



Ein roter, etwa 60 Jahre alter Schienenbus bringt die Teilnehmer einer bahnhistorischen Exkursion unter Führung von Matthias Lieb von Mühlacker nach Maulbronn.

Foto: Filitz

Auf den Spuren der Bahngeschichte

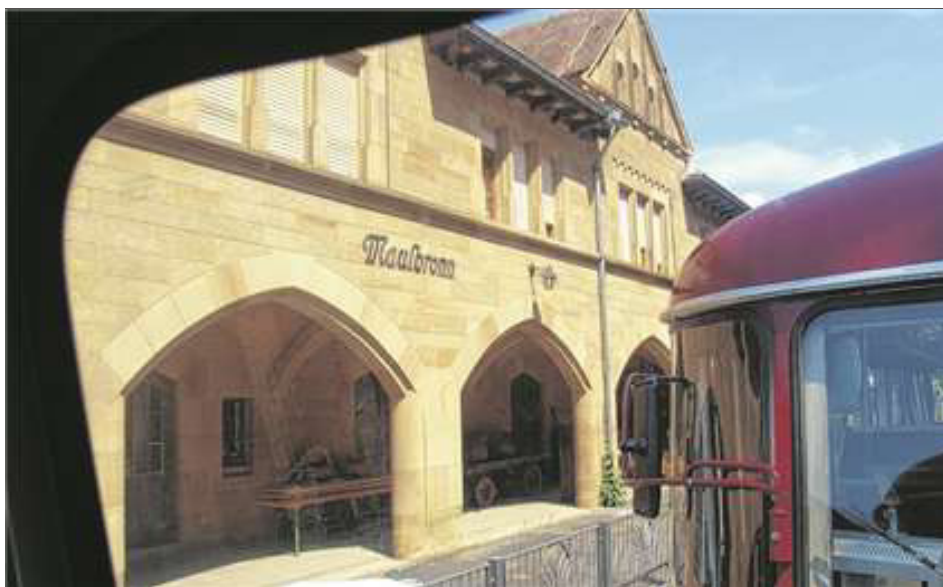
Sonderfahrt im historischen Schienenbus von Mühlacker nach Maulbronn – Experte Matthias Lieb berichtet viel Kurioses

Der Historisch Archäologische Verein hat am Sonntag zu einer besonderen Fahrt nach Maulbronn eingeladen. Reisegefährte war ein 60 Jahre alter roter Schienenbus, in dem Experte Matthias Lieb die rund 25 Teilnehmer auf die Spuren der Bahngeschichte führte.

VON EVA FILITZ

MÜHLACKER/MAULBRONN. Fast wie ein Schildbürgerstreich mutet der Beginn der Eisenbahngeschichte in Mühlacker an, die von handfesten wirtschaftlichen Interessen geprägt war. Die damaligen Regenten, in Stuttgart schwang der König von Württemberg das Zepter, in Karlsruhe regierte der Großherzog von Baden die Richtlinien seiner Politik, wollten von ihren Standpunkten keinen Fuß weichen.

Bereits in den 1840er Jahren betrieb die Badische Staatsbahn eine Strecke zwischen Basel und Mannheim. Die Württemberger strebten gen Norden und bauten Bahnverbindungen nach Heilbronn und Bruchsal aus. Im Zuge der Industrialisierung galt nun das Interesse der aufstrebenden Industriestadt Mannheim. „Also musste eine Bahn nach Westen her“, entschied die königliche Verwaltung. Hinderinis waren allerdings die Landesgrenzen. „14 Jahre lang wurde über die Streckenführung verhandelt, die dann beim Eckenweiher Hof und der Siedlung Mühlacker, beide zu Dürrmenz gehörend, an der dortigen Landesgrenze endete“, so Lieb. Am 1. Oktober 1853 eröffneten die Württembergischen Staatsbahnen den Bahnhof Mühlacker. „Dass die Dürrmenzer ihren guten Namen nicht dafür hergeben wollten, ist Legende und nirgendwo belegt. Aber Mühlacker dürfte die einzige Stadt sein.



