

„Ein Entzücken fürs Gemüth“

Die Gäubahn

zwischen Hauptbahnhof und Vaihingen

„Gäubahn“ nennt man die Eisenbahnverbindung von Stuttgart nach Freudenstadt, die vom Stuttgarter Hauptbahnhof aus durch Kriegsberg- und Hasenbergtunnel über Stuttgart-Vaihingen und -Rohr nach Böblingen führt. Sie wurde am 1. September 1879 eröffnet. Ihr Name wird von den verschiedenen Gäulandschaften hergeleitet, die sie durchquert: das Korngäu, das bei Herrenberg in das Obere Gäu übergeht, und schließlich bei Eutingen das Schlehen- und das Heckengäu.

Viele Stuttgarter wissen nicht, welche einzigartige Panoramabahn, die sich wegen ihrer Steigung und Streckenführung, Tunnels und Brücken sogar stolz „Gebirgsbahn“ nennen kann, sich im Westen der Stadt den Hang entlang bis auf die Fildern hinzieht. In dem von Gustav Ströhmfeld bearbeiteten „Eisenbahnführer der Königlichen württembergischen

Staatseisenbahnen“ aus dem Jahr 1902 ist über die Gäubahn zu lesen: „Diese vom Volksmund ‚Panoramabahn‘ genannte Linie vermittelt den schweizerischen Verkehr mit Württemberg. Sie windet sich an den Weinberghalden des Stuttgarter Tales hinauf zur Filderebene und bietet das herrlichste Stadt- und Landschaftsbild, gehoben durch den weiter entfernten Berghintergrund und die gewaltigen Forsten des Schönbuch.“

