

75 Jahre Vorort-Straßenbahnen

Stuttgart — Wangen — Untertürkheim — Hedelfingen

Quelle: Zeitschrift „Über Berg und Tal“ 3/1985 - www.wirtemberg.de

Am 22. Oktober 1845 nahm die „Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn (K. W. St. E.)“ von Cannstatt nach Untertürkheim den Betrieb auf. Diese erste Schienenverbindung im Raum Stuttgart wurde am 7. bzw. 20. November 1845 bis Obertürkheim bzw. Esslingen erweitert und am 15. Oktober 1846 von Cannstatt über Stuttgart nach Ludwigsburg verlängert. Damit hatten die am rechten Neckarufer liegenden „Vororte“ Stuttgarts (wie man seinerzeit die damals selbständigen Nachbargemeinden Stuttgarts bezeichnete) recht früh eine Nahverkehrsverbindung mit der Residenz- und Landeshauptstadt Stuttgart erhalten.

Die Bürger der links des Neckars liegenden Gemeinden Gaisburg, Wangen und Hedelfingen mußten dagegen noch mehr als ein halbes Jahrhundert lange Wege zur Eisenbahn zurücklegen. Die in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts aufblühende Industrie und Verwaltung in Stuttgart wirkte sich auch auf die umliegenden Gemeinden aus. Viele Menschen fanden Arbeit und Brot in Stuttgart, doch nur schwer eine günstige Wohnung; Erzeugnisse der Umgebung mußten zur Versorgung der Bevölkerung in die nahe große Stadt transportiert werden. Der Ruf nach einer günstigen Nahverkehrsverbindung wurde unüberhörbar.

Pläne, Pläne, Pläne ...

Der Berliner Bahnbauunternehmer Hermann Bachstein suchte 1888 um eine Konzession für eine Dampfstraßenbahn von Stuttgart über die Unteren Anlagen - Berg - Gaisburg nach Wangen nach. Dieses Gesuch wurde von der Stadt Stuttgart abgelehnt, da es bereits zwei Pferdebahngesellschaften gab und man sich nicht noch mit einem dritten Nahverkehrsunternehmer abgeben wollte. Knapp 10 Jahre später, im Jahre 1897, legte der Stuttgarter Kaufmann Heinrich Mayer im Auftrag der beteiligten Gemeinden ein Gesuch zum Bau und Betrieb einer dreischienigen Überlandbahn vor von Stuttgart, Dorotheenstraße über Schloßplatz - Untere Anlagen (mit Anschlußgleis zur Staatsbahn) - Berg - Gaisburg - Wangen - Hedelfingen - Weil nach Esslingen, linkes Neckarufer. Einige Monate später, Anfang 1898, reichte die „Continental Elektricitätsgesellschaft (vormals Schuckert & Co.), Nürnberg“, ebenfalls ein Baugesuch für eine elektrische Überlandbahn vom Schloßplatz über Planie - Neckarstraße

- Sängersstraße - Landhausstraße nach Ostheim und weiter über Gaisburg nach Wangen - Hedelfingen - Weil - Esslingen ein.



Die erste Untertürkheimer Straßenbahnlinie endete von 1910 bis 1923 vor der alten Neckarbrücke bei der



Mit großem Jubel empfingen die Wangener am 4. November 1910 den ersten „Sechzehner“ der Stuttgarter Vorort-Straßenbahn.

Am 15. Juli 1898 suchte die „Elektrizitätsgesellschaft Wandruszka, Berlin“ um eine Genehmigung zum Bau und Betrieb von „electricischen Bahnen mit Stückgutverkehr“ von Cannstatt über Zuffenhausen nach Ludwigsburg sowie von Cannstatt über Berg - Gaisburg - Wangen nach Hedelfingen nach. Auch dieses Projekt kam über den Planungsstand nicht hinaus.

Um die Jahrhundertwende wurde immer deutlicher, daß die zweigleisige Eisenbahn von Stuttgart nach Esslingen dringend entlastet werden mußte. Da damals der viergleisige Ausbau der rechtsufrigen Neckar-Eisenbahn wegen der beengten Terrainverhältnisse zwischen Untertürkheim und Plochingen nicht machbar erschien, plante man den Bau einer „linksufrigen Neckarbahn“. Die Strecke sollte bei den Unteren Anlagen die vorhandene Trasse verlassen und dann nach einem Bahnhof „Stöckach“ durch einen Tunnel bis Gaisburg, wieder über Wangen - Hedelfingen - Esslingen - Deizisau nach Plochingen führen.

Auch dieses Projekt kam über die Planung nicht hinaus.

Ende 1901 stellte der Stuttgarter Ingenieur Albert Sprickerhoff ein Gesuch zum Bau und Betrieb von Bahnen und die zu gründende Gesellschaft „Stuttgarter Vorortbahnen“. Er wollte (neben einer Strecke Stuttgart - Ludwigsburg) die Linie Stuttgart - Berg - Gaisburg - Wangen - Hedelfingen - Weil - Esslingen mit einer Zweiglinie ab Gaisburg nach Untertürkheim betreiben.

Schließlich ging den Behörden im Juni 1902 noch eine Offerte der „Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) in Berlin“ zu, die „zwei Gruppen von Vorortlinien“ betreiben wollte: von Stuttgart nach Ludwigsburg und eine linksufrige Neckar-Überlandbahn von Stuttgart bis Esslingen mit einer Zweigbahn nach Fellbach.

Die Fülle dieser Bahnbau-Angebote zeigt, welches Bedürfnis nach einer günstigen Verkehrsverbindung vorhanden war. Daher spielte bei den Eingemeindungsverhandlungen



Von 1910 bis 1920 befand sich die Endstation der Linie 16 vor dem neuen Rathaus in Hedelfingen. Rechts sollte die geplante Strecke nach Rohracker weiterführen.



Gartenerzeugnisse aus Wangen wurden ab 1912 bis 1949 mit solchen Marktwagen ab der Kelter direkt zum Karlsplatz nach Stuttgart befördert.

gen der Gemeinden Gaisburg, Wangen und Untertürkheim bereits um die Jahrhundertwende die Frage der Nahverkehrsverbindung eine große Rolle. Im Eingemeindungsvertrag der Gemeinde Wangen wurde am 29. November 1901 festgelegt: „§10 Die Stadtgemeinde Stuttgart hat Wangen durch eine Straßenbahn mit Stuttgart zu verbinden und diese Verbindung, sofern sich nicht unüberwindliche Hindernisse entgegenstellen, innerhalb drei Jahren nach Eingemeindung zur Ausführung zu bringen oder bringen zu lassen. Die Beseitigung etwaiger Hindernisse hat sie mit allen Mitteln zu betreiben.“ Doch auch diese Pläne führten zu keinem Erfolg.

Der Streit um die Konzession

Anfänglich stand die Stadt Stuttgart allen Vorortbahn-Vorhaben recht zurückhaltend gegenüber. Jetzt ergriffen die Stuttgarter Straßenbahnen die Initiative und übergaben am 14. Februar 1905 dem „Königlich Württembergischen Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten, Abteilung für Verkehrsanstalten“ ein Gesuch zum Bau und Betrieb von Vorort-Straßenbahnen. Dies war erforderlich, da in jenen Tagen der Schienenverkehr zwischen

Ein ehemaliger Triebwagen, der aus einem Pferdebahnwagen von 1869 entstand, diente von 1913 bis 1919 bei der Steinfabrik in der Ulmer Straße als Warte Halle.

zwei selbständigen Gemeinden als „Neben- oder Kleinbahnen“ angesehen wurde und nach Artikel 6 des Württembergischen Gesetzes vom 18. April 1843 „betreffend den Bau von Eisenbahnen“ als „Zweigisenbahn durch Privatunternehmer“ von der Königlichen Regierung zu konzessionieren war. Die SSB sah folgende Linien vor:

- a) von Stuttgart nach Zuffenhausen-Kornwestheim- Ludwigsburg,
- b) von Cannstatt über Feuerbach nach Zuffenhausen,
- c) von Cannstatt nach Münster und
- d) von Berg nach Hedelfingen und Esslingen mit einer Abzweigung von Wangen nach Untertürkheim.

