Müller erklärt, dass das Land die 18 Millionen Mark für den Umbau der Gesamtstrecke nicht aufbringen könne. Die Gesamtlösung einer durchgehend normalspurigen Bottwartalbahn hatte sich damit erledigt. <sup>32</sup> Hiernach schien nur noch die Umspurung einer Teilstrecke möglich zu sein.



*Die Bottwarbahn als Werbeobjekt auf einer Postkarte aus den 1950er Jahren.*

Am 30. Dezember 1965 wurde von der Bundesbahndirektion der erste Antrag auf Gesamtstilllegung gestellt. Mit den beiden aus dem Wahlkreis Ludwigsburg stammenden Bundestagsabgeordneten Annemarie Griesinger (CDU) und Dr. Karl Mommer (SPD) fand man in Bonn engagierte Mitstreiter für den Erhalt der Bahn ins Bottwartal. So schaffte es die Bottwartalbahn als einzige Schmalspurbahn in der damaligen Bundesrepublik in die Plenarprotokolle des Bundestages.<sup>33</sup> Es war ein »Trauerspiel in einem Akt«, das sich in der Plenarsitzung am 14. Januar 1966 vollzog. Mit den Fragen der beiden Abgeordneten wurde versucht, den parlamentarischen Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr (BMV), Dr. Ludwig Seiermann, auf die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs im Bottwartal hinzuweisen. Annemarie Griesinger stellte die Frage: »Ist Ihnen bekannt, Herr Staatssekretär, dass im Bottwartal auf Grund der landschaftlichen Verhältnisse die Straßen nicht so ausgebaut werden können, wie dies erforderlich wäre, um den Güterverkehr dieses wichtigen industriellen Gebietes befriedigend abzuwickeln?« Seiermann konnte hierauf keine adäquate Antwort geben und vertröste die Fragenden auf eine Nachprüfung dieser Angaben.

Das baden-württembergische Innenministerium empfahl in seiner Stellungnahme zur Stilllegung die Aufrechterhaltung des Güterverkehrs auf der Schiene im Bottwartal. In der Sitzung des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn am 18. März 1966 schien diese Empfehlung eine gewichtige Rolle gespielt zu haben, denn wie das Verwaltungsratsmitglied Hermann Josef Abs, damaliger Vorstandssprecher der Deutschen Bank, dem Ludwigsburger Landrat Karl Stolz in einem persönlichen Schreiben mitteilte, wurden in der Sitzung noch keine Beschlüsse über die Stilllegung der Bottwartalbahn gefasst.<sup>34</sup>

Mit der Veränderung des Freizeitverhaltens in den sogenannten »Wirtschaftswunderjahren« wurde besonders die Dokumentation der meist dampfbetriebenen Privat- und Nebeneisenbahnen eine beliebte Freizeitbeschäftigung technikbegeisterter Männer aller Schichten. Mit dem Aufkommen von Eisenbahnzeitschriften wurden regionale Besonderheiten und Reiseziele dem Fachpublikum in regelmäßigen Abständen, meist monatlich, bundesweit zugänglich.<sup>35</sup> So wundert es nicht, dass auch das Bottwartal vermehrt zum Ziel jener Eisenbahnfreunde wurde. Als letztes Refugium der Deutschen Bundesbahn dampfte es bis zum Schluss der Schmalspurzeit im Bottwartal. Unter dem Titel »Was ist uns die Eisenbahn-Romantik wert?«<sup>36</sup> generierte sich aus der Hobbyeisenbahnszene heraus daher die öffentlich diskutierte Idee, den Bahnabschnitt zwischen Marbach und Beilstein als Museumsbahn mit dem Betriebsmittelpunkt Beilstein als Freilandmuseum zu erhalten. Die erste Museumseisenbahn Deutschlands wäre damit im Bottwartal und nicht in der niedersächsischen Gemeinde Bruchhausen-Vilsen bei Bremen entstanden.<sup>37</sup> Diesem Ansatz widersprach Landrat Stolz als Sprecher der Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn mit den harschen Worten: »Sucht Euch also bitte für Eure liebenswerte Romantik ein anderes Projekt und lasst uns, wie es unseres Amtes ist, mit harten Tatsachen um die Erhaltung unserer Bottwartalbahn weiterkämpfen!«<sup>38</sup>

Parallel zu den Bemühungen der Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn verschaffte sich die Geschäftsleitung des wichtigsten privaten Hauptgüterkunden der Schmalspurbahn, der Holzmehlfabrik Ludwig Zinsser in Murr, in der Person



Manfred Gärtner, dem Schwiegersohn von Dr. Richard Zinsser, in vielen persönlichen Gesprächen und Schreiben von der Lokal- über die Landespolitik bis nach Bonn Gehör.<sup>39</sup> Bis zu 5000 Tonnen Sägespäne als Rohware und Holzmehl als Endprodukt ließ die Firma per Bahn an- und abtransportieren. Für den Transport des leichten, aber großvolumigen Holzmehls wurden eigens mehrere umgebaute Rollschemel vorgehalten, um die vierachsigen Normalspurgüterwagen der Bauart »Bromberg«, welche in Marbach beheimatet waren, nach Murr in den mit engen Gleisradien angelegten Privatanschluss der Firma Zinsser auf schmaler Spur zu befördern. Auch das Vorhandensein einer Eigenbaulok<sup>40</sup>, die aus Teilen eines Hochbordgüterwagens sowie landwirtschaftlicher Zugmaschinen entstanden