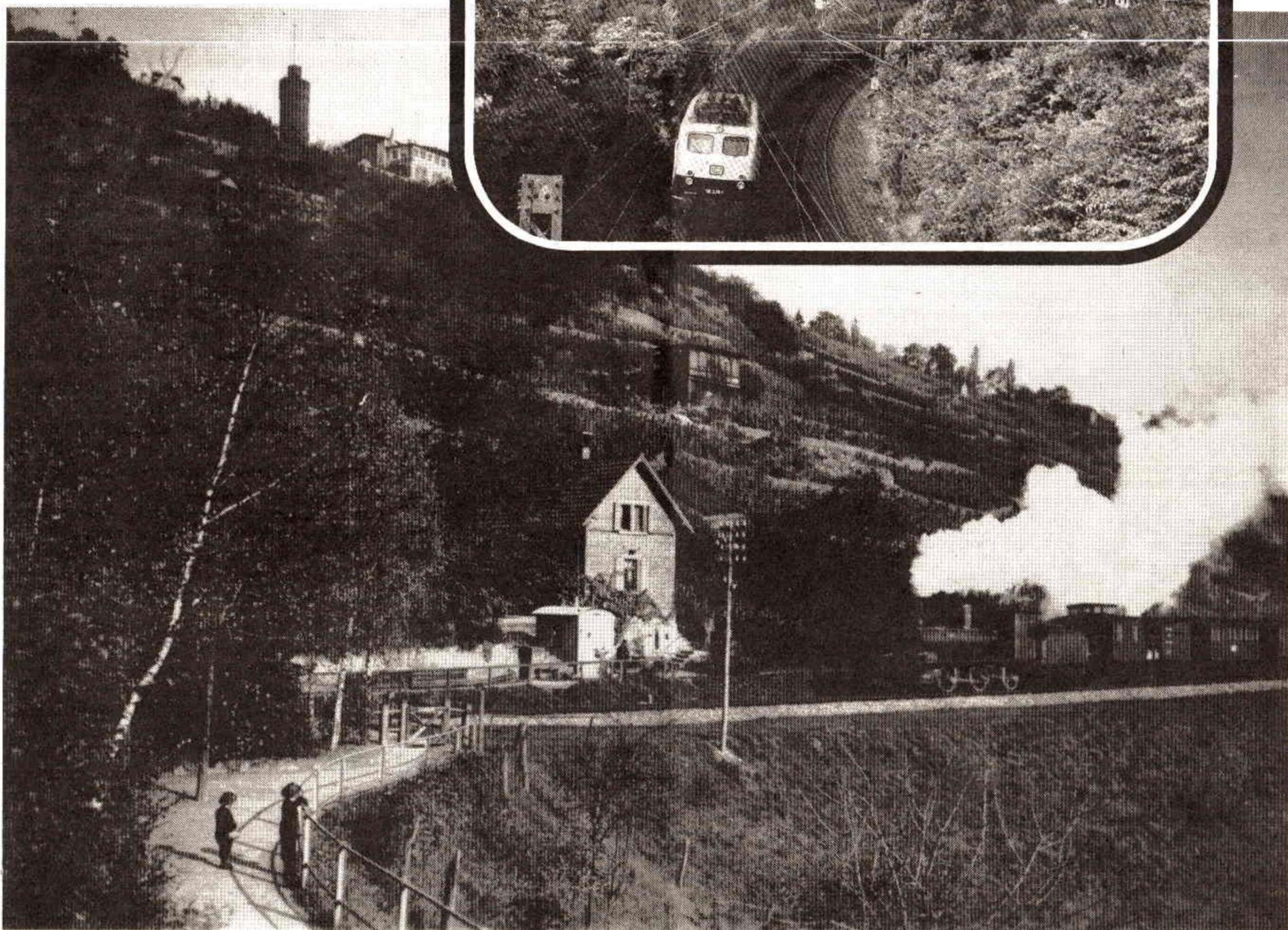
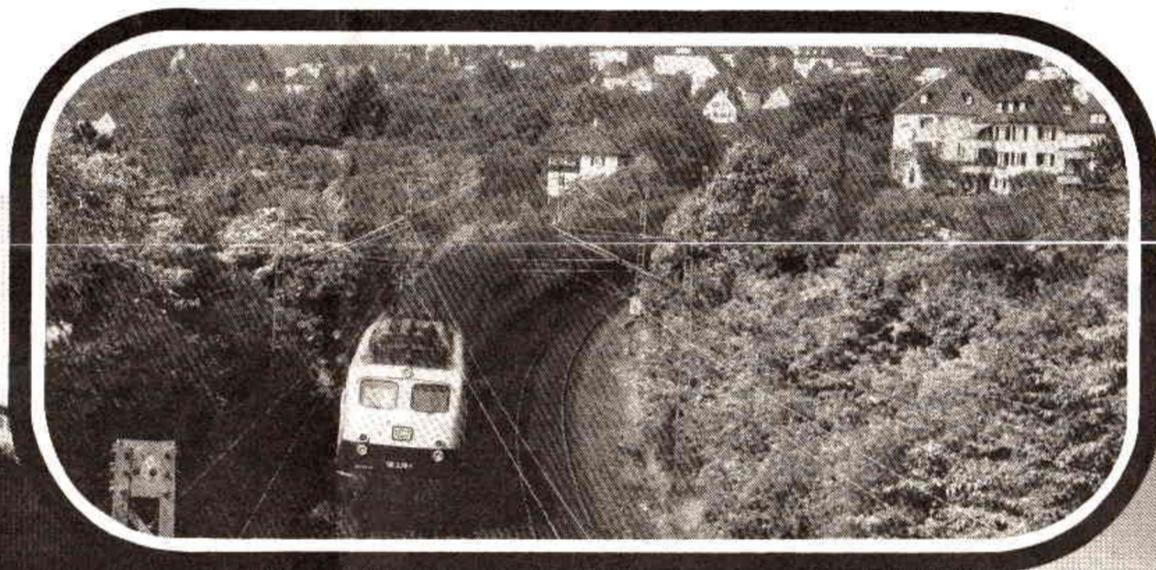
Wer einen einzigartigen Blick über Stuttgart genießen oder seinen auswärtigen Gästen etwas ganz Besonderes bieten will, der fahre mit der Eisenbahn auf der alten Gäubahnstrecke bis zum Hauptbahnhof. Heute muß man allerdings zunächst mit der S-Bahn nach Böblingen fahren und dort in den Zug nach Stuttgart einsteigen, denn die Bahn hält nicht

mehr wie früher in Stuttgart-Vaihingen oder am Westbahnhof.

Wohl in keine andere europäische Stadt reist man, was die Augenlust betrifft, so angenehm hinein wie nach Stuttgart auf der Gäubahn. 15 Kilometer lang fährt man nicht etwa durch öde Fabrikvorstädte, nicht vorbei an Hinterhöfen oder Schrottplätzen, sondern durch dichte Wälder und Villengärten auf das Stadtzentrum einer Großstadt zu. Gleich hinter dem Westbahnhof sieht man schon die Turmspitze des Hauptbahnhofs, auf den man nun zugleitet. Ganz nebenbei gewinnt man einen Eindruck von der Stadt und ihrer einzigartigen Lage.

Der moderne „Euro-City Schwabenland“, gesehen von der Brücke der Zeppelinstraße aus, schafft die Strecke um einiges schneller.

Ein „Zügle“ der Jahrhundertwende, bestaunt von neugierigen Buben, schnauft vom Hauptbahnhof herauf zum Haltepunkt Heslach auf der Südseite des Hasenbergs.

