

# Der Bahnbau Biberach–Uttenweiler

Von Hans Willbold, Dürnau

Im April 1902 legten die bürgerlichen Kollegien von Munderkingen eine Denkschrift zum Bau einer Eisenbahnlinie von Munderkingen nach Biberach vor. Diese war von Regierungsbaumeister Wallersteiner (Nürnberg) gefertigt worden, der auch schon die Denkschrift für den Bau der Nebenbahn Schussenried–Buchau verfaßt hatte.

In dieser Denkschrift heißt es: „Schon seit einer Reihe von Jahren hegen die Anwohner der Donautalbahn in der Gegend von Munderkingen und Ehingen den Wunsch einer Verbindung mit der Südbahn Ulm–Friedrichshafen, ein Wunsch, der insbesondere bei der Stadt Biberach einen lebhaften Anklang gefunden hat. Außer der Erschließung des zwischen beiden Bahnen liegenden Gebiets für den Eisenbahnverkehr soll die erstrebte Linie dem Zwecke dienen, für die Bewohner der Ortschaften zwischen Blaubeuren und Munderkingen wie auch der anschließenden Albgegend einen kürzeren Weg nach dem Bodensee zu schaffen, d. h. diesen Umweg über Ulm oder Herbertingen zu ersparen; andererseits würde diese neue Linie der Gegend bei Biberach eine bessere Verbindung mit dem Donauthal und der Alb bieten. ... Die Stadt Munderkingen ist in ihren Bestrebungen mit der Stadtgemeinde Biberach einig, die ihrerseits ein Projekt Biberach–Uttenweiler vertritt. Bei der von Biberach nach Munderkingen über Uttenweiler führenden Linie ist das Absehen in erster Linie nicht auf eine thunlichst kurze Verbindungsbahn, sondern darauf gerichtet, einer möglichst großen Anzahl von den zwischen den beiden Hauptbahnen liegenden Ortschaften die Wohlthaten des Eisenbahnverkehrs zuzuwenden; insbesondere soll durch diese Linie der nahezu 1300 Einwohner zählende Marktflecken Uttenweiler in die Bahnverbindung einbezogen werden, obgleich derselbe ziemlich weit von der geraden Verbindungslinie Munderkingen–Biberach abliegt und hierdurch die Länge der Verbindungsbahn nicht unerheblich vergrößert wird. Wenn aber eine Nebenbahn ihre Aufgabe, als Zubringer des Verkehrs der Hauptbahnen zu dienen, in richtiger Weise erfüllen soll, so darf sie nicht auf dem kürzesten Weg das eisenbahnlose Gebiet durchschneiden, sondern sie muß diejenigen Ortschaften berühren, welche der Bahn einen reichlichen Personen- und Güterverkehr zuführen werden.“

Die bürgerlichen Kollegien von Biberach und Uttenweiler hatten ebenfalls im April 1902 eine Denkschrift in dieser Sache eingereicht, welche genauso auf den Arbeiten Wallersteiners beruhte. In der Einleitung wird u. a. der lebhafteste Wunsch Uttenweilers hervorgehoben, mit Biberach durch eine Eisenbahn verbunden zu werden. Im Schlußwort wird gesagt: „Wenn auch die Ertrags-

berechnung zunächst eine erhebliche Verzinsung des Anlagekapitals nicht erwarten läßt, so dürften dennoch dringende Gründe volkswirtschaftlicher Natur vorliegen, welche auf den Bau der Linie Biberach–Uttenweiler hindrängen. Die Stadt Biberach bildet zweifellos für das Gebiet, das durch die Bahn dem Eisenbahnverkehr erschlossen werden soll, den wirtschaftlichen Mittelpunkt, und es erscheint durchaus geboten, den Bewohnern jener Gegend die durch die Anlage einer Eisenbahn ermöglichte Erleichterung des Verkehrs mit der Stadt zu verschaffen. Es ist sodann wohl zu erwarten, daß nach Erstellung der Bahn in der bis jetzt nahezu ausschließlich Landwirtschaft treibenden Bevölkerung sich die Industrie in einem Maße weiter entwickelt, die der Bahn im Laufe der Zeit eine bessere Rente gewährleistet.“

In der Denkschrift werden die Baukosten bei Normalspur auf 2 100 000 Mark geschätzt. Damit kämen 91 200 Mark auf 1 km Bahnlinie. Die der Denkschrift beigefügte Berechnung der voraussichtlichen Betriebsergebnisse kommt zu dem Schluß, daß eine Verzinsung des Anlagekapitals „vorerst nicht zu erwarten“ ist. Unter ganz besonders günstigen Voraussetzungen „ergäbe sich eine Verzinsung von 0,37 %“. Die Auspizien waren also von vorneherein nicht sehr günstig.

Die Denkschrift der Biberacher und Uttenweiler bürgerlichen Kollegien beschreibt die Bahnlinie wie folgt: „Die Nebenbahn Biberach–Uttenweiler beginnt auf dem westlich vom Empfangsgebäude gelegenen Vorplatze des Bahnhofs Biberach und zieht auf 600 m Länge neben der Hauptbahn nach Süden, in der Richtung gegen Friedrichshafen. Mit der Hauptbahn überschreitet die Linie alsbald die Riß auf einer Brücke mit drei Öffnungen von je 10 m Weite und sodann zum zweitenmale denselben Fluß auf einer solchen von 22 m Weite; von km 0,6 ab wendet sich die Linie gegen Westen und überschreitet bei km 1,2 die Staatsstraße Biberach–Waldsee; an diesem Uebergang ist ein Haltepunkt Biberach-Stadt angenommen. Die Linie wendet sich nun unter südlicher Umgehung der Stadt dem Wolfenthale zu, das sie mit einer Steigung 1:45 erreicht und an dessen rechtem Hange sie bis gegen Reute emporsteigt, wo bei km 5,3 eine Haltestelle nördlich vom Dorfe geplant ist. Nach dem Verlassen der Haltestelle verbleibt die Bahn zunächst im Thal des Zellerbachs und steigt dann mit 1:40 gegen Mittelbiberach empor, um bei km 7,8 die Haltestelle Mittelbiberach-Oberdorf zu erreichen. Vom Ende dieser Haltestelle ab senkt sich die Bahn mit 1:80 in das Thal des Rothbaches, und steigt hierauf gegen Stafflangen empor, wo bei km 11,7 eine Haltestelle gedacht ist.“

Nach einer vorliegenden und in der angeschlossenen Übersichtskarte angedeuteten Variante würde die Bahn schon bei km 1,9 von der bearbei-

teten Linie abzweigen, das Wolfenthal überschreiten und mit einer Steigung 1:40 die Höhe bei Mittelbiberach erreichen, wo nunmehr die Haltestelle nördlich anstatt südlich vom Dorf angelegt würde. Bei km 9,2 vereinigt sich die um rund 2,2 km kürzere Variante mit der bearbeiteten Linie.

Von Stafflangen ab zieht die Bahn in nordwestlicher Richtung gegen Schammach, wo bei km 16,3 eine Haltestelle sich befindet. In westlicher Richtung wendet sich sodann die Bahn gegen Ahlen und zwar mit Gefällen 1:40 und 1:150 und erreicht die Haltestelle des genannten Dorfes bei km 19,5. Von Ahlen ab muß die Bahn nach einer längeren Horizontalen wieder eine Steigung 1:40 annehmen, um in der Folge mit 1:66,6 und 1:100 zum Bahnhof Uttenweiler bei km 23,0 abzufallen.

Die größte vorkommende Steigung ist 1:40; von der Bahn liegen

in der Horizontalen	36 % der ganzen Länge
in Steigungen	44 % der ganzen Länge
in Gefällen	20 % der ganzen Länge

Wegen der ungünstigen Terrainverhältnisse konnten verlorene Steigungen nicht vermieden werden.

Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 100 m. Von der Gesamtlänge der Bahn liegen

in Geraden	11 434 m = rund 50 %
in Bögen	11 416 m = rund 50 %

Der tiefste Punkt der Bahn liegt in der Horizontalen des Bahnhofes Biberach in der Meereshöhe 531,20 m; der höchste Punkt in der Horizontalen der Haltestelle Schammach in der Meereshöhe 626,50 m.“

Diese Beschreibung der Bahnlinie war die Grundlage der Bemühungen von Reute, auch nach der amtlichen Streckenänderung von 1909, welche Reute nicht mehr berücksichtigte, doch noch abgeschlossen zu werden.

Im Februar 1907 schoben die bürgerlichen Kollegien von Biberach eine erweiterte Denkschrift nach, die den Bau einer Verbindungsbahn von der Südbahn zur Donaubahn zum Ziele hatte.

Diese Denkschrift sah zwischen Uttenweiler und Munderkingen dieselbe Streckenführung vor, wie sie auch schon 1902 von Munderkingen vorgeschlagen worden war, nämlich von Uttenweiler nach Nordosten über Sauggart, Grundsheim und Rettighofen nach Unterstadion und von dort in nordwestlicher Richtung weiter über Bettighofen nach Emerkingen und Munderkingen.<sup>1</sup>

Im Gegensatz zu den Bemühungen Buchaus um einen Bahnanschluß, die mehr als 30 Jahre währten, war in diesem Falle schon sehr rasch eine Reaktion zu verzeichnen: Die Zweite Kammer des württembergischen Landtages in Stuttgart faßte am 30. Juli 1907 unter Streichung der Nr. 3 des Artikels 1 im Entwurf zum Baukreditgesetz für die Finanzperiode 1907/08 betreffend die Forderung einer ersten Rate für den Bau einer Bahn von Ehingen nach Laupheim folgenden Beschluß: „Die K. Staatsregierung wird ersucht, den Ständen in dem nächsten Eisenbahnbaukreditgesetz den Bau einer von Biberach abzweigenden, der wirtschaftlichen Bedeutung der bis jetzt nicht an der Eisenbahn lie-

genden Ortschaften entsprechenden, in Munderkingen einmündenden Nebenbahn zur Verabschiedung vorzulegen und die Herstellung einer Verbindungsbahn Ehingen–Laupheim für später im Auge zu behalten.“

Die Erste Kammer des Landtags beschloß daraufhin am 10. August 1907, die Nr. 3 in Übereinstimmung mit dem anderen Hause zu streichen und der Resolution in der Form beizutreten, die K. Staatsregierung zu ersuchen, den Ständen in einem der nächsten Eisenbahnbaukreditentwürfe den Bau einer Stichbahn Biberach–Uttenweiler als Teilstrecke einer nach Munderkingen fortzusetzenden Nebenbahn zur Verabschiedung vorzulegen und die Herstellung einer Verbindungsbahn Ehingen–Laupheim für später im Auge zu behalten.