Daraufhin legte die Stadt Stuttgart nun ihrerseits am 24. Mai 1905 ein Konzessionsgesuch für folgende Strecken vor:

- a) von Stuttgart nach Wangen – Untertürkheim und Hedelfingen
- b) von Stuttgart und Cannstatt nach Feuerbach und Zuffenhausen.

Schließlich traf bei den Behörden am 29. April 1906 noch ein drittes Konzessionsgesuch der „Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft, AG, Frankfurt a. M.“ für folgende Linien ein: Stuttgart-Ludwigsburg, Stuttgart-Esslingen, Feuerbach-Münster, Wangen-Untertürkheim.

Zwischen der SSB und der Stadt Stuttgart entstanden Meinungsverschiedenheiten wegen der Konzession, die in gerichtlichen Auseinandersetzungen gipfelten. Es kam zwischen den beiden Kontrahenten schließlich zu einer Verständigung, nachdem die Stadt Stuttgart der SSB in zwei Instanzen unterlag. Die Einigung führte am 12. Juni 1906 zum Abschluß eines Vertrags zwischen der Stadt Stuttgart und der SSB „betreffend die Erstellung von Vorortbahnen etc.“. Das dritte Gesuch wurde daraufhin von den Königlichen Behörden abgelehnt.

Zwischenzeitlich bemühte sich auch die Gemeinde Obertürkheim am 24. September 1907 und 18. Februar 1908 um einen Anschluß an das Stuttgarter Vorort-Straßenbahnnetz. Wegen fehlender, geeigneter Brücken über die Staatsbahn und über den Neckar wurden diese Anträge von der SSB abgelehnt. Nachdem die letzten Unstimmigkeiten zwischen Hedelfingen und der SSB wegen der Finanzierung (Hedelfingen wollte für die Vertragsunterschrift einen Zuschuß für seinen Rathausneubau) bereinigt und der Vertrag am 25. April 1908 unterzeichnet war, stand der Genehmigung nichts mehr im Wege. Am 28. Mai 1908 erhielt die SSB „Vermöge Allerhöchster Ermächtigung Seiner Königlichen Majestät“ aufgrund Art. 6 o. g. Gesetzes die Genehmigung zum Bau und Betrieb der Stuttgarter Vorort-Straßenbahnen.

Endlich kommt die Vorort-Straßenbahn

Während der Bau der Strecken nach Münster, Feuerbach und Zuffenhausen sofort in Angriff genommen wurde, mußten die Linien nach Wangen-Untertürkheim und Hedelfingen zunächst zurückgestellt werden. Zwischen Gaisburg und Wangen sollte zuerst in der Ulmer Straße mit der Einlegung der vertraglich zugesagten Gas- und Wasserleitungen begonnen werden. Im Juli 1910 waren endlich die letzten Hindernisse beseitigt. Die Kanalarbeiten in der Ulmer Straße waren beendet, die Grunderwerbungen für dieses Teilstück abgeschlossen und mit dem Bau konnte begonnen werden.

Die eingleisige Strecke schloß in Gaisburg bei der Einmündung Landhaus/Wangener Straße an die bestehende SSB-Innerortslinie 4 (Seidenstraße - Wilhelmsbau - Charlottenplatz - Stöckach - Ostendplatz -

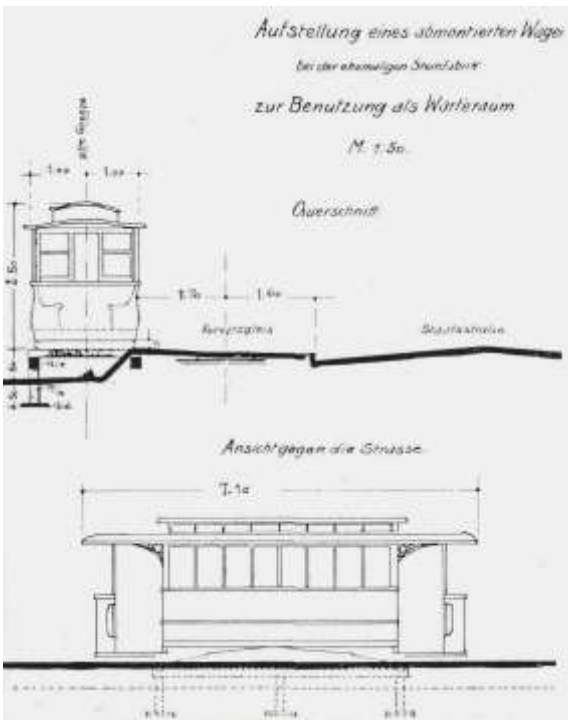
Gaisburg) an und führte auf der linken Seite der Ulmer Straße auf eigenem Bahnkörper zum Ortseingang von Wangen. Dort schwenkte die Trasse auf die Hauptstraße - heute Ulmer Straße - ein und führte im Straßenplan eingepflastert eingleisig bis zur Kelter bei km 1,403 ab Gaisburg. Weiter ging's zum Marktplatz, dann nach links in die Untertürkheimer Straße (heutiger Verlauf der Wasenstraße und Weißensteiner Straße). Auf der rechten Seite der Straße, durch Obst- und Gemüsegärten, verlief die 790 m lange Vorortbahn bis zur alten Neckarbrücke bei der Untertürkheimer Lindenschule.

Die Hedelfinger Strecke bog am Wangener Marktplatz nach rechts ab. Kurz nach dem Marktplatz führte sie wieder auf der linken Seite auf einer „vom sonstigen Straßenverkehr nicht benutzten Fläche“ zum Ortseingang von Hedelfingen. Dort gelangte sie wieder auf die Straße und endete vor dem neuen Rathaus in Hedelfingen, 1,777 km von der Wangener Kelter entfernt. Am 3. November 1910 war es soweit. Vormittags erfolgte die behördliche Abnahme der neuen Strecke, nachmittags wurden die künftigen Fahrer und Schaffner dieser Strecke eingewiesen. Am Freitag, 4. November 1910, kam der große Tag Wangens: Pünktlich um 4 Uhr nachmittags fuhren am Schloßplatz in Stuttgart zwei brandneue Triebwagen ab. Nach 24 Minuten erreichten sie den Stadtteil Wangen, der sich für diesen Tag festlich herausgeputzt hatte, wie eine junge Braut. Eine unübersehbare Menschenmenge empfing die „Langersehnten“ mit großem Jubel. Wangens früherer Schultheiß Geiger begrüßte die Ehrengäste und hob hervor, daß die Gemeinde Wangen wegen der fehlenden Bahnverbindung in seiner Entwicklung gehemmt worden sei. Aufgrund dieser Tatsache hätte die frühere Gemeindeverwaltung sich „jahrzehntelang“ um einen Bahnanschluß bemüht. Danach begaben sich die Festgäste zum Gasthaus Hirsch, wo weitere Fest- und Dankesreden gehalten wurden, umrahmt von Darbietungen der Wangener Vereine.

Untertürkheim und Hedelfingen müssen noch warten

Am Samstag, 5. November 1910, begann der fahrplanmäßige Verkehr der Linien 15 (Zuffenhausen - Nordbahnhof - Schloßplatz - Stöckach - Ostendplatz - Wangen) und 16 (Feuerbach - Nordbahnhof - Schloßplatz - Stöckach - Ostendplatz - Wangen). Erstmals erhielten Wagen der Vorort-Straßenbah-

Plan der Strecken- und Linienführung 1910-1920.



nen über den Stirnfronten und über den Seitenfenstern Liniennummern, wie sie seit Sommer 1910 bereits bei den „Innerortslinien“ 1-9 üblich waren. Jede der beiden Linien verkehrte alle 24 Minuten, so daß ab Wangen ein 12-Minuten-Verkehr bestand. Folgende Haltestellen wurden bedient: Wangen Kelter, Krämerstraße, Steinfabrik, Eisenbahnbrücke, Gais-burg Hauptstraße, Ostendplatz, Stöckach, Karlsplatz, Schloßplatz. Die Wangener Wagen hielten nur an den Haltestellen, die mit dem blauen Schild mit weißer Aufschrift „Haltestelle der Vorortbahn“ gekennzeichnet waren. Zwischen Gaisburg und Charlottenplatz bediente seinerzeit die „Innerortslinie 4“ noch Zwischenhaltestellen, an denen gelbe Schilder mit schwarzer Aufschrift „Haltestelle der Straßenbahnen“ aufgestellt waren.