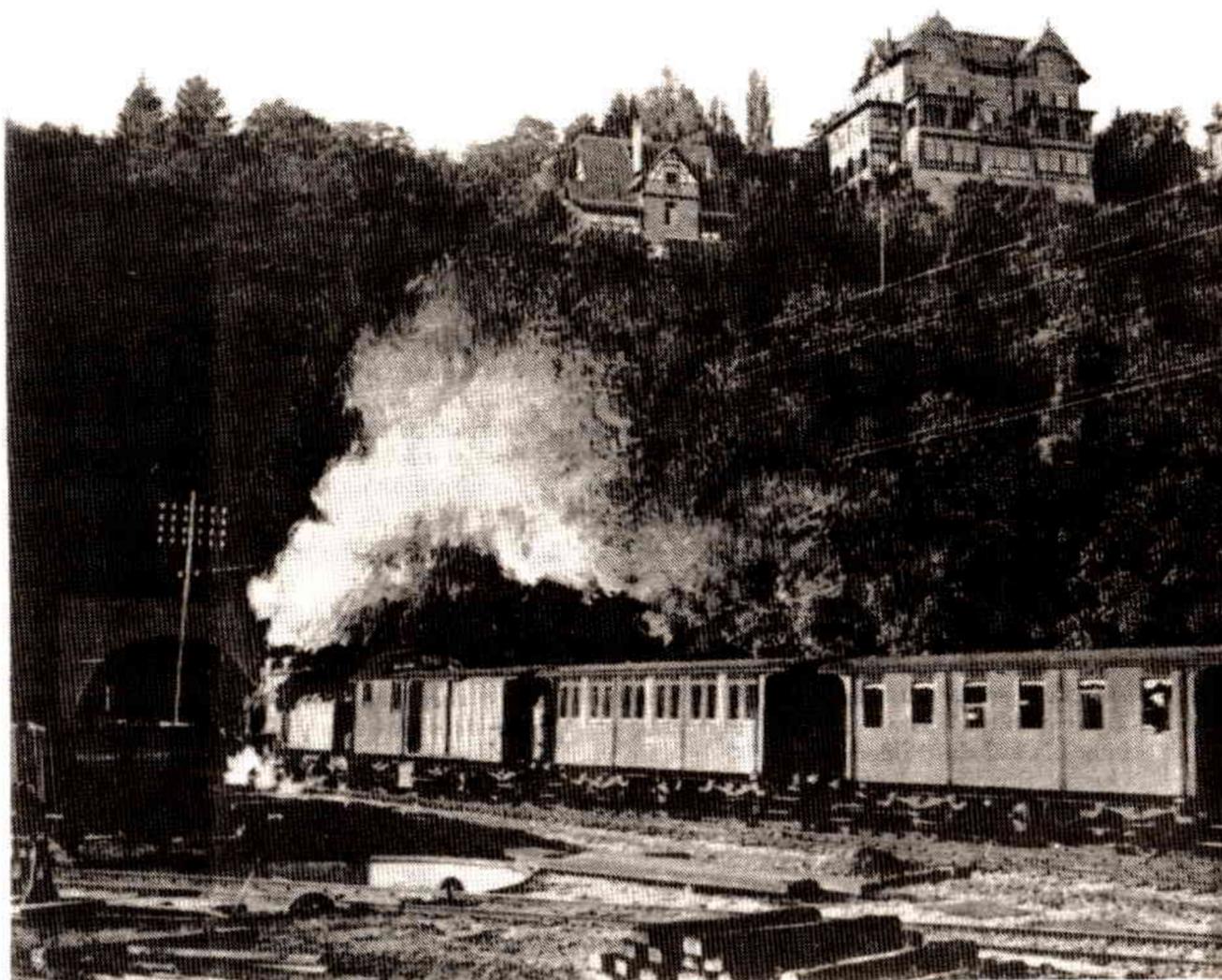


Die Tücken der Hänge

Die Gäubahn wurde unter der Leitung des Oberbaurats von Morlok gebaut. Daß sie überhaupt realisiert wurde, ist Otto Elben zu verdanken, dem langjährigen Chefredakteur des Schwäbischen Merkur. Elben und Oberbürgermeister Sick setzten sich schon Anfang der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts dafür ein, daß eine Eisenbahnstrecke von Stuttgart über Böblingen und Horb nach Freudenstadt führen sollte.

Das größte Problem beim Bau der Gäubahn war das topographisch schwierige Gelände in Stuttgart Westen und Süden. Der Geologe Oscar Fraas schrieb Ende des 19. Jahrhunderts über die Besonderheiten des ersten Abschnittes der Gäubahn: „Nach dem Verlassen des Hauptbahnhofes am Fuß des neuen Pragfriedhofs, zu welchem eine neue, sechs Meter hohe eiserne Zufahrtsbrücke führt, wendet sich die Linie auf den Pragäckern in einem Radius von 300 Meter, um am Fuß des Weißenhofs einen kleinen, nur 15 Meter tiefen Durchschnitt durch einen Lehm- und Schuttvorsprung der hohen Prag zu bilden.“ Die Hanglage erforderte tiefe Einschnitte und mehrere Kunstbauten, Tunnel, Dämme und ein Viadukt. 1 600 000 Kubikmeter Erde wurden damals bewegt.