Daraufhin wurde von der Eisenbahnverwaltung ein dieser Anregung entsprechender allgemeiner Entwurf für eine normalspurige Nebenbahn von Biberach nach Uttenweiler unter Berücksichtigung einer späteren Fortsetzung nach Munderkingen bearbeitet. Am 5. November 1907 meldete das Bahntechnische Bureau in Stuttgart, daß es „höherem Auftrag zufolge in den letzten Tagen mit den allgemeinen Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Biberach nach Munderkingen begonnen hat.

Kgl. Oberamt wird daher ergebenst ersucht, durch geeignete Bekanntmachung gefl. dahin wirken zu wollen, daß den mit diesen Arbeiten beauftragten Beamten keine Hindernisse in den Weg gelegt werden.“

Dem zu realisierenden Entwurf lagen im allgemeinen die von der württembergischen Eisenbahngesellschaft und von Regierungsbaumeister Wallersteiner im Jahre 1902 aufgestellten Projekte zugrunde. Diese waren jedoch nach Vornahme neuer Feldaufnahmen und weiterer Erhebungen wesentlich geändert und verbessert worden.

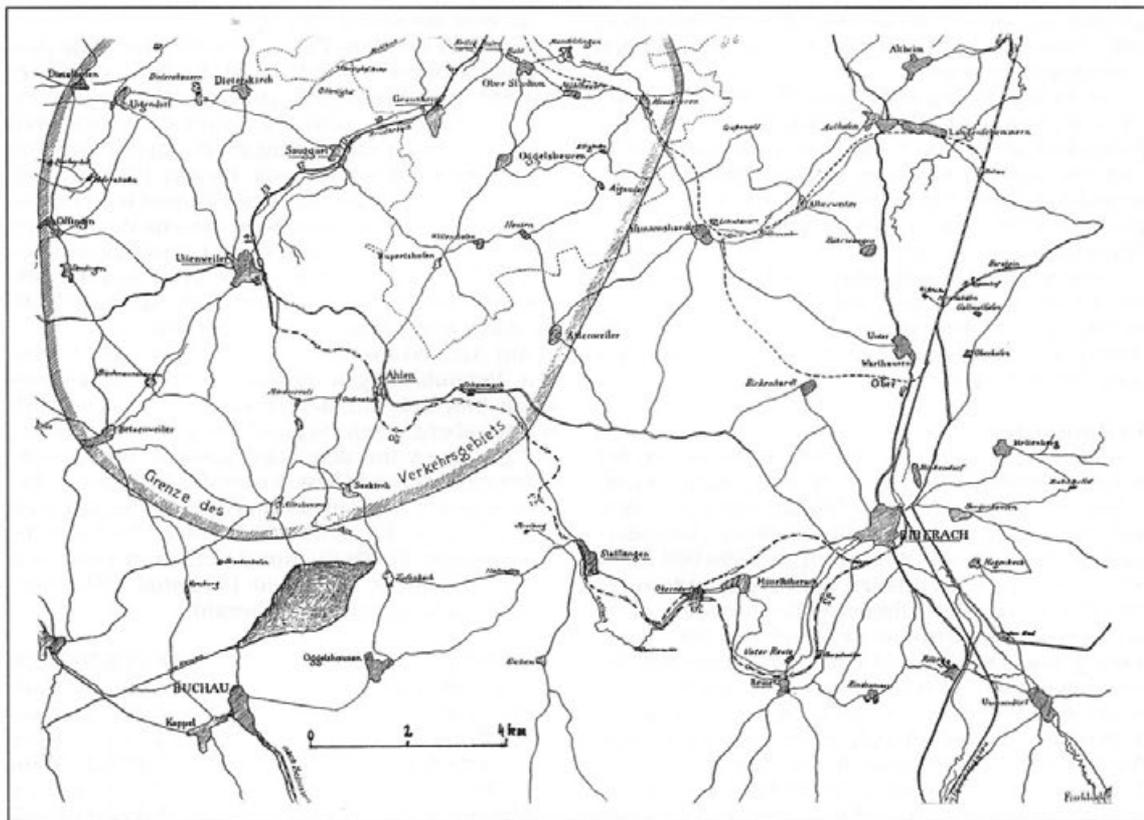
Einzelheiten dieses neuen Projekts, entnommen dem „Entwurf eines Gesetzes betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau und für außerordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstaltenverwaltung in der Finanzperiode 1909/10“:

### „1.) Spurweite, allgemeine Lage der Bahn und Stationsanlagen

Die neue Linie muß, schon weil sie möglicherweise das erste Glied einer künftigen Verbindungsbahn zwischen der Südbahn und der Donaubahn bildet, die normale Spurweite von 1,435 m erhalten. Sie beginnt auf dem Bahnhof Biberach an dessen südlichem Ende, verläßt ihn in südlicher Richtung, übersetzt die Riß, wendet sich im Bogen von 300 m Halbmesser gegen Westen und überschreitet in Steigungen von 1:440, 1:45, 1:150 und 1:80 auf einem über 1000 m langen Damm das Rißtal.

In einem Einschnitt von 150 m Länge und 7,5 m Tiefe gelangt sie an den rechten Rand des Wolfentals, wo in horizontaler Lage ein Haltepunkt Biberach für den Personenverkehr bei km 1,760 angenommen ist.

Die Bahn überfährt sodann die Straße nach Reute und übersetzt auf einem im Bogen von 250 m



Karte aus der Denkschrift von 1902. Vorlage: Stadtarchiv Biberach.

Halbmesser liegenden, etwa 600 m langen und bis zu 8,5 m hohen Damm das Wolfental, worauf sie in einem Bogen entgegengesetzter Richtung und durch einen bis zu 14 m tiefen Einschnitt in einem gegen Norden gerichteten Seitental unter fortgesetztem Steigen mit 1:40 und 1:44 und mit einer Wendung nach Westen die Waagrechte bei der Dampfziegelei und von da mit dem Gefäll von 1:120 in südwestlicher Richtung den Bahnhof Mittelbiberach bei km 5,200 erreicht. Im weiteren Verlauf führt die Linie an Mittelbiberach und Oberdorf vorbei in Steigungen von 1:50 und 1:500, wobei sich Gelegenheit zur Errichtung eines Haltepunktes Oberdorf bei km 6,200 oder bei km 6,500 ergibt.

Von der am Ende dieses Ortes erreichten Scheitelstrecke wendet sich die Bahn im Gefäll 1:150 nach Nordwest, um nach waagrechter Überschreitung eines Seitentales in der Steigung 1:100 den am Südeinde des Dorfes bei km 9,000 vorgesehenen Bahnhof Stafflangen zu erreichen. Hierauf wird das Mühlbachtal auf einem etwa 5 m hohen und 460 m langen Damm und sodann die Straße nach Eichen schienengleich überschritten. Der hier beginnende Aufstieg zum höchsten, 626 m ü. N. N. gelegenen Punkt der Bahn erfolgt mit Steigungen von 1:65, 1:40 und 1:250. Von dem bei km 12,600 gelegenen Ende der Scheitelstrecke fällt die Bahn mit 1:80 bis zu dem bei km 13,750 projektierten Bahnhof Uttenweiler. Nach Verlassen der Station umfährt die

Bahn den Hummelberg im Gefäll 1:120. Sie gelangt nach kurzer waagrechter Strecke mit der Steigung 1:400 zu dem Bahnhof Rupertshofen bei km 17,100.

Von hier an westliche Richtung verfolgend, erreicht die Bahn mit Gefällen von 1:80, 1:240 und 1:170 die Endstation Uttenweiler, die nordöstlich vom Ort bei km 20,640 zu liegen kommt. Das Ende des Bahnhofs ist bei km 20,800.

## 2.) Länge, Neigungs- und Krümmungsverhältnisse

Die Betriebslänge der Bahn beträgt von Mitte zu Mitte der Verwaltungsgebäude in Biberach und Uttenweiler 20,640 km; die Baulänge beträgt rund 20,800 km. Die größte Steigung in der Richtung Biberach–Uttenweiler ist 1:40, in umgekehrter Richtung 1:80. Der kleinste Bogenhalbmesser mißt 250 m. Die Schwellenhöhe des Bahnhofs Biberach liegt auf 531,100 m, der höchste Punkt der Bahn bei 626,000 m ü. N. N. Die Schwellenhöhe des Bahnhofs Uttenweiler beträgt 576,5 m ü. N. N.

## 3.) Geognostische Verhältnisse, Unterbau, Oberbau, Hochbauten

Die Bahn durchzieht die Altmoräne des Rheintalgletschers. Es werden in den Einschnitten außer Lehm, Sand und Kies in beschränkter Menge auch Nagelfluhe angetroffen werden. Bei den Talüber-

gängen kommt die Bahn zum Teil auf moorigem, dem Anschein nach aber ausreichend tragfähigen Untergrund zu liegen.

Die Erdbewegung wird rund 275 000 Kubikmeter umfassen. Von Kunstbauten sind außer den 2 Brücken über die Riß die Unterführung der Rollinstraße und der Waldseer Straße in Biberach, der gewölbte Krumbachdurchlaß bei km 2,654 und 16,00 m Weite und mehrere gewölbte Wegunterführungen zu nennen.

Für den Oberbau sind vorläufig L-Profilsschienen mit 12 bis 13 Schwellen auf den Schienenstoß in Rechnung genommen. Die Hochbauten sollen in einfachster Weise nach den bei Nebenbahnen üblichen Typen hergestellt werden.

#### 4.) Baukosten

In dem neuen Projekt sind die Gesamtkosten der Bahn einschließlich der zu 97 000 Mark veranschlagten Kosten der Anschlußarbeiten auf dem Bahnhof Biberach und einschließlich Grunderwerb, Fahrzeuge und Bauzinsen zu 2 596 000 Mark berechnet. Hievon entfallen auf den Grunderwerb 258 000 Mark. Der kilometrische Aufwand stellt sich sonach mit Grunderwerb auf 125 000 Mark, ohne Grunderwerb auf 113 000 Mark. Den beteiligten Gemeinden ist nach der bestehenden Übung außer der unentgeltlichen Stellung von Grund und Boden sowie des zum Bahnbetrieb erforderlichen Wassers die Leistung eines baren Beitrages zu den Baukosten von mindestens 5 000 Mark für das Kilometer, also insgesamt 20,8 mal 5 000 = 104 000 Mark aufzuerlegen. Hiernach berechnet sich das vom Staate aufzubringende Anlagekapital auf 2 338 000 Mark minus 104 000 Mark = 2 234 000 Mark.