Eingesetzt wurden anfangs die dreifenstrigen Triebwagen Nr. 301-307 und 311-316 mit 18 Quersitzen, die an den Seitenwänden die Aufschrift „Vorort- Straßenbahn“ trugen. Auf den Strecken in Stuttgart durfte die Fahrgeschwindigkeit 18 km/h, in Wangen 20 km/h und auf freier Strecke 30 km/h nicht überschritten werden.

Trotz aller Freude über das neue Verkehrsmittel gab es auch ein paar Wermutstropfen: Eine Einzelfahrt von Wangen nach Stuttgart und umgekehrt kostete 15 Pf (Kinder unter 10 Jahren 10 Pf), ein Monatsabonnement wurde für 9,20 Mark verkauft. Diese Preise waren für viele der in Wangen wohnenden Arbeiter und Angestellten zu hoch, so daß mancher Bürger nach wie vor zu Fuß ging. Allgemein wurde bedauert, daß nur das Teilstück bis Wangen in Betrieb gehen konnte. Da einige Grundstücksbesitzer sich weigerten, den erforderlichen Grund und Boden für die Verbreiterung der Straße und die Gleise der Vorortbahn nach Untertürkheim freiwillig zu verkaufen, mußten langwierige Enteignungsverfahren eingeleitet werden. Ende November 1910 war es schließlich soweit: Am 24. November fand die behördliche Abnahme statt, und am Freitagnachmittag fuhr um 4.24 Uhr ein geschmückter Wagen der Linie 15 mit Festgästen am Schloßplatz ab. Er kam um 4.50 Uhr in Untertürkheim an, wo er von der Schuljugend und vielen Bürgern herzlich empfangen wurde. Im Gasthaus zur Krone fand die kleine Feier statt. Am Samstag, 26. November 1910, begann um 6.24 Uhr in Untertürkheim der fahrplanmäßige Betrieb. Die Wagen der Linie 15 — die erstmals mit eigens für diese Fahrzeuge konstruierten Anthrazitöfen ausgerüstet waren - fuhren an der Neckarbrücke ab und hielten an der Lindenschule und dann in Wangen an der Karlstraße, Marktplatz, Kelter und weiter wie oben geschildert. Der Preis für eine Einzelfahrt nach Stuttgart betrug 20 Pf, die Fahrtzeit nach Stuttgart betrug 28 Minuten. Die Hedelfinger mußten immer noch auf ihren

Ab 1920 führten die Linien nach Untertürkheim und Hedelfingen die Nummern 25 und 26. Sie begannen am Schloßplatz auf dem speziellen dritten Gleis.

Anschluß warten. Hier verzögerte der Bau eines Abwasserkanals die Fertigstellung der Linie. Am 16. und 20. Dezember begutachteten die amtlichen Prüfer die Neubauten. Da es keine Anstände gab, konnte am 21. Dezember 1910 die Vorortbahn Stuttgart-Hedelfingen zusammen mit dem neuen Hedelfinger Rathaus eingeweiht werden. An diesem denkwürdigen Tag hatte ganz Hedelfingen festlichen Schmuck angelegt. Schon am frühen Nachmittag „wuselten“ neugierige Bürger und auswärtige Besucher durch den Ort. Um 4 Uhr nachmittags kündigten Böllerschüsse das Herannahen der Fest-Triebwagen mit den Ehrengästen an. Unter Glockengeläut und Trompetenklängen der Feuerwehrkapelle fuhren drei prächtig geschmückte Vorortbahnen durch eine stürmisch jubelnde Menschenmenge bis vor das neue Hedelfinger Rathaus. Dort überreichten drei „Festdamen“ den ankommenden Ehrengästen Blumensträuße und kredenzt Hedelfinger Wein. Schultheiß Wendel begrüßte alle Anwesenden mit einer herzlichen Rede, in der er ausführte, daß dort, wo sich jetzt die Haltestelle der Vorortbahn befände, vor drei Monaten noch das alte abgewirtschaftete Rathaus gestanden hätte. Danach begann der gesellige Teil im Gasthaus „Ochsen“ mit einer Flut von Ansprachen, umrahmt von künstlerischen Darbietungen der örtlichen Vereine. In seiner Rede kündigte der Aufsichtsratsvorsitzende der SSB an, daß der Vorortbahnbau mit der Hedelfinger Strecke sein vorläufiges Ende erreicht hätte. Da man mit den Städten Esslingen und Ludwigsburg keine Einigung erzielt habe, sei der Weiterbau zurückgestellt.



Blick in die Wangener Hauptstraße um 1913. Dieser Ortsteil hat sich bis heute nur wenig verändert.

Wann wird die Vorortbahn verlängert?

Am Donnerstag, 22. Dezember 1910, um 5.54 Uhr, begann der fahrplanmäßige Betrieb. Alle 24 Minuten fuhr bis „10.42 Uhr nachts“ am Rathaus Hedelfingen ein Vorortbahnwagen ab und bediente die Haltestellen Schule, Trikotfabrik Wangen, Erichstraße, Marktplatz, Kelter (und weiter wie oben genannt). Die Fahrt nach Stuttgart kostete 25 Pf, die Fahrtzeit betrug 30 Minuten.

Die neuen Nahverkehrsverbindungen wirkten sich positiv auf die Entwicklung der Stuttgarter Neckarvororte aus. Die Industrie entwickelte sich entlang der neuen Straßenbahnstrecken, neue Wohngebiete entstanden. Es zeigte sich bald, daß die nur alle 24 Minuten ab Untertürkheim abgehenden Wagen nicht ausreichten. Darum richtete die SSB im Oktober 1911 einen ganztägigen „Pendelwagenverkehr“ zwischen Untertürkheim und Wangen, Kelter, mit Anschluß zur Linie 16 ein. Aber auch für Hedelfingen war das 24-Minuten-Intervall nicht optimal. Aufgrund mehrerer Ein-



Der Wangener Marktplatz war schon immer ein Straßenbahnknoten. Hier trafen sich je ein Wagen der Linien 15, 16 und 19 gleichzeitig.

Sprüche der Gemeindeverwaltung ließ die SSB den Untertürkheimer Pendelwagen zwischen 5.30 Uhr und 8 Uhr, 12 und 14 Uhr sowie 17.30 bis 20 Uhr von Wangen nach Hedelfingen so verzahnt verkehren, daß in Wangen an der Kelter mit Linie 15 immer ein Anschluß nach bzw. von Hedelfingen bzw. mit der Linie 16 nach bzw. von Untertürkheim hergestellt war. Ab 16. Juni 1914 mußte dieser Pendelwagenverkehr ganztägig gefahren werden und erhielt die Liniennummer 19. Ab 1912 gab es für den Stadtbezirk Wangen eine Neuerung: Vor der Kelter wurde ein zusätzliches drittes Gleis eingebaut, „zur Aufstellung und zur Rangierung der Marktwagen in Wangen, ferner zum Abstellen der in Wangen endigenden Anhängewagen und endlich zum Verkehr der direkten Wagen Hedelfingen-Untertürkheim“, wie die SSB damals bekanntgab. Täglich fuhren Straßenbahntriebwagen mit speziellen Gemüse- oder Plattformwagen zur Beladung mit Handwagen direkt nach Stuttgart. Dort hatte die SSB entlang des Waisenhauses am Karlsplatz (beim heutigen Café Sommer) ein Gleis angelegt. Hier endeten die Marktzüge, und die Gärtner und Markterzeuger aus Wangen und Umgebung konnten günstig zur neuen Markthalle gelangen.