*Großer Andrang herrschte um Himmelfahrt am Bahnhof Oberstenfeld, Mai 1966.*

ist und für die Bewältigung des aufwändigen Rangiergeschäfts auf den innerbetrieblichen verzweigten Gleisanlagen eingesetzt wurde, deutete auf das sehr hohe Frachtgeschäft per Bahn in diesem Betrieb hin. Wegen zu hoher Kosten der Transportverlagerung auf Lkw-Verkehr schien die Zukunft der Holzmehlfabrik vom Erhalt des Gleisanschlusses abzuhängen, so dass das innigste Ziel des Unternehmens die Teilumspurung der Bottwartalbahn mindestens bis Murr war. Denn am 31. Mai 1966 stimmte der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn der Gesamtstilllegung der Strecke zu, empfahl aber der Bahn, sich an der Umspurung eines Teilabschnitts finanziell zu beteiligen.<sup>41</sup>



### 323 d Marbach (Neckar)–Beilstein (Württ)–Heilbronn Süd und zurück Alle Züge 2. Klasse

\* Ludwigsburg–Marbach (Neckar)–Heilbronn 2323/5 \* Ochsenburg–Lauffen–Heilbronn 2322/10  
 \* Stuttgart–Heilbronn 2322/9 \* Talheim–Heilbronn Süd 2323/4 (Schmalspurbahn)

17.09		16.09		ab Stuttgart Hbf 326		7.49			
17.28		17.09		ab Ludwigsburg		7.27			
17.42		17.21		an Marbach (Neckar) 323		7.09			
17.58		16.51		km Zug Nr. BD Stuttgart Zug Nr.		1655		16.51	
13.02	17.26	0,0	ab Marbach (Neck) 323	1655	16.53				
13.10	17.34	2,8	an Murr	1655	16.55				
13.15	17.39	4,3	an Steinheim (Württ)	1655	16.40				
13.20	17.46	6,9	an Kleinbottwar	1655	16.34				
13.27	17.53	8,6	an Grobottwar	1655	16.27				
13.32	17.59	10,5	an Hof und Lembach	1655	16.21				
13.36	18.03	11,8	an Obersteinfeld	1655	16.17				
13.41	18.10	14,4	an Beilstein (Württ)	1655	16.10				
0	0	17,7	an Auenstein	1655	0				13.40
		19,9	an Isfeld	1655					13.29
		24,0	an Schrozach	1655					13.15
		27,0	an Talheim	1655					12.55
		32,3	an Heilbronn-Sonthofen	1655					12.39
		34,2	an Heilbronn Süd	1655					12.25

a = außer Sa k = täglich außer Sa s = Sa und + 0 verkehren bis auf weiteres

»Verkehren bis auf weiteres« hieß es im reichlich ausgedünnten letzten Fahrplan der Bottwartalbahn für die vier verbliebenen Personenzüge, 1966.

Am 19. Mai 1966, dem Himmelfahrtstag, fast genau 72 Jahre nach der feierlichen Eröffnung der Bahn, fuhr die Bottwartalbahn zum letzten Mal an einem Sonn- oder Feiertag im Personenverkehr, was sogar dem Fernsehen ein längerer Beitrag in der Sendung »Abendschau« wert war.<sup>42</sup> Die übervollen Ausflugszüge unterstrichen noch einmal die touristische Bedeutung der Bahn in landschaftlich einmaliger Umgebung. Der darauffolgende Sommerfahrplan zeigte eindeutig auf, wohin die Reise in Sachen Personennahverkehr auf der Bottwartalbahn gehen sollte.

#### Der letzte Personenzug auf der Bottwartalbahn am 24. September 1966

»Verkehrt bis auf weiteres« – wer möchte mit einem Zug mitfahren, bei dem man nicht weiß, ob er auch in der nächsten Woche noch unterwegs sein wird? Das war der Fall ab dem Sommerfahrplan 1966, in dem die Bottwartalbahn nur noch mit einem einzigen Zugpaar verzeichnet war, das zudem ausschließlich werktags fuhr.<sup>43</sup>

Soweit bekannt, fand die letzte offizielle Fahrt eines Personenzuges dann auch sang- und klanglos statt: Am 24. September 1966, einem Samstag, damals für viele Arbeitnehmer noch ein regulärer halber Werk- und Arbeitstag, machte sich um 13.02 Uhr ab dem Bahnhof Marbach die einzige Diesellokomotive der Bottwartalbahn mit den letzten drei einsatzfähigen Personenwagen auf den Weg nach Beilstein. Offenbar nur einige wenige Fahrgäste mehr als sonst belebten die bescheidene Fuhre. Eine Viertelstunde vor 14 Uhr endete in Beilstein die 72-jährige Epoche des öffentlichen Personennahverkehrs auf Schienen im Bottwartal. Es gab keine Ansprache, niemand Offizielles war zugegen, kein Abschiedsschmuck zierte die Fahrzeuge. »Ein unrühmliches Ende einer nicht unberühmten Bahn«, konstatierte die lokale Presse.<sup>44</sup> Erst einige Tage zuvor hatte das Bundesverkehrsministerium die Einstellung genehmigt, sie war allerdings seit langem geplant und beantragt worden.