Der weiteren Prüfung bleibt vorbehalten, ob nicht an Stelle des vorgesehenen L-Profil-Oberbaues D-Profil-Oberbau gewählt werden soll, was eine Erhöhung der Kosten um rund 194 000 Mark verursachen würde. Das staatliche Anlagekapital würde in diesem Fall 2 428 000 Mark betragen. Die Ausführung einer bei Biberach weiter nach Süden ausbiegenden 674 m längeren Variante, mit der das in der Nähe der Stadt gelegene, zum Teil von genehmigten Baulinien durchzogene Gelände umgangen werden könnte, wird nur dann in Frage kommen, wenn die Beteiligten sich zur Übernahme des größten Teils des Mehrbetrages der Baukosten mit 145 000 Mark und der Grunderwerbskosten mit 42 000 Mark bereit erklären.

#### 5.) Ertragsrechnung

Die kommerzielle Bevölkerung beträgt 7 200 Köpfe, die jährlichen Betriebseinnahmen sind zu 61 000 Mark berechnet. Die Betriebsausgaben sind bei vier täglichen Zugpaaren zu 50 000 Mark veranschlagt, sodaß sich ein Betriebsüberschuß von 11 000 Mark ergibt. Dieser würde bei Annahme eines Zinsfußes von 4 % zur Verzinsung von 275 000 Mark ausreichen, sodaß vom Staate à fonds perdu aufzuwenden wären bei Verwendung von D-Profil-Oberbau 2 153 000 Mark, bei Anwendung des L-Profil-Oberbaues 1 959 000 Mark.“

So weit der Gesetzentwurf.<sup>2</sup>

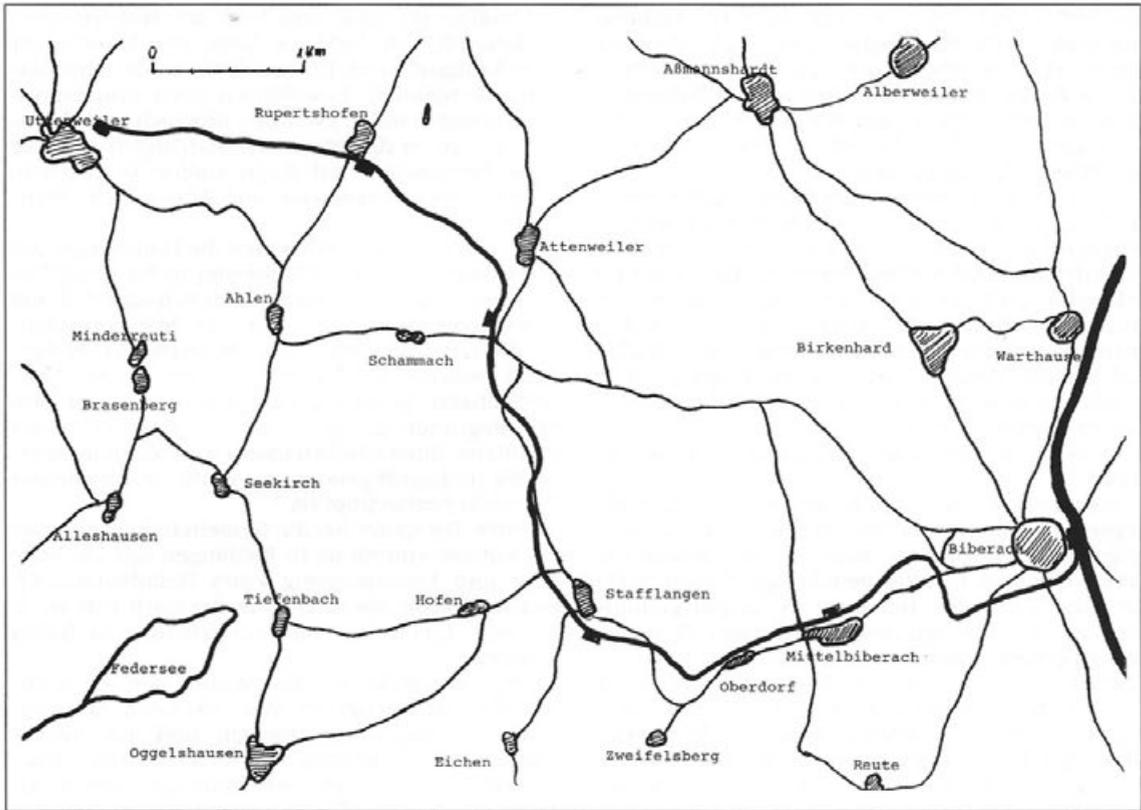
Was sich auf dem Papier so schön und fast problemlos ausnahm, wurde in der Realität schon wesentlich schwieriger. Mit anderen Worten: Die Finanzen stimmten nicht. Dies auch deswegen, weil zu jener Zeit der Eisenbahnbau-Boom florierende und daher die Konkurrenz zum Projekt Biberach-Uttenweiler sehr groß war. Hinzu kamen laufend Zusatz- bzw. Änderungswünsche, welche die Planung – wohl für den Staat nicht immer unwillkommen – beträchtlich verzögerten. 1909 etwa wurde ausführlich diskutiert, ob die Gemeinde Reute nicht an die Bahn angeschlossen werden kann.

Am 31. Oktober und 14. November 1912 wurden Vereinbarungen zwischen der Amtskörperschaft Biberach und der Verwaltung der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen getroffen, welche einen für den Staat kosten- und lastenfreien Grunderwerb bzw. Ersatz der Grunderwerbskosten durch die Amtskörperschaft Biberach zum Inhalt hatten.<sup>3</sup> Im Jahre 1912 leistete die Stadt Biberach einen Zuschuß zum Bahnbau in Höhe von 11 358 Goldmark. Zwischen 1913 und 1921 wurden folgende Bahnbeiträge bezahlt:

Biberach	58 270,76 Mark
Mittelbiberach	16 006,95 Mark
Oberdorf	7 271,28 Mark
Stafflangen	14 511,76 Mark
Attenweiler	7 235,21 Mark
Schammach	2 933,31 Mark
Ahlen	1 454,23 Mark
Rupertshofen	7 333,26 Mark
Uttenweiler	18 750,40 Mark
Willenhofen Gde. Oggelsbeuren	93,10 Mark
Fürstl.Thurn u. Taxis	
Rentkammer Obermarchtal	447,59 Mark <sup>4</sup>

Aus dem Jahre 1913 stammte ein Vorschlag aus dem Riedlinger Raum, die vorgesehene Fortsetzung der Strecke Biberach-Uttenweiler anstatt nach Munderkingen über Hailtingen nach Riedlingen zu führen. Es wurde argumentiert, daß es bei diesem Projekt nur nötig sei, die wenigen Kilometer von Uttenweiler nach Hailtingen neu zu bauen und von Hailtingen bis Riedlingen die schon genehmigte Trasse der Kanzachtalbahn zu benützen, welche zu jener Zeit noch nicht gebaut war.<sup>5</sup> Die Diskussion über diesen neuen Vorschlag dauerte lange genug, um den Bahnbau wieder zu verzögern. Dabei waren im Juni 1913 vom Landtag 3 600 000 Mark für den Bau neuer Nebenbahnen bereitgestellt worden. Biberach-Uttenweiler mußte also weiter warten. Und dann kam der Krieg. Alle Linien, mit deren Bau noch nicht begonnen war, wurden auf Eis gelegt und auf „bessere Zeiten“ nach dem Krieg verschoben.

Immerhin war auch im Krieg das Projekt Biberach-Uttenweiler nicht in Vergessenheit geraten. Am 1. Dezember 1917 wandte sich die renommierte Berliner Spezialfabrik für Bahn-, Wagon- und Lokomotivbau Orenstein & Koppel an die beteiligten Oberämter mit einem Schreiben folgenden Inhalts: „Nachdem seitens der Heeresverwaltung



Karte der revidierten Streckenführung. Vorlage: H. Willbold.

die Absicht besteht, für die Übergangs- und Friedenswirtschaft die Landkreise mit Feldbahnmaterial aus den verfügbaren Beständen des Eisenbahnersatzparks zu versorgen, haben, wie uns bekannt, eine Anzahl von Kreisen den Wunsch, zur planmäßigen Durchführung dieser Maßnahme, sowie zweckentsprechender Auswahl des Oberbaues und Beschaffung geeigneten rollenden Materials, die Mitwirkung einer Unternehmer-Gesellschaft in Anspruch zu nehmen, die im Bereiche des Baues von Feldbahnen eine führende Stellung einnimmt.

Wir beehren uns deshalb, ergebenst mitzuteilen, daß wir hierfür unsere Dienste in Vorschlag bringen. Wir unterhalten eine besondere Bauabteilung, welche Vorprojekte ausarbeitet, Vorschläge für die Linienführung unterbreitet, späterhin auf diesbezüglichen Wunsch auch den Bau der Bahn übernimmt oder durch Spezialingenieure überwacht. Wir haben fernerhin Specialfabriken für die Anfertigung von Ergänzungsmaterial jeder Art, sei es Oberbaustoffe oder rollendes Material. Diese Fabriken kommen auch für die Vornahme etwaiger Reparaturen in Frage.

Wir dürfen wohl voraussetzen, daß unsere Firma in Bezug auf ihren Geschäftsumfang und ihre Organisation hinlänglich bekannt ist, um Ihnen die Gewähr für sachgemäße und verständige Beratung zu bieten.

Wir sind selbstverständlich gerne bereit, auf Wunsch Kataloge, Prospekte und sonstige Unterlagen allgemeiner Natur zur gefl. Durchsicht zur Verfügung zu stellen.

Im Falle Sie unsere Dienste in Anspruch zu nehmen wünschen, würde sich der Vertreter unserer Filiale Straßburg die Ehre geben, seine Aufwartung zu machen. Irgendwelche Kosten oder sonstige Verbindlichkeiten erwachsen Ihnen durch den Besuch unseres Vertreters nicht.

