

Gerhard Rinderspacher

Wege nach Dürrenbüchig

**Wege-, Straßen- und Bahnanbindungen
von der Ersterwähnung
Dürrenbüchigs 1335 bis heute**

Leseprobe

**Gerhard Rinderspacher
Bretten Dürrenbüchig
aktualisiert Juli 2023**

Inhaltsverzeichnis

Inhalt

Inhalt.....	3
Zur Person des Verfassers:	4
Vorwort	5
Das Straßen- und Wegenetz im Großraum um Dürrenbüchig im Mittelalter	6
Römerstraße Speyer – Pforzheim	7
Geleitstrassen	9
Reichspostroute führte an Dürrenbüchig vorbei	11
Judenweg von Bruchsal nach Pforzheim	13
Der Messeweg zur Frankfurter Messe	14
Verbindungswege der Dörfer	15
Vizinalstraße nach Stein?	16
Straßenanbindung in alten Karten	18
Verlegung der Bundesstrasse 293	21
Bahnlinie Kraichgaubahn Karlsruhe - Eppingen	23
Bau der Bahnlinie	23
Verkehrsaufkommen auf der Kraichgaubahn	28
Chronik der Kraichgaubahn.....	31
Bildergalerie: Verkehrsmittel auf der Kraichgaubahn	34
Stadtbahnlinie S4	39
Zweigleisiger Ausbau – Machbarkeitsstudie.....	46
Literaturverzeichnis	49

Schlagworte:

Lage im mittelalterlichen Straßen- und Wegenetz

Straßenanbindung (Bundesstraße 293)

Kraichgaubahn Karlsruhe-Bretten-Eppingen-Heilbronn

Stadtbahnlinie S4

Aktuelle Bahnverbindungen

www.mein-duerrenbuechig.com

Zur Person des Verfassers:

Beschreibung in Brettener Spuren (12. Brettener Jahrbuch für Kultur und Geschichte 2022)

Zitat:

Gerhard Rinderspacher, Jg. 1948, Bretten-Dürrenbüchig, Studiendirektor i.R. Seine Leidenschaft gilt der Erforschung der Geschichte Dürrenbüchigs, deren Erkenntnisse er als Herausgeber historischer Dokumentationen, bei Stadtteilführungen und vielfältigen Vorträgen unterschiedlichster Anlässe eindrucksvoll vermittelt.

Ehrenamtliches Engagement in Dürrenbüchig

Mitgliedschaften und Ehrungen

- Ehemals Bereitschaftsführer und Ausbilder in Erster Hilfe in der DRK Bereitschaft Dürrenbüchig
- Ehrenmitglied der Freiwilligen Feuerwehr Bretten
- **Im TSV Dürrenbüchig**
 - Ehrenmitgliedschaft 2012
 - Goldene Ehrennadel des TSV 2012
 - Ehrenurkunde des Fußballkreises Bruchsal 2003
 - Gau-Ehrennadel des Turngau Karlsruhe 2012
 - Funktionärstätigkeiten als 2. Vorstand, Schriftführer, Kassier, Beisitzer
- Urkunde für ehrenamtlichen Einsatz bei der Renovierung der Christuskirche 2000
- Urkunde für ehrenamtlichen Arbeitseinsatz (212 Stunden) bei der Errichtung des Dorfgemeinschaftshauses mit Kindergarten
- Mitglied beim Fußball-Förderverein
- Ortschaftsrat 1975 bis 1978 und 1999 bis 2010
- Wappenteller und Ehrenkristall der Ortsverwaltung Dürrenbüchig
- Verfasser der Dokumentation „50 Jahre Stadtteil Bretten-Dürrenbüchig“ und weiterer Schriften (siehe Homepage „www.mein-duerrenbuechig.com“)
- Beitrag im 12. Brettener Jahrbuch für Kultur und Geschichte ; 2022
- Mitarbeit an zwei Reiseführern der Autorin Birgit Jennerjahn-Hakenes „*Kraichgau – Wandern für die Seele*“ und „*Kraichgau - Radeln für die Seele*“

Vorwort

Im Jahre 2016 besuchte der SWR in seiner Sendereihe „Sommererlebnis“ Dürrenbüchig. Die Titelüberschrift zur Veranstaltung in Dürrenbüchig lautete: **Sackgassendorf mit Anschlussmöglichkeiten!** Es sollte damit darauf hingewiesen werden, dass der Ort keine Durchgangsstraße hatte, jedoch nicht abgeschnitten war.

In der Dokumentation wurden die vorhandenen Daten aus der Ortschronik von Otto Bickel und den Dokumentationen von Ortsvorsteher a.D. Walter Argast aufbereitet und neu strukturiert. Der Autor hat sie nach neueren Quellen ergänzt.

Die Geschichte von Dürrenbüchig von der Ersterwähnung 1335 bis heute wurde sicherlich auch oft von der verkehrsmäßigen Lage beeinflusst.

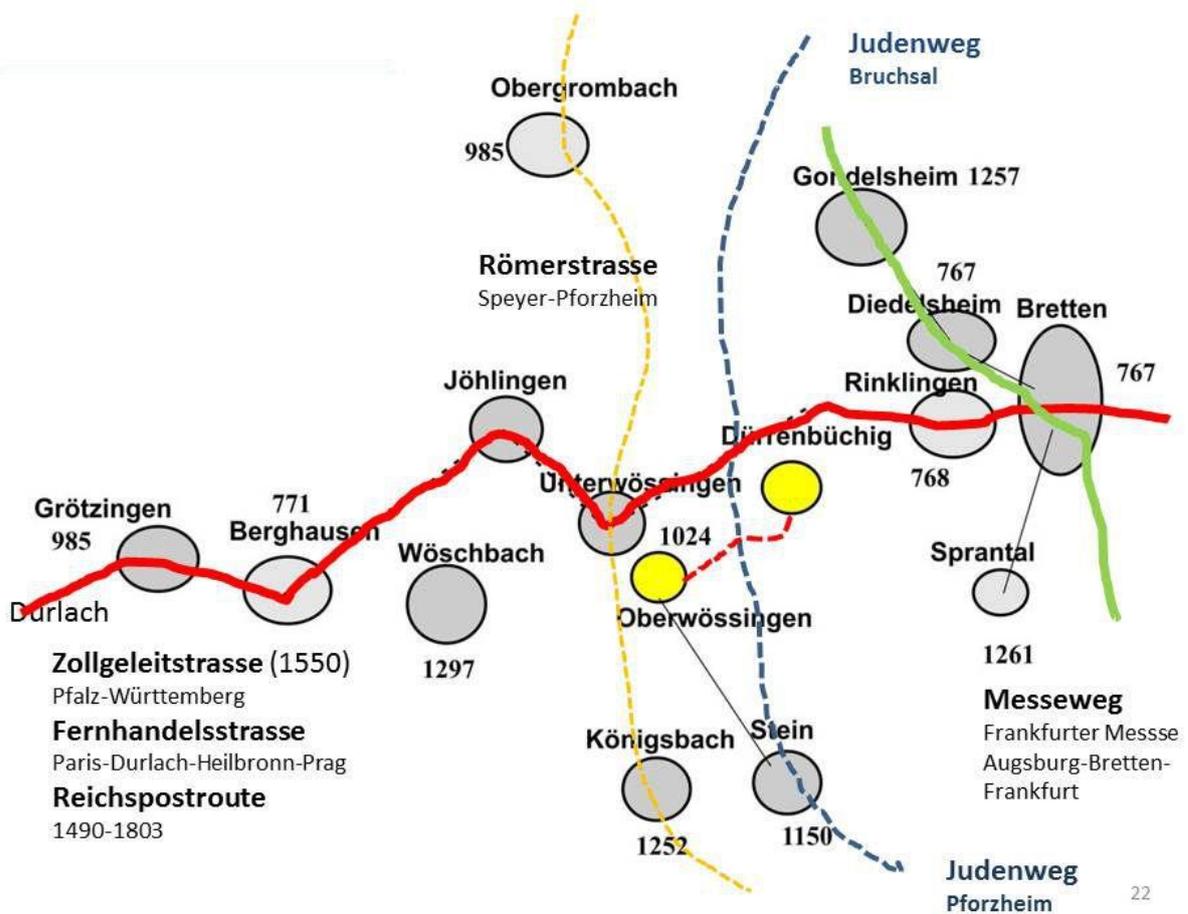
Die folgende Dokumentation stellt eine kleine Zusammenfassung ehemaliger und heutiger Verkehrsstrukturen dar, die Dürrenbüchig betreffen. Ereignisse und Auswirkungen auf die Entwicklung der Vogtei/des Dorfes Dürrenbüchig sollen nur am Rande erwähnt werden.

Geleitstrassen, Reichsposttrouten, Römerstraßen, Fernhandelsstraßen, Viehtriebstrassen der Juden im Mittelalter und moderne Schienenwege und eine Bundesstrasse (heute), ermöglichten den Dürrenbüchiger schon immer die Möglichkeit, Verbindung nach „Außen“ aufzunehmen. **Diese Nähe zu vielerlei Verbindungswegen könnte aber auch ihr Schicksal im 17. Jahrhundert gewesen sein.**

Der Kraichgau war aufgrund seiner geografischen Lage zwischen Odenwald und Schwarzwald bevorzugtes Aufmarsch-, Durchmarsch-, Einmarsch- und Rückzugsgebiet für Heere in diversen Kriegen im Mittelalter. Nach dem Motto „Der Krieg ernährt den Krieg“ mussten die Dörfer und Städte entlang solcher Truppenbewegungen unendlich leiden. Marodierendes Gesindel und einzelne Trupps taten ihr Übriges. Insbesondere der 30jährige Krieg (1618 – 1648) überzog das Land mit Unheil. Man nimmt an, dass auch die Vogtei Dürrenbüchig in dieser Zeit untergegangen ist.

Das Straßen- und Wegenetz im Großraum um Dürrenbüchig im Mittelalter

Die folgende Grafik stellt eine Übersicht der Wegeverbindungen um Dürrenbüchig im Mittelalter dar.



Grafik: Gerhard Rinderspacher

Die in die Grafik eingetragenen Jahreszahlen geben die erste urkundliche Erwähnung der Orte an.

Die in der Grafik aufgeführten Wege sollen nun im Folgenden näher beschrieben werden.

Römerstraße Speyer – Pforzheim

Der Fund eines römischen Kellers in Wössingen dient als Beweis einer Besiedelung durch die Römer um etwa 200/300 n. Chr. In der Ortschronik von Wössingen aus dem Jahre 1971 steht unter der Überschrift „Steine reden eine eigene Sprache“ ein Hinweis auf eine vorhandene Römerstraße von Speyer nach Pforzheim.

Text aus der Ortschronik:

1893 führte Hofrat Dr. Wagner, Karlsruhe, Grabungen im Gewann „Eurich“, der Verlängerung des Gewanns „Frühmeßgärten“, bis an die alte römische Hochstraße (Pforzheimer Straße) durch. Diese Straße kam von Speyer, führte über Graben – Bruchsal – Obergrombach – Weiherberg bei Helmsheim nach dem „Haupthof“ nach Wössingen. Von hier aus ging die Straße weiter über Königsbach direkt nach Pforzheim zum Wartberg. Bei den Grabungen fand man damals in einer Nische einer größeren römischen „villarustica“ – wahrscheinlich der Haupthof, weitere Meierhöfe waren ebenfalls vorhanden gewesen – eine Kupfermünze mit dem Bild des Kaisers Septimus Severus vom Jahre 195 n. Chr., welche beweist, daß diese Niederlassung am Ende des zweiten Jahrhunderts noch blühte und wahrscheinlich erst in der zweiten Hälfte des dritten Jahrhunderts ihren Untergang fand.

Sollte es zu dieser Zeit bereits bewirtschaftete Flächen im Bereich Oberwössingen gegeben haben, wäre diese Römerstraße westlich von Dürrenbüchig vorbei gezogen. Die Lage dieser Straße ist m.E. aber nicht gesichert. Eine Verbindung zu einem, sich bei Wössingen befindenen, Gutshof (villa rusika) muss aber bestanden haben. Das Römische Gehöft im Gewann „Im Meel“ könnte sich ca. 1,5 km von der Dürrenbüchiger Gemarkungsgrenze entfernt, befunden haben

Ferner gibt es Vermutungen, dass die sog. „Via rheni“ über Bretten führte.

Auszug aus Wikipedia:

„Die Rheinstraße ist Teil der Königsstraße von Italien und von Augsburg und Ulm nach Worms und Speyer. Auf dem zentralen Stück dieser Route verlief zeitweilig auch die Handelsstraße von der Ostschweiz, dem Bodensee, Zürich und den Städten im Oberland (z. B. Rottweil, Villingen) zur Frankfurter Messe. Diese letztere Route verlief über Herrenberg, Weil der Stadt und Pforzheim und wurde für eine Zeitlang (zumindest in einer Kernzeit von 1466 bis 1510) über Ehningen, Dagersheim, Leonberg und Vaihingen an der Enz umgelenkt.^[1]

Der Name „Rheinstraße“ betont die Wichtigkeit dieser Straße für den Bereich der oben genannten Landkreise. Teile dieser Region gehörten damals zum Bistum Speyer (= am Rhein).[2][3][4]

Als Königsstraße war die Rheinstraße Geleitstraße. Das Recht über den Geleitschutz und die Einnahme von Zöllen fiel auf der Via Rheni unter die Regalien und stand somit dem König zu beziehungsweise konnte von diesem weiterverliehen werden.

