

# »Viel steht in der Zukunft noch an«

## Der Ludwigsburger Bahnhof 1846–2016

von Günther Bergan

»Die erste Probefahrt auf der Eisenbahn von Stuttgart nach Ludwigsburg fand gestern [30. September] statt. Früh  $\frac{1}{2}$  8 Uhr verkündete das Pfeifen der Locomotive ihre Ankunft auf dem hiesigen Bahnhof. Die Fahrt auf der ganzen Strecke ging glücklich von statten. Der Locomotive waren angehängt ein Personen- und ein Packwagen. Weitere Probefahrten mit entsprechender Zahl von Personen- und Packwägen finden heute und morgen statt und es soll die Bahn am kommenden Samstag dem Staat zum Betrieb übergeben werden.«

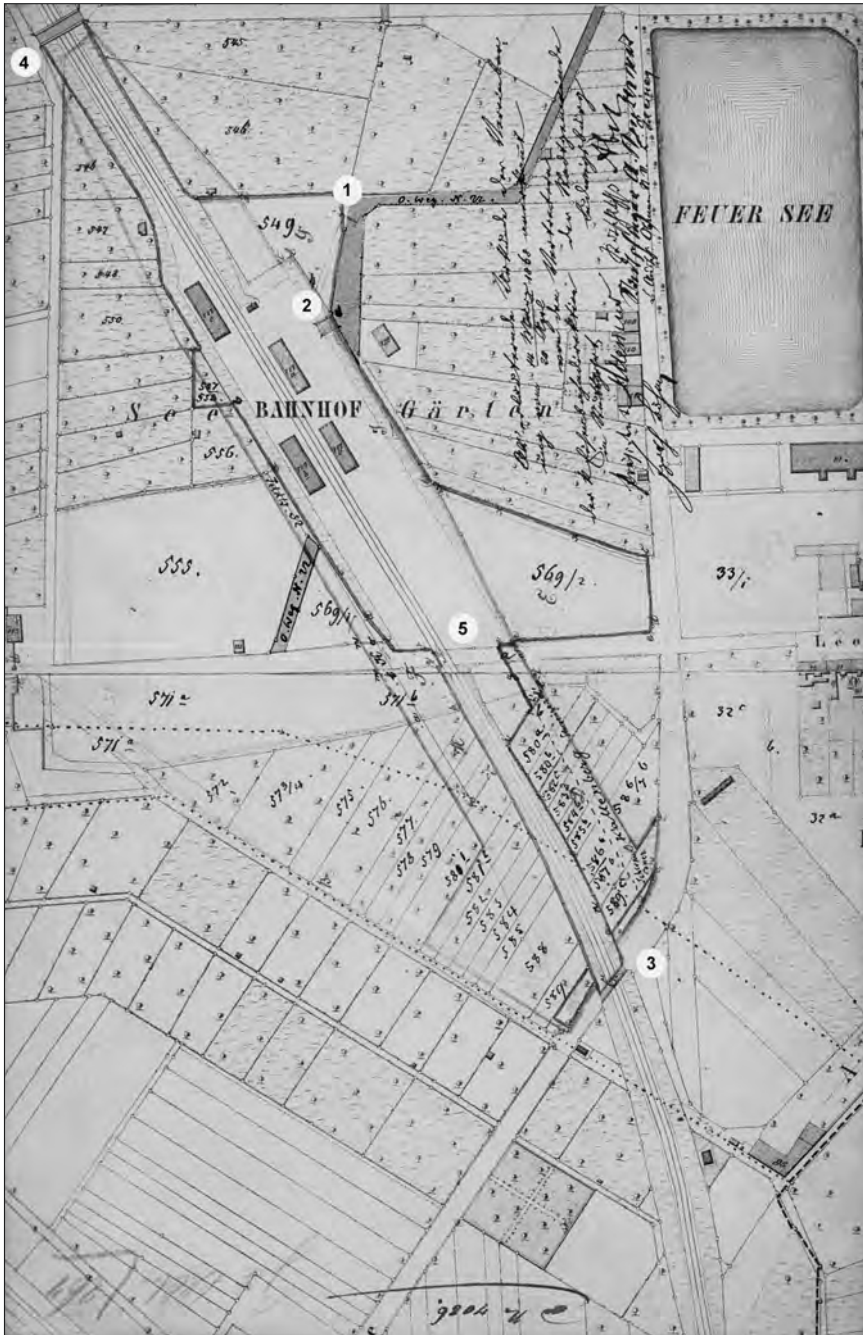
Diese bescheidene Notiz im Ludwigsburger Tagblatt vom 1. Oktober 1846 bedeutete das Ende der eher beschaulichen Zeiten für Ludwigsburg; modernere Zeiten kündigten sich mit dem Pfeifen der Lokomotive an. Stuttgart, bisher etwa zwei Postkutschenstunden von Ludwigsburg entfernt, war jetzt viermal am Tag in einer halben Stunde zu erreichen. Diesem historischen Ereignis ging eine landesweit gut zehnjährige Planungsphase voraus, über die in der örtlichen Presse erstaunlicherweise fast gar nicht berichtet wurde.

Im Gegensatz zu späteren, vergleichbaren Projekten, wie dem Gas- oder dem Wasserwerk, die im Tagblatt lebhaft diskutiert wurden, ist über die Pro- und Kontra-Meinung der Ludwigsburger zum Thema Eisenbahn aus der Zeitung nichts zu erfahren. Weder ein Aufschrei des Entsetzens über das dampfschnaubende schwarze Ungetüm, noch begeisterte Zustimmung, verbunden mit kühnen Zukunftsvisionen, sind zu finden. Lag es daran, dass der Bau der Eisenbahn ein staatliches und kein städtisches Unternehmen war und somit ein Projekt, auf das kein großer Einfluss genommen werden konnte? Lag es an der Bürgerschaft und der in dieser Zeit sehr zurückhaltend agierenden Stadtverwaltung oder nur am Verleger des Tagblatts, der Anfang der 1840er Jahre in seiner Zeitung nur amtliche und vor allem private Anzeigen, aber kaum überörtliche Nachrichten veröffentlichte?

Dagegen ist über die allgemeine Geschichte der Württembergischen Staatseisenbahnen Literatur mehr als reichlich vorhanden, auf die im abschließenden Literaturverzeichnis nur exemplarisch verwiesen werden kann. Als eisenbahntechnischer Laie möchte sich der Autor nicht auf dieses gefährliche, von Eisenbahn-Freaks besetzte Terrain begeben, sondern mit respektvoller Bescheidenheit über die Ergebnisse seiner Recherchen zur 170-jährigen Geschichte des Ludwigsburger Bahnhofs berichten.

### *Die Wahl des Standorts*

Dass Ludwigsburg innerhalb des württembergischen Eisenbahnnetzes einen Bahnhof erhalten würde, war keine Frage; offen war nur, wo der Bahnhof am günstigsten



*Bahnhofsgelände um 1850, Eintrag in die aktuelle Flurkarte.  
Fußweg (1), gerade Bahnhofstreppe (2), Solitude-Brücke (3),  
Schiller-Durchlass (4), Überfahrt Leonberger Straße (5).*

gebaut werden sollte. Ein halbes Jahr nach der ersten deutschen Eisenbahnfahrt zwischen Nürnberg und Fürth stellte die württembergische Regierung Mitte 1836 für Vorarbeiten im Zusammenhang mit der »Eisenbahnfrage« 100 000 Gulden zur Verfügung und beauftragte Generalmajor Carl Seeger (1773–1858) mit der Untersuchung einer möglichen Streckenführung von Cannstatt nach Heilbronn und Oberbaurat Georg Bühler (1797–1859) mit der Untersuchung des Abschnitts von Cannstatt nach Friedrichshafen. 1839 wurden die beiden Entwürfe vorgestellt. Cannstatt (!) sollte den württembergischen Verkehrsmittelpunkt bilden, von dem aus Heilbronn über die Nordbahn, Ulm über die Ostbahn, die badische Grenze über die Westbahn und Friedrichshafen ab Ulm über die Südbahn zu erreichen waren. Das Kernstück dieses Netzes bildete die Zentralbahn zwischen Esslingen und Ludwigsburg. Carl Seeger schlug für die Strecke Cannstatt-Ludwigsburg eine linksseitige Neckartrasse vor, die etwa bei Neckargröningen das Neckartal verlassen und über Oßweil nördlich des Residenzschlosses im »Täle« Ludwigsburg erreichen sollte. Nach dieser Planung wäre der Bahnhof von Ludwigsburg sicher im Bereich Kappelrain bei der heutigen »Marienwahl« angelegt worden.

Während im badischen Ausland schon seit 1840 eine Eisenbahn zwischen Heidelberg und Mannheim verkehrte, wurde das Projekt in Württemberg nach zweijähriger Pause erst 1841 wieder aufgegriffen und Alois Negrelli (1799–1858), ein erfahrener österreichischer Eisenbahningenieur, als Gutachter der bisherigen Vorschläge bestellt. Auch er befürwortete die Neckartrasse nach Ludwigsburg, was heftige Proteste auslöste, weil danach Cannstatt, eine »drittrangige« Stadt, Zentrum des württembergischen Eisenbahnnetzes werden sollte, während Stuttgart als Residenz nur über eine Stichbahn zu erreichen gewesen wäre.

Dass die Neckartrasse nicht nur auf dem Papier existierte, sondern schon ganz konkret angegangen wurde, verdeutlicht eine Notiz im Ludwigsburger Wochenblatt vom 21. April 1842: »Die ersten Schritte zu der projektierten Eisenbahn von Stuttgart nach Ludwigsburg und resp. Heilbronn sind jetzt gemacht. Wenn man etwa 800 Schritte über Oßweil hinaus gegen Aldingen geht, so erblickt man schon die ausgesteckten Zeichen und Fähnchen auf der Linie, welche diese Bahn in nördlicher Richtung hinter Oßweil durch das sogenannte Schlößlens-Feld in einem Halbkreise beschreiben soll.«

Nach Verabschiedung des württembergischen Eisenbahngesetzes vom 18. April 1843, das den Staat als Bauherren und den Bau der Eisenbahnen auf Staatskosten festlegte, sollte das Problem des Zentrums jedoch nochmals überdacht werden. Oberbaurat Karl Etzel (1812–1865) wurde mit dieser Aufgabe betraut. Anfang 1844 schlug er einen Kopfbahnhof an der Schlossstraße (heute: Bolzstraße) in Stuttgart und die Weiterführung der Strecke über die »Prag«, einem Sattel zwischen Stuttgart und Feuerbach, nach Zuffenhausen und Ludwigsburg vor. Am 14. März 1844 erfolgte die »Allerhöchste Baugenehmigung« der Zentralbahn von Esslingen nach Ludwigsburg gemäß den Plänen von Karl Etzel.

Cannstatt als Zentrum war vom Tisch, dafür aber mit dem Kopfbahnhof ein damals noch nicht vorhersehbares Problem geboren. Hier liegen die Wurzeln von »Stuttgart 21«: Gekränkter Stolz der Hauptstädter und der unterlassene Versuch, von Cannstatt vielleicht doch noch eine durchgehende Strecke über Stuttgart

und die »Prag« nach Zuffenhausen zu finden. Gleichzeitig ist die Entscheidung vom 14. März auch die Beantwortung der Frage nach der Lage des Ludwigsburger Bahnhofs. Karl Etzel führte die Bahntrasse westlich von Kornwestheim über das Lange Feld und erreichte Ludwigsburg an der Stadtmauer beim Leonberger Tor, dem heutigen Pflugfelder Tor, am Westrand der trocken gelegten Schafhofseen. Mit dieser Standortwahl bescherte Karl Etzel der Bahn wie auch der Stadt für die Zukunft zahlreiche mehr oder weniger schwerwiegende Probleme, die über viele Jahrzehnte hin für Diskussionen, Streitereien und Missstimmungen zwischen der Bahn, der Stadt und den Bürgern sorgten.

Die Planung der Trasse erfolgte nach topografischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Im Süden, im Bereich des Gießhauses, musste ein Teil der bisher noch vollständigen Stadtmauer eingerissen und ein tiefer Einschnitt gegraben werden, wohingegen das Gelände des künftigen Bahnhofs aufgeschüttet werden musste, genauso wie der hohe Damm für die spätere Verlängerung der Strecke nach Bietigheim. Bahnhof und Trasse teilten viele Gärten in zwei Teile und unterbrachen traditionell genutzte Wege und Straßen. Die Solitudestraße, die als Gerade nach Stammheim und zur Solitude führt, wurde durch den Einschnitt im Süden unterbrochen und musste überbrückt werden. Der Zugang zum Schießplatz beim Gießhaus war nach dem Abbruch der Stadtmauer zunächst nicht mehr möglich. Ebenso war die Leonberger Straße als wichtigste Verbindung nach Pflugfelden bzw. nach Leonberg durch die Gleise unterbrochen, konnte aber nach wie vor benutzt werden, was in der Anfangszeit wegen des spärlichen Zugverkehrs zu keinen Komplikationen führte.

Der Bahnhof selbst lag etwa fünf Meter über dem früheren Seespiegel, ohne eine brauchbare Verbindung zur Stadt. Ein verwinkelter Weg durch die Gärten konnte nur von Fußgängern benutzt werden, Fuhrwerke mussten den weiteren Weg entlang des Feuersees nehmen. Im Norden des Bahnhofs war nicht nur der Zugang zum Osterholz mit dem Weg nach Asperg, sondern auch die Hauptwasserleitung vom Eglosheimer Feld zur Innenstadt unterbrochen. Die zur Überwindung dieser Hindernisse erbauten Brücken, Durchlässe und Straßen waren – und sind heute teilweise immer noch – neuralgische Punkte des innerstädtischen Verkehrs, die bei jedem Umbau des Bahngeländes aufwendig an die neue Situation angepasst werden mussten.