Einer gefl. Nachricht entgegensehend, zeichnen wir  
hochachtungsvoll  
ergebenst  
Orenstein & Koppel – Arthur Koppel  
Aktiengesellschaft.“

Regierungsrat Wiegandt vom K. Württ. Oberamt Riedlingen fügte dem Schreiben von Orenstein & Koppel handschriftlich hinzu: „Warum nicht für Uttenweiler-Biberach geeignet? Es dürfte sich empfehlen, vielleicht den Sachverständigen kommen zu lassen! Nach dem Krieg wird es evtl. mit dem Eisenbahnbau nicht viel werden. Die Firma ist zu empfehlen.“ Regierungsrat Wiegandt schätzte die Aussichten für die Nachkriegszeit, wie aus seiner Bemerkung hervorgeht, richtig ein.

Die Gemeinde Uttenweiler, der das Schreiben von Orenstein & Koppel zugeleitet wurde, war da-

von jedoch nicht begeistert und meldete folgenden Beschluß nach Riedlingen: „Das Kgl. Oberamt übersandte ein Schriftstück von der Firma Orenstein & Koppel in Berlin, die sich mit Feldbahnen u. dergl. befaßt und bemerkt das Kgl. Oberamt, ob das Unternehmen nicht für die Strecke Uttenweiler-Biberach geeignet wäre.

Um ein Privatunternehmen kann es sich bei dieser Strecke nie handeln und da die staatlich technischen Arbeiten soweit vorangeschritten sind, daß nach dem Krieg gleich begonnen werden kann und jedenfalls auch gleich begonnen wird, da die Gemeinde ja schon große Summen bezahlen mußte, wird beschlossen, sofort nach Friedensschluß alles aufzubieten, damit die technischen Arbeiten sofort wieder fortgesetzt werden und auch bald mit dem Bauen begonnen wird.

Gemeinderat und Bürgerausschuß (Unterschriften).<sup>6</sup>

Kaum war der Krieg im November 1918 zu Ende gegangen, wurde einen Monat später im Staatsanzeiger angekündigt, daß nunmehr der bereits vor dem Krieg vom Landtag genehmigte Bahnbau Biberach-Uttenweiler nun doch in Angriff genommen werden soll, um den Erwerbslosen Gelegenheit zu geben, Arbeit zu bekommen.<sup>7</sup>

Durch diese unerwartete Botschaft (und noch vor der Unterzeichnung des Versailler Friedensvertrages am 28. Juni 1919) regten sich wieder die Befürworter der Bahn zwischen Donau und Riß, was das große Interesse an diesem Bahnbauprojekt beweist. Zunächst waren es vor allem die Interessenten zwischen Uttenweiler und Munderkingen, welche Wünsche anmeldeten. Zu jenem Zeitpunkt im Februar 1919 lag die Weiterführung von Uttenweiler nach Munderkingen immer noch im Bereich des Möglichen. So wandte sich am 9. Februar 1919 die Gemeinde Uigendorf an das Riedlinger K. Oberamt: „Die bürgerlichen Kollegien der hiesigen Gemeinde haben in Erfahrung gebracht, daß der Bahnbau Biberach-Uttenweiler als Notstandsarbeit zur Ausführung kommen soll.

Da die Möglichkeit vorhanden ist, daß die Bahnstrecke von Uttenweiler weitergeführt wird, bitten die unterzeichneten bürgerlichen Kollegien angesichts der weiten Entfernung zur nächstgelegenen Bahnstation und der damit verbundenen Beschwerden in Anbetracht des Personen sowie des Güterverkehrs um Weiterführung der Bahn von Uttenweiler nach Zwiefaltendorf über Dieterskirch, Uigendorf, Diethofen und ersuchen um wohlwollende Erwägung und Berücksichtigung.

Gemeinderat und Bürgerausschuß.“

Diesem Schreiben schlossen sich an

am 11. Februar 1919 die bürgerlichen Kollegien von Diethofen,

am 16. Februar 1919 die bürgerlichen Kollegien von Dieterskirch,

am 18. Februar 1919 die bürgerlichen Kollegien von Dietershausen,

am 23. Februar 1919 die bürgerlichen Kollegien von Oberwachingen,

am 02. März 1919 die bürgerlichen Kollegien von Zwiefaltendorf.<sup>8</sup>

Erwähnt sei noch, daß nach der Wallersteiner Denkschrift von 1902 die Linie von Uttenweiler über Sauggart, Grundsheim, Rettighofen, Unterstadion, Bettighofen, Emerkingen nach Munderkingen verlaufen sollte. Zwischen Biberach und Uttenweiler hatte er die Trasse von Stafflangen an nicht nach Attenweiler und Rupertschhofen vorgesehen, sondern über Schammach und Ahlen nach Uttenweiler.

Bereits im März 1919 waren die Hoffnungen auf einen Weiterbau von Uttenweiler in Richtung Donau weitgehend verfliegen, denn Schultheiß Traub von Uttenweiler beantragte am 25. März jenes Jahres die Genehmigung einer Personen-Autoverbindung zwischen Uttenweiler und der an der Kanzachtalbahn liegenden Gemeinde Hailtingen mit der Begründung, daß eine Weiterführung der Bahnlinie Biberach-Uttenweiler, deren Bau demnächst in Angriff genommen werde, in absehbarer Zeit nicht beabsichtigt sei.<sup>9</sup>

Einen Tag später bat die Gemeinde Betzenweiler die Amtsversammlung in Riedlingen um „Aufstellung und Unterstützung eines Bahnbauprojekts von Hailtingen über Betzenweiler nach Uttenweiler und Biberach“. Die bürgerlichen Kollegien schrieben:

„Wie allgemein bekannt wurde, soll am kommenden Samstag den 29. März 1919 eine Amtsversammlung abgehalten werden und auf solcher auch die Eisenbahnfrage Biberach-Uttenweiler sowie die Weiterführung nach Riedlingen bzw. Munderkingen zur Erörterung kommen und Beiträge bewilligt werden.

Daß der große Ort Uttenweiler mit Umgebung eine Eisenbahnverbindung erstrebt und durch die in Aussicht genommenen Notstandsarbeiten seine diesbezüglichen Ziele jetzt zu machen hofft, ist mehr als begreiflich. Unverständlich scheint uns aber, daß in dem Bezirk Riedlingen anscheinend nichts unternommen wird, um in erster Linie die Verbindung Riedlingen-Uttenweiler sicher stellen zu können und die Weiterführung nach Biberach in zweite Linie zu bringen.

Es ist allgemein bekannt, daß Biberach die Weiterführung nach Munderkingen und nicht nach Riedlingen zu seinen Bestrebungen macht. Dieses ist doch ganz besonders zu beachten und Riedlingen kann daher unmöglich untätig zusehen, wie ein großer Teil seines Bezirkes in seinen geschäftlichen Beziehungen an Biberach und Munderkingen gefesselt werden und Riedlingen verloren gehen sollte. Bei dem heutigen Mangel an arbeitswilligen, geübten Erdarbeitern, der ungeheuerlichen Lohnforderungen und Materialpreise, dürfte die Bahn Biberach-Uttenweiler einen Kostenaufwand von 4 bis 6 Millionen Mark, eine Bahn von Hailtingen nach Uttenweiler kaum 1 Million Aufwand erfordern. Ob Uttenweiler unter diesen Verhältnissen eher eine Verbindung mit Biberach als mit Riedlingen erlangen kann, dürfte bei gründlichem Studium der heutigen Finanzlage, sehr zweifelhaft erscheinen.

Bei unseren ganz trostlosen finanziellen Verhältnissen und den vielen Ansprüchen nach weiteren

Bahnverbindungen wird in Stuttgart ein billiges Projekt viel mehr Aussicht auf Genehmigung finden wie ein so teures Projekt Biberach–Uttenweiler.

Daß heute nur Biberach–Uttenweiler als sog. Notstandsprojekt genannt wird, mag wohl auch daher kommen, daß solches von Biberach aus eifrig betrieben wird, während man in Riedlingen unerschlüssig zuwartet bis es zu spät ist. Wenn Biberach–Uttenweiler normalspurig gebaut ist, kommt jedenfalls für die Weiterführung niemals Riedlingen, sondern nur Munderkingen in Betracht.

Das besser durchführbare, weil viel billigere, Projekt ist Riedlingen–Uttenweiler. Die schmalspurige Weiterführung nach Biberach schließt die gleichspurige Bahn Biberach–Ochsenhausen an die Kanzachtalbahn an, was für beide Bahnen von großem Vorteil wäre und einen Ausgleich in den Betriebsmitteln sehr erleichtern würde.

Es müßte doch sehr im Interesse von Uttenweiler liegen, wenn es in erster Linie mit seiner Oberamtsstadt durch eine Eisenbahn eine bessere Verbindung erhalten könnte und die Weiterführung nach Biberach auf spätere, billigere, Zeiten verlegt würde.

Ein Projekt mit einem Aufwand von einer Million müßte doch viel mehr Aussicht auf Erfolg haben, wie ein Projekt, das 4 oder gar 6 Millionen verschlingt.

Die Gemeinde Betzenweiler mit Bischmannshausen, bittet die Amtsversammlung bei den geeigneten Behörden entsprechende Anträge zu stellen und für Aufstellung eines Projekts besorgt sein zu wollen. Für die nötigen Grunderwerbungen und Vorarbeiten stellt die Gesamtgemeinde Betzenweiler einen Betrag von 50 000 Mark in Aussicht.

Auch Buchau dürfte ein sehr großes Interesse daran haben, daß es über Hailtingen eine Eisenbahnverbindung mit Uttenweiler und Umgebung erlangen kann und unser Projekt daher tatsächlich unterstützen wolle.

Daß Uttenweiler zum Bezirk Riedlingen und nicht zu Biberach gehört, sollte hier doch ausschlaggebend sein und im ganzen Bezirk eine lebhafte Agitation für benannte Sache zur Folge haben, eine solche könnte jetzt noch besten Erfolg haben, später nicht mehr. Die Sache liegt also sehr dringlich und sollten sofort geeignete Schritte eingeleitet werden, darum bitten wir die Amtsversammlung nochmals dringend.

Für die Gemeinde Betzenweiler:  
Gemeinderat und Bürgerausschuß.<sup>10</sup>

Wie nicht anders zu erwarten, landete das Schreiben bei den Akten in irgendeiner Schublade.

