

125 Jahre Murraltbahn*

von Klaus Warthon

Wenn man von der Murraltbahn spricht, ist nicht nur eine Strecke mit einem Anfangs- und Endpunkt, sondern gleich eine größere Anzahl von Linien im näheren und weiteren Einzugsgebiet des Flusses Murr gemeint. Dabei handelt es sich um die Strecken Waiblingen-Backnang-Schwäbisch Hall-Hessental, Bietigheim-Marbach-Backnang und Ludwigsburg-Beihingen. Heute identifiziert man mit dem Begriff Murraltbahn die Strecke von Waiblingen nach Schwäbisch Hall-Hessental als Teil der Fernverbindung von Stuttgart nach Nürnberg. Die Strecke von Marbach nach Backnang wird gerne »kleine Murraltbahn« genannt. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass unter Eisenbahnexperten ein kleiner und auch unwichtiger Streit existiert, ob der offizielle Terminus auf die Zwischensilbe »tal« verzichten sollte und die Strecke eigentlich kurz »Murrbahn« genannt werden müsste.

Im Folgenden soll die Geschichte und Entwicklung der »Murraltbahn« dargestellt werden. Der zeitliche Rahmen umfasst rund 170 Jahre: von den ersten Überlegungen für den Bau der Strecke bis hin zu einer Zukunftsvision, wie im Jahr 2015 ein Betrieb aussehen könnte. Schwerpunktartig werden dabei die Teilstrecken im Landkreis Ludwigsburg betrachtet. Ein kompletter Überblick hätte den Rahmen des Beitrags bei weitem gesprengt.

Die erste Eisenbahnstrecke weltweit wurde in England im Jahre 1825 zwischen Stockton und Darlington eröffnet und läutete die Ära eines Verkehrsmittels ein, das ein unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität werden sollte. Zehn Jahre später schickten deutsche Ingenieure den »Adler« auf die acht Kilometer lange Strecke von Nürnberg nach Fürth. 1839 wurde dann die erste Fernverkehrsstrecke ihrer Bestimmung übergeben, die die sächsischen Städte Leipzig und Dresden verband. Auf württembergischem Gebiet fuhr der erste Zug im Jahre 1845 zwischen Cannstatt und Untertürkheim.

Wie kam es zum Bau der Murraltbahn?

Erste Überlegungen für den Bau einer Murraltbahn stellte der Marbacher Stadtschultheiß Klein im Jahre 1846 im Zuge der landesweiten Euphorie, Eisenbahnstrecken zu planen und zu bauen, an. Dieses Ansinnen ist nachvollziehbar, da zu dieser Zeit bereits am Bau einer Strecke von Stuttgart nach Heilbronn gearbeitet wurde – und diese Strecke erst ab Besigheim dem Lauf des Neckars folgte. In den fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts mehrten sich die Stimmen, die einen Eisenbahnanschluss des Raumes Marbach/Backnang forderten. Anfang der sechziger Jahre reiften erste konkretere Planungen, eine Bahnstrecke von Schwäbisch Hall-Hessen-

* Leicht überarbeitete Fassung des am 9. März 2006 vor dem Historischen Verein gehaltenen Vortrags.

tal in Richtung Backnang/Stuttgart zu bauen. Hintergrund hierfür war, dass eine nördliche Querverbindung zwischen Heilbronn und Schwäbisch Hall im Jahr 1862 in Betrieb genommen wurde und somit zusammen mit der Remsbahn (Stuttgart-Aalen-Crailsheim) und der Strecke Stuttgart-Heilbronn ein Gebiet von 48 Quadratmeilen mit 239 Orten und mehr als 200 000 Einwohnern und 130 000 Morgen Waldfläche »eingeschlossen« war – ein großer und absatzträchtiger Einzugsbereich für eine künftige Murraltalbahn.

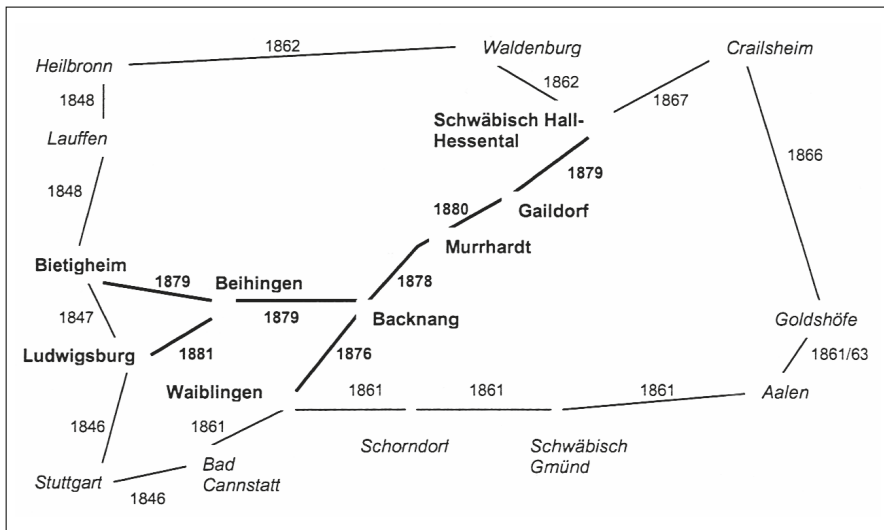
Mit den ersten Planungen setzte auch die Sorge der Marbacher Kommunalpolitiker ein, eine Schienenverbindung von Schwäbisch Hall-Hessental kommend könnte über Backnang-Winnenden nach Stuttgart geführt werden, so dass die Schillerstadt auch weiterhin von der Eisenbahnwelt abgeschnitten geblieben wäre. In den Jahren nach 1864 entstand somit eine gewisse Rivalität zwischen der Oberamtsstadt Marbach und der Stadt Winnenden, die in der Diskussion der Frage gipfelte, ob der Marbacher Schillerkult oder die Winnender Heilanstalt mehr Passagiere in die möglichen Züge brächte. In Marbach selbst gab es aber auch noch eine andere Befürchtung: Die topografisch einfachere Trassierung würde dem Laufe der Murr folgen und somit Steinheim und Murr ans Eisenbahnnetz bringen. Aus diesem Grund ist es verständlich, dass sich die verantwortlichen Persönlichkeiten in Marbach und Umgebung Gedanken machten, wie man die direkte Eisenbahnanbindung der Schillerstadt verwirklichen könnte.