In den Jahren 1875 bis 1877 schlug man den Kriegsbergtunnel durch den Gipskeuper, ein Gestein, dessen Volumen sich in Verbindung mit Wasser stark ausdehnt und dadurch die Fundamente und Mauergewölbe des Tunnels regelrecht sprengt. Übrigens bereitet dies heute noch der Bundesbahn Probleme, denn immer wieder muß der Tunnel drainiert und abgedichtet werden. Damals arbeiteten hier 500 Männer mit Spitzhacke und Meißel und trugen den Abraum in Körben aus dem Stollen. Ein Arbeiter verdiente zwei Mark täglich, die Kosten für diesen Tunnel betragen insgesamt 700 000 Mark.



Aufwendige Bauten wie der Hasenbergtunnel waren für die Gäubahn erforderlich.

Die Strecke bis Vaihingen war tatsächlich die kostspieligste der ganzen Linie geworden, die insgesamt auf 31 Millionen Mark kam.

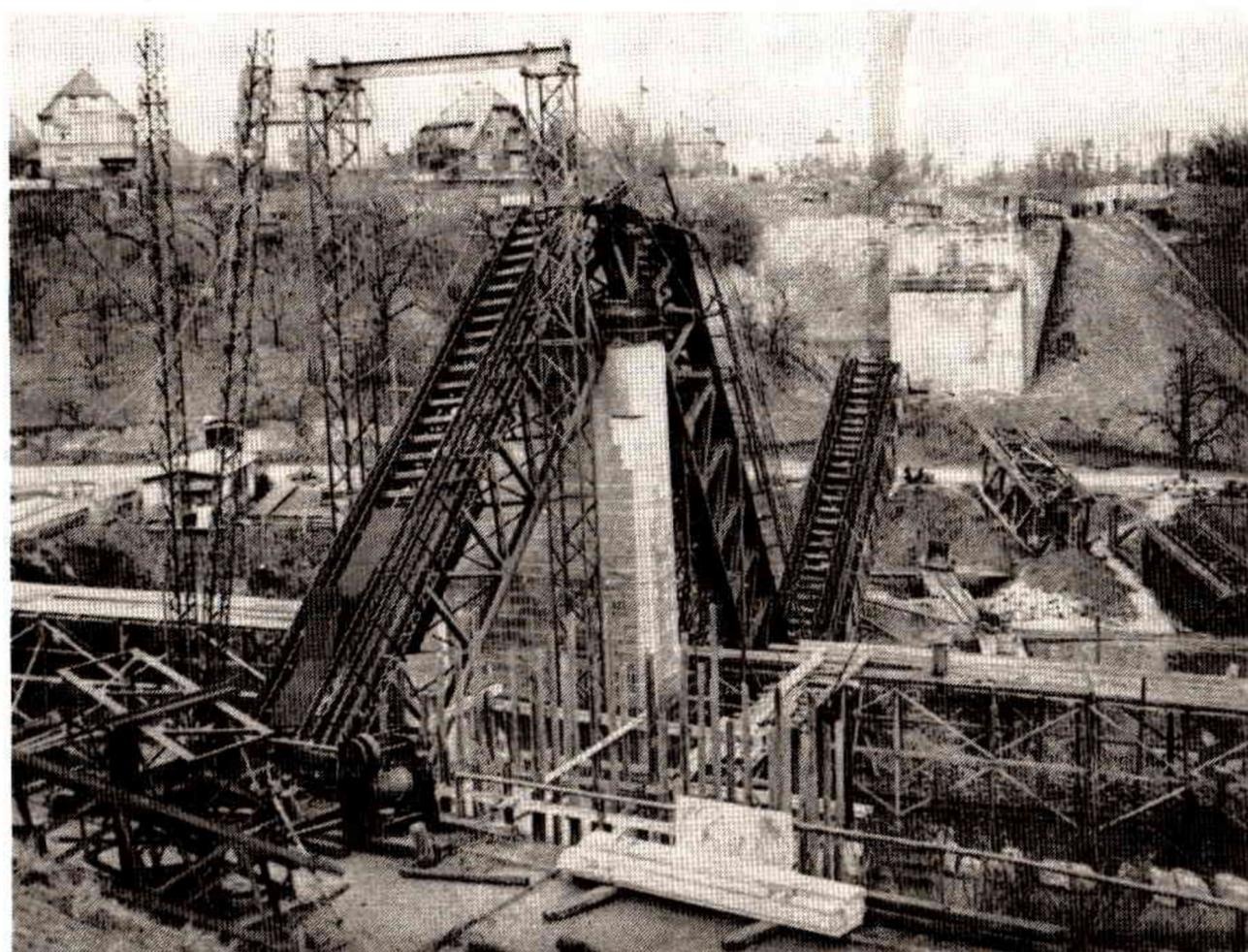
Oscar Fraas berichtet weiter: „Mit dem Austritt aus dem 579 Meter langen Kriegsbergtunnel eröffnet sich mit einem Male der Blick auf die Stadt, die namentlich zur Abendzeit mit ihren