*Der letzte offizielle Personenzug von Marbach nach Beilstein beim Normalspurabzweig zum Rangierbahnhof der EVS unweit von Marbach, 24. September 1966.*

#### *Die geschichtsträchtige Sonderfahrt am 30. Oktober 1966*

Gut vier Wochen später, am 30. Oktober 1966, sah das anders aus: Ein Dampfsonderzug mit über 150 kamerabewehrten Verkehrsenthusiasten fauchte unter regendrohend düsterem Spätherbsthimmel durch das beschauliche Tal. Kein Einheimischer hatte dazu eine Hand geregt und keine amtliche Stelle: Die Frankfurter Eisenbahnfreunde Theodor Horn und Kurt Eckert wollten ihrer Szene eine eindrucksvolle Exkursion zur letzten Schmalspurstrecke der Bundesbahn bieten, auf der noch Personenzüge fahren und möglich waren. Eindrucksvoll war wörtlich zu nehmen: Die Sitzplätze in den noch zugelassenen Wagen reichten bei weitem nicht aus, ein Viertel der Teilnehmer musste mit Stehplätzen im Freien vorliebnehmen, denn die Fahrt war von den beiden Aktivisten bereits im Frühjahr 1966 beantragt worden, als für den Berufsverkehr noch einige Wagen mehr vorhanden gewesen waren.<sup>45</sup>

Unter Hinweis auf die geplante endgültige Auflassung hatte die Bundesbahn von höherer betrieblicher Seite versucht, dem privaten Vorhaben allerhand Steine in den Weg zu legen. So musste Theodor Horn schließlich energisch darauf bestehen, dass mit dem Reisedienst der Bundesbahndirektion Stuttgart – der sich auf persönlicher Ebene für das Zustandekommen sehr engagierte – bereits im

Frühjahr ein rechtsgültiger Vertrag geschlossen worden sei, den die Bundesbahn einzuhalten habe. Da die hoheitliche Behörde Bundesbahn den Privatleuten nicht recht traute, hatte Theodor Horn den Gesamtbetrag für alle Fahrkarten am Schalter der Bahndirektion Frankfurt Wochen voraus in bar hinzublättern.

Die Ausflugsfahrt, die überraschend wohl oder übel die Gestalt einer Abschiedsfahrt angenommen hatte, war bundesweit beworben worden, aber nicht vor Ort, galt die Exkursion doch den speziellen Bahnliebhabern, nicht den Anwohnern, die auch so genügend Gelegenheit gehabt hatten, ihr »Zügle« zu benutzen. Deshalb drängten sich Eisenbahninteressierte aus allen deutschen Gefilden in dem kleinen Zug, nur zum kleinsten Teil aber Schwaben. Dennoch wurde die Reisegesellschaft, wie von Theodor Horn akribisch vorbereitet, von einigen Anliegergemeinden feierlich begrüßt: In Talheim warteten auf dem Bahnsteig ein provisorischer Grill und fette Würste, in Beilstein spielte der örtliche Musikverein auf. »Ein Pokal mit dem im Packwagen mitgeführten Bottwartäler Wein machte die Runde«, notierte ein Mitfahrender, um zu fragen: »War dies schon der Abschied?«<sup>46</sup> Im gedruckten Reisebegleiter, den jeder Teilnehmer vor Fahrtantritt erhielt, wurde nochmals auf die Besonderheiten dieser Bahn und ihrer Täler hingewiesen. So wurde beispielsweise bemerkt, dass sich die Stationen dieser Fahrt wie eine Weinkarte lesen und die hier angebauten Weinsorten auf »witzige Namen, wie z. B. Heilbronner Wollendieb oder Lauffener Katzenbeißer«, hörten.<sup>47</sup>



*Der von Eisenbahnenthusiasten privat organisierte erste und einzige Sonderzug auf der Bottwartalbahn wird in Beilstein von der Stadtkapelle empfangen, 30. Oktober 1966.*

Tatsächlich kam es zu keinen weiteren Sonderzügen mehr, zumal die Bundesbahn die verbliebenen Personenwagen rasch aus den Listen strich und die besten davon schon im Januar 1967 an die landeseigene Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SWEG) verkaufte. Der restliche, noch beachtliche Güterzugverkehr im Bottwartal sollte vorerst unvermindert weitergehen.

### *Der weitere Niedergang*

Gleichzeitig zur Auflassung der Bottwartalbahn empfahl der Verwaltungsrat der Bundesbahnhauptverwaltung in Frankfurt Ende Mai 1966 der DB, sich an der Umspurung der Teilstrecke von Marbach bis Murr auf Normalspur zu beteiligen. Parallel dazu kündigte die Bundesbahn »vorsorglich« und vertragswidrig die Bedienungsverträge mit den bestehenden Privatgleiskunden entlang der Strecke, sprich den Lagerhäusern. Stellvertretend für den geharnischten Protest der Gewerbekunden schrieb die Bezugsgenossenschaft Marbach (Labag), Lagerhaus Großbottwar, der DB ins Stammbuch, ihr Vorgehen sei »ziemlich einseitig ausgerichtet, ja rücksichtslos«. Die Labag warnte sehr weitsichtig und global davor, die augenblickliche Finanzlage der DB solle »hier nicht Dinge auslösen, die vielleicht später in einem ganz anderen Licht gesehen werden könnten«. <sup>48</sup> Dabei verwies sie ebenfalls auf die Belastung der »bereits völlig überfüllten Straßen«, die Energieeffizienz der Bahn und die Abhängigkeit des Lkw-Verkehrs vom Mineralöl.

