

# Bretten: vom Schnittpunkt der Fernstraßen zum Knotenpunkt der Eisenbahn

Bretzens Schicksal war im Laufe der Geschichte immer wieder der Verkehr. Der Erlangung der Stadtrechte – 1254 wird „bretheheim“, das spätere Bretten, erstmals als „oppidum“ erwähnt, für die Jahre danach lassen sich alle Charakteristika einer typischen mittelalterlichen Stadt wie eigenes Stadtsiegel, Ratsverfassung und wehrhafter Mauerring belegen<sup>1</sup> – ging bereits im 12. Jahrhundert das Marktrecht voraus<sup>2</sup>, das ohne eine auch verkehrlich bedingte zentralörtliche Funktion kaum von Dauer gewesen wäre. Ihren spätmittelalterlichen Reichtum verdankte die Stadt der Lage an drei überörtlich bedeutsamen Handelsstrassen, die von Westen nach Osten Paris mit Prag, von Nordwesten nach Südosten die Messestadt Frankfurt mit der Fuggerstadt Augsburg und von Norden nach Süden die rheinischen Handels- und Bischofs-

städte mit der Schweiz verbanden und sich auf dem Brettener Marktplatz kreuzten<sup>3</sup>. Nur folgerichtig war es daher, dass Bretten nach der massiven Beeinträchtigung dieser traditionellen Verkehrsverbindungen infolge der Kriege des 16. und 17. Jahrhunderts (Landshuter Erbfolgekrieg, Dreißigjähriger Krieg und Pfälzer Erbfolgekrieg mit Brand der Stadt) seines früheren Wohlstandes und seiner einstigen Bedeutung verlustig ging und im 18. sowie im frühen 19. Jahrhundert in einem Zustand verharzte, den der Stadthistoriker Alfred Straub als den einer „Landstadt in Stagnation“ beschrieb<sup>4</sup>.

Folgerrichtig war es vor diesem Hintergrund aber auch, dass die Schaffung von neuen Verkehrsverbindungen in Gestalt der Eisenbahn seit Mitte des 19. Jahrhunderts zu einer Revitalisierung des wirtschaftlichen Lebens in Bretten und zu einem – wenn auch verspäteten – Industrialisierungsschub führte<sup>5</sup> und in Bretten begeistert begrüßt wurde. Bemerkenswert ist dabei nicht zuletzt die Tatsache, dass

die beiden Eisenbahnlinien, die 1879 in Bretten zur Kreuzung kamen, zumindest zum Teil den Verlauf der mittelalterlichen Fernhandelsstrassen, denen die Stadt so viel zu verdanken gehabt hatte, wieder aufgriffen. Die 1853 fertiggestellte Bahnlinie von Stuttgart nach Heidelberg (die zwischen der badisch-württembergischen Landesgrenze bei Bretten bis zum

Bahnhof Bruchsal übrigens noch mehr als zwei Jahrzehnte unter der Regie der Königlich-württembergischen Eisenbahnverwaltung stand) folgte fast exakt dem Verlauf jener alten Straße, die im späten Mittelalter Heidelberg mit Cannstadt verbunden und ihre nördliche Verlängerung bis Frankfurt, die südliche aber bis Augsburg gefunden hatte. Die 1879 gebaute Kraichgaubahn folgte zwischen Durlach und Heilbronn weitgehend dem Verlauf der traditionellen West-Ost-Ver-

bindung Paris – Straßburg – Durlach – Heilbronn – Nürnberg – Prag, so dass zwei der drei alten Fernstrecken, die Bretten im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit mit der Welt verbanden, zumindest in Teilstücken und in der Gestalt moderner Schienenverkehrslinien wieder eine gewisse Rekonstruktion gefunden hatten.

Bereits beim Bau der vor allem von Seiten des Königreiches Württemberg gewünschten und von der dortigen Eisenbahnverwaltung auch energisch vorangetriebenen Bahnlinie von Stuttgart nach Heidelberg hatte es zunächst heftige Kontroversen über die Linienführung gegeben. Dabei lief Bretten eine Zeitlang sogar Gefahr, von den Planungen der neuen Strecke „abgehängt“ bzw. vom Streckenverlauf überhaupt nicht tangiert zu werden. Mehrere der zwischen 1844 und 1848 vorgeschlagenen Streckenvarianten sahen nämlich vor, die Verbindung vom Stuttgarter Raum zum badischen Rheinhafen Mannheim über Eisenbahntrassen

## BRETTEN UM 1900

### Lange gefordert, doch nie gebaut: Die Eisenbahn- linie Pforzheim – Bretten

*Dr. Peter Bahn*

zu realisieren, die um Bretten einen großen Bogen gemacht hätten. Insbesondere eine Streckenführung von Bietigheim über Pforzheim nach Durlach wurde längere Zeit in Erwägung gezogen, scheiterte aber letztlich an der Tatsache, dass sie gegenüber der Diagonalverbindung Mühlacker – Bretten – Bruchsal einen gewissen Umweg dargestellt hätte. Die großherzoglich-badische Eisenbahnverwaltung, der ein Anschluss des (großen) Pforzheim mehr am Herzen lag, als der des (weit kleineren) Bretten, hatte einer Trasse über die Stadt an der Enz nach Durlach zunächst den Vorzug gegeben. Erst in einem am 4. Dezember 1850 abgeschlossenen württembergisch-badischen Staatsvertrag wurde die Streckenführung über Bretten nach Bruchsal (und damit zur badischen Haupteisenbahnstrecke, die von Nord nach Süd durch die Oberrheinebene verlief) festgeschrieben.<sup>6</sup> Auch mehr als zwei Jahrzehnte später, bei Planung und Bau der Kraichgau-

bahn, blieben kontroverse Diskussionen um den Streckenverlauf zunächst nicht aus. Nun war es insbesondere Bruchsal, das starke kommunale Eigeninteressen geltend machte.<sup>7</sup> Doch konnte die Brettener Seite, maßgeblich verkörpert durch den seinerzeitigen Bürgermeister und Reichstagsabgeordneten Ludwig Paravicini<sup>8</sup>, schließlich eine Streckenführung über die Stadt Melanchthons durchsetzen, so dass Bretten im Herbst 1879 wieder zum Verkehrsknotenpunkt wurde: zwei nicht ganz unbedeutende südwestdeutsche Eisenbahnlinien, die Stuttgart mit Heidelberg und Mannheim sowie Karlsruhe mit Heilbronn verbanden, kreuzten sich nun, von Südosten nach Nordwesten und von Westen nach Osten verlaufend, in der Stadt. Auf technisch moderne Weise war die traditionelle, doch spätestens seit Ende des 17. Jahrhunderts erheblich beeinträchtigte überörtliche Verkehrsbedeutung Brettens wenigstens zum Teil wieder hergestellt.

## Noch mehr Eisenbahnen – Projekte und Kuriosa

Doch ließ das fortschrittsbegeisterte und eisenbahnelige 19. Jahrhundert schon bald weitere Pläne für einen Ausbau des Eisenbahnnetzes rund um Bretten reifen. Möglichst viele Ortschaften wollten die Vorteile eines Eisenbahnanschlusses erlangen und manche Gemeinden, die – wie z.B. Bretten selbst – bereits über einen solchen Anschluss verfügten, waren bestrebt, an weitere Strecken angebunden zu werden. Teils ging es dabei darum, zusätzliche Handelsströme an sich ziehen und eine noch größere Verkehrsbedeutung erlangen zu können. Doch in manchen Fällen waren es, wie noch zu zeigen sein wird, durchaus existenzielle Probleme der Bevölkerung, die einen örtlichen Eisenbahnanschluss geradezu zwingend verlangten.

Beispiele für vielfältige Streckenplanungen finden sich in der Eisenbahngeschichte von Kraichgau und Stromberg zuhauf. Fast schon wie ein Kuriosum mutet es heute an, wie intensiv sich z.B. die kleine Gemeinde Sternenfels im damaligen württembergischen Oberamt Vaihingen von 1866 an – und noch bis 1965! – um einen eigenen Eisenbahnanschluss bemühte. Anfangs knüpften diese Sternenfels-Bemühungen noch an die wesentlich weitergreifenden Überlegungen an, eine Eisenbahnlinie durch Zabergäu und Stromberg in

Richtung Westen zu führen, vorgeschlagen war zeitweilig eine Streckenführung von Lauffen am Neckar über Brackenheim, Güglingen, Zaberfeld, Sternenfels, Diefenbach, Zaisersweiher und Lienzingen nach Mühlacker.<sup>9</sup> Unter dem Stichwort „Zabergäubahn“ wurde dann jedoch in den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts mit einem Projekt begonnen, das zwar dem Zabergäu einen Eisenbahnanschluss nach Westen ermöglichen sollte, aber sich dabei der Linienführung von Lauffen über Güglingen, Zaberfeld, Kürnbach, Derdingen, Knittlingen und Bretten bedienen sollte. Sternenfels blieb bei diesen Planungen im wahrsten Sinne des Wortes „links liegen“. Unabhängig davon bemühte sich die Gemeinde Sternenfels in der Folgezeit immer wieder – und unter Angabe der unterschiedlichsten Vorschläge für eine künftige Streckenführung – um den Bau einer Nebenbahn in den eigenen Ort, wobei die Varianten Mühlacker – Sternenfels, Maulbronn – Sternenfels und Leonbronn – Sternenfels zur Diskussion gestellt wurden.<sup>10</sup> Ein Relikt der damaligen Planungen zum Bau von Nebenbahnen im Stromberg-Gebiet stellte die kurze Strecke zwischen dem Bahnhof Maulbronn-West und der Stadt Maulbronn dar, auf der allerdings der reguläre Betrieb schon 1973 eingestellt wurde.<sup>11</sup>

