Verkehrsgeschichte

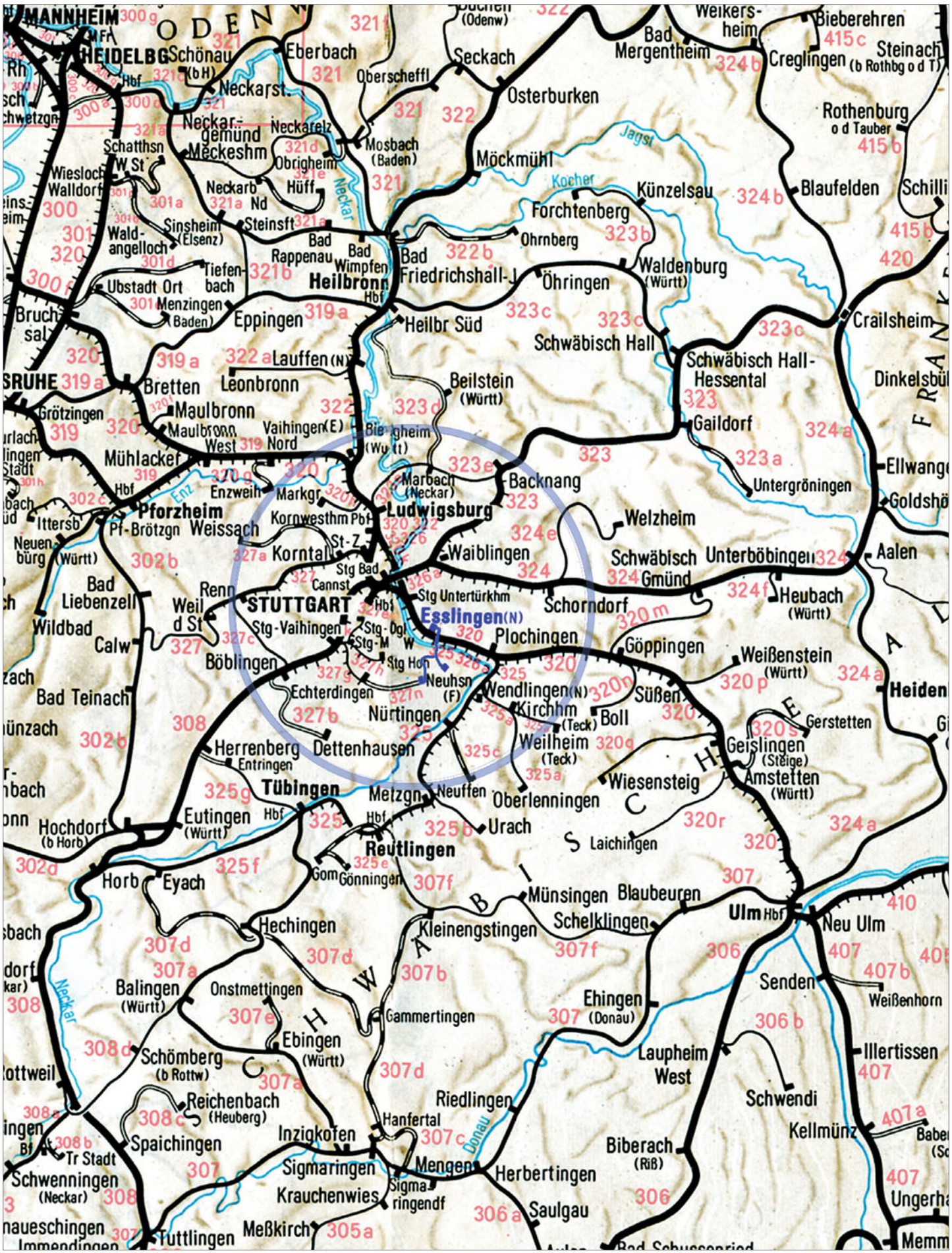
Die END

Andreas Illgen

Straßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf

Bahnen und Busse in und um Esslingen

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
KLARTEXT



Kartengrundlage: Deutsche Bundesbahn, Übersichtskarte zum Amtlichen Kursbuch 1967

