

Hrsg. Stadtwerke Heilbronn in Verbindung
mit der Stadt Heilbronn, dem Landkreis
Heilbronn und dem Hohenlohekreis

Die Stadtbahn Heilbronn

Schienenverkehr zwischen Eppingen und Öhringen

Mit Beiträgen von Klaus Bindewald, Tilo Elser, Thomas Föhl, Ulrich Frey, Gerhard Gross, Ekkehard Hein, Alfred Krüger, Jochen K. Kübler, Siegfried Lorenz, Ulrich Maier, Harry Murso, Helmut Nef, Georg Nowak-Hertweck, Wolfgang Rapp, Claus-Jürgen Renelt, Peter Rumpf, Thomas Rupp, Jürgen Schedler, Susanne Schlösser, Petra Schön, Christhard Schrenk, Manfred Stang, Stefan Thoma

verlag regionalkultur

Inhalt

Grußworte	7
Heilbronn wird zum Eisenbahnknotenpunkt Christhard Schrenk	12
Nebenbahnen im Raum Heilbronn Petra Schön	21
Die Anfänge des öffentlichen Personennahverkehrs Die Heilbronner Straßenbahn 1897–1955 Susanne Schlösser	37
Die ÖPNV-Leitbilder für den Stadt- und Landkreis Heilbronn aus den Jahren 1992/1993 und 1999/2000 Claus-Jürgen Renelt	41
Die Zweisystem-Stadtbahn Eine Karlsruher Erfindung erobert die Welt Georg Nowak-Hertweck	56
Vertragsbeziehungen und wesentliche Vertragsinhalte zur Realisierung der Stadtbahn zwischen Heilbronn und Öhringen Claus-Jürgen Renelt	71
Eine viertel Milliarde Euro Alfred Krüger	75
Öffentliche Räume in Heilbronn Die Stadtbahn als Motor für die Gestaltungsoffensive Innenstadt Ulrich Frey	77
Die Integration der Stadtbahn in den Heilbronner Verkehrsverbund (HNV) Gerhard Gross	90
Stadtbahngerechter Ausbau Heilbronn – Öhringen Siegfried Lorenz und Thomas Rupp	96

Busverkehr gestern – heute – morgen	104
Helmut Nef	
Verlängerung der Stadtbahn nach Öhringen	108
Auswirkungen auf den städtischen Busverkehr in Heilbronn	
Tilo Elser	
Die Bedeutung der Stadtbahn für den Wirtschaftsraum Heilbronn aus der Sicht der Regionalplanung	110
Ekkehard Hein	
Die Stadtbahn Heilbronn – Öhringen	124
Ein Meilenstein in der Geschichte des Weinsberger Tales	
Stefan Thoma, Wolfgang Rapp und Harry Murso	
Die Stadtbahn erreicht Bretzfeld – kein Projekt wie jedes andere	127
Thomas Föhl	
Zielbahnhof Öhringen	129
Jochen K. Kübler	
Die Stadtbahn und ihre Bedeutung für den Tagestourismus	131
Ulrich Maier und Jürgen Schedler	
Eisenbahnfahren gestern und heute	159
Klaus Bindewald	
Neue Stationen – attraktiv und funktional	168
Manfred Stang	
Die neue Hohenlohebahn	170
Ein bedarfsgerechtes Gesamtkonzept zwischen Heilbronn und Crailsheim	
Peter Rumpf	
Ausblick	172
Claus-Jürgen Renelt	
Verzeichnis der Abkürzungen	175

Heilbronn wird zum Eisenbahnknotenpunkt

VON CHRISTHARD SCHRENK

Aus Heilbronner bzw. aus württembergischer Sicht vollzog sich der Beginn des Eisenbahnzeitalters in Zehnjahresschritten. 1825 fuhr die erste Dampfeisenbahn der Welt zwischen Stockton und Darlington in Nordengland. Sie war das Werk von George Stephenson, der zwei bereits vorhandene Technologien in genialer Weise miteinander verband: Sowohl Dampfmaschine als auch Metallschienen waren schon erfunden. Genau ein Jahrzehnt später, im Jahre 1835, dampfte die erste Eisenbahn auf deutschem Boden. Wiederum genau ein Jahrzehnt danach, 1845, verkehrte die erste Eisenbahn Württembergs.

Das neue Verkehrsmittel war aus medizinischen, ökologischen und ökonomi-

schen Gründen lange umstritten. Es gab Ärzte, die eine Fahrt mit der Eisenbahn als gesundheitsschädlich bezeichneten. Unabhängig davon bangten Fuhrleute und Binnenschiffer ebenso um ihre Existenz wie Schmiede, Sattler, Gastwirte und alle anderen, die vom Straßenverkehr lebten. Waldbesitzer fürchteten, dass ihre Bäume entlang der Bahn durch die feuer-speienden Dampfmaschinen in Brand gesteckt würden usw.