Ein weiteres Kuriosum in der regionalen Eisenbahngeschichte stellte die in ihrem tatsächlich projektierten Verlauf bereits oben beschriebene Zabergäubahn von Lauffen nach Bretten dar. Immerhin: auf der Zabergäubahn führen einige Jahrzehnte lang tatsächlich Züge, allerdings nur auf einem bestimmten württembergischen Teilstück der Strecke. Noch gegen Ende des 19. Jahrhunderts war von der Königlich-württembergischen Eisenbahn eine Streckenverbindung von Lauffen nach Güglingen geschaffen worden. Kurz nach der Jahrhundertwende wurde diese Strecke über Zaberfeld nach Leonbronn verlängert. 1909 vereinbarten Baden und Württemberg in einem Staatsvertrag über den Bau mehrerer grenzüberschreitender Eisenbahnlinien den Bau einer Strecke, die das badische Bretten über die württembergischen Orte Knittlingen, Großvillars und Oberderdingen mit dem wiederum badischen Kürnbach verbinden sollte. Von Kürnbach aus sollte dann in einem letzten Schritt das Verbindungsstück nach Leonbronn gebaut werden, das eine durchgehende Eisenbahnverbindung von Bretten nach Lauffen geschaffen hätte.<sup>12</sup>

Meinungsverschiedenheiten zwischen Baden und Württemberg über die Finanzierung der Strecke sowie der bald darauf ausbrechende Erste Weltkrieg führten immer wieder zu Verzögerungen des Baubeginns. Erst 1919 wurde auf württembergischem, 1920 auch auf badischem Gebiet mit den Arbeiten an der

Teilstrecke Bretten – Kürnbach begonnen. So wurden z.B. in Bretten ein Bahndamm und eine Straßenüberführung errichtet. In Knittlingen wurde sogar ein Bahnhof gebaut, der heute noch (als Wohngebäude) existiert, aber mangels Gleisanschluss nie angefahren werden konnte. Denn 1923 setzten Wirtschaftskrise und Inflation den Baumaßnahmen ein – wenn auch zunächst nur als vorläufig gedachtes – Ende. Immer wieder gab es in den Folgejahren Vorstöße der an der Strecke liegenden Gemeinden zu einer baldigen Weiterführung des Eisenbahnbaus, aber 1938 kam es infolge negativer Rentabilitätsberechnungen zum endgültigen „Aus“<sup>13</sup>.

Der „Bahnhof“ und die „Bahnhofstraße“ in Knittlingen gehören bis heute – sieht man von einigen fast vergessenen Trassen-Aufschüttungen, z.B. bei Bretten und Oberderdingen ab – zu den hervorstechendsten Relikten dieses gescheiterten Eisenbahn-Projektes und stellen eisenbahngeschichtliche Kuriosa dar, die gelegentlich zum Schmunzeln reizen mögen. Überlegungen, zukünftig von Heilbronn aus eine Stadtbahnlinie nach Lauffen zu führen und sie von dort aus bis Leonbronn auf der alten Trasse der Zabergäubahn weiterfahren zu lassen sowie die schon mehrfach diskutierte Idee einer Stadtbahnlinie von Bretten nach Knittlingen zeigen allerdings, dass die vor über 100 Jahren angedachte Strecke auch zu Beginn des 21. Jahrhunderts noch keineswegs so „tot“ ist, wie lange Zeit geglaubt wurde.

## Von Bretten nach Pforzheim: die Landgemeinden werden aktiv

Schon bei der Neuerrichtung des Brettener Bahnhofs als Kreuzungspunkt der Linie Stuttgart – Heidelberg und der Kraichgaubahn im Jahre 1879 hatte man, entsprechende Zukunftspläne bereits fest im Blick, die Bahnanlagen so gestaltet, dass zu einem späteren Zeitpunkt auch problemlos eine Eisenbahnlinie von Bretten nach Pforzheim angeschlossen werden konnte.<sup>14</sup> Eine solche Linie wäre ein Stück weit ebenfalls dem Verlauf einer der historischen Fernstraßen gefolgt, die Brettens Verkehrsbedeutung im Mittelalter ausgemacht hatten. Sie hätte zu einer weiteren deutlichen Stärkung des Verkehrsknotenpunkt Bretten geführt und zugleich die hinsichtlich der Streckenlänge mit Abstand kürzeste Verbindung von Pforzheim und seinem

Schwarzwälder Hinterland nach Heidelberg und zum Mannheimer Rheinhafen über Bretten ermöglicht. Sie hätte damit eine nicht unbedeutende Funktion innerhalb des badischen Eisenbahnnetzes einnehmen können, war doch der in wirtschaftlicher Hinsicht für das gesamte Großherzogtum geradezu herausragende untere Neckarraum (das „badische Unterland“) von Pforzheim aus sonst nur auf dem Umweg über die Umsteigebahnhöfe Mühlacker oder Durlach erreichbar.

Doch ließen konkrete Vorbereitungen für die Schaffung einer Eisenbahnlinie zwischen Pforzheim und Bretten in den Jahren nach der Fertigstellung der Kraichgaubahn zunächst einmal auf sich warten. In Bretten selbst mag

diese Atempause bei den regionalen Eisenbahnplanungen zwar nicht als besonders gravierend empfunden worden sein, erlebte die Stadt doch in den Jahren nach 1879 einen weiteren wirtschaftlichen Aufschwung, der sich konkret in der zunehmenden Entstehung neuer Industriebetriebe, im raschen Wachstum der bereits vorhandenen industrieller Produktionsstätten und auch in einem enormen Bedeutungszuwachs des Brettener Viehmarktes bemerkbar machte. Wesentlich schmerzlicher war das jahrelange Stagnieren jeglicher Planungen für eine Eisenbahnverbindung von Bretten nach Pforzheim dagegen für die Landgemeinden, die - vor allem auf der Bauschlottter Platte - zwischen diesen beiden Städten lagen. Denn je rascher die Industrialisierung in Bretten und Pforzheim fortschritt, desto stärker orientierten sich auch die Wirtschaftsbeziehungen der benachbarten Gemeinden auf sie hin, nicht zuletzt auch unter dem Gesichtspunkt eines allmählich aufkommenden (und dabei vornehmlich nach Pforzheim orientierten) Berufspendlerertums. Diese in wirtschaftlicher wie sozialer Hinsicht tiefgreifende Neuorientierung der Landgemeinden erforderte immer dringender die Schaffung einer ihr adäquaten Verkehrs-Infrastruktur. Unter den konkreten verkehrstechnischen Bedingungen des späten 19. Jahrhunderts aber konnte das nichts anderes heißen, als den Bau einer die einzelnen Dörfer erschließenden Eisenbahnstrecke.

Vor diesem Hintergrund nimmt es denn auch nicht wunder, dass es 1896 – immerhin rund 17 Jahre nach Fertigstellung der Kraichgaubahn und nach Schaffung der eisenbahntechnischen Voraussetzungen für einen Anschluss Richtung Pforzheim am Bahnhof Bretten – gerade diese Landgemeinden waren, von denen ein ernsthafter neuer Vorstoß zur Inangriffnahme des Projektes erfolgte. Bereits am 31. Mai jenes Jahres tagten Vertreter der sechs Gemeinden Sprantal, Nussbaum, Göbrichen, Bauschlott, Dürrn und Kieselbronn mit dem erklärten Ziel, die Städte Bretten und Pforzheim sowie anschließend auch die großherzoglich-badische Regierung für einen Eisenbahnbau zwischen Bretten und Pforzheim zu gewinnen. Nach einer Abstimmung über bestimmte Detailfragen, die insbesondere die finanzielle Beteiligung der einzelnen Gemeinden an den zu erwartenden Kosten der vorbereitenden Vermessungs- und Projektierungsarbeiten betrafen, richteten der Bürgermeister und der Gemeinderat von Bauschlott am

20. Juli 1896 im Auftrag und im Namen aller an der Initiative beteiligten Gemeinden eine „die Erbauung einer Lokalbahn Bretten – Pforzheim betreffend(e)“ Eingabe an den Brettener Stadtrat, in der um Unterstützung nachgesucht wurde und in der es wörtlich hieß:

*„Wie einem verehrl. Stadtrath wohl auch bekannt sein dürfte, so haben die oben bezeichneten Gemeinden die Erbauung einer Lokalbahn Bretten – Pforzheim, welche ja bekanntlich schon mehr als 25 Jahre von der ganzen Bevölkerung sehnlichst gewünscht wurde, aufs Neue angestrebt. Bei der Vorversammlung am 31. Mai d.J. wurde den betr. Gemeinden der Auftrag gegeben, längstens 1. Juli die Erklärung abzugeben, ob sie die Kosten der notwendigen Vorarbeiten bestreiten wollen. Dies ist nun in allen Gemeinden ausschließlich Sprantal fast einstimmig geschehen. Einen ansehnlichen Beitrag zum Hauptbau ist auch so ziemlich in Aussicht gestellt.*

*Wenn auch die Opferwilligkeit der Gemeinden eine nicht geringe ist, so sind dieselben doch von dem Bewusstsein durchdrungen, daß ohne eine ansehnliche Unterstützung der Stadtgemeinden Bretten und Pforzheim die Erstellung einer Bahn nicht möglich ist.*

*Wir erlauben daher uns, an verehrl. Stadtrath Bretten die Bitte zu richten: Wohlderselbe wolle uns in diesem für unseren Bezirk sowohl, als auch für die Stadt Bretten von so großen Vortheilen und Segnungen bringendem Unternehmen seine Unterstützung und sein Wohlwollen zukommen lassen und baldthunlichst uns die Mittheilung machen, ob wir seiner Zeit auf einen Beitrag zu den Vorarbeiten sowie den Hauptbaukosten hoffen dürfen.*