### *Die Bahnhofswirtschaft*

Mit dem richtungsweisenden Gesetz vom 18. April 1843 und der ein Jahr später erteilten Baugenehmigung für die Zentralbahn näherten sich die Dampftrösler unaufhaltsam auch Ludwigsburg. Die meisten Bürger dürften die Eisenbahn bisher nur vom Hörensagen gekannt haben, es sei denn, sie hatten bereits im Badischen, in Heidelberg, Mannheim oder Karlsruhe Bekanntschaft mit den furchteinflößenden Lokomotiven gemacht. Oder sie besuchten im November 1838 die kleine Wanderausstellung mit Eisenbahnmodellen unter den Arkaden am Marktplatz, über die im Ludwigsburger Wochenblatt vom 8. November 1838 zu lesen war: »Unterzeichneter ist hier angekommen mit seinem hier noch nie

gesehenen Modell der Eisenbahn mit Locomotive und Personalwagen, wie solche auf einer 40 Fuß [ca. 11,5 Meter] langen Bahn in natura laufen, nebst der weltberühmten 870 Fuß langen Ketten-Brücke zu Freiburg in der Schweiz. Es wird hiemit vermerkt, dass diese Gegenstände nicht optisch, sondern in natura aufgestellt sind.«

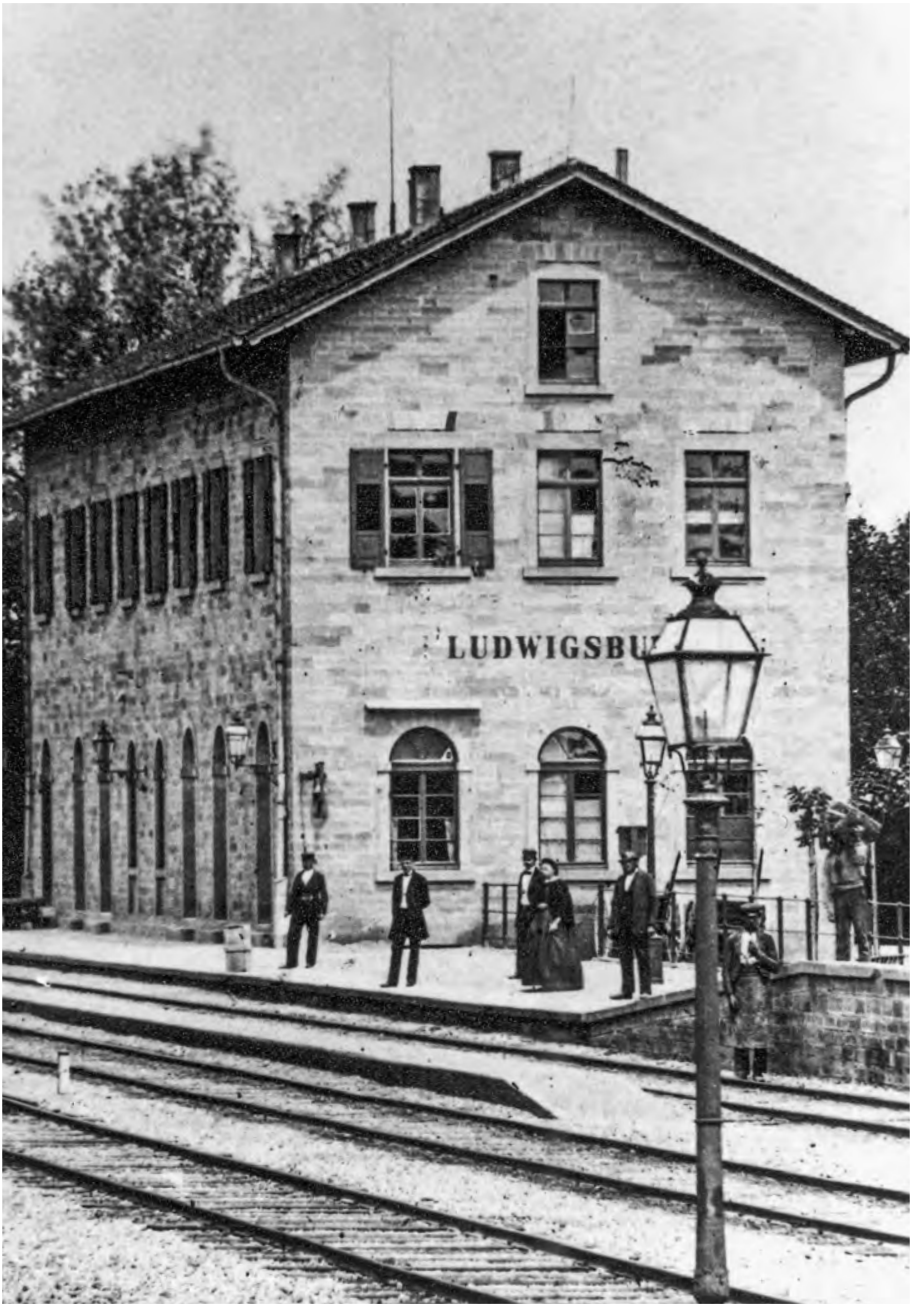
Was bedeutete die bevorstehende Ankunft der Eisenbahn für die Stadt Ludwigsburg? Zunächst einmal höhere Ausgaben! Noch vor dem ersten Spatenstich am 26. April 1844 beim Pragtunnel wandte sich das Ministerium des Inneren an das Oberamt Ludwigsburg mit der Forderung nach einem finanziellen Beitrag der Stadt zum Eisenbahnbau. Durch den Anschluss an das Bahnnetz entstünden der Stadt bekanntlich viele Vorteile, man denke nur an den bequemen (!) gelegenen Bahnhof oder an den geplanten Knotenpunkt mit der Westbahn in Richtung Baden. Einer direkten finanziellen Beteiligung konnte und wollte die Stadt nicht zustimmen. Sie erklärte sich aber bereit, 5 Morgen (ca. 160 Ar) städtischen Grund unentgeltlich an die Bahn abzugeben, für jeden weiteren Morgen allerdings 1000 Gulden zu verlangen.

Auf der anderen Seite profitierten die Ludwigsburger von den im Frühjahr 1844 begonnenen Bauarbeiten. Allein im Lauf des Jahres wurden insgesamt 61 Kaufverträge zwischen der Bahnverwaltung und Ludwigsburger Bürgern abgeschlossen und 1846/47 folgten weitere 25 Verträge. Die Werkmeister Mezger und Danzer suchten Arbeiter und Fuhrleute für die Erdarbeiten im Raum Ludwigsburg, wobei auch Gefangene des Zuchthauses für 14 Kreuzer Wintertaglohn als günstige Arbeitskräfte zum Einsatz kamen. Der Wirt Höcklin bot Verköstigung für die Bahnarbeiter an.

Besonders geschäftstüchtig zeigte sich der Metzger Friedrich Belz. Bereits im Dezember 1844 erhielt er eine Konzession zum Betrieb einer Wirtschaftsbude an der jeweiligen Baustelle zwischen Kornwestheim und Ludwigsburg. Anfang 1845 eröffnete er an der Baustelle des Bahnhofs sein Wirtschafts-Lokal »Zur Eisenbahn«. Nebenher vermittelte er den beim Eisenbahnbau beschäftigten Fuhrleuten Ställe zur Miete und den auswärtigen Arbeitern, den »Schlafgängern«, Übernachtungsmöglichkeiten. Pünktlich zur Eröffnung des Bahnhofs verlegte er im August 1846 seine Wirtschaft in einen Garten unterhalb des Bahnhofs und erweiterte in den folgenden Jahren sein Lokal zu einer beliebten Gartenwirtschaft mit Kegelbahn. Sein Gesuch um die Erteilung der dinglichen Schildwirtschaftsgerechtigkeit lehnte der Gemeinderat im August 1858 unter Verweis auf seinen schlechten Leumund ab. Im Oktober 1860 verkaufte Belz die Wirtschaft an seinen Schwiegersohn Wilhelm Ziegler.

### *Die städtische Eisenbahnkommission*

Wie erwähnt begannen die Arbeiten an der Strecke von Cannstatt über Stuttgart nach Ludwigsburg im April 1844. Mitte 1845 waren allein am Pragtunnel 400 Maurer im Einsatz. Über 2000 Personen arbeiteten gleichzeitig an der gesamten Strecke. Bereits Mitte 1845 erreichte die Planierung der Bahntrasse die Stadtgrenze von Ludwigsburg an der Stadtmauer beim Gießhaus. Das Interesse und



*Der erste Ludwigsburger Bahnhof, um 1860.*

die Neugier der Bevölkerung an den Bahnarbeiten muss so groß gewesen sein, dass das Stadtschultheißenamt Ludwigsburg den Flurschütz einschalten musste, um das Zertrampeln der neben der Trasse gelegenen Grundstücke durch Schaulustige vor allem an Sonntagen einzudämmen. Gleichzeitig wurden die Arbeiten am Fundament des Stationsgebäudes öffentlich ausgeschrieben. Bereits im September 1845 waren die Arbeiten am Stationsgebäude und an der Lok- sowie an der Wagenremise in vollem Gange. Nach der ersten Planung erstreckte sich das Bahngelände über eine Länge von rund 300 Metern, bei einer Breite von rund 60 Metern. Das einstöckige Stationsgebäude war mit 32 Metern Länge und 9 Metern Breite eher bescheiden. Von diesem Gebäude existieren nur wenige Fotos aus der Zeit um 1860. Weitere Unterlagen wie Baupläne sind in den Archiven nicht vorhanden, so dass über die Nutzung der Räume nur Vermutungen angestellt werden können. Mit Sicherheit waren im Erdgeschoss der Fahrkartenverkauf, ein Wartesaal und die Diensträume des Bahnhofsvorstehers untergebracht. Das Obergeschoss war mit Dienstwohnungen belegt.

Während am Prag- und am Rosensteintunnel noch gebaut wurde, konnte bereits am 22. Oktober 1845 ein Teilstück der Zentralbahn zwischen Cannstatt und Untertürkheim als erster Streckenabschnitt der Württembergischen Staatseisenbahnen dem Verkehr übergeben werden. Um die Aufgaben, die mit dem Fortschritt des Eisenbahnbaus mehr und mehr anwuchsen, bewältigen zu können, gründete der Stadtrat von Ludwigsburg Ende Oktober 1845 eine städtische Eisenbahnkommission. Sie bestand aus fünf Mitgliedern des Stadtrats und vier Mitgliedern des Bürgerausschusses sowie aus vier weiteren Bürgern, einer davon war der unermüdliche Louis Bühler. Die Frage, ob Ludwigsburg Knotenpunkt mit der Westbahn werden würde, schien in dieser Zeit immer noch offen zu sein. Als dann vom Oberamt bestätigt wurde, dass die Abzweigung weiter nördlich in der Gegend von Tamm vorgesehen sei, war die Enttäuschung und Verärgerung über das nicht eingehaltene Versprechen der Bahnverwaltung groß und so schnell auch nicht vergessen.

### *Die ersten Brücken in der Stadt*

Am Bahneinschnitt Solitudestraße wurde die erste Brücke Ludwigsburgs, die Solitude-Brücke, als einfache Holzbrücke über das Gleis nach Stuttgart errichtet. Das Besondere an dieser Brücke: Sie überquerte das Gleis nicht, wie eigentlich üblich, in einem rechten Winkel, sondern, angepasst an die Gerade zur Solitude, »schief«. Weiter südlich wurde als Verlängerung der Paulinenstraße (Elmar-Doch-Straße) zum Lerchenholz eine zweite Holzbrücke, die Paulinenbrücke, errichtet. Kopfzerbrechen bereitete von Anfang an die Leonberger Straße. Sie sollte als schienengleiche Überfahrt in Richtung Leonberger Tor und Pflugfelden für Fuhrwerke und Fußgänger erhalten bleiben. Da das Bahngelände infolge der Aufschüttungen höher als die alte Leonberger Straße lag, musste die Straße über einen kleinen Damm hochgeführt und mit einem Geländer abgesichert werden, was Kosten verursachte, welche die Stadt nicht übernehmen wollte. Die Bahn sollte als Verursacherin zahlen. Es kam zum Rechtsstreit, der sich bis Ende 1846 hinzog und den die Stadt verlor.

Mitte 1846 war der Bau des Stationsgebäudes abgeschlossen und der Bahnsteig, das Trottoir, konnte vor dem Gebäude angelegt werden. Am Pragtunnel wurden nach dessen Fertigstellung die nicht mehr benötigten Werkzeuge verkauft. Karl Etzel übernahm die Bauleitung der Strecke von Ludwigsburg über Bietigheim nach Heilbronn und begann mit den Erdarbeiten. Die beiden Durchlässe durch den Damm im Norden des Bahnhofs, der später so genannte Schiller-Durchlass und der Durchlass Asperger Straße, wurden mit einer zunächst ausreichend erscheinenden Weite von fünf Metern eingewölbt. Wen wundert's, dass die Grundstückspreise in Bahnnähe deutlich anzogen. Nachdem Ende August die Zufahrt für Fuhrwerke zum Bahnhof über die Leonberger Straße angelegt war, stand der Erprobung der Strecke nach Stuttgart eigentlich nichts mehr im Weg.

### *Probefahrten und Eröffnungsfest*

Die erste Probefahrt fand, wie eingangs erwähnt, am 30. September statt. Beinahe hätte sie mit einem Unglück geendet, wenn der Lokführer die mutwillig auf das Gleis gelegten Steine nicht rechtzeitig bemerkt hätte. Er konnte den Zug noch vor dem Hindernis zum Stehen bringen. Eine andere Art von Sabotage fand zur gleichen Zeit auf der Bahnbaustelle nach Eglosheim statt. Vermutlich Bahngegner rissen dort immer wieder Vermessungspfosten aus dem Boden, was ihnen dann vom Bürgermeister unter Strafandrohung untersagt wurde. Bis zur endgültigen Eröffnung folgten weitere Probefahrten, für die bis zu 300 Einladungskarten ausgegeben wurden. Die Bevölkerung der nahe der Bahn liegenden Dörfer eilte zu den Stationen von Feuerbach, Zuffenhausen und Kornwestheim, um die vorbeirasenden Züge (etwa 25 km/h) zu bestaunen. In Ludwigsburg schien, einem Bericht der Schwäbischen Chronik zufolge, die ganze Einwohnerschaft am Bahnhof versammelt zu sein. Beste Voraussetzungen für das große Eröffnungsfest am 15. Oktober 1846.

Bedeutende historische Ereignisse mussten würdig begangen werden. Höhepunkt der Feierlichkeiten sollte deshalb ein nachmittägliches Festmahl im Stuttgarter Hotel Marquardt sein. Sonderzüge mit dekorierten und bekränzten Wagen, in denen zur »Erhöhung der Freude« Musik aufspielte, brachten die Festteilnehmer von Ludwigsburg, Cannstatt und Esslingen nach Stuttgart in den direkt neben dem Hotel in der Schloßstraße gelegenen Bahnhof. Neben den eingeladenen Ehrengästen – »Notabilitäten« der beteiligten Städte, Regierungsbeamte, Ingenieure – konnte jeder Interessierte an der Feier teilnehmen, er musste sich nur in die ausgelegten Subskriptionslisten eintragen. Jeder Subskribent erhielt auch eine »Damenkarte«, allerdings nur für die Fahrt, denn am Festmahl durften ausschließlich Herren teilnehmen! Da die »gegenwärtigen ernsten Zeitverhältnisse die größte Einfachheit« erforderten, sahen sich die Veranstalter genötigt, pro Teilnehmer für die Fahrt und das Festmahl, den Schmuck der Wagen und die Musik einen Auslagenersatz von 2 Gulden und 42 Kreuzern zu erheben. Der aus Ludwigsburg stammende Stuttgarter Kunsthändler Friedrich Maurer (1812–1906) war an diesem Nachmittag auch Gast im Hotel Marquardt. In seinem Tagebuch bemerkt er kurz und wenig schmeichelhaft: »Gestern wurde die Eisenbahn nach Ludwigsburg eröffnet, es war ein großes Festmahl im Hotel Marquardt, es wurden Toaste ausge-



bracht, viele derselben waren aber erstaunlich fade, besonders hat einen solchen [Friedrich von] Jobst heruntergelesen, ich war froh, als ich wieder zu Hause war.«<sup>1</sup> Als geradezu visionär kann ein Festspruch bezeichnet werden, der am 17. Oktober 1846 in der Schwäbischen Chronik abgedruckt wurde: »Von der Ungargränz zum Rheine, Eisenbahn und Zollvereine. – Wird wohl manche Schranke schwinden, die noch Mensch von Menschen trennt. Welchem Volk er angehöret, wie er seinen Gott verehret, wird kein Passagier gefragt.«

Bei schönstem Wetter wurden die Sonderzüge in Stuttgart, Cannstatt und Esslingen von den Bürgermeistern mit Musik und Ansprachen empfangen. In

**Bürger-Gesellschaft.**  
Zur Feier der Eröffnung der  
Eisenbahn findet Sonntag den  
18. dieß, im Saale des Gasthofs  
zum Waldhorn  
**Réunion**  
durch die Musik der Königl. dritten  
Infanterie-Brigade unter Kapell-  
meister Ritter statt. Anfang um  
3 Uhr.  
Jeder anständige Fremde ist bei  
freiem Eintritt hiezu freundlich ein-  
geladen. Der Ausschuß.