Im Jahre 965 soll Kaiser Otto der Große, von Pavia in Oberitalien kommend, mit seinen Söhnen, König Otto II. und Erzbischof Wilhelm von Mainz, bei Heimsheim zusammen getroffen sein. Obwohl nirgends ein offizieller Hinweis auf den Weg, den er nahm, gegeben ist, ist es aufgrund einer Überlieferung recht wahrscheinlich, dass die Rheinstraße gemeint ist.^[5]

Urkundlich erwähnt wird die Rheinstraße unter der Bezeichnung Via Rheni in Urkunden des [Klosters Bebenhausen](#) aus den Jahren 1191 und 1193, die in [lateinischer Sprache](#) verfasst sind. Die Rheinstraße führt auch heute noch zwischen dem inneren und äußeren Ring der Klosterummauerung über das Klostergelände.

Einzelne Funde in Sichtweite dieser Straße (Stele westlich von Holzgerlingen,[7][8] Hügelgräber südwestlich von Böblingen) könnten darauf hindeuten, dass diese Altstraße zumindest in Abschnitten möglicherweise bereits in keltischer Zeit genutzt wurde. Auch die Römer werden wohl Abschnitte dieser Straße genutzt haben, wahrscheinlich aber als kommunale Straße (via principalis), denn in der römischen Fernstraßenkarte, der Peutingerschen Tafel, ist sie nicht verzeichnet. Anders die querende Römerstraße Neckar-Alb-Aare von Köngen über Rottenburg (Sumelocenna) nach Rottweil (Arae Flaviae) und die (namenlose) Römerstraße von Stuttgart-Bad Cannstatt über Leonberg und Rutesheim nach Pforzheim (Portus), die von der Via Rheni jeweils in einem Abschnitt genutzt werden.[9]

Auszug Wikipedia Ende

Geleitstrassen

Der historische Atlas von Baden-Württemberg auf leo-bw (landeskunde entdecken online) enthält eine Karte „Geleitstrassen um 1550“. Zur Karte gehört ein Beiwort, das heruntergeladen werden kann.

https://www.leo-bw.de/media/kg1_atlas/current/delivered/pdf/HABW_10_1.pdf

Nach Wikipedia war „ das.... Geleitrecht in den vorstaatlichen Verhältnissen in Mittelalter und Früher Neuzeit, vor dem Entstehen des staatlichen Gewaltmonopols, ein Mittel, um Rechtssicherheit für Reisende herzustellen. Das Geleit wurde vom Inhaber des Geleitrechts gegen Zahlung eines Geleitgeldes gewährt. Es war damit eine beliebte Einnahmequelle für die Territorialherren. Die Grenzen zwischen den Gebieten der einzelnen Geleitsherren wurden durch Geleitkreuze bzw. -steine markiert.“

Die Wege und Straßen wurden Geleitstrassen genannt. Auf ihnen fand auch der Handel statt. Quellen mit Informationen flossen erst spät, so dass eine sinnvolle Aufzeichnung dieser „Handelswege“ erst ab 1550 sinnvoll erschien.

In diesem Ausschnitt „Gleitstraßen um 1550“ aus leo-bw.de bedeuten die Linienfarben(-führung) bei Dürrenbüchig vermutlich eine wechselseitige Gleitstraße zwischen Pfalz und Württemberg



Solche „Geleitstrassen“ hatten oft eine historische Nähe zu Römerstraßen. Im Plan über historische „Zollgeleitstrassen“ aus diesem Atlas ist auch eine solche Geleitstrasse von Bruchsal über Wössingen nach Pforzheim angedeutet.

Das **Geleitrecht** war eine Begleitung von Reisenden oder Gegenständen, die der Inhaber des Rechts (Geleitherr) innerhalb eines bestimmten Territoriums oder für bestimmte Wegstrecken gewährte. Man unterschied: Schutzgeleit, Zollgeleit, Ehrengleit, freies Geleit, Prozessgeleit, Heeresgeleit, Marktgeleit (Siehe Wikipedia)

An der Universitätsbibliothek von Tübingen findet sich eine „Topografische Chartre von Schwaben – Blatt Karlsruhe von 1820“. Siehe Ausschnitt

http://idb.ub.uni-tuebingen.de/opendigi/FhXIV1a_qt#p=4

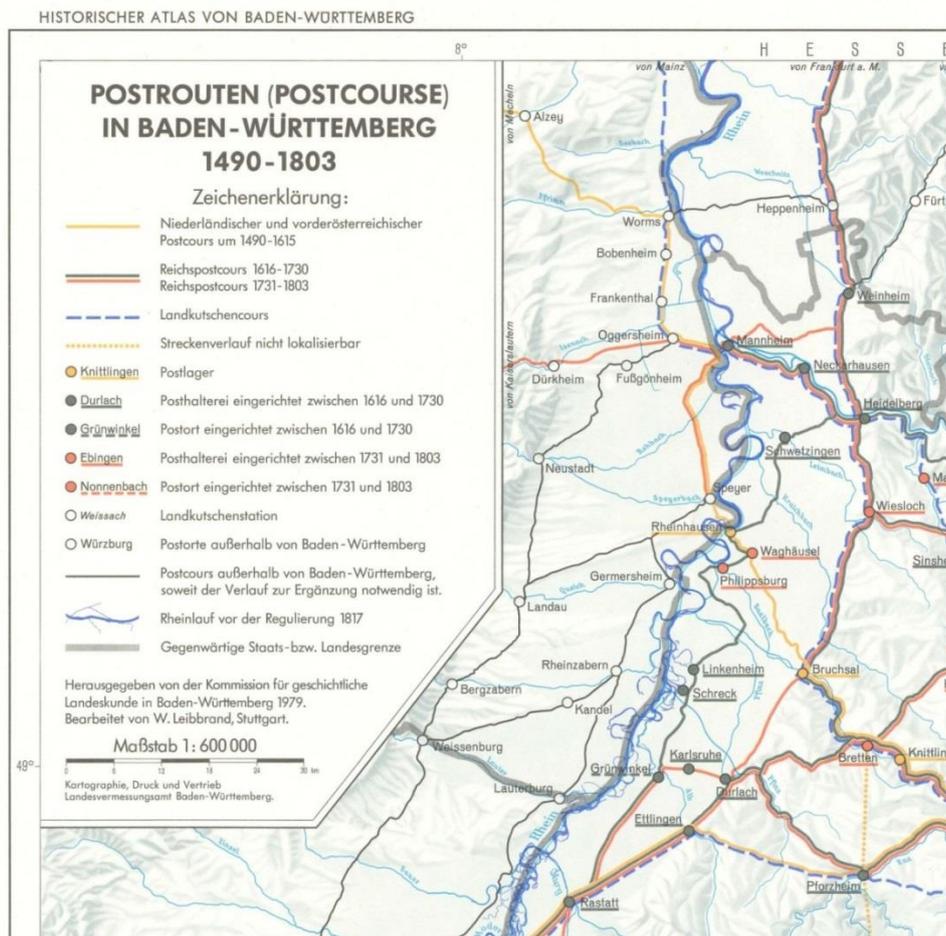


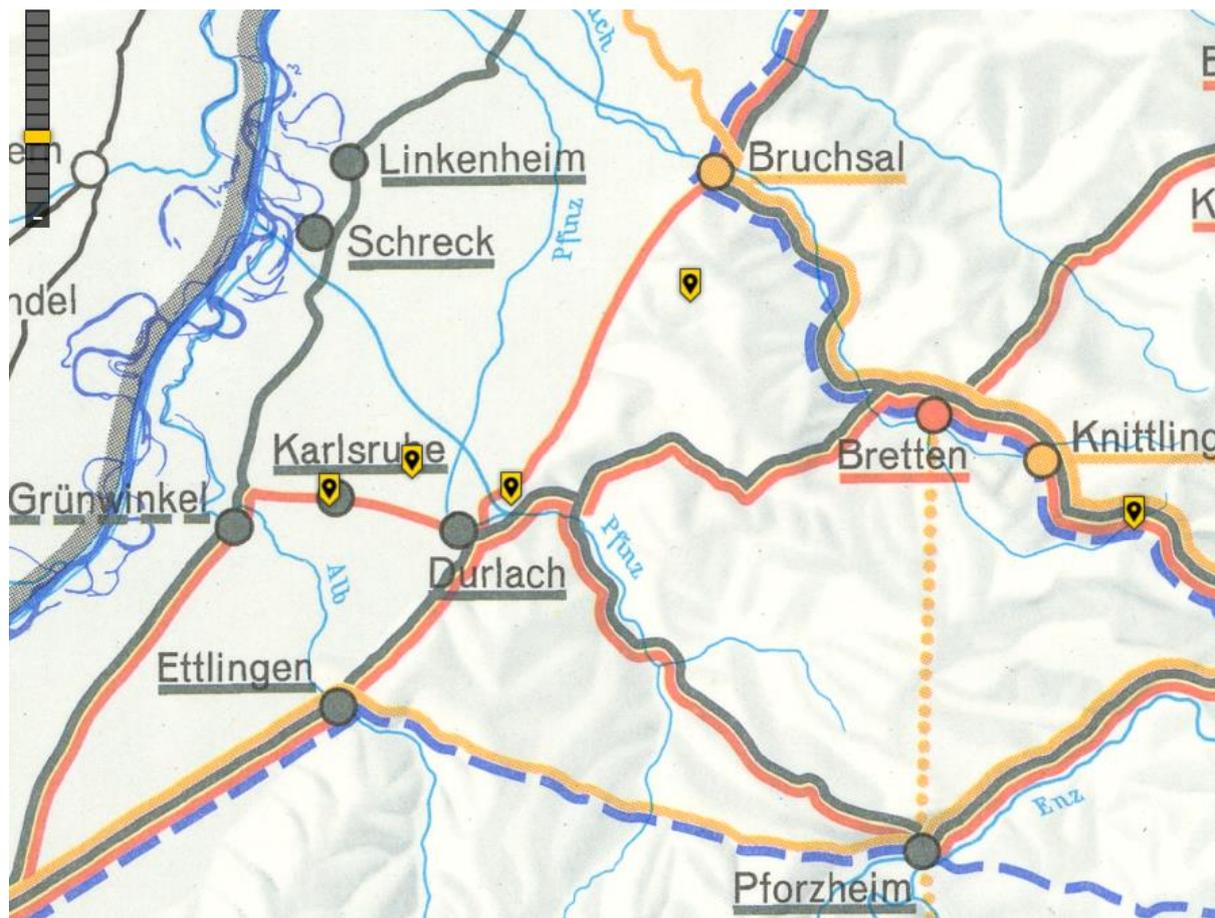
Reichspostroute führte an Dürrenbüchig vorbei

In einem historischen Atlas von Baden-Württemberg auf leo-bw (landeskunde entdecken online) findet sich eine Karte mit den Postrouten in Baden-Württemberg 1490 – 1803. Danach führte ein „Reichspostcours“ von 1603 bis 1803 von Durlach nach Bretten. Nach dieser Karte lag die Stadt Bretten zusätzlich an einem „Landkutschencours“ und einem „niederländischen und vorderösterreichischen“ Postcours um 1490 bis 1615. Ausgerichtet auf die politischen Verhältnisse und Machtansprüche der Habsburger entstand als eine der ersten Postlinien 1490 die Verbindung Innsbruck – Brüssel über Söflingen – Altenstadt (Geislingen) – Cannstatt – Enzweihingen – Knittlingen (Bretten) und Rheinhausen nach Speyer. Der Aufbau und die Einrichtung von Postämtern erfolgten zunehmend nach dem 30jährigen Krieg. In Durlach war zwischen 1616 und 1730 eine Posthalterei eingerichtet. Knittlingen hatte ein Postlager und in Bretten soll es zwischen 1731 und 1803 eine Posthalterei gegeben haben.