Um die Verbindung von Wangen nach Stuttgart zu beschleunigen, wurde die seit April 1910 bestehende Strecke der Linie 9 vom Bergfriedhof zum Schlachthof bis zur Landhausstraße verlängert und mit der Strecke von Gaisburg verbunden. Ab dem 10. Juni 1913 brauchten die Linien 15 und 16 nicht mehr den Umweg über den Ostendplatz zu fahren. In Obertürkheim, das seit 25. Mai 1912 eine Straßenbahnverbindung zur Stadt Esslingen hatte, erkannten die Gemeindeväter, daß ein Anschluß an das Stuttgarter Vorortbahnnetz hergestellt werden mußte. Die aufblühenden Industrien in Obertürkheim und Umgebung konnten ihren Bedarf an Arbeitskräften nicht mehr aus der ansässigen Bevölkerung decken, sie benötigten Kräfte aus der Umgebung.

Während des Ersten Weltkriegs mußten Frauen anstelle der eingezogenen Männer den Schaffnerdienst versehen. Der „16er“ steht abfahrbereit am „Ochsen“ in Hedelfingen.





Ab 1920 fuhr die Linie 26 von Stuttgart bis nach Oberesslingen, daher kamen auch die Wagen der Esslinger Straßenbahn bis nach Stuttgart, wie hier 1926 bei der „Friedenau“ in der Hack/Rotenbergstraße zu sehen.

Daher stellte die SSB nach Gesprächen mit Obertürkheim am 20. Dezember 1913 ein Gesuch zum Bau und Betrieb einer direkten Vorortbahnlinie von Wangen nach Obertürkheim. Die zuständigen Ministerien wollten jedoch einer Umgehung der Gemeinde Hedelfingen nicht zustimmen, weshalb das Gesuch geändert wurde auf eine Fortsetzung der Strecke nach Hedelfingen bis Obertürkheim. Die Stadt Esslingen widersetzte sich zunächst diesem Vorhaben. Doch nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs, nachdem der Personenzugverkehr kriegsbedingt sehr stark eingeschränkt war, befürwortete auch die Stadt Esslingen diese Vorortbahnverbindung. Die SSB unterbreitete im September 1917 den Vorschlag, die Linie in Hedelfingen bei der Schule nach links in den vorhandenen Fußweg nach Obertürkheim zu führen. Auf halbem Wege sollte die Trasse auf einen Feldweg und dann auf die verlängerte Rampe zur neuen Obertürkheimer Neckarbrücke einschwenken. Da dadurch aber die Straßenbahn aus der He-delfinger Ortsmitte herausgenommen würde, widersprach die Gemeinde diesem Plan. Das Königliche Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten bemerkte daraufhin am 29. November 1917, „angesichts der geringen Entfernungen innerhalb des Ortes . . . den Einwendungen Hedelfingens . . . gegen die Führung der Straßenbahn keine Folge geben zu sollen . . .“

Es kam zur Einigung, als die SSB zusicherte, die Strecke zum Rathaus Hedelfingen beizubehalten. Jetzt endlich, Anfang 1918, konnte das Konzessionsgesuch weiterbearbeitet werden.

Bereits am 24. April 1918 erhielt die SSB die Genehmigung, übrigens die letzte, die „Mit Allerhöchster Ermächtigung Seiner Königlichen

Majestät“ zum Bau einer Straßenbahn ausgegeben wurde. Als die erforderlichen Verträge zwischen der SSB und den beteiligten Gemeinden unter Dach und Fach waren, stand der Verwirklichung nichts mehr im Wege. Trotz kriegsbedingter Schwierigkeiten konnten das Gleisbau- und Fahrleitungsmaterial sowie die nötigen Arbeitskräfte bereitgestellt werden.

Da der Personenverkehr auf der Staatseisenbahn immer noch sehr eingeschränkt war, gab man sich auch mit einer zunächst provisorischen Ausführung der Strecke zufrieden. Winterbedingt konnte bei der Schule in Hedelfingen die endgültige Abzweigung nach Obertürkheim über den Dürrbach nicht gebaut werden. Man stellte den Anschluß an das vorhandene Netz deswegen dadurch her, daß man aus Richtung Rathaus Hedelfingen einen Rechtsbogen einlegte, wodurch bei der Schule eine Spitzkehre entstand. Von der Schule verlief die Trasse zunächst entlang dem Dürrbach und nach etwa 300 m auf eigenem Gleisbett quer durch das Neckartal parallel zu dem dort-mals gerade im Bau befindlichen hochwassersicheren neuen Dürrbachbett (später mußte die Straßenbahntrasse um einen Meter angehoben werden). Auf Obertürkheimer Markung kletterten die Gleise auf der provisorischen Rampe steil zur neuen Neckarbrücke empor. Auf der anderen Seite senkten sie sich ebenso steil wieder hinab und führten in engen Kurven über die heutige Göppinger Straße und Wittenbergstraße zum Rathaus Obertürkheim. In der Augsburgers Straße wurde sie an die Esslinger Städtische Straßenbahn angeschlossen. Nach erfolgter behördlicher Abnahme am 13. Februar 1919 konnte tags darauf das 1420 m lange fehlende Verbindungsglied zwischen

der Stuttgarter und der Esslinger Straßenbahn eingeweiht werden. Nachmittags gegen 15.30 Uhr starteten zwei festlich geschmückte Triebwagen der SSB am Schloßplatz mit den Ehrengästen in Richtung Hedelfingen. Gegen 16.00 Uhr fuhren zwei bekränzte Triebwagen der Esslinger Städtischen Straßenbahn in Obertürkheim los. Nach ihrem Zusammentreffen in Hedelfingen fuhren alle vier gemeinsam nach Obertürkheim, wo sie von der Bevölkerung mit großem Jubel empfangen wurden. Schultheiß Knauß von Obertürkheim kritisierte bei der Feier im Gasthaus „Zur Post“ mit freundlichen Worten, daß Obertürkheim, um einen Straßenbahnanschluß nach Esslingen zu erhalten, sich habe verpflichten müssen, seine öffentlichen Straßen für eine Straßenbahn nach Untertürkheim nur mit Zustimmung des Königlichen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten zu geben. Damit habe man behördlicherseits eine Konkurrenz für die Staatsbahn unterbinden wollen. Der Vertreter des nach dem Kriege neugebildeten Ministeriums des Auswärtigen entgegnete, daß diese Klausel zurückgenommen sei. Damit war der Weg frei für eine weitere Straßenbahnverbindung von Wangen und Cannstatt über Untertürkheim nach Obertürkheim. Die SSB erhielt bereits am 28. Februar 1919 die seit langem beantragte Genehmigung zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Straßenbahn von Wangen (Krämerstraße) nach Untertürkheim und von dort nach Obertürkheim (mit einer Abzweigung von der Mühlstraße bei km 0,400 zur Untertürkheimer Straße in Wangen). Die Verwirklichung dieses Projekts zog sich allerdings über mehrere Jahre hin.

Durchgehender Verkehr Stuttgart-Esslingen

Am Morgen des 15. Februar 1919 begann der fahrplanmäßige Verkehr. Bedingt durch die Spitzkehre in Hedelfingen war aber kein durchgehender Verkehr eingeführt worden. Die Wagen der Esslinger Straßenbahn fuhren bis nach Hedelfingen, Schule, durch. Zur Weiterfahrt nach Wangen und Stuttgart mußte umgestiegen werden.