Bundesbahn, Kommunen und Anlieger schossen sich in der Folge auf die Sichtweise ein, der Schmalspurbetrieb sei die Quelle des Übels, er müsse möglichst rasch aufgegeben werden. Sachlich war diese Haltung ungerechtfertigt. Regierungsdirektor Stirzel vom Innenministerium wandte ein, auch bei einer wesentlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens »würde die 75-cm-Schmalspur völlig ausreichen«. <sup>49</sup> Diese Einschätzung war richtig: Die zweite 750-mm-Schmalspurbahn der DB, die 1899 eröffnete Strecke Warthausen–Ochsenhausen in Oberschwaben, bewältigte auf gleiche Art wie im Bottwartal noch bis 1983 schweren Güterzugverkehr; ihr Gleis wird heute noch befahren. Wichtig für die Anlieger im Bottwartal wäre die Zusage eines fähigen und willigen Betreibers zum Weiterbetrieb gewesen, nicht die Frage der Spurweite.

Die um den Jahreswechsel 1967/68 fast schon vor der Tür stehende Übernahme der Schmalspurbahn durch die SWEG – mit Übertragung der Bahnstrecke zum symbolischen Preis von 1 DM –, also die »große Rettung«, war trotz Zusage der DB-Hauptverwaltung Frankfurt dann von der Bundesbahndirektion Stuttgart mit allen Mitteln abgeblockt worden, zunächst unter Hinweis auf angeblich abwanderndes Verkehrsaufkommen, das die Betriebsrechnung der SWEG wertlos mache, dann mit dem Versuch, die SWEG zur Übernahme der örtlichen Eisenbahner zu verpflichten, zu den höheren Löhnen der DB statt der SWEG, dann schließlich – als man sich immer noch einig gewesen wäre – mit der Forderung, entgegen der bisherigen Zusage die vorhandene Diesellok nicht an die SWEG zu vermieten, sondern diese abzuziehen, obwohl man sie anderswo nicht brauchte.

Im Eifer der Berechnungen zu den Kosten der Umspurung übersahen alle Beteiligten offenbar die entscheidende ganz neue Aussage der DB, sie werde die



Bottwarbahn nicht weiterbetreiben, auch nicht als regelspurige Strecke, es sei denn, sie erhalte den Betriebsaufwand von dritter Seite ersetzt.<sup>50</sup> Ihre Zustimmung von einer Umspurung zwischen Marbach und Murr, die schließlich bis Steinheim durchgesetzt wurde, machte die DB davon abhängig, dass sie die eigentliche Bottwartalbahn ganz aufgeben dürfe.<sup>51</sup> Am 31. Juli 1968 genehmigte der Bundesverkehrsminister diese Auflassung zum Jahresende 1968. Dies war jedoch zunächst nicht bekannt geworden, und so lief im Herbst der Zuckerrübenverkehr wie immer mit 15-Wagenzügen auf Hochtouren. Anfang Dezember wurde die Stilllegung dann von der Bahndirektion Stuttgart angeordnet und im Amtsblatt veröffentlicht. In einer Besprechung mit Bundesbahndirektor Zahn vom 12. Dezember 1968 wussten die Kommunen noch nichts davon, Zahn sagte darüber auch nichts. Erst direkt vor Weihnachten vernahmen die Anlieger die Hiobsbotschaft. Wegen der Weihnachtsferien kam es nicht mehr zu großen politischen Aktivitäten. Im Gegensatz zum Kreis Ludwigsburg begann der Kreis Heilbronn überhaupt erst ab Januar 1969, sich in die Bahndiskussion einzuschalten.<sup>52</sup>



*Die Diesellok rangiert im engen und unübersichtlichen Gleisanschluss der Holzmehlfabrik Zinsler in Murr, 29. September 1967.*



Am 16. Januar 1969 wurden die Restfahrzeuge in Beilstein abgeholt und nach Heilbronn überstellt. Beilsteiner Schüler bekamen eigens für diesen Anlass schulfrei. Das Fernsehen begleitete die »wirklich allerallerletzte Fahrt des Zügles«. Der Streckenabbruch wurde vorbereitet.

Im Januar und März 1969 gingen die Bürger im Bottwartal nun auch auf die Barrikaden, wie vormals die Honoratioren im Zabergäu: Mit einer Kolonne aus Traktoren, welche die Zusatzbelastung und Überlastung der Straßen verdeutlichen sollte, legten Bürger aus den Anliegergemeinden bewusst den Straßenverkehr lahm, geduldet von den Gemeinden und der Polizei. Organisator der Aktionen war der Zahntechniker Reinhold Rassfeld aus Oberstenfeld, der sich unermüdlich und streitbar für die Bahn einsetzte und dabei von den Gemeinden unterstützt wurde.<sup>53</sup> Schon zuvor hatte die Bundesbahn zugegeben, »durch die von Herrn Rassfeld vorgelegten Zahlen [sei] eine neue Situation entstanden, die nüchtern geprüft werden müsse«.<sup>54</sup> Rassfeld hatte allerdings nichts anderes getan, was eigentlich Aufgabe des Verkehrsamtes der Bundesbahn gewesen wäre: Angaben über das Verkehrspotenzial des Tales zusammenzustellen, also das Aufkommen, das ein williger und fähiger Betreiber einer Eisenbahn hätte erreichen können, wenn er sich darum gekümmert hätte.