*Wenn wir es gewagt, dieses Ansuchen an verehrl. Stadtrath zu stellen, so geschah es einestheils in der Überzeugung, daß Wohlderselbe zu allen Zeiten seine große Opferwilligkeit zu erkennen gab, wo es galt, für das allgemeine Wohl der Menschheit Sorge zu tragen; anderntheils aus dem Grunde, weil wir glauben annehmen zu dürfen, daß die Vortheile dieses Unternehmens für die Stadt Bretten nicht minder sein werden, als für die betr. Gemeinden. Wir geben uns der Hoffnung hin, daß diese unsere Bitte eine wohlwollende Aufnahme finden möge.“<sup>15</sup>*

Bereits eine Woche später, am 27. Juli 1896, befasste sich der Brettener Stadtrat mit dieser Eingabe. Im Rahmen der Beratungen wurde zunächst festgestellt, dass man dem Ansinnen der Landgemeinden vom Grundsatz her positiv gegenüberstehe und sich an einer Förderung entsprechender Pläne durchaus beteiligen wolle. Allerdings wollte sich Brettener Rat zu diesem Zeitpunkt noch nicht auf Art und Höhe einer finanziellen Beteiligung festlegen. Erst müssten, so die Brettener

Seite, gemeinsame Vorverhandlungen stattfinden, bei denen Fragen des Bahnsystems, einer möglichen Trassenführung, aber auch der „Bauwürdigkeit“ zu klären seien. Insbesondere die Nennung des Punktes „Bauwürdigkeit“ deutete darauf hin, dass sich die Brettener Räte noch keineswegs sicher waren, ob die angestrebte neue Eisenbahnlinie tatsächlich das einhalten könne, was sich vor allem die Vertreter der Landgemeinden von ihr versprochen.<sup>16</sup>

## Erste Pläne, erste Absage und erster Stillstand

Am 16. August 1896 fanden erste derartige Verhandlungen in Bauschlott statt. Beteiligt waren daran neben den bereits genannten Landgemeinden die Stadt Bretten, die Stadt Pforzheim (vertreten durch den damaligen Oberbürgermeister Habermehl), ein Vertreter der Großherzoglich-badischen Eisenbahnverwaltung und ein Abgesandter der Baufirma Lenz & Cie. In einem Bericht des „Pforzheimer Anzeigers“ über diese Zusammenkunft hieß es:

*„Man einigte sich darüber, daß die besonders für die Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Landgemeinden unentbehrliche Eisenbahn nunmehr allen Ernstes angestrebt werden soll, sei es, daß die Regierung sich aus verkehrstechnischen Gründen - Abkürzung des Verkehrs zwischen Pforzheim und dem Unterland, Entlastung der für den Güterverkehr sehr stark in Anspruch genommenen Strecke Bretten-Mühlacker - entschließt, eine Vollbahn zu bauen, oder daß die Gemeinden selbst an den Bau einer Nebenbahn geben müssen (...). Nach der Ansicht des Sachverständigen ist die Tracierung trotz der etwas ungünstigen Höhenverhältnisse möglich und anzunehmen, daß der Bauaufwand selbst dann nicht allzu hoch wird, wenn alle Orte, Kieselbronn, Göbrichen, Bauschlott, Nußbaum und Spranthal, Haltestellen bekommen und zu diesem Zweck die Linie etwas verlängert wird. Die Vertreter der Landgemeinden (Spranthal ausgenommen) waren in der Lage, bei der Beratung unbedingt die Uebernahme der Kosten der Vorarbeiten zuzusichern, während die von Pforzheim und Bretten nicht so geschehen konnte, wohl aber die Erklärung abgegeben wurde, daß man auf eine Beihilfe rechnen dürfe, wenn diese sich*

*als notwendig erweist. Die kleine Gemeinde Spranthal - zunächst Bretten - hat sich bis jetzt für das Unternehmen nicht recht erwärmen können; soe hoggt, scheint's, an seinem Nutzen teilnehmen zu können, ohne dafür Opfer bringen zu müssen. Da aber die ganze Strecke um etwa 1 Klm. kürzer und dementsprechend auch billiger wird, wenn Spranthal ausgeschlossen bleibt, so dürfte die Hoffnung doch eine trügerische sein. Es werden nun zunächst Ermittlungen über die beste Trace und über die für Beurteilung und Bauwürdigkeit maßgebenden wirtschaftlichen und Verkehrs-Verhältnisse angestellt, nebei auch Verhandlungen gepflogen über die Aussichten, welche für eine Vollbahn etwa bestehen und dann erst weitere Entschließungen wegen der Vorarbeiten getroffen. Die Kosten der letzteren werden schätzungsweise auf etwa 2500 Mark angegeben (...).<sup>17</sup>*

Zum Abschluss der Versammlung wurde eine Deputation ernannt, die aus Vertretern der Städte Bretten und Pforzheim sowie der bislang federführenden Gemeinde Bauschlott bestand. Doch verliefen die in den folgenden Wochen durchgeführten „Ermittlungen“ keineswegs in einer für das angestrebte Eisenbahnprojekt günstigen Weise. Nachdem am 19. November 1896 ein Gespräch der Deputationsangehörigen mit dem Minister von Brauer als Vertreter der großherzoglichen Regierung stattgefunden hatte, musste anschließend bekannt gegeben werden, dass

*„die Anfrage bzw. das Gesuch an die Gr. Regierung um Erbauung einer Staatsbahn vom Herrn Regierungsvertreter in verneinendem Sinne beantwortet wurde“<sup>18</sup>*

– insbesondere, was den Bau einer Normalspur-Eisenbahn aus Staatsmitteln betraf. Jedoch war dies für die beteiligten Gemeinden noch lange kein Grund, ihren Vorstoß zum Bau der Eisenbahnlinie aufzugeben. Inzwischen hatten die Landtagsabgeordneten der Stadt und des Bezirkes Pforzheim ihre Unterstützung für das Projekt zugesagt, so dass die Hoffnung bestand, in einem erneuten Anlauf über den badischen Landtag zu einer Bewilligung der für den Eisenbahnbau notwendigen Mittel zu kommen. Zugleich wurde nun verstärkt die Alternative einer lokalen Schmalspurbahn diskutiert, deren Kosten im wesentlichen von Bretten, Pforzheim und den dazwischenliegenden Landgemeinden zu tragen gewesen wären. Allerdings hatte Minister von Brauer auch zur Frage einer solchen Nebenbahn angedeutet, dass die Bezuschussungsmöglichkeiten aus dem Staatshaushalt eher gering seien.<sup>19</sup>

Am 27. Dezember 1896 fand – wiederum in Bauschlott – zur Abstimmung des weiteren Vorgehens eine erneute Zusammenkunft von Vertretern der interessierten Gemeinden statt. Mittlerweile hatte sich deren Kreis sogar noch erweitert: auch Eisingen und Ölbronn waren jetzt vertreten. Zunächst gab der Brettener Bürgermeister Withum einen Überblick über den aktuellen Stand des Projektes, der noch einmal die bisher aufgetretenen Schwierigkeiten benannte. In der anschließenden Diskussion betonten die anwesenden Gemeindevertreter jedoch noch einmal ausdrücklich ihren festen Willen, weiter auf die Realisierung der geplanten Eisenbahnlinie hinzuwirken und beschlossen, bereits in die Haushalte des darauffolgenden Jahres 1897 jeweils Beträge für die notwendigen Vorarbeiten einzustellen.<sup>20</sup>

Ernüchternd wirkten allerdings unmittelbar darauf die Kosten- und Rentabilitätsberechnungen, die das Karlsruher Büro des Bahnbau-Unternehmens Lenz & Cie. noch Ende Dezember 1896 dem Pforzheimer Oberbürgermeister Habermehl zustellte.<sup>21</sup> Diese Kalkulationen gingen von einer Schmalspurbahn mit 1 Meter Spurweite aus, die mit einer Länge von ca. 26 Kilometern und unter Bewältigung erheblicher Steigungen von Pforzheim aus die Ortsschaften Eisingen, Kieselbronn, Dürrn, Bauschlott, Göbrichen, Nußbaum und Sprantal berühren und in Bretten enden sollte. Die sieben Landgemeinden an der Strecke hatten seinerzeit eine Gesamt-

einwohnerzahl von rund 8 000 Personen. Die zu erwartenden Kosten wurden mit 1 890 000 Mark veranschlagt, aufgeschlüsselt nach

- Grunderwerb =	240 000.–	Mark
- Erdarbeiten =	500 000.–	Mark
- Einfriedungen =	26 000.–	Mark
- Wegübergänge =	12 000.–	Mark
- Brücken und Durchlässe =	78 000.–	Mark
- Oberbau =	470 000.–	Mark
- Signale =	7 800.–	Mark
- Bahnhöfe =	160 000.–	Mark
- Werkstatanlagen =	30 000.–	Mark
- Betriebsmittel =	220 000.–	Mark
- Verwaltungskosten =	96 000.–	Mark
- Außerordentliche Anlagen =	50 200.–	Mark <sup>22</sup>

Zu diesen Mindestaufwendungen für den Bau der Eisenbahn kamen geschätzte jährliche Betriebskosten in Höhe von 65 000.–Mark. Den Aufwendungen standen geschätzte jährliche Einnahmen aus dem voraussichtlich zu erwartenden Personenverkehr in Höhe von 43 700.– Mark und aus dem voraussichtlich zu erwartenden Güterverkehr (einschließlich Viehtransport) in Höhe von 12 440.– Mark gegenüber. Unter Einschluss von mit 2 060.– Mark kalkulierten „sonstigen Einnahmen“ hätte die Eisenbahn somit 58 200.– Mark pro Jahr an Einnahmen erbracht, was einen jährlichen Verlust allein aus dem laufenden Betrieb (ohne Baukosten) in Höhe von 6 800.– Mark bedeutet hätte.<sup>23</sup>