Im Zuge der Dürrbach-Korrektion und der damit verbundenen Verlegung der Straßenbahngleise konnte in Hedelfingen endlich eine direkte Einfahrt in die Strecke nach Stuttgart hergestellt werden. Nun hagelte es starke Proteste seitens der Bürger und der Gemeindeverwaltung Hedelfingen. Man befürchtete für Hedelfingen nur noch volle Straßenbahnwagen. Die SSB erklärte sich bereit, bei einer eventuellen Durchführung der Linie 16 nach Obertürkheim immer einen Beiwagen nur bis bzw. ab Schule Hedelfingen zu führen, wodurch den Hedelfingern nach wie vor ein leerer Straßenbahnwagen angeboten werde. Außerdem werde die SSB, sofern die Gemeinde Hedelfingen es wünsche, die Straßenbahn durch den Ort Hedelfingen bis nach Rohracker ver-

Ein Esslinger Zug der Linie 19 überquert auf seinem Weg nach Oberesslingen die Obertürkheimer Brücke (1926).



längern. Die Gemeinde Hedelfingen sah sich jedoch außerstande, diesem Vorhaben zuzustimmen. Wegen dieser Differenzen witzelte man in der Umgebung bereits über die „Hedel-finger Straßenbahnschmerzen“. Als am 21. November 1919 ohne weitere Ankündigung die Linien 16 und 19 plötzlich bis Obertürkheim durchzuführen, kam es zur offenen Auseinandersetzung. Hedelfingen pochte auf die mit der SSB abgeschlossenen Verträge. Nach heftigen Streitgesprächen einigte man sich, daß die Linie 16 ab 25. November 1919 wieder bis zum Rathaus Hedelfingen durchfuhr. Die Linie 19 endete weiterhin in Obertürkheim, mit Anschluß an die Esslinger Wagen.

Dieser Zustand war für einen großen Teil der Fahrgäste sehr unbefriedigend. Auf einer Fahrt von Esslingen und Mettingen nach Wangen, Untertürkheim oder Stuttgart mußte immer umgestiegen werden. Nach zähen Verhandlungen einigten sich die Gemeinde Hedelfingen und die SSB schließlich im Zuge der Vereinbarung „betreffend den Eintritt Hedelfingens in den Amts- und Gemeindeverband der Stadt Stuttgart von 20. Januar 1920“ darauf, daß folgende Auflage seitens der Stadt Stuttgart in dem Vertrag aufgenommen wird:

1. Der bisherige Betrieb der Linie 16 von Feuerbach nach Hedelfingen wird am Schloßplatz in der Weise geteilt, daß zwei getrennte Linien entstehen. Die eine verkehrt zwischen Schloßplatz und Feuerbach, die andere vom Schloßplatz über Wangen - Hedelfingen (Schule) - Obertürkheim bis Esslingen.
2. Die Linie 19 wird als Verlängerung der Linie Esslingen - Obertürkheim - Hedelfingen über Wangen nach Untertürkheim betrieben.
3. Gleichzeitig mit der Teilung der Linie 16 und der neuen Betriebsführung derselben wird eine weitere Linie von Stuttgart nach Hedelfingen (Ochsen) alle 24 Minuten im Rahmen des Verkehrsbedürfnisses (morgens 6-9 Uhr, mittags von 12-8 Uhr) eingeführt.

Am gleichen Tag verlängerte die SSB auch die Linie 19 Untertürkheim - Hedelfingen - Obertürkheim bis nach Oberesslingen. Die Linien 16* und 19 betrieben die SSB und die Esslinger Städtische Straßenbahn gemeinschaftlich. Wie vertraglich festgelegt fuhr eine Linie 20 mit einigen Kursen während der Hauptverkehrszeiten auf der Strecke Schloßplatz -Schlachthof - Wangen - Hedelfingen, Rathaus. Bereits nach wenigen Tagen erhielten die Linien 15* und 16* Zug um Zug die neuen Liniennummern 25 und 26. Die Fahrgastzahlen auf der Linie 20 ließen von Woche zu Woche nach, so daß sie nicht mehr ausgelastet war. Sie wurde am 30. September 1921 ersatzlos eingestellt. Die Gleisanlage blieb allerdings noch einige Zeit erhalten.

Neue Straßenbahnverbindungen in und um Untertürkheim

Nach dem Ersten Weltkrieg waren Verkehrsachseleute noch der Ansicht, die überlastete zweigleisige Eisenbahnstrecke Stuttgart-Esslingen durch eine linksufrige Neckarbahn zu entlasten. Lediglich die Güterstrecke Gais-burg-Wangen entstand aufgrund dieser Pläne. Anfang der zwanziger Jahre entschlossen sich die Eisenbahnexperten dann zum viergleisigen Ausbau und Begradigung der bestehenden Strecke. Dazu mußte der Neckarlauf in Untertürkheim verändert und sein Bett um 200 m nach Westen verlegt werden (was wegen der geplanten Kanalisierung und Schiffbarmachung sowieso erfolgen mußte). Mitten in der Inflationszeit entstand 1921-23 das neue Flußbett, das im Zuge der Mühlstraße (der heutigen Inselstraße) seit dem 1. Dezember 1923 von einer neuen Stahlbetonbrücke überspannt wird, die die alte Gitterbrücke bei der Lindenschule überflüssig machte. Durch diese Großbaumaßnahmen entstanden neue Verkehrswege. Im Laufe des



In der Neckarstraße in Esslingen rollt 1926 ein Stuttgarter „26er“ der Reihe 400 mit einem Esslinger Beiwagen.

Jahres 1923 erhielt daher die Linie 25 eine neue, 750 m lange eingleisige Trasse, die vom Marktplatz Wangen über die Wasenstraße, unter der Brücke der Güterbahn Gaisburg-Wangen hindurch, zur Mühlstraße führte. Am 19. Dezember 1923 fuhr die Linie 25 erstmals ihre neue Endstation bei der Wunderstraße an. Beim großzügigen Ausbau der Ulmer Straße zwischen Gaisburg und Wangen erhielt die Straßenbahn eine zweigleisige Anlage in Straßenmitte. 1926 baute die SSB für die Linie 25 in der Mühlstraße zwischen der Ulmer Straße und der Wasenstraße eine Doppelgleisanlage und bis Untertürkheim ein zweites Gleis ein. Dadurch konnte die Fahrzeit zwischen Untertürkheim und Stuttgart ab dem 28. Dezember 1926 um drei Minuten verkürzt werden. Ein Plan, die Straßenbahn von Untertürkheim zum Luginsland zu verlängern, geriet bald in Vergessenheit, nachdem am 13. Oktober 1929 die Omnibuslinie „S“ auf der Strecke Schmiden (nur bis 3. Mai 1930) - Fellbach (nur bis 30. 12. 1933) - Luginsland - Untertürkheim den Betrieb aufnahm. Als schließlich die Linie S in den dreißiger Jahren in den Straßenbahntarif einbezogen wurde, verstummte der Wunsch nach einer Schienenverbindung. Sie war bis Ende 1944 täglich in Betrieb. Als Vorläufer für eine künftige Straßenbahnverbindung sah man die ebenfalls am 13. Oktober 1929 eingeführte Omnibuslinie „R“ Rohracker - Hedelfingen - Obertürkheim - Uhlbach an. Doch es kam nicht dazu. Im Gegenteil, wegen zu geringer Frequenz gab man das Teilstück Hedelfingen-Rohracker am 7. April 1931 und das Reststück Obertürkheim-Uhlbach am 15. Oktober 1932 an private Omnibusunternehmer ab.



Seit dem 19. Dezember 1923 überquert die Straßenbahn in Untertürkheim den Neckar im Zuge der Inselstraße. 1929 erhielten die Linien 25 und 26 Trieb- und Beiwagen der Reihen 200/1200 mit Polstersitzen.

Die Teilung der Linien erfolgte darauf am 3. Mail 920 wie folgt: Linie 15 und 16 verkehrten nur noch zwischen Schloßplatz und Zuffenhausen bzw. Feuerbach; die Linie 15* bediente die Strecke Schloßplatz - Wangen - Untertürkheim, und die Linie 16* fuhr vom Schloßplatz über Wangen - Hedelfingen - Obertürkheim - Esslingen nach Oberesslingen.

Ein Stuttgarter „19er“ mit Esslinger Beiwagen 1925 bei der Maschinenfabrik Esslingen in Mettingen.