Um die Dringlichkeit der Murraltalbahn für Marbach und Ludwigsburg zu unterstreichen, wurde im Mai 1865 eine Denkschrift verfasst, die in aller Ausführlichkeit und Akribie berechnete, wie viele Zentner Getreide und Festmeter Holz von den einzelnen Bahnstationen abtransportiert werden könnten. Die Forderung für die Murraltalbahn wurde anhand von vier Argumenten untermauert: 1) »Dichtheit« der Bevölkerung; 2) stark entwicklungsfähige Gewerbetätigkeit; 3) »lebhafter« Verkehr; 4) Vorhandensein von »Naturkräften«, die der Industrie »dienstbar« gemacht werden könnten

Trotz dieser Denkschrift und weiterer Eingaben der Stadt Marbach kam es zu keinen Planungsfortschritten. Aus diesem Grund reiste eine Delegation im Jahre 1870 zum zuständigen Minister Karl Freiherr von Varnbüler, um die Wünsche betreffend der Murraltalbahn vorzutragen. Das Gespräch endete für die Marbacher enttäuschend und ergebnislos.

Schon 1863 und 1865 skizzierte der bekannte Baurat Abel erste Trassenplanungen für eine Strecke von Hessental über Backnang, Marbach nach Bietigheim, obwohl erst Jahre später über die zahlreichen Eisenbahngesetze der Weg für den Bau freigegeben wurde. Der Landtag beschloss erst für die Finanzperiode 1867-1870, mögliche Eisenbahnstrecken im Bereich der Murraltalbahn voranzutreiben. Die Eisenbahntechniker machten sich darüber hinaus Gedanken, wo denn der westliche Endpunkt der Murraltalbahn sein sollte. So wurden Trassenvarianten untersucht, die neben Bietigheim und Waiblingen auch Ludwigsburg, Zuffenhausen und Cannstatt als möglichen Anschlusspunkt an das bestehende Eisenbahnnetz vorsahen.

Die Geburtsurkunde für die Murraltalbahn war schließlich das Eisenbahngesetz vom 22. März 1873, das elf Tage später im Regierungsblatt veröffentlicht wurde. Darin heißt es in Artikel 1: »Von der an der Kocherbahn gelegenen Station Hall (Hessental) wird eine Eisenbahn über Gaildorf und Murrhardt nach Backnang und von da in der einen Richtung über Winnenden zur Station Waiblingen der Remsbahn, in der andern über Marbach zu der den Knotenpunkt der Centralbahn, Westbahn und unteren Neckarbahn bildenden Station Bietigheim gebaut werden.«



*Schema der Murrthalbahn und ihrer Nachbarbahnen
jeweils mit Jahreszahl der Streckeneröffnung.*

Damit hatte man sich dazu entschlossen, sowohl die Strecke nach Winnenden-Waiblingen als auch nach Marbach-Bietigheim zu bauen. Dass man sich als westlichen Endpunkt der Murrthalbahn nun doch für Bietigheim entschieden hatte, ist auf den ersten Blick sicherlich überraschend. Dafür sprachen zur damaligen Zeit jedoch folgende Punkte:

- Die Fernverbindung von Nürnberg nach Karlsruhe, die vor der Murrthalbahn über Crailsheim-Heilbronn-Eppingen nach Durlach geführt wurde, könnte nun eine Konkurrenz über die Strecke Backnang-Bietigheim bekommen.
- Nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 war eine weitere Ost-West-Verbindung in Richtung Frankreich militärisch gewünscht. Dabei war die Vorgabe, dass in Ost-West-Richtung nur geringe Steigungen vorhanden sein durften, um einen schnellen Transport von Soldaten und Maschinen zu gewährleisten. Aus diesem Grund wurde eine Trassenvariante über Ingersheim abgelehnt, da diese sehr steil geworden wäre. Außerdem hätte eine Trasse über Ingersheim Bietigheim von Norden her erreicht und somit hätten die Züge in Richtung Karlsruhe die Richtung wechseln müssen.
- Nachdem im Jahr 1868/69 die »Schwarzwaldbahn« von Stuttgart in Richtung Calw eröffnet worden war, die hinsichtlich des Holzmarktes (und auch anderer Branchen) eine Konkurrenz zur Murrthalbahn darstellte, war ein Anschluss an das bestehende Eisenbahnnetz über Ludwigsburg/Zuffenhausen bewusst nicht gewollt.

Die Planungen der Linie von Hessental bis nach Bietigheim wurden zu Beginn des Jahres 1875 abgeschlossen, so dass König Karl die Trasse am 30. April 1875 genehmigen konnte. Noch im selben Jahr wurde mit den eine längere Bauzeit beanspruchenden Bauten (so zum Beispiel dem Neckarviadukt) begonnen.

Nachfolgend sind alle Eisenbahngesetze aufgeführt, die den Bau der Murrthalbahn betreffen:

22. März 1872: Gesetzentwurf für eine Strecke Hessental-Bietigheim/Waiblingen;

22. März 1873 (Gesetz für die Finanzperiode 1870/73): Sicherung der Gesamtplanung und Baufreigabe der Strecke Backnang-Waiblingen;

19. Juni 1874 (Gesetz für die Finanzperiode 1873/75): Baufreigabe der Strecke Hessental-Bietigheim und Vollendung der Strecke Backnang-Waiblingen;