Das Beiheft zu den Postrouten im historischen Atlas von Baden-Württemberg kann aus dem Internet heruntergeladen werden.

https://www.leo-bw.de/media/kgi_atlas/current/delivered/pdf/HABW_10_2.pdf





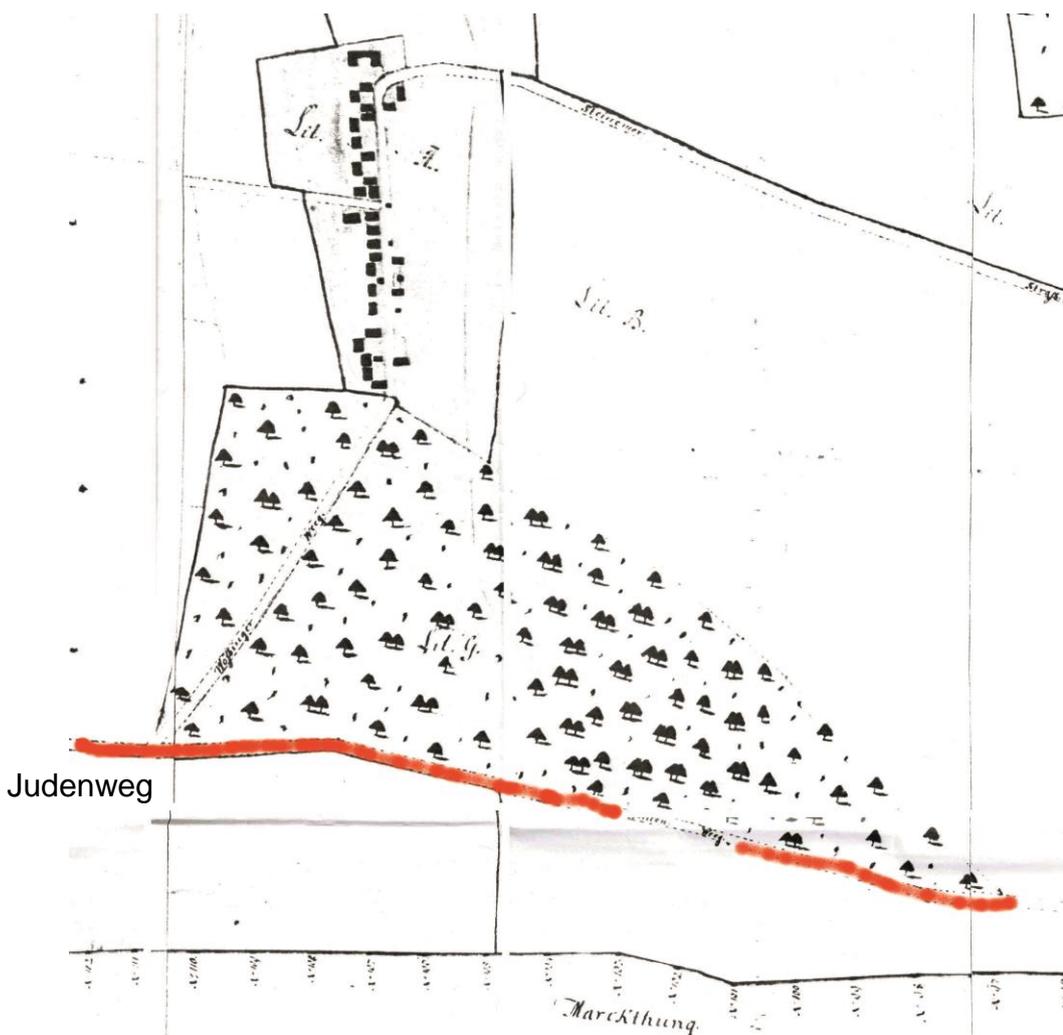
Ausschnitt der Karte „Postrouten in Baden-Württemberg 1490 – 1803

Judenweg von Bruchsal nach Pforzheim

Der **Judenweg** führte von Bruchsal nach Pforzheim. Im Bericht über die Hohlwege im Kraichgau (1) wird er an mehreren Stellen als Weg für den Viehhandel benannt. Er verlief von Bruchsal bis Dürrenbüchig auf dem verbindenden Höhenzug. Die Forschung findet viele Beispiele von Wegen, auf denen die Juden als Viehhändler im Mittelalter ihren Geschäften nachgingen. Andere Bezeichnungen: Alte Straße,... Er (der Judenweg) soll 1452 erstmals erwähnt und 1807 als verfallen bezeichnet worden sein. Dieser Weg führte auf Dürrenbüchiger Gemarkung vom „Schlohberg“ über den „Lugenberg“ zum „Sprantaler Berg“ und hat seinen Namen heute noch.

Auch in der ersten Gemarkungskarte von Dürrenbüchig aus dem Jahre 1768 (Generallandesarchiv Karlsruhe (GLA 229/21097) ist dieser Weg eingezeichnet und benannt.

Ausschnitt der Gemarkungskarte von Dürrenbüchig von 1768
(Standort: Ortsverwaltung Dürrenbüchig)



Der Messeweg zur Frankfurter Messe

Der Messeweg zur Frankfurter Messe führte von Venedig über Augsburg und Bretten nach Frankfurt (siehe auch Geleitstrassen). Diese Straße wird auch als Königsstraße bezeichnet. Königsstraße deshalb, weil das Recht auf Geleitschutz und die Einnahme von Zöllen dem König zustand, beziehungsweise von diesem weiterverliehen werden konnte. Vermutet wird auch, dass die Römer Abschnitte dieser Straße genutzt haben.

Quellen: Wikipedia „via rheni; Messeweg: Venedig-Frankfurt

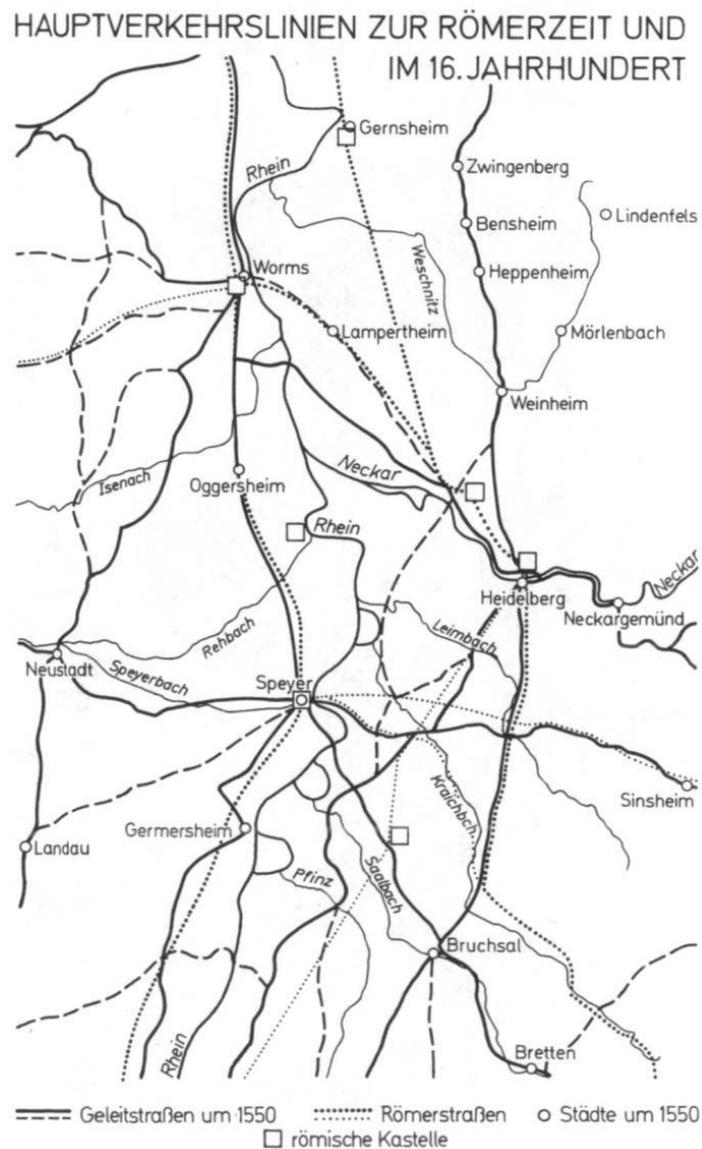
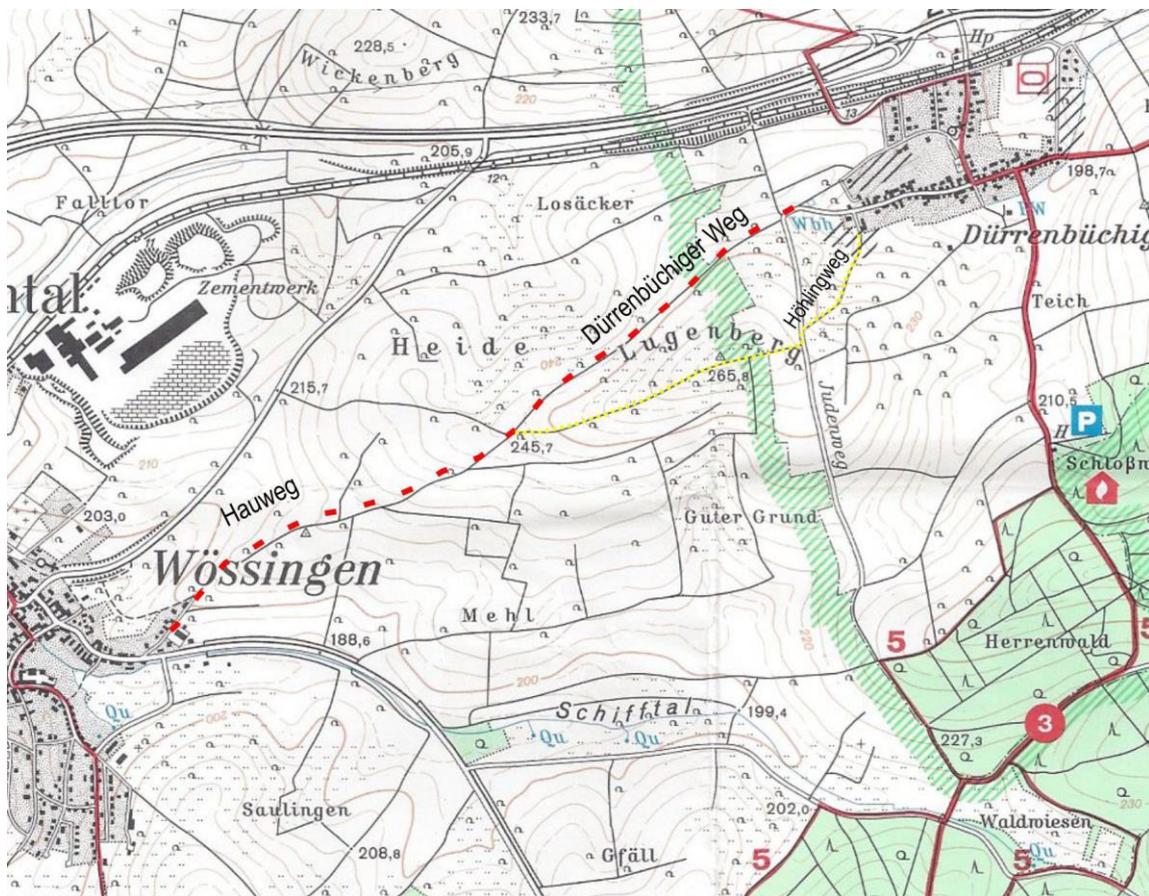


Abb.9

Verbindungswege der Dörfer

Untersuchungen über Hohlwege im Kraichgau (1) berichten über das Vorhandensein von fußläufigen Verbindungen zwischen den Ortschaften im Kraichgau. Der (heute noch vorhandene und so bezeichnete) **Höhlingweg** war wohl der Verbindungsweg über den Lugenberg nach Wössingen (Oberwössingen) und erreichte über den heutigen „Hauweg“ Wössingen. (In späteren Zeiten dürfte die Verlängerung der heutigen „Dürrenbüchiger Straße“, damals „Kirchenweg“ als „Dürrenbüchiger Weg“ über den Hauweg/Hauweghohl die Verbindung nach Wössingen gewesen sein.

Bild: Ausschnitt einer TK-Wanderkarte von 1983 bearbeitet von Gerhard Rinderspacher. Bemerkenswert ist die Darstellung der damals geplanten Einfahrt von Dürrenbüchig. Diese kreuzungsfreie Einfahrt ist so nicht gebaut worden.



Die, in der o.g. Dokumentation erwähnte, 300 m lange **Holzgasse** in Rinklingen diente vermutlich zur Gewannerschließung und über den „Großen Wald“ und die „Reut“ auch als Verbindungsweg nach Dürrenbüchig.

Vizinalstraße nach Stein?