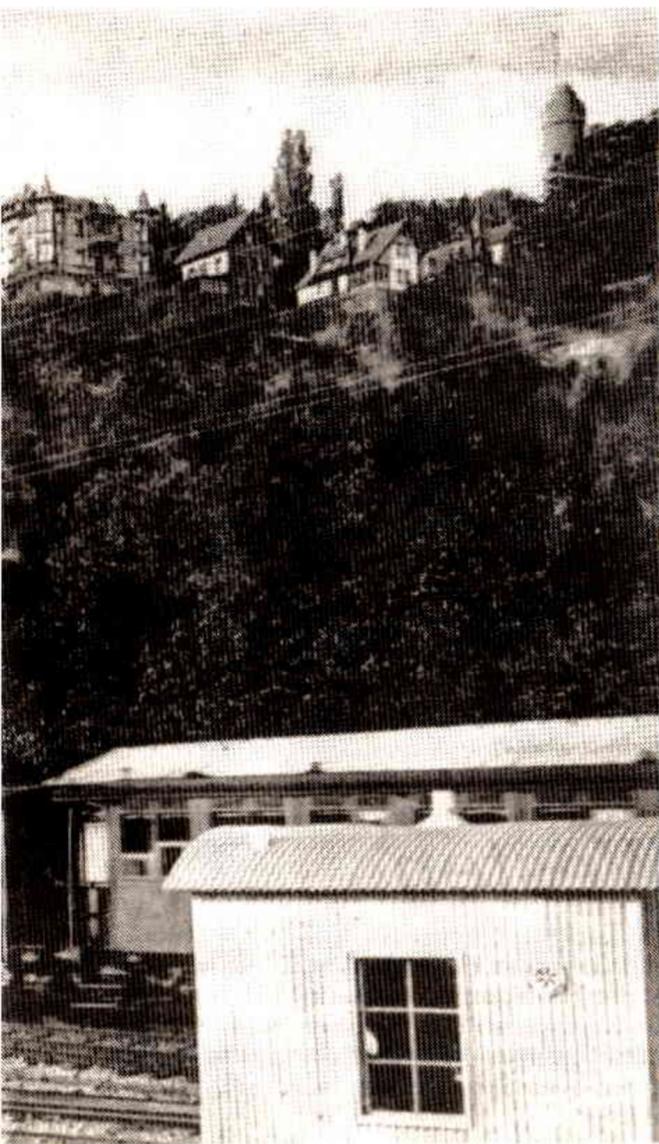
Thürmen und Prachtbauten in unvergleichlichem Reize unter uns liegt. Auf der Bergseite Weinberge, auf der Thalseite der je länger je mehr sich erweiternde Ausblicke auf die Königsstadt, geht die Fahrt durch den Azenberg, Relenberg, Falkert, Neuner, Schliff und Steinhäusen, und gewährt das freundlichste und bunte Bild der ganzen langen Strecke, das jedes empfängliche Gemüth entzücken muß.“ Über den Vogelsangdamm (430 Meter lang, 39 Meter hoch) geht es zum Westbahnhof, dann durch den Hasenbergtunnel (258 Meter lang), über den Ziegelklingendamm zum Haltepunkt Wildpark. Durch den Pfaffen- und Dachswald fährt man weiter nach Vaihingen und über den Nesenbachviadukt zum Vaihinger Bahnhof.

Der Vaihinger Nesenbachviadukt überspannt eine Höhe von 30 Metern. In den letzten Kriegstagen 1945 wurde er auf Befehl des Stadtkommandanten gesprengt und erst 1946 eingleisig wieder aufgebaut. Wer nach Böblingen und weiter wollte, mußte damals mit der Straßenbahn bis Vaihingen fahren und dann in den Zug umsteigen. 1958 wurde ein zweites Gleis angefügt. 1982/83 riß man den Viadukt wieder ab und baute ihn, inzwischen viergleisig, neu auf. Über ihn fährt nun auch die S-Bahn.

Auf 15 Kilometern führt die Gäubahnstrecke um den Stuttgarter Talkessel herum. Oberhalb des Westbahnhofs beträgt die Steigung nicht mehr als ein Prozent, unterhalb befindet sich jedoch das „Kuckucksei“, das steilste Stück der Gäubahn mit zwei Prozent Steigung. Mit den berühmten Berglokomotiven der Maschinenfabrik Eßlingen war dies jedoch damals schon zu meistern. Ingenieur Trick hatte im Jahr 1847 eigens für die Geislinger Steige (2,2 % Steigung auf 6 Kilometern) die Lok „Albklasse“ konstruiert. Die Züge brauchten jedoch noch den „Vorspann“ oder den „Nachschub“: Zwei, drei Lokomotiven schoben und zogen die Züge den Berg vom Haupt- bis zum Westbahnhof hinauf. Auf

Das im Frühjahr 1945 zerstörte Nesenbachviadukt in Stuttgart-Vaihingen.