11. Juni 1876 (Gesetz für die Finanzperiode 1876/77): Vollendung der Strecke Hessental-Bietigheim;

25. August 1879 (Gesetz für die Finanzperiode 1879/81): Baufreigabe Ludwigsburg-Beihingen;

17. März 1881: Vollendung Ludwigsburg-Beihingen.

Bauarbeiten entlang der Strecke

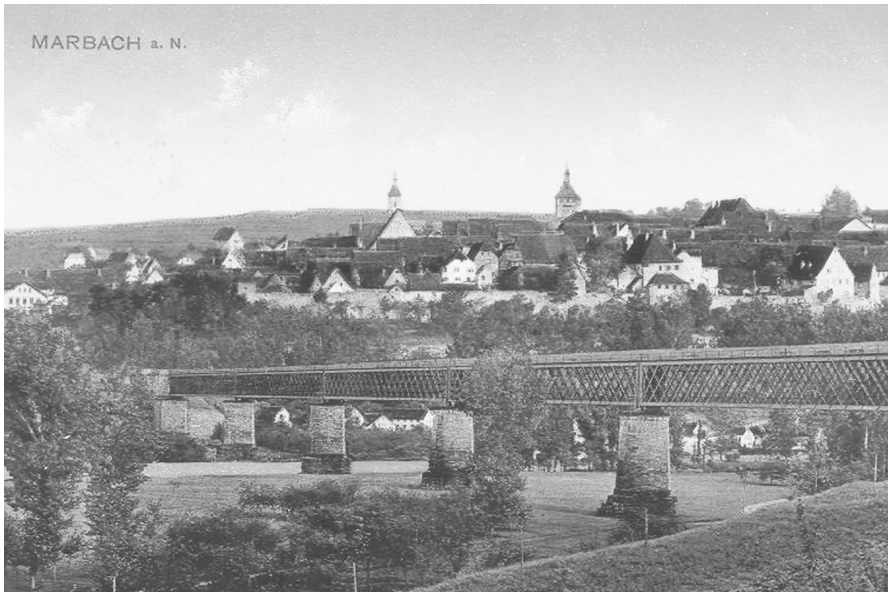
1873/1874 begannen die Bauarbeiten an fast allen Streckenteilen der Murrthalbahn. Das erste Teilstück zwischen Waiblingen und Backnang wurde bereits 1876 freigegeben. Zwei Jahre später konnte der Streckenabschnitt zwischen Backnang und Murrhardt in Betrieb gehen. Im Jahre 1879 wurden die Strecken zwischen Backnang und Bietigheim einerseits und Gaildorf-Hessental andererseits fertig gestellt. Ein weiteres Jahr später war auch das Zwischenstück zwischen Murrhardt und Gaildorf betriebsbereit. 1881 waren mit der Inbetriebnahme des kurzen Verbindungsstücks zwischen Beihingen und Ludwigsburg alle Murrthalbahnstrecken mit einer Gesamtlänge von 91,5 km am Netz.

Die Planungen wurden grundsätzlich für einen zweigleisigen Verkehr durchgeführt. Dies beweisen die entsprechend ausgebauten Tunnel und auch die Pfeiler des Neckarviaduktes, auch wenn dort jeweils nur ein Gleis verlegt wurde. Lediglich der Grunderwerb erfolgte nur für die Verlegung eines Gleises.

Auf der Murrthalbahn existieren zwei große Viadukte: der Remstalviadukt bei Waiblingen-Neustadt und der 335 Meter lange und 26 Meter hohe Neckarviadukt zwischen Benningen und Marbach. Außerdem umfassen die Murrthalbahnstrecken 16 weitere größere Brücken und Unterführungen sowie drei Tunnel: Käppelisbergtunnel (414 m) bei Gaildorf, Schantunnel (860 m) zwischen Fornsbach und Fichtenberg sowie der Tunnel (309 m) zwischen Neustadt und Schwaikheim.

Der minimale Kurvenradius auf der Murrthalbahn beträgt 300 m. Die maximale Steigung ist im Verhältnis 1:100 (West-Ost-Richtung) gebaut worden. Dabei hat man sich aus militärischen Gründen dafür entschieden, in der umgekehrten Richtung maximale Steigungen von 1:125 zu bauen, um die eigenen Truppen bei einem möglichen Krieg mit dem damaligen »Erzfeind« Frankreich schnell an die Front befördern zu können.

Entlang der Strecke wurden vielerlei Haltemöglichkeiten errichtet. Einen Bahnhof erhielten (oder hatten bereits) Waiblingen, Backnang, Murrhardt, Gaildorf, Marbach, Bietigheim und Ludwigsburg. Als Stationen wurden Winnenden, Beihingen und (Schwäbisch Hall-) Hessental klassifiziert. Haltepunkt war beispielsweise Benningen und wurde deswegen im Fahrplan mit »x« versehen. Das bedeutete, dass der Zug nur dann anhielt, wenn ein Passagier am Bahnsteig stand oder ein Fahrgast im Zug seinen Ausstieg in Benningen angemeldet hatte. Erdmannhausen-Rielingshausen erhielt erst Jahre später eine Zustiegsmöglichkeit.



Der 1877/78 erbaute Neckarviadukt zwischen Marbach und Benningen.



Haltepunkt Benningen. Der alte Benninger Bahnhof wurde 1977 abgebrochen.

Die Bauarbeiten an der Murraltbahn waren nicht immer einfach. Besonders die Trassierungen in der Halbhöhenlage zwischen Backnang und Marbach und zwischen Benningen und Beihingen bereiteten Probleme. In Marbach mussten die Gleise nahe an der stattlichen Alexanderkirche vorbeigeführt werden. Außerdem mussten an dieser Stelle die Friedhofsmauer verlegt und einige Mauertürme »geopfert« werden, damit die Strecke zum östlichen Widerlager des Neckarviaduktes geführt werden konnte.

Die Zeit bis 1945

Am Anfang verkehrten auf der Murraltbahn vergleichsweise wenige Züge. Ein Blick in den Fahrplan von 1891 zeigt folgende Zugverbindungen (und deren Reisezeiten): Marbach-Beihingen 7 Züge (11 Minuten); Beihingen-Bietigheim 4 Züge (10 Minuten); Beihingen-Ludwigsburg 4 Züge (14 Minuten); Beihingen-Backnang 4 Züge