Zu Beginn des Monats Mai 1919 brach der Zentrumsabgeordnete Graf in der württembergischen Landesversammlung trotz der desolaten Finanzverhältnisse des Staates ein weiteres Mal eine Lanze für die Fortsetzung der Bahn Biberach–Uttenweiler nach Munderkingen. Gleichzeitig legten sowohl er als auch andere Abgeordnete der Regierung ans Herz, bei den bevorstehenden Bauten das heimische Handwerk möglichst zu berücksichtigen.<sup>11</sup> Auch dieser Vorstoß nützte nichts. In Biberach war

man schon froh über den zugesagten Bau der Strecke nach Uttenweiler und rechnete mit dem Arbeitsbeginn im Sommer 1919. Da erhielt der Gemeinderat Biberach am 7. Juli 1919 ein Gesuch der bürgerlichen Kollegien von Reute mit der Bitte um Zustimmung zur Abänderung der Eisenbahn Biberach–Uttenweiler in Form einer Führung der Trasse über den Ort Reute.

Der Biberacher Stadtrat behandelte das Gesuch in seiner Sitzung vom 19. Juli 1919. In dem Bericht darüber ist zu lesen: „Schon in der letzten Sitzung wurden schwere Bedenken dagegen geäußert, daß jetzt noch unmittelbar vor dem Beginn der Bauarbeiten Versuche gemacht werden, um die Trasse zu ändern. Die Frage der Führung der Bahn in Richtung Reute war seinerzeit nach allen Richtungen hin ernstlich abgewogen worden. Die Trasse der Bahn von hier beim Tannenkeller vorbei nach Mittelbiberach ist gesetzlich festgelegt; eine Änderung daher nur auf gesetzlichem Wege möglich.“

Aufgrund der im Saal aufliegenden Pläne wurde dem Gemeinderat von maßgebender technischer Seite eingehender Vortrag über das Verhältnis der bereits gesetzlich verabschiedeten Bahnführung zu der von der Gemeinde Reute erstrebten Bahnrichtung erstattet. Die letztere wäre etwa 1100 m und bei einer weiter ausholenden Variante sogar 2000 m länger als bei der genehmigten Linie. Dadurch würden sich Fracht- und Tarifkosten sehr erhöhen.

Von wesentlichem Einfluß bei der Beurteilung der zwei Projekte sind die Höhenverhältnisse. Die höchste Steigung soll mit Rücksicht auf die Bedeutung der Bahn, die für später als Durchgangsbahn ausgebaut werden soll(!), das Verhältnis von 1:40 nicht übersteigen. Diese Grenze könnte bei dem Projekt über Reute nicht eingehalten werden. Bei dem neuen Plan müßte 30 m auf die Höhe gegen Rindenmoos gestiegen und an der Höhe gegen Reute 30 m abgestiegen, also eine verlorene Steigung überwunden werden. Diese verlorene Steigung wäre für den Betrieb insofern von betriebstechnischem Nachteil, weil kurz nach Verlassen des Bahnhofes Biberach eine große Höhe zu überwinden wäre, und in umgekehrter Richtung die Maschine fortwährend unter starkem Dampf gehalten werden müßte, um kurz vor dem Endziel noch die große Steigung zwischen Reute und Biberach zu überwinden.

Die Betriebskosten würden dadurch enorm gesteigert und auch die Fahrzeit wesentlich verlängert werden.

Besonders groß trete der Unterschied in die Erscheinung, wenn man das virtuelle Verhältnis der beiden Projekte in Betracht ziehe, wobei sich das neue Projekt annähernd um 100% ungünstiger gestalten würde als das bereits genehmigte.

Aus der Mitte des Gemeinderates wurde bemerkt, daß es überrasche, den Plan über Reute nochmals aufzugreifen. Die Frage, ob die Bahn nicht über Reute geführt werden soll, sei im Jahre 1909 von den Gemeindekollegien in Gegenwart von Vertretern der Eisenbahnverwaltung – Oberfinanzrat Leo und Oberbaurat Hebsacker – nach al-

len Richtungen hin eingehend erwogen worden. Damals haben die Vertreter der Generaldirektion der Staatseisenbahnen erklärt, daß das Projekt über Reute wegen der technischen Schwierigkeiten ein für allemal ausscheide. Für die Eisenbahnverwaltung gebe es keine andere Lösung als die Führung der Bahn beim Tannenkeller vorbei.

Die Gemeindegremien, darunter einige entschiedene Vertreter der Bahn über Reute, mußten bei den überzeugenden Ausführungen von damals das Reutener Projekt als völlig aussichtslos erkennen. Von anderer Seite aus der Mitte des Gemeinderates wurde dagegen der Linie über Reute das Wort geredet. Für die Linie über Reute würden weit eher volkswirtschaftliche Gründe sprechen: 1 000 Menschen mehr bekämen in diesem Falle Anschluß an die Bahn. Von großer Bedeutung sei auch der bei Reute gelegene Staatswald von etwa 7 000 Hektar. Nicht zu vergessen sei auch die bei einer Bauausführung über Reute zu vermeidende Verschandelung des Stadtbildes bei der Waldseer Straße (neues Hospital!) durch den vorgesehenen großen unschönen Bahndamm.

Nach Abwägung aller Gesichtspunkte beschloß der Gemeinderat, an den früheren Entscheidungen festzuhalten.<sup>12</sup>

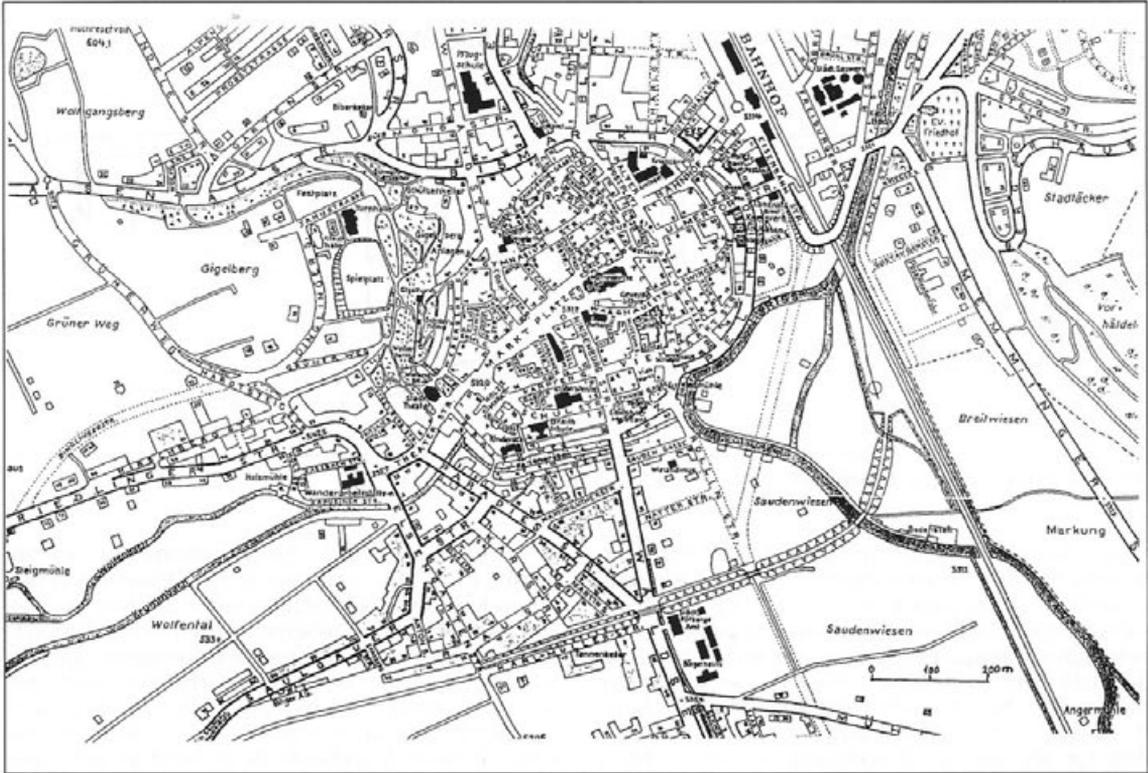
Die Gemeinde Reute ließ jedoch nicht locker. Am 22. August 1919 wurde sie nochmals vorstellig,

um eine Führung der Bahn Biberach–Uttenweiler über Reute zu erreichen. Die Reaktion des Biberacher Stadtrates war eindeutig: In der Befürchtung, daß durch diese Vorstellungen die Ausführung der Bahn nur eine große Verzögerung erfährt, die unter Umständen der Sache sehr schaden kann, faßte er den einstimmigen Beschluß, den Stadtvorstand zu ersuchen, an die Regierung in Stuttgart das dringende Ersuchen zu stellen, den Bahnbau nach dem alten, längst genehmigten und wohlgeprüften Projekt Biberach–Mittelbiberach–Stafflangen ohne Umweg über Reute auszuführen.<sup>13</sup>

Nun konnte der Bau beginnen. Inzwischen war es Spätherbst 1919 geworden. Bereits im Oktober trat jedoch ein schlimmer Kohlenmangel und in seinem Gefolge auch Störungen und Unterbrechungen in der Elektrizitätsversorgung ein. Wer auf Torf auswich, mußte dafür den fünffachen Preis wie zuvor bezahlen. Vom 5. bis zum 15. November wurde sogar der gesamte Personenverkehr auf allen Bahnstrecken eingestellt. Solche Tatsachen waren dem eben begonnenen Bahnbau naturgemäß nicht förderlich und verlangsamten ihn ungemein. Dabei konnte Biberach froh sein, daß mit dem Bau schon begonnen worden war, weil in Stuttgart noch im November 1919 beschlossen wurde, überhaupt keine Nebenbahnen mehr zu bauen. Auch das Deutsche Reich wollte nur noch dann bauen,

*Die heutige Kolpingstraße im Jahr 1929 mit der Bahnbrücke. Aus: K. Diemer, Alt-Biberach, Biberach 1990.*





Stadtplan von Biberach aus dem Jahre 1946 mit Einzeichnung des Uttenweiler Bahndammes. Vorlage: Kreisarchiv Biberach.

wenn die beteiligten Gemeinden neben dem Grunderwerb außerdem die Hälfte der Herstellungskosten übernehmen.