Dienstmänner auf dem Vaihinger Bahnhof in den dreißiger Jahren.

Enthusiasten und Liebhaber

Diese Verbindung Stuttgarts mit den südwestlichen Landesteilen wurde nicht zu Beginn des Eisenbahnbaus (1845) in Angriff genommen, sondern erst während der vierten Bauperiode von 1875 bis 1886. Im Lauf der Jahre hat sich an der Gäubahn kaum etwas geändert. Die Strecke war von vornherein so trassiert worden, daß sie zweigleisig ausgebaut werden konnte. Während die anderen Eisenbahnstrecken vom Hauptbahnhof aus inzwischen viergleisig ausgebaut wurden, blieb die Gäubahn mit ihren zwei Gleisen bestehen. Sie ist somit die einzige Eisenbahnstrecke in Stuttgart, deren Trassenverlauf noch aus dem 19. Jahrhundert stammt.

Auch die alten Bahnwärterhäuschen blieben stehen und sind heute, zum Teil schön herausgeputzt und renoviert, eine Augenweide für Bahnfahrer und Spaziergänger. Die Durchlässe im Westen und im Stuttgarter Wald sind noch im Originalzustand. Selbst die später hinzugekommenen Brücken sind kaum verändert worden.

der Drehscheibe des Westbahnhofs konnten die überflüssigen Schublokomotiven und Vorspannmaschinen wenden und, mit dem Schornstein voraus, wieder zum Hauptbahnhof zurückfahren.

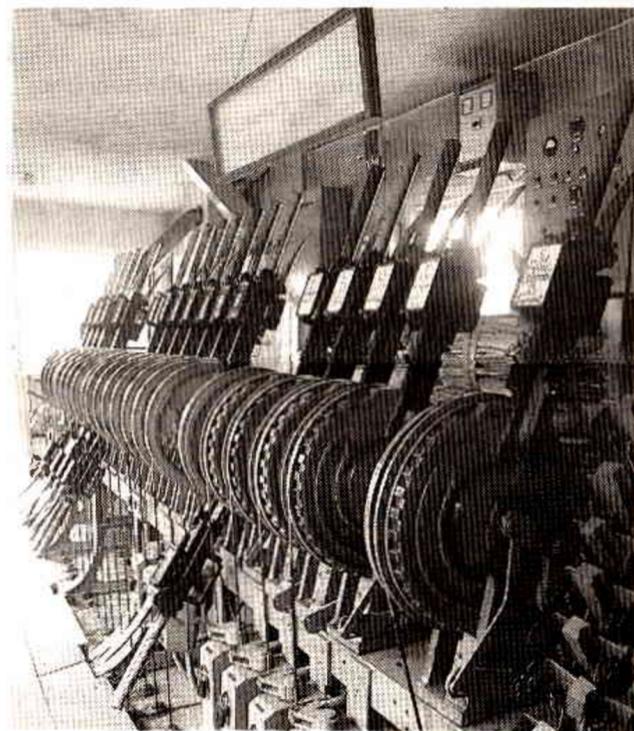
Im ersten Jahr der Gäubahn, 1879, verkehrten täglich drei Zugpaare zwischen Stuttgart und Freudenstadt. Von Stuttgart nach Freudenstadt brauchte der Zug vier Stunden und 20 Minuten. Mit einem anderen Zug konnte man frühmorgens von Böblingen nach Stuttgart und abends wieder zurückfahren.

„s Züge kommt“ – vor allem Kinder liebten die Sonntagsausflüge in den Dachswald zur Gäubahn.