| Bietigheim—Backnang und Ludwigsburg—Backnang. | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----------|----------|-------------------------------|----------|----------|----------|-----------------------|----------|----------|------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| 430 | 672 | 232 | 434 | 234 | 436 | 236 | | 429 | 231 | 233 | 657 | 435 | 235 | 437 |
| Woch. 3. | Woch. 3. | Woch. 3. | Woch. 3. | Woch. 3. | Woch. 3. | Woch. 3. | | Woch. 3. | Woch. 3. | Woch. 3. | Woch. 3. | Woch. 3. | Woch. 3. | Woch. 3. |
| 2. S. | 2. S. | 2. S. | 2. S. | 2. S. | 2. S. | 2. S. | | 2. S. | 2. S. | 2. S. | 2. S. | 2. S. | 2. S. | 2. S. |
| — | — | — | — | — | — | 7,20 | ab Stuttgart . . an | — | 9,10 | — | 4,05 | — | 8,40 | — |
| — | 5,28 | 10,35 | — | 3,35 | — | 8,20 | ab Bietigheim . an | — | 8,05 | 12,50 | 3,15 | — | 7,38 | — |
| — | 5,41 | 10,47 | — | 3,48 | — | 8,43 | an Beihingen a./N. ab | — | 7,55 | 12,40 | 3,05 | — | 7,27 | — |
| 4,56 | — | 9,55 | 2,15*3,16 | — | 7,00 | — | ab Stuttgart . . an | 7,10 | — | 11,20†1,45 | — | 5,32 | — | 9,22 |
| 5,08 | — | 10,30 | 3,38- | — | 7,40 | — | ab Ludwigsburg an | 6,20 | — | 12,54 (5) | — | 4,67 | — | 8,45 |
| — | — | X 10,36 | X 3,44 | — | X 7,42 | — | ab Favoritept. . an | — | — | X 12,48 | — | X 4,61 | — | X 8,22 |
| 5,21 | — | 10,44 | 3,52 | — | 7,54 | — | an Beihingen a./N. ab | 6,07 | — | 12,40 | — | 4,44 | — | 8,27 |
| | | | * Schnellzug bis Ludwigsburg. | | | | | | | † Schnellzug ab Ludwigsburg. | | | | |
| 5,28 | 5,44 | 10,49 | 4,09 | 3,55 | 7,66 | 8,44 | ab Beihingen a./N. an | 6,05 | 7,54 | 12,38 | 3,04 | 4,43 | 7,17 | 8,34 |
| X 5,20 | — | X 10,56 | — | X 4,02 | X 8,03 | — | Benningen . . . | X 5,57 | — | — | — | X 4,39 | — | X 8,25 |
| 5,34 | 6,03 | 11,01 | 4,17 | 4,15 | 8,07 | 8,27 | Marbach a./N. . . | 5,53 | 7,43 | 12,29 | 2,45 | 4,32 | 7,06 | 8,22 |
| an | 6,16 | 11,12 | an | 4,57 | an | 9,28 | Stirchberg a./N. . | — | 7,27 | 12,17 | 2,27 | — | 6,44 | — |
| — | 6,28 | 11,20 | — | 4,40 | — | 9,18 | Burgstall . . . | — | 7,19 | 12,09 | 2,17 | — | 6,35 | — |
| — | 6,39 | 11,31 | — | 4,50 | — | 9,28 | an Backnang . . ab | — | 7,10 | 12,00 | 2,08 | — | 6,20 | — |

Fahrplan von 1891.

(31 Minuten). Die schnellste Verbindung von Marbach nach Stuttgart brauchte 60 Minuten, die Reise nach Nürnberg dauerte sieben Stunden.

Im Laufe der Jahre wurden die Verbindungen für den Güterverkehr und den Personenverkehr kontinuierlich ausgebaut. Dabei kristallisierte sich als Hauptreiseachse die Strecke nach Ludwigsburg heraus. Zeitzeugen berichten, dass es gelegentlich vorkam, dass Passagiere in den falschen Zug gestiegen waren, der sie nach Bietigheim und nicht nach Ludwigsburg brachte.

Der große Fernverkehr, den man sich auf der Achse Karlsruhe-Bietigheim-Backnang-Nürnberg versprochen hatte, blieb indes aus. In den Kursbüchern nach dem Ersten Weltkrieg finden sich nur einzelne D-Züge, die ohne Halt die Strecke zwischen Bietigheim und Backnang passierten.

Durch den Eisenbahnanschluss wandelten sich einige Orte entlang der Murraltbahn vom landwirtschaftlich geprägten Dorf zur »Auspendlergemeinde«. Viele Personen nutzten die Eisenbahn, um ihrer Arbeit in Ludwigsburg, Kornwestheim oder Feuerbach nachgehen zu können. Aus diesem Grund existierten zu Berufsverkehrszeiten sogar Züge, die direkt von Marbach aus bis nach Stuttgart führen.

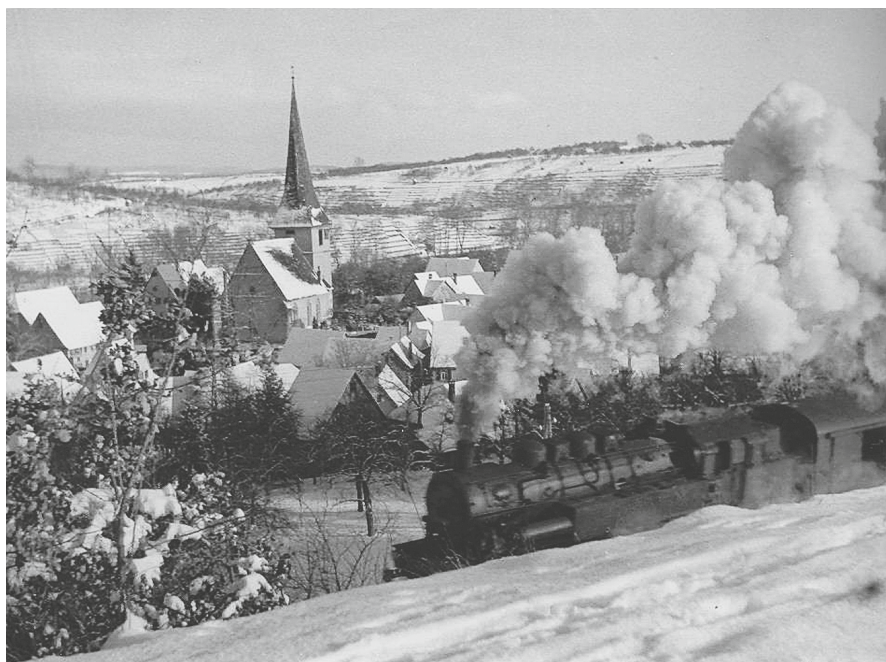
Für Personen- und Güterzüge wurde nach dem Ersten Weltkrieg die Dampfloko-

motive T 14 (Baureihe 93) eingesetzt. Die 1050 PS starke und 14,5 Meter lange Lok hatte ein Gesamtgewicht von 100 Tonnen und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h.

