

# Infrastruktur und Zentralität

## Die Amtsstadt Schwetzingen und das Straßenbahnprojekt Schwetzingen–Ketsch

*Die heute zu Schwetzingen in der Ritterhalle tagende Versammlung von Männern aller Berufskreise aus der Stadt und Umgebung von Schwetzingen spricht die Notwendigkeit einer besseren Verbindung der Stadt Schwetzingen mit ihren Nachbarorten aus und ist der Ansicht, daß diese Verbindung am zweckmäßigsten durch elektrische Bahnlinien Schwetzingen=Ketsch, Schwetzingen=Brühl, Schwetzingen=Plankstadt=Eppelheim=Heidelberg und evtl. Schwetzingen=Oftersheim=Walldorf=Reilingen hergestellt wird. Die Versammlung ersucht die verehrlichen Gemeindevertretungen von Schwetzingen und den Nachbarorten die Angelegenheit in die Hand zu nehmen und diejenigen Schritte zu tun, welche geeignet sind, das für das Erwerbsleben unserer Gegend als dringend zu bezeichnende Werk in tunlichster Bälde zur Ausführung zu bringen.*

### STRASSE UND SCHIENE – SCHWETZINGEN IM REGIONALEN VERKEHRSNETZ DES BEGINNENDEN 20. JAHRHUNDERTS

Bevor die Beweggründe, welche zu jener Versammlung vom 19. Oktober 1907, über die in ihrer Ausgabe Nr. 246 vom 21. des Monats die Schwetzinger Zeitung ausführlich berichtete, aufgezeigt werden und der Frage nachgegangen wird, ob und wie die seinerzeit erhobenen Forderungen erfolgreich umgesetzt werden konnten, soll ein Blick auf die Lage Schwetzingens im damaligen Straßen- und Schienennetz die verkehrliche Situation des

Amtsbezirks um die vorletzte Jahrhundertwende skizzieren:

Der bedeutendste Straßenzug, der Schwetzingen berührte, war sicherlich die sich längs des Rheins hinziehende Strecke von Mannheim über Schwetzingen, Hockenheim, Graben nach Karlsruhe. In der Hierarchie des badischen Straßennetzes war sie mit dem Straßengesetz von 1884 als Landstraße 2 in die höchste Ausbaustufe eingruppiert worden und bildete zusammen mit der am Gebirgsrand verlaufenden Landstraße 1 von Heidelberg über Bruchsal nach Karlsruhe ursprünglich eine der beiden wichtigen Nord-Süd-Routen, hatte aber mit dem Aufkommen der Eisenbahn für den Fernverkehr beträchtlich an Bedeutung verloren.

In Richtung Osten war die alte kurfürstliche Straße, die sogenannte Maulbeerbaumallee, die südlich Heidelbergs von der Bergstraße abzweigte und schnurgerade auf die Schwetzinger Sommerresidenz zu führte, in badischer Zeit aufgegeben worden und zum großen Teil der Eisenbahntrasse Heidelberg–Schwetzingen zum Opfer gefallen. Die Verbindung nach Heidelberg wurde nun durch die Kreisstraße 9 sichergestellt, welche die Ortslagen von Plankstadt und Eppelheim direkt berührte. In südöstlicher Richtung führte die in Schwetzingen von der Landstraße abzweigende Kreisstraße 290 über Oftersheim auf Walldorf und Wiesloch zu.

Die umliegenden Gemeinden des Bezirks schließlich waren mit der Amtsstadt über eine Reihe von Kreiswegen, welche im badischen Straßennetz zur dritten Kategorie zählten, verbunden. Über den Kreisweg nach Ketsch

und weiter den Rheindamm entlang bestand im Zuge der 1866 erstellten Schiffsbrücke auch eine Straßenverbindung mit dem pfälzischen Hauptort Speyer.

Alle diese Straßen muss man sich als mehr oder weniger breite Schotterpisten vorstellen, auf die eine Deckschicht aus feinerem Material aufgebracht war. Zahlreiche Straßen- und Wegwarte waren zur laufenden Unterhaltung dieser Strecken aufgestellt, und etwa einmal im Jahr tauchte das Ungetüm der Dampfstraßenwalze auf, um den lockeren Deckbelag wieder fest zu walzen. In diesem Ausbaustandard vermochte das Straßennetz zwar den bescheidenen Verkehr mit Fuhrwerken und den wenigen Automobilen zu bewältigen, konnte hinsichtlich Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Transportkapazität natürlich nicht mit dem Hauptverkehrsmittel jener Zeit, der Eisenbahn, konkurrieren.

Mit der etwas überstürzten Inbetriebnahme der Rheintalbahn von Mannheim nach Karlsruhe erhielt Schwetzingen am 4. August 1870 seinen ersten Eisenbahnanschluss. Zunächst dürften die Schwetzinger daran freilich wenig Freude gehabt haben, stand die Eröffnung doch ganz im Zeichen des gerade begonnenen Deutsch-Französischen Krieges, wobei die Strecke neben der Badischen Hauptbahn als hochwillkommene zweite rechtsrheinische Aufmarschlinie der deutschen Bundestruppen diente. Die Bahnlinie, um deren Verwirklichung sich insbesondere die Stadt Mannheim seit Mitte der 1860er Jahre intensiv bemüht und zu deren Bau sie 1868 die Konzession erhalten hatte, wurde deshalb mit Datum der Betriebseröffnung vom Fleck weg verstaatlicht. Mit der Rheintalbahn erhielten die Orte Hockenheim und Neulußheim, später auch Oftersheim, direkte Bahnverbindung mit der Amtsstadt Schwetzingen.