Esslingen donnerten sogar Kanonen ihren Salut von der Burg. Über den Halt in Ludwigsburg dagegen schreibt der Berichtersteller der Schwäbischen Chronik recht nüchtern, dass sich eine große Zahl von Zuschauern eingefunden habe. Kein Wort über Musik oder Ansprachen. Wo war Bürgermeister Bunz, was war passiert? Einen Tag vor der Eröffnung erschien am 14. Oktober im Tagblatt unter der Rubrik »Amtliche Anordnungen und Bekanntmachungen« die Meldung, dass der Stadtrat zwar eine Einladung zu dem Eisenbahnfest erhalten habe, aber aus »mehrfachen Gründen« eine Teilnahme an dem Fest abgelehnt habe.

*Ludwigsburger Tagblatt, 17. Oktober 1846.*

Über die Gründe, die diese Absage rechtfertigten, kann nur spekuliert werden. Haben die noch andauernden Unstimmigkeiten mit der Bahnverwaltung wegen der Finanzierung der umgebauten Leonberger Straße dazu beigetragen, oder war es immer noch die Enttäuschung über den entgangenen Knotenpunkt mit der Westbahn?

Auf jeden Fall hatte das Ganze ein peinliches Nachspiel. König Wilhelm I. erfuhr sicher von der Absage des Stadtrats und äußerte sich während der Eröffnungsfahrt einem Gerücht zufolge »missfällig« über die Ludwigsburger, was dem Stadtrat zu Ohren kam. In einem nicht datierten fünfseitigen, im devotesten Stil der Zeit verfassten Schreiben bat der Stadtrat »in tiefster Ehrfurcht verharrend« den König und »allergnädigsten Landesvater«, der Stadt »Ihre gnädigste Gesinnung« bewahren zu wollen. Ein Antwortschreiben des Königs ist in den Akten nicht erhalten. Ganz ohne Feier ging es dann aber doch nicht, weshalb die Ludwigsburger Bürgergesellschaft am 18. Oktober zur Eröffnung der Eisenbahn im Waldhornsaal eine Réunion mit Musik veranstaltete. Kein gelungener Start für den Ludwigsburger Bahnhof!

### *Gesetze und Verordnungen*

Die bereits am 2. Oktober 1845 verabschiedeten, den Schienenverkehr betreffenden Gesetze und Verordnungen traten mit der Eröffnung des ersten Teilstücks



### Eröffnung der Eisenbahn von Stuttgart aus in doppelter Richtung.

Am nächsten Donnerstag dem 15. d. wird der Betrieb auf den Bahnstrecken von Stuttgart nach Ludwigsburg und von Stuttgart nach Esslingen nach folgendem, bis auf weitere Bestimmung festgesetzten Fahrtenplan beginnen:

A. Stuttgart-Ludwigsburg.				
1) Von Stuttgart nach Ludwigsburg.				
Abfahrt von				Ankunft in Ludwigsburg:
Stuttgart:	Feuerbach:	Bussenhausen:	Kornwestheim:	
Morgens . . 7 Uhr — Min.	7 Uhr 12 Minuten.	7 Uhr 19 Minuten.	7 Uhr 29 Minuten.	7 Uhr 35 Minuten.
Vormittags 10 „ — „	10 „ 12 „	10 „ 19 „	10 „ 29 „	10 „ 35 „
Nachmittags 2 „ — „	2 „ 12 „	2 „ 19 „	2 „ 29 „	2 „ 35 „
Abends . . . 6 „ — „	6 „ 12 „	6 „ 19 „	6 „ 29 „	6 „ 35 „
2) Von Ludwigsburg nach Stuttgart.				
Abfahrt von				Ankunft in Stuttgart:
Ludwigsburg:	Kornwestheim:	Bussenhausen:	Feuerbach:	
Morgens . . 8 Uhr — Min.	8 Uhr 8 Minuten.	8 Uhr 16 Minuten.	8 Uhr 22 Minuten.	8 Uhr 30 Minuten.
Vormittags 11 „ 30 „	11 „ 38 „	11 „ 46 „	11 „ 52 „	12 „ — „
Nachmittags 4 „ — „	4 „ 8 „	4 „ 16 „	4 „ 22 „	4 „ 30 „
Abends . . . 7 „ — „	7 „ 8 „	7 „ 16 „	7 „ 22 „	7 „ 30 „
B. Stuttgart-Esslingen.				
1) Von Stuttgart nach Esslingen.				
Abfahrt von				Ankunft in Esslingen.
Stuttgart.	Cannstatt.	Untertürkheim.	Obertürkheim.	
Morgens 6 Uhr 30 Minuten.	6 Uhr 38 Minuten.	6 Uhr 46 Minuten.	6 Uhr 52 Minuten.	7 Uhr — Minuten.
Vormitt. 9 „ 30 „	9 „ 38 „	9 „ 46 „	9 „ 52 „	9 „ — „
Nachmit. 1 „ 30 „	1 „ 38 „	1 „ 46 „	1 „ 52 „	2 „ — „
Abends 5 „ 30 „	5 „ 38 „	5 „ 46 „	5 „ 52 „	6 „ — „
2) Von Esslingen nach Stuttgart.				
Abfahrt von				Ankunft in Stuttgart.
Esslingen.	Obertürkheim.	Untertürkheim.	Cannstatt.	
Morgens 8 Uhr 30 Minuten.	8 Uhr 38 Minuten.	8 Uhr 44 Minuten.	8 Uhr 52 Minuten.	9 Uhr — Minuten.
Vormit. 12 „ — „	12 „ 8 „	12 „ 14 „	12 „ 22 „	12 „ 30 „
Nachmit. 4 „ 30 „	4 „ 38 „	4 „ 44 „	4 „ 52 „	5 „ — „
Abends 7 „ 30 „	7 „ 38 „	7 „ 44 „	7 „ 52 „	8 „ — „

Die Tarife sind auf dem von der Eisenbahnkommission ausgegebenen, an den Kassen und in den Wartzimmern aufgehängten größeren Fahrtenplan ersichtlich. Der auf diesem Plan unter G. vorgezeichnete besondere Verbindungsplan zwischen Stuttgart und Cannstatt kann jedoch erst stattfinden, nachdem das zweite Geleise auf dieser Strecke beendet sein wird, was demüthlich zu erwarten ist. Ebenso ist die im Tarif vorausgesetzte Annahme von Vieh, Pferden und Equipagen zum Transport auf der Eisenbahn erst nach Vollendung der hiezu nothwendigen Einrichtungen möglich. Den 15. October 1846. K. Eisenbahnkommission. Knapp.

Der erste Fahrplan, veröffentlicht in der Schwäbischen Chronik vom 14. October 1846.

der Zentralbahn zwischen Cannstatt und Untertürkheim am 22. Oktober 1845 in Kraft. Ein erstes Gesetz betraf die Verwaltung der neu gegründeten Bahnpolizei, ein weiteres die Bestrafung bei Transportgefährdung. Neben einer allgemeinen Bahnordnung regelte eine Transportordnung den Transport von Personen, Gepäck, Equipagen und Vieh.

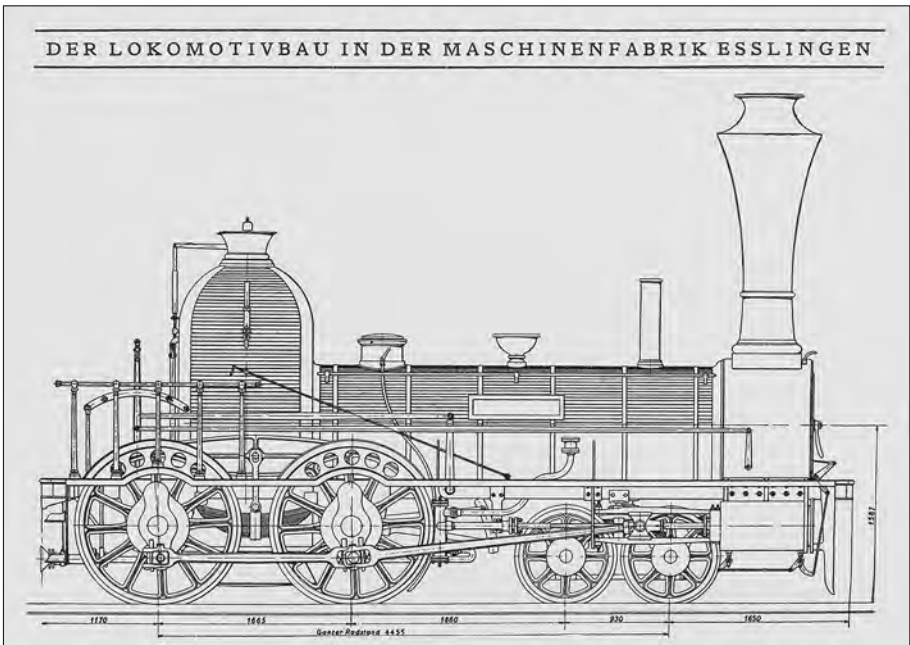
Darüber hinaus veröffentlichte das Stadtschultheißenamt am 18. Oktober 1846 eine Anordnung, die das Fahren zum Bahnhof über den Feuersee und die Leonberger Straße regelte. Danach war der Weg durch die Gärten zum Bahnhof ausschließlich Fußgängern vorbehalten. Fuhrleuten wurde bei Befahren des Wegs eine Strafe von 1 1/2 Gulden angedroht.

Wie dem übersichtlich gestalteten ersten Fahrplan zu entnehmen ist, befuhren vier Züge am Tag die Strecke zwischen Ludwigsburg und Stuttgart in jeder Richtung. Die Fahrzeit nach Stuttgart mit Halt in Kornwestheim, Zuffenhausen und Feuerbach betrug 35 Minuten, in umgekehrter Richtung wegen des stärkeren Gefälles nur 30 Minuten. Für eine Fahrkarte 1. Klasse mussten 30 Kreuzer, für die 2. Klasse 18 Kreuzer und für die 3. Klasse 12 Kreuzer bezahlt werden. Ein Hund durfte für 6 Kreuzer mitfahren.

Allgemeinen Ärger bereitete in den ersten Monaten die lange Wartezeit von einer Stunde in Stuttgart bis zur Weiterfahrt nach Esslingen. Anfang 1847 konnte diese Pause auf eine halbe Stunde verkürzt werden. Beispielhaft und bemerkenswert ist, dass schon im November 1846 der erste Theater-Sonderzug als Expresszug ohne Zwischenstopp theaterbegeisterte Ludwigsburger schnell und bequem nach Stuttgart ins Theater und wieder zurück brachte. Diese kundenfreundliche Einrichtung wurde beibehalten und durch weitere Sonderfahrten, zum Beispiel zum Volksfest, ergänzt.

### *Lokomotiven und Wagen*

Die Württembergischen Staatseisenbahnen starteten ihren Betrieb 1845 mit sechs in Nordamerika gekauften Lokomotiven, drei von der Firma Norris, drei von der Firma Baldwin & Whitney, beide aus Philadelphia. Die Norris-Lokomotiven



*Zeichnung der ersten von Emil Kestler für die Württembergischen Staatseisenbahnen im Jahr 1846 gebauten Lokomotiven.*

waren mit zwei durch ein Drehgestell verbundene Laufachsen vor zwei Triebachsen ausgerüstet (in der Fachsprache: 2'B), während die Baldwin-Lokomotiven nur eine Laufachse vor den beiden Triebachsen besaßen (1'B). In den ersten Jahren wurden die Lokomotiven ausschließlich mit Holz beheizt, die Umstellung auf Steinkohle erfolgte erst ab 1858. Lokomotiven erhielten damals, wie



*Ein Zug mit der württembergischen Lokomotive Nr. 49 »Calw« verlässt den Bahnhof, um 1860.*

Schiffe auch, Namen. Die Norris-Maschinen wurden »Donau«, »Fils« und »Jaxt«, die Baldwin-Maschinen »Neckar«, »Enz« und »Rems« getauft und mit Nr. 1 bis Nr. 3 bzw. Nr. 4 bis Nr. 6 durchnummeriert.

Da die Norris-Maschinen für den zukünftigen Einsatz in Württemberg besser als die Baldwin-Maschinen geeignet waren, beauftragte die Eisenbahnverwaltung die Maschinenfabrik von Emil Keßler in Karlsruhe mit dem verbesserten Nachbau der Norris-Maschine – eine Praxis, die Mitte des 19. Jahrhunderts noch gängig war. Keßler baute im Lauf des Jahres 1846 in Karlsruhe insgesamt sechs Lokomotiven für die Württembergischen Staatseisenbahnen, Nr. 7 bis Nr. 12 mit den Namen »Stuttgart«, »Ludwigsburg«, »Cannstatt«, »Eyach«, »Besigheim« und »Heilbronn«. Ab 1847 lieferte die von Emil Keßler in Esslingen gegründete

Maschinenfabrik quasi als Hoflieferant die Lokomotiven der Württembergischen Staatseisenbahnen. Die ersten Personenwagen, mit Ofen, aber ohne Toilette, kamen ebenfalls aus Nordamerika, bis sie durch württembergische Fabrikate von Keßler abgelöst wurden.

Bis zur Einführung der Druckluftbremsen besaßen die Züge keine Notbremse. Wenn ein Zug wegen eines Unfalls oder drohender Gefahr angehalten werden musste, betätigte der Schaffner über ein Seil, das quer durch alle Wagen mit der Lokomotive verbunden war, eine Glocke, die den Lokführer zur Einleitung einer Sofortbremsung aufforderte.

Auf dem Foto des ersten Ludwigsburger Bahnhofs sieht man einen Zug mit zwei vorgespannten Lokomotiven unter vollem Dampf. Die schwach erkennbare Nummer auf der Rauchkammertür der vorderen Lokomotive kann als »49« gelesen werden. Es handelt sich demnach um die 1853 von der Maschinenfabrik Esslingen gefertigte »Calw«.<sup>2</sup> Die Aufnahme soll aus den frühen 1860er Jahren stammen. Mehrere Gas-Kandelaber sorgten bereits seit Ende 1858 für die nächtliche Beleuchtung des Bahnhofsgeländes. Das noch nicht erweiterte Bahnhofsgelände ist von hochgewachsenen Bäumen umgeben. Im Vordergrund links die Wagenremise. Auf der Rampe rechts wartet ein Pferdefuhrwerk, während an der Hauswand zwei Handkarren für den Gepäcktransport lehnen. Ein zweites Foto (Seite 128), in derselben Stativstellung aufgenommen, zeigt den Bahnhof kurz vor der Ankunft des Zuges mit wartenden Reisenden.

### *Lehrjahre*

Ludwigsburg kann für sich beanspruchen, eine der ersten Städte Württembergs mit einem eigenen Bahnhof zu sein, noch vor Heilbronn, Reutlingen oder Ulm. Beinahe idyllisch und weithin sichtbar lag er auf einem aufgeschütteten Plateau, inmitten von Gärten und Streuobstwiesen. Einen Bahnhof zu besitzen, ist aber nicht nur eine Ehre, sondern auch mit Verantwortung und der Verpflichtung verbunden, die neuen Chancen für die Stadt und ihre Bürger zu nutzen. Aber genau mit diesem Punkt tat sich Ludwigsburg sehr schwer. Man hätte meinen können, dass die Stadt jetzt alles daransetzen würde, den Bahnhof in die Stadt aufzunehmen, ihn für die Stadt nützlich zu machen und in das Ludwigsburger Straßennetz zu integrieren. Aber nichts dergleichen geschah. Der Weg, der bislang vom Arsenalplatz zur Leonberger Straße führte, endete jetzt abrupt an der etwa fünf Meter hohen Böschung vor dem Stationsgebäude. Offensichtlich herrschte Unklarheit darüber, wer für den Zugang zum Bahnhof verantwortlich war, die Stadt oder die Bahn.