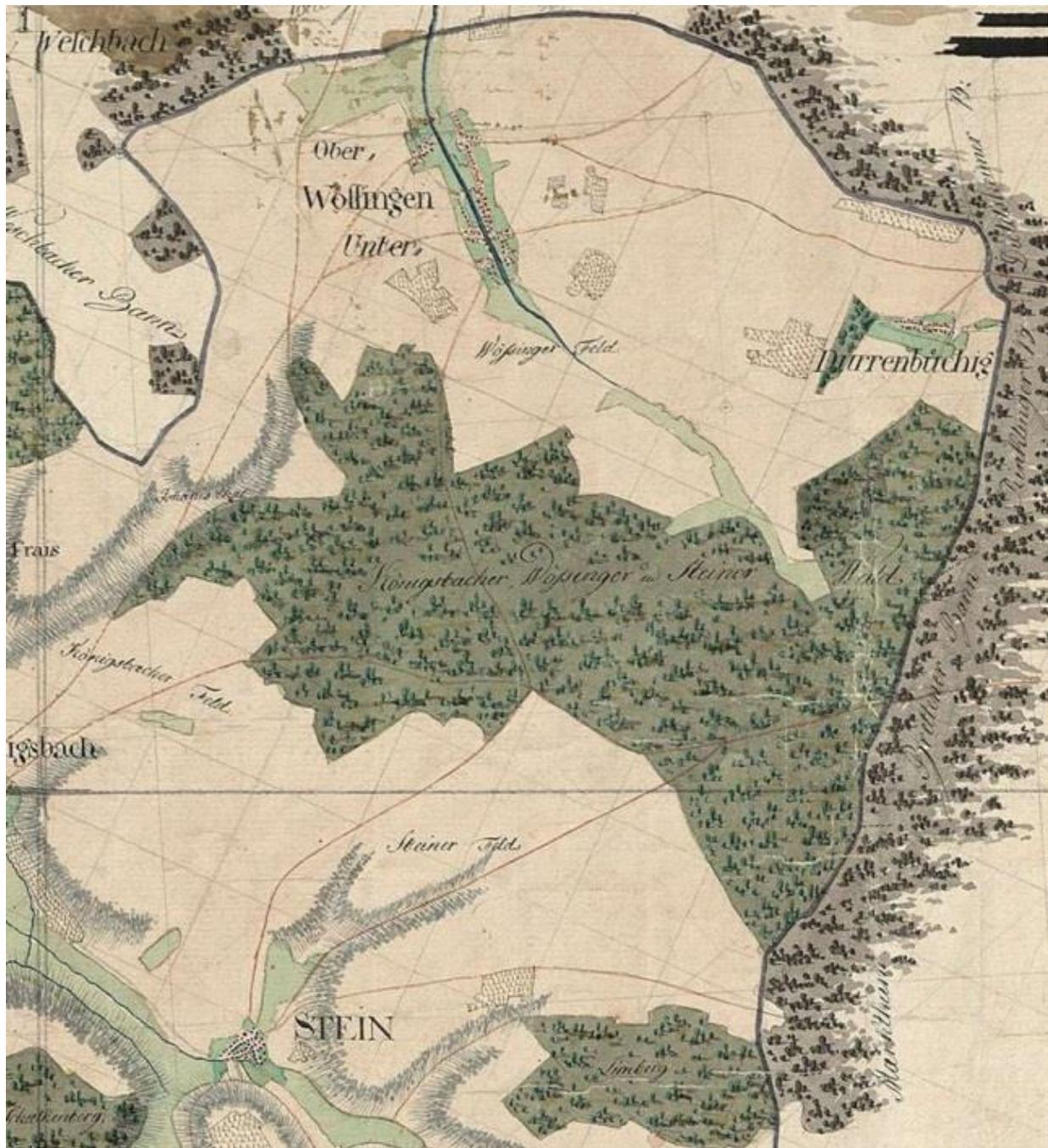
Verwaltungsmäßig zuständig für Dürrenbüchig in der Markgrafschaft Baden-Durlach war das Amt Stein. Es war dem Oberamt Pforzheim zugeordnet.

Die folgende Karte ist ein Ausschnitt aus „Plan über das Oberamt Pforzheim und Amt Stein“ ca. 1800 (KLA Karlsruhe 4-1734908). Deutlicher erkennbar ist der Verbindungsweg von Wössingen nach Stein. Geografisch führte die kürzeste und bequemste Verbindung von Dürrenbüchig nach Stein über einen Zubringerweg auf die Straße Bretten – Stein. Von Dürrenbüchig führte dieser Zubringer zuerst auf dem Fahrweg von der Dürrenbüchiger Straße zum Schlosswald. In einer Gemarkungskarte von Dürrenbüchig aus dem Jahre 1768 wird dieser Weg „**Steinemer Straß**“ genannt. Eine Weiterführung ist in alten Karten nicht erkennbar.

Im Dorfbuch von 1713 (Ortschronik Seite) findet sich aber ein Satz: „... *Weg und Steg betreffend. Erstlich hat es eine Hauptstrasse, die von Stein zwischen der Dürrenbüchiger und Wössinger Markung in das Dörflein gehet.....*“. Hier liegt die Vermutung nahe, dass eine ursprüngliche Verbindung nach Stein dem „alten“ Judenweg (Bruchsal – Stein – Pforzheim) folgte (siehe Kapitel „Judenweg von Bruchsal nach Pforzheim“).

Andererseits lässt die Namensgebung „Steinerner Straß“ darauf schließen, dass dieser Weg als Historische Straße „Vizinalstrasse“ die Verbindung nach Stein war. Schließlich war das Amt Stein, die für Dürrenbüchig zuständige Verwaltungsstelle der Markgrafschaft Baden-Durlach. Bis ca. 1850 wurden „Verbindungswege von Ort zu Ort“ als solche Straßen angesprochen. (Erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts führten die Verwaltungen der deutschen Fürsten und Königshäuser Straßenbaugesetze In den Gesetzen wurden Straßentypen und Standards erstmals definiert: Der Begriff Vizinalstraße/Nachbarschaftsstraße würde heutigen Begriffen nach einer Land-, Kreis-, Bundesstraße entsprechen)

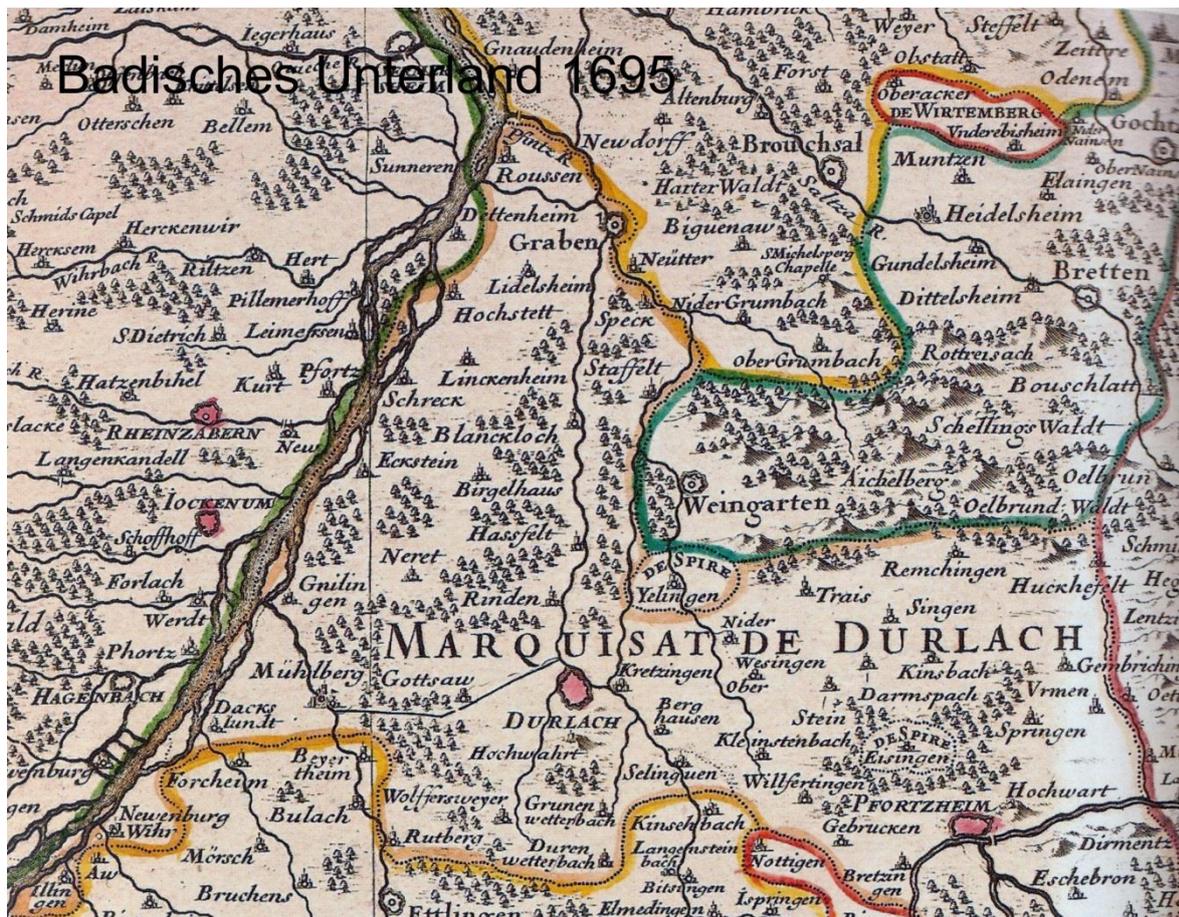
Ausschnitt aus „Plan über das Oberamt Pforzheim und Amt Stein“ ca. 1800 (KLA Karlsruhe 4-1734908).



Straßenanbindung in alten Karten

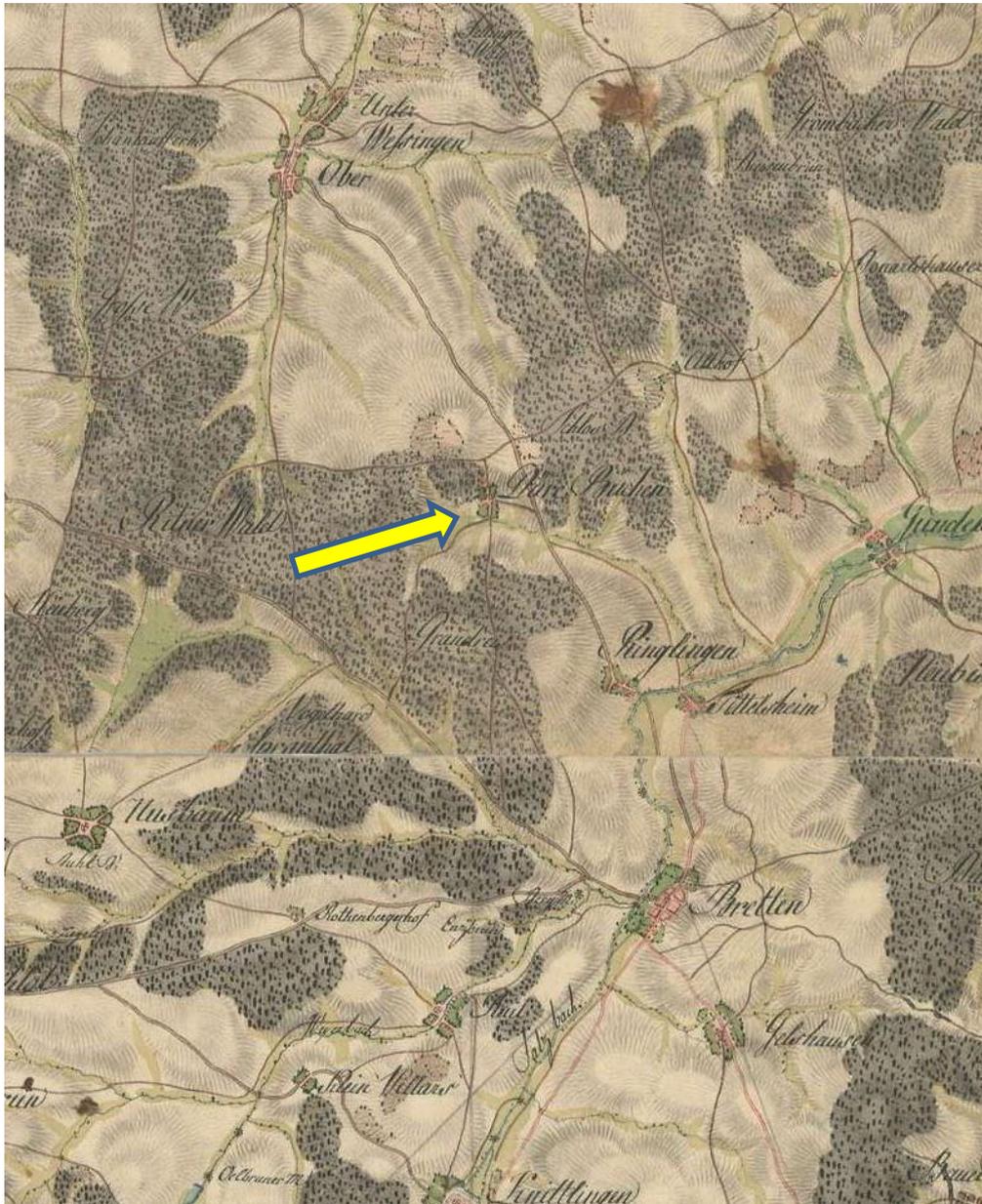
Alte Landkarten (Beispiel: Badisches Unterland 1695).. waren Karten, die die Abgrenzung eines Herrschaftsgebietes aufzeigen sollten oder zu militärischen Zwecken erstellt wurden.

Quelle: Wikipedia Karlsruhe



Der Kraichgau war aufgrund seiner geografischen Lage bevorzugtes Durchmarschgebiet, Einfallsgelände, Einmarsch- und Rückzugsgebiet für Truppen und Wegelagerer. So kann man davon ausgehen, dass eine Verbindungsstraße von Durlach nach Bretten schon lange vor einer Vogtei „Dürrenbüchig“ an Stelle des heutigen Dorfes bestand. (siehe auch Kapitel „Das Wegenetz im Großraum um Dürrenbüchig im Mittelalter“ Seite 4.