Der Präsident der IHK Ludwigsburg bemerkte in einem Schreiben an die Bundesbahndirektion Stuttgart im Januar 1969 folgerichtig: »Wir haben die Bottwartalbahn schon immer als die ideale Möglichkeit angesehen, den zahlreichen Pendlern eine günstige Verbindung zu bieten. Im Zusammenhang mit der S-Bahn Stuttgart wird die Bottwartalbahn auch wieder ihre Bedeutung auf dem Sektor des Personenverkehrs erlangen. Die Straßenverhältnisse können eine weitere Zunahme des Verkehrs mit Bussen und Lkw nicht mehr verkraften.«<sup>55</sup>

Am 10. März 1969 begann in Steinheim die Demontage der Schmalspurgleise. Erst jetzt kam auch eine zweite Diesellok aus Ochsenhausen ins Tal, die doch lange vorher nötig gewesen wäre, um Betriebskosten gegenüber der Reserve-Dampflok zu sparen. Im Austausch dafür wickelte die letzte Dampflok den Restbetrieb auf dem Buchauer Zügle von Bad Schussenried nach Bad Buchau bis in den Mai 1969 ab.

Die inzwischen mit computergerechter Nummer (099 651-2) bezeichnete Dampflok, die 1965 aus Oberschwaben ins Bottwartal verlegt worden war, fuhr am 25. Juli 1969 einen Wagen mit Altschienen von Talheim nach Heilbronn Süd; dies war die wirklich allerletzte Fahrt einer Schmalspur-Dampflok bei der Deutschen Bundesbahn. Voll betriebsfähig wurde sie am 22. August 1969 nach einer optischen Auffrischung im Bahnbetriebswerk Heilbronn in Steinheim auf den Denkmalsockel gehievt. Knapp 47 Jahre sollte sie dort ausharren, bevor ihr am 10. Juni 2016 eine geschütztere Zukunft beschieden wurde.

Mit dem Abbau der Gleise war das Betriebsrecht der Bahn erloschen, das Thema Eisenbahn im Bottwar- und Schozachtal beendet. Hätte dies verhindert werden können? Als fatal erwies sich zu jener Zeit, dass der Bundesbahn die Kosten für die erfolgte Umspurung der Zabergäustrecke gehörig aus dem Ruder gelaufen waren. Es kam hinter den Kulissen zu einem harten Streit zwischen Land und Bundesbahn über die Frage, ob der Finanzvertrag von 1963/64 vorsehe, dass sich das Land auch an ungeplanten Mehrkosten beteiligen müsse, was das Land

schließlich verneinte. Von diesem Vorgang erfuhren die Verhandlungsführer der Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn nichts, er erschließt sich erst heute über die Archivakten des Innenministeriums. Die Folge war jedenfalls, dass die Bundesbahn zu weiteren Aktivitäten zur Umspurung von Bahnstrecken mit dem Land keine Lust mehr hatte.

Hierin erkennt man auch einen der schwerwiegenden Gründe, warum nur der Umbau einer Teilstrecke der Bottwartalbahn realisiert wurde. Die weitere Diskussion zum möglichen Komplettumbau verlief daher im Sande. In diesem Rahmen äußersten Beteiligte in Sachen Bottwarbahn auch die Meinung, man habe von der Wertigkeit und Rangfolge her wohl eher die falsche Strecke umgestellt, das Bottwartal hätte Vorrang vor dem Zabergäu haben müssen.

Neben der treibenden Kraft aus der privaten Wirtschaft in Person von Manfred Gärtner aus der Geschäftsleitung der Murrer Holzmehlfabrik Zinsser drängten die beiden Bürgermeister Herbert Schlagenhaut (Murr) und Alfred Ulrich (Steinheim) mit großer Unterstützung des damaligen Landrates Karl Stolz auf die Teilumspurung des Streckenabschnitts Marbach/EVS–Steinheim. Seit März 1967 lagen die Entwürfe den zuständigen Stellen im Innenministerium und bei der DB vor. Die Dringlichkeit dieses Projektes wurde im Zuge einer eigens organisierten »Informationstagung für Kommunalpolitiker aus dem Kreis Ludwigsburg« in Bonn am 20. April 1967 den Verkehrsdezernenten des Bundesverkehrsministeriums vorgetragen.<sup>56</sup>



*Verhandlungen über die Umspurung der Bottwartalbahn: Bundestagsabgeordnete Annemarie Griesinger gemeinsam mit Kommunalpolitikern aus dem Landkreis Ludwigsburg (rechts der Murrer Bürgermeister Herbert Schlagenhaut) auf einer Tagung im Bundesverkehrsministerium, 20. April 1967.*