Das erste Baulos umfaßte die Strecke vom Bahnhof Biberach bis zur Überquerung der Saulgauer Straße und war 2,011 km lang. Dieser Bauabschnitt beinhaltete den Bau einer Brücke über die damals noch nicht verlegte Riß auf dem Areal des heutigen Sportplatzes bei der Adenauerallee sowie einen Hochwasserdurchlaß dicht daneben, ferner je eine Brücke über die Waldseer und Rollinstraße und einen Fußgängerüberweg westlich davon. Außerdem mußte beim Tannen Keller ein Bahneinschnitt ausgehoben werden, dessen Aushub zur Auffüllung des Wiesengeländes bzw. Aufschüttung des Bahndammes zwischen Bahnhof und Waldseer Straße diente. Für die Bauarbeiten wurde zunächst eine Notbrücke über die Riß erstellt, um die Materialtransporte bzw. Bodenaushubungen im Bereich der Pflughwiesen zu ermöglichen.

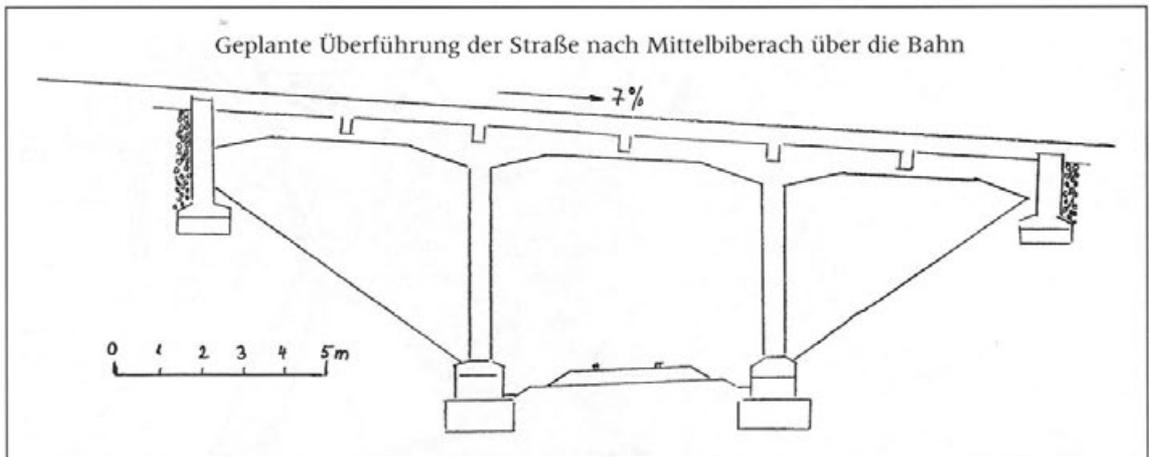
Ebenso war, um den Aushub beim Tannen Keller in das besagte Wiesengelände transportieren zu können, der Bau einer Schienen-Rollbahn nebst ebenengleicher Kreuzung dieser Feldbahn mit der Waldseer und (damaligen) Paradiesstraße erforderlich. Die ausführende Firma Wayß & Freytag AG aus Stuttgart erhielt dafür am 14. November 1919 unter Auflagen die behördliche Genehmigung.

Am Tannen Keller wurde ein Dampfbagger aufgestellt, der die Aushubarbeiten für den Bahneinschnitt wesentlich erleichterte.

Bis Ende Januar 1920 waren die Bodenaushubungen nördlich und südlich der Riß abgeschlossen, ein neuer Fußweg über die Wiese angelegt und die weiter westlich gelegene Trasse bis zur Waldseer Straße freigelegt. Es folgten vier Brückenbauten (Hochwasserkanalbrücke mit 4 m lichter Weite bei km 0+610, Rißbrücke mit 12 m lichter Weite bei km 0+840, Rollinstraßenbrücke mit 13 m lichter Weite bei km 1+041, Waldseer- und Paradiesstraßenbrücke mit 36 m lichter Weite bei km 1+230), dazu ein Fußwegübergang beim Tannen Keller bei km 1+396) und die Aufschüttung des maximal 35 m breiten und 8 m hohen Damms, der nach einem Bogen über den heutigen Sportplatz neben der Adenauer-Allee bis in die Nähe der Südbahn-Trasse fertig wurde. Er hatte insgesamt einen Rauminhalt von etwa 35 000 Kubikmetern.

Bei diesen Bauarbeiten kam es am 9. September 1920 noch zu einem tödlichen Unfall, als der etwas über 60 Jahre alte Schmied und Bahnarbeiter Johannes K. in der Nähe des Schnittpunktes der Bahnlinie mit der Straße nach Reute von abstürzenden Erdmassen verschüttet wurde.<sup>14</sup>

Noch nicht einmal 2 Monate später war bereits alles vorbei. Erst war es nur ein Gerücht in der



Plan der Brücke über die Mittelbiberacher Steige. Vorlage: H. Willbold.

Stadt. Bald war es amtlich: Der Bahnbau wird eingestellt. Im Biberacher Gemeinderat empfand man es in der Sitzung vom 3. November 1920 als Rücksichtslosigkeit seitens des Staates gegenüber den beteiligten Gemeinden, keine weiteren Mittel für den Bahnbau nach Uttenweiler zur Verfügung zu stellen. Der Abgeordnete Baur vom Zentrum hatte deshalb in dieser Angelegenheit im Landtag eine Anfrage an die Landesregierung gerichtet. Diese wurde vom Finanzminister Liesching dahingehend beantwortet, daß eine Inanspruchnahme des Staatskredites für die Interessen von Gemeinden und Amtskörperschaften nicht eher in Frage kommen könne, als bis alle Möglichkeiten, sich durch Beschaffung eigener Kredite die nötigen Gelder zu beschaffen, erschöpft seien. Es sei beispielsweise der Teuringer-Tal-Bahn gelungen, einen Betrag aufzubringen, der voraussichtlich zur Fortführung der Bauarbeiten ausreiche. Auch die Zweigstelle des Reichsverkehrsministeriums in Stuttgart sei entschlossen, für ein weiteres Entgegenkommen des Reiches einzutreten.<sup>15</sup>

Die Planung für das zweite Baulos war nach einigen Änderungen nahezu abgeschlossen, so daß einem Weiterbau von dieser Seite nichts im Wege gestanden wäre. Im Wolfental war über den Krummbach bei km 2,674 eine Brücke mit 16 m lichter Weite vorgesehen. Der das Tal überquerende Damm wäre bei über 35 m Breite auch rund 9 m hoch geworden.

Probleme bereitete die Überquerung der Mittelbiberacher Steige. Hierfür standen zwei Lösungen zur Wahl. Die eine sah einen schienengleichen Straßenübergang bei km 3+570 vor. Hierbei wäre es aber nötig gewesen, die Straße an dieser Stelle U-förmig nach Nordnordwest auszubiegen. Die andere Variante beließ die Steige in ihrer Linie, führte sie aber in einer Brücke mit 19,8 m lichter Weite bei km 3+180 über das Gleis. Die Baukosten für diese Brücke hatte man mit 22 000 Mark veranschlagt. Sie wäre (Mitte der Brücke) 145 m nach der Abzweigung der Mittelbiberacher Steige von der Bundesstraße 312 errichtet worden.<sup>16</sup>

Alles Hoffen auf Entgegenkommen nützte nichts: Der Staat hatte durch die Lasten des verlorenen Krieges ganz einfach andere Sorgen. So blieben außer der Linie Biberach–Uttenweiler in Württemberg noch zwei weitere Bahnprojekte auf der Strecke: Dornstetten–Pfalzgrafenweiler und das Reststück Reichenbach–Nusplingen. Im unmittelbar benachbarten badischen Grenzgebiet fiel die Linie Bretten–Kürnbach dem Geldmangel zum Opfer.

Dann begann die Inflation. Im Weltkrieg hatte der Verfall der deutschen Währung angefangen. Mehr als 100 Milliarden Mark Kriegsanleihen, welche die Deutschen während des Krieges gezeichnet hatten, waren zu verzinsen. Zahlreiche Erwerbslose und Flüchtlinge waren zu unterstützen. Da die Wirtschaft darniederlag, waren die Steuereinnahmen gering. Zudem waren immense Reparationszahlungen in zunächst noch unbestimmter Höhe zu erwarten. Im April 1921 wurden von den Siegermächten Zahlen genannt: 132 Milliarden Goldmark, eine unvorstellbare Summe. Im November 1923 war eine Goldmark schließlich 1 Billion Papiermark wert. Unter solchen Verhältnissen war an eine Fortsetzung des eben begonnenen Bahnbaues nicht zu denken.

Ein weiterer Unsicherheitsfaktor in Sachen Bahn waren die Bestimmungen des „Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich“ vom 29. April 1920, der in Absatz 1 des § 17 bestimmte: „Das Reich ist verpflichtet, die von den Ländern begonnenen Bauten fortzuführen, soweit das Bedürfnis in unveränderter Weise fortbesteht und nicht Rücksichten auf die wirtschaftliche Lage der Reichseisenbahnen entgegenstehen.“ Ein Gummiparagraph also! Nachdem ab 1924 die deutsche Industrieproduktion wieder angestiegen war, besserte sich nach und nach die Lage der Staatsfinanzen. Aber auch der Straßenverkehr war stark angewachsen. Das Automobil fing an, die Landstraßen zu beherrschen.

Dennoch hatte man in Biberach die Hoffnung noch nicht aufgegeben. Im Juni 1924 wurden die

beiden Abgeordneten Dr. Schermann und Dangel vom Zentrum mit einer Kleinen Anfrage wegen des Bahnbaues Biberach–Uttenweiler im Landtag aktiv. Anfang September 1924 richteten die beiden Abgeordneten eine weitere Kleine Anfrage an das Staatsministerium:

„Vor kurzem erfolgte die Nachricht von der Eröffnung einer neu gebauten Teilstrecke der Kochertalbahn. Ist das Staatsministerium bereit, bei dem Reichsverkehrsministerium nachdrücklichst dafür einzutreten, daß nunmehr auch die im Jahre 1919 begonnenen, aber nach Vollendung des ersten Bauloses abgebrochenen Bauarbeiten der Bahnlinie Biberach–Uttenweiler, für deren Weiterführung dringende wirtschaftliche Gründe sprechen, und zu deren Grunderwerbskosten eine Anzahl von Gemeinden namhafte Beiträge leisteten, wieder aufgenommen werden?“

Der Staatspräsident beantwortete diese Anfrage wie folgt: „Die allgemeine Finanzlage der Reichsbahn wird eine Förderung des Baues der Bahn Biberach–Uttenweiler in absehbarer Zeit nicht zulassen.“

Im ganzen Reich wurden derartige Nebenbahnbauten, die hohe Baukosten und dauernde Betriebszuschüsse erfordern und nur in kleinen Teilen in Angriff genommen waren, stillgelegt.