Die erste (bisher gefundene) Karte, die die Lage und den Namen Dürrenbüchig enthält war die „Schmittsche Karte von Südwestdeutschland aus dem Jahre 1797“ ; ein Österreichisches Militärkartenwerk.



In ihr führte die Straße (Bezeichnungen: Alte Straße, Fernstraße Straßburg-Nürnberg, Untere Nürnberger Straße, Reichspostroute, Geleitstrasse) von Durlach nach Bretten zuerst über Rinklingen, weil das Gefälle nach Diedelsheim (6-8 Prozent) zu groß gewesen sei. Außerdem wird der Vicialweg nach Rinklingen als breit und eben angelegt beschrieben (Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr in dem Großherzogthum Baden, Abschrift August 2013)

Eine genauere Lage von Dürrenbüchig mit Straßenbezeichnungen ist auf der Gemarkungskarte von 1768 erkennbar. Sie wurde aufgrund der Grundstücksabgrenzungen zwischen Oberwössingen und Dürrenbüchig wegen einer ersten „Umsteinung“ der Gemarkung Dürrenbüchig gezeichnet, von dem Dürrenbüchiger Günter Krauss im Generallandesarchiv in Karlsruhe entdeckt und hängt als colorierte Kopie im Sitzungsraum der Ortsverwaltung Dürrenbüchig

Straßenhinweise auf überregionale Verbindungen finden sich auch in der Ortschronik von Dürrenbüchig (2) im Zusammenhang mit alten Flurbezeichnungen.

Auszug Seite 186

Bild aufgestellt. Genaue Lag unbekannt.

17. *Brettemer Weg*, 1535; ob dem oberen Brettheimer weg, 1588, 1699; uff den mitteln Brettemer Weg, 1595, eine Almenstraß, den man nent den untern Brethemer Weg, 1535. Es war dies ein Stück der schon im frühen Mittelalter von Nürnberg an den Rhein ziehenden unteren Nürnberger Straße über Heilbronn, Bretten nach Durlach. Sie zog seit jeher über die Dürrenbüchiger und Wössinger Gemarkung, auf der sich auch schon immer ein reger Durchgangsverkehr abgespielt hat. Doch wurde diese Straße nicht nur von friedlichen Reisenden, sondern auch von Soldaten bei ihren Kriegszügen benutzt. Mit dieser Verkehrsstraße, der heutigen Bundesstraße 293, war wohl die mittlere Brettener Straße gemeint, während es sich bei der unteren und der oberen um Feldwege handelte, auf denen man von Wössingen aus ebenfalls nach Bretten gelangen konnte. Der untere Brettener Weg war der am Rande des Herrenwaldes und des Rinklinger Waldes vorbei.

18. *Zu Bronndal* und geht der Bronndaler Weg dardurch, 1595, auß dem jetzt genandten Ernstweg zeucht ein Almenstraß Beychig zu, die man nennt im Bronndal, 1535; zu Bronnthal, ist Dürrenbüchiger Gemarkung,

186

Auszug Seite 188

31. *Am Büchiger Weg*, 1595, siehe Nr. 29.

32. *Bundesstraße 293* — 1 A, 1 B — Die von Berghausen nach Heilbronn führende Straße, die frühere untere Nürnberger Straße, die wohl schon immer diesen Verlauf genommen hat, siehe Nr. 17. Das auf Dürrenbüchiger Gemarkung liegende Straßenstück ist 1005 m lang.

33. *bey denen Dachslöchern*, 1714; acker im Dachloch, oben die Weingärten, unten die straß, 1788; im Dachloch oder unter dem Weinberg, 1858. Ein

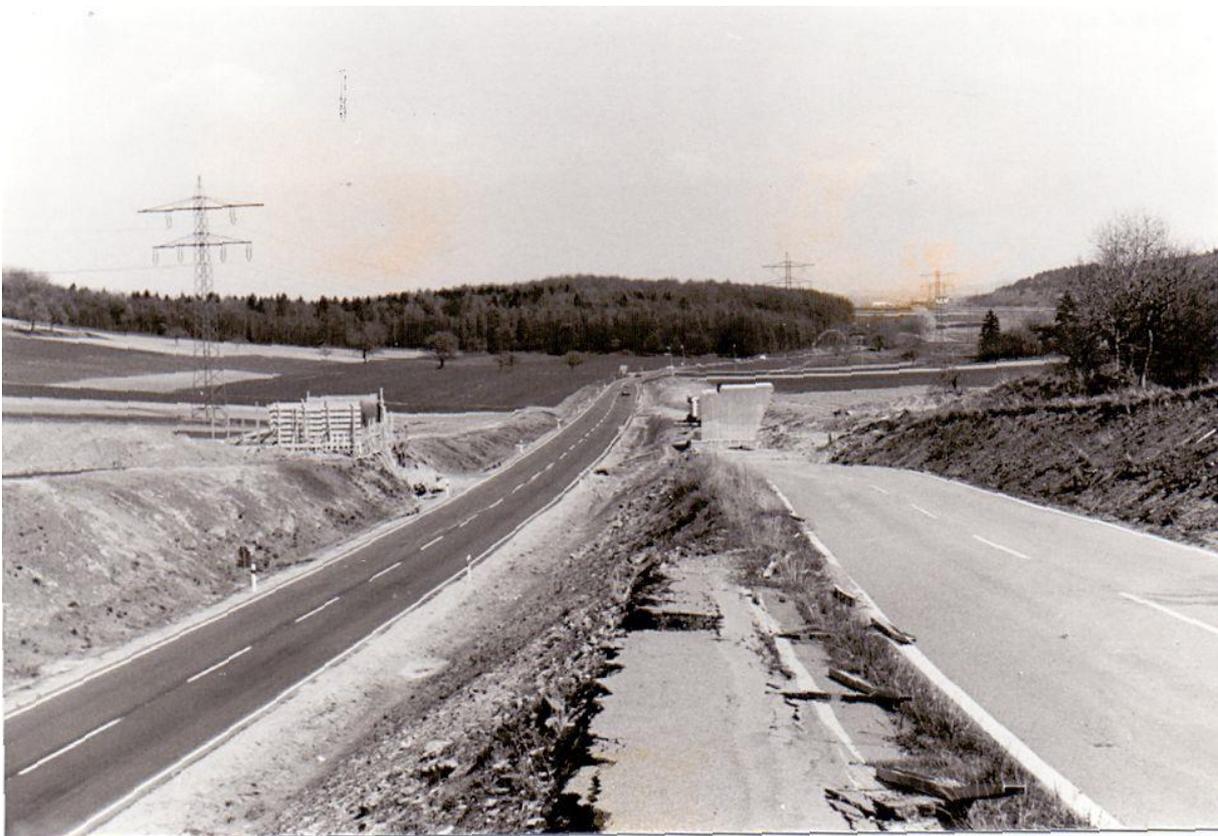
Die Straße an Dürrenbüchig vorbei taucht in einem Verzeichnis der **Reichsstraßen** 1934 nicht auf. Quelle: „Reichsstraßen 1934: (zur Verfügung gestellt von Henk Brouwer aus Amsterdam)“ Erst mit Beginn des zweiten Weltkrieges wird die Reichsstraße 293 „Berghausen (B 10) - Bretten (B 35) - Eppingen - Heilbronn (B 27)“ aufgeführt. Da nach dem Krieg die alte Nummerierung größtenteils übernommen wurde, führt die Straße von Berghausen nach Bretten heute als **Bundesstraße 293** an Dürrenbüchig vorbei. Die Bundesstraße 293 ist 60 km lang. Sie beginnt in Heilbronn an der Bundesstraße 27 und endet in Pfinztal-Berghausen an der Einmündung zur B10.

Sie verlief sicherlich auf der Linie der „alten“ Straße bis ins Jahr 1975.

Verlegung der Bundesstrasse 293

1975 wird eine Flurbereinigung für die Gemarkungen Dürrenbüchig, Wössingen und einen Teil von Jöhlingen angeordnet. Man will damit nicht nur die Bereinigung der landwirtschaftlichen Flächen in Wössingen und Dürrenbüchig erreichen, sondern hauptsächlich aus den Flächen die neue Trasse (Umgehungsstraße) um Wössingen herauschneiden (um damit, die für den Bau der Straße notwendigen Grundstücke zu erhalten). Am 1.2.1977 ist Baubeginn für diesen neuen Straßenverlauf.

Bildergalerie: Straßen- und Brückenbau



Alte und neue Bundesstrasse 293

1979/80

Bild Walter Argast



Bau der ersten Brücke
Bild Rolf Dittes



Neubau Bahnübergang (Brücke) Wössingen
Archiv Ludwig Barth

Bahnlinie Kraichgaubahn Karlsruhe - Eppingen

Bau der Bahnlinie

Die erste deutsche Eisenbahnlinie wurde 1835 zwischen Nürnberg und Fürth, also in Bayern, eröffnet.

Die folgende Chronologie soll die Entwicklung in **Baden** aufzeigen.

1840	Bahnstrecke Mannheim – Heidelberg
1843	Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe
1853	Bietigheim – Bretten – Bruchsal
1878	Das Großherzogtum Baden kauft Württemberg die Strecke Bruchsal – Bretten ab Die Residenzstadt Karlsruhe war (bei allem Aufschwung von Bretten) nicht zu erreichen. Es fehlte also eine Verbindung in westliche Richtung. Nach mühevollen Diskussionen im badischen Landtag und in den beteiligten Gemeinden über Streckenverlauf und Beteiligungen wurde 1876 die Konzession zum Bau der Strecke erteilt.
18. Oktober 1879	Die Strecke von Grötzingen über Bretten nach Eppingen wird in Betrieb genommen
1920	Die Württembergische und Badische Staatsbahn werden zur Reichsbahn
1945 – 1992	Deutsche Bundesbahn
Ab 1992	Übernahme der Strecke nach Bretten durch die AVG und Ausbau zur Stadtbahn

Bei Inbetriebnahme der Kraichgaubahn 1879 war Dürrenbüchig eine „Streckengemeinde“ ohne Halt. Die Dürrenbüchiger präsentierten sich am Eröffnungstag mit Flaggenschmuck, besaßen aber keine Haltestelle. (Quelle: Die Kraichgaubahn „Schienenverkehr zwischen Karlsruhe und Eppingen von den Anfängen bis heute“ Hrsg.: AVG).

Die Dürrenbüchiger versuchten in vielen Bittschriften an den Großherzog die Einrichtung einer Haltestelle zu erreichen. (Sie hatten aber für die Vorarbeiten am 12.3.1869 einen Betrag von 13 Gulden bewilligt – Ortschronik-)Ablehnungsgründe waren unter anderem:

Ablehnungen

- 1877 Abgelehnt
Unverhältnismäßiger Mehraufwand für den Bau der Bahn und die dadurch notwendig fallende, für den Betrieb nachteilige Änderung der Gefällverhältnisse und die geringe Verkehrsbedeutung des Ortes
- 1891 Abgelehnt
Die Betriebsverhältnisse gestatten es nicht in Gefällen 1:83 regelmäßig zu halten.
- 1898 Bittschrift abgelehnt
- 1899 Bittschrift abgelehnt
- Die Generaldirektion will eine Haltestelle bei der Judenbrücke einrichten. Kosten für Dürrenbüchig ca. 1/3 von 3200 Mark. Dürrenbüchig lehnt ab. Dürrenbüchig will eine Haltestelle in der Nähe des Bahnwärterhauses.
- 1900 Ein Halten beim Bahnwärterhaus wäre mit der Gefahr verbunden, dass beim Anfahren des Zuges die hinteren Wagen abreißen könnten.(!)
- 1902 Erneute Ablehnung durch die Generaldirektion
- 1905 Verhandlungen der Generaldirektion mit dem Gemeinderat.
Generaldirektion verlangt ein Zuschuss von 2000 Mark zum geschätzten Gesamtaufwand von 8600 Mark.
Gemeinde muss das erforderliche Gelände von 6 ar stellen.
15. Juli **Erster Zughalt!**
1906 43 Schulkinder erhalten eine Brezel und eine Vergnügungsfahrt nach Karlsruhe



Archiv Walter Argast

Bemerkung zum Dürrenbüchiger Bahnanschluss im Buch
„Der Kraichgau von Dr. Friedrich Metz (Seite 90)
– G. Braunsche Hofbuchdruckerei und Verlag Karlsruhe 1922

Von dem Bauerndorf des Mittelalters auch der ersten Jahrhunderte der Neuzeit konnte Ratzel sagen, es läge nur an der Straße, doch sei es nicht organisch mit ihm verbunden. Von dem heutigen Dorf gilt das nicht mehr; sie alle streben nach Verkehrsanschluß, der im Tale leichter wie auf dem Berge zu schaffen ist.

Wenn allerdings ein ursprünglich weltfernes Dörflein wie Dürrenbüchig heute eine Haltestelle der Staatsbahn aufweist, so ist das mehr ein glücklicher Zufall zu nennen.