Quelle: Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart, Stuttgarter Tourenkarte, 1:100 000, ohne Jahresangabe

Andreas Illgen

Die END

Straßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf

Bahnen und Busse in und um Esslingen

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über http://dnb.ddb.de abrufbar.
ISBN: 978-3-8375-2094-1

© 2019 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext Verlagsgesellschaft mbH, Essen

Alle Rechte vorbehalten
Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Titel
Großes Bild: Triebwagen 5 beim Umsetzen in Neuhausen im September 1977
Kleines Bild links: Triebwagen 12 am 27. September 1977 auf der Pliensaubrücke in Esslingen
Kleines Bild rechts: Triebwagen 3 in Nellingen beim Abzweig Richtung Neuhausen, 1958, Foto: Werner Stock, Sammlung Ludger Kenning
Stadt- bzw. Gemeindewappen von Esslingen, Nellingen, Denkendorf, Scharnhausen, Neuhausen (von links),
Quelle: www.de.stauferland.wikia.com, Wappen hinzugefügt von Robab42, Linzenz CC-BY-SA.

Seite 1
Triebwagen 6 kurz vor der Haltestelle Pliensauturm am 18. Oktober 1977

Seite 3
Triebwagen 10 in der Endhaltestelle Denkendorf im Herbst 1977

Rücktitel von oben nach unten
Esslinger Städtische Straßenbahn auf der Fahrt nach Mettingen, Foto: Archiv SSB
Obus des Städtischen Verkehrsbetriebs Esslingen, Foto: Dieter Junker, Eisenbahnstiftung
Bus und Bahn der Straßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf GmbH, Foto: Dieter Junker, Eisenbahnstiftung
Diesellok der Stuttgarter Straßenbahn AG auf der früheren Filderbahnstrecke nach Neuhausen
Stadtbahn der Stuttgarter Straßenbahn AG nach Ostfildern-Nellingen

Alle Fotos ohne Namensangabe (204) stammen vom Verfasser.

Nachsatz
Streckennetz Esslinger Städtische Straßenbahn

Beilage
Streckennetz Straßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf

Nachsatz, Beilage sowie alle aktuellen Kartenausschnitte
© OpenStreetMap-Mitwirkende, SRTM – Kartendarstellung: © OpenTopoMap (CC-BY-SA).

Redaktion:	Korbinian Fleischer
Lektorat:	Dr. Karlheinz Haucke
Bildbearbeitung/Preprint:	Kurt Heidbreder
Satz & Layout:	Kurt Heidbreder
Gesamtherstellung:	Fotolito Varesco, Auer (Südtirol)

INHALT

5	Vorwort und Dank
6	Esslingen am Neckar
7	Maschinenfabrik Esslingen
9	Filder
10	Esslinger Städtische Straßenbahn
18	Die Jahre bis zur Eröffnung der END 1926
28	Die Jahre 1926 bis 1945
36	Galerie: Winter-Fototour
42	Die Jahre ab 1945
48	Bahn oder Bus?
54	Busbetrieb der END
60	Zahlen & Daten
70	Esslingen Bahnhofsvorplatz
76	Spaziergang entlang der Strecke nach Nellingen
96	Nellingen Betriebshof
102	Spaziergang entlang der Strecke nach Denkendorf
108	Nellingen Hindenburgstraße
116	Spaziergang entlang der Strecke nach Neuhausen
130	Galerie: END bei Nacht
134	Die letzten Tage
140	Zeitzeugen berichten
142	Schienenfahrzeuge der END
158	Nach der Stilllegung
163	Filderbahn nach Neuhausen
168	Obus und Duo-Bus
174	Stadtbahn nach Nellingen und vielleicht nach Esslingen
178	Galerie: Ausklang
188	Literatur, Quellen