Das Mannheimer Projekt der Rheintalbahn weckte in der Nachbarstadt Heidelberg Befürchtungen, vom großen Durchgangsverkehr „abgehängt“ zu werden. Mit dem Projekt einer Bahnlinie Heidelberg–Schwetzingen–Speyer wollte man den Mannheimern Paroli bieten, einen Anschluss an die Rheintalbahn gewinnen und im Verein mit den beiden anderen Städten die traditionellen Beziehungen auf eine neuzeitliche Verkehrsgrund-

lage stellen. Im Jahr 1872 erhielt die Heidelberg-Speyer-Eisenbahn-Gesellschaft die Konzession zur Errichtung der Strecke, die nach kurzer Bauzeit am 17. Juli 1873 zwischen Heidelberg und Schwetzingen eröffnet werden konnte. Am 10. Dezember des gleichen Jahres fand sie ihre Fortsetzung bis Speyer. Wie die Rheintalbahn war die Heidelberg-Speyerer Strecke ebenfalls mit privatem – oder besser gesagt „nichtstaatlichem“ – Kapital entstanden, eine Übung, die sich seit den 1860er Jahren in Baden eingebürgert hatte, um auch dort Eisenbahnen bauen zu können, wo der Staat kein Geld geben konnte – oder wollte. Der Bahnbetrieb auf diesen Strecken lag allerdings prinzipiell in der Hand der badischen Staatseisenbahnen. Da sich die Privatbahnen in der Regel als recht rentierlich erwiesen, wurden sie bis zur Jahrhundertwende alle verstaatlicht, so auch die Heidelberg-Speyer-Eisenbahn-Gesellschaft im Jahr 1894.

Innerhalb weniger Jahre hatte sich Schwetzingen so zu einem Eisenbahnknotenpunkt entwickelt, der durch die Inbetriebnahme der Verbindungsbahn von Schwetzingen an die Main-Neckar-Bahn in (Mannheim-)Friedrichsfeld im Jahr 1880 komplettiert wurde. Mit allen umliegenden Großstädten bestanden nun Direktverbindungen, doch insonderheit die Heidelberg-Speyerer Bahn sollte den *in Aussicht genommenen günstigen Rentabilitätsverhältnissen* nie gerecht werden. Für den überregionalen Verkehr spielte sie keine Rolle. Zwar war die Strecke weitgehend schnurgerade als Hauptbahn trassiert und das Planum für ein zweites Gleis schon beim Bau angelegt worden, doch fehlten ihr vor allem im Westen entsprechende Zulaufstrecken. Die großen Ost-West-Verbindungen liefen über die benachbarten Rheinbrücken Ludwigshafen–Mannheim und ab 1877 auch über Germersheim–Rheinsheim. Schuld daran war sicherlich auch der betrieblich aufwändige und kostspielige Rheinübergang bei Speyer. Da sie wohl die hohen Aufwendungen für eine feste Brücke scheuten, verfielen die Heidelberg-Speyer-Eisenbahn-Gesellschaft und die Pfälzische Ludwigsbahn darauf, die vorhandene Schiffsbrücke für den Eisenbahnbetrieb zu

adaptieren. Damit schuf man zwar eine weltweit beinahe einmalige technische Lösung – eine zweite Eisenbahnschiffsbrücke bestand rheinaufwärts beim Übergang Maxau – reduzierte aber die Leistungsfähigkeit der Gesamtstrecke drastisch. Bedingten Hochwasser oder Eisgang des Rheins das Abfahren der Brücke in den Schutzhafen, war die Verbindung zeitweise gar völlig unterbrochen. Auch für den innerbezirklichen Lokalverkehr war die Strecke wenig brauchbar. Zwischen Heidelberg und Schwetzingen verlief sie ganz am Südrand der Zwischenorte Eppelheim und Plankstadt, im Zug der ehemaligen Maulbeerbaumallee, die man ja gerade wegen ihrer Ortsferne aus dem Straßenverband ausgeschieden hatte. Westlich von Schwetzingen lag die Strecke noch ungünstiger zu den Ortschaften. Für die Ketscher war es allemal einfacher, direkt auf dem Kreisweg in die Amtsstadt zu laufen, als zur Bahnstation Talhaus zu gehen, die Hockenheimer hatte ihren Bahnhof an der Rheintalbahn sozusagen vor der Haustür und von Altlußheim war der Weg zur Station Neulußheim etwa ein Drittel kürzer

als zum auf eigener Gemarkung gelegenen Bahnhof Lußhof.

Für die innerbezirklichen Verkehrsbeziehungen hatten die um 1900 existenten Bahnlinien somit nur eingeschränkte Bedeutung. Die Wege zu Behörden, zu Geschäften und Märkten, zu Arbeits- und Ausbildungsstätten in der Amtsstadt wurden weitgehend zu Fuß oder – von denjenigen, die es sich leisten konnten – mit dem Fahrrad bewältigt. So vermerkte der Schwetzingener Amtsvorstand, Geheimer Regierungsrat Dr. Karl Asal, noch 1911 in seinem Reisekostenverzeichnis anlässlich des Bahnbaus Brühl–Ketsch: *Am 31. Mai 1911 fand auf dem Rathaus in Brühl und Ketsch Enteignungstagfahrt statt, an welcher der unterzeichnete Gr. Amtsvorstand als gesetzliches Mitglied der Expropriationskommission und Amtsaktuar Dolland als Protokollführer teilgenommen haben. Der Weg Schwetzingen–Brühl, Brühl–Ketsch, Ketsch–Schwetzingen mußte mangels geeigneter Bahnverbindung zu Fuss zurückgelegt werden. Abgang vormittags 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr zu Fuss, Rückkunft nachm. 1.35 Uhr zu Fuss.*



*Triebwagen 2 der Schwetzingener Straßenbahn auf dem Weg nach Ketsch. Gleich wird der Wagen von der Karl-Theodor-Straße in die Friedrichstraße einbiegen. Da die Strecke nach der Betriebsordnung für Kleinbahnen mit nebenbahnähnlichem Betrieb konzessioniert war, trägt er eine eisenbahnmäßige Schluss Scheibe. Poststempel vom 12. 7. 1917.*

## PETITIONEN UND PROJEKTE – BAHNVERBINDUNGEN ALS STANDORTFAKTOR DER ÖKONOMISCHEN ENTWICKLUNG

Seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts hatte sich Mannheim zur „boomenden“ Industriestadt entwickelt. Besonders das an der Nordgrenze des Schwetzinger Amtsbezirks gelegene, damals noch zu Seckenheim gehörige Rheingebiet bot seit den späten 1880er Jahren beste Voraussetzungen für die Industrieansiedlung – siedlungsferne Lage, große Freiflächen zur Errichtung moderner Fabrikanlagen, günstige Verkehrsanbindung einerseits an die das Gebiet durchziehende Rheintalbahn, andererseits an die Wasserstraße Rhein. Vielen Bewohnern der im nördlichen Amtsbezirk Schwetzingen liegenden Gemeinden Brühl und Ketsch, die ihr Auskommen bislang eher schlecht als recht in der Landwirtschaft oder im Handwerk gefunden hatten, eröffneten sich mit dem stetig wachsenden Arbeitskräftebedarf der Rheinauer Fabriken neue, bessere Verdienstmöglichkeiten. Dafür nahm man oft mehrere Kilometer lange Anmarschwege zur Arbeitsstätte in Kauf.