Haltestelle Dürrenbüchig, 1909 errichtet

Ortschronik Seite 86



Haltepunkt 1987 Archiv unbekannt



Haltestelle 2009 Bild: Gerhard Rinderspacher



Bahnwärterhaus 1964 Bild: Helmut Bach



Judenbrücke Bild: Archiv Ludwig Barth



Abriss der Judenbrücke 1981 Bild Walter Argast

Verkehrsaufkommen auf der Kraichgaubahn

Quellen:

- 100 Jahre Kraichgaubahn Bundesbahndirektion Karlsruhe 1979
- Die Kraichgaubahn AVG 2004
- Dokumentationen von Walter Argast
- Ortschronik Dürrenbüchig (2)

Chronologische Zusammenfassung

8. August 1880 4 durchlaufende Zugpaare Karlsruhe – Heilbronn

Winter 1899 5 durchlaufende Zugpaare Karlsruhe – Heilbronn

Chronik der Kraichgaubahn

Anhang in „Die Kraichgaubahn“ Schienenverkehr zwischen Karlsruhe und Eppingen von den Anfängen bis heute

Hrsg.: AVG 2004

Anhang

Chronik der Kraichgaubahn

- 1.12.1853
1865 Eröffnung der Bahnlinie Bietigheim – Mühlacker – Bretten – Bruchsal
Eppingen und Bruchsal ergreifen die Initiative zum Bau der Kraichgaubahn – 3 Trassenvarianten wurden zur näheren Prüfung vorgeschlagen:
Bruchsal – Ubstadt – Flehingen – Sulzfeld – Eppingen – Steinsfurt
Bruchsal – Ubstadt – Münzesheim – Menzingen – Landshausen – Rohrbach – Eppingen
Bruchsal – Ubstadt – Zeutern – Odenheim – Rohrbach – Eppingen
- 29.12.1873 Bretten schlägt einen anderen Streckenverlauf vor:
Berghausen – Bretten – Eppingen – Grombach (– Steinsfurt)
- Frühjahr 1869 Vermessung einer Bahntrasse zwischen Grombach und Berghausen
17.5.1869 Württembergische Kraichgaugemeinden äußerten erstmals Wünsche über eine grundlegende Änderung der Kraichgaubahn. Sie favorisierten den Vorschlag einer Eisenbahn von Heilbronn bis Durlach. Treffen aller Vertreter von interessierten Gemeinden in Schwaigern. Eingaben um Konzessionerteilung an das württembergische Ministerium des Äußeren und an das badische Handelsministerium. Geplanter Streckenverlauf:
Heilbronn – Schwaigern – Eppingen – Bretten – Durlach
Privatwirtschaftliche Lösung wird favorisiert.
- 29.3.1872 Verkündung des Gesetzes zum Bau der Bahnlinie
Durlach – Berghausen – Bretten – Eppingen
- 29.12.1873 Bescheid der badischen Regierung an den damaligen Karlsruher Oberbürgermeister Lauter: Privatwirtschaftliche Lösung sei denkbar. Auf württembergischer Seite kam die Erteilung einer Konzession an eine Privatgesellschaft nicht in Frage.
Badisch – württembergischer Staatsvertrag über die Herstellung gemeinsamer Eisenbahnverbindungen, in dem von Württemberg eine Eisenbahn von Heilbronn nach Eppingen zum Anschluss an die von badischer Seite von Durlach nach Eppingen zu erbauende Eisenbahn zugesagt wird
- 15.11.1876 Erteilung der Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Durlach über Bretten nach Eppingen an die Stadt Karlsruhe
- 27.11.1876 Vertrag zwischen der Stadt Karlsruhe und den Bauunternehmern Philipp Holzmann & Cie über den Bau der Eisenbahnstrecke
- Herbst 1876 Baubeginn der Strecke *Heilbronn – Schwaigern*
Anfang 1877 Baubeginn der Strecke *Durlach – Eppingen*
10.10.1878 Inbetriebnahme der Teilstrecke *Heilbronn – Schwaigern*
14.10.1879 Feierliche Eröffnung der Strecke *Durlach – Eppingen*

Gerhard Rinderspacher Wege nach Dürrenbüchig

7.8.1880	Fertigstellung des letzten Teilstückes der Kraichgaubahn <i>Schwaigern – Eppingen</i> . Die Strecke <i>Heilbronn – Karlsruhe</i> ist durchgehend befahrbar.
1887/1888	Die ursprünglich eingleisige Strecke <i>Heilbronn – Eppingen – Bretten</i> wird aus Interesse der Landesverteidigung zweigleisig ausgebaut
14.11.1900	Eröffnung der Elsenzalbahn <i>Eppingen – Sinsheim</i>
1906	Gölshausen und Dürrenbüchig bekommen einen Haltepunkt
1906	„Paris – Karlsbad-Express“: Erster und einziger Schnellzug auf der Kraichgaubahn. (1914 eingestellt)
1920	Einstellung der Bauarbeiten an der Zweigbahn <i>Bretten – Knittlingen – Oberderdingen – Kürnbach</i>
1935	Erstmaliger Einsatz von Dieseltriebwagen vom Bauprinzip des „Fliegenden Hamburgers“ im Kraichgau
nach 1945	Abbau des zweiten Streckengleises zwischen Bretten und Bauerbach sowie zwischen Sulzfeld und Eppingen
16.9.1946	Die Kraichgaubahn ist nach Behebung aller Kriegsschäden wieder durchgehend befahrbar
1955	Erster Einsatz von Schienenbussen der Baureihe VT 95 im Kraichgau gleichzeitig Einführung der ersten Bahnbuslinien
1960	Neubau des Brettener Bahnhofsgebäudes
1968	Abbau des zweiten Streckengleises zwischen Bauerbach und Sulzfeld
1970	Ende der Postbeförderung auf der Kraichgaubahn Einbau des Gleisbildstellwerkes in Flehingen, Fernsteuerung der Bahnhöfe Zaisenhausen und Bauerbach
nach 1970	Abbau des zweiten Streckengleises zwischen Eppingen und Leingarten
Mai 1972	Ende des planmäßigen Dampfbetriebs
1976	Schließung der letzten Stückgutabfertigungsstellen (Bretten und Eppingen)
1976	Pläne der DB zur Stilllegung der Kraichgaubahn. Erster Sonderzug der Initiative „Eppingen fliegt aus – Rettet die Bahn“
14.10.1979	Fest „100 Jahre Kraichgaubahn“
1983	Forschungsvorhaben für eine Verknüpfung von Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken in der Region Karlsruhe. Das Vorhaben unter Federführung der Verkehrsbetriebe Karlsruhe wird vom Bundesministerium für Forschung und Technologie unterstützt. Als Demonstrationsstrecken werden die Kraichgaubahn sowie die Bundesbahnstrecke <i>Karlsruhe – Wörth</i> vorgeschlagen. Zum Einsatz sollen so genannte Zweisystem-Stadtbahnwagen kommen.
Sommer 1986	Erste Versuchsfahrten mit einem Zweisystem-Stadtbahnwagen zwischen Karlsruhe und Wörth
Sommer 1988	Einsatz von Triebwagen der Baureihe VT 628 auf der Kraichgaubahn
8.11.1988	Vertrag zwischen der Stadt Karlsruhe, der Gemeinde Walzbachtal, der Stadt Bretten, dem Landkreis Karlsruhe und der Deutschen Bundesbahn über Bau, Betrieb und Finanzierung der Stadtbahn auf der Kraichgaubahn zwischen Karlsruhe und Bretten-Gölshausen, anschließend Bestellung der ersten zehn Zweisystem-Stadtbahnwagen durch die AVG

Gerhard Rinderspacher Wege nach Dürrenbüchig

Herbst 1989	Erste Baumaßnahme für die Stadtbahn: Einbau der Weiche in Karlsruhe in der Durlacher Allee zum Abzweig von der Straßenbahnstrecke in Richtung Bundesbahn
Juni 1991	Auslieferung der ersten Zweisystem-Stadtbahnwagen und Beginn des Probetriebs auf der Bundesbahnstrecke <i>Karlsruhe – Pforzheim</i>
25.9.1992	Inbetriebnahme der weltweit ersten Zweisystem-Stadtbahnstrecke zwischen Karlsruhe und Bretten-Gölshausen als Linie B des Karlsruher Stadtbahnsystems Neues Bussystem und Tarifverbund Bahn/Bus im Bereich Bretten/Oberderdingen
Herbst 1993	Ende der Zuckerrüben Transporte auf der Kraichgaubahn
29.5.1994	Start des Karlsruher Verkehrsverbundes und Umbenennung der Linie B zur neuen Linie S 4
30.8.1994	Vertrag zwischen der AVG, den Landkreisen Karlsruhe und Heilbronn, den Städten Bretten und Eppingen sowie den Gemeinden Oberderdingen, Zaisenhausen und Sulzfeld über Bau, Betrieb und Finanzierung der Stadtbahn auf der Kraichgaubahn zwischen Bretten-Gölshausen und Eppingen
1.1.1996	Verpachtung der Strecke <i>Grötzingen – Bretten – Eppingen</i> von der DB an die AVG für zunächst zehn Jahre
1.6.1997	Eröffnung der Stadtbahn <i>Bretten-Gölshausen – Eppingen</i>
15.12.1997	Verpachtung der Strecke <i>Eppingen – Heilbronn</i> von der DB an die AVG für 25 Jahre. Anpassung der Pachtdauer für die Strecke <i>Grötzingen – Bretten – Eppingen</i>
1997	Zweigleisiger Ausbau zwischen Jöhlingen und Wössingen
12.3.1999	Vorlaufbetrieb der S4 <i>Eppingen – Heilbronn</i> , Betrieb mit Stadtbahnwagen zunächst nur samstags und sonntags
26.9.1999	Eröffnung der S4 bis Heilbronn Hbf
18.6.2000	Einweihung des neugestalteten Bahnhofs Bretten
21.7.2001	Verlängerung der S4 durch die Heilbronner Innenstadt bis zur Haltestelle Heilbronn-Harmonie
Januar 2002	Die AVG übernimmt den Güterverkehr auf der Kraichgaubahn
September 2002	Festakt „10 Jahre Stadtbahn nach Bretten“ und Eröffnung Haltepunkt Gölshausen Industrie
August 2004	Zweigleisiger Ausbau zwischen Bahnhof Gölshausen und Gölshausen Industrie

Bildergalerie: Verkehrsmittel auf der Kraichgaubahn

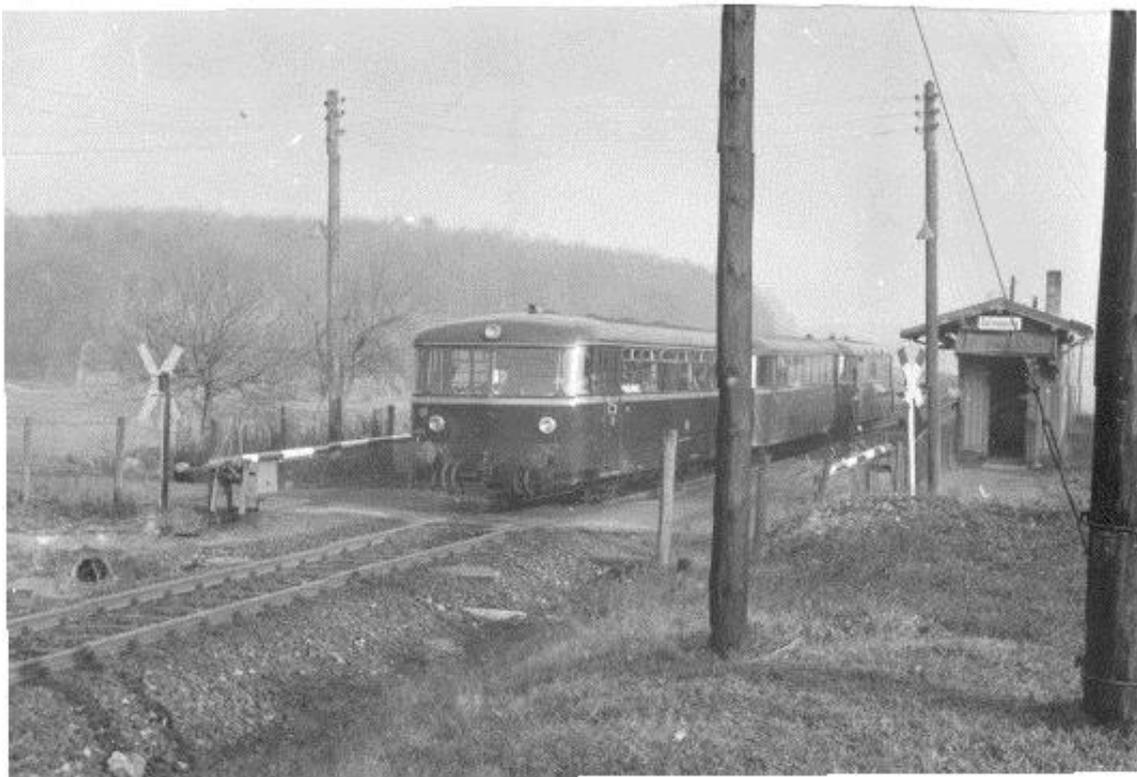
Auswahl der hauptsächlich vorkommenden Fahrzeuge