Abhilfe schaffte, wie so oft, ein Provisorium. Eine von der Bahn finanzierte Holzterrasse führte von dem abgeschnittenen Weg über die Böschung direkt hinauf zum Bahnhof – für die nächsten elf Jahre. Als die Terrasse 1857 morsch und baufällig war, erklärte sich die Bahn bereit, die Terrasse durch eine bequemere Rampe, über die ein Weg zum Bahnhof hochführen sollte, zu ersetzen. Auf den Vorschlag der Stadt, die Bahn solle sich – statt eine Rampe zu bauen – zusammen mit der Stadt am Bau einer richtigen Straße beteiligen, ging die Bahn nicht ein. Mitte 1858 war der

Rampenweg fertiggestellt, für Eilige wurde trotzdem noch eine Treppe angelegt, die von der Bahnhofswirtschaft seitlich an der Rampe hochführte und die erst 1875 beim Bau des Bahnhofs abgerissen wurde.

23 Jahre sollte es dauern, bis der Bahnhof über eine vollwertige Straße von der Stadt aus problemlos zu erreichen war. 23 Jahre lang mussten sich Einheimische wie Fremde mit einem oft knöcheltief morastigen Fußweg zufrieden geben. Die Klagen im Tagblatt legen davon ein beredtes Zeugnis ab. Der gute Ruf der Stadt stand auf dem Spiel. Blühende Sträucher am Wegesrand sollten vom wenig erfreulichen Untergrund des Weges ablenken!

Trotz aller Widrigkeiten und Beschwerden, u.a. wegen der mangelhaften Beleuchtung des Bahnhofs und des Treppenweges, waren Fahrten mit der Eisenbahn die große Attraktion. Vom 15. bis 31. Oktober 1846 registrierte die Eisenbahnverwaltung auf der Strecke von Esslingen nach Ludwigsburg rund 57 000 verkaufte Fahrkarten, was bei acht Fahrten täglich gut 400 Fahrgäste pro Zugfahrt bedeutete.

Die ersten Jahre waren Lehrjahre, für die Fahrgäste wie für das Personal. Die Berichte über tödlich verlaufene Unfälle durch leichtsinniges Auf- oder Abspringen sind im Tagblatt nicht zu übersehen. Falsch gestellte Weichen führten zu Entgleisungen oder Zusammenstößen. Schlecht angekoppelte Wagen blieben entweder in Ludwigsburg am Bahnhof stehen, während die Lokomotive alleine weiterfuhr, oder rollten ungebremst und ohne Lokomotive in Richtung Bietigheim. Es kam zu Verspätungen wegen defekter Lokomotiven, aber auch durch Lokführer, die nur allzu vorsichtig Dampf gaben und zu früh abbremsten. Einem Zeitungsbericht zufolge sollen bereits nach einem Jahr alle amerikanischen Lokomotiven in der Werkstatt gewesen sein, allerdings nicht nur wegen technischer Mängel, oft auch wegen unsachgemäßer Bedienung durch die Lokführer und Heizer.

### *Große Lebendigkeit und zögernde Zurückhaltung*

Nach der Eröffnung der Eisenbahn eröffneten sich für die Bürger wie für die Handwerker und die Industrie neue Perspektiven. Die Bevölkerung nutzte das neue Verkehrsmittel mit Begeisterung. »Große Lebendigkeit« zog in die Städte und Gemeinden mit einer Bahnstation ein. Nach der Eröffnung des Bietigheimer Teilstücks am 11. Oktober 1847 und dessen Verlängerung nach Heilbronn am 29. Juli 1848 mussten an den Sonntagen oft Sonderzüge eingesetzt werden, um alle Wartenden befördern zu können. Die Angst vor den Höllenfahrten mit den dampfschnaubenden Ungetümen war überwunden.

Die Ludwigsburger Droschkenkutscher erhielten das Monopol für Fahrten von und zum Bahnhof mit einem festgesetzten Tarif von sechs Kreuzern ohne und neun Kreuzern mit Gepäck. Außerdem stand ein Kutschenunternehmen, die »Ludwigsburger Omnibusgesellschaft«, bei Ankunft der Züge am Bahnhof bereit, um die Ankommenden zu den benachbarten Gemeinden weiterzufahren. Offizielle Träger warteten am Bahnhof, um den Reisenden beim Gepäck behilflich zu sein. Als 1853 schulpflichtige Kinder Gepäck in die Stadt trugen, beschwerte sich die Eisenbahnverwaltung bei der Stadt, aber nicht wegen Kinder-

arbeit, sondern wegen des Verdienstauffalls der offiziellen Träger. Leidtragende des Fortschritts waren zweifellos die Fuhrleute. Die Fuhrten in Richtung Heilbronn oder Stuttgart gingen komplett verloren, was ihnen blieb, waren die Fahrten in die umliegenden Gemeinden ohne Bahnanschluss.

Zum ersten Mal tauchte wohl auch das Problem der abwandernden Kaufkraft auf. Ein besorgter Ludwigsburger forderte deshalb Anfang Oktober 1846 im Tagblatt u.a. die örtlichen Metzger auf, die Qualität ihrer Fleisch- und Wurstwaren zu verbessern, weil sonst die Gefahr bestünde, dass vor allem Wirte ihre Würste künftig bei der qualitativ besseren Konkurrenz in Stuttgart einkaufen würden.

Mit der Streckeneröffnung nach Bietigheim begann ab Oktober 1847 die regelmäßige Gepäck- und Güterbeförderung vom Ludwigsburger Bahnhof aus. Im Sommer 1848 wurde deshalb im Süden des Stationsgebäudes ein einfacher Güterschuppen aus Holz errichtet, von dem aus der Gütertransport abgewickelt werden konnte. Die Gütergleise und Verladerampen reichten bis zur Solitude-Brücke, sowohl im Osten wie auch im Westen des Gleisfeldes. Der östliche Teil wurde über die Leonberger Straße erschlossen, der westliche über die Keplerstraße. Weitere Gütergleise und Rampen befanden sich ab den 1880er Jahren im Norden des Bahnhofs zwischen dem Schiller-Durchlass und dem Durchlass Asperger Straße. Die nördlichen Gütergleise waren über je eine Zufahrt von der Schlachthofstraße bzw. von der Asperger Straße aus zu erreichen, wobei die Asperger Zufahrt noch heute offen ist. Die Gütergleise und Rampen im Süden des Bahnhofs wurden teilweise für Truppen- und Materialverladungen auch militärisch genutzt, während die Anlage im Norden als Militärbahnhof der militärischen Nutzung vorbehalten war. Mit steigendem Güteraufkommen musste der Güterschuppen mehrere Male (1856, 1863, 1870) vergrößert werden, zum letzten Mal 1897/99, bis dann im Mai 1916 die Verlagerung zum neuen Güterbahnhof beim Lerchenholz erfolgte.

Die Gestaltung des Fahrplans lag in der Verantwortung der Bahn. Die Stadt konnte nur versuchen, mit Eingaben bei der Bahn die Wünsche der Bevölkerung zu artikulieren. Bitten um einen fünften Zug pro Tag wurden bis 1848 abgelehnt. Erst mit dem Sommerfahrplan 1849 wurde dieser Zug eingesetzt, genau genommen ein Güterzug mit Personenbeförderung. Interessant eine Fußnote, die ab 1849 am Ende der Fahrpläne abgedruckt war: »Bekanntmachung. Da die im Fahrtenplan vom 15. Oktober dieses Jahres angegebenen Fahrtenzeiten nur auf den Stationen Heilbronn und Stuttgart, von welchen die Fahrten ausgehen, genau zutreffen, auf der hiesigen Station aber nur als annähernd betrachtet werden können, so haben diejenigen, welche von hier aus auf Beförderung rechnen, mindestens 10 Minuten vor der im Fahrtenplan angegebenen Zeit auf dem Bahnhofs sich einzufinden. K. Bahnhof-Inspektion.« – Was waren das für Zeiten, als die Bahn noch mit Verfrühungen rechnete! – Zwölf Jahre nach Eröffnung hatte sich die Zahl der Züge verdoppelt, 1858 verkehrten acht Züge von Ludwigsburg nach Stuttgart und zurück.

Das Trottoir oder der Bahnsteig durfte nur mit einem gültigen Billett betreten werden. Die Sitten waren streng, wer ohne Billett angetroffen wurde und der Aufforderung, das Trottoir zu verlassen, nicht nachkam, konnte vom Personal »entfernt« werden. Dass das Ein- und Aussteigen ohne längeren Aufenthalt zu erfolgen hatte, verstand sich noch nicht von selbst und musste amtlich angemahnt

**Ämtliche Bekanntmachungen.**

Ludwigsburg.

**Bekanntmachung.**



Zu Folge höherer Weisung müssen die Bahnzüge so schnell als möglich abgefertigt werden, weshalb das Aus- und Einsteigen ohne längeren Aufenthalt zu geschehen hat.

Personen, welche keine Fahrбилlete haben, dürfen das Trottoir nicht betreten. Das Aufsichtspersonal ist angewiesen, diese Personen über das Trottoir hinunter zu weisen, und wenn sie der Aufforderung nicht sogleich Folge leisten, sie vom Trottoir zu entfernen.

Den 19. October 1853.

**R. Bahnhof-Inspection.**  
Kleiner.

*Ludwigsburger Tagblatt, 20. Oktober 1853.*

werden. Zum Service der Bahn zählte auch, dass ab 1852 Billette der Neckardampfschiffe an den Bahnhofsschaltern gekauft werden konnten und dass ab 1853 die Reisenden ihre Post in eine Brieflade, einen Briefkasten, am Stationsgebäude einwerfen konnten.

Auch die Redakteure des Tagblatts gingen mit der Zeit und berichteten über »Die Wunder der englischen Eisenbahn« (1850) oder über einen Prozess mit der reißerischen Überschrift »Verbrecherische Verschwörung gegen die Eisenbahn« (1852). Eine sehr philosophische Betrachtung erschien im selben Jahr: »Die Eisenbahn und die Lebensbahn«. Eine Kurzgeschichte »Eine Eisenbahnbekanntschaft« (1853) durfte ebenso wenig fehlen wie ein 17-teiliger Fortsetzungsroman »Auf der Eisenbahn« (1857/58). Nicht unerwähnt soll in diesem Zusammenhang das Lustspiel »Im Wartesaal 1. Klasse« bleiben, das 1870 im Sommertheater unterhalb des Bahnhofs zum Besten gegeben wurde.

Recht schnell hatte auch das Militär die Vorteile der Eisenbahn erkannt und für sich zu nutzen verstanden. Warum nach Ulm zur Übung marschieren, wenn man in Begleitung seiner Kanonen mit dem Zug fahren konnte? Kriegsmäßige Übungen zur Beförderung von Truppen und zum Beladen von Munitionswagen auf den Militärrampen des Ludwigsburger Bahnhofs gehörten zur Ausbildung der Ludwigsburger Soldaten. Im Juli 1866, nach dem Ausbruch des Deutschen Krieges, wurde dann aus den Übungen zum ersten Mal bitterer Ernst.

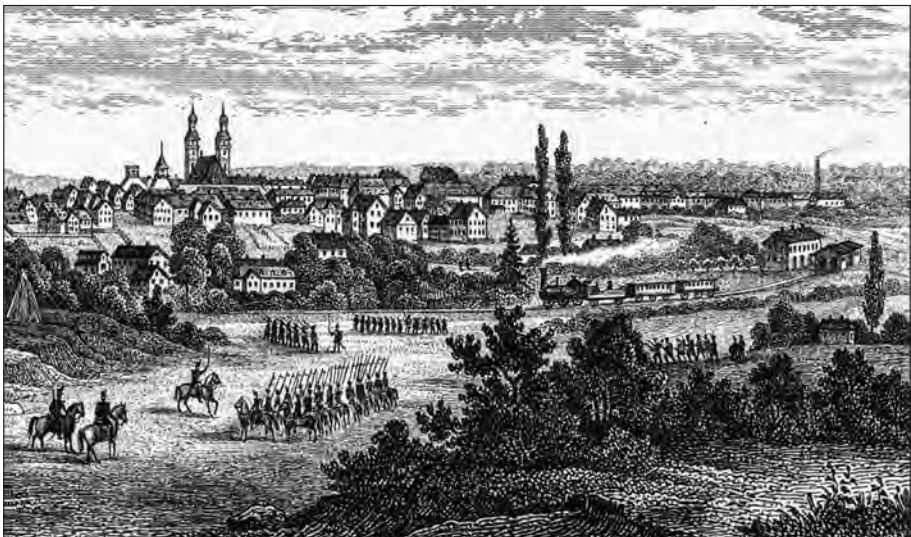
Aber nicht nur zum Üben kam das Militär auf den Bahnhof. Als repräsentatives Element waren die Soldaten immer gefragt, wenn es galt, auf dem Bahnhof eine befreundete militärische Einheit oder einen Prominenten wie den König mit seiner Familie bei einem kurzen Stopp in Ludwigsburg mit militärischen Ehren zu begrüßen. Hätte König Wilhelm I. bei seiner Durchfahrt 1852 das Schloss besuchen wollen, wäre die Straße zum Bahnhof sicher schon zu diesem Zeitpunkt fertig gewesen. Aber der König hörte sich nur die Musik und die Reden an und fuhr weiter!



Wie sieht die Ludwigsburger Bilanz der ersten zwölf Jahre mit Eisenbahnanschluss aus? In einigen Punkten wie der schnellen Güterbeförderung oder der bequemen Verbindung nach Stuttgart und Heilbronn durchaus positiv, aber in den entscheidenden Punkten ernüchternd und enttäuschend. Trotz aller günstigen Voraussetzungen sind der vorhergesagte wirtschaftliche Aufschwung und die damit verbundene Verbesserung der finanziellen Situation der Stadt nicht eingetreten. Das Potenzial, das der Bahnanschluss bot – schnelle Vertriebswege für die Industrie, einfache Anlieferung von Kohle als Energieträger für Dampfmaschinen –, wurde nicht genutzt. Ein Bahnhof ohne leistungsfähigen Straßenanschluss war wertlos. Eine Erkenntnis, die in Ludwigsburg einige wenige aufschreckte, aber generell nichts an der unbefriedigenden Lage änderte.