Die Badische Staatsbahn reagierte ihrerseits auf diese Entwicklung und bot um die Wende zum 20. Jahrhundert auf der Rheintalbahn einen regen Vorortverkehr zwischen Mannheim und Waghäusel an.

Mit der rasanten wirtschaftlichen Entwicklung Rheinaus und Mannheims konnte Schwetzingen nicht mithalten, hatten sich hier bislang doch nur einige mittelständische Betriebe der Nahrungs- und Genussmittelindustrie etabliert, zu denen erst 1907 die Behälterbaufirma Pfaudler als weiterer größerer Betrieb kommen sollte. Um die Jahrhundertwende scheint eher eine Stagnation der wirtschaftlichen Entwicklung in der Stadt Platz gegriffen zu haben, wird in der oben erwähnten Versammlung vom 19. Oktober 1907 doch der *Geschäftsstillstand*, der sich seit Jahren hier bemerkbar gemacht habe, beklagt. An anderer Stelle ist die Rede davon, dass der *Detailhandel* Schwetzingens *heutzutage schwer zu ringen* habe und einer *Erleichterung seines Existenzkampfes durch Erweiterung seines Kundenkreises dringend bedarf*. Jedoch pendelten viele Bewohner der Stadt,

aus Plankstadt, teilweise aus Ketsch und Brühl über den Schwetzinger Bahnhof zu ihren Arbeitsstätten in Rheinau oder Mannheim, das – so die heute beinahe unglaubliche Feststellung aus dem Jahr 1908 – *fast immer unter Arbeitermangel* litt. Der dichte Vorortverkehr der Staatsbahn bot zumindest den Angehörigen der „höheren Stände“ aus der Amtstadt und den Umlandgemeinden darüber hinaus die bequeme Möglichkeit, ihre Besorgungen und Einkäufe nun in Mannheim zu tätigen und dort Kultur- oder Ausbildungseinrichtungen zu besuchen. Die Linien der Staatsbahn bedeuteten für Schwetzingen in dieser Phase somit eher einen Verlust an Arbeitskräften, an Kaufkraft und an Zentralität.

Ähnlichen ökonomischen Problemen sahen sich die „eisenbahnfernen“ Ortschaften im Schwetzinger Amtsbezirks gegenüber. Dort beklagte man, *daß seit der Inbetriebnahme der Rheintalbahn im Jahre 1870 der Steigerungsprozentsatz der Vermögenswerte bei den Bahnorten ein unverhältnismäßig größerer gewesen ist* als bei den abgelegenen Gemeinden. *Schon die Entwicklung der Einwohnerzahl ergibt, daß die Orte ohne Eisenbahnverbindung den Bahnorten gegenüber an Wachstum erheblich zurückgeblieben sind*. Hatte in Plankstadt, das sowohl über eine eigene Bahnstation verfügte und darüber hinaus günstig zum Schwetzinger Bahnhof lag, die Einwohnerzahl im Zeitraum 1871–1905 um 81% zugenommen, betrug die Zunahme in dem jeweils etwa 4,5 km von den Stationen Hockenheim oder Neulußheim entfernten Reilingen im gleichen Zeitraum nur 24%. *Die Unmöglichkeit, sich tagsüber den Unterhalt in der industriellen Großstadt zu suchen und in der Heimatgemeinde zu wohnen, hat dazu geführt, daß die Abwanderung aus den nicht an der Bahn gelegenen Gemeinden verhältnismäßig stärker ist als aus solchen Orten, die Bahnverbindung besitzen*. Wohnten so im Jahr 1900 111 gebürtige Plankstädter in Mannheim, während 162 Einwohner des Ortes täglich zwischen der Gemeinde und ihren Arbeitsstätten in der Großstadt pendelten, waren aus Reilingen insgesamt 61 Personen nach Mannheim verzogen und nur 2 Reilinger nahmen die tägliche zeitraubende An- und Abfahrt dorthin auf sich. Im Warenverkehr rechnet

man in Reilingen, bedingt durch den notwendigen Straßentransport und den Umschlag an der nächstgelegenen Bahnstation, mit einer Verteuerung der Transportkosten um etwa 10 Pfennige auf jeden Zentner ein- oder ausgehender Güter, was einerseits die Lebenshaltungskosten vor Ort erhöhte, andererseits die Konkurrenzfähigkeit einheimischer Produkte im Versand verminderte.

So nimmt es nicht Wunder, dass im Amtsbezirk seit den 1880er Jahren immer wieder mehr oder weniger realistische Bahnprojekte ventiliert wurden, um den beschriebenen Mißständen abzuhelfen, so etwa im Jahr 1888 eine Schmalspurbahn Wiesloch–Walldorf–Reilingen–Hockenheim–Altlußheim–Speyer, im Jahr 1899 eine ebenfalls schmalspurige Linie Bruchsal–Forst–Hambrücken–Kirrlach–Reilingen–Hockenheim, 1905 eine elektrische Rundbahn Heidelberg–Kirchheim–Sandhausen–Walldorf–Reilingen–Hockenheim–Ketsch–Schwetzingen–Plankstadt–Eppelheim–Heidelberg und schließlich 1906 eine nunmehr elektrische Bahn Wiesloch–Walldorf–Reilingen–Hockenheim–Altlußheim–Speyer. Besonders zwischen der Jahrhundertwende und dem Beginn des Ersten Weltkrieges wurden die badischen Landstände aus allen Landesteilen mit Petitionen geradezu bombardiert, in denen um Unterstützung – und natürlich Finanzierung – der jeweiligen Wünsche nach einem Anschluß an den großen Verkehr nachgesucht wurde. In der Sitzungsperiode 1907/8 mußten sich die für Eisenbahnen und Straßen zuständigen Kommissionen der beiden Kammern allein mit vier Petitionen befassen, die den Amtsbezirk Schwetzingen berührten:

1. *Petition der Gemeinden Reilingen, St. Leon, Kirrlach, Hambrücken und Forst, sowie*

2. *Anschlußpetition der Städte Mannheim, Schwetzingen und Bruchsal sowie der Handelskammer Mannheim und der Handelsgenossenschaft Bruchsal um Erbauung einer Vollbahn Schwetzingen–Bruchsal;*