Vor dem Hintergrund dieses Zahlenwerks verwundert es nicht, dass es unmittelbar nach seiner Vorlage zunächst einmal sehr ruhig um das Eisenbahnprojekt Bretten – Pforzheim wurde. Eine überwiegend von den Gemeinden an der Strecke zu finanzierende Nebenbahn war bei derartigen Kosten weder zu bauen, noch dauerhaft zu betreiben. In einem vom 9. Januar 1897 datierten Schreiben der Firma Lenz & Cie. an den Brettener Bürgermeister Withum hieß es schließlich in vertröstendem Ton:

*„Das Resultat derselben (der Kosten- und Rentabilitätsberechnungen, Anm. P.B.) ist gerade kein sehr günstiges; dennoch muß man zunächst abwarten, ob nicht bei weiteren Untersuchungen sich eine Rentabilität ergeben würde, welche eine Verfolgung der ganzen Bahnangelegenheit angezeigt erscheinen lassen.“<sup>24</sup>*

## Ein neues Jahrhundert, ein neuer Anlauf

Es dauerte jedoch mehr als drei Jahre, bis das Thema der Eisenbahnverbindung zwischen Bretten und Pforzheim erneut aufgegriffen wurde. Im August 1900 fand – wiederum in Bauschlott – erneut eine Zusammenkunft zu diesem Thema statt, an der aber offensichtlich nur Vertreter der interessierten Landgemeinden, nicht jedoch Abgesandte der Städte Pforzheim und Bretten teilnahmen. Über dieses Treffen berichtete der „Pforzheimer Anzeiger“ in seiner Ausgabe vom 25. August wie folgt:

*„Man hat sich dahin ausgesprochen, daß die Gemeinden unbedingt eine Bahnverbindung haben müssen, wenn sie nicht immer mehr in den landwirtschaftlichen Verhältnissen zurückkommen wollten. Auch sollte den Hunderten von Arbeitern, die täglich bei Sturm, Regen oder Schnee den weiten Weg zu Fuß gehen müssen, ihr Los dadurch erleichtert werden. Damit die Angelegenheit sich weiter entwickeln kann, wurde beschlossen, sie dem Landtagsabgeordneten Herrn Frank zu übergeben. Dieser solle nun eine weitere Versammlung einberufen, wozu dann auch die Herren Bürgermeister der Gemeinden Pforzheim und Bretten eingeladen werden sollen. (...) Vor allem ist es Pflicht der Vertreter der betr. Gemeinden, nicht eher zu ruhen, als bis ihr gerechter Wunsch der Erfüllung sicher ist. Wir fordern unseren Abgeordneten Herrn Frank auf, daß er die Sache nicht wieder einschlafen läßt, sondern mit aller Energie weiter betreibt, und damit zeigt, daß ihm das Wohl seiner Gemeinden wirklich am Herzen liegt.“<sup>25</sup>*

In dem Bericht wurden sehr deutlich die beiden zentralen Intentionen angesprochen, die die Landgemeinden zu einer erneuten Initiative bewegen hatten. Zum einen ging es um eine bessere Vermarktung der in den einzelnen Dörfern erzeugten landwirtschaftlichen Produkte: gegenüber den Bauern in solchen Ortschaften, die bereits einen Eisenbahnanschluss hatten, waren jene in Orten fernab der Bahnlinien hinsichtlich des Absatzes ihrer Erzeugnisse mittlerweile gravierend benachteiligt. Zum anderen aber ging es um die ständig wachsende Zahl von Berufspendlern aus den Dörfern der Bauschlottter Platte –

vornehmlich Arbeitern –, die ihre Arbeitsplätze vor allem in den Pforzheimer (und zum deutlich geringeren Teil wohl auch Brettener) Industriebetrieben tatsächlich nur nach stundenlangen Fußmärschen bei jeder Witterung erreichen konnten und abends, nach einem nicht selten zehn- bis zwölfstündigen Arbeitstag, diesen Fußweg noch einmal bewältigen mussten, um wenigstens für einen kurzen Schlaf zu Hause sein zu können.

Es dauerte noch einmal gut zwei Monate, bis es am 1. November 1900 in Bauschlott zu einer weiteren Zusammenkunft, diesmal unter Beteiligung von Abgesandten der Städte Pforzheim und Bretten, dreier Landtagsabgeordneter sowie eines Vertreters der großherzoglichen Regierung kam. Es war zunächst der Pforzheimer Oberbürgermeister Habermehl, der sich nun – unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die vier Jahre zurückliegenden Kosten- und Rentabilitätsberechnungen – gegen den Bau einer lokalen Schmalspurbahn wandte und stattdessen für die „große Lösung“, den Bau einer Vollbahn zwischen Bretten und Pforzheim durch die badische Staatseisenbahnverwaltung plädierte. Brettens Bürgermeister Withum schloss sich den Ausführungen seines Pforzheimer Amtskollegen an.<sup>26</sup> Schließlich stellte der Landtagsabgeordnete Frank das Projekt einer derartigen Vollbahn in einen größeren verkehrs- und regionalpolitischen Zusammenhang. Der „Pforzheimer Anzeiger“ gab Franks Ausführungen in seiner Ausgabe vom 3. November 1900 detailliert wieder:

*„Der folgende Redner, Herr Frank, führte die Gründe vor Augen, die geradezu zu einer direkten Verbindung Pforzheims mit Bretten drängen. Erstlich ist durch Eröffnung der Linie Steinsfurt-Eppingen eine direkte Verbindung vom Unterland bis Bretten hergestellt, deren natürliche Folge die neue Linie Bretten-Pforzheim sein müsste. Dadurch wäre dann ein direkter Verkehr hergestellt von Würzburg und Mannheim nach Württemberg, dem bad. Oberlande und der Schweiz. Ferner würde die Strecke Mühlacker-Pforzheim-Karlsruhe durch Erstellung der neuen Bahn entlastet; denn von kompetenter Seite wurde versichert, daß auf dieser Strecke täglich*

*147 Züge verkehren, ohne die zurückgehenden Nachschubmaschinen. Daher sei die Eisenbahnverwaltung geradezu verpflichtet, die angestrebte Strecke zu bauen.*<sup>27</sup>

Frank schloss mit dem Rat an die Versammlung, unverzüglich, d.h. vor dem Hintergrund der skizzierten aktuellen verkehrspolitischen Situation, einen entsprechenden Antrag bei der großherzoglichen Regierung zu stellen. Dies wurde einstimmig befürwortet. Die Federführung für das weitere Vorgehen erteilten die anwesenden Vertreter der Kommunen abschließend Bürgermeister Withum aus Bretten.<sup>28</sup>

Im Februar 1901 war es dann soweit. Der großherzoglichen Regierung wurde eine neue, ausführlich formulierte Eingabe vorgelegt, die den Titel „Ehrebietigste Bitte der Gemeinden Pforzheim, Bretten, Bauschlott, Dürrn, Eisingen, Göbrichen, Kieselbronn und Nussbaum, den Bau einer Bahn von Pforzheim nach Bretten betreffend“ trug. Auffällig war dabei, dass zwei der 1896 noch an entsprechenden Vorstößen beteiligten Gemeinden jetzt fehlten: Ölbronn und Sprantal. Nun war Ölbronn allerdings württembergisch (und somit nicht petitionsberechtigt gegenüber der badischen Regierung), hatte auch bereits eine gewisse Anbindung an das Eisenbahnnetz über die unweit der Ortslage verlaufende Linie Heidelberg – Stuttgart und war zudem (im Gegensatz zur badischen Nachbargemeinde Dürrn) in den bisherigen Planungen nicht zur direkten Anbindung an die Strecke Bretten – Pforzheim vorgesehen. In der Gemeinde Sprantal dagegen, die von der projektierten neuen Eisenbahnlinie an sich unmittelbar profitiert hätte, schien sich die Skepsis gegenüber dem Risiko einer möglichen Kostenbeteiligung, die schon 1896 zutage getreten war, noch weiter verfestigt zu haben.

In den Eingabe vom Februar 1901 hieß es unter anderem, die bisherige Entwicklung des Projektes und seine wesentlichen Intentionen noch einmal reflektierend:

*„Noch vor vier Jahren bestand bei den Städten Pforzheim und Bretten und den zwischen ihnen gelegenen Gemeinden die Absicht, dem durch den zunehmenden Arbeiterverkehr immer dringender hervorgetretenen Verlangen einer direkten Bahnverbindung zwischen Pforzheim und Bretten durch*

*größere Geldopfer für eine schmalspurige Nebenbahn in möglichst kurzer Zeit gerecht zu werden, weil nicht zu verkennen war, daß die in den Gemeinden nördlich von Pforzheim ansässigen, auf die tägliche Fußswanderung zwischen dem Wohnort und der Arbeitsstelle in Pforzheim angewiesenen Arbeiter sich sehr im Nachtheil befanden gegenüber den anderen nach Pforzheim verkehrenden, in den umliegenden badischen und württembergischen Ortschaften wohnhaften (...) Täglich müssen mindestens 600 in Pforzheim beschäftigte Arbeiter aus den nördlichen Gemeinden des Bezirks 8 bis 12 Kilometer zu Fuß zurücklegen, um vom Wohnort nach der Arbeitsstätte und wieder heim zu kommen, gleich viel, ob das Wetter und die Wege schlecht sind, ob die Gesundheit nothleidet und die Lebenskräfte zu früh verbraucht werden - die Familie will versorgt sein und der notwendige Verdienst findet sich nur auf der entfernten, ohne Bahn schwer zu erreichenden Arbeitsstelle.*