König Wilhelm I. von Württemberg gehörte zu denjenigen, die sich sehr früh intensiv mit dem Thema Eisenbahn auseinandersetzten. Der Monarch sah darin nicht nur einfach ein Transportmittel. Er hatte erkannt, dass er mit Hilfe eines auf die Zentrale in Stuttgart ausgerichteten

Der Heilbronner Marktplatz nach 1840. In dieser Zeit wurde noch fast ausschließlich per Postkutsche gereist. (Repro: Stadtarchiv Heilbronn)



Verkehrsnetzes sein erst 1803/06 entstandenes Königreich zusammenschweißen konnte. Für ihn stand deshalb schon früh fest, dass eine Eisenbahn in Württemberg nur unter staatlicher Regie entstehen dürfe.

Inwieweit die Heilbronner Bevölkerung die Diskussion um die Eisenbahn bereits in der Frühphase zur Kenntnis genommen hat, lässt sich nicht generell sagen. Ein regelrechtes Eisenbahnfieber entstand jedoch 1835, als am 7. Dezember zwischen Nürnberg und Fürth die erste Dampfeisenbahn Deutschlands verkehrte. Mit ihrem Interesse an dieser verkehrstechnischen Revolution standen die Heilbronner nicht alleine. In ganz Württemberg bildeten sich Aktiengesellschaften, die den Bau von Eisenbahnen finanzieren und realisieren wollten. Der Heilbronner Gemeinderat hatte sich erstmals im Juli 1835 mit der Eisenbahnfrage befasst und den Stadtbaumeister beauftragt, eine mögliche Trassenführung nach Cannstatt auszuarbeiten sowie die Kosten dafür zu kalkulieren.

In den Tagen nach der Einweihung der Ludwigseisenbahn von Nürnberg nach Fürth steigerte sich Heilbronn – wie z. B. auch Ulm und Stuttgart – in eine regelrechte Eisenbahn-Euphorie hinein. Der Rat der Stadt Heilbronn bevollmächtigte die Herren Stadtschultheiß Titot und Kaufmann Reuß, die Interessen Heilbronn auf einer Eisenbahnkonferenz am 3. Januar 1836 in Stuttgart wahrzunehmen. Bei dieser Zusammenkunft wollten Abgesandte der Ulmer und der Stuttgarter Eisenbahngesellschaft ihr Vorgehen koordinieren. Am 30. Dezember 1835 konstituierte sich in Heilbronn ein provisorisches Eisenbahnkomitee, welches der Gemeinderat am nächsten Tag mit den notwendigen Handlungsvollmachten und mit einem Kredit von 200 Gulden ausstattete.

Am Neujahrstag 1836 reisten die Herren Titot und Reuß als offizielle Delega-

tion nach Stuttgart. In Verhandlungen mit der Ulmer und der Stuttgarter Eisenbahngesellschaft gelang es ihnen, bei derjenigen Eisenbahnlinie, die eine Verbindung zwischen Donau und Rhein herstellen sollte, eine Streckenführung über Heilbronn vorzusehen.

Am 10. Januar vereinigten sich die offiziellen Vertreter der Stadt Heilbronn und die örtlichen Kaufleute zu einem Interessenverband. Gemeinsam bemühten sie sich um eine Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Stuttgart, und zusammen versuchten sie auch, die Bewohner des Heilbronner Raumes zur finanziellen Beteiligung mittels Zeichnung von Aktien zu bewegen.

Die Stadt Heilbronn ging mit gutem Beispiel voran. Sie stellte am 7. Januar die bedeutende Summe von 150 000 Gulden bereit. Dieser mutige Schritt entfaltete eine erhebliche Signalwirkung. Innerhalb weniger Stunden zeichneten zahlreiche Bürger insgesamt 8321 Aktien im Wert von jeweils 100 Gulden.

Alle Anträge auf die Errichtung von Privateisenbahnen lehnte der württembergische König jedoch ab, obwohl die Regierung noch keine konkreten eigenen Pläne zum Eisenbahnbau entwickelt hatte.

Der König zog sich aber nicht auf eine Blockierhaltung zurück. Er ließ vielmehr Planungen für eine staatlich betriebene Eisenbahn anlaufen. So wurde z. B. erst geklärt, welche minimalen Kurvenradien und welche maximalen Steigungen zugelassen werden sollten. Diese Entscheidungen waren für die Suche nach den günstigsten Streckentrassen mit möglichst wenig Kunstbauten wie Brücken oder Bahndämmen notwendig. Schließlich musste eine Festlegung über die Spurweite getroffen werden. Im April 1844 entschied sich der Monarch für die heute noch gebräuchliche 1435-Millimeter-Spur.