3. *Petition der Gemeinden Ketsch, Altlußheim, Rheinhausen, Oberhausen, Philippsburg, Rußheim und Liedolsheim um Fortsetzung der Normalspurbahn Rheinau–Brühl über Ketsch nach Philippsburg und Linkenheim, und*

4. *Petition [...] der Gemeinde Ketsch um Fortsetzung der Normalspurbahn Rheinau–Brühl nach Ketsch.*

Im Kommissionsbericht führte der Berichterstatter der Zweiten Badischen Kammer, Abgeordneter Frühauf weiter aus: *Die vorliegenden 4 Petitionen sind veranlaßt durch die der heutigen Entwicklung der Industrie im Unterland nicht mehr entsprechenden Verkehrsmöglichkeiten zwischen den Industriemittelpunkten Rheinau, Schwetzingen, Bruchsal und Karlsruhe einerseits und den zwischen diesen Mittelpunkten befindlichen ländlichen Gemeinden andererseits.*

*Die ersteren suchen in der Hauptsache nur eine ihren Zwecken nützlichere Ausgestaltung der Verkehrsmöglichkeiten zu fördern, die letzteren dagegen – von ihnen ist die Petitionsbewegung deshalb auch veranlaßt und getragen – suchen eine chronische Verschlechterung ihrer Erwerbs- und Verdienstmöglichkeiten zum Stillstand zu bringen und darüber hinaus einer aufsteigenden Bewegung derselben die Wege zu ebnet.*

Der Industrie böte sich so die Möglichkeit, mehr einheimische, ortsansässige Arbeitskräfte zu verwenden, die nicht bei jeder vorübergehenden Einschränkung der industriellen Arbeitsgelegenheiten sofort genötigt sind, ihren Wohnsitz zu verlegen und damit die Gelegenheit, nicht auf ein, wegen der sehr mißlichen Begleiterscheinungen zu vermeidendes, ruckweises Einstellen und Wiederentlassen frei fluktuierender Arbeitskräfte angewiesen zu sein. Demgegenüber sei es ein dringendes Bedürfnis der Landgemeinden, die regelmäßig zur Verfügung stehenden Erwerbsmöglichkeiten im landwirtschaftlichen Kleinbetrieb dadurch zu sichern und zu kräftigen, daß den zwar nicht ganz aber vielfach doch größtenteils überschüssigen Arbeitskräften eine zwar nicht ganz aber doch vielfach bestehende Erwerbsmöglichkeit in der benachbarten heimischen Industrie geboten und gesichert wird.

Die Ausführungen des Abgeordneten Frühauf veranschaulichen eindringlich, welche Bedeutung den Schienenbahnen in der Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik des „vorautomobil“ Zeitalters beigemessen wurde. In diesen Kontext ist nun auch die eingangs

zitierte Resolution der Schwetzingener Versammlung vom 19. Oktober 1907 einzuordnen.

Bereits zwei Jahre zuvor, am 30. September 1905, war die nur 3,5 km lange staatliche Nebenbahn von Rheinau nach Brühl eingeweiht worden, die den Brühlern eine schnelle und relativ komfortable Verkehrsverbindung mit Rheinau und Mannheim brachte. Der Weg in die Amtsstadt Schwetzingen führte dagegen immer noch zu Fuß oder mit dem Rad über den Kreisweg. Entsprechend schnell begannen sich die Einwohner Brühls umzuorientieren. Nachdem nun Ketsch im Begriff stand, Anschluß an die Nebenbahn Brühl–Rheinau zu suchen, sah man in Schwetzingen die *dringende Gefahr* – so Bürgermeister Wipfinger in seinem Bericht an den Bürgerausschuss vom 4. Dezember 1907 – daß *uns die beiden großen Orte vor der Nase hinweggeführt und immer mehr und mehr entfremdet* würden, worunter insbesondere die Schwetzingener Geschäftsleute zu leiden hätten. *Schon die Erfahrung, welche wir durch Errichtung dieser Brühler Eisenbahn sammeln mußten, dürfte genügen, uns zu veranlassen, so schnell wie möglich und energisch an die Erstellung einer besseren Verbindung zu gehen. Die schon mehr wie seit einem Jahrzehnt in unserer Stadtgemeinde herrschende wirtschaftliche Depression in beinahe allen Branchen [...] muß uns veranlassen, durch Errichtung einer Straßenbahn aufzuhelfen.* Die Amtsstadt Schwetzingen hätte die Verpflichtung, den Einwohnern der umliegenden Orte, die zu den Behörden, zu den Schulen und auf die Märkte in die Stadt kämen, *ein bequemes und billiges Verkehrsmittel unter die Füße zu geben, um die Leute in die Amtsstadt hereinzuziehen und den beiderseitigen Verkehr zu heben.*

Den Anstoß, Schwetzingen mittels eines elektrischen Straßenbahnnetzes mit den Nachbarorten zu verbinden, gab also letztendlich das Projekt der Verlängerung der Staatsbahnstrecke Rheinau–Brühl nach Ketsch. Die politisch Verantwortlichen der Amtsstadt waren zum Handeln gezwungen. So plante man in Schwetzingen „großzügig“ ein Straßenbahnnetz mit Linien nach Ketsch, Brühl, Heidelberg über Plankstadt, sogar nach Rhein-