Die sonst recht auskunftsfreudige Oberamtsbeschreibung von 1859 hält sich beim Ludwigsburger Bahnhof erstaunlich zurück, wenn sie schreibt: »Der Bahnhof liegt ziemlich erhöht, südwestlich von der Stadt und erlaubt eine freie Aussicht über die Stadt und die nächste Umgebung. Außer dem massiven, zweistöckigen Hauptgebäude, welches auf der gegen die Stadt gekehrten Seite mit rundbogigen Arkaden versehen ist, sind noch mehrere ansehnliche Nebengebäude und freundliche Gartenanlagen vorhanden.«

Während der langen Amtszeit (1840–1864) von Bürgermeister Dr. Karl Friedrich Bunz verharteten die Stadt und der Großteil ihres Stadtrats in einer beinahe schon lethargischen Passivität. Wohl wurde 1858 in der Unteren Stadt das städtische Gaswerk eröffnet, aber die Errichtung eines städtischen Wasserwerks, das zur Versorgung der für eine Industriensiedlung wichtigen Dampfmaschinen mit Wasser unbedingt notwendig gewesen wäre, konnte unter Bunz nicht durchgesetzt werden. Als 1858 die Ansiedlung von zwei Dampfsägebetrieben in



*Die in der Oberamtsbeschreibung von 1859 abgedruckte Ansicht der Stadt Ludwigsburg von Westen verdeutlicht, wie isoliert und weit außerhalb der Bahnhof ursprünglich stand.*

Bahnhoftsnahe von der Stadt verhindert wurde, löste dieser Vorgang eine hitzige Leserbrief-Debatte im Tagblatt aus. 1858 wurde die berechtigte Frage gestellt, warum nach zwölf Jahren Eisenbahn die Gegend um den Bahnhof immer noch keinen Industriellen angelockt hat. »Eine Bahnlinie aber, wie die an der Stadt Ludwigsburg vorbeiziehende, ist in den Augen des Verfassers eine Regenwolke im dünnen Sommer, die über die Stadt hinzieht, ohne einen Tropfen fallen zu lassen, um sich woanders auf fruchtbare Weise zu entleeren.« Schöner und treffender kann man es nicht sagen! Erst mit dem Amtsantritt von Bürgermeister Heinrich Abel im Jahr 1864 sollte sich die Lage Ludwigsburgs zum Besseren wenden. 1866 ging das Wasserwerk in Betrieb, 1868 ließ sich die Firma Heinrich Franck Söhne westlich der Bahn nieder und 1869 wurde die Straße zum Bahnhof dem Verkehr übergeben.

### *Schiller und der Ludwigsburger Bahnhof*

In den ersten Augusttagen des Jahres 1860 erreichte ein schwergewichtiges Frachtgut aus Moskau den Ludwigsburger Bahnhof: die zu Schillers 100. Geburtstag am 10. November 1859 von den deutschen Emigranten gestiftete »Schillerglocke« Concordia. Am 16. August 1860 versammelten sich dann Ehrenjungfrauen, festlich gekleidete Damen und die Honoratioren von Marbach und Ludwigsburg



*Empfang und Enthüllung der Marbacher »Schillerglocke« am Ludwigsburger Bahnhof, 1860.*

auf dem Bahnhof und hießen das symbolträchtige Geschenk mit allen zivilen Ehren willkommen. Nach einer Darbietung des Männergesangvereins und einer kurzen Rede wurde die Glocke feierlich enthüllt und zum ersten Mal in der schwäbischen Heimat des Dichters angeschlagen. Ein festlicher Zug geleitete sie anschließend auf einem geschmückten Wagen nach Marbach zur Alexanderkirche.

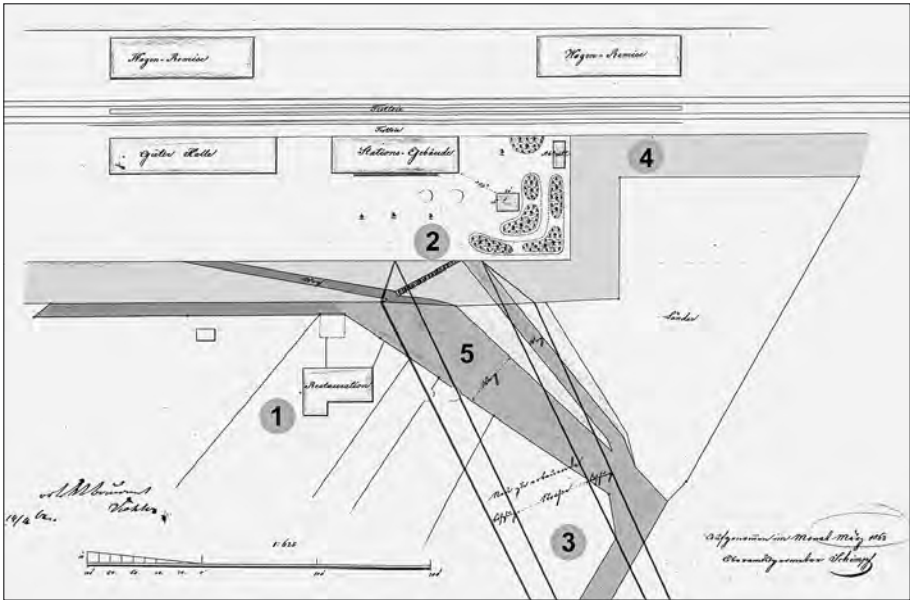
Schon ein Jahr vorher hatte Bürgermeister Bunz am 11. November 1859 die Ehre, etwa 500 in einem Extrazug aus Stuttgart angereiste Schiller-Verehrer mit einer kurzen Rede am Ludwigsburger Bahnhof begrüßen zu dürfen. Bevor die Gesellschaft mit Kutschen zu den Feierlichkeiten nach Marbach weiterfuhr, führte sie Bunz in einem Festzug durch die geschmückten Straßen zum Schiller-Haus in der Wilhelmstraße, wo mit Gesängen und weiteren Reden des Dichters gedacht wurde.

### *Zweigleisig nach Stuttgart*

Im Herbst 1858 starteten die Vorbereitungen für die ersten großen Veränderungen im Ludwigsburger Bahnhofsbereich seit 1846. Nach der Eröffnung der Westbahn Richtung Bruchsal im Jahr 1853 mussten 1858 täglich 24 Personenzüge und eine Zahl von Güterzügen im Ludwigsburger Bahnhof abgefertigt werden. Die Kapazität der eingleisigen Strecke war an ihre Grenze gestoßen. Der zweigleisige Ausbau der Strecke von Stuttgart über Ludwigsburg nach Bietigheim war deshalb unumgänglich geworden und wurde im Herbst 1858 öffentlich ausgeschrieben. Gleichzeitig mit der Einführung des zweiten Durchgangsgleises wurde das Gleisfeld auf rund 350 Meter Länge und auf 105 Meter Breite vergrößert. Im Ludwigsburger Bahnhof lagen jetzt sieben Gleise, zwei Gütergleise östlich der beiden Durchgangsgleise im Bereich des Güterschuppens und drei Gleise westlich im Bereich der Drehscheibe. Auf dem kleinen Vorplatz an der Nordseite des Stationsgebäudes standen – nach einem Plan aus dem Jahr 1862 – zwischen Bäumen und Grünrabatten eine Verkaufsbude mit Backwaren und der »Passagier-Abtritt«.

Trotz gestiegener Fahrgastzahlen und deutlicher Proteste ließ die Bahn am Stationsgebäude selbst keine Veränderungen vornehmen. Die Wartesäle waren zu klein, über den beiden Gleisen fehlte ein Dach, um die Reisenden beim Ein- und Aussteigen vor der Witterung zu schützen. Nach einer Eingabe der Bürger an den Stadtrat, in der entsprechende Veränderungen angemahnt wurden, erhielt die Eisenbahndirektion Ende 1862 einen städtischen Brief mit der Bitte um Verbesserungen, in dem es u.a. heißt: »Zwar fahren die Leute nicht der schönen Bahnhöfe wegen auf der Eisenbahn, allein sie verlangen mit Recht eine Einrichtung derselben, welche ihrem Zweck und Bedürfnis wenigstens annähernd entspricht.« Schön formuliert, aber leider wirkungslos geblieben.

Auf einen bisher viel zu wenig oder gar nicht beachteten Zusammenhang zwischen dem Bau der Neckarbrücke bei Neckarweihingen und dem Ludwigsburger Bahnhof soll hier kurz hingewiesen werden. Der Warenverkehr zwischen den rechts des Neckars liegenden Gemeinden und Ludwigsburg lief vormals über eine nicht hoch belastbare und vor allem witterungsabhängige Schiffsbrücke



*Bahnhofsvorplatz, Lageplan März 1862.  
Bahnhofswirtschaft (1), seitliche Bahnhofstreppe (2), geplante Straße zum Bahnhof (3),  
Böschung (4), aktueller Zugang (5).*

zwischen Neckarweihingen und Hoheneck. Nach dem Bahnanschluss von Ludwigsburg nahm die Bedeutung dieser Verbindung als Zufahrtsstraße zum Bahnhof deutlich zu, weshalb die Regierung in den Finanzetat 1859/61 eine größere Summe zum Ausbau dieser Verbindung einstellte, was dann zum Bau der gewölbten Steinbrücke führte. Die Eröffnung der Brücke und die Eröffnung der zweigleisigen Strecke fallen beide in das Jahr 1862, womit Bahn und Brücke gleichermaßen voneinander profitierten.

### *1868 bis 1870: drei Jahre des Aufbruchs*

Drei der ereignisreichsten Jahre in der Geschichte des Ludwigsburger Bahnhofs, die eine starke Eigendynamik entwickelten. Wie bei einer Kettenreaktion beeinflusste eine Entscheidung die nächste, bis am Ende, 1871, Ludwigsburg ein vergrößertes Bahnhofsgebäude, eine große Industrieansiedlung, drei neu angelegte Straßen und eine stabile Solitude-Brücke aus Stahl statt aus Holz besaß.

Die aufstrebende Cichorien-Fabrik von Heinrich Franck Söhne in Vaihingen/Enz suchte einen verkehrsmäßig günstig gelegenen Platz, um weiter expandieren zu können. In dem Gartengelände im Westen des Ludwigsburger Bahnhofs fand die Firma das, was sie suchte: große, unbebaute Flächen mit ausreichenden Erweiterungsmöglichkeiten und einen direkten Gleisanschluss. Ende Januar 1868

einigte sich die Firma mit der Stadt über die Größe des Geländes, das dann innerhalb der Stadtmauer vom Schiller-Durchlass im Norden bis zur Solitude-Brücke im Süden reichte. Das Teilstück der Leonberger Straße von den Gleisen bis zum Leonberger Tor lag damit innerhalb des Firmengeländes!

Bei einem Ortstermin am 14. März 1868 von Vertretern der Regierung und der Familie Franck mit Bürgermeister Abel wurden die Weichen für die Weiterentwicklung des Bahnhofsgeländes gestellt. Die schienengleiche Überfahrt Leonberger Straße wird für den Durchgangsverkehr gesperrt. Als Ersatz wird die zu enge und nicht hoch belastbare Solitude-Holzbrücke durch eine breitere, weiterhin »schiefe« Eisenkonstruktion mit zwei Gehwegen ersetzt. Von der Solitude-Brücke wird als Ersatz für die gesperrte Leonberger Durchfahrt auf Kosten der Bahn eine Straße zum Leonberger Tor angelegt (Keplerstraße) und eine weitere bis zum Schiller-Durchlass (Pflugfelder Straße). Die Gleisfläche der Leonberger Straße übernimmt die Bahn und vergrößert auf dem dazu gewonnenen Gelände den Güterbahnhof. Am 20. März wurden die einzelnen Kaufverträge mit der Firma Franck unterzeichnet. Am 20. April erkannten die Bahnverwaltung und die Stadt das Besichtigungsprotokoll vom 14. März als verbindlichen Vertrag an, der am 9. Juni von der Kreisregierung genehmigt wurde.

Die Schließung der Leonberger Straße beantworteten die Bewohner der Karlstadt mit Unverständnis und mehreren Protestschreiben, die letztlich erfolglos blieben, da mit den beiden neuen Straßen von und zum Leonberger Tor vernünftige Alternativen angeboten wurden und der zunehmende Schienenverkehr ein gefahrloses Überqueren der Gleise in absehbarer Zeit unmöglich gemacht hätte.

Eine weitere wichtige Entscheidung betraf das Stationsgebäude. Nachdem eine Versammlung von Bürgern zum wiederholten Mal einen Antrag zur längst überfälligen Vergrößerung des Stationsgebäudes ausgearbeitet hatte, sollte es nach 20 Jahren endlich den gesteigerten Anforderungen angepasst werden: durch Aufstockung um ein weiteres Geschoss und den Anbau von je einem Flügelbau an die Nord- bzw. die Südseite des bestehenden Gebäudes. Mitte 1869 wurden die Bauarbeiten für die Erweiterung des Stationsgebäudes gemeinsam mit dem Neubau der Solitude-Brücke öffentlich ausgeschrieben. Zur gleichen Zeit begann der jetzt mehr denn je notwendig gewordene Ausbau der Straße zum Bahnhof, der nach ihrem Finanzier benannten Myliusstraße. Bereits im Oktober 1869 war die Pflugfelder Straße fertiggestellt. Da mit der Sperrung der Leonberger Straße zwangsläufig eine Mehrbelastung des Schiller-Durchlasses zu erwarten war, stellte die Stadt 1869 ein erstes sowie 1870 ein zweites Mal Anträge an die Bahnverwaltung, den Durchlass zu erweitern, was die Bahn strikt ablehnte.

Seit dem 3. November 1869 war der Bahnhof über die neue Myliusstraße bequem und ohne Umwege von der Stadt aus zu erreichen. General Mylius erlebte die Einweihung seiner Straße nicht mehr, er starb 1866 in Paris. Die Solitude-Holzbrücke wurde im Sommer des Jahres 1870 durch eine einfache Eisenkonstruktion ersetzt, zur gleichen Zeit war auch die Erweiterung des Stationsgebäudes abgeschlossen. Es war jetzt 56 Meter lang, die beiden Flügelbauten sprangen gegenüber dem Hauptbau um ca. sechs Meter vor, der so entstandene Zwischenraum wurde überdacht und bildete somit eine Vorhalle. Im Erdgeschoss der beiden Flügelbauten waren die Räume der Gepäckabfertigung



*Erweiterter Ludwigsburger Bahnhof mit neu angelegter Myliusstraße  
und seitlicher Bahnhofstreppe, vor Erbauung des Bahnhofhotels, um 1874.*



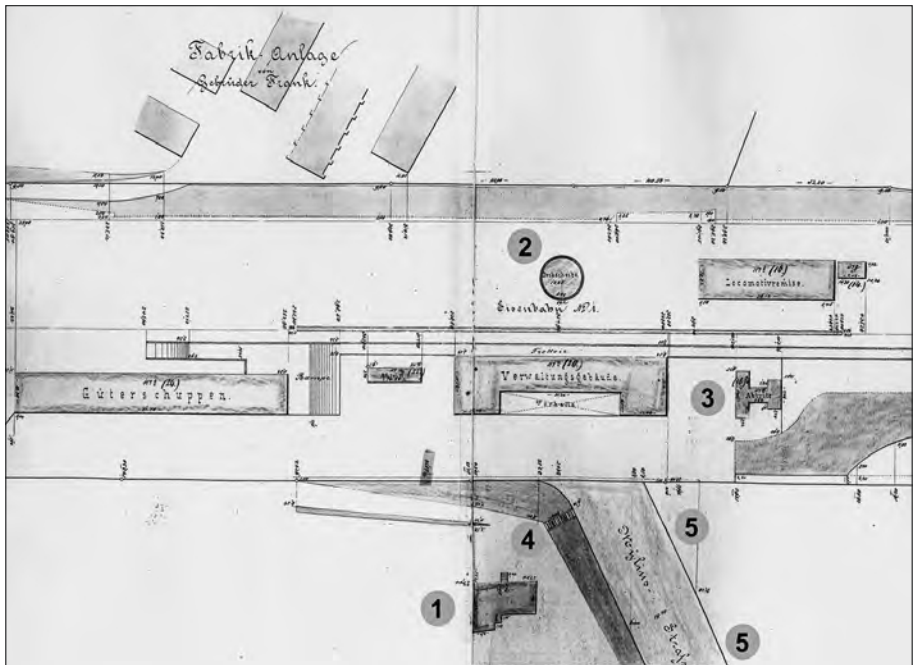
*Die 1915 abgerissene Solitude-Brücke, um 1910.*

sowie das Dienstzimmer des Bahnhofvorstandes, im Mittelteil die Wartesäle der 2. bzw. der 3. Klasse und der Fahrkartenschalter mit dem Telegraphenraum untergebracht. In den beiden oberen Stockwerken befanden sich die Wohnungen von Bahnbediensteten und deren Familien. Gaslicht beleuchtete den gesamten Bahnhof, selbstverständlich war die Anlage auch an das städtische Wassernetz angeschlossen.