*Der Landwirthschaft, bei welcher der Ertrag des Grundbesitzes auf der zum Fortbestand erforderlichen Höhe nur erhalten werden kann, wenn sie durch günstigen Bahnverkehr und billige Frachtsätze konkurrenzfähig bleibt gegenüber dem Großhandel und dem Großbetrieb, dürfen auf die Dauer diese wichtigen Existenzmittel nicht vorenthalten werden und wenn die Aufwendungen an den Hauptbahnen auch zu ganz gewaltigen Höhen anwachsen, so darf die von der Bahn abgeschlossene Gemeinde trotzdem verlangen, daß sie nicht vernachlässigt werde.“*<sup>29</sup>

Bei der weiteren Begründung des Antrages auf Bau einer Vollbahn zwischen Bretten und Pforzheim wurden jedoch über die rein lokalen Interessen hinaus auch gewichtige verkehrs- und regionalpolitische Gesichtspunkte ins Feld geführt. Dabei wurden bestimmte Schwachpunkte des badischen Eisenbahnnetzes, insbesondere die Überlastung bestimmter Hauptstrecken, in geschickter Weise ebenso angesprochen, wie die wirtschaftlichen Interessen des nördlichen Schwarzwaldes als einer unmittelbar angrenzenden und über Pforzheim weiter zu erschließenden Region:

*„Das Projekt einer Vollbahn stellt also auf der einen Seite, zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung, die denkbar beste und billigste Beseitigung der vor-*

auszusehenden Überlastung der Bahn Karlsruhe-Pforzheim dar, während es andererseits für Pforzheim und die im Interessenbereich gelegenen Orte eine Ermäßigung der Frachtsätze wichtiger Bedarfsartikel des Gewerbes, der Land-wirtschaft und des Haushaltes zur Folge haben würde.

In diesem wirtschaftlichem Vortheile für eine der größten, gewerblich ganz besonders hervorragenden Städte Badens und einer Landbevölkerung von 18 - 20000 Seelen käme noch der andere, daß Pforzheim, als nördliches Thor des badischen Schwarzwaldes, einen weiteren Zufahrtsweg aus dem Norden, aus dem Neckarthal insbesondere, bekäme.

In der wohl erwogenen Absicht, die Frequenz des Schwarzwaldes zu heben, die Existenzbedingungen der zahlreich vorhandenen und mit vielen Millionen an Kapital arbeitenden Höhenkurorte, Bäder und Heilanstalten des Schwarzwaldes zu verbessern, sind erst in der jüngsten Zeit dessen prächtige Höhen von Pforzheim bis Basel durch bequeme Fußpfade nach allen Richtungen hin erschlossen worden und es unterliegt keinem Zweifel, daß der Zweck dieser Maßregeln nur gefördert werden kann, wenn nach Pforzheim auch von Norden und Osten her ein weiterer Schienenstrang führt.<sup>430</sup>

Die Eingabe der Gemeinden schloss folgerichtig mit einem Fazit, das betriebswirtschaftliche Rentabilitätsbewertungen ausdrücklich für zweitrangig erklärte und stattdessen auf den volkswirtschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Nutzen einer von der badischen Eisenbahnverwaltung zu bauenden Vollbahnstrecke zwischen Bretten und Pforzheim abhob:

„ Nicht die mathematische Rente der Bahn Pforzheim-Bretten darf deshalb bei Beurtheilung der Bauwürdigkeit zu sehr in Rechnung gezogen werden, sondern vor allem müssen ausschlaggebend sein:

- Die Bedürfnisse und berechtigten Anforderungen der Bevölkerung, - die Art ihrer Erwerbstätigkeit, - vor allem aber auch die Nothwendigkeit, den auf auswärtige Beschäftigung Angewiesenen die Ortsangehörigkeit in einem geordneten Heimwesen zu erhalten.

Es mag sein, daß die örtlichen Verhältnisse der Gemeinden zwischen Pforzheim und Bretten mit einer Nebenbahn besser gedient wäre, als mit einer Vollbahn, aber die Unmöglichkeit, erstere zu erlangen, kann kein Hinderniß für den Bau der anderen werden.<sup>431</sup>

Weitere Hoffnung keimte in der Folgezeit auf, als von Seiten der königlich-württembergischen Eisenbahnverwaltung die geplante Linie Bretten-Pforzheim als mögliche Ergänzung und Verlängerung der seinerzeit bereits auf württembergischer Seite im Teilbetrieb befindlichen Zabergäubahn in Erwägung gezogen wurde. Das großräumige verkehrspolitische Denken, das – vor allem auf Initiative des Landtagsabgeordneten Frank – die letzten Vorstöße geprägt hatte, schien tatsächlich gewisse Früchte zu tragen.<sup>32</sup> Doch erst nach einem halben Jahr, im August 1901, erhielten die an der entsprechenden Eingabe beteiligten Kommunen eine Antwort der großherzoglichen Regierung. Diese warf die bisherigen Bemühungen wieder auf das Anfangsstadium des Jahres 1896 zurück. Denn Tenor dieser Antwort war die Feststellung, dass „eine normalspurige Bahn sehr ungünstig“ und vor allem hinsichtlich ihres Baus sehr kostspielig wäre. Deshalb, so teilte die Regierung mit, empfehle sich eher der Bau einer Schmalspurbahn – und damit eines Projektes, dessen weitere Verfolgung Anfang 1897 von den an der Eisenbahnverbindung Bretten-Pforzheim beteiligten Gemeinden angesichts der zu erwartenden Kosten zunächst eingestellt worden war. Die Intention der Kommunen, unter ausdrücklichem und durchaus plausiblen Verweis auf weitgreifende verkehrs- und regionalpolitische Zusammenhänge den Bau einer Vollbahn durch die staatliche badische Eisenbahnverwaltung zu erreichen, war damit ins Leere gelaufen.<sup>33</sup>

Da sich auch die Staatsregierung darüber im Klaren war, dass die Gemeinden keineswegs die Kostenträgerschaft für eine jetzt erneut zur Diskussion gestellte Schmalspurbahn tragen konnten, wurde versucht, für deren Bau einen neuen Weg aufzuzeigen. Man möge doch von kommunaler Seite aus, so der ministerielle Bescheid, nunmehr mit einer „Privatgesellschaft“, d.h. einem privaten Eisenbahnbetreiber, „Unterhandlungen“ wegen des Baus der Schmalspurlinie aufnehmen.<sup>34</sup>

## Der dritte Versuch: vor den badischen Landtag

Angesichts der durch die ministerielle Ablehnung neu entstandenen und für das Projekt wenig erfreulichen Situation fand am 19. September 1901 in Bauschlott erneut eine von der örtlichen Presse so titulierte „Eisenbahnversammlung“ statt, an der neben Vertretern mehrerer Landgemeinden und drei Landtagsabgeordneten der Region aus Pforzheim wieder Oberbürgermeister Habermehl und aus Bretten Bürgermeister Withum teilnahmen. Die besondere Dringlichkeit des Eisenbahnbaus wurde noch einmal von allen Anwesenden unterstrichen, nicht zuletzt auch mit dem alarmierenden Hinweis,

*„daß einzelne Gemeinden, so auch Bauschlott, in den letzten Jahren eine Bevölkerungsabnahme zeigen, die lediglich darauf zurückgeführt wird, daß jüngere Leute, die in Pforzheim Arbeit haben, sich dorthin verheiraten, weil die Fußwanderung nach entfernten Orten zu beschwerlich ist. Diese werden dem Heimatort dauernd entfremdet, obgleich sie hier in mancher Beziehung unabhängiger wären und Gelegenheit hätten, sich für die Fälle der Arbeitsstille oder des Alters Grundbesitz zu sichern, auf dem sie ihr Brod bauen und die Familienangehörigen nützlich beschäftigen könnten. Durch den Wegzug verliert die betreffende Gemeinde auch die nötigen Arbeitskräfte für den landwirtschaftlichen Besitz, der letztere wird dadurch entwertet und es treten somit durch den Mangel einer Bahnverbindung, mittels welcher der Arbeiter nach Feierabend rasch und billig in seinen ländlichen Wohnsitz kommen kann, volkswirtschaftliche Nachteile ein, die zunächst in den Landgemeinden empfunden werden, bei einer dauernden Geschäftskrisis aber auch für die Städte mit zahlreicher Arbeiterbevölkerung bedenkliche Folgen haben können.“<sup>435</sup>*

Hier klangen konkrete Feststellungen und durchaus begründete Befürchtungen an, die deutlich zeigten, wie sehr der Vollzug des von der fortschreitenden Industrialisierung und dem Bedeutungsverlust der kleinbäuerlichen Landwirtschaft geprägten sozialen Wandels zu Beginn des 20. Jahrhunderts von der Existenz einer funktionierenden Infrastruktur gerade auf verkehrstechnischem Gebiet abhängig war. In einer Zeit, in der die individuelle Mobilität

mittels Kraftfahrzeugen oder zumindest Fahrrädern noch ganz am Anfang stand, war insbesondere die lohnabhängige Bevölkerung in besonderem Maße auf das Vorhandensein öffentlicher Verkehrsmittel – die Straßenbahnen in den Städten, die Eisenbahnen in der ländlichen Regionen – angewiesen. Das Fehlen eines örtlichen Eisenbahnan schlusses konnte im Zusammenhang mit dem für immer größere Bevölkerungsgruppen wachsenden Zwang, sich einen Broterwerb außerhalb des Wohnortes zu suchen, in manchen Dörfern zu schwerwiegenden und oft destruktiven Verwerfungen sozialer, wirtschaftlicher und demographischer Art führen. Genau diese Entwicklung – und keineswegs kommunalpolitisches Prestigedenken – erklärt die Ausdauer und Hartnäckigkeit, mit der insbesondere die Gemeinden auf der Bauschlottter Platte das Projekt einer Eisenbahnverbindung zwischen Bretten und Pforzheim verfolgten.