VORWORT und Dank

*„In Württemberg wurde im Dezember 1926 eine 6,2 km lange Vorort-Straßenbahn mit Meterspur eröffnet, deren ungünstige Strecken- und Betriebsverhältnisse besondere Anforderungen beim Entwurf und Bau der Anlage stellten. Die industriereiche Oberamtsstadt Eßlingen erhält einen großen Teil ihrer Arbeiter von der Filderebene, die, etwa 130 Meter höher gelegen, sich am Neckar hinzieht und durch zahlreiche Ortschaften besiedelt ist. Für den Verkehr von der Wohn- zur Arbeitsstätte sowie für den übrigen Verkehr stand lediglich eine steile Straße neben einem Fußweg zur Verfügung, der so schroff anstieg, daß er bei schlechten Witterungsverhältnissen nur mit großer Mühe gangbar war. Die Bewohner und deren Vertreter ruhten daher nicht, bis ein Verkehrsmittel geschaffen wurde, das die wünschenswerte Erleichterung für den Weg von und zur Arbeitsstätte bringen konnte.“**

Von den ersten Planungen für eine Schienenanbindung des östlichen Filderraums bis zur Eröffnung der Strecke Esslingen – Nellingen – Denkendorf sind 40 Jahre vergangen. Dass die Straßenbahn nur gut 12 Jahre älter wurde und 1978 den Betrieb einstellte, mag heute unverständlich erscheinen, war aber in der damaligen Zeit kein Einzelfall. Die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs auf der Schiene nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz von 1971 wurde weitgehend für den Bau von U- und Stadtbahnen verwendet. Da bei der Straßenbahn Esslingen-Nellingen-Denkendorf GmbH (END) in den Jahren ab 1950 jedoch versäumt wurde, laufend zu investieren und zu modernisieren, entstand in den 1970er-Jahren einerseits ein hoher Kostendruck beim laufenden Betrieb und andererseits stiegen die erforderlichen Aufwendungen für eine Modernisierung der Straßenbahn im Vergleich zur Umstellung auf Bus enorm an. Die Hauptgesellschafter der END, Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) und Stadt Esslingen, entschieden sich deshalb für den Busbetrieb als die kostengünstigere Variante, zumal der Bus die inzwischen stark gewachsenen Ortschaften durch zusätzliche Haltestellen besser erschließen konnte. 22 Jahre später kehrte der Schienenverkehr in Form der Stadtbahn wieder zurück und brachte eine attraktive und schnelle Anbindung an Stuttgart.

Schwerpunkt der vorliegenden Publikation ist ein Spaziergang in Bildern entlang der Strecke von Esslingen über Nellingen nach Denkendorf sowie von Nellingen nach Neuhausen während der letzten Betriebsjahre. Einzelne Vergleiche mit aktuellen Aufnahmen zeigen den Wandel in den vergangenen 40 Jahren. Stichwortartig werden die Fahrzeuge, die Infrastruktur und der Betrieb dargestellt. Aufgrund der nicht streng chronologischen Gliederung sollen einzelne Textwiederholungen zum besseren Verständnis der Kapitel beitragen. Die angegebenen Einwohnerzahlen dienen als Anhaltspunkt für das Verkehrsaufkommen und die kurzen Anmerkungen ohne Bahn- oder Busbezug mögen dem Leser Esslingen und den Filderraum etwas näher bringen. Zur Abrundung werden neben dem Straßenbahnbetrieb der END auch die Esslinger Städtische Straßenbahn (ESS) und der daran anschließende Obusverkehr in Esslingen sowie der Busbetrieb der END, die Filderbahn nach Neuhausen und die Stadtbahn nach Nellingen kurz vorgestellt.

Grundlage für viele Angaben ist die detaillierte und umfangreiche Publikation von Gottfried Bauer „50 Jahre Straßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf“. Informationen zum Obusverkehr in Esslingen finden sich auf der hervorragenden Seite von Ronald Kiebler www.obus-es.de.

Bedanken möchte ich mich bei allen, die zum Gelingen des Buches beigetragen und mich mit Bildmaterial, Informationen und bei der Fehlersuche unterstützt haben, insbesondere bei Joachim Bender, Ostfildern, Klaus Eckert, Irsee, Rüdiger Frey, Stuttgart, Ralph Hölscher, Stuttgart, Ludger Kenning, Nordhorn, Jörg Kirschner, Ostfildern, Hans-Joachim Knupfer, Leonberg, Herbert Stemmler, Rottenburg, Burkhard Wollny, Göppingen, sowie bei meiner Tochter Claudia.