Der Bahnhof Maulbronn Stadt ist heute nur noch Haltepunkt der Kulturbahn.

die ihren Namen ihrem Bahnhof verdankt“, erklärte Lieb.

Bis dahin als Mühlacker-Dürrmenz bezeichnet, hatte Mühlacker eher ein Schattendasein neben Dürrmenz geführt, das doch eine repräsentable Geschichte vorzuweisen hat. Aber schlagartig, mit Beginn der Transportmöglichkeiten durch die Bahn, gewann Mühlacker an Bedeutung. Die Ziegelei schaffte Ochsenkarren ab und transportierte ihre schwere Ladung stattdessen mit der Bahn. Andere Industrien siedelten sich an, die Bevölkerung wuchs, es wurden bald mehr Kinder in Mühlacker eingeschult als in Dürrmenz. Mühlacker wurde Eisenbahnerstadt. Um 1920 arbeitete rund ein Viertel von den rund 5300 Einwohnern bei der Bahn. Die Eisenbahnhäuser

in der Bahnhofstraße sind noch heute ein beredtes Zeugnis dieser Epoche.

Nach dieser Einführung von Matthias Lieb ging es mit dem roten Schienenbus nach Maulbronn. Dass die Klosterstadt überhaupt einen Bahnanschluss bekam, verdankt sie den Streitereien der Regierenden, die weiterhin eigene Interessen verfolgten. Bei entsprechender Planung wäre es möglich gewesen, das Oberamt Maulbronn direkt ans Bahnnetz anzubinden. Baden brachte Einwände vor, forcierte eine Strecke über Mühlacker, weil dann kostengünstig eine Weiterführung bis Karlsruhe möglich gewesen wäre. Ein Staatsvertrag 1850 regelte den Bau der Westbahn über Mühlacker, Ötisheim, Ölbronn und durch einen Tunnel etwa drei Kilometer

weg von der Ortsmitte Maulbronn, wo der heutige Bahnhof West errichtet wurde. Wirtschaftlich von großem Nachteil für die Stadt, die Petitionen einreichte und wollte, dass die Strecke so geführt wird, dass die Steinbrüche einen Anschluss bekommen.

Beim Stadtbahn-Halt stiegen die Reisenden aus, wanderten anhand der Pläne, die Lieb vorlegte, durch den Ort. „Hier war ein Bahnhof geplant“, erklärte der Landesvorsitzende des Verkehrsclubs Deutschland der Hilsenbeuerstraße. Das Kloster, die Weinberge und der Friedhof kamen ins Blickfeld. Dieses Ambiente hätte einer Bahnlinie zum Opfer fallen können. Ein Teilnehmer hatte in einem alten Brief folgende Beschwerde gelesen: „Das Pfeifen der Bahn würde die Andacht während des Gottesdienstes im Koster stören.“

Nachdem Baden eine Normalspurstrecke Bretten-Derdingen gebaut hatte, entschied die württembergische Regierung 1909, Maulbronn an die Westbahn anzubinden. Dafür musste die Stadt Grund und Boden bereitstellen und einen Zuschuss aus dem Staatsäckel zahlen. 1912 wurde mit dem Bau des Stadtbahnhofes begonnen, dem Sandsteinstil der Klosteranlage angepasst. Die geplante Einweihung konnte wegen des Ausbruch des 1. Weltkrieges nur in bescheidenem Rahmen stattfinden.

Mehr und mehr ersetzten Busse in den 60er Jahren den Zugverkehr zum Stadtbahnhof, der schließlich aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben wurde. Aber die Strecke ist nicht tot. Der VCD und „Pro Bahn“ organisieren mit Unterstützung der Anliegerkommunen seit 1996 Sonderfahrten auf der Strecke Mühlacker-Maulbronn, der Klosterstadt-Express wurde eingeführt, Stadtbahnen fahren bis zum Westbahnhof, wo die Reisenden Anschluss zum Stadtbahnhof haben, wovon der Tourismus in der Klosterstadt profitiert.