Der Esslinger Teil der Linie 26 wurde am 10. Juli 1944 auf Obus umgestellt. Heute ist der Bahnhof Obertürkheim die einzige Stelle in der Bundesrepublik Deutschland, an der Obusse und Straßenbahnen zusammentreffen.

Linie 26 war alle 12 Minuten vom Schloßplatz über Staatstheater - Stöckach - Schlachthof Wangen - Inselstraße - Untertürkheim - Augsburg Straße nach Obertürkheim unterwegs, dann weiter auf den Gleisen der Esslinger Straßenbahn über Mettingen-Esslingen nach Oberesslingen.

Linie 19 pendelte nur noch auf der eingleisigen Strecke zwischen Obertürkheim und Hedelfingen, Schule (es war vorgesehen, sie im darauffolgenden Jahr bis nach Rohracker zu verlängern, was wegen der beginnenden wirtschaftlichen Rezession nicht mehr erfolgte).

Linie 25 wurde eingestellt. Im Frühjahr 1931 baute die SSB noch das fehlende Stück zwischen Hedelfingen und Obertürkheim zweigleisig aus, worauf es am 15. April 1931 nochmals eine Linienänderung gab: Zusätzlich zum „Vierer“, der nur noch zu den Hauptverkehrszeiten nach Untertürkheim durchfuhr, sonst aber in Gaisburg endete, fuhr wieder die Linie 25 alle 12 Minuten vom Schloßplatz über Staatstheater-Schlachthof nach Untertürkheim und weiter nach Obertürkheim. Anstelle der Linie 13 kam nun der „Zwölfer“ vom Hallschlag über Bahnhof Cannstatt - Wildunger Straße - Augsburg Platz nach Untertürkheim und Wangen.

Linie 26 nahm ihren Weg von Stuttgart über Wangen -Hedelfingen - Obertürkheim - Esslingen nach Oberesslingen. Die Linie 19 verschwand, dafür unterstützte eine Linie 26 E zwischen Obertürkheim und Schloßplatz die Linie 26 während der Hauptverkehrszeiten (ab 1932 fuhr sie sogar bis Sillenbuch). Bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges blieb diese Linienführung unverändert. Ab dem 20. November 1939, als die SSB den bestehenden 12-Minuten-Betrieb kriegsbedingt auf 15-Minuten-Intervalle ausdehnte, konnte der Stuttgarter „26er“ nur noch bis Obertürkheim fahren. Die Esslinger Strecke, die eingleisig und auf einen 12-Minuten-Verkehr ausgerichtet war, mußte ab diesem Zeitpunkt bis zu ihrer Umstellung auf Obus am 10. Juli 1944 ab Obertürkheim getrennt betrieben werden. Die bisher von einem Privatunternehmen betriebene Buslinie von Untertürkheim nach Rotenberg kam am 28. April 1941 zur SSB, da der Privatbus von der Wehrmacht requiriert worden war. Diese neue Omnibuslinie „R“ war bis zum Herbst 1944 in Betrieb. Ab 5. Mai 1942 fuhr wieder Linie 13 von Gerungen - Weilimdorf - Cannstatt statt dem „Zwölfer“ nach Untertürkheim und Wangen. Schließlich verschwand der „Vierer“.



Ein Esslinger Zug auf Linie 26 trifft am Wangener Marktplatz ein. Seit 1930 ist die Hedelfinger Straße zweigleisig ausgebaut.

Im Zusammenhang mit der Verbreiterung der Hedelfinger Straße im Spätsommer 1930 erhielt die Straßenbahn eine zweigleisige Trasse in Fahrbahnmitte. Zur gleichen Zeit entstand im Zuge der Augsburg Straße zwischen dem heutigen Augsburg Platz und Untertürkheim die etwa 4,5 km lange zweigleisige Straßenbahn. Sie fand in Untertürkheim ihre Fortsetzung mit in Straßenmitte eingeteilter Gleisanlage, zweigleisig durch die Wunderstraße, unter der viergleisig ausgebauten Eisenbahn Stuttgart-Esslingen hindurch wieder zur Augsburg Straße. In Obertürkheim entstand die große Schleife durch den Imweg zur Göppinger Straße und zurück durch die Augsburg Straße nach Untertürkheim. Für die Hedelfinger Strecke konnte die kleine Schleife in Obertürkheim in Betrieb genommen werden, die von der Neckarbrücke über die Göppinger Straße zur Augsburg Straße, dann über die Wittenbergstraße zurück zur Neckarbrücke führte. Die Wasenstraße in Wangen erhielt ein zweites Gleis. Sämtliche Baumaßnahmen konnten Ende November 1930 behördlich abgenommen werden.

Um dem stark angestiegenen Personenverkehr Rechnung zu tragen, gab es zum 1. Dezember 1930 folgende durchgreifende Änderung im Straßenbahnverkehr:

Linie 4 fuhr alle 6 Minuten von der Dillmannstraße über den Hölderlinplatz - Wilhelmsbau-Charlottenplatz - Stöckach - Ostendplatz - Gaisburg nach Wangen und ab da wechselnd jeweils jeder zweite Zug über die Inselstraße nach Untertürkheim (bis zur Wunderstraße) bzw. über den Marktplatz nach Hedelfingen, Schule (die Strecke zum Rathaus blieb eingestellt).

Linie 13 bediente alle 12 Minuten die Strecke Feuerbach - Pragsattel - Bahnhof Cannstatt - Wildunger Straße - Augsburg Platz - Untertürkheim - Wasenstraße - Wangen, Marktplatz.

ab 29. November 1943 für lange Jahre aus dem Stadtbild. Seine Aufgabe übernahmen die Linien 25 und 26, die nun über Charlottenplatz zum Hölderlinplatz verkehrten. Während der Hauptverkehrszeit verstärkten sie die Linie 25 E zwischen Schloßplatz-Schlachthof und Untertürkheim.

Trotz der zahlreichen und schweren Fliegerangriffe und trotz vieler Fahrzeugzerstörungen konnte die Straßenbahn - nach Behebung der größten Schäden - bis zum Schluß des Zweiten Weltkrieges fahren. Erst kurz vor dem Einmarsch der französischen und der amerikanischen Truppen in Stuttgart am 21. April 1945, nachdem die deutsche Wehrmacht fast alle Neckarbrücken gesprengt hatte, wurde der Straßenbahnbetrieb eingestellt.