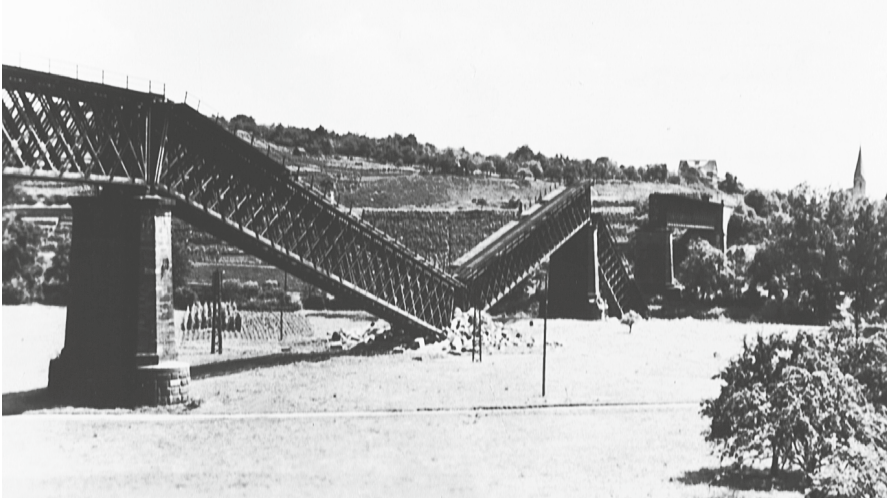
Nachdem sich der Betrieb auf der Murraltbahn nicht wie gewünscht entwickelt hatte, veranlasste der Murraltverkehrsverbund mit Sitz in Backnang im Jahre 1931, eine Denkschrift zu verfassen, in der der Vollausbau gefordert wurde. Für die Autoren stand fest, dass die Eingleisigkeit der Strecke einerseits und die fehlende Elektrifizierung andererseits für die nicht zufriedenstellende Entwicklung verantwortlich waren. Die Remsbahn zwischen Stuttgart und Aalen war bereits seit einigen Jahren mit Elektrolokomotiven befahrbar und besaß das für den Betrieb so wichtige zweite Gleis. Somit fuhren nahezu alle Fernzüge von Stuttgart nach Nürnberg über Aalen, obwohl die Strecke über die Murraltbahn einige Kilometer kürzer ist.

Im Jahre 1939 wurde in einer weiteren Denkschrift noch einmal für den Ausbau der Murraltbahn geworben, nachdem die Eisenbahnstrecke von Berlin nach Nürnberg nun vollständig elektrifiziert worden war. Der Zweite Weltkrieg zerstörte indes jede Hoffnung auf eine Realisierung der Ziele.

Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die Strecken der Murraltbahn schwer in Mitleidenschaft gezogen. Die größten Schäden richtete dabei das Nazi-Regime mit seinem »Nero-Befehl« an, der gemäß der Taktik der verbrannten Erde die Zerstörung zahlreicher Brücken und Bauwerke vorsah. So wurde in der Nacht vom 19. auf den 20. April 1945 der mächtige Neckarviadukt zwischen Benningen und Marbach gesprengt. Nachdem der zweite Pfeiler aus Buntsandstein zusammengebrochen war, stürzten der zweite und dritte Stahlträger zu Boden und der vierte in den Neckar.



»Voll dampf« über Benningen.



Der Neckarviadukt wurde in der Nacht vom 19. auf den 20. April 1945 gesprengt.

Darüber hinaus wurde eine Vielzahl von weiteren Brücken und Übergängen dem Erdboden gleichgemacht.

Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg

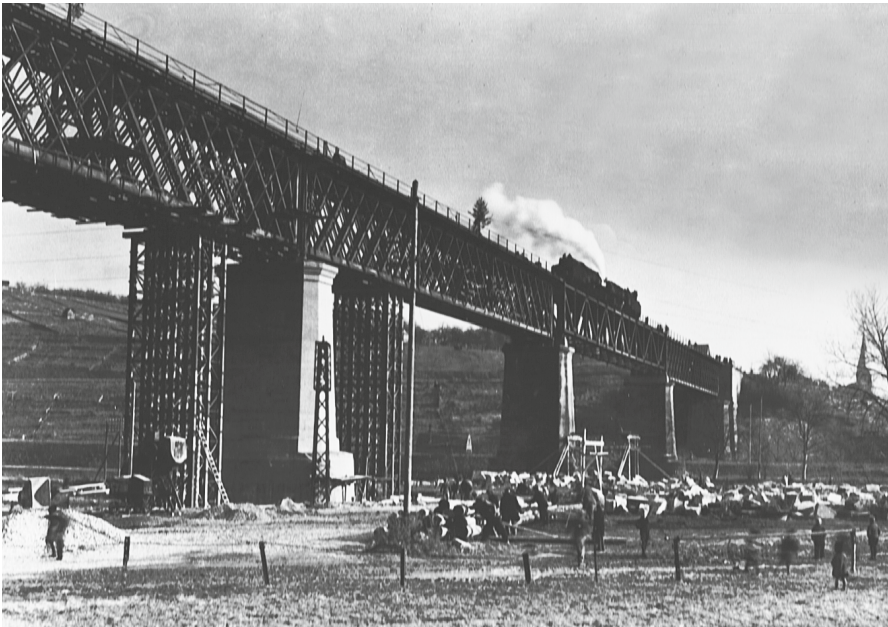
Der Verkehr wurde im Jahr 1946 wieder aufgenommen. Dabei zeigte sich, dass auch die Schäden an den Bahndämmen erheblich waren. Im Kursbuch finden sich in diesem Jahr lediglich vier Zugverbindungen zwischen Ludwigsburg und Benningen sowie zwischen Marbach und Backnang. Die Fahrzeiten waren enorm: So benötigte man zwischen Beihingen und Benningen eine ganze Viertelstunde! Von Benningen aus musste man zu Fuß nach Marbach gehen – zu diesem Zweck wurde im Neckartal neben dem Eisenbahnviadukt ein Fußgängersteg über den Fluss gebaut – und konnte dann knapp eine Stunde später in einen Zug nach Backnang einsteigen.

Im Jahr 1946 begannen auch die Arbeiten zum Wiederaufbau des Neckarviadukts. Mit Hilfe hydraulischer Pressen wurden die abgeknickten Brückenteile in ihre ursprüngliche Lage gebracht. Hierbei halfen die Amerikaner mit schweren Arbeitsgeräten. Der Stahlträger über dem Neckar wurde von einer Firma aus Rheinhausen neu gefertigt. Am 26. November wurde mit zwei Dreizylinder-Güterzuglokomotiven der Baureihe 44 die Belastungsprobe durchgeführt. Einen Tag später überquerte der geschmückte Eröffnungszug die imposante Brücke. Damit war die Strecke Ludwigsburg-Backnang wieder komplett befahrbar.