Wesentlich mehr umkämpft war die Frage, welche Orte die Eisenbahn mitein-

2. Das Stadtbahnprojekt und die Stadtentwicklungsplanung

In der Stadt Heilbronn wurde die Stadtbahn nunmehr fest verankert in den städtischen Leitplanungen, insbesondere den städtebaulichen Rahmenplänen für die Innenstadt, dem Gesamtverkehrsplan, im Stadtentwicklungskonzept Heilbronn 2000 plus und der Lokalen Agenda 21 für Heilbronn, die in der Folge des Grundsatzbeschlusses von Gemeinderat und Kreistag zu Beginn des Jahres 1994 zum „ÖPNV-Leitbild, 1. Teil Schienenverkehr“ in den folgenden Jahren erarbeitet wurden.

2.1. Städtebauliche Rahmenplanung

Zunächst soll auf die Rahmenpläne für die Innenstadt von Heilbronn eingegangen werden. Sie wurden vom Atelier 5 (Bern) für die östliche Innenstadt, vom Büro KPS-Kleinhans, Paulitschek (Ostfildern) für die nördliche Innenstadt, vom Büro Couchet (Köln) für die südliche Innenstadt und vom Stadtplanungsamt für die Altstadt erarbeitet.

Die Bahnhofsvorstadt war bereits Ende der 80er-Jahre im Rahmen der Städtebauförderung Gegenstand der Planung und wurde es nach der Entscheidung des Landkreises Heilbronn für den Bau der Kreisberufsschule – Peter-Bruckmann-Schule – auf dem ehemaligen Schlachthofgelände an der Theresienstraße wieder von 2002 an.

Mit den städtebaulichen Rahmenplänen wurde generell das Ziel verfolgt, für das gesamte Gebiet der Heilbronner Innenstadt Planungsgrundlagen zu schaffen, die den Anforderungen an das „Herz des Oberzentrums“ Rechnung tragen, auf die Erschließungsvorteile durch die Stadtbahn zu reagieren, die Funktionen der einzelnen Quartiere zu definieren, Stand-

orte für Bauprojekte zu entwickeln und damit den Rahmen für die zukünftige Entwicklung zu setzen.

Diese Rahmenpläne deckten den gesamten Bereich der Heilbronner Innenstadt zwischen der Bahnlinie Heilbronn – Öhringen, dem Kanalhafen, der Karlsruher- und Südstraße und der Oststraße mit einer Erweiterung bis zum Pfühlpark und dem Gelände des damals noch bestehenden Krankenhauses an der Jägerhausstraße ab.

Alle Rahmenpläne wurden vom Gemeinderat nach intensiver Bürgerbeteiligung als Grundlage der weiteren Planungen beschlossen. Nach dem Baumeister-Plan von 1876 gab es nun wieder Leitbildpläne, die in den nächsten Jahrzehnten für die Gestaltung der Innenstadt herangezogen werden können.

In den jeweiligen Rahmenplänen ergaben sich die nachfolgend aufgeführten Besonderheiten:

a) Bahnhofsvorstadt; Stadtplanungsamt, 1992

- Entwicklung der Bahnhofsvorstadt als innenstadtnaher Wohn- und Dienstleistungsstandort
- Aufwertung des alten Neckars durch zugeordnete Wohnbauvorhaben
- Neubau einer zweizügigen Grundschule mit Turnhalle
- Orientierung von Dienstleistung und Handel entlang der Bahnhofstraße (Stadtbahntrasse)
- Bebauung des Kurt-Schumacher-Platzes als „Brückenkopf“ zur City

b) Östliche Innenstadt; Atelier 5, 1994

- Umgestaltung und Erweiterung der „Harmonie“ zum „Konzert- und Kongresszentrum“



Städtebauliche Rahmenplanung, Übersicht. (Stadt Heilbronn)

- Zentraler Verknüpfungspunkt des ÖPNV (Stadtbahn-Bus) an der Harmonie
 - Gestaltung des Harmonieplatzes und des Stadtgartens
 - Bebauung des ehemaligen Klinikbereiches „Jägerhausareal“ mit hochwertiger Wohnbebauung im Hinblick auf die Nähe zur Stadtbahn
 - Umgestaltung des Pfühlparks zum innenstadtnahen Erholungsbereich
 - Umgestaltung der Allee im Hinblick auf die Stadtbahnführung
 - Ausbau des Schulstandorts zwischen Gymnasium- und Oststraße
- c) **Nordstadt;**
Planungsgruppe KPS, 1994
(ergänzt durch Sanierungs-
programm „Soziale Stadt“,
Stadtplanungsamt, 2001)
- Aufwertung des citynahen Quartiers durch Maßnahmen im Wohnumfeld (Straßenraumbegrünung, Fassadengrün)
 - Verbesserung der Spiel- und Freiraumsituation für Kinder und Bewohner
 - Städtebauliche und gestalterische Aufwertung der zukünftigen Stadtbahnstrecke „Paulinenstraße“