Von der 24 km langen Nebenbahnstrecke Biberach–Uttenweiler ist bis jetzt nur der Unterbau auf etwa 2 km Länge hergestellt. Die für die Reststrecke von der Amtskörperschaft erworbenen Grundstücke wurden dieser zur Verpachtung an die früheren Besitzer wieder überlassen.

Die Kochertalbahn, deren Bau auch eingestellt war, wurde fertiggestellt, weil die Gemeinden die erforderlichen Baukosten ganz aufgebracht haben.“<sup>17</sup>

Im Februar 1925 sprach der Abgeordnete Dr. Schermann vom Zentrum vor dem Landtagsplenum in Stuttgart: „Herr Staatsrat Rau hat uns letzten von vier Bahnbauten gesagt, welche die Favoriten jetzt in diesem Schnellauf nach dem Ausbau seien. Da haben wir das Gefühl, daß es bei uns ausging. Dort ist die Bahn Biberach–Uttenweiler, um die sich früher die angesehensten Abgeordneten dieses Hauses, wenn sie auch alle zu unserer Fraktion gehörten, herumgekämpft haben, bis man sie schließlich zugesagt bekam.“

Jetzt ist sie ein Torso; außer den Plänen, Messungen usw. und einem Kunstbau bei Biberach ist nicht viel weiter geschehen. Wir haben vor einiger Zeit eine Anfrage in der Sache an die Regierung gerichtet. Die kleinen Anfragen regen ja weder die Presse noch das Publikum auf. Jetzt stehen wir vor der Tatsache, daß wir wieder nicht zu den Privilegierten gehören.“

Es ist bei uns jetzt droben in diesem gewerblich und landwirtschaftlich wohl bedeutenden Gebiet und den miserablen Verkehrsverhältnissen die Frage, ob nicht eine Autolinie eingerichtet werden könnte, und wenn wir jetzt schon keine Bahn bekommen, so wünschen wir, daß von seiten der Reichs-Eisenbahn eine Beteiligung an dieser Autolinie uns zugesichert werde.“

Vor allem möchte ich darauf hinweisen, daß auch rechtliche Fragen damit zusammenhängen. Die Gemeinden, die Stadt Biberach, das gewerbliche Uttenweiler usw. haben seinerzeit Beiträge geleistet, und nun riskieren wir, wenn wir nicht jedes halbe Jahr oder jeden Augenblick, wenn sich Gelegenheit bietet, immer wieder einen Vorstoß machen, daß über dieses schöne, einst so hoffnungsvolle Projekt das Präriegras der Vergessenheit wächst und daß vielleicht nach ein paar hundert Jahren die Tübinger Archäologen ihre Excursionen dahin machen und daß es ihnen dann geht, wie es dem lieben Steimle selig mit Caesar gegangen ist, daß auf einer dieser Excursionen ein Stein gefunden wird, auf dem steht: Die deutsche Reichseisenbahnverwaltung ihrem lieben Oberland.“<sup>18</sup>

Auch in Biberach blieb man nicht untätig. Am 30. Januar 1927 fand im „Schützenkeller“ eine große öffentliche Versammlung unter Vorsitz des Reichstagsabgeordneten Groß statt. Der Massenandrang zu dieser Veranstaltung bewies das große Interesse aller Bevölkerungskreise am Weiterbau der Bahnlinie Biberach–Uttenweiler. Stadtschultheiß Hammer, Biberach, führte aus, daß das Projekt des Bahnbaues Biberach–Uttenweiler und die Fortsetzung Uttenweiler–Munderkingen zurückgehe auf das Jahr 1902. Im Jahre 1927 könne man nun glücklich das 25jährige Jubiläum des Wartens auf die Bahn feiern. Es sei vielleicht anzunehmen, daß man nicht mehr weitere 25 Jahre zu warten brauche. Nach langen Vorarbeiten und Vorbesprechungen sei es endlich im Jahre 1919 gelungen, im Landtag den Beschluß herbeizuführen, mit den Vorarbeiten des Bahnbaues zu beginnen. Während der Kriegs- und Inflationsjahre hätte der Weiterbau eingestellt werden müssen. In dem Eisenbahndamm, der die Stadt umgibt, erblicke man einen steten Mahner, die Weiterarbeiten am Bahnbau nicht dauernd zu vergessen. Es habe sich in der Zwischenzeit durch die Einführung der Autolinien eine Änderung vollzogen. Doch könnten diese die Bahn nicht in allen Dingen ersetzen. Die Verpflichtung des Reiches zur Fortführung der begonnenen Bauten ist in § 17 des Staatsvertrages ausdrücklich von der Leistungsfähigkeit der Reichsbahn abhängig gemacht. Der Reichstagsabgeordnete Groß erklärte: „Ich bin gewillt, Ihnen zum Ausbau der Bahn Biberach–Uttenweiler zu verhelfen. Es muß alsbald an die praktische Ausführung herangegangen werden. Die Reichsbahndirektion Stuttgart ist nicht für den Bahnbau Biberach–Uttenweiler. Die Bahn wird aber trotzdem gebaut!“

Dafür erhielt er Beifall. Weiter führte er aus: „Es ist richtig, daß die Reichsbahndirektion Stuttgart noch wichtigere und notwendigere Dinge zu erledigen hat als den Bahnbau Biberach–Uttenweiler. Ich gehe aber von dem Standpunkt aus, daß die Verkehrsverhältnisse Oberschwabens einer dringenden Verbesserung bedürfen.“

Es folgte eine Aussprache. In dieser sagte Schultheiß Rau aus Uttenweiler, daß die Bestrebungen um eine Bahnlinie Biberach–Uttenweiler schon beinahe 40 Jahre zurückliegen. Eine große Begeisterung habe eingesetzt, als dieser Wunsch 1913

der Erfüllung nahezu kommen schien. Nun heiße es nach der ganzen Lage der Dinge, die eigenen Kräfte zu regen. Stadtschultheiß Hammer schloß dann die Diskussion. Schließlich wurde noch eine Resolution gefaßt: „Am 30. Januar 1927 hat im Schützenkeller zu Biberach eine von annähernd 700 Teilnehmern besuchte Versammlung in Sachen der Fortführung des Bahnbaues Biberach–Uttenweiler stattgefunden. Die Teilnehmer, welche sich aus Vertretern der beteiligten Gemeinden und Wirtschaftskreise derselben zusammensetzten, stehen einmütig auf dem Standpunkt, daß die alsbaldige Fertigstellung der Bahn eine zwingende Notwendigkeit ist für die wirtschaftliche Entwicklung des in Betracht kommenden Bezirks und seiner Bevölkerung in Stadt und Land.

Nachdem der Bahnbau schon seit Jahrzehnten ersehnt wird, müßte eine weitere Hinausschiebung der schon früher begonnenen und wieder eingestellten Arbeiten als Zurücksetzung der berechtigten Verkehrsinteressen eines so wichtigen Wirtschaftsgebietes betrachtet werden, zumal man immer wieder die Erfahrung machen muß, daß das Oberland vernachlässigt wurde.

Die Weiterführung der Arbeiten ist aber auch ein geeignetes Mittel, um die Arbeitslosigkeit mit ihren bekannten Nachteilen für Stadt und Wirtschaft zu mildern.

Die Versammlung richtet deshalb an alle in Betracht kommenden Instanzen, vor allem an die Reichsbahndirektion, sodann aber auch an Reichs- und Landesregierung, an Reichs- und Landtag die dringende Bitte, alles zu tun, um das angestrebte Ziel in Bälde zu erreichen.

Ein Komitee aus Vertretern jeder Gemeinde unter Zuziehung von geeigneten Interessenten aus Wirtschaftskreisen unter Beteiligung der Amtskörperschaften soll diesen Beschluß weiterleiten und in geeigneter Weise vertreten.“<sup>19</sup>

Nach gebührender Prüfungsfrist erhielt der Reichstag am 16. Dezember 1927 eine Liste der zu bauenden Bahnen. Darin stand die Bahn Biberach–Uttenweiler mit einer Länge von 21 km und Baukosten von 3,7 Millionen Mark an erster Stelle. Ein beigefügter Vermerk war jedoch nicht zu übersehen, der besagte, das Programm sei zwar fertig, aber noch nicht finanziert.<sup>20</sup> Dabei blieb es schlußendlich auch.

Die nächste Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Schermann und Dangel im Stuttgarter Landtag wegen der Eisenbahnfrage Biberach–Uttenweiler folgte im Januar 1928. Sie blieb wiederum ergebnislos. 1929 kam die Weltwirtschaftskrise. Diese traf Deutschland besonders hart, weil keine finanziellen Reserven vorhanden waren. Ein Teil der vom Ausland gewährten Kredite wurde abgezogen.

Im Jahr darauf wurde Dr. Brüning Reichskanzler. Er erließ mit der Rückendeckung des Reichspräsidenten v. Hindenburg Notverordnungen zur Erhöhung von Steuern und Zöllen und zur rigorosen Kürzung der Staatsausgaben. Damit war dem Biberacher Bahnprojekt jegliche Basis entzogen. Beim Bankkrach vom Juli 1931 war wiederum der Staat gefordert, um die Einlagen der Sparer zu ret-

ten. Für den Bau einer Nebenbahn war nichts mehr übrig. Dann kam der Nationalsozialismus mit Hitlers Machtübernahme 1933. Das Ermächtigungsgesetz vom selben Jahr schaltete den Reichstag als Gesetzgeber aus. Die NSDAP mit ihrem praktizierten Führerstaat war dem zentrumsorientierten schwäbischen Oberland nicht grün. Die Bahnbaupläne Biberach–Uttenweiler verschwanden in der untersten Schublade. Inzwischen hatte das Automobil seinen Siegeszug auf Deutschlands Straßen endgültig angetreten. Die Bahn verlor mehr und mehr ihre Vorherrschaft in Transportfragen.

So konnte man schließlich in der Tagespresse folgende Kurznotiz lesen: Der Herr Reichsverkehrsminister hat am 10. März 1938 verfügt, daß von der Fertigstellung der begonnenen Nebenbahn Biberach–Uttenweiler endgültig abgesehen wird.<sup>21</sup>

Jahrzehntelange Bemühungen und buchstäblich unzählige Briefe, Stellungnahmen, Anträge, Bitten, Resolutionen, Hoffnungen und Vorschläge waren damit umsonst gewesen. Wie in einem totalitären Staat nicht anders zu erwarten, wurde von einem öffentlichen Protest nichts bekannt. Wer anderer Meinung war, behielt diese lieber für sich.