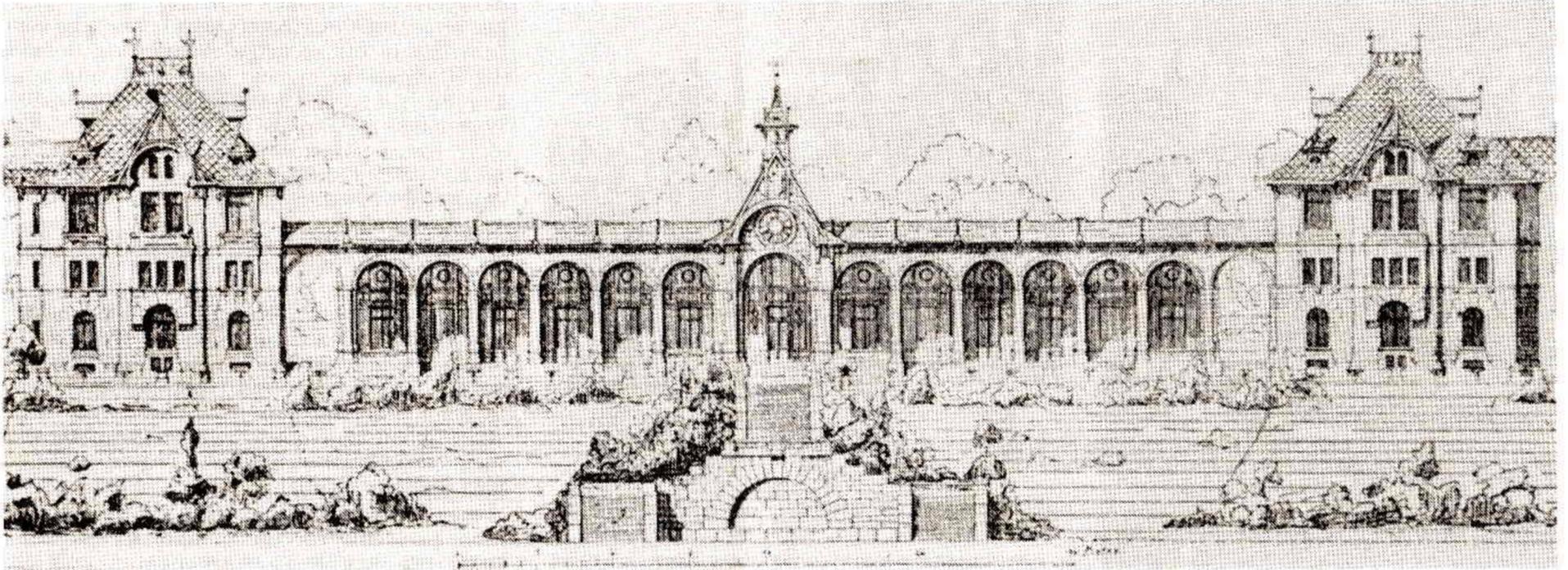
Selbst als die wichtigsten Strecken um Stuttgart herum längst elektrifiziert waren, blieb die Gäubahn bis in die sechziger Jahre eine Domäne der Dampflokomotiven. Erst nach und nach wurden sie von Diesellokomotiven abgelöst. 1963 wurde die Strecke bis Böblingen elektrifiziert. Heute braust der Euro-City „Barbarossa“ nach Mailand über die alte Gäubahnstrecke. Auch andere Schnellzüge fahren in die Schweiz und nach Italien.

Es gibt Stuttgarter, die in „ihre“ Gäubahn richtig vernarrt sind. Sie haben schon als Kind, im Stuttgarter Westen oder in Heslach aufgewachsen, im Wald „aufs Zügle“ gewartet und als Erwachsene dann mehr über die Gäubahn wissen wollen, Bücher gelesen, Material gesammelt und Leute befragt. Harald Knauer ist einer dieser Gäubahnliebhaber. Aufgewachsen in Heslach, entwickelte er solch eine Liebe zum „Zügle“ und zur Gäubahn, daß er oft nach Feierabend, wenn das Wetter schön war und klare Sicht herrschte, von der Stadtmitte aus mit der Straßenbahn und anschließend mit dem Bus zum Westbahnhof fuhr, um sich dann von der Gäubahn zum Hauptbahnhof geleiten zu lassen: „Die Dreiviertelstunde hab' ich einfach gebraucht, ich wollte diesen einmaligen Blick über die Stadt genießen.“



Ein Blick ins Innere des Stellwerks am Westbahnhof auf die Stellhebel für Signale.

Ein anderer Gäubahnliebhaber, Dr. Robert Bezler, schrieb im Jahr 1965 über die „Stuttgarter Westbahn“ vor dem zweiten Weltkrieg: „Im Fernverkehr brausten über die Schienen der Stuttgarter Westbahn einst D-Züge, deren internationale Bedeutung alle heute dort verkehrenden Schnellzüge in den Schatten stellt. War diese Bahnlinie doch Teilstück des kürzesten Wegs zwischen der Weltstadt Berlin, Zentrum des mitteleuropäischen Schienenverkehrs jener Tage schlechthin, und der schweizerischen Metropole Zürich, den oberitalienischen Seen und der Riviera. Fast zwei Jahrzehnte lang lief morgens um halb acht Uhr der schwere Berliner Nachtschnellzug D 14 (vor 1930 Zug Nr. D 38) von einer P 10 geführt auf Gleis 13 des Stuttgarter Hauptbahnhofs ein, schon rein äußerlich von internationalem Gepräge. Außer den deutschen Wagen in Grün und Blau sah man die sechsachsigen hellbraunen oder roten Mitropa-Schlafwagen, dann die mit dem eidgenössischen Wappen geschmückten SBB-Wagen und die braun-gelben Italiener bunt aneinandergereiht. Ihre Wagenlaufangaben umfaßten nicht einige hundert, sondern mit „Berlin – Leipzig – Stuttgart – Zürich – St. Gotthard – Mailand – Rom“ fast 2000 Kilometer!“



Großartig hätte sich dieser um 1890 geplante Neubau des Westbahnhofes gemacht. Das Projekt wurde jedoch nicht realisiert.