au und bis ins entfernte Reilingen. Dabei täuschte die Einmütigkeit der am 19. Oktober 1907 verfassten Resolution durchaus über die bestehenden Interessenskonflikte hinweg, wie allein schon aus der Teilnahme von „Spitzenpolitikern“ der Gemeinden an der Versammlung in der Ritterhalle offensichtlich wird. Das Treffen kam auf Einladung der Schwetzingener Vereine zustande, doch mussten vor allem die Geschäftsleute der Amtsstadt und das Stadtoberhaupt, Bürgermeister Wipfinger, größtes Interesse an einer Verwirklichung des Projekts haben. Die Anwesenheit von Oberamtmann Dr. Baur erklärt sich daraus, dass das Karlsruher Innenministerium natürlich über die Vorgänge im Land informiert sein wollte, schien dem Amtsvorstand doch *bei den widerstreitenden Interessen der Stadt Schwetzingen einerseits und den Landgemeinden Ketsch und Brühl andererseits [...] absichtlich eine zurückhaltende Stellung* geboten. Plankstadt, das eventuell eine bessere Verkehrsanbindung nach Schwetzingen erhalten konnte, wurde von Bürgermeister Helmling vertreten. Ebenso war aus Reilingen, das bei dem vorgesehenen Projekt wohl die geringsten Erfolgsaussichten zu erwarten hatte, Bürgermeister Müller angereist, der nichts unversucht lassen wollte, den seit Jahrzehnten vergeblich ersehnten Bahnanschluß seiner Gemeinde dennoch zu erlangen. Für Ketsch, das sich schon um die Fortführung der Brühler Nebenbahnstrecke bemühte – und keinen Monat nach der Schwetzingener Versammlung deshalb eine erneute Petition in Richtung Karlsruhe auf den Weg brachte – äußerte der Gemeinderat und spätere Bürgermeister Stratthaus, *daß seine Gemeinde dem Projekt sympathisch gegenüberstehe und dasselbe nach Möglichkeit fördern wolle.* In Ketsch war man in der etwas misslichen Situation, mit einer Straßenbahnlinie nach Schwetzingen einerseits eine Alternative zu dem noch nicht „spruchreifen“ Anschluß nach Rheinau zu besitzen, doch konnten sich andererseits Regierung und Landtag durch eine Beteiligung der Gemeinde an der Straßenbahn bewegt sehen, den Wunsch nach der für die Einwohner wichtigeren Bahnverbindung Richtung Norden abschlägig zu verbescheiden. Brühl sprach sich in einem in der Versammlung verlesenen



Schwetzingener Straßenverkehr vor 90 Jahren. Ein Triebwagen der Straßenbahn biegt vom Bahnhof kommend in die Karl-Theodor-Straße ein. Poststempel vom 25. 2. 1918.

Kreisarchiv Rhein-Neckar-Kreis PKS/ Schwetzingen/ 47

Schreiben zwar für den Bahnbau aus, das Fernbleiben hochrangiger Gemeindevertreter demonstrierte jedoch sein geringes Interesse, schließlich hat man ja schon seine Bahn nach Rheinau. Tatsächlich sollten sich die Brühler Gemeindegremien im März 1908 gegen eine Konzessionserteilung und Beitragsleistung aussprechen, womit die Realisierung einer Straßenbahnverbindung Schwetzingen–Brühl in weite Ferne gerückt war.

## BAHN UND STROM – STRASSENBAHNBAU DURCH DIE RHEINISCHE SCHUCKERT- GESELLSCHAFT FÜR ELEKTRISCHE INDUSTRIE

Inwieweit die Rheinische Schuckert-Gesellschaft für elektrische Industrie in Mannheim die eigentliche Urheberin der Schwetzingener Straßenbahnpläne war, läßt sich anhand der überlieferten Dokumente nicht eindeutig klären, jedoch scheint sie schon frühzeitig in die Vorarbeiten eingebunden gewesen zu sein. Bereits während der Versammlung in der Ritterhalle im Oktober 1907

erläuterte dort der wohl in Diensten der Gesellschaft stehende *Privatsachverständige* Ingenieur Beyer technische und wirtschaftliche Details des Projekts. Auch in der Bürgerausschusssitzung vom 12. Dezember 1907 war Beyer wieder als Referent präsent, doch angesichts der hohen Investitionen sowie der noch ungeklärten Haltung der Umlandgemeinden scheuten die Ausschussmitglieder davor zurück, *der Errichtung einer elektrischen Bahnverbindung zwischen Schwetzingen und den beiden Nachbargemeinden Ketsch und Brühl näher zu treten*, obwohl der Gemeinderat in seinen Erläuterungen zu dem Projekt beinahe drohend darauf aufmerksam machte, *daß es die Pflicht eines jeden Bürgerausschußmitgliedes ist, dieses Projekt genau zu prüfen und nicht beiseite zu legen, da eine Rentabilität nach menschlicher Berechnung außer allem Zweifel stehen dürfte*. Der Kostenaufwand von über 500 000 Mark erschien den meisten Mitgliedern des Bürgerausschusses doch zu hoch. Lediglich auf die Bereitstellung einer Summe von 500 Mark für weitere Vorarbeiten konnte sich der Bürgerausschuss verstehen.

Der Rheinischen Schuckert-Gesellschaft jedenfalls schien das Projekt so lukrativ, dass sie sich bald bereit fand, zunächst die Straßenbahnlinie Schwetzingen–Ketsch auf eigenes Risiko zu bauen und zu betreiben, sofern die beteiligten Gemeinden ihrerseits *der Gesellschaft eine ausschließliche Konzession auf elektrischen Licht-, Kraft- und elektrischen Bahnbetrieb in ihrer Gemarkung auf die Dauer von 30 Jahren* gewährten. Im prosperierenden Elektrizitätsgeschäft versprach sich die Gesellschaft durch die Gebietsmonopole, die ihr die Gemeinden durch die Konzessionserteilung quasi einräumen sollten, für die Zukunft gute Gewinnaussichten, auch wenn die Anschlußwerte vorläufig noch recht niedrig angesetzt wurden – an Lichtstrom *auf 3 Einwohner 1 Lampe à 16 Kerzen* und an Kraftstrom *auf 75 Einwohner 1 Motorenpferd [PS]*. Außerdem übernahm die Schuckert-Gesellschaft die Straßenbeleuchtung der Orte – natürlich gegen entsprechende Bezahlung.

Die Karlsruher Regierungsbehörden standen den Plänen Schwetzingens und der Rheinischen Schuckert-Gesellschaft höchst skeptisch gegenüber. Der maschinentechnische Referent des Innenministeriums monierte die auf eine monopolartige Stellung der Gesellschaft hinauslaufenden Vertragsbedingungen für den Strombezug, hielt die Errichtung eines eigenen Kraftwerks in Schwetzingen für überflüssig und bezweifelte einen unmittelbaren wirtschaftlichen Erfolg sowohl des Elektrizitätswerks als auch der Straßenbahnlinie.