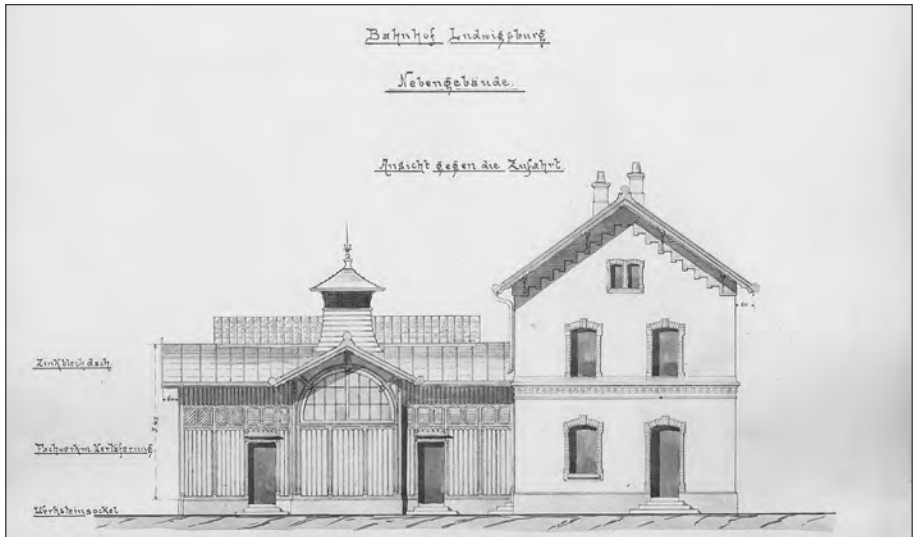
Was ist über die anderen, für den Betrieb eines jeden Bahnhofs wichtigen Einrichtungen zu sagen? Auf dem kleinen Vorplatz an der Nordseite des Bahnhofs stand bislang der einzige »Passagier-Abtritt«. Im Zuge von Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen in den Jahren 1870/71 wurde er durch ein Nebengebäude in Form eines doppelten »T« ersetzt, in dem neben dem Abtritt eine Waschküche und ein Holzstall für die im Stationsgebäude wohnenden Familien untergebracht waren. Gleichzeitig wurde an der Südseite ein weiteres kleineres Nebengebäude mit einem zweiten Abtritt und einer Remise errichtet. 1897 musste das südliche Nebengebäude der Erweiterung des Güterschuppens weichen, während das nördliche Nebengebäude bereits 1896 durch einen größeren Neubau ersetzt wurde. Im Erdgeschoss war außer den Abtritten, der Waschküche und dem Holzstall noch ein Lagerraum mit Feuerlöschmitteln untergebracht. Im Obergeschoss richtete man zusätzliche Büroräume und einen Schlafraum für Schichtarbeiter ein. 1912 sollte ein modernes Abortgebäude mit eigener Kläranlage die in der Zwischenzeit veraltete Vorgängereinrichtung ablösen. Eine Lokomotiven- und eine Wagenremise sowie die unentbehrliche Drehscheibe waren in das Gleisfeld vor dem Stationsgebäude integriert. An den Güterschuppen im Süden schlossen sich Verloaderampen für Kopf- bzw. Seitenbeladung an. Eine Bodewaage mit Waaghäuschen und ein Hebekran gehörten ebenfalls zum Güterbahnhof. Als sicherer Warteraum für Strafgefangene ist 1903 am Gleis 1 eine Wellblechbude aufgestellt worden. Warum der Ludwigsburger Bahnhof allerdings eine »Dunglege« benötigte, darüber darf spekuliert werden.

### *Bahnhotel – Franck-Steg – Murraltbahn*

Was war bisher erreicht worden, welche Fragen blieben offen? Nach der erfolgreichen Ansiedlung der Cichorienfabrik Heinrich Franck Söhne, der Vergrößerung des Stationsgebäudes und dem Bau der Myliusstraße standen als nächste Aufgaben u.a. die Verbreiterung des Schiller-Durchlasses und die Anlage und Bebauung der Bahnhofstraße auf dem Programm. 1871/72 erweiterte die Bahn den Schiller-Durchlass von 5 auf 14,5 Meter, sicher auch auf Drängen der Firma Franck, denn die mit dem Zug ankommenden Arbeiter sollten ohne Gefahr den Durchlass passieren können, weswegen die Firma auch einen schmalen Fußweg im Durchlass durchsetzen konnte. Eine zweckmäßige Stahlbrücke löste das enge Gewölbe ab. An der neu angelegten Bahnhofstraße wurde 1875 als erstes Gebäude, direkt dem Bahnhof gegenüber, das Bahnhotel als Eckhaus erbaut. Zusammen mit der erst 1886/87 auf der anderen Seite der Myliusstraße ebenfalls als Eckhaus errichteten Post bildete das Bahnhotel das repräsentative Tor zur Stadt. Gegenüber den beiden im historisierenden Stil erbauten Gebäuden fiel die harmlose



*Bahnhofsgelände und Bahnhofsvorplatz, Lageplan um 1874.  
Bahnhofswirtschaft (1), Drehscheibe (2), nördliches Nebengebäude (3),  
seitliche Bahnhofstreppe (4), neuangelegte Myliusstraße (5).*



*Nördliches Nebengebäude mit Toiletten-Anbau, Entwurfszeichnung März 1897.*



Architektur des Bahnhofgebäudes deutlich ab, ein Eindruck, der nach der Eröffnung der Musikhalle im Jahr 1890 noch verstärkt wurde.

Anfang 1876 plante die Firma Franck, als Verlängerung der Leonberger Straße einen Fußgängersteg über die Gleise für ihre mit dem Zug ankommenden Arbeiter zu errichten und wandte sich mit einer entsprechenden Eingabe an den Stadtrat. In einem am 29. Februar 1876 abgeschlossenen Bauvertrag wurde festgelegt, dass die Stadt den Steg baut und nach Fertigstellung auch Eigentümerin wird. Die Kosten übernahmen zu je einem Drittel die Firma Franck, die Bahn und die Stadt. Eine erste Kostenschätzung für die Stahlkonstruktion lag bei 22 000 Mark. Als der »Franck-Steg« 1879 eingeweiht wurde, waren die Baukosten um 20 Prozent überschritten.

Schon 1864 begannen die ersten Planungen und Überlegungen, abzweigend von der Strecke Stuttgart-Heilbronn eine Eisenbahnlinie über Marbach nach Backnang zu bauen. In Ludwigsburg machte man sich Hoffnung, wenigstens Knotenpunkt mit der Murrthalbahn zu werden. Die Planungen zogen sich hin, die Hoffnung zerschlug sich, weil Bietigheim als bereits bestehender Knoten mit der Westbahn den Zuschlag erhielt. So nahm die Murrthalbahn am 8. Dezember 1879 ihren Betrieb zwischen Bietigheim und Backnang auf und ließ Ludwigsburg links liegen. Nachdem am 19. September 1879 der Ausbau der Strecke von Ludwigsburg nach Beihingen als Anschluss an die Murrthalbahn per Gesetz beschlossen worden war, kamen zwischen 1879 und 1881 auf den Bahnhof größere Veränderungen zu.

Der »Marbacher Bahnhof« wurde als Kopfbahnhof nördlich des Stationsgebäudes auf der sogenannten Marbacher Seite eingerichtet, mit eigener Drehscheibe. Die bisherige Drehscheibe im Gleisfeld vor dem Stationsgebäude konnte deshalb abgebaut werden. Differenzen mit der Bahnverwaltung wegen einer Verbreiterung des Gleisfeldes nördlich des Schiller-Durchlasses bestanden schon seit 1878. Dieser Verbreiterung nach Westen lag der städtische Feldweg Nr. 2 im Weg. Die Stadt lehnte damals eine Verlegung des Weges nach Westen ab und benutzte die Situation als Druckmittel, um eine weitere Verbreiterung des Schiller-Durchlasses auf 25 Meter durchzusetzen, was misslang. Erst als der Ausbau der Strecke nach Beihingen aktuell wurde, kam es zum Kompromiss. Die Bahn erweiterte den Schiller-Durchlass auf 20 Meter sowie den Durchlass Asperger Straße auf 12 Meter. Im Gegenzug verlegte die Stadt den Feldweg Nr. 2 (Schlachthofstraße). Die Strecke nach Beihingen – von Julius Abel erbaut – ist am 15. Oktober 1881 eröffnet worden. Seit 1921 wird sie als Hauptstrecke betrieben, während das Teilstück von Beihingen nach Bietigheim nach Kriegsschäden zwar repariert, aber am 5. Februar 1958 offiziell stillgelegt wurde.

In den Jahren 1886/87 wurde mit der Errichtung der Hauptpost gegenüber dem Bahnhof die letzte Baulücke in der Myliusstraße geschlossen. Nach der Eröffnung am 24. August 1887 konnte das seither aushilfsweise im Bahnhofsgebäude untergebrachte Dienstzimmer der Post aufgegeben werden. Aus der Zeit von 1869 bis 1886 sind zwei Poststempel »Ludwigsburg Bahnhof« bekannt, die für am Bahnhof bzw. Bahnpostwagen aufgegebene Post verwendet wurden.<sup>3</sup>



*Gleisanlagen mit Bahnhofsgebäude und Güterschuppen,  
Blick nach Norden, Ansichtskarte um 1910.*

Am 1. April 1892 – kein Aprilscherz – löste die mitteleuropäische Einheitszeit MEZ in Württemberg die mittlere Stuttgarter Zeit ab. Länder wie Baden, Hessen oder Württemberg hatten bislang eigene Zeitzonen, d.h. die mittlere Stuttgarter war der Karlsruher Zeit um vier Minuten voraus, was bei der Fahrplangestaltung mit zunehmender Zugdichte zu immer größeren Problemen führte. Ein Zug von Bretten nach Bietigheim kam folglich nach badischer Eisenbahnzeit pünktlich, nach württembergischer aber mit vier Minuten Verspätung in Bietigheim an.

Zwei Pläne, die zwar diskutiert, dann aber doch nicht realisiert wurden, sollen hier kurz erwähnt werden. Wohl noch unter dem Eindruck des nicht allzu lange zurückliegenden Krieges von 1870/71 wurde 1887 ernsthaft überlegt, ob im Fall einer künftigen Mobilmachung der Bahnhof nicht von den firmeneigenen Generatoren der Firma Franck elektrisch beleuchtet werden könnte. Der Vorschlag kam aus Kostengründen nicht zu Stande, dafür aber wurde die Zahl der Gaslaternen auf dem Bahnhofsgelände erhöht. Ein sehr menschliches Problem darf auch nicht ausgespart werden. 1894 erhob sich die heikle Frage, wie künftig mit der Situation umzugehen sei, dass sich im Stationsgebäude neben dem Warteraum der 1. Klasse kein eigener Abort für die Königliche Familie befand. Die geplanten Umbauten stießen auf wenig Gegenliebe. Die ins Auge gefasste Räumlichkeit wäre zu eng, zu schlecht belüftet und deshalb für die Königlichen Herrschaften unzumutbar. Nachdem die Königliche Familie in der Vergangenheit aber nur ein einziges Mal am Ludwigsburger Bahnhof ausgestiegen war, sonst aber nur durchfuhr, einigte man sich darauf, die bestehende Einrichtung lediglich durch ein modernes automatisches Torfmull-Klosett zu ersetzen.

Um die Bedeutung des Ludwigsburger Bahnhofs trotz aller Probleme und Irritationen herauszustellen, sei hier am Rande noch vermerkt, dass der hiesige Bahnhof nach der Bahnstatistik 1877/78 unter 263 württembergischen Bahnhöfen bei der Personenbeförderung den 5. und bei der Güterbeförderung den 6. Rang einnahm.

### *Der Anfang des neuen Jahrhunderts*

Mit dem Beginn des neuen Jahrhunderts kamen bedeutende Aufgaben auf die Verwaltung der Württembergischen Staatseisenbahnen zu. Wollte man von der allgemeinen wirtschaftlichen und technischen Entwicklung nicht abgekoppelt werden, mussten Teile des Streckennetzes und stark frequentierte Bahnhöfe an die rasant zunehmenden Bedürfnisse des Verkehrs angepasst werden. Die steigende Zahl von Pendlern, die täglich mit dem Zug zur Arbeit fuhren, überlastete die strukturell wie baulich veralteten Bahnhöfe. Auch die Güterabfertigung konnte mit dem schnell wachsenden Güteraufkommen nicht mehr Schritt halten.

Am 21. Februar 1907 wurde deshalb »zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie zur Beseitigung von Missständen« im Landtag ein Gesetzesentwurf eingebracht, der u.a. neben dem Umbau des Stuttgarter Bahnhofs auch den viergleisigen Ausbau der Strecke von Untertürkheim bis Ludwigsburg, die Erweiterung des Kornwestheimer Bahnhofs zu einem Rangierbahnhof und den Umbau des Ludwigsburger Bahnhofs vorsah. Einer zukunftsfähigen Erweiterung des Bahnhofs stand jedoch seine ungünstige Lage – eingeklemmt zwischen der Cichorienfabrik im Westen und der Bahnhofstraße im Osten – entgegen.



*»Partie beim Bahnhof« mit Bahnhofhotel und Hauptpost, Ansichtskarte um 1910.*



*Bahnhofsvorplatz, Bahnhofsgebäude mit verglaster Schalterhalle,  
Ansichtskarte um 1915.*

Zu übertrieben großen Hoffnungen gab der Gesetzesentwurf allerdings auch keinen Anlass. Man war sich in der Bahnverwaltung zwar einig, dass im Bahnhofsbereich der Personen- vom Güterverkehr getrennt werden musste, räumlich wie organisatorisch, und dass deshalb ein neuer Güterbahnhof für Ludwigsburg gebraucht wurde. Der Umbau des Bahnhofs dagegen erschien den Verfassern des Gesetzesentwurfs nicht dringend nötig zu sein, wenn es da heißt: »Die Regierung beabsichtigt weder jetzt schon eine Forderung für den Umbau des Bahnhofs Ludwigsburg einzubringen noch einen Beschluss über seine künftige Gestaltung herbeizuführen. Dies wird vielmehr erst geschehen, wenn die anderen dringenderen Arbeiten in und um Stuttgart ausgeführt sind, die Verkehrsverhältnisse in Ludwigsburg die Erweiterung des Bahnhofs erfordern und ein reifer genereller Entwurf aufgestellt sein wird.« König Wilhelm II. unterzeichnete das Gesetz am 13. August 1907, der Ausbruch des Ersten Weltkriegs verhinderte zu großen Teilen die vorgesehene Ausführung.

Nach 1907 herrschte zunächst rege Betriebsamkeit auf dem Ludwigsburger Bahnhof. 1910 begannen die Vorarbeiten für den viergleisigen Ausbau. Die zusätzlichen Gleise sollten rechts (im Osten) der bestehenden Strecke verlegt werden. Durchlässe mussten verlängert, Brücken wie die Solitude-Brücke oder die Paulinenbrücke neu gebaut werden. Im Bahnhof Ludwigsburg machte der viergleisige Ausbau die Errichtung neuer Stellwerke, die Anlage eines weiteren Bahnsteigs und den Bau einer Bahnsteigunterführung notwendig.