Es sollte noch ein Jahr dauern, bis man sich auf die Kostenübernahme für die Umspurgung zu je einem Drittel durch die Bundesbahn, das Land Baden-Württemberg und die Kommunen (Murr, Steinheim, Landkreis Ludwigsburg) einigen konnte. Der Vertrag, der Umspurgungskosten von 881 800 Mark veranschlagte, wurde am 1. Juli 1968 unterzeichnet.<sup>57</sup> Am 15. Juli begannen in Steinheim die Arbeiten zum Abbau der Schmalspurgleise<sup>58</sup>, und schon zwei Monate später konnte die lokale Presse die feierliche Einweihung des nunmehr 4,3 Kilometer langen normalspurigen Abschnitts der Bottwartalbahn am 19. September 1968 verkünden: »Frisches Grün, bunte Blumen und Fahnen auf den Bahnhöfen Marbach, Murr und Steinheim waren gestern der festliche Rahmen für die Einweihung der auf Normalspur umgestellten Bahnstrecke zwischen Marbach und Steinheim.«<sup>59</sup> Die Endabrechnung der Umspurgung fiel mit Gesamtkosten von 416 716 Mark erfreulicherweise deutlich günstiger als veranschlagt aus; die Kommunen, die in Vorleistung gegangen waren, erhielten daher von der DB eine stattliche Summe zurück.<sup>60</sup>

Das nunmehr nur noch von Güterzügen regelmäßig befahrene Gleis stellte für die kommenden Jahre eine Verbesserung des Güterumschlags dar. Doch ihm wie auch dem zwischen Talheim und Heilbronn Süd weiterhin existenten Normalspurast war keine lange Zukunft in Aussicht gestellt. Schon ab Mai 1976 wurde wegen maroder Gleise Talheim nicht mehr angefahren. Die Normalspurgleise von Talheim bis Sontheim wurden hiernach alsbald abgebaut. Mit der Verlagerung der Zuckerrübentransporte auf die Straße fuhr am 13. Dezember 1984 der letzte Rübenzug von Sontheim. Planmäßig am 27. September 1985 von der Deutschen Bundesbahn stillgelegt, erfolgte am 11. August 1986 der Gleisabbau in Sontheim.



*Im Bahnhof Murr: Zur Wiedereröffnung des Normalspurabschnitts nach Steinheim kam sogar der Kanzelwagen des früheren Wegmann-Zuges zum Einsatz, 19. September 1968.*

Eine erste, bereits 1977 geplante Stilllegung der Reststrecke von Marbach nach Steinheim konnte noch rechtzeitig unter dem Verlust eines Murrer Güterkunden abgewendet werden. Ab 1987 kristallisierte sich dann heraus, dass das Gleis einer aufwendigen und durch ein Landschaftsschutzgebiet führenden Variante der geplanten Murrer Umgehungsstraße »im Weg« war. Nach einem durch einen Unfall verursachten Defekt an der Verladeanlage für Rüben in Murr fiel schlagartig das bisher umfangreiche Rübenaufkommen in Murr weg. Kurze Zeit darauf bedurfte die Murrbrücke in Murr auf einmal einer teuren Sanierung. Für die bisher zweimal in diesem Abschnitt mühevoll errichtete Bahnverbindung, die bis zum Schluss kostendeckend fuhr, wollte nun niemand die angeblich »millionenschwere Fehlinvestition« für zwei Bahnübergänge übernehmen.

Nachdem der letzte verbliebene Großgüterkunde, das Kieswerk in Steinheim, auf Anlieferung per Lkw umgestellt hatte, fiel ab Ende 1989 der Anblick des wöchentlichen Kieszuges mit 40 Selbstentlade-Wagen weg. Am 20. Mai 1990 wurden von Eisenbahnenthusiasten wohlbeachtete Demonstrationsfahrten mit einer Triebwagen-Garnitur der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) unternommen. Damals war dies die einmalige Gelegenheit, auf dem Schienenweg nach Steinheim zu gelangen. Die knapp 1000 zufriedenen Bahnkunden wünschten sich danach öfters solch ein Zugangebot in die Urmenschstadt.

Doch am 29. September 1990 wurde dann das unwiderrufliche Ende dieses Abschnitts beschlossen und bis zum Jahresende war die Strecke bis zum Bahnkilometer 1,49 am Abzweig zum EVS Kraftwerk zurückgebaut. Die Bottwarbahn, oder was von ihr übrig geblieben war, war zum zweiten Mal am Ende.

### *50 Jahre danach: das Erbe der Bottwarbahn*

Bei einer Fahrt mit dem öfters im Berufsverkehrsstau stehenden Linienbus lässt sich ganz gut der abschnittsweise erhaltene Bahnkörper der Bottwarbahn nachverfolgen. Noch besser kann man die alte Bahntrasse und ihre teilweise noch erhaltenen Stationsgebäude sowie die ab Mai 2014 schrittweise neu geschaffenen Kleindenkmale, die an die Bottwarbahn erinnern<sup>61</sup>, »erradeln«. Ein lebendiges Denkmal für die Bahn wurde Ende September 2014 durch den Theaterhaufen Bottwartal e.V. gesetzt, als er »s'Bähnle« mit einem authentischen Theaterstück in der ehemaligen Kleinbottwarer Kelter wieder für ein paar Abende auf die Gleise hob.