Als nächsten Schritt beschloss die Bauschlottter „Eisenbahnversammlung“, das von der Regierung abgelehnte Ansinnen eines staatsfinanzierten Vollbahn-Baus nun vor die beiden Kammern des badischen Landtages zu bringen. Im Februar 1902 wurde eine entsprechende Eingabe der beiden Städte Pforzheim und Bretten sowie der sechs Landgemeinden Bauschlott, Dürrn, Eisingen, Göbrichen, Kieselbronn und Nußbaum an die badischen Ständekammern gerichtet – die Gemeinde Sprantal dagegen verzichtete auch jetzt wieder auf eine Beteiligung. In den Grundlinien der Argumentation entsprach die Petition an den Landtag in vielerlei Hinsicht dem, was man bereits im Jahr zuvor der Staatsregierung vortragen hatte, sie war aber knapper und zugespitzter abgefasst. Vor dem Hintergrund der Ende 1896 erstellten Kosten- und Rentabilitätsberechnungen ausdrücklich zurückgewiesen wurde die Idee einer Schmalspurbahn: diese könne von den Gemeinden nicht finanziert werden und sei wohl auch für einen privaten Eisenbahnbetreiber kaum lukrativ genug. Argumentativ stärker in den Vordergrund gerückt wurde nun die Tatsache bereits eingetretener Bevölkerungsverluste in den an der Strecke interessierten Gemeinden. Konkretisiert wurde die örtliche Pendlerproblematik nun mit der Anmerkung, dass es sich bei dem angestrebten Eisenbahnprojekt *„hauptsächlich auch um die rasche und billige Verbindung zwischen dem Wohnsitz-*

ze und dem Arbeitssitze der nach Pforzheim verkehrenden Goldarbeiter“ handle – ein Hinweis darauf, dass der Pendlerverkehr in die entgegengesetzte Richtung (nach Bretten) nur eine sehr untergeordnete Rolle spielte. Die in der Eingabe an die Staatsregierung noch relativ breit ausgeführten überörtlichen – bis in den nördlichen Schwarzwald reichenden – verkehrspolitischen Argumentationsstränge traten in der Eingabe an den Landtag stark zurück. Allerdings fand nun die zwischenzeitlich neu aufgetretene Idee einer Verknüpfung der Linie Bretten – Pforzheim mit der Zabergäubahn Lauffen – Bretten ausdrückliche Erwähnung und Würdigung.<sup>36</sup>

Im Juni 1902 verhandelte zunächst die Kommission für Eisenbahnen und Strassen der Zweite Kammer des Landtages über die vorliegende Petition. Sie konnte sich jedoch nicht zu einer Unterstützung durchringen. Vielmehr wurde die Eingabe lediglich „zur Kenntnis“ an die Staatsregierung weitergereicht und seitens der Kommission mit der Bemerkung versehen, dass allenfalls eine „schmalspurige Teilstrecke Pforzheim – Bauschlott nähere Erwägung verdiene“.<sup>37</sup> Damit wurde erstmals die Idee einer Stich- oder „Sackbahn“ ins Gespräch gebracht, die zwar den ständig zunehmenden Pendlerverkehr von der Bauschlottter Platte in Richtung Pforzheim erleichtert, aber die immer wieder gewünschte Verknüpfung mit dem Eisenbahnknotenpunkt Bretten sowie mit der projektierten Zabergäubahn gerade nicht hergestellt hätte. Im Juli 1902 beriet auch die Erste Kammer über die Petition und kam zumindest partiell zu anderen Ergebnissen. Hierüber berichtete der „Pforzheimer Anzeiger“ in seiner Ausgabe vom 9. jenes Monats:

*„Das Bessere der Verhandlungen über die Sache in der 1. Kammer gegenüber jenen der 2. liegt auch in der Verwerfung des von der letzteren gemachten Vorschlages einer Sackbahn Pforzheim-*

*Bauschlott, bezüglich welcher der Kommissionsbericht der ersten Kammer sagt, daß man eine derartige Bahn nicht für empfehlenswert halte; einmal würde sich zu einer Sackbahn nicht so leicht ein Unternehmer finden, wie für eine Durchgangsbahn, zum anderen würden aber auch alle Vorteile wegfallen, welche die Gemeinden durch die Zabergäubahn zu erlangen gedacht hätten, da die Alimention seitens dieser Bahn von dort auf hören und auch die Gemeinde Bretten keinen Beitrag leisten würde. Diese Auffassung der Sache in der 1. Kammer trifft vollständig das Richtige, während sie in der 2. gar nicht zu Tage getreten ist. Nur wenn eine Durchgangslinie Pforzheim-Bretten im Auge behalten und dieser der Anschluss an die Zabergäubahn in Bretten gesichert wird, können die Gemeinden daran denken, nach einer leistungsfähigen Unternehmerfirma zu suchen, sei es für die Normalspur oder die Schmalspur, immer aber unter der Erwägung, daß die Letztere erst dann zu nehmen wäre, wenn alle und jede Aussicht für die andere aufgegeben werden muß.“<sup>38</sup>*

Doch war die Stellungnahme der 1. Kammer eher als Ablehnung des wenig sinnvollen „Sackbahn“-Vorschlages und weniger als ein grundsätzliches Plädoyer für den Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Bretten und Pforzheim zu verstehen. Die zuständigen Behörden der großherzoglichen Regierung nahmen daher die Stellungnahmen der beiden Kammern des Landtages zur Kenntnis, zeigten ihrerseits aber keinerlei Initiative zu einer tatsächlichen Inangriffnahme des Eisenbahnprojektes. Ob Sack- oder Durchgangsbahn, ob Normalspur- oder Durchgangsbahn – keine der verschiedenen inzwischen genannten Varianten kam auch nur ansatzweise in eine konkretere Prüfungs- oder gar Planungsphase. In den folgenden Jahren wurde es daher erneut (wie schon nach 1896) wieder recht still um das Projekt.

## Und noch mehr Vorstöße

Es dauerte bis zum Februar des Jahres 1906, bis erneut ein Vorstoß zur Realisierung einer Eisenbahnverbindung Bretten-Pforzheim erfolgte. Erneut richteten Bretten, Pforzheim, Bauschlott, Dürrn, Eisingen, Göbrichen, Kieselbronn und Nußbaum eine Petition an die beiden Kammern des Landtages, in der

„um Erstellung einer Bahnverbindung zwischen Pforzheim und Bretten“ nachgesucht wurde. Zwar konnte immerhin erreicht werden, dass die 2. Kammer ein knappes halbes Jahr später, auf ihrer Sitzung vom 1. August 1906, diese Eingabe der großherzoglichen Regierung nicht nur „zur Kenntnis“, sondern sogar „emp-

fehlend“ zuleitete.<sup>39</sup> Doch auch danach blieben seitens der Regierung und der badischen Eisenbahnverwaltung praktische Schritte jedweder Art aus: an „Empfehlungen“ waren die Behörden keineswegs gebunden. Noch nicht einmal weitere Rentabilitätsberechnungen, die unter Umständen neue Erkenntnisse zur „Bauwürdigkeit“ der angestrebten Strecke hätten erbringen können, wurden angestellt.

Dies wiederum veranlasste die genannten Gemeinden im Januar 1908 zu einer nochmaligen Petitionen in gleicher Sache. Erneut wurde auf die Dringlichkeit der Bahnverbindung hingewiesen, wobei in der Begründung in detaillierter Weise auf immer unhaltbarer werdende Zustände des sozialen Lebens der arbeitenden Bevölkerung hingewiesen wurde. Deutlich wurde dabei nicht zuletzt, dass das Pendlerdasein immer weitere Bevölkerungskreise und mittlerweile auch Frauen erfasst hatte und zunehmend Probleme im gesundheitlichen Bereich auftraten. So hieß es:

*„Aus den Dörfern nördlich von Pforzheim sucht und findet ein beträchtlicher Teil der männlichen und weiblichen Bevölkerung ihren Verdienst in den Fabriken Pforzheims. Bei jeder Witterung müssen diese Leute den zum Teil mehr als zweistündigen Weg von ihrem Wohnsitz zur Arbeitsstätte täglich zweimal zu Fuß zurücklegen. Wohl nehmen kräftige Jünglinge und junge Männer ihre Zuflucht zum Fahrrad, doch erscheint dieses auf dem Kalk- und Lehm Boden und in dem hügeligen Gelände als ein Verkehrsmittel von sehr zweifelhaftem Wert, denn es kann gar nicht immer benützt werden und schützt auch nicht vor den Unbilden der Witterung. Auch der Radfahrer kommt vielfach entweder schweißstriefend oder durchnäßt in der Fabrik an. Und es ist ohne weiteres klar, wie sehr die Gesundheit geschädigt wird, wenn der Arbeiter in diesem Zustande von morgens bis abends seine Tätigkeit in der Fabrik verrichten muß. Bei Lehrlingen und Lehnmädchen kommt noch meistens eine ungenügende Ernährung hinzu. Alle diese schädlichen Einflüsse wirken zusammen, daß viele dieser jugendlichen Goldarbeiter in den Entwicklungsjahren von der töckischen Tuberkulose befallen und oft im schönsten Lebensalter dabingerafft werden. Stärkere, zähere Naturen kommen wohl über diese gefährliche Zeit hin-*

*weg, werden aber trotzdem durch die entstandenen Strapazen in verhältnismäßig jungen Jahren erwerbsunfähig, so daß sie zu Hause ein kümmerliches Dasein fristen, in manchen Fällen ihrer Gemeinde zur Last fallen müssen“<sup>40</sup>*