Als diese Stellungnahme des Ministeriums am 16. Januar 1909 beim Schwetzingener Bezirksamt eingelangte, war es allerdings bereits zu spät. Nachdem die Planungen für die Brühler Strecke schon im Frühjahr 1908 aufgrund der ablehnenden Haltung der Gemeinde zu den Akten gelegt werden mussten, drohte wenige Monate später neues Ungemach. Eine Intervention der *Rheinauer Industriellen*, die sich weiteres Arbeitskräftepotential erschließen wollten, beim Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten verbesserte die Chancen für die Weiterführung der Rheinauer Nebenbahn über Brühl hinaus nach Ketsch erheblich. In dieser für Schwetzingen bedrohlichen Situation

sprach sich der Bürgerausschuss am 21. Juli 1908 für die Bauausführung der Linie Schwetzingen–Ketsch durch die Rheinische Schuckert-Gesellschaft aus, um am 27. November des gleichen Jahres bei zwei Neinstimmen und immerhin 55 Enthaltungen den Vertrag *über Erbauung einer elektrischen Bahn von Schwetzingen nach Ketsch und Erteilung der Konzession für elektrische Beleuchtung und Kraft in der Stadt Schwetzingen* zu genehmigen. Am 7. Dezember 1908 gab der Ketscher Bürgerausschuss seine Zustimmung – nachdem 26 der 60 anwesenden Mitglieder vor der Abstimmung den Saal verlassen hatten. In beiden Gemeinden scheint es große Vorbehalte gegen den eingeschlagenen Weg gegeben zu haben.

Um den Weiterbau der Staatsbahnstrecke von Brühl nach Ketsch vielleicht doch noch zu verhindern, brachten die Stadt Schwetzingen bzw. die Rheinische Schuckert-Gesellschaft jetzt noch die Möglichkeit ins Spiel, für Ketsch bestimmte Güterwagen mit Hilfe sogenannter Rollschemele am Schwetzingener Güterbahnhof zu übernehmen und auf ihrer schmalspurigen Strecke in die Nachbargemeinde zu überstellen – doch wurde diese Option bei der Durchplanung der Gleisanlagen seitens der Schuckert-Gesellschaft nie konkretisiert.

Auch die Karlsruher Ministerialbürokratie meldete sich nochmals zu Wort. In der ersten Jahreshälfte 1909 nahmen Stadt und Rheinische Schuckert-Gesellschaft die Planungen für die Linien nach Rheinau und Plankstadt wieder auf. Mit Schreiben vom 10. April 1909 suchte Schwetzingen um Konzessionierung einer Straßenbahnlinie nach Plankstadt nach – ob hierbei die Aussicht auf Mitbenutzung der 1910 fertiggestellten Überführung über die Rheintalbahn eine Rolle spielte, oder ob man doch Bedenken hatte, dass sich die nur 5 km kurze Linie nach Ketsch rentierte? Das Innenministerium wies jedenfalls das Bezirksamt Schwetzingen an, auf den für die Bahnlinien vorgesehenen Straßenzügen Verkehrszählungen zu veranlassen. Die Erhebungen wurden im August zwischen Schwetzingen und Ketsch, im September 1909 zwischen Schwetzingen und Rheinau bzw. Plankstadt, jeweils von 5 bis 24 Uhr, mit folgenden Ergebnissen durchgeführt:

Samstag, 28. 8. 1909 Schwetzingen–Ketsch: 44 Personenfuhrwerke, 410 Fahrräder, 4 Automobile, 37 Lastfuhrwerke, 1065 Fußgänger

Sonntag, 29. 8. 1909 Schwetzingen–Ketsch: 30 Personenfuhrwerke, 556 Fahrräder, 7 Automobile, 2 Lastfuhrwerke, 1343 Fußgänger

Donnerstag, 9. 9. 1909 Schwetzingen–Rheinau: 15 Personenfuhrwerke, 228 Fahrräder, 15 Automobile, 146 Lastfuhrwerke, 645 Fußgänger

Samstag, 11. 9. 1909 Schwetzingen–Plankstadt: 21 Personenfuhrwerke, 432 Fahrräder, 17 Automobile, 153 Lastfuhrwerke, 2720 Fußgänger

Der Verkehr auf der Landstraße nach Rheinau sei zwar *ein sehr lebhafter*, kommentierte der Amtsvorstand die Ergebnisse, da an der Straße die Friedhöfe und das *Hauptspargelgebiet* (:Dünen:) Schwetzingens lägen, *so dass der Verkehr in der Spargelzeit* (:Mitte April bis Mitte Juni:) *wo täglich 2 Mal Spargel gestochen werden, ein grosser ist*. [...] *Viele Arbeiter, die in Rheinau beschäftigt sind, ziehen der Kostenersparnis wegen die Landstrasse* (:zu Fuss oder mit Rad:) *der Eisenbahnfahrt vor*. [...] *Der Gemeinderat Schwetzingen hält deshalb eine elektrische Strassenbahn auf der 6 km langen Strecke Schwetzingen–Rheinau für sehr rentabel. Dieser Ansicht vermögen wir uns nicht anzuschliessen, da voraussichtlich nur ein kleiner Bruchteil der Passanten der Landstrasse die elektrische Bahn benützen werden, hauptsächlich die Besucher des Friedhofs*. Auch sah der Bezirksbeamte nur geringe Chancen, zumindest einen Teil der Fahrgäste, welche bislang die Vorortzüge der Staatsbahn benützen, auf die Elektrische abziehen zu können. Das könne nur gelingen, *wenn diese eine häufigere und billigere Fahrgelegenheit bieten wird*. *Ob die Grossh. Eisenbahnverwaltung ein Interesse hat, hinsichtlich des Vorortverkehrs Schwetzingen–Mannheim entlastet zu werden* [...] *vermögen wir nicht zu beurteilen*. Ebensowenig erkannte man in den Karlsruher Ministerien ein Bedürfnis für eine elektrische Bahn Schwetzingen–Rheinau, *aus für die Eisenbahnverwaltung einen bedeutenden Einnahmeausfall bedeuten würde*. Sollte

sich eine solche Linie späterhin als notwendig erweisen, würde sie *zweckmässiger durch die Stadt Mannheim gebaut, die bereits die Baugenehmigung von Neckarau bis Rheinau besitzt*.