Der 6,3 km lange Streckenabschnitt zwischen Bietigheim und Beihingen war an vielen Stellen schwer beschädigt worden. Bei der Reparatur konzentrierte man sich zunächst auf die vor dem Krieg stark frequentierten Linien, dazu gehörte dieses Verbindungsstück sicherlich nicht. Obwohl in den jeweiligen Kursbüchern Ende der vierziger und Anfang der fünfziger Jahre immer noch von einem Wiederaufbau die Rede



Wiederaufbau des Neckarviadukts.



Ab 27. November 1946 konnte der Neckarviadukt wieder befahren werden.

war, gab man Anfang der sechziger Jahre dieses Unterfangen endgültig auf. Später wurden die Gleise bis auf ein kurzes Reststück vor dem Bietigheimer Bahnhof demontiert. Spuren der Eisenbahntrasse sind aber noch heute an Dämmen und Einschnitten zu sehen, die mittlerweile hervorragende Trockenbiotope darstellen.

Die Murrthalbahn bis Mitte der siebziger Jahre

Ab dem Jahr 1949 normalisierte sich der Fahrplan wieder. Insgesamt fuhren 14 Zugpaare zwischen Ludwigsburg und Marbach, wobei sieben weiter nach Backnang verkehrten. Im Jahr 1950 wurde in der Berufsverkehrszeit wieder ein Zugpaar von Marbach direkt nach Stuttgart eingerichtet, das für diese Strecke eine Fahrzeit von 50 Minuten benötigte. Zahlreiche Menschen im Raum Marbach nutzten nun den Zug, um zur Arbeit, vor allem in Kornwestheim bei der Firma Salamander, zu gelangen. Aus diesem Grund setzte die Deutsche Bahn im Jahr 1954 am Morgen bereits drei Züge ein, die über Ludwigsburg hinaus mindestens bis Kornwestheim verkehrten.

Zwischen 1960 und 1980 änderte sich auf der Murrthalbahn in diesem Bereich nicht viel. Pro Tag verkehrten nun 18 Züge zwischen der Schillerstadt und Ludwigsburg. Die Fahrzeit betrug 17 Minuten. In dieser Zeitspanne wurde verstärkt von Dampfzugbetrieb auf Dieselzugbetrieb umgestellt. Die legendäre »V 100« (Baureihe 211) zog von Gleis 7 im Bahnhof Ludwigsburg mehrere Personenzugwagen (»Silberlinge«) in Richtung Marbach und teilweise weiter nach Backnang. Die 1100 PS starke Lokomotive wurde aber auch für Güterzüge eingesetzt und erreichte bei einer Länge von 12,1 m und einem Gewicht von 62 Tonnen eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

Der Streckenabschnitt von Waiblingen nach Backnang wurde im Jahr 1965 zweigleisig ausgebaut und dabei gleichzeitig elektrifiziert. Zahlreiche Nahverkehrszüge verkehrten zwischen Backnang und Stuttgart, die durch Eilzüge und einige wenige Schnellzüge in Richtung Crailsheim/Nürnberg ergänzt wurden. Zwischen Backnang und Schwäbisch Hall-Hessental war die Verbindung jedoch immer noch eingleisig und nicht elektrifiziert.

Das S-Bahn-Zeitalter

Mit der Einführung des S-Bahn-Betriebes im Jahr 1978 begann im Ballungsgebiet »Mittlerer Neckar« eine ganz neue Ära des Personennahverkehrs. Schnelle und moderne Triebwagen konnten die Passagiere in einem dichten Taktverkehr bis in die Mitte der Landeshauptstadt Stuttgart bringen. Im ersten Schritt war bereits die Kreisstadt Ludwigsburg in das System eingebunden.

Der 2. Ausführungsvertrag für die S-Bahn im Mittleren Neckarraum regelte den Ausbau der Strecke von Ludwigsburg nach Marbach. Zuerst musste im Vorfeld des Bahnhofes Ludwigsburg eine kreuzungsfreie Einfädelung der zweigleisigen Strecke von der Station Favoritepark gebaut werden. Dazu musste während des laufenden Nah- und Fernverkehrs eine neue Überführung für die zwei S-Bahngleise über die zwei Gleise nach Bietigheim gebaut werden. In diesem Zusammenhang wurde gleich der Bau des vierten Gleises zwischen Ludwigsburg und Asperg mit erledigt.

Der 2. Ausführungsvertrag sah vor, zwischen Favoritepark und Benningen ein zweites Gleis zu bauen. Der Neckarviadukt nach Marbach sollte aus Kostengründen

weiterhin eingleisig bleiben. Ende der siebziger Jahre entschied man sich jedoch dafür, die Zweigleisigkeit nur bis Freiberg am Neckar herzustellen. So wurde die Trasse in der Halbhöhenlage nach Benningen nur eingleisig ausgebaut. Im Zuge dieser Baumaßnahmen wurde die Strecke von Ludwigsburg bis Marbach komplett elektrifiziert, eine Voraussetzung für den S-Bahn-Betrieb. Außerdem erhielten die Haltestellen Favoritpark, Freiberg, Benningen und Marbach höher gelegte Bahnsteige und neue Überdachungen in diversen Formen.

Die spektakulärste Baustelle sollte aber der Neckarviadukt zwischen Benningen und Marbach werden. Fast genau 100 Jahre nach der Eröffnung wurde die Brücke für den S-Bahn-Verkehr umgebaut. Eine Modernisierung wäre in diesen Jahren ohnehin notwendig gewesen. Die Bausubstanz der Widerlager und Pfeiler war zur Weiterverwendung geeignet. Allerdings mussten auf beiden Brückenseiten die Böschungskegel neu gestützt und mit Sandsteinen verblendet werden. Aufgrund von wirtschaftlichen und montagebedingten Erwägungen wurde statt einer neuen Fachwerkkonstruktion ein Stahl-Hohlkastenprofil als Durchlaufträger gewählt. Damit war die Brücke sicher nicht mehr so schön, doch dafür bedeutend »leiser« als ihre Vorgängerin. Schließlich mussten auch die Oberleitungsmasten montiert werden.