24. Mai 1974: Zum letzten Mal zieht eine Dampflokomotive einen Personenzug auf der Kraichgaubahn.

Schwäbische Heimat 2001/3

7



Schienenbus an der Haltestelle 1964 Bild Helmut Bach



„Schienenbus“ am Dürrenbüchiger Bahnübergang

Archiv Ludwig Barth



Diesellok V200

Quelle: Wikipedia



Diesellok im Allgäu Bild Gerhard Rinderspacher



Diesel-Triebwagen der Baureihe 628 übernahmen vor der Eröffnung der Stadtbahn den Personenverkehr (Bild: Wikipedia)



Haltestelle 1989 Archiv Ludwig Barth



Ortskalender 1989 Archiv Walter Argast

Aus www.bahnbilder.de:



26.12.2010: TW 831 und TW ??? unterwegs als S4 von Karlsruhe nach Heilbronn. Aufgenommen in Dürrenbüchig bei ca. 30 cm Schnee. [Gregor Kaercher](#)



26.12.2010: TW 865 als S4 Eilzug von Heilbronn nach Karlsruhe. Hier passiert er den Haltepunkt Dürrenbüchig bei ca. 30 cm Schnee. [Gregor Kaercher](#)

Stadtbahnlinie S4

Umlandstrecken mit Straßenbahn Netze zu verknüpfen, war ein lange gehegter Wunsch, denn der Übergang vom Zug zur Tram oder umgekehrt hatte in der Vergangenheit viele Fahrgäste abgeschreckt. Damit konnten keine neuen Fahrgäste gewonnen werden. 1957 wurde mit der Albtalbahn eine erste Umlandstrecke in ein (Karlsruher) Straßenbahnnetz integriert. Sie diente, gewissermaßen als Vorlage, für das spätere „Karlsruher Modell“ das weltweite Beachtung fand. Die Fahrgastzuwächse der Albtal- und Hardtbahn und die abnehmende „Attraktivität“ der Bahnlinien im Umland von Karlsruhe mussten irgendwann zur Idee führen, die Bahnlinien mit dem Straßenbahnnetz von Karlsruhe zu verbinden. Da die Spurweite gleich war, waren eigentlich nur die unterschiedlichen Stromsysteme das Problem, denn es musste ein Fahrzeug entwickelt werden, das auf beiden Netzen fahren konnte. Seit den 80er Jahren gab es ein Forschungsprojekt der AVG in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn, der Universität Karlsruhe und der Fahrzeugindustrie. Projektleiter war der Geschäftsführer und Betriebsleiter AVG und VBK, Dieter Ludwig. Das, daraus entstandene, erste Versuchsfahrzeug mit einem Zweisystemfahrzeug Gleichstrom/Wechselstrom ging 1980 auf die Strecke Karlsruhe-Wörth. Die Elektrifizierung der Strecke Grötzingen – Bretten als Pilotprojekt und der Einbau einer Trennstelle der elektrischen Netze bei Grötzingen folgten.

Am 25. September 1992 war es soweit. Die Zweisystem-Stadtbahn feierte auf der Kraichgaubahn Weltpremiere und Dürrenbüchig erhielt eine durchgehende Bahnverbindung in das Zentrum von Karlsruhe mit 2 Zugpaaren pro Stunde (fast rund um die Uhr).

Das Erfolgsmodell des KVV ist aber noch nicht zu Ende. Im Moment (2020) fahren die Stadtbahnen in den Landesfarben von Baden nach (Endbahnhöfe) Germersheim, Freudenstadt, Öhringen, Pforzheim, Mühlacker, Bad Wildbad, Bruchsal, Heilbronn, Wörth, Odenheim, Menzingen, Bad Herrenalb, Bühl, Ittersbach, Rastatt. Planungen für weitere Strecken laufen bereits. Für Dürrenbüchig bedeutet der Schienenverkehr mit den Stadtbahnen zweierlei: Zum einen war damit die drohende Gefahr der Streckenstilllegung der Kraichgaubahn vom Tisch und zum anderen eröffneten sich mit diesem Verkehrsmittel ungeahnte Möglichkeiten Arbeits- und Schulstandorte problemlos zu erreichen. Von den neuen Einkaufsmöglichkeiten ganz zu schweigen.



Bild: Gerhard Rinderspacher

Die Zukunft der Linie S4 !?

Im Rahmen von geplanten Infrastrukturmaßnahmen ist ein zweigleisiger Ausbau der Stadtbahnstrecke zwischen Bretten und Grötzingen im Gespräch. Über fast abgeschlossene Voruntersuchungen berichten die Kraichgau-News vom 17. Juli 2020 von der Kreistagssitzung des Landkreises in Bretten am 16.7.2020. Als Gründe werden genannt, dass mehrere eingleisige Abschnitte den Betriebsablauf seit geraumer Zeit einschränken und keine Kapazitätserhöhung zuließen. Da Bahnen den Gegenverkehr abwarten müssten, könnten Verspätungen oft nicht aufgeholt werden.



Der zweigleisige Ausbau der Stadtbahnstrecke "S4" und der barrierefreie Ausbau der Haltepunkte von AVG und DB waren Themen in der Kreistagssitzung vom 16. Juli 2020.

(Berichterstatterin und Bild Beatrix Drescher – Kraichgau News)

Informationen kann man auch der Kreistagsvorlage für die Sitzung vom 12.11.2020 entnehmen. www.landkreis-karlsruhe.de

Sitzungsvorlage		KT/54/2020	
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Ausbau auf der S4 Karlsruhe - Bretten - Heilbronn - Vergabe von Planungsleistungen			
TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
4	Kreistag	12.11.2020	öffentlich
1 Anlage	Präsentation der AVG mit den Ergebnissen der Studie		

Beschlussvorschlag

Der Kreistag beschließt

1. den Ergebnissen der Studie zum zweigleisigen Teilstreckenausbau und dem notwendigen Abstell- und Wendegleis inklusive dem vorgeschlagenen Zeitplan zuzustimmen.
2. die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) mit der weiteren Planung (noch nicht beauftragte Teile der HOAI-Leistungsphase 2 sowie die HOAI-Leistungsphasen 3 und 4) für die Realisierung des zweigleisigen Ausbaues auf der S4 zwischen Karlsruhe und Bretten zu beauftragen.

I. Sachverhalt

1. Infrastrukturausbau auf der Strecke Karlsruhe – Bretten – Heilbronn bisher

Die heutige Strecke Karlsruhe – Bretten – Heilbronn wurde ab 1992 schrittweise wieder in Betrieb genommen. Ab dieser Zeit wurden folgende Streckenabschnitte neu bzw. zweigleisig ausgebaut:

- 1992 - Neubau eines Kreuzungsgleises im Bf. Jöhlingen
- Neubau Stumpf- bzw. Wendegleis im Bf. Gölshausen
- 1992 > Eröffnung Stadtbahn Karlsruhe – Bretten (Gölshausen)**
- 1994 - Inbetriebnahme 2-gl. Ausbau Jöhlingen-West bis Jöhlingen Bf.
- 1997 > Eröffnung Stadtbahn Bretten (Gölshausen) – Eppingen**

- 1997 - Inbetriebnahme 2-gl. Ausbau Eppingen Bf. bis Stebbach
- Inbetriebnahme Kreuzungsbahnhof Gölshausen
- Inbetriebnahme 2-gl. Ausbau von Jöhlingen – Wössingen
- Inbetriebnahme 2-gl. Ausbau Wössingen Bf. – Wössingen-Ost
- 1998 - Inbetriebnahme 2-gl. Ausbau von Eppingen-West bis Eppingen Bf.
- 1999 - 2-gl. Ausbau Schwaigern-West – Schwaigern Bf.
- 2-gl. Ausbau Leingarten-West – Leingarten Bf.
- Neubau / Reaktivierung Kreuzungsgleis Stetten Bf.
- Neubau / Reaktivierung Kreuzungsgleis Gemmingen Bf.
- 1999 > Eröffnung Stadtbahn Eppingen – Heilbronn (Hbf)**
- 2000 - Inbetriebnahme 2-gl. Ausbau von Böckingen – Heilbronn Hbf
- 2001 > Eröffnung der Innenstadtstrecke in Heilbronn (bis Harmonie)**
- 2004 - Inbetriebnahme 2-gl. Ausbau Gölshausen Bf. – Tunnel Gölshausen

Damit konnte eine immer größere Leistungsfähigkeit erreicht werden. Diese Leistungssteigerung ging mit ansteigenden Fahrgästen einher. Auf der S4 zwischen Karlsruhe und Heilbronn verkehren an Werktagen (vor Corona) täglich rd. 16.000 bis 17.000 Fahrgäste.

2. Betrieb

Aktuell fahren auf der Strecke der S4 (Karlsruhe – Bretten – Heilbronn) Stadtbahnen der AVG. Die Fahrzeuge verkehren teilweise auf dem gesamten Linienweg, manchmal auch nur auf einem Abschnitt. In der Regel fahren drei Bahnen in der Stunde. Neben den Stadtbahnen, die jeden Haltepunkt bedienen, fahren auch Stadtbahnen, die als Eilzüge verkehren und nicht überall halten. Seitens des Landes ist gesetzt, dass zukünftig ein schneller Zug pro Stunde auf dem gesamten Streckenast bis zum Hauptbahnhof verkehrt. Diese Verbindung wurde vom Land mit dem Netz 7b ausgeschrieben. Wie in der Vorlage zur Kreistagssitzung vom 07.11.2019 mitgeteilt, hat die DB Regio dieses Vergabeverfahren gewonnen, sodass der Eilzug auf der S4 ab Dezember 2022 von der DB Regio erbracht wird. Die anderen Verbindungen der S4 sind dem Netz 7a zugeordnet und sollen direkt an die AVG vergeben werden.

Auf der Trasse befinden sich heute insgesamt noch mehrere – insbesondere eingleisige – Abschnitte, die den Betriebsablauf erheblich einschränken. Aufgrund der Tatsache, dass die Bahnen in den eingleisigen Abschnitten immer den Gegenverkehr abwarten müssen, ist derzeit zum einen keine Kapazitätsausweitung möglich und zum anderen können Verspätungen einzelner Bahnen nicht reduziert werden, sondern werden noch aufsummiert oder verursachen im schlimmsten Fall neue Verzögerungen.

3. Aktueller Auftrag

In der Kreistagssitzung am 09.05.2019 wurde eine Untersuchung der S4 mit dem Ziel der Verbesserung der Betriebsqualität und der Steigerung der Kapazitäten (4. Zug in der Stunde) beauftragt. Zukünftig sollen ein Eilzug und drei Stadtbahnen (im 20-Minuten-Takt) auf der S4 verkehren.

Der entsprechende Vertrag mit der AVG zur Planung der HOAI Leistungsphasen 1 und 2 wurde am 29.07.2019 unterzeichnet. Die Planungsleistungen zur Voruntersuchung der beiden Hauptabschnitte Grötzingen – Jöhlinger Tunnel sowie Wössingen-Ost – Dürrenbüchig wurden von der AVG an zwei verschiedene Planungsbüros vergeben. Die technische Planung des dritten Abschnitts (Abstellgleis/Wendegleis im Bereich Gölshausen/Bauerbach) soll direkt von der AVG durchgeführt werden.

Die Studie ermittelte Aussagen zur grundsätzlichen technischen Machbarkeit und zu möglichen Ausbauvarianten sowie eine Grobkostenschätzung. Sie soll dem Landkreis als erste Orientierung und Entscheidungsgrundlage für weitere Schritte dienen.

4. Mögliche Umsetzung des Ausbaues der S4

Die aktuelle Untersuchung der AVG hat ergeben, dass die grundlegende Substanz der Schieneninfrastruktur, wie Bahndamm und Brücken, mit rd. 130 Jahren schon sehr alt ist. Auch ohne die Überlegungen zum zweigleisigen Ausbau sowie zu einer Stabilisierung des Betriebes und einer Kapazitätserweiterung wäre eine grundlegende Sanierung der Strecke in absehbarer Zeit notwendig.

Die Strecke war bereits beim Bau für einen zweigleisigen Betrieb vorgesehen. Das hilft jetzt insoweit, dass durch eine Umlegung des bestehenden Gleises weitestgehend durchgängig Platz für zwei Gleise vorhanden ist und zeigt auch, dass bereits vor langem von der Notwendigkeit einer entsprechenden Kapazität ausgegangen wurde.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der AVG sind in der als Anlage beigefügten Präsentation zusammengefasst.

Nach dem heutigen Stand könnte ein schrittweiser Ausbau der S4 Karlsruhe – Bretten – Eppingen in den nächsten Jahren wie nachfolgend dargestellt aussehen. Hierdurch könnte eine grundlegende Sanierung, der Bau weiterer zweigleisiger Abschnitte sowie der barrierefreie Umbau der Haltestellen in einem abgewickelt werden.