Spannend wie ein Krimi schienen sich in den letzten Jahren die Ereignisse um das Lokomotiv-Denkmal in Steinheim zu entwickeln. Für den Bau eines Kreisverkehrs musste die Denkmalslok 99 651 im Januar 2014 mit einer eigens konstruierten Schutztraverse von ihrem 45 Jahre währenden Standplatz neben dem Bahnhofsgebäude auf einen provisorischen Standplatz auf dem ehemaligen Gleisfeld parallel zur Murrer Straße verkrant werden. Ende April meldeten sich die Autoren dieses Aufsatzes öffentlich zu Wort und plädierten für einen Umzug der Lok auf ihre einstige Stammstrecke nach Ochsenhausen zur Öchsle-Museumsschmalspurbahn.<sup>62</sup> Schon seit seiner Gründung 1983 versuchte der Verein Öchsle Schmalspurbahn vergeblich, die Lok von der Bundesbahn oder

der Stadt Steinheim zu erwerben. Über 34 Jahre lang hatte sie zwischen Biberach, Warthausen und Ochsenhausen den Zug durch Oberschwaben gezogen. Nur knapp 400 Tage war sie dagegen im Betriebsdienst auf der Bottwartalbahn ab November 1965 verwendet worden.<sup>63</sup>

Auf den von den Autoren veröffentlichten Bildern vom »Innenleben« der Lok waren gravierende Schäden wie deutlicher Rostfraß und faustgroße Durchbrüche zu erkennen, welche durch die vernachlässigte Pflege der unter freiem Himmel abgestellten Lok in den letzten vier Jahrzehnten entstanden waren. Stille herrschte für einige Momente an einem Abend im November 2015 im Gemeinderat zu Steinheim, als diese Dokumente des Zerfalls im Großformat gezeigt wurden. Gewiss, noch immer hingen die Herzen vieler in der Urmenschstadt an dem lieb gewordenen Lokomobil. Doch die Argumente der Leute von der Öchsle-Bahn waren auch nicht ohne Belang: Dort winkte der originale Lokomotivschuppen als sichere Unterkunft, dort würde die bullige Zugmaschine zwar wohl kaum so schnell wieder dampfen, aber zumindest rollen – und sich in ihrem angestammten Umfeld wiederfinden, mit Gleisen, Gebäuden und Wagen derselben Typen wie im Bottwartal. Auch zeigten sich die Gesichter der Räte fast so lang, wie die Rostlöcher in den Wänden der Lok groß waren, als die sechsstelligen Kosten für die ersten nötigen Sanierungsschritte im Raum standen und die dauerhafte Einhausung dazu.<sup>64</sup>

So beschloss der Steinheimer Gemeinderat am 16. Februar 2016 schweren und doch auch leichten Herzens, und mit klarer Mehrheit, die historische Maschine nach Ochsenhausen abzugeben, in der für die Lok schon gewohnten Rolle als Dauerleihgabe. Am 10. Juni 2016 holte der Tieflader das kostbare Objekt ab – schon zum Öchsle-Stadtfest am 18./19. Juni 2016 haben sich Tausende von Teilnehmern an dem Neuzugang in Oberschwaben erfreut. Ochsenhausen erhielt damit nach 51-jähriger Abstinenz wieder ein Stück Heimatgeschichte zurück.

### Anmerkungen

- 1 Staatsarchiv Ludwigsburg (StAL) F 182 II Bü 1109.
- 2 Stadtarchiv Großbottwar B 0722.
- 3 Bottwartal-Bote 12.05.1894.
- 4 Postillon 23.10.1900.
- 5 Postillon 08.08.1904.
- 6 Stadtarchiv Steinheim A 2514, A 2515; Wolfgang Frank: Auf Schmalspur durchs Bottwartal. Zu Vorgeschichte, Bau und Entwicklung der Bottwarbahn bis 1914, in: Geschichtsblätter aus dem Bottwartal 2 (1987) S. 34–46.
- 7 Albrecht Gühring: 100 Jahre Bottwartalbahn, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 48 (1994) S. 53–83, hier S. 74.
- 8 Postillon 15.11.1913.
- 9 StAL F 182 II Bü 1115.
- 10 Ebd.
- 11 Gühring (wie Anm. 7) S. 77; StAL F 182 II Bü 1116.
- 12 StAL K 411 I Bü 89.
- 13 Wolfram Berner: Von der Kraftwerksbahn zum Radweg. Aus der Geschichte der Anschlussbahn des Kraftwerks Marbach am Neckar, Marbach 2016, S. 19–23.