Der „große Bahnhof“ im Westen

Die Gäubahn hatte nicht nur im Fernverkehr große Bedeutung, sondern auch im Nahverkehr. Dreh- und Angelpunkt war dabei der Westbahnhof. Wer als Pendler aus dem Gäu oder von den Fildern kam und seinen Arbeitsplatz in der Nähe des Rotebühlplatzes hatte, verließ lieber hier den Zug. Für manchen war der Weg zwischen Arbeitsstätte und Hauptbahnhof zwar kürzer, doch wenn er bis zum Hauptbahnhof fuhr, saß er länger im Zug und mußte auch mehr bezahlen. Deshalb stiegen viele Pendler schon am Westbahnhof aus und gingen zu Fuß: zur Schokoladefabrik Waldbauer, zum Bleyle oder zur Klavierfabrik Renner, durch den Schwabtunnel auch zu Fuß schnell in den Süden, zu Groß und Fröhlich, Zeiss-Ikon oder zum Hofbräu.

Am Westbahnhof mußten zur Hauptverkehrszeit zusätzliche Sperren errichtet werden,

Der Fahrkartenschalter am Haltepunkt Wildpark ist längst geschlossen.



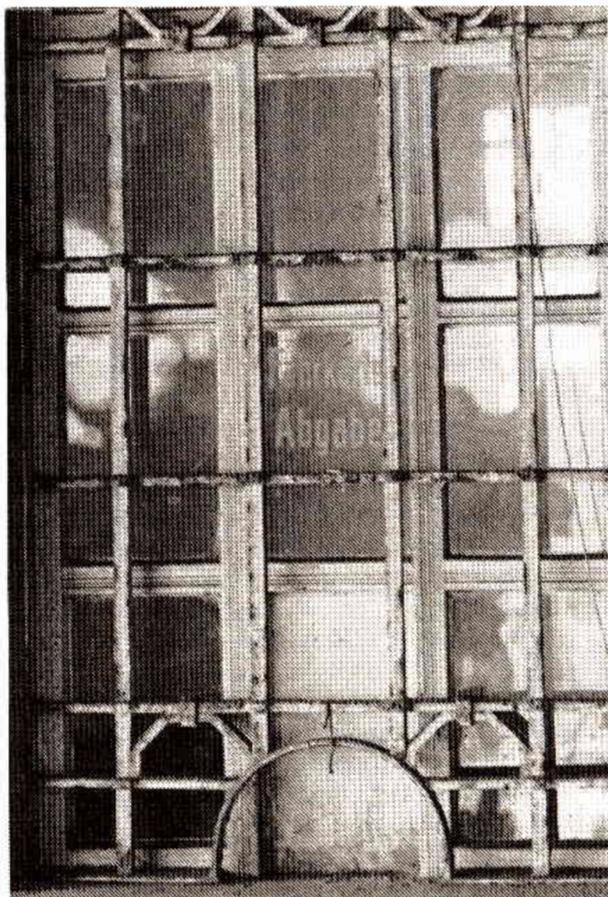
Die alten Dampfloks hatten in den sechziger Jahren ausgedient und wurden, wie hier am Westbahnhof, aufs Abstellgleis geschoben.

wenn die „schwarzen Arbeiterheere“ ankamen. Die Pendler reisten aus Herrenberg, Ehingen oder Nufringen an, nach dem Ausbau der Eisenbahnnebenstrecken auch aus Dettenhausen, Maichingen oder Magstadt, mit der Filderbahn über Vaihingen nach Neuhäusen, Bernhausen, Leinfelden und Echterdingen. Viele fuhren mit der Waldenbacher Bahn durchs Siebenmühlental, denn bis 1956 gab es sogar direkte Züge Waldenbuch–Westbahnhof.

Eigens für die Pendler war im Jahr 1912 der Haltepunkt Heslach eingerichtet worden. Am Haltepunkt Wildpark stiegen viele Pendler aus und gingen bis zur Südheimer Platz zu Fuß. Einen Fußmarsch vom Dachswald aus zum Haltepunkt Wildpark nahmen andere auf sich, um dort in die Gäubahn einzusteigen.

Der Haltepunkt Heslach wurde 1960 aufgegeben, der Haltepunkt Wildpark 1963. Nach weiteren Streckenstilllegungen der Bahn waren es am Schluß noch etwa 150 Personen, die täglich am Westbahnhof aus- und eingestiegen sind.

Fahrkarten der Gäubahn aus den Jahren 1927 bis 1968 – heute Raritäten für Sammler.



Beilage im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart zur Nummer 30 vom 28. Juli 1988

Texte: Dr. Eva Walter, Thomas Pfündel

Fotos: Thomas Pfündel, Harald Knauer, Dr. Robert Bezler, Stadtarchiv, Archiv des Heimatrings Vaihingen-Rohr e. V.

Layout: Roswitha Goy

Redaktion: Jürgen Meissner