Seit 41 Jahren ist die Bahn jetzt stillgelegt, trotzdem ist sie bei vielen noch in lebendiger Erinnerung. Das vorliegendde Buch soll mit dazu beitragen, dass dies auch in Zukunft so bleiben möge.

Andreas Illgen

** aus „Die elektrische Straßenbahn Eßlingen – Nellingen – Denkendorf“ von Baurat Paul Loercher, Direktor der Stuttgarter Straßenbahnen, 1928*

ESSLINGEN am NECKAR

Die Stadt Esslingen (Schreibweise bis 1964 Eßlingen), die bereits 777 urkundlich erwähnt wurde, blickt auf eine turbulente Geschichte zurück. Die verkehrsgünstige Lage am Neckarübergang an der später bedeutenden Reichsstraße Ulm – Speyer sowie das schon in der Urkunde von Kaiser Karl dem Großen aus dem Jahre 866 bestätigte Marktrecht führten dazu, dass die Siedlung ein wirtschaftlicher, politischer und kultureller Mittelpunkt für die Gegend wurde.

Als Freie Reichsstadt begannen 1246 die Streitigkeiten mit den Grafen von Württemberg, die erst nach über 200 Jahren mit der Niederlage Esslingens endeten. Aber auch danach gab es immer wieder Auseinandersetzungen. Esslingen behielt jedoch seine Unabhängigkeit, bis 1803 die reichsstädtische Ära zu Ende ging und Esslingen als Oberamtsstadt zu Württemberg kam.

Bild oben: Die Esslinger Kanäle stellen den vormittelalterlichen Verlauf des Neckars mitten durch die Innenstadt dar. Von der Agnesbrücke fällt der Blick auf den Roßneckar und auf die Stadtkirche St. Dionys mit der markanten Verbindung der beiden Türme, die einer Stabilisierung des südlichen (auf dem Foto rechten) Turmes dienen soll.

Das Bild unten entstand am 24. September 1978 auf dem früheren Gelände der Maschinenfabrik Esslingen (bis 1911) und zeigt in Esslingen gebaute Trieb- und Steuerwagen, die im Vorortverkehr zwischen Esslingen und Stuttgart eingesetzt waren (BR 465). Dahinter die bekannten Steillagen der Esslinger Weinberge, deren Mauern oft noch aus dem Mittelalter stammen und bis zu 1000 Jahre alt sind. Bei so langer Weinbautradition ist es nicht verwunderlich, dass sich die älteste Sektkellerei Deutschlands in Esslingen befindet.

INDUSTRIALISIERUNG UND EISENBAHN

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts setzte die Industrialisierung ein und führte dazu, dass sich Esslingen zur ersten und größten Industrie- und Arbeiterstadt im Königreich Württemberg entwickelte. In der Folge wurden große Teile der Stadtbefestigung, aber auch Klöster, Kirchen und Wohnhäuser abgebrochen, um Platz für die Industriebetriebe zu schaffen. Man findet deshalb historische Gebäude nur noch in der Altstadt, obwohl Esslingen im Zweiten Weltkrieg von größerer Zerstörung verschont geblieben ist. Im weiteren Verlauf der Industrialisierung entstand dann auf der linken Neckarseite die Pliensauvorstadt, hier gab es Wohnraum für die Arbeiter und Platz für Industriebetriebe.

Die erste Strecke der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen führte von Cannstatt aus in Richtung Esslingen und so erreichte bereits 1845 der erste Zug die Neckarstadt. Ein Jahr später konnte man bis Plochingen fahren und 1850 wurde die gesamte Strecke Stuttgart – Ulm mit der bekannten Geislinger Steige in Betrieb genommen. Schließlich dampften ab 1861 die Züge abschnittsweise am Neckar entlang von Plochingen Richtung Tübingen. 1933 wurde der Vorortverkehr zwischen Esslingen, Stuttgart und Ludwigsburg mit neuen Triebwagen auf der viergleisig ausgebauten und elektrifizierten Strecke aufgenommen, den dann 1978 die S-Bahn ablöste.

Heute hat Esslingen rund 90.000 Einwohner und eine Vielzahl bekannter Unternehmen ist hier zu Hause.