Nach längeren Diskussionen über die günstigste Lage des neuen Ortsgüterbahnhofs – beim Lerchenholz oder neben der Gänsfußallee? – fiel die Wahl auf

den verkehrstechnisch günstiger gelegenen Platz beim Lerchenholz mit der direkten Anbindung an den neuen Kornwestheimer Rangierbahnhof. 1913 begannen gleichzeitig mit den Arbeiten am neuen Ortsgüterbahnhof auch die Erdarbeiten für den viergleisigen Ausbau im Bereich des Ludwigsburger Bahnhofs. Um den Kauf der Fahrkarten vor allem im Winter etwas angenehmer zu gestalten, ist die Vorhalle zwischen den beiden Seitenflügeln im Jahr 1912 mit einer hellen Fensterwand zur Straße hin abgeschlossen worden, wobei sich die beiden



*Der alte Güterbahnhof mit Verladerampen, vor 1916.  
Im Hintergrund das Firmengelände der Blechwarenfabrik Kallenberg & Feyerabend.*



*Der neue Ortsgüterbahnhof, Blick in Richtung Stadt, um 1920.*

leicht vorspringenden Türen an den Seiten befanden. Die Position der neuen Solitude-Brücke sollte besser der Verkehrssituation angepasst werden, was durch eine Verschiebung um zwölf Meter nach Süden und durch eine Drehung in Richtung Keplerstraße erreicht werden konnte. Im Dezember 1915 erfolgte die Endmontage der Eisenkonstruktion vor Ort. Nach Eröffnung des neuen Orts-güterbahnhofs beim Lerchenholz am 20. Mai 1916 wurde der bisherige Güterbahnhof südlich des Hauptgebäudes geräumt und die Bahnhofstraße über den frei gewordenen Platz bis zur Solitude-Brückenauffahrt verlängert.

Das letzte, noch vor dem Krieg beschlossene Bauprojekt, das während des Krieges beendet werden konnte, war die Bahnverbindung nach Markgröningen. Nach einem Beschluss vom 13. August 1911 sollte Markgröningen durch eine Stichbahn mit dem Ludwigsburger Bahnhof verbunden werden. Die Arbeiten am Streckenausbau wurden im Frühjahr 1914 aufgenommen und am 4. Dezember 1916 mit der Eröffnung abgeschlossen.<sup>4</sup>

### *Wirtschaftskrise und Aufschwung*

Das erste Eisenbahnunglück im Ludwigsburger Bahnhof, das fotodokumentarisch festgehalten ist, ereignete sich am 12. November 1919, als ein von Kornwestheim kommender Güterzug vor dem Stationsgebäude entgleiste. Sechzehn Wagen sprangen aus den Schienen, sechs davon verkeilten sich auf dem Bahnsteig des 1. und 2. Gleises. Vom Zugpersonal kam niemand zu Schaden.

Die während des Ersten Weltkriegs unterbrochenen Arbeiten am viergleisigen Streckenausbau konnten 1926 wieder aufgenommen und am 15. Mai 1929 mit



*Totalschaden am Ludwigsburger Bahnhof, 12. November 1919.*

der kompletten Streckeneröffnung nach Stuttgart abgeschlossen werden. Nachdem im Mai 1930 die Entscheidung für die Elektrifizierung der Strecke Stuttgart-Ludwigsburg gefallen war, bedienten in den nächsten vier Jahren Dieseltriebwagen den Vorortverkehr nach Stuttgart, bis sie am 15. Mai 1933 nach der Elektrifizierung der Vorortstrecke von den elektrischen Triebwagen der Maschinenfabrik Esslingen, den »Roten Heulern«, abgelöst wurden.

Der Umbau des Gleisfeldes muss bald nach dem Krieg wieder aufgenommen worden sein, denn 1921 erhielt der Zwischenbahnsteig ein eisernes Bahnsteigdach und 1923 konnte die Bahnsteigunterführung zu den Gleisen 2 und 3, im Jahr 1927 zu den Gleisen 4 und 5 freigegeben werden. Das im Jahr 1898 an den Südflügel angebrachte Bahnsteigdach wurde 1921 abgerissen und an seiner Stelle ein ebenerdiges Abort- und Expressgutgebäude angebaut. Außerdem mussten zwischen 1925 und 1926 zur Sicherstellung der Betriebsabläufe drei neue Stellwerke im Bahnhofsbereich in Betrieb genommen werden. Mehr ließen die wirtschaftlichen Verhältnisse vor und nach der Inflation nicht zu.

Der Umbau des Bahnhofs wurde nicht mehr weiter verfolgt. Es existiert zwar noch ein Plan aus dem Jahr 1916, der den Grundriss eines langgezogenen Gebäudes mit einer zentralen halbrunden Halle über zwei Stockwerke und die Unterführung zu den Bahnsteigen zeigt, bei späteren Planungen wurde er aber nicht mehr berücksichtigt. Ab jetzt beherrschten die nicht behobenen Missstände des Ludwigsburger Bahnhofs die Schlagzeilen der Presse und die um Abhilfe bemühten Köpfe der Verantwortlichen. Mehrere Leserbriefe aus dieser Zeit vermitteln einen authentischen Eindruck von der damaligen Stimmungslage und der Meinung vom Ludwigsburger Bahnhof und seiner negativen Wirkung auf die Stadt. So war zum Beispiel am 29. Dezember 1926 in der Ludwigsburger Zeitung zu lesen: »Niemand wird behaupten, dass der Ludwigsburger Bahnhof eine besondere Zierde der Stadt wäre. Sowohl der Bahnhofbau selbst, als auch sein Vorplatz forderten schon längst eine Neugestaltung. Es wurde zwar immer wieder eine kleine Neuerung geschaffen; mit allen diesen Verbesserungen wurde aber nur geflickt. Für eine Stadt mit 30 000 Einwohnern, die durch die Garnison, die Großstadtnähe und die zahlreichen gutbevölkerten Industrieorte der nächsten Umgebung einen sehr starken Verkehr hat, kann sicher ein Bahnhof gefordert werden, der für das reisende Publikum etwas mehr bietet als diese teilweise überalterte Anlage. Auf den Aufenthalt in dem Hauptwartesaal verzichtet jeder anständige Reisende und insbesondere jede allein reisende Dame gern.«

Zur Beruhigung der Gemüter ließ die Bahnverwaltung das Stationsgebäude frisch verputzen und mit einer Farbe streichen, die allgemein als »schwind-süchtig« bezeichnet wurde und sicher nicht allen gefiel. Die Einrichtung eines dritten Wartesaals sowie eines Nichtraucher-Warteraums, verbunden mit der Aufgabe der Klasseneinteilung, sollte die Situation für die Reisenden vor der Abfahrt der Züge entspannen. Außerdem wurden die undichten Bahnsteigdächer überholt und, nachdem 1926 die Drehscheibe abgebaut worden war, der Marbacher Bahnhof insgesamt etwas freundlicher gestaltet.

Wer Näheres über die seit Anfang der 1920er Jahre bestehenden und Mitte 1933 verworfenen Pläne, von Feuerbach über Zuffenhausen, Stammheim und Korn-

westheim eine schmalspurige elektrischen Straßenbahn zum Ludwigsburger Bahnhof zu bauen, erfahren möchte, sei auf die einschlägigen Bestände im Staatsarchiv bzw. Stadtarchiv Ludwigsburg hingewiesen.

Kurz noch einige Bemerkungen zum Thema Industriegleise in der Weststadt. Im Mai 1902 beschloss der Stadtrat als Zeichen dafür, dass die Stadt ernsthaft bemüht war, im Westen Industrie anzusiedeln, die Anlage eines städtischen



*»Gute Reise!«, um 1920.*



Industriegleises, das von den späteren Benutzern vorfinanziert werden sollte. An der Linkskurve der Schlachthofstraße bog es vom Gleisfeld nach Westen ab und überquerte die Martin-Luther-Straße nördlich des Gebäudes Nr. 20, wo die Firma Lotter ein Eisenlager plante. Das Gleis endete dort und wurde auch nicht mehr weitergeführt. Stattdessen wurden 1922/23 Industriegleise in die Gänsfußallee, die Kammerer- und in die Groenerstraße verlegt, die über den neuen Ortsgüterbahnhof bis heute an das Bahnnetz angeschlossen sind.

Ludwigsburg war jetzt über eine viergleisige, elektrifizierte Eisenbahnverbindung mit Stuttgart und dem europäischen Schienennetz verbunden, war Knotenpunkt der Bahnen nach Markgröningen sowie nach Backnang und besaß einen großzügig ausgebauten Ortsgüterbahnhof, an den über ein System von Industriegleisen mehrere leistungsstarke Industriebetriebe in der Weststadt angeschlossen waren. Nur eines hatte Ludwigsburg immer noch nicht: das dazu erforderliche moderne Bahnhofsgebäude! Immer noch musste sich die Stadt mit einem mehrfach veränderten architektonischen Relikt von 1870 zufrieden geben und sich dafür Hohn und Spott gefallen lassen.

Dem Bürgermeister blieb nichts anderes übrig, als sich bei der Reichsbahndirektion in Stuttgart zu beschweren und auf die nicht behobenen Missstände in den Bereichen der Schalterhalle, der Warteräume oder der Gepäckabfertigung hinzuweisen. Als Antwort wies die Reichsbahn 1936 auf die beengten Platzverhältnisse rund um den Bahnhof hin, die einer vernünftigen Vergrößerung des Gebäudes entgegenstünden. Sie schlug deshalb als Zwischenlösung bis zur Errichtung eines Neubaus, für den im Augenblick die Mittel fehlten, eine Vergrößerung der Schalterhalle um vier Meter in Richtung Vorplatz vor, was der Stadtrat ablehnte. Die einzige nennenswerte Neuerung dieser Zeit war die Aufnahme des Güterkraftverkehrs Anfang Oktober 1936 zwischen dem Ludwigsburger Bahnhof und Neckargröningen, Poppenweiler sowie Neckarweihingen. Von der Güter- und Expressgutabfertigung lieferte die Bahn mit einem Lastwagen Stück- und Expressgut in die umliegenden Gemeinden aus.

1940 brachte die Reichsbahn eine völlig neue Überlegung ins Spiel. Im Zusammenhang mit dem viergleisigen Ausbau bis Bietigheim – realisiert wurde 1940 allerdings nur ein drittes Gleis – sollte die Solitude-Brücke weiter nach Süden und das Bahnhofhotel mit der Musikhalle abgerissen werden, um Platz für ein größeres Bahnhofsgebäude zu schaffen. Außerdem wurde festgestellt, dass es an einem »möglichst kurzen und zügigen« Zugang vom Bahnhofsgebäude zur Weststadt fehlt. Die Einzelpläne wollte die Reichsbahn nach Kriegsende ausarbeiten, wozu es dann nicht mehr kommen sollte.

### *Die Wirtschaftswunder-Zeit*

Zunächst eine kleine Episode am Rand. Der Journalist und Professor Klaus Mehnert, ein Verwandter der Fabrikantenfamilie Franck, war von 1941 bis 1945 als Publizist in Shanghai tätig und wurde im Sommer 1946 als internierter »Chinese« mit einem Sammeltransport nach Ludwigsburg in eines der Internierungslager gebracht. Klaus Mehnert beschreibt in seiner Autobiografie diese

Fahrt quer durch Deutschland.<sup>5</sup> Als der Zug nachts den dunklen Ludwigsburger Bahnhof erreichte, weckte ihn ein Leutnant. In dem Augenblick wusste er zur Verwunderung des Soldaten ohne hinauszuschauen, wo er war: »Es roch, wie es in ganz Deutschland nur in einer einzigen Stadt am Bahnhof riecht, nach gerösteter Zichorie, nach Kaffee Franck-Kathreiner.«



*Franck-Steg mit Gaslaterne, Anfang der 1950er Jahre.*

Ministerpräsident Reinhold Maier und Landtagspräsident Wilhelm Keil eröffneten Anfang Oktober 1950 die vollständig elektrifizierte Bahnlinie von Stuttgart bis Bietigheim im Rahmen einer Fahrt im geschmückten Triebwagen und mit Musik und erbauenden Reden. Der einzige größere Neubau, der unmittelbar nach Kriegsende im Bereich des Ludwigsburger Bahnhofs errichtet wurde, war das auf der Marbacher Seite in den Jahren 1950/51 als Ticket Office und Warteraum für die Soldaten der amerikanischen Garnison errichtete RTO-Gebäude (RTO = Railway-Troup-Office). Im Sommer 1957 wurde es zur Bahnhofsgaststätte umgebaut und Ende 1984 abgerissen. Darüberhinaus entstand 1951 südlich der Expressgutabfertigung über dem während des Krieges angelegten Feuerlöschteich eine kleine ebenerdige Ladenzeile mit acht Geschäften.

Was sonst noch geschah, ist schnell erzählt. Ende der 1950er, Anfang der 1960er Jahre wurde ernsthaft überlegt, das Stationsgebäude abzureißen und die Personen- und Zugabfertigung in eine unterirdische Fußgängerzone zu verlegen, die über die tiefer liegenden Bereiche der Bahnhof-, Mylius- und Karlstraße ohne Treppen zu erreichen gewesen wäre. Die Pläne zerschlugen sich.

Ein zweites schweres Zugunglück im Bereich des Ludwigsburger Bahnhofs ereignete sich am 4. April 1964 bei der Ausfahrt des D 203 in Richtung Bietigheim.

Infolge eines Schienenbruchs entgleisten drei Wagen, legten sich quer und rissen eine Signalbrücke mit. Die vier Verletzten konnten nach ambulanter Behandlung im Krankenhaus wieder entlassen werden, der Sachschaden war beträchtlich.

Am 15. Februar 1967 ging in Stuttgart und Ludwigsburg ein Stück Bahngeschichte zu Ende. Nach einer längeren Versuchsphase wurden an diesem Tag die Fahrkartenkontrollen an den Bahnsteigsperrern endgültig aufgehoben. Und am 4. Dezember desselben Jahres begann mit der versuchsweisen Aufstellung eines Fahrkartenautomaten eine neue Ära. Bereits im März 1967 fiel die Entscheidung, den Ludwigsburger Güterbahnhof beim Lerchenholz zu einem Container-Terminal umzubauen. Offizielle Eröffnung war am 25. Juni 1968. Nach 30 Jahren, am 5. August 1998, stellte das Terminal zur großen Freude und Erleichterung der Anwohner endgültig seinen Betrieb ein. Die Umgestaltung zu einem Gewerbegebiet konnte beginnen.

Die Eisenkonstruktion der Solitude-Brücke mit nur zwei Fahrspuren entwickelte sich im Lauf der Jahre, vor allem nach dem Ausbau der Friedrichstraße zur Durchgangsstraße, immer mehr zum neuralgischen Nadelöhr des Verkehrs zwischen dem Neckar- bzw. Remstal und der Autobahn. Seit dem 21. Dezember 1979 rollt der Verkehr über eine neue mehrspurige Solitude-Brücke. Die Eisenkonstruktion aus dem Jahr 1915 wurde verschrottet, ein Eckstück dagegen erhalten und als »Mahnmal« an der heutigen Brücke aufgestellt. Ein weiteres, größeres Konstruktionsteil befindet sich als Anschauungsmuster im Innenhof der Carl-Schaefer-Schule. Das kleinste Stück schließlich hat seinen Platz im Treppenhaus des städtischen Tiefbauamts gefunden.