Beim Umbau des Neckarviaduktes kam ein völlig neues Verfahren zum Einsatz, das von zahlreichen Schaulustigen auf beiden Seiten des Neckars verfolgt wurde: Auf der Benninger Seite wurde auf einem Montageplatz aus werkseitig gefertigten, knapp 23 Meter langen Teilen ein Brückenträger von gut 67 Metern zusammengebaut. Fünf solcher Träger wurden dann auf der alten Brücke in Position gefahren und miteinander verbunden. Mittels einer besonderen Abstützkonstruktion wurde der neue Überbau in Hochlage auf die Widerlager und zwei Pfeiler abgesetzt. Mit den auf dem neuen Bauwerk stehenden Absenkwagen konnte dann die Demontage der an Seilen



Demontage des alten Neckarviadukts.

aufgehängten alten Fachwerkträger beginnen. Schließlich folgte das Absenken des neuen Überbaus in die Endlage. Für diese Arbeiten musste die Strecke lediglich drei Monate gesperrt werden. Die Nahverkehrszüge verkehrten zu dieser Zeit nur bis Benningen. Einige Zeit musste ein Schienenersatzverkehr sogar von Freiberg bis Marbach eingerichtet werden.

Die Anbindung des Raumes Freiberg/Marbach im September 1980 an das S-Bahn-Netz bedeutete einen ebenso großen Fortschritt, wie einst die Streckeneröffnung hundert Jahre zuvor. So war es nun möglich, im Berufsverkehr alle 20 Minuten direkt nach Stuttgart und dort sogar bis in die Stadtmitte zu fahren. An den Tagesrandlagen wurde die Strecke alle 60 Minuten bedient, zu den anderen Tageszeiten galt ein 40-Minuten-Takt. Die Fahrzeit von Marbach nach Stuttgart reduzierte sich auf nicht einmal eine halbe Stunde. Die S-Bahnen der Linie S 4 waren von Beginn an gut ausgelastet und so bemühte man sich auch um eine gute Anbindung des Hinterlandes über ein attraktives Busnetz. Ein Jahr später, im Herbst 1981, ging mit der S 3 von Backnang über Waiblingen nach Stuttgart die zweite S-Bahn-Linie auf der Murraltbahn in Betrieb. Diese Linie wurde Jahre später über Stuttgart-Vaihingen bis zum Flughafen verlängert.

Der S-Bahn-Verkehr wurde im Laufe der Jahre deutlich verbessert. 1985 stellte man auf einen 30-Minuten-Grundtakt um, mit dem es möglich war, sich die Abfahrtszeiten an den einzelnen Haltepunkten besser zu merken. 1996 ging die Aufgabenträgerschaft für den gesamten S-Bahn-Verkehr auf den Verband Region Stuttgart über. Dieser verlängerte 1997 den 30-Minuten-Grundtakt zunächst bis 22.30 Uhr, 2002 sogar bis Betriebsschluss. Mit dem Jahresfahrplan 2004 wurden die 15-Minuten-Takte im Berufsverkehr auf sechs Stunden in beiden Richtungen ausgedehnt.

Der S-Bahn-Verkehr wird seit Betriebsbeginn auf der Linie der S 4 mit Triebwagen der Baureihe ET 420 durchgeführt. Diese jeweils dreiteiligen Kompositionen erreichen



*Die legendäre Diesellokomotive »V 100« mit »Silberlingen«
auf dem neuen Neckarviadukt.*

eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und haben eine Leistung von 2400 kW. In den 67,4 Meter langen und 153 Tonnen schweren Triebwagen gibt es 192 Sitzplätze und 266 Stehplätze. Die Stationen sind mit erhöhten Bahnsteigen danach ausgerichtet, dass jeweils drei Triebwagen (zu einem Langzug zusammengekuppelt) halten können. Seit 2004 fährt auf der Linie der S 3 und gelegentlich auch der S 4 der neue S-Bahn-Typ ET 423, der als vierteilige Komposition jetzt Übergangsmöglichkeiten zwischen den einzelnen Wagen hat, klimatisiert ist und bis zu 140 km/h schnell unterwegs sein kann. Mit 129,3 Tonnen ist er auch deutlich leichter als das Vorgängermodell. Im Jahr 2005 entwickelte die Deutsche Bahn AG ein Konzept, Triebwagen der neueren ET 420-Generation vollständig umzubauen und zu modernisieren. Der Prototyp dieses ebenfalls klimatisierten Fahrzeuges ist mittlerweile fahrplanmäßig im Einsatz.

Was geschieht auf der übrigen Murraltbahn?

Die Strecke von Schwäbisch Hall-Hessental in Richtung Backnang-Stuttgart entwickelte sich in diesem Zeitabschnitt weder im Nah- noch im Fernverkehr so wie auf den anderen Einfahrtsachsen von Stuttgart. Die Fernzüge Stuttgart-Nürnberg nahmen meistens den Weg über die Remsbahn. Bis ins Jahr 2006 reduzierte sich der Fernverkehr auf einen einzigen Nachtzug, der am Morgen über die Murraltbahn Stuttgart erreicht. Dabei waren die Voraussetzungen Mitte der neunziger Jahre verbessert worden, als – endlich – eine durchgehende Elektrifizierung zwischen Marbach und Crailsheim erfolgte. Allerdings hatte sich an der Eingleisigkeit weiter nichts geändert.

Das Land Baden-Württemberg bestellte als Aufgabenträger zum Jahresfahrplan 2003 im Nahverkehr etliche Zugkilometer. Dabei kam auch die Murraltbahn in den Genuss von zusätzlichen Zügen, die seitdem über den Tag hinweg im stündlichen Rhythmus verkehren.

Die durchgehende Elektrifizierung, die deutsche Wiedervereinigung und die Osterweiterung sorgten dafür, dass die Murraltbahn für den Güterverkehr wieder etwas interessanter wurde. So erhöhte sich im Laufe der neunziger Jahre die Anzahl der Güterzüge.

Die »kleine Murraltbahn« verkehrt seit 1980 zwischen Marbach und Backnang mit Wendezügen, die im Berufsverkehr wechselweise auf die S-Bahn-Anschlüsse in Marbach und Backnang angepasst sind. Der Personenverkehr findet aber nur bis Samstagnachmittag statt. Am Samstagabend sowie an Sonn- und Feiertagen verkehren keine Züge zwischen Marbach und Backnang. Da die Auslastung der Züge zu wünschen übrig lässt, wurde in den vergangenen Jahrzehnten auch eine Streckenstilllegung erwogen. Seit Beginn des neuen Jahrtausends wird hingegen wieder intensiv die Verlängerung der S-Bahn von Marbach nach Backnang (so genannte S 40) diskutiert. Für diese wäre aber ein zweites Gleis zwischen Benningen und Freiberg eine der Voraussetzungen.