Das Projekt Schwetzingen–Plankstadt beurteilte man dagegen seitens des Bezirksamts positiver, da aufgrund der ungünstigen Lage der Plankstädter Bahnstation und dem geringen Zugangebot auf der Strecke Heidelberg–Schwetzingen eine elektrische Bahn, die den Ort zentral erschließen würde, *nicht nur von den Eisenbahnarbeitern, die im Schwetzingen, Rheinauer und Mannheimer Bahnhof sowie auf der Aussen-Strecke beschäftigt sind, sondern auch von den zahlreichen in Mannheim und Rheinau beschäftigten Industriearbeitern mehr benützt werden würde*. Außerdem könne die Linie auf einen gewissen Schülerverkehr und auf den Marktverkehr der Plankstädter Landwirte und Gartenbesitzer zu den Wochenmärkten, den Spargelmärkten im Frühjahr und den täglichen Obstmärkten im Sommer und Spätjahr rechnen. *Auch im übrigen ist der Verkehr zwischen diesen beiden Orten ein lebhafter, zumal viele der aus den besseren Kreisen angehörenden Einwohner von Plankstadt gesellschaftliche und gesellige Beziehungen in der Amtsstadt unterhalten, den Schloßgarten mangels eigener Spazierwege besuchen wie auch ihre Lebensbedürfnisse vielfach hier decken*. Doch auch für diese Linie konnte man sich in Karlsruhe nicht auf die Erteilung einer Konzession verstehen, da eine solche bereits 1905 der Stadt Heidelberg für die Linie Heidelberg–Eppelheim–Plankstadt–Schwetzingen in Aussicht gestellt, allerdings bis zur Fertigstellung der notwendigen Unter- und Überführungen an den Kreuzungen mit den Staatsbahnstrecken in Heidelberg und Schwetzingen zurückgestellt worden war. Die Herstellung einer Teilstrecke nach Plankstadt durch einen anderen Unternehmer würde *dem späteren einheitlichen Ausbau und Betrieb einer Strassenbahn von Heidelberg nach Schwetzingen dauernd hinderlich sein*.

So blieb von den weitgreifenden Schwetzinger Straßenbahnplänen also nur die bereits vertraglich festgelegte Strecke Schwetzingen–Ketsch übrig, zu der das Ministerium

des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten am 31. Dezember 1909 auf 50 Jahre die Staatsgenehmigung erteilte. Die Konzession wurde auf die Stadtgemeinde Schwetzingen ausgefertigt, die sie ihrerseits auf die Rheinische Schuckert-Gesellschaft als eigentlichem Bauherrn und Betriebsführer der Strecke übertragen sollte. Anfang 1910 konnte daraufhin mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die dreigleisige Wagenhalle mit Werkstatt entstand am Ende der Marstallstraße, von wo eine Betriebsstrecke über die Bismarckstraße auf den Schwetzingen Bahnhofsvorplatz, den stadtsseitigen Ausgangspunkt der Straßenbahn führte. Am Ende der Gustav-Hummel-Straße wandte sich die Linie in engem 15 m-Bogen nach Westen, an der Südseite der Karl-Theodorstraße bis zur Friedrichstraße verlaufend, bog dann vermittels einer weiteren engen Linkskurve in letztere ein, um sich am Bismarckplatz wieder nach rechts zu wenden und parallel zur südlichen Schloßgartenmauer nach Westen zu führen. *Um die Seiner Königlichen Hoheit dem Grossherzog unerwünschte Inanspruchnahme der südwestlichen Ecke des Schlossgartens durch die Strassenbahn Schwetzingen-Ketsch zu vermeiden*, wurde im Bereich der Einmündung des Ketscher Wegs in die Landstraße nochmals eine Umplanung der Streckenführung und eine Verlegung der Wegegteinmündung notwendig. Dann verlief die Bahn auf der nördlichen Kante des Kreisweges nach Ketsch hinein, wo sie nach knapp 5 Kilometern unweit der Kirche ihren Endpunkt fand. Die Spurweite betrug – wie damals bei Straßenbahnen üblich – 1 Meter, die Betriebsspannung der oberirdischen Stromzuleitung durfte aus Sicherheitsgründen 650 Volt nicht übersteigen. Die Linie wurde eingleisig angelegt, Ausweichen waren lediglich auf dem Schwetzingen Bahnhofsplatz und an der Gemarkungsgrenze Schwetzingen/Ketsch vorgesehen. Mitte Juni 1910 waren die Gleisanlagen soweit fertiggestellt, dass erste Probefahrten möglich wurden. Da die elektrischen Installationen noch nicht vollendet waren, wurde dazu extra eine schmalspurige Dampflokomotive der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft von Mannheim nach Schwetzingen geschafft.

## HOFFNUNGEN UND ENTTÄUSCHUNGEN – BETRIEB UND ENDE DER STRASSENBAHN SCHWETZINGEN–KETSCH

Am 10. Dezember 1910 war es endlich so weit: *Die landespolizeiliche Abnahme der elektrischen Bahn Schwetzingen-Ketsch hat nun heute vormittag stattgefunden*, berichtete die Schwetzingen Zeitung in ihrer Nr. 288 vom gleichen Tag. *In Würdigung der Bedeutung dieses Tages trugen die Karltheodor- und Friedrichstraße Flaggenschmuck, waren die Straßen in Ketsch geschmückt und die Straßenbahnwagen mit Guirlanden und Fähnchen behangen. [...] Herr Ingenieur Breitenstein [der Betriebsleiter] leitete die Festfahrt und führte den Festwagen. In den Straßen warteten zahlreiche Neugierige, doch ließen die Wagen bei dem dichten Nebel sich nur kurze Strecken verfolgen. [...] Die Ankunft in Ketsch erfolgte 10 Uhr. An der Endstelle beim Gasthaus „zum Enderle“ hatten zahlreiche Einwohner, der Gemeinderat in corpore, besonders Geladene und die Schuljugend mit den Herren Lehrern Aufstellung genommen. Herr Bürgermeister Stratthaus hielt eine Ansprache, in der er ausführte, daß heute für die Gemeinde Ketsch die Hoffnung eines Vierteljahrhunderts in Erfüllung gegangen sei.* – Doch stand zu diesem Zeitpunkt schon fest, dass die Nebenbahn Rheinau-Brühl nach Ketsch verlängert werden würde. In § 8 der Genehmigungsurkunde für die Straßenbahn vom 31. Dezember 1909 war bereits festgelegt: *Ueber die wegen der Kreuzung der Strassenbahn mit der geplanten Staatsbahnstrecke Brühl-Ketsch ungefähr bei km 4,4 der ersteren zu treffenden Massnahmen ist zwischen der Gemeinde Schwetzingen [als Inhaberin der Konzession] und der Eisenbahverwaltung ein besonderer Vertrag abzuschliessen.* Es war also nur eine Frage der Zeit – die Verlängerung der Staatsbahnstrecke nach Ketsch sollte dann tatsächlich am 1. Juli 1912 stattfinden – bis die Straßenbahn den einträglichen Arbeiterverkehr von Ketsch über den Bahnhof Schwetzingen nach Rheinau und Mannheim verlieren sollte.