Diesen nicht nur in wirtschaftlicher, sondern auch in gesundheits- und sozialpolitischer Sicht bedenklichen Zuständen könne, so die Petenten, letztlich nur „durch Erstellung eines zuverlässigen, raschen Verkehrsmittels“ begegnet werden. Hinzu, so die weitere Begründung, käme das Interesse der örtlichen Landwirte, Pforzheim als wichtiges Absatzzentrum für ihre Erzeugnisse gut erreichen und beliefern zu können. Nicht zuletzt aus diesem Grunde lehnten die an der Eingabe beteiligten Gemeinden eine Schmalspurbahn ab, da eine solche für den landwirtschaftlichen Güterverkehr wesentlich schlechter geeignet sei, als eine Normalspurbahn.<sup>41</sup>

Gleichfalls ausdrücklich eine Absage erteilt wurde in der Petition den Überlegungen zu einer Sackbahn von Pforzheim nach Bauschlott. Dabei wurden ausdrücklich auch die Verkehrsbeziehungen der Bauschlottter Platte nach Bretten angesprochen. Mit Blick auf eine Sackbahn – in der Petition als „Vorortbahn von Pforzheim nach Bauschlott“ bezeichnet –, aber auch auf eine Schmalspurbahn hieß es in der Eingabe:

„Vor allem hätte auch die Stadt Bretten an solchen Bahnen gar kein Interesse. Die dort etablierten Holz-, Eisen-, Mehl- und Fruchthandlungen u.s.w. verlangen vielmehr ebenfalls nach einer Vollbahn, um ihre geschäftlichen Beziehungen zu den genannten Orten vielseitiger gestalten zu können. Vielleicht ginge dadurch auch der alte Wunsch nach Durchführung der Zabergäubahn von Heilbronn über Bretten nach Pforzheim seiner Erfüllung entgegen. Wenn dann durch bessere Verkehrsgelegenheit von den wanderlustigen Scharen, die an Sonntagen aus Pforzheim nach allen Richtungen hinausströmen, auch Bretten und seine liebliche Umgebung mehr als bisher besucht werden dürfte, so würde das von verschiedenen Geschäftsleuten nur freudig begrüßt werden.“<sup>42</sup>

Schließlich wurden (stichwortartig und ohne detailliertere Erläuterungen) zwei mögliche Trassenführungen vorgeschlagen. Die eine Variante sah eine Benutzung der vorhande-

nen Strecke Bretten – Mühlacker mit einer Abzweigung bei Ötisheim in Richtung Pforzheim vor, die andere ging von der topographisch schwierigeren Trassierung über Bretten – Sprantal – Nußbaum aus. Unabhängig von der Trassenführung, so betonten die Petenten, sei es jedoch in jedem Fall Aufgabe des Staates, angesichts der dargestellten Problemlagen nun im Sinne der Eingabe aktiv zu werden.<sup>43</sup>

Am 15. Juli 1908 beriet die 2. Kammer des Landtages die Petition und gab sie erneut „*empfehlend*“ an die badische Staatsregierung weiter, immerhin versehen mit der ausdrücklichen Bitte, „*diese Sache nochmals ernstlich zu prüfen und Sorge (zu) tragen, daß die Wünsche der Petenten ihrer endlichen Erfüllung näher kommen*“.<sup>44</sup> Doch hatte dies weiterhin keinen Erfolg. Die Regierung blieb bei der zögerlichen, ausweichenden und im Grunde ablehnenden Haltung gegenüber dem Projekt, die bereits 1896 und erneut 1901 zutage getreten war. Kostengründe spielten hier gewiss ebenso eine

Rolle wie die Tatsache, dass (wie aus einem Bericht der Petitionskommission der 2. Kammer vom Dezember 1909 hervorgeht) die Staatsregierung um diese Zeit mit Eingaben von Gemeinden aus sämtlichen Landesteilen geradezu überflutet wurde, in denen es um den Wunsch nach Bau immer neuer Eisenbahnlinien ging.<sup>45</sup> Hier – auch unter Kostengesichtspunkten – sachgerechte Prioritäten zu setzen, war außerordentlich schwierig. Der Umstand, dass die jeweiligen örtlichen Landtagsvertreter sich für die einzelnen angestrebten Bahnverbindungen immer wieder stark machten und entsprechende Initiativen im Parlament unterstützten, trug eher zu einer weiteren Verkomplizierung bei. Ganz allgemein lässt sich vor diesem Hintergrund feststellen, dass die industrialisierungsbedingt gewachsenen Mobilitätsbedürfnisse im Großherzogtum Baden spätestens um 1900 einen derartigen Umfang erreicht hatten, dass das vorhandene Streckennetz der Eisenbahn ihnen bei weitem nicht mehr gerecht werden konnte.

## Das endgültige „Aus“

Auch in den Jahren 1910 und 1912 war die Eisenbahnverbindung zwischen Bretten und Pforzheim noch mehrmals Gegenstand von Landtagsdebatten, wobei vor allem der Brettener Abgeordnete Schmidt als einer der entschiedensten Vorkämpfer des Projektes auftrat.<sup>46</sup> Doch liefen sämtliche entsprechenden Vorstöße, bei denen mittlerweile auch neue Streckenführungen über Eutingen, Niefern und Enzberg sowie ein elektrifizierter (!) Betrieb nach Art einer Straßenbahn ins Gespräch gebracht worden waren, bei der badischen Staatsregierung auch weiterhin ins Leere.

Das „Aus“ für alle Bemühungen kam nach einer zwischenzeitlich doch noch einmal angestellten Rentabilitätsberechnung schließlich im Frühjahr des Jahres 1914, rund drei Monate vor dem Beginn des (seinerzeit noch nicht voraussehbaren) Ersten Weltkrieges. Aus einem vom 30. Mai 1914 datierten Schreiben des Pforzheimer Oberbürgermeisters an die Stadtgemeinde Bretten und die übrigen interessierten Gemeinden werden einerseits die Gründe, andererseits aber auch Perspektiven deutlich, die bis in unsere Gegenwart hineinreichen. Es liege, so das Pforzheimer Stadtoberhaupt,

*„...als Ergebnis vor, daß der Betrieb einer Bahn Pforzheim - Bretten den hohen Bau- und Betriebskosten, die zu erwarten wären, nicht genügende Betriebseinnahmen gegenüberstellen könne. Es fehlt zunächst an Einnahmen aus einem stärkeren Güterverkehr, weil die großen Orte Eutingen, Niefern, Enzberg und Bretten Staatsbahnanschlüsse haben. Auch ein dichter Personenverkehr, der Aussicht böte, zur Verzinsung der Anlagen für den starken Arbeiterverkehr beizutragen, ist nicht zu erwarten, so daß ein jährliches Defizit von ca. 170.000 Mark entstehen würde.*

*Es muß deshalb der Plan der Erstellung einer elektrischen Bahn nach Bretten aufgegeben werden und bleibt nach dem für einen Bahnbau ungünstigen Abschluß der Untersuchung vorläufig als aussichtsvoller Plan nur die Einführung einer gut ausgerüsteten Automobillinie, die die Verkehrsbedürfnisse des Personenverkehrs und die auch die dringendsten Bedürfnisse des Arbeiterverkehrs befriedigen könnte.“<sup>(47)</sup>*

Damit waren, mit Blick auf den sich zu dieser Zeit allmählich auch andernorts entwickelten Autobusverkehr, die entscheidenden Weichen gestellt. Bis heute sind es Autobusse, die im Personenverkehr eine unmittelbare Verbindung zwischen Pforzheim und Bretten herstellen. Die von der Bevölkerung und ihren kommunalen Vertretern lange geforderte Eisenbahnlinie wurde nie gebaut. Zwar hätte sie den Vorteil gehabt, außer dem

Personenverkehr auch den (seinerzeit noch stark landwirtschaftlich geprägten) Güterverkehr aufnehmen zu können. Doch auch hier setzte sich in der Folgezeit nach und nach das Automobil – in Gestalt von Lastkraftwagen – durch, wenn auch noch einige Jahrzehnte lang in gewisser Konkurrenz zu vielen von der Bauschlatter Platte in Richtung Pforzheim oder Bretten rollenden Pferdewagen.

## Die Folgen

Das Scheitern des Eisenbahnprojektes Bretten – Pforzheim hatte zur Konsequenz, dass der lange angestrebte weitere Ausbau des 1879 angestrebten Eisenbahnknotenpunktes nicht zustande kam. Das spätere Scheitern eines Ausbaus der Zabergäubahn setzte den endgültigen Schlusspunkt unter alle diesbezüglichen Bemühen. In der Folge wurden auch die Verkehrsbeziehungen zwischen Pforzheim und Bretten schwächer und es erfolgte eine immer stärkere Orientierung des Pendel- und Einkaufsverhaltens der Brettener in Richtung Karlsruhe, das über die Kraichgaubahn wesentlich besser erreichbar war, als das geographisch an sich etwas näher gelegene Pforzheim.<sup>48</sup> Die 1936 erfolgte Auflösung des bis dahin selbständigen Bezirksamtes Bretten und die Zuordnung der meisten seiner Gemeinden (einschließlich der Stadt Bretten selbst) zum neuen Landkreis Karlsruhe mag diese Entwicklung noch weiter verstärkt haben.