- 14 Ebd. S. 35.
- 15 Neckar- und Enzbote 30.06.1952.
- 16 Hans Geitmann: Nebenbahnen der Bundesbahn, in: Eisenbahntechnische Rundschau 12/1962, Hamburg 1962.
- 17 Lothar Pohlentz: Wert oder Unwert der Nebenbahnen im modernen Verkehrsnetz, in: Die Bundesbahn 4/1962, Darmstadt 1962.
- 18 Hauptstaatsarchiv Stuttgart (HStAS) EA 2/904 Bü 179/1, Schreiben vom 20.07.1955.
- 19 Ebd., Schreiben vom 30.07.1964.
- 20 Ebd., Schreiben vom 22.09.1964.
- 21 Enz- und Metterbote 21.09.1964.
- 22 Stuttgarter Zeitung 06.11.1964.
- 23 HStAS EA 2/904 Bü 179/1, Schreiben vom 29.02.1960.
- 24 Helmut Schroeter und Georg Fischer: Neue Schmalspurpersonenwagen der Deutschen Bundesbahn, in: Eisenbahntechnische Rundschau 5 (1966) S. 188–193.
- 25 Ebd. S. 188.
- 26 Bernhard Schmücker: Neue Schmalspur-Diesellokomotiven V 51 und V 52 der Deutschen Bundesbahn, in: Glasers Annalen. Zeitschrift für Eisenbahnwesen und Verkehrstechnik 9 (1965) S. 375–386.
- 27 Marbacher Zeitung 30.09.1964.
- 28 HStAS EA 2/904 Bü 179/1, Schreiben vom 22.09.1964.
- 29 Kreisarchiv LB Az. 787.11, Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn.
- 30 Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn (Hrsg.): Denkschrift Bottwartalbahn, Ludwigsburg 1965, S. 32, 39.
- 31 HStAS EA 2/904 Bü 181/1, Schreiben vom 30.07.1964.
- 32 Bönningheimer Zeitung 07.05.1965.
- 33 Plenarprotokoll des Bundestages, 5. Wahlperiode, 15. Sitzung am 14.01.1966.
- 34 Kreisarchiv LB Az. 797.11, Bottwartalbahn Bd. III, Schreiben vom 21.03.1966.
- 35 Exemplarisch: Von einer Kleinbahn und ihrer letzten Dampflokomotive, in: Märklin Magazin 3/1966, S. 16 f.
- 36 Stuttgarter Nachrichten 25.03.1966.
- 37 Der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. (DEV) nahm am 2. Juli 1966 den Museumsbahnverkehr auf der Schmalspurbahn zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf auf.
- 38 Kreisarchiv LB Az. 797.11, Bottwartalbahn Bd. III, Schreiben vom 23.03.1966.
- 39 Beispielhaft hierfür: HStAS EA 2/904 Bü 181/1, Schreiben vom 13.07.1966; Kreisarchiv LB Az. 797.11, Bottwartalbahn Bd. III, Schreiben vom 25.03.1966; Gemeindearchiv Murr Reg. Nr. 3511 I, Schreiben vom 31.10.1966.
- 40 Wolfram Berner: Feldbahnen im Landkreis Ludwigsburg, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 68 (2014) S. 193–234, hier S. 208 ff.
- 41 HStAS EA 2/904 Bü 181/1 Pag. 52.
- 42 Marbacher Zeitung 18.05.1966.
- 43 Deutsche Bundesbahn: Kursbuch Sommerfahrplan 1966, gültig vom 22. Mai bis 24. September 1966, Essen 1966.
- 44 Marbacher Zeitung 26.09.1966.
- 45 Kurt Eckert, Theodor Horn: Des Bähnles letzte Fahrt. Dampfsonderfahrt der Bottwartalbahn. Reisebegleitheft, Kriftel/Taunus 1966, S. 3.
- 46 Michael Breitschwerdt: Die Bottwartalbahn, in: Modellbahnrevue Heft 6/1966, Knittlingen 1966, S. 5.
- 47 Eckert/Horn (wie Anm. 45) S. 5.
- 48 HStAS EA 2/904 Bü 181/2, Schreiben vom 21.11.1966.
- 49 HStAS EA 2/904 Bü 181/1, Schreiben vom 12.12.1966.
- 50 HStAS EA 2/904 Bü 181/2, Schreiben vom 12.12.1968.
- 51 Ebd., Schreiben vom 14.02.1968.
- 52 Ebd., Schreiben vom 20.02.1969.
- 53 Gemeindearchiv Murr Reg. Nr. 3511 II.
- 54 HStAS EA 2/904 Bü 181/2, Schreiben vom 12.12.1968; Heilbronner Stimme 03.01.1969.
- 55 HStAS EA 2/904 Bü 181/2, Schreiben vom 17.01.1969.

- 56 Gemeindearchiv Murr Reg. Nr. 3511 I.  
57 Kreisarchiv LB Az. 787.11, Bottwartalbahn Bd. IV, Vertrag vom 1. Juli 1968.  
58 Marbacher Zeitung 16.07.1968.  
59 Ludwigsburger Kreiszeitung 20.09.1968.  
60 Gemeindearchiv Murr Reg. Nr. 3511 II.  
61 Neue Kleindenkmale entstanden bisher bei km 0,1 am Bahnhof Marbach, bei km 13,3 bei Oberstenfeld und mit dem Bahnrundweg Beilstein zwischen km 14,3 und 15,3.  
62 Marbacher Zeitung 29.04.2014.  
63 Helga Becker, Wolfram Berner, Hans-Joachim Knupfer: Friedliche Kriegslok. Die Dampflokomotive 99 651, Steinheim an der Murr und die Bottwartalbahn, Marbach 2016.  
64 Ludwigsburger Kreiszeitung 27.11.2015; Marbacher Zeitung 27.11.2015.



*Die Dampflok 99 651 steht einträchtig neben dem letzten Sonderzug »Bottwartäler«, 22. Mai 1989.*