Das Unternehmen stand also unter keinem guten Stern, besonders in wirtschaftlich schlechten Zeiten erwies es sich bald als

unmöglich, die Betriebskosten zu decken. So verwundert es nicht, dass die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft (OEG), die bereits 1911 als Nachfolgerin der Rheinischen Schuckert-Gesellschaft in die Betriebsführung der Straßenbahn eingetreten war, nicht mehr gewillt war, die hohen Fehlbeträge auszugleichen, und im März 1923 beim zuständigen Finanzministerium die Betriebseinstellung beantragte: *Die Straßenbahn Schwetzingen-Ketsch benützen gegenwärtig nur noch 15 Wochenkarteninhaber.* Wollte man kostendeckend arbeiten, müsste man für jede Fahrt ein *Mindestfahrgehalt von 700 M.* erheben. Gegen den heftigen Protest der Stadtgemeinde Schwetzingen genehmigte das Ministerium die Betriebseinstellung zum 15. April 1923, am 9. Februar 1924 wurde sogar dem Antrag der OEG auf Abbruch der gesamten Anlagen entsprochen. Nach längeren Verhandlungen und finanziellen Zugeständnissen der Stadt Schwetzingen wurde der Betrieb im Mai 1925 nochmals aufgenommen. Zwei Jahre später, am 10. April 1927, konnte endlich die Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG ihre Strecke Eppelheim-Schwetzingen eröffnen. Zu einer sinnvollen Verknüpfung der beiden Linien kam es jedoch nicht, obwohl sie auf der Karl-Theodor-Straße zwischen der Einmündung der Nadlerstraße und dem Abzweig der Ketscher Bahn in die Friedrichstraße nebeneinander her liefen.

Als im Jahr 1938 der Betriebsvertrag von 1908 auslief, hatten weder die OEG noch die Gemeinden Schwetzingen und Ketsch ein Interesse am Weiterbetrieb ihrer Straßenbahn, zumal eine notwendige Erneuerung des Wagenmaterials und der Anlagen anstand. Die Beförderungsleistungen der Bahn gehörten mit zu den geringsten aller Straßenbahnlinien im Deutschen Reich. Am 31. März 1938 verkehrte die Linie, an die man in Schwetzingen eine Generation zuvor die Hoffnung geknüpft hatte, zumindest einen Teil seiner Bedeutung gegen den großen Nachbarn Mannheim „verteidigen“ zu können, zum letzten Mal.

Das gleiche Schicksal sollte knapp 30 Jahre später auch die einstige Konkurrenzlinie Rheinau-Ketsch ereilen – zum 25. September 1966 wurde hier der Gesamtverkehr eingestellt. Wenige Monate später, am 1. Februar

1967, endete der Eisenbahnverkehr zwischen Heidelberg und Schwetzingen, nachdem der Betrieb auf der weiterführenden Strecke nach Speyer, nach Sprengung der erst 1938 erbauten festen Rheinbrücke, schon seit Kriegsende ruhte. Schließlich verschwanden Anfang 1974 auch die weiß-blauen Straßenbahnwagen der Heidelberger Straßenbahnlinie 11 aus Schwetzingen.

Was ist geblieben – nicht viel. In den Sammlungen einige Postkartenmotive, in den Archiven einige Aktenfaszikel der Staats- und Gemeindebehörden und schließlich die ehemalige Wagenhalle am Ende der Marstallstraße, heute in den Komplex des Vereinshauses Bassermann einbezogen. Der Schwetzingen Bahnhof ist – wie vor 100 Jahren – Durchgangsstation für viele Pendler, die auf der Rheintalbahn Mannheim zu streben, wobei der Weg zum Bahnhof heute weniger zu Fuß oder mit dem Fahrrad als vielmehr mit dem eigenen Automobil bewältigt wird. Der Bahnhofsvorplatz, damals als Ausgangspunkt eines ganzen Bündels von Straßenbahnlinien in die Umlandgemeinden ausersehen, wurde unlängst großzügig für den letztendlich „erfolgreichen“ Konkurrenten aller Straßenbahnen und Nebenbahnen, den PKW, umgestaltet. Nur mit viel Phantasie mag man sich heute vorstellen, wie die Elektrische hier ihre Fahrt nach Ketsch aufnahm, mit gehörigem Bimmeln und Quitschen die erste 15 m-Kurve nahm und unter dem charakteristischen Summen der Elektromotore in die Karl-Theodor-Straße entschwand.

---

#### Quellen und Literatur

Die vorstehenden – kursiv gesetzten – Zitate wurden sämtlich den nachfolgend genannten Archivalien entnommen, hier aus Platzgründen entgegen den allgemeinen Gepflogenheiten allerdings nicht einzeln nachgewiesen. Die Zitate wurden in Originalschreibweise belassen. Auslassungen und Ergänzungen sind in [ ] gesetzt.

---

#### Archivalien

Generallandesarchiv Karlsruhe Abt. 233/ 33138, Abt. 237/ 32181, Abt. 362/ 362, 10110, 10111, 10121.

Kreisarchiv Rhein-Neckar-Kreis Abt 15/ 362/ Zugang 1979/ 50/ Schwetzingen 1631–1633, Abt. 20/K 32–34.

---

*Literatur*

Heinrich Cassinone: Die geschichtliche und technische Entwicklung des Straßenwesens in Baden 1810–1920, o. O. [Karlsruhe] o. J. [1925].

Wolfgang Hendlmeier: Handbuch der deutschen Straßenbahngeschichte. 2 Bände, München 1979 und 1981.

Dieter Höltge: Deutsche Straßen- und Stadtbahnen. Band 2: Nördliches Baden-Württemberg, Gifhorn 1979.

Dieter Höltge: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland. Band 6: Baden, Freiburg 1999.

Peter-Michael Mihailescu/Matthias Michalke: Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg, Stuttgart 1985.

Staatliche Archivverwaltung Baden-Württemberg (Hrsg.): Die Stadt- und die Landkreise Heidelberg und Mannheim. Amtliche Kreisbeschreibung. Band III: Die Stadt Mannheim und die Gemeinden des Landkreises Mannheim, Stuttgart/Karlsruhe 1970.

Gerd Wolff/Hans-Dieter Menges: Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 2: Baden, Freiburg 1992.

Anschrift des Autors:  
Joachim Stephan M. A.  
Hauptstraße 69  
69214 Eppelheim