Die Zeitangaben sind noch unverbindlich und vorläufig. Sie stehen insbesondere unter dem Vorbehalt, dass

- die positiven GVFG-Bewilligungen vorliegen,
- die erforderlichen Planfeststellungsverfahren ohne nennenswerte Erschwernisse abgeschlossen werden konnten,
- der Terminplan hinsichtlich der erforderlichen Streckensperrungen vom Land (NVBW) mitgetragen wird und
- dass von Seiten der Planung und der Bauausführung ausreichend personelle Ressourcen zur Verfügung stehen.

2021:

- o Barrierefreier Umbau Hp Bretten-Schulzentrum, Hp Bauerbach und Hp Zaisenhausen,
 - Finanzierung über GVFG-Land; Anträge sind gestellt.

- Gleissanierung in den Bereichen Bauerbach und Zaisenhausen
 - Finanzierung über SGFFG; Anträge sind gestellt.

2022 / 2023 ff.

- Migration Signaltechnik (ESTW) in den Bahnhöfen Sulzfeld und Eppingen

2023:

- Vsl. Barrierefreier Umbau den Bahnhofs Bretten (Maßnahme der DB AG)

2024:

- Zweigleisiger Ausbau bei Eppingen

2024/2025:

- Barrierefreier Ausbau Hp. Sulzfeld Bf.
 - Finanzierung möglichst über GVFG-Bund; Programmanmeldung erfolgt in 10/2020
- Barrierefreier Umbau Hp. Bretten-Stadtmitte, Hp Bretten-Kupferhölde und Hp Gölshausen Bf.
 - Finanzierung möglichst über GVFG-Bund; Programmanmeldung erfolgt in 10/2020
- Wendegleis bei Gölshausen (für 4. Zug)
 - Finanzierung möglichst über GVFG-Bund; Programmanmeldung erfolgt in 2021 oder 2022
- Barrierefreier Umbau der Hp Bretten-Wannenweg, Oberderdingen-Flehhingen und Flehhingen Bf
 - Finanzierung möglichst über GVFG-Bund; Programmanmeldung erfolgt in 2021 oder 2022

2025 / 2026:

- 2-gl. Ausbau Hummelberg – Jöhlingen sowie Wössingen – Dürrenbüchig:
 - Finanzierung möglichst über GVFG-Bund; Programmanmeldung erfolgt in 2021 oder 2022
- Barrierefreier Ausbau der Hp. Hummelberg und Dürrenbüchig
 - Finanzierung möglichst über GVFG-Bund; Programmanmeldung erfolgt in 2021 oder 2022
- Barrierefreier Ausbau der Hp. Jöhlingen-West, Jöhlingen Bf, Wössingen Bf. und Hp Rinklingen:
 - Finanzierung möglichst über GVFG-Bund; Programmanmeldung erfolgt in 2021 oder 2022

Darüber hinaus ist auf der Strecke der S5/S51 (Wörth – Karlsruhe – Pforzheim) in Pfinztal/Sölligen der Bau einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme vorgesehen. Derzeit befindet sich dort noch ein Bahnübergang, der aber aus sicherheitstechnischen Gründen nicht länger aufrechterhalten bleiben kann. Die vorbereitenden Arbeiten für die Personenunterführung sind bereits für 2021, die eigentlichen Arbeiten in 2022 und 2023 geplant. Die zeitnahe Realisierung ist insgesamt für das mit wenigen Redundanzen versehene Schienennetz in der Region sehr wichtig, insbesondere mit dem Blick auf einen zweigleisigen Ausbau der Strecke Karlsruhe – Bretten. Die Planrechtsunterlagen wurden von der AVG bereits abgegeben. Der Bebauungsplan in Pfinztal wurde ebenfalls bereits entsprechend angepasst.

5. Umfang der Baumaßnahme und Eingriff in den Betriebsablauf

Der Baubeginn für den zweigleisigen Ausbau der S4 ab 2025 wird als realistisch eingeschätzt, sofern alle hierfür erforderlichen Voraussetzungen gegeben sind. Siehe hierzu auch Ziffer 4.

Für die Umsetzung des gesamten zweigleisigen Ausbaus ist voraussichtlich eine Vollsperrung von bis zu einem Jahr notwendig. Diese Sperrung ist frühzeitig mit dem Netzbetrieb und dem Land Baden-Württemberg sowie der Nahverkehrsgesellschaft NVBW abzustimmen.

Aufgrund der zu erwartenden langen Sperrung und den hierdurch entstehenden negativen Effekten, insbesondere für die Gemeinde Walzbachtal, sind individuelle Lösungen im ÖPNV (bspw. Querverbindungen in Richtung Weingarten und Pfinztal) zusätzlich zu einem Schienenersatzverkehr notwendig. Die Züge von und nach Bretten müssten in dieser Zeit über Bruchsal umgeleitet werden.

Ein Vertreter der AVG hat an der Verwaltungsausschusssitzung am 05.11.2020 teilgenommen und stand für Fragen zur Verfügung.

Der Verwaltungsausschuss hat die Angelegenheit in seiner Sitzung vom 05.11.2020 vorberaten. Über das Ergebnis wird in der Sitzung berichtet.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Für den (teilweise) zweigleisigen Ausbau muss nach derzeitigem Stand mit Baukosten von rd. 58 Mio. € gerechnet werden. Hinzu kommen noch rd. 20 % der Baukosten für Planungs-, Verwaltungs- und Baunebenkosten und rd. 4 % der Baukosten für Prüfkosten und Gebühren.

Die Maßnahme ist voraussichtlich gemäß dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) förderfähig. Die zuwendungsfähigen Baukosten werden dann voraussichtlich zu 75 % vom Bund und zu 12,5 % vom Land gefördert. Darüber hinaus sind 10 % der zuwendungsfähigen Baukosten als Planungskostenpauschale ebenfalls förderfähig.

Bei der kommunalen Seite verbleibt auf Basis der Baukosten zum Stand 09/2020 und den Ergebnissen der ersten Untersuchung ein Betrag in Höhe von rd. 18,2 Mio. €. Eine Kostenübersicht befindet sich in der Anlage.

Die zu beauftragende Planung umfasst die noch offenen Bestandteile der HOAI-Leistungsphase 2 sowie die HOAI-Leistungsphasen 3 und 4. Die Kosten hierfür betragen voraussichtlich 5 Mio. Euro. In Summe kalkuliert die AVG – basierend auf den Gesamtbaukosten – mit 20 % Planungs-, Verwaltungs- und Baunebenkosten sowie mit 4 % Prüfkosten und Gebühren. Wie oben bereits dargestellt, sind 10 % der zuwendungsfähigen Baukosten als Planungskostenpauschale förderfähig.

III. Zuständigkeit

Da es sich hier um eine grundsätzliche Entscheidung handelt, ist die Zuständigkeit des Kreistages gegeben.

Zweigleisiger Ausbau – Machbarkeitsstudie

Folgende Ausschnitte sind aus der Kreistagsvorlage zum zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn vom 12.11.2020

Titelseite

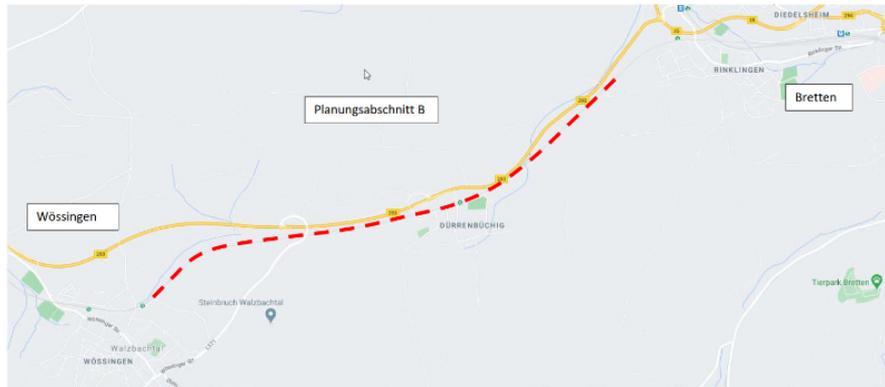


Aufgabenstellung

- **Aufgabenstellung:**
 - **Untersuchung der technischen Machbarkeit eines teilweise zweigleisigen Streckenausbaus der Kraichgaubahn zwischen Grötzingen und Bretten sowie einer neuen Wendemöglichkeit im Bereich Gölshausen - Bauerbach.**

Seite 10

Zweigleisiger Ausbau Kraichgaubahn

**Abschnitt B****Betroffen:**

- Hp Dürrenbüchig + Ortsumfahrung Bretten + eventuelles Anschlussgleis Zementwerk + Grundstück mit Wohngebäude
- gleisparallele Wirtschaftswege
- 2 Eisenbahnüberführungen bei Bahn-km 13,4+26 und 14,9+66
- 2 Straßenüberführungen (L571 bei Bahn-km 11,9+81 und K3566 bei Bahn-km 12,9+65)
- 3 Durchlässe

Seite 11

Zweigleisiger Ausbau Kraichgaubahn

**Abschnitt B****Untersuchungsumfang/Eingangsparameter:**

- Gleislage in 3 Varianten (Var. 2 und 3 mit Untervarianten Gleislagenoptimierung des Bestandsgleises)
- Gleisabstand der Zweigleisigkeit 4,00 m
- $V_e = 100 \text{ km/h}$

Ergebnisse:

- Vorzugsvariante neues Gleis bahnlinks (nördlich) mit Anpassung Bestandsgleis (Bereich Dürrenbüchig)
- Wirtschaftlichste Variante
- Reduzierter Grunderwerb

Besonderheit:

- Oberbau des Bestandsgleises ist neu herzustellen
- In Damm- und Einschnittslagen höherer Aufwand zur Herstellung des Regelquerschnittes
- Wirtschaftswege (auf Bahngelände) entfallen

Unsicherheiten (Realisierung resp. Kosten):

- Abführen des Oberflächenwassers (Versickern rechnerisch unmöglich) -> Anschlüsse Vorflut

Baukosten (geschätzt, Kostenstand 09/2020, incl. Neubau Bestandsgleis):

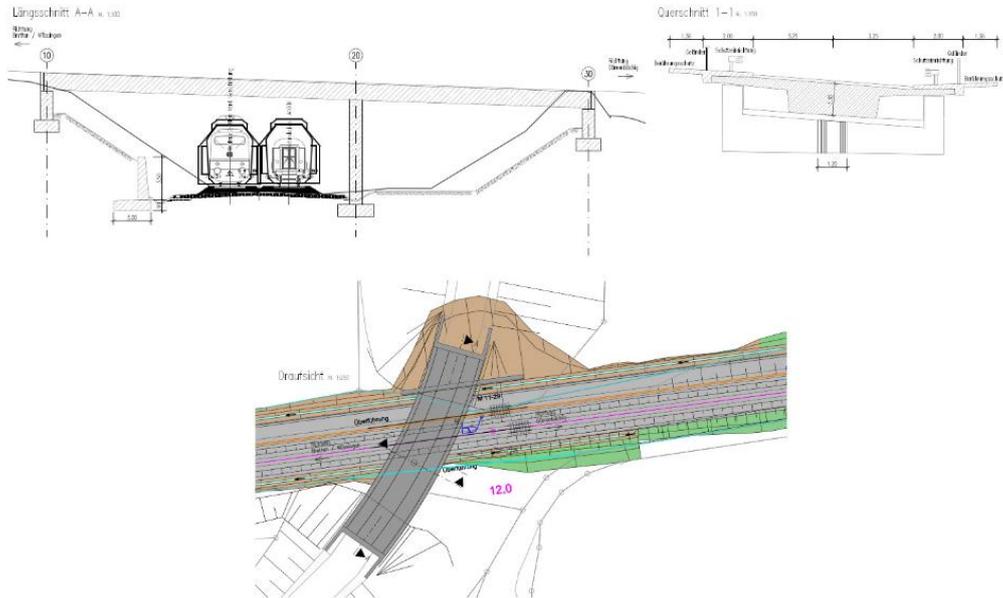
- Ca. 30 Mio.€ (netto)

Seite 12

Zweigleisiger Ausbau Kraichgaubahn



Abschnitt B



Seite 13

Zweigleisiger Ausbau Kraichgaubahn



Abschnitt B



Literaturverzeichnis

1. **Hassler, Dieter.** *Hohlwege - Entstehung, Geschichte und Ökologie der Hohlwege im westlichen Kraichgau.* 1993.
2. **Bickel, Otto.** *Dürrenbüchig - Vom Vogteihof zum Brettener Stadtteil.* s.l. : Stadt Bretten, 1978.
3. **Adam, Thomas.** *Der Kraichgau - Eine kleine Geschichte.* 2017.
4. *Wössingen - Im Wandel der Zeiten.* Walzbachtal : Gemeinde Walzbachtal, 1971.
5. **Wikipedia.**
6. *Generallandesarchiv Karlsruhe.*
7. Historischer Atlas von Baden-Württemberg. [Online] <https://www.leo-bw.de/themen/historischer-atlas-von-baden-wuerttemberg>.
8. **Rinderspacher, Gerhard.** Eigenes Layout.

Verschiedene Dokumentationen von Walter Argast(†) Vorsteher des Bahnhofes Bretten und ehemaliger Ortsvorsteher von Dürrenbüchig

Kreistagsvorlagen des Landkreises Karlsruhe