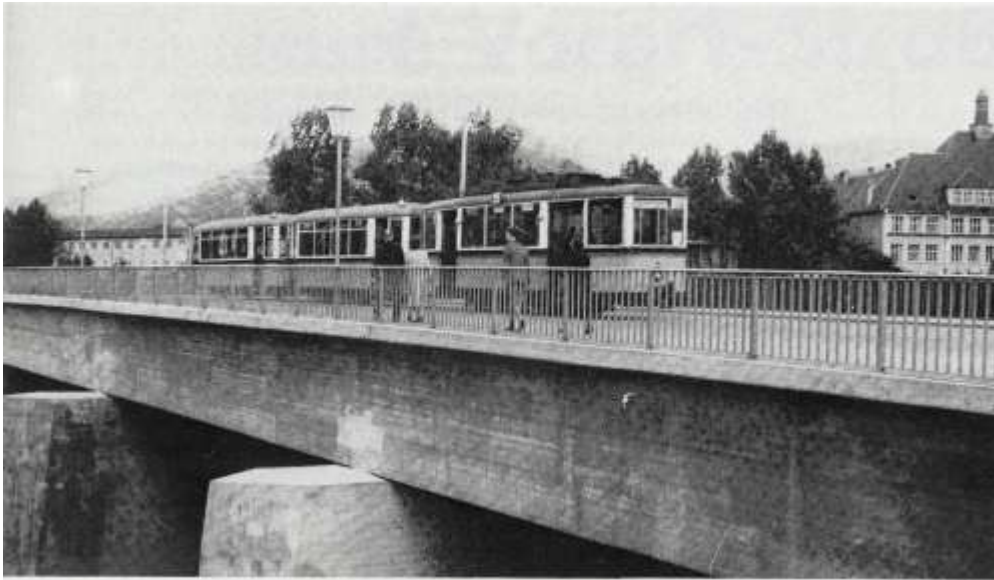
Neues Leben erblüht aus den Ruinen

Bei Kriegsende bot Stuttgart ein trauriges Bild. 80 Prozent der Innenstadt waren total zerstört, und in den Neckarvororten waren große Schäden zu verzeichnen. Von 852 Straßenbahnfahrzeugen waren noch 260 Stück halbwegs fahrbereit, sämtliche Linienbusse waren noch kurz vor Kriegsende requiriert worden. Von ursprünglich 140 km Strecke waren ganze 28 km befahrbar. Zunächst ruhte auf militärbehördliche Anordnung der gesamte Straßenbahn- und Omnibusverkehr für mehrere Wochen. Diese Zeit verstrich jedoch nicht ungenutzt. Alle zur Verfügung stehenden Mitarbeiter der SSB versuchten mit allen Mitteln und Kräften, den angeschlagenen Betrieb wieder flott zu bekommen. Bereits am 11. Mai 1945 konnte als eine der ersten Nachkriegslinien die 26 wieder alle 10 Minuten zwischen Hedelfingen - Wangen - Gaisburg - Ostendplatz - Stöckach und

Von 1945 bis 1950 waren die Linien 13 und 25 in Untertürkheim wegen der gesprengten Neckarbrücke geteilt. Am 2. Februar 1950 konnten sie zunächst eingleisig über die „halbe Brücke“ den Neckar überqueren.

Strecken- und Linienführung in Hedelfingen und Obertürkheim von 1910 bis 1931.





Ein „25er“ mit neuem Rollmaterial (KSW und Beiwagen der Reihe 1300) überquert im Herbst 1951 die jetzt fertiggestellte Untertürkheimer Brücke.

Schloßplatz fahren. Am 19. Mai kam die Linie 25 auf der Strecke Insel/Wasenstraße - Ostendplatz - Schloßplatz hinzu. Rechts des Neckars verkehrte ein Teil der ehemaligen Linie 13 zwischen Cannstatt, König-Karlsbrücke - Augsburgplatz und Untertürkheim, Wunderstraße, und Linie 26 begann jetzt am linken Neckarufer der Obertürkheimer Brücke. Zwar mußten weite Fußwege in Kauf genommen werden, was man gerne tat, denn die Straßenbahn bot die einzige Fahrmöglichkeit an; der Eisenbahnverkehr war überlastet und stark beeinträchtigt, Kraftfahrzeuge gab's so gut wie keine. Auf den Straßenbahnwagen war ab 25. Mai 1945 offiziell für einige Zeit der Transport von Kleingütern zugelassen. Größere Stücke transportierte die SSB täglich mit ihren Güter- und Marktwagen nach einem besonderen Fahrplan und Tarif (z. B. ein Leiterwagen vier Fahrscheine, ein Bierkasten einen Fahrschein). Die Einhaltung der Fahrpläne bereitete damals Sorgen, denn es mangelte sowohl an öffentlichen als auch an privaten Uhren. Am Montag, 16. Juli 1945, trat mit der Wiederinbetriebnahme eines Teilstückes der „Linie 25 rechts des Neckars“ eine weitere Verbesserung im Nahverkehr ein: Zwischen Untertürkheim, Wunderstraße und Obertürkheim pendelte alle 15 Minuten der Triebwagen Nr. 20, den man dazu von der Straßenbahn Esslingen - Nellingen - Denkendorf herangeschafft hatte. Wegen Stromknappheit und wegen verschiedener Truppenparaden mußte der Straßenbahnverkehr immer wieder für Stunden ruhen. Seinerzeit mußte ein Straßenbahnzug anhalten, wenn eine Flagge der Alliierten Streitkräfte gehißt wurde. Das Straßenbahnpersonal hatte während dieser „Festakte“ die rechte Hand an die Mütze zu legen, die Fahrgäste mußten aussteigen und das Gesicht zur Flagge wenden. Nach der Flaggenhissung durften die Wagen wieder bestiegen und die Fahrt fortgesetzt werden.

Aus dem „26er“ wurde 1954 Linie 9, die 1957 neues Rollmaterial erhielt. Im Sommer 1958 steht Triebwagen 807 mit Beiwagen 1638 an der Endstelle in Hedelfingen. Die Schleife ist noch nicht in Betrieb.

Im September 1945 errichtete die Stadt in der Höhe der Weißensteiner Straße über den Neckar einen Behelfssteg für Fußgänger nach Untertürkheim. Die Linie 25 verkehrte daher ab 26. September zum Marktplatz in Wangen, und ab 26. Oktober nahm die Linie 26 wieder ihren „friedensmäßigen Weg“ über den Schlachthof. Ab dem 1. November fuhr auch der „25er“ über den Schlachthof, da die Strecke in der Landhausstraße nun von Linie 20 (Vogelsang - Hauptbahnhof - Stöckach - Ostendplatz - Gaisburg) bedient wurde. Am 26. November 1945 konnte Linie 25 über den Charlottenplatz - Esslinger Straße - Wilhelmsbau zum Hölderlinplatz verlängert werden. Fast ein Jahr später, am 11. November 1946, fuhr der „25er“ wieder bis zur Untertürkheimer Neckarbrücke, linkes Ufer, heran, wo man über eine Spitzkehre wendete (eine in Stuttgart einmalige Umsetzart). Eine Woche darauf, am 18. November 1946, führte die SSB wieder die Omnibuslinie „S“ Untertürkheim-- Luginsland ein, nachdem einige der alten Omnibusse und wenige neue angeschafft werden konnten. Der 9. Dezember 1946 brachte erneut eine Linienänderung: Die Linie 25 erhielt die Führung Untertürkheim, linkes Neckarufer über Landhausstraße - Ostendplatz zum Hölderlinplatz, die Linie 26 verkehrte ab Stöckach über Hauptbahnhof - Lautenschlagerstraße zum Vogelsang. Das Fahrgastaufkommen stieg auf beiden Linien nach dem Zweiten Weltkrieg von Jahr zu Jahr kontinuierlich an. In den Straßenbahnen herrschte dringvolle Enge. Um mit den ständig überfüllten Wagen mitzukommen, hingen meist ganze Trauben junger Menschen an den Trittbrettern. Oft sah man besonders wagemutige - oder besser gesagt „leichtsinnige“ -Fahrgäste zwischen den Wagen auf den

schmalen Stoßbalken mitfahren, sehr zum Leidwesen der schier machtlosen Straßenbahner. Zwar griff die Polizei ein, doch konnte auch sie dieser gefährlichen Unsitte kaum Herr werden. Durch die ständige Überlastung fielen immer wieder Fahrzeuge aus, so daß die SSB gezwungen war, am 17. Februar 1946 den seitherigen 10-Minuten-Verkehr auf 12-Minuten-Intervalle auszudehnen. Eine erste Erleichterung trat bei den Linien 25 und 26 ein, als man dort die sog. „Kriegsstraßenbahnwagen (KSW)“ einsetzte. In diesen neuen Fahrzeugen fanden zwar nur 12 Fahrgäste einen Sitzplatz, dafür aber 80 Personen einen Stehplatz. Dies reichte keineswegs aus, der Fahrgastmassen Herr zu werden. Erst als es der SSB-Werkstattmannschaft gelang, weitere kriegszerstörte Straßenbahnwagen wieder fahrfähig zu machen, gab es Abhilfe. Zur Verstärkung kamen ab 16. Mai 1949 in den Hauptverkehrszeiten die alle 12 Minuten verkehrenden Linien 25 E (Schloßplatz - Stöckach - Ostendplatz - Wangen) und 26 E (Rotbühl-/Schwabstraße - Schloßplatz - Stöckach - Schlachthof - Wangen - Hedelfingen) hinzu.