Ausblick in die Zukunft

Obwohl die Planungen des 2. Ausführungsvertrages den Neubau eines zweiten Gleises zwischen Favoritepark und Benningen vorgesehen hatten, wurde der zweite Schienenstrang zunächst nur bis zum Bahnhof Freiberg gebaut. Der Grund hierfür war

der 40-Minuten-Grundtakt, der gemäß dem Fahrplan ab 1980 gar keine Zugkreuzungen zwischen Freiberg und Marbach vorsah. Nachdem die Taktfolge der S-Bahnen im Laufe der Jahre deutlich verkürzt worden war, wurden Anfang der neunziger Jahre die Planungen für den ca. 3 km langen Gleisbau zwischen Freiberg und Benningen wieder aufgenommen und mit dem Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2000 abgeschlossen.

Wegen der hohen Investitionskosten wurden diese Pläne trotz der vorhandenen rechtlichen Grundlage zunächst nicht umgesetzt. War man Ende der siebziger Jahre von einer Summe von ca. 15 Millionen Mark ausgegangen, so sahen Kostenschätzungen im Planfeststellungsverfahren fast die dreifache Summe vor. Neben der allgemeinen Teuerungsrates waren einige Festsetzungen in der Planfeststellung für diese gewaltige Kostensteigerung verantwortlich: Da aus naturschutzrechtlichen Gründen das zweite Gleis auf die Talseite gelegt werden soll, müssen zuerst die Oberleitungsmasten auf die Bergseite ummontiert und danach eine große Böschung hergestellt und gesichert werden. Außerdem sind die rechtlichen Bestimmungen im Bereich der Emissionen deutlich verschärft worden, so dass für den aktiven und passiven Lärm-schutz erheblich höhere Aufwendungen anfallen werden.

Der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger der S-Bahn drängte vehement auf die Umsetzung dieses Bauprojektes, zumal die S-Bahnen an den Werktagen stundenlang im 15-Minuten-Takt verkehren und es deswegen auf der eingleisigen Strecke immer wieder zu Schwierigkeiten und Verspätungen kommt. Im September 2005 erklärte die Landesregierung dann das Aus für den zweigleisigen Ausbau, der auch für die angestrebte S-Bahn-Verlängerung zwischen Marbach und Backnang Voraussetzung ist. In einer beispiellosen interkommunalen Aktion aller Städte und Gemeinden zwischen Freiberg und Backnang konnte erreicht werden, dass sich das Land noch einmal mit dem Bau des zweiten Gleises beschäftigte.

Am 7. November 2005 wurde bei einem großen Gesprächstermin im Innenministerium Baden-Württemberg dann der Durchbruch erzielt, nachdem der Verband Region Stuttgart eine Vorfinanzierung des ca. 26 Millionen Euro teuren Projektes angeboten hatte. Am 1. Dezember 2005, wenige Tage vor dem Ablauf des fünf Jahre gültigen Planfeststellungsbeschlusses, fand auf der Gemarkung der Gemeinde Benningen der Spatenstich statt. Die Inbetriebnahme des zweiten Gleises ist für das Jahr 2009 vorgesehen. Parallel dazu soll ein Planfeststellungsverfahren für die S-Bahn-Verlängerung zwischen Marbach und Backnang durchgeführt werden. In den Jahren nach 2010 könnten dann die S-Bahnen der Linie 4 bis Backnang durchfahren und somit für eine wichtige Tangentialverbindung im sonst monozentrisch aufgebauten S-Bahn-Netz in der Region Stuttgart sorgen.

Der Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke von Ludwigsburg nach Marbach und von Waiblingen nach Backnang ist in der Zukunft kaum noch zu verbessern. Lediglich zu den Tagesrandzeiten wären noch zusätzliche Verbindungen möglich, um in Stuttgart noch mehr Fernzüge und am Flughafen noch mehr Flugverbindungen zu erreichen. Durch die angedrohte Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes muss der Nahverkehr im Land in den kommenden Jahren jedoch mit weniger finanziellen Mitteln auskommen. Das könnte bedeuten, dass das gute Angebot auf den S-Bahn-Strecken und auf der Murraltalbahn zwischen Schwäbisch Hall-Hessental und Backnang/Stuttgart nicht aufrecht erhalten werden kann.

Das Projekt »Stuttgart 21« hat indirekt auch Auswirkungen auf den Verkehr der Murraltalbahn. So geht man davon aus, dass nach einem Umbau des Kopfbahnhofes

Stuttgart zum Durchgangsbahnhof auch die Regionalzüge in einem dichteren Takt verkehren. Ob dieses Projekt schon im Hinblick auf die gewaltigen Investitionskosten tatsächlich realisiert wird, ist derzeit noch offen.

Eine Vision, wie es im 21. Jahrhundert mit dem S-Bahn-Verkehr weitergehen kann, hat der Verkehrsclub Deutschland (VCD) im Januar 2006 präsentiert: »tangenS Stuttgart«. Dabei setzt der Verein auf ein vom Verband Region Stuttgart entwickeltes Konzept, das den Ausbau des Nordbahnhofes zum »Nordkreuz« vorsieht. Nach den Vorstellungen der Planer wird von dort eine direkte Strecke nach Bad Cannstatt gebaut, so dass es Direktverbindungen ins Neckartal gibt, ohne den Hauptbahnhof in Stuttgart anzufahren. So würde zukünftig eine weitere Linie (S 14) von Marbach über das Nordkreuz direkt nach Esslingen verkehren. Außerdem soll die heutige Gäubahntrasse, die nach der Verwirklichung von »Stuttgart 21« nicht mehr benötigt wird, in den S-Bahn-Verkehr mit einbezogen werden, um die zweigleisige Röhre in der Stuttgarter City zu entlasten. So könnte man am Nordkreuz in drei weitere Linien umsteigen, die über den Stuttgarter Westen in Richtung Vaihingen, Böblingen und Flughafen führen.

Die Verwirklichung dieser Planung ist nach heutigem Stand frühestens im Jahr 2015 möglich. Dann sind exakt 150 Jahre vergangen, seit der Baurat Abel 1865 die ersten Trassenskizzen für die Murraltbahn fertig gestellt hat.

Ein Zitat des Gelehrten Friedrich Rückert besagt: »Am Ende deiner Bahn ist gut Zufriedenheit – doch wer am Anfang ist zufrieden, kommt nicht weit!« In diesem Sinne ist der Murraltbahn zu wünschen, dass sie sich auch in den kommenden Jahrzehnten weiterentwickelt und für die Menschen in ihrem Einzugsgebiet immer ein wichtiges – und nicht zu vergessen: umweltfreundliches – Fortbewegungsmittel bleibt.