*Die 1979 abgerissene Solitude-Brücke, um 1970.  
Die Eckkonstruktion ist als Erinnerungsstück noch erhalten geblieben.*





*Bahnhof Ludwigsburg, um 1980. Oben: Bahnsteig 1; unten: Schalterhalle.*

*Linke Seite: Bahnhof Ludwigsburg, um 1980. Oben: südlicher Anbau, ehemalige Expressgut-Abfertigung; Mitte: Hauptgebäude; unten: überdachter Zugang zu den Gleisen und Bahnhofswirtschaft (ehemaliges RTO-Gebäude).*

Am 17. August 1978 nahm die Bahn ihr neues, modern ausgerüstetes Stellwerk am Ludwigsburger Bahnhof in Betrieb. Alles war bereit für den Start der S-Bahn am 1. Oktober 1978 von Ludwigsburg zur Schwabstraße in Stuttgart. Seit dem 27. September 1980 fährt die S4 auf der frisch elektrifizierten Strecke zweigleisig bis Freiberg/N. und ab da eingleisig über die neue Neckarbrücke bis Marbach. Am 30. Mai 1981 folgte die S5 nach Bietigheim, nachdem die Strecke dazu viergleisig ausgebaut worden war. Die feierliche Eröffnung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) fand am 8. Oktober 1987 statt, zur gleichen Zeit wurde auch der neue behindertengerechte Franck-Steg mit Fahrstühlen seiner Bestimmung übergeben.

### *Auf dem Weg zum Bahnhof als Dienstleistungszentrum*

Was noch fehlt, ist die unendliche Geschichte des neuen Bahnhofsgebäudes. Sie im Detail hier wiederzugeben, würde den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen.<sup>6</sup> Es soll deshalb genügen, die Höhepunkte der abwechslungsreichen Geschichte auszugewisse in Form von Schlagzeilen der örtlichen Presse Revue passieren zu lassen.

- 19.09.1902: »Missstände auf dem Ludwigsburger Bahnhof«;
- 26.03.1927: »Wie ein unglückliches Überbleibsel aus einer früheren Zeit«;
- 04.06.1936: »Unser Bahnhof ist keine Zierde«;
- 24.07.1936: »Was wird aus unserem Bahnhofsgebäude?«;
- 24.02.1951: »Bundesbahn macht Pläne für einen Umbau des Bahnhofs«;
- 29.08.1951: »An einen Umbau des Bahnhofs ist vorläufig nicht zu denken«;
- 27.09.1952: »Der Bahnhof soll in die Versenkung«;
- 10.05.1953: »Vielleicht einmal Bahnhofsumbau«;
- 14.01.1959: »Die Reisenden müssen sich noch gedulden«;
- 20.12.1961: »Bahnhofsumbau auf der langen Bank«;
- 18.01.1964: »Gipfelgespräch um den Ludwigsburger Bahnhof«;
- 25.08.1967: »Wann Bau des Bahnhofs Ludwigsburg?«;
- 06.08.1968: »Bahnhof Ludwigsburg vorerst vergessen?«;
- 29.05.1971: »Bleibt der Bahnhof auf dem Abstellgleis?«;
- 14.01.1984: »Neubau des Bahnhofs unter der Erde und darüber ein Hotel«;
- 11.04.1985: »Weichen für den neuen Bahnhof gestellt«;
- 07.05.1987: »Der schöne Traum vom Bahnhof ist geplatzt«;
- 19.09.1987: »Berliner Investor baut den Bahnhof«;
- 11.10.1988: »Bahnhof ein Trauerspiel«;
- 21.10.1989: »Die Würfel für den Bahnhof sind gefallen«;
- 09.03.1991: »Investor sucht einen Partner«;
- 31.05.1991: »Am Bahnhof steht ein Bagger«;
- 20.11.1992: »Moderne Bahnpassage ersetzt altes Empfangsgebäude«.

Seit dem Anfang der 1980er Jahre verlor der Ludwigsburger Bahnhof für die Deutsche Bundesbahn an Bedeutung. Investitionen lohnten sich nicht mehr. Die Schnellbahntrasse nach Mannheim war in Planung bzw. im Bau, der Ludwigsburger Bahnhof wurde zur Außenstelle von Bietigheim herabgestuft. Einen

neuen Bahnhof wollte und konnte die Bundesbahn nicht bauen. Stattdessen entwickelte sie als Pilotprojekt ein neues Bahnhofsmo­dell, ein Einkaufs- und Dienstleistungszentrum mit integriertem Reisezentrum der Bundesbahn. Mitte der 1980er Jahre begann die Suche nach einem Investor, der nach dem Abriss des alten Bahnhofsgeländes auf dem frei gewordenen Gelände dieses Zentrum er­baut und gleichzeitig ein tragfähiges Nutzungskonzept entwickelt. Mehrere Vor­schläge und Pläne wurden diskutiert; einmal sollte der Bahnhof mit den Gleisen unter die Erde, um Platz für den Omnibusbahnhof zu gewinnen, auch ein Hot­telbau stand zur Debatte. Kein Konzept überzeugte, so dass die Bahn entnervt als Alternative einen bahneigenen Pavillon als Reise-Zentrum vorschlug, was seitens der Stadt auf heftigen Widerstand stieß.

Ein Ausweg zeichnete sich im September 1987 ab, als der Berliner Investor Peter Ziegenbalg mit der Bundesbahndirektion Stuttgart einen Erbpachtvertrag abschloss und das Bahnhofsgelände für die nächsten 70 Jahre erwarb, um darauf ein Einkaufs- und Dienstleistungszentrum zu errichten. Zusätzlich sollte im Sü­den des Hauptgebäudes eine langgestreckte »Markthalle« mit Einzelgeschäften und im Norden eine Tiefgarage errichtet werden. Die Pläne der gesamten Anlage stammten von dem Stuttgarter Architekturbüro Rainer C. Czermak. Für das Einkaufszentrum im Hauptgebäude war eine Mischung aus unterschiedlichen Branchen geplant, u.a. Drogerieartikel, Textilien, Schuhe, Elektronik, Zeitschrif­ten, Blumen, Back- und Fleischwaren, eine Apotheke, eine Bank und ein Friseur sowie verschiedene gastronomische Betriebe.

Während die Planungen gerade anliefen, machte die Bundesbahn ernst und riss das Bahnhofsgelände im Oktober 1987 ab. Lediglich eine Hälfte der Ein­gangsüberdachung mit den zierlichen Gusseisensäulen wurde erhalten und am ZOB als Wetterschutz wieder aufgebaut. Nach einer dreijährigen Planungspause von Bundesbahn und Investor erteilte die Stadt im November 1990 die Bauge­nehmigung für den Neubau. Im Mai 1991 starteten die Bauarbeiten, allerdings nicht mit Ziegenbalg als Investor, sondern mit der DIBAG (Doblinger Industrie­bau AG München), die in letzter Minute für den finanzschwachen Ziegenbalg einsprang. Am 19. November 1992 konnte der Ludwigsburger Oberbürger­meister Henke in Anwesenheit des Stuttgarter Bahn-Präsidenten Dr. Schnell das 46 Millionen teure Einkaufs- und Dienstleistungszentrum, die »Bahn-Passage Ludwigsburg«, mit dem Reisezentrum der Deutschen Bundesbahn und rund 10 000 qm Mietfläche einweihen.

Zwei Zitate aus den Eröffnungsreden seien an dieser Stelle wiedergegeben. OB Henke: »Ich bin sicher, dass nun die Welle der Erneuerung auch auf die West­stadt übergreift. Als Stichworte nenne ich nur: Westausgang, Bleyle-Areal und Franck-Areal Keplerstraße.« Bahn-Präsident Dr. Schnell: »Die Vorgeschichte dies­es Bauwerks auch nur in ihren wichtigsten Stationen aufzuzählen, würde Bände füllen. Was aber zählt, ist das Ergebnis – und das kann sich sehen lassen!«

Wie jeder weiß, haben sich die Hoffnungen in die »Bahn-Passage Ludwigs­burg« nicht erfüllt. Die Umgestaltung des Bahnhofs war ein Pilotprojekt und damit auch ein Wagnis. Einschlägige Erfahrungen lagen keine vor, weder über das Kaufverhalten von Reisenden und einen sinnvollen Branchenmix, noch über die notwendige architektonische Gestaltung eines solchen Einkaufszentrums,



*Bahnhof Ludwigsburg, Juni 2015.*

wobei die Anforderungen an die Architektur im Fall des Ludwigsburger Bahnhofs wegen des sehr langen, aber auch sehr schmalen Grundstücks besonders hoch waren. Alle mussten teures Lehrgeld zahlen, die Bundesbahn, der Investor und die Stadt. Sei es, dass der dringend benötigte Westausgang erst am 1. Oktober 2009 eröffnet werden konnte, oder dass es oft zu Abstimmungsproblemen zwischen den für den Bahnhof verantwortlichen Partnern kam, Gründe für den Niedergang des Bahnhofs gab es sicher viele.

Im Juli 2012 zog die Stadt die Notbremse und rief das Projekt »Wohlfühlbahnhof«<sup>7</sup> mit einem eigenen Bahnhofsmanager ins Leben. Ziel des Projekts ist es, »die Aufenthaltsqualität am Bahnhof erheblich zu verbessern« und »den Bahnhof zu einer funktionalen Drehscheibe mit multimodalem Hintergrund weiterzuentwickeln«. In einem ersten Schritt gelang es, den Bahnhof Ludwigsburg spürbar sauberer und sicherer zu machen. Weitere optische und akustische Erfolge bleiben den Reisenden beim Betreten der Bahnsteigunterführung nicht verborgen. Externe Planungsbüros sollen im Rahmen eines 2016 von der Stadt ausgeschriebenen Ideenwettbewerbs Lösungen zur Umgestaltung des gesamten Bahnhofsareals erarbeiten. »Viel steht in der Zukunft noch an.«



## Anmerkungen

- 1 Friedrich Maurer: Elend und Aufstieg in den Tagen des Biedermeier, Stuttgart 1969.
- 2 Verzeichnis sämtlicher Lokomotiven der Württembergischen Staatsbahn, in: Max Mayer: Lokomotiven, Wagen und Bergbahnen, Berlin 1924, S. 225 ff.
- 3 Hans Rees: Die Postmeister von Ludwigsburg, Freiberg/Neckar 1974, S. 244.
- 4 1975 Einstellung des regulären Personenverkehrs.
- 5 Klaus Mehnert: Ein Deutscher in der Welt, Stuttgart 1981, S. 294 ff.
- 6 Eine 1970 verfasste Dokumentation von Heinrich Stöhr über die Vorschläge zur Umgestaltung des Bahnhofs vermittelt einen guten Überblick über die einzelnen Projekte zwischen 1950 und 1970; Stadtarchiv Ludwigsburg S 31 SK 9.3.4.1.
- 7 Stadtverwaltung Ludwigsburg: Visionen am Wohlfühlbahnhof (LB.direkt spezial, September 2015).

## Literatur und Quellen

(sofern nicht schon in den Anmerkungen genannt)

- Carl Etzel und Ludwig Klein: Eisenbahn-Zeitung, Stuttgart 1843–1861.  
Die erste Section der Württembergischen Eisenbahnen, Stuttgart 1844/45 (gekürzter ND 1985).  
Führer auf der Württembergischen Eisenbahn, Stuttgart 1846.
- Wolfgang Läßle: General Ferdinand Friedrich Heinrich von Mylius und seine Straße in Ludwigsburg, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 44 (1990) S. 7–50.
- Wolfgang Läßle: Die Musikhalle 1890–1990, Ludwigsburg 1990.
- Wolfgang Läßle: Schwäbisches Potsdam, Bd. 2, Ludwigsburg 2009.
- Georg von Morlok: Die königlich württembergischen Staatseisenbahnen. Rückschau auf deren Erbauung während der Jahre 1835–1889, Stuttgart 1890 (ND 1986).
- Albert Mühl und Kurt Seidel: Die Württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart 1980.
- Marco Nimsch: Kornwestheim und die Eisenbahn, in: Kornwestheimer Geschichtsblätter 6 (1996) S. 3–36.
- Andreas M. Rantzsch: Stuttgart und seine Eisenbahnen, Heidenheim 1987.
- Regierungs-Blatt des Königreichs Württemberg (22.04.1843, 08.10.1845, 26.08.1907).
- Irmgard Sedler: Links und rechts vom Schienenstrang. Ein Nachtrag zur Jubiläumsausstellung »150 Jahre Eisenbahn in Kornwestheim«, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 52 (1998) S. 143–173.
- Stadtverwaltung Ludwigsburg: Der neue ZOB, Ludwigsburg 1987.
- Otto Supper: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, Stuttgart 1895 (ND 1981).
- Werner Willhaus: Lokomotivbau in Karlsruhe, Freiburg 2005.

### Hauptstaatsarchiv Stuttgart

- E 30 (Gesetze und Verordnungen) Bü 868, 958, 973, 991, 1013
- E 130a (Staatsministerium) Bü 353
- E 146 (Ministerium des Inneren) Bü 5932

### Staatsarchiv Ludwigsburg

- E 79 I (Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Streckenakten) Bü 997–1006
- E 79 II (Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Hochbauakten) Bü 487–490
- F 201 (Stadtdirektion Stuttgart) Bü 728
- K 411 I (Reichs-/Bundesbahndirektion Stuttgart, Akten und Pläne) Bü 287, 288, 770
- K 414 I (Reichs-/Bundesbahndirektion Stuttgart, Fotos) Bü 360, 1141
- K 414 II (Reichs-/Bundesbahndirektion Stuttgart, Fotos) Nr. 506
- PL 723 (Slg. Noller) Bü 126, DK 15

### Stadtarchiv Ludwigsburg

- E 2 (Eglosheim, GR-Protokolle) Bd. 14
- L 2 (Akten 19. Jh.) Bü 10, 503, 505, 509, 512, 653, 654, 656
- L 3/1 (Akten 20. Jh. bis 1945) AZ 1521

L 24 (Ökonomieverwaltung) Bü 108, 109, 111, 147–150  
L 32/3a (Wirtschaftskonzessionen) Bü 72–75, 1366  
L 63 (Bauakten, Baugesuche) Bü 191, 434, 480, 481, 690, 763, 1107, 1160, 1212, 1408, 1928  
L 63/1 (Bauakten, Baugesuche) Bü 47, 845  
L 150 (GR-Protokolle) Bde. 59–66, 71–73, 84–89, 91, 94–96, 99–102, 104, 136  
L 165 (Kaufbücher) Bde. 97–99, 106  
S 3/1 Nr. 55 (Materialsammlung Bahnhof)  
S 12/VI (Pläne) Nr. 18  
S 31 (Zeitgeschichtliche Sammlung) SK 9.3 (Schienenverkehr), SS 6.2 (Brücken)  
S 70/V Böh (Norbert Böhme und Michael Hilse: Bauaufnahme Bahnhof Ludwigsburg, 1979)  
Ludwigsburger Wochenblatt, Ludwigsburger Tagblatt, Ludwigsburger Zeitung, Ludwigsburger  
Kreiszeitung, Stuttgarter Zeitung, Stuttgarter Nachrichten, Schwäbische Chronik  
Stadtverwaltung Ludwigsburg, Stadtplanung und Vermessung  
Messerkundenhefte Bde. 15, 23  
Stadtverwaltung Ludwigsburg, Bürgerbüro Bauen  
Bahnhofstraße 12, Nachträge