Eine große Entlastung brachte der Wiederaufbau der Untertürkheimer Neckarbrücke. Seit Donnerstag, 2. Februar 1950, 16 Uhr bedienten die Linie 13 (Cannstatt, Rosensteinbrücke Augsburgplatz - Untertürkheim - Wangen, Marktplatz) wieder einen Teil ihrer alten Strecke und die Linie 25 (Obertürkheim - Untertürkheim - Gaisburg - Ostendplatz - Stöckach - Charlottenplatz - Hölderlinplatz) ihre Strecke von 1943. Damit waren - mit Ausnahme der Neckarbrücke in Obertürkheim alle SSB-Strecken im südöstlichen Stadtgebiet wieder in Betrieb. Die Beschaffung neuer Fahrzeuge ermöglichte der SSB, am Montag, 30. Oktober 1950, tagsüber den Grundfahrplan auf 10 Minuten und während der Hauptverkehrszeiten auf 7 1/2 Minuten zu verdichten. Diese Erleichterung erlaubte außerdem, die Vielzahl von E-Linien aufzugeben. Die Fahrgäste fanden nun wieder ausreichend Platz in den Straßenbahnwagen. Als am 1. Juli 1953 die Rosensteinbrücke in Cannstatt dem Verkehr übergeben wurde, konnte endlich die Linie 13 wieder ihre alte Linienführung von Wangen über Untertürkheim - Cannstatt nach Feuerbach und Weilimdorf - Giebel erhalten. Seit dem 2. Juli 1953 wurde sie ergänzt durch die neue Linie 23, die vom Marktplatz in Wangen über Untertürkheim - Cannstatt nach Münster und Mühlhausen fuhr und dabei viermal den Neckar überquerte.

Die Straßenbahn im Wandel der Zeit

Mitte der fünfziger Jahre veränderte sich mit dem Stadtbild auch das Gesicht der Straßenbahn. Zunächst verschwanden die vertrauten Linien 25 und 26. Aus ihnen wurden am 3. Mai 1954 die Linien 4 (Obertürkheim - Hedelfingen





- Wangen - Schlachthof - Stöckach - Charlottenplatz - Wilhelmsbau - Berliner Platz - Hölderlinplatz) und 9 (Obertürkheim - Untertürkheim - Gaisburg - Ostendplatz - Stöckach - Hauptbahnhof - Berliner Platz - Vogelsang - Botnang).

Diese Linienführung entsprach jedoch nicht den Fahrgewohnheiten der Bürger, so daß, nach vielen Protesten, bereits am 1. November 1954 erneut eine Änderung vorgenommen werden mußte. Der „Vierer“ fuhr jetzt Obertürkheim - Untertürkheim - Landhausstraße

- Gaisburg - Ostendplatz - Stöckach zum Hölderlinplatz ganz so wie vormals der „25er“. Die Linie 9 begann nun an der Neckarbrücke in Obertürkheim und fuhr wie Linie 26 über Hedelfingen - Wangen - Schlachthof - Stöckach zum Hauptbahnhof - Vogelsang und weiter nach Botnang. Zum gleichen Termin änderte auch Linie 23 ihren Lauf: Sie fuhr jetzt von Hedelfingen über Wangen - Untertürkheim - Cannstatt nach Zuffenhausen und Stammheim. Im Laufe des Jahres 1954 erhielt der „Vierer“ anstelle der „KSW“ und der alten Beiwagen neue Stahltrieb- und -beiwagen der Reihe 700 und 1500. Ende 1956 rüstete die SSB auch Linie 13 und 1957 Linie 9 damit aus. Dadurch wurde das Platzangebot ein weiteres Mal erhöht.

Linie 9 - im Juni 1963 mit GT 4 ausgerüstet - verläßt im Juni 1975 die Schleife Hedelfingen.

Bedingt durch den Bau des Stuttgarter Neckarhafens und der Verlegung des Neckars zwischen Obertürkheim und Hedelfingen veränderten sich die Verkehrsverbindungen in diesem Raum vollkommen. Zunächst endeten die von Stuttgart kommenden „Neuner“ an der Schule in Hedelfingen. Nach Obertürkheim pendelte einige Zeit lang ein Solotriebwagen, der wegen des kurzen Streckenstücks vom Straßenbahnpersonal den Spitznamen „Dürrbach-Esel“ erhielt. Am 5. September 1956 war damit Schluß, und die Aufgaben des „Dürrbach-Esels“ übernahm am 6. September die Omnibuslinie „Ob“ (Hedelfingen, Schule - Obertürkheim, Bahnhof). Es war zwar vorgesehen, später die Straßenbahnverbindung wieder herzustellen (teilweise wurden bereits Schienen in die neugebauten Brücken am Neckarhafen eingelegt), doch wegen rückläufiger Fahrgastzahlen nahm man Abstand von diesem Plan.

Durch die Übernahme von privaten Buslinien ergänzte die SSB ihr Schienennetz. So kam am 2. Dezember 1957 die Linie He (Hedelfingen - Lederberg - Heumaden - Sillenbuch, ab 5. Mai 1961 Linie 63) hinzu. Ihr folgte am 31. März 1959 die Linie Ro (Rohracker - Hedelfingen,

ab 5. Mai 1961 Linie 62). Sie wurde am 12. November 1962 mit der Linie 61 (vormals Ob) vereinigt und führte jetzt von Rohracker über Hedelfingen - Obertürkheim nach Uhlbach. Seit 25. Mai 1970 fährt sie nur noch die Strecke Rohracker- Hedelfingen, dafür übernahm die Buslinie 63 die Strecke Uhlbach -Obertürkheim - Hedelfingen - Lederberg -Heumaden. Nicht unerwähnt soll bleiben, daß neben der rechts des Neckars fahrenden Buslinie nach Esslingen (die übrigens bis 1950 von der SSB betrieben wurde) seit Mitte der fünfziger Jahre auf der linken Neckarseite die Buslinie 5 der Stadt. Verkehrsbetriebe Esslingen von Hedelfingen über Brühl nach Esslingen fährt. Diese Strecke war einstmals als Straßenbahn geplant. Zwischenzeitlich veränderte sich das Bild der Straßenbahn erneut. Seit Oktober 1960 rollen auf der Linie 13, die seit Mai 1959 bis Hedelfingen durchfährt, die Gelenktriebwagen des Typs GT 4.

Im Mai 1962 erhielt die Linie 4 diese modernen Wagen, im Juni 1963 Linie 9 und schließlich noch der „23er“ im Mai 1964. Als letzte Ergänzung des Nahverkehrsnetzes kam am 1. März 1965 die Omnibuslinie 61 von Untertürkheim nach Obertürkheim zum SSB-Netz. Zu erwähnen wäre noch, daß am 16. August 1965 die Linie 13 die Aufgaben des „23ers“ übernahm. Seit dieser Zeit gab es keine bedeutenden Änderungen mehr im Liniennetz der Straßenbahn.

Ausblick

Am 1. Oktober 1978 begann mit der Einführung des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (WS) eine neue Nahverkehrsära. Dies war eine erste Stufe auf dem Weg zu einem modernen und attraktiven Nahverkehrssystem. Im Zuge der Umgestaltung der bisherigen Straßenbahn zur Stadtbahn wird auch in den südöstlichen Stadtteilen eine Änderung kommen. Es ist vorgesehen, in der 2. Ausbaustufe, deren Zeithorizont in den Jahren 1995/96 zu suchen ist, die Strecke nach Wangen und Hedelfingen auf Stadtbahn umzustellen. Ob weitere Strecken folgen, steht noch nicht endgültig fest. Sicher werden aber die vertrauten Wagen der Linien 4, 9 und 13 in den nächsten 10 bis 15 Jahren in Wangen, Untertürkheim, Hedelfingen und Obertürkheim an zutreffen sein

Gottfried Bauer

1978 entstand in der Wasenstraße in Wangen ein eigener Bahnkörper. Von 1965 bis 1978 traf man auf Linie 13 die Doppeltriebwagen des Typs DoT 4 an.

Auf Linie 4 verkehren seit 1962 GT 4. Der Zug in der Inselstraße hatte 1965 versuchsweise elektronische Fahrschalter von Kiepe.