Das Misslingen der Bemühungen zur Realisierung einer Eisenbahnverbindung zwischen Bretten und Pforzheim zeigte wie das spätere Scheitern der Zabergäubahn aber auch die Grenzen auf, an die eine Verkehrerschließung in der Fläche mittels der technischen Möglichkeiten der Eisenbahn bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts stieß. Denn Bretten und Pforzheim selbst waren ja schon im 19. Jahrhundert durchaus per Eisenbahn gegenseitig erreichbar, man musste nur die kleine Unbequemlichkeit eines Umsteigens in Mühlacker in Kauf nehmen. Die eigene Eisenbahnlinie Bretten – Pforzheim wäre über mehrere Kilometer hinweg parallel und fast in Sichtweite zur längst bestehenden Linie zwischen Bretten und Mühlacker verlaufen. Ähnlich stellte sich die Lage bei der Zaber-

gäubahn dar: von Bretten aus mit der Eisenbahn nach Lauffen am Neckar zu gelangen, war (unter Inkaufnahme eines Umsteigens in Heilbronn) problemlos möglich und die Zabergäubahn war als Parallelverbindung zur längst in Betrieb befindlichen Kraichgaubahn angelegt. Von beiden Bahnen profitiert hätten im wesentlichen die an den jeweiligen Strecken liegenden Dörfer, Bretten sowie Pforzheim allerdings insoweit auch, als die Erschließung ihres jeweiligen Umlandes verbessert und die zentralörtliche Funktion gestärkt worden wäre.

Ein normalspuriger Ausbau einer Eisenbahnlinie Pforzheim – Bretten mit Durchbindung des Zugverkehrs weiter nach Bruchsal hätte zwar – und auch dieses Argument war ja bei den Petitionen der interessierten Gemeinden ins Feld geführt worden – eine partielle Entlastung der Hauptlinie der badischen Staatseisenbahnen erbringen können. Doch wog diese Überlegung die Nachteile auf der Kostenseite nicht auf, die nicht zuletzt auf topographische Besonderheiten wie die enormen Steigungen im Süden und im Norden der Bauschlatter Platte zurückgingen. Und ob eine Eisenbahn von Bretten nach Pforzheim den weitflächigen Streckenstilllegungen der Deutschen Bundesbahn seit den sechziger Jahren entgangen wäre ist schließlich ebenso zu bezweifeln wie die Frage, ob sich eine stillgelegte (aber noch vorhandene) Trasse angesichts der genannten Schwierigkeiten topographischer Art heute noch zu einer Wiederinbetriebnahme für den modernen Stadtbahnverkehr eignen würde. Somit ist die rückblickende Betrachtung der Geschichte des Eisenbahnprojektes Bretten – Pforzheim nicht unbedingt ein Grund, über vermeintlich

verpasste Chancen zu klagen. Sie gibt aber wichtige Einblicke in die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der Umbruchzeit um

1900 und in Versuche der örtlich Verantwortlichen, die damit verbundenen Probleme zu meistern.

#### ANMERKUNGEN:

- 1 Vgl. zur Stadtwerdung Bretzens im 13. Jahrhundert SCHÄFER 1977, S. 70 - 73 und HENNL 2003
- 2 Vgl. SCHÄFER 1977, S. 61 - 66
- 3 Vgl. SCHÄFER 1977, S. 182
- 4 So STRAUB 1990, S. 143
- 5 Zu dem nachhaltigen Industrialisierungsimpuls, der für Bretzen vom Bau der Eisenbahn ausging, vgl. STRAUB 1990, S. 248 - 255 und S. 265 - 271 sowie BAHN 2004, S. 20 - 24 und S. 34 - 38
- 6 Zu den Diskussionen über den Streckenverlauf vgl. KNIEL 1928, S. 299 f., STRAUB 1990, S. 243 - 245, HAGMANN 2003, S. 7- 9 und BAHN 2004, S. 16 - 18
- 7 Vgl. BAHN 2004, S. 30 f.
- 8 Zu Ludwig Paravicini und seinen Bemühungen um die Kraichgaubahn vgl. JECK 1992.
- 9 Vgl. STROBEL 1994, S. 1
- 10 Vgl. STROBEL 1994, S. 3 - 21
- 11 Vgl. STROBEL 1994, S. 22
- 12 Eine ausführliche Darstellung von Bau und Betrieb der Zabergäubahn auf württembergischer Seite findet sich in dem Standardwerk von KENNING 2004. Archivalische Unterlagen zur Zabergäubahn finden sich in Fülle im Hauptstaatsarchiv Stuttgart (insbesondere zu den entsprechenden Verhandlungen zwischen der württembergischen und der badischen Eisenbahnverwaltung und zu den daraus hervorgegangenen Staatsverträgen) sowie im Staatsarchiv Ludwigsburg (dort insbesondere zur Baugeschichte und zur Technik dieser Eisenbahnstrecke).
- 13 Vgl. STRAUB 1990, S. 259 f., BAHN 2002, S. 36 und BAHN 2004, S. 39 - 41
- 14 Vgl. STRAUB 1990, S. 260
- 15 StAB A, Nr. 3026
- 16 Vgl. StAB A, Nr. 3026
- 17 StAB A, Nr. 3026
- 18 StAB A, Nr. 3026
- 19 Vgl. StAB A, Nr. 3026
- 20 Vgl. StAB A, Nr. 3026
- 21 Die Berechnungen lagen den Teilnehmern des Bauschlottter Treffens am 27.12.1896 noch nicht vor, obwohl sie von Lenz & Cie. Habermehl bereits am 26.12. zugestellt wurden (vgl. StAB A, Nr. 3026)
- 22 Vgl. StAB A, Nr. 3026
- 23 Vgl. StAB A, Nr. 3026
- 24 StAB A, Nr. 3026
- 25 StAB A, Nr. 3026
- 26 Vgl. StAB A, Nr. 3026
- 27 StAB A, Nr. 3026
- 28 Vgl. StAB A, Nr. 3026
- 29 StAB A, Nr. 3026
- 30 StAB A, Nr. 3026
- 31 StAB A, Nr. 3026
- 32 Vgl. StAB A, Nr.3026
- 33 Vgl. StAB A, Nr.3026
- 34 Vgl. StAB A, Nr. 3026
- 35 StAB A, Nr. 3026
- 36 Vgl. StAB A, Nr. 3026
- 37 Vgl. StAB A, Nr. 3026
- 38 StAB A, Nr. 3026
- 39 Vgl. StAB A, Nr. 3026
- 40 StAB A, Nr. 3026. Der Ausdruck „jugendlichen Goldarbeiter“ weist auf die Tatsache hin, dass die meisten Pforzheimer Fabriken jener Zeit Betriebe der Gold- und Schmuckindustrie waren.
- 41 Vgl. StAB A, Nr. 3026
- 42 StAB A, Nr. 3026
- 43 Vgl. StAB A, Nr. 3026
- 44 StAB A, Nr. 3026
- 45 Vgl. StAB A, Nr. 3026
- 46 Vgl. StAB A, Nr. 3026
- 47 StAB A, Nr. 3026
- 48 Zu diesem Zusammenhang vgl. STRAUB 1990, S. 260 f.

## QUELLENVERZEICHNIS

Archivalien:

Stadtarchiv Bretten (StAB), Abt. A, Nr. 3026; Straßen, Wege und Eisenbahnen XVII.:

Den Bau einer Bahn von Pforzheim nach Bretten betr.

Literatur:

*BAHN, Peter:* Brettens Wirtschaft und die Kraichgaubahn. In: Geschichte der Kraichgaubahn – Stadtbahndokumentation. Bretten 1992, S. 9 - 15

*BAHN, Peter:* Grenzbegehung. Landesgrenzen und Brückenschläge in Kraichgau und Stromberg. Bretten 2002 (Schriftenreihe 1 des Museums im Schweizer Hof).

*BAHN, Peter:* Die Kraichgaubahn und ihre Bedeutung für den badischen Amtsbezirk Bretten. In ALBTAL-VERKEHRS-GESELLSCHAFT MBH (Hrsg.): Die Kraichgaubahn. Schienenverkehr zwischen Karlsruhe und Eppingen von den Anfängen bis heute. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2004, S. 11 – 44

*HAGMANN, Uwe H.:* Die Entwicklung des Bahnhof Mühlacker. In HAGMANN, Uwe H./ LIEB, Matthias: 150 Jahre Bahnhof Mühlacker. „Der sonderbare Gedanke, am Eckenweiher Hof einen Bahnhof zu bauen“. Mit einem Beitrag von Oskar Steinacker. Mühlacker 2003, S. 4 - 31

*HENNL, Reiner:* Das „Oppidum de Bretheim“ - Die Stadtwerdung Brettens und seine Position innerhalb des ebersteinischen Städte-Ensembles. In: Brettener Jahrbuch für Kultur und Geschichte. Neue Folge 3. Bretten 2003, S. 23 - 37

*JECK, Edmund:* Ludwig Paravicini – Protektor der Kraichgaubahn. In: Geschichte der Kraichgaubahn – Stadtbahndokumentation. Bretten 1992, S. 28 - 30

*KENNING, Ludger:* Die Bottwartal- und die Zbergäubahn. Geschichte der Schmalspurbahnen Marbach (Neckar) – Heilbronn Süd und Lauffen (Neckar) – Leonbronn. Nordhorn 2004

*KNIEL, Edward:* Das Verkehrswesen: Bahn und Post. Der Bahnhof Mühlacker. In KNÖLLER, Karl (Hrsg.): Unser Dürrmenz – Mühlacker. Ein Ortsbuch für Haus und Schule. Mühlacker 1928, S. 297 - 309

*SCHÄFER, Alfons:* Geschichte der Stadt Bretten. Von den Anfängen bis zur Zerstörung im Jahre 1689. Bretten 1977 (Brettener stadtschichtliche Veröffentlichungen, Bd. 2)

*STRAUB, Alfred:* Geschichte der Stadt Bretten in neuerer Zeit. Bretten 1990 (Brettener stadtschichtliche Veröffentlichungen, Bd. 3)

*STROBEL, Siegfried:* Hundertjähriges Bemühen Sternenfels' um einen Eisenbahnanschluss. Unveröffentlichtes Typoskript (24 Seiten, erstellt 1994) im Besitz des Verfassers.