Im Zusammenhang mit der eben genannten Entscheidung des Reichsministers für Verkehr erhielten die Gemeinden Biberach, Mittelbiberach, Ahlen, Attenweiler, Stafflangen, Rupertshofen, Uttenweiler und Oggelsbeuren im Jahre 1938 die Summe von 69 066 RM für ihre Aufwendungen zum Bahnbau. Dies wurde von Biberach jedoch nicht anerkannt, weil „durch den bestehenden Bahndamm quer durch das Ristal die Entwicklung der Stadt sehr stark gehemmt ist und die Entfernung dieses Bahnkörpers so teuer zu stehen kommt, daß diese Belastung der Stadt nicht zugemutet werden kann und darf“.<sup>22</sup>

Kriegsvorbereitungen, etwa in unserem Raum die Anlage der Flugplätze Baltringen, Rißtissen-Ersingen, Reichenbach-Schussenried und Mengen waren wichtiger als der Bau einer Nebenbahn.

Wieder waren nach 1945 die Folgen eines verlorenen Krieges zu verkraften und dazuhin der Wiederaufbau der zerstörten Städte in die Wege zu leiten. Man hatte ganz einfach andere Sorgen und sah überdies die Zukunft des Verkehrs auf der Straße. So faßte der Biberacher Gemeinderat am 21. November 1947 erstmals den Entschluß, den Bahndamm abzutragen. Er war zu einem Hindernis für die Entwicklung der Stadt geworden. Man war inzwischen froh, daß das zweite Baulos nicht auch realisiert worden war, weil sonst der Bahndamm quer durch das Wolfental zu einem weiteren Hindernis für die Stadterweiterung geworden wäre.<sup>23</sup> In Uttenweiler hatte man die Hoffnung indessen noch nicht aufgegeben: Am 4. Februar 1949 bat Uttenweiler die Stadt Biberach, den Bahndamm nicht abzutragen. Man rechnete dort also nach wie vor mit einer eventuellen Wiederaufnahme des Bahnprojekts.<sup>24</sup> Es war zu spät, wenn es auch nicht schnell ging.

Der Bahndamm war in den Jahren seiner Existenz zu einem beliebten Promenadenweg geworden. Da es nicht sehr einfach war, ihn zu ersteigen,



Das einstige Freibad an der Riß mit dem Uttenweiler Bahndamm. Aus: Dieter Stievermann, *Geschichte der Stadt Biberach*, Stuttgart 1991.

waren mehrfach in der Öffentlichkeit Vorschläge gemacht worden, Stufen anzubringen. Die Stadt wollte aber schon aus Haftungsgründen nichts davon wissen. Überdies hätte man auch noch weitere Investitionen unternehmen müssen, um den Bahndamm wegen seiner mangelhaften Krone, wegen der Steilheit der Flanken und ungenügenden Sicherung der Brücken gegen Unfälle von Spaziergängern zu sichern.<sup>25</sup>

Am 17. Januar 1953 schrieb die „Stuttgarter Zeitung“: „Dieser alte Bahndamm, auf dem nie eine Bahn gefahren ist, der aber dafür die Ausdehnung der Stadt nach Südosten an der Ravensburger Straße gründlich behinderte, war der Stadt längst ein Dorn im Auge ... Wenn in diesem Jahr das wenig erfreuliche Ungeheuer samt der Brücke über die Ravensburger Straße verschwunden sein wird, bietet sich der Stadt die Möglichkeit, nicht weniger als 66 000 Quadratmeter Bauland zu erschließen.“ Im selben Monat wurde auch damit begonnen, die Bahnparzellen westlich der Felsengartenstraße zu einem Quadratmeterpreis zwischen 3 und 8 DM an die Anlieger und Bauinteressenten zu verkaufen.

Einen Monat darauf wurden die Arbeiten zur Beseitigung des Bahndammes öffentlich ausgeschrieben. Sie wurden schließlich an die Biberacher

Firma Fritz Grüner vergeben. Sein Angebot war zwar nicht das billigste; da er aber Biberacher Geschäftsmann war und Arbeitsplätze anbot, kam er zum Zuge. Er hatte die Arbeiten als Notstandsarbeit mit 102 655 DM angesetzt, fakultativ als freies Unternehmen mit 66 600 DM.<sup>26</sup> Im März wurde mit den Baggerarbeiten begonnen. Das Material des Bahndammes diente der Auffüllung der Pflugwiesen und am Ablasskanal.

Als der Damm abgetragen war, standen nur noch die drei Brücken einsam und merkwürdig störend im Gelände. Diese drei Brücken (Riß, Rollin- und Waldseer Straße) waren schwere Brocken, denen nur durch Sprengung beizukommen war. Zu ihrer Beseitigung war nach verschiedenen Umfragen die Grenzschutzabteilung B aus Holzminden in Niedersachsen „engagiert“ worden. Am 10. September 1953 kamen daher 104 Mann unter Führung von Hauptmann Hampe nach Biberach. Sie legten Sicherheitsabstände im Umkreis von 150 m um die Brücken fest und untersuchten letztere in bezug auf den verwendeten Beton, der sich als außerordentlich hart erwies. Hunderte von Sprenglöchern mußten gebohrt werden, da die Nähe von Wohnhäusern nur die Verwendung schwacher Ladungen zuließ. Zusätzlich mußten die nahen Häuser durch

hohe Drahtgitter und zahlreiche Strohballen gesichert werden.

Am 11. September wurden die Sprengungen durch eine öffentliche Bekanntmachung in der Tagespresse angekündigt und Verhaltensmaßnahmen erlassen. Das Sprengkommando gab der Reißbrücke die Bezeichnung A, der Brücke über die Rollinstraße den Buchstaben B und der großen Brücke über die Waldseer Straße lit. C. Begonnen wurde mit der Brücke über die Reiß.

Sprengtage waren:

16. September	Brücke A
18. September	Brücke A und B
21. September	dito
24. September	dito
26. September	Brücke B
2. Oktober	Brücke C
3. Oktober	Brücke B
5. Oktober	Brücke C
10. Oktober	Brücke C
13. Oktober	Brücke C
15. Oktober	Brücke C
17. Oktober	Brücke C
20. Oktober	Brücke C
25. Oktober	Brücke B
27. Oktober	Brücke A, B und C
29. Oktober	Brücke A

Am 15. Oktober wurde eine etwas stärkere Ladung verwendet und damit die Brücke über die Waldseer Straße zum Einsturz gebracht. Die Sprengungen an den folgenden Tagen dienten lediglich noch der Zerkleinerung der Brückentrümmer, die anschließend als Teile des Unterbaues für die neue Königsbergallee, die anstelle des Bahndammes erbaut wurde, Verwendung fanden. Alle Sprengungen fanden vormittags zwischen 9.30 und 11.30 Uhr statt.

Brücke A war zweibogig, 22,95 m lang und ergab 285 Kubikmeter Stahl- und Schalbeton. Brücke B hatte einen Bogen, war 30,3 m lang und bestand aus 185 Kubikmetern Stahl- und Schalbeton. Brücke C war dreifelderig, 50 m lang und aus 785 Kubikmetern Stahl- und Schalbeton gebaut. Bei den Sprengungen wurden 850 kg Donarit verwendet. Das Sprengkommando, das nach und nach auf 32 Mann reduziert wurde, kam insgesamt auf 24 395 Arbeitsstunden und 590 Stunden Schweißzeit an den Stahlteilen der Brücken. Die relativ schwere Arbeit der Männer des Sprengkommandos veranlaßte die Stadtverwaltung immer wieder zur Lieferung von wohlverdientem Freibier. Am 30. Oktober 1953 rückte das Sprengkommando wieder ab.

Trotz größter Vorsicht hatten sich da und dort Schäden an Gebäuden, vor allem an Dächern und Fenstern, nicht vermeiden lassen. Sie wurden amtlich registriert, repariert und der Versicherung gemeldet, die insgesamt 5 762,29 DM als Sprengschäden anerkannte.<sup>27</sup>

Wer sich heute aufmacht, um die Trasse zu sehen, wird enttäuscht sein. Ihr Beginn und damit der Beginn eines Bogens wäre auf dem Sportplatz östlich der Adenauerallee zu suchen. Gegen das Ende des Bogens – noch auf dem Sportplatzareal –

war die zu sprengende Reißbrücke. 1953 war dort schon keine Reiß mehr, weil diese inzwischen über die Bahnlinie Ulm–Friedrichshafen hinüber nach Osten verlegt worden war. Nun kommt man auf die Königsbergallee, die heute genau auf der Bahntrasse verläuft. Bei der Kreuzung mit der Rollinstraße war die Brücke B. Westlich der Waldseer Straße (hier Brücke C) verrät uns die Karl-Müller-Straße, am Tannenkeller vorbei, in etwa die Bahnlinie. Jenseits der Felsengartenstraße zieht die Bahntrasse als heutiger Feldweg für Anlieger weiter, um sich dann in einer Baumwiese zu verlieren. So weit war man beim Bahnbau gekommen. Bei der Planung der Bahnlinie nach Uttenweiler wurde westlich der Stelle, wo die Nebenbahn den Bogen nach Süden beginnt, also etwa 600 m vom Bahnhof Biberach entfernt, ein Lokschuppen mit Kohlenstall, Putzgrube, Lagerplatz und eine Drehscheibe mit 16 m Durchmesser vorgesehen. Die Drehscheibe wurde tatsächlich gebaut, nicht jedoch ein ebenfalls projektiertes Industrie-Anschlußgleis in südliche Richtung. Die Drehscheibe mit 16 m Durchmesser war anfangs der fünfziger Jahre noch in Betrieb, wurde 1954/55 entfernt und der Platz 1956 bis 1958 nach Tausch mit der Stadt überbaut.

#### Anmerkungen

- 1 Stadtarchiv Biberach, Bestand E 773-11
- 2 Privatarchiv Willbold, Bestand BC-4
- 3 Stadtarchiv Biberach, Bestand E 773-11
- 4 Stadtarchiv Biberach, Bestand E 773-11
- 5 Der Oberländer vom 01. 07. 1913
- 6 Staatsarchiv Sigmaringen, Bestand Wü 65/28, AZ 3511 B
- 7 „Anzeiger vom Oberland“ Biberach vom 19. 12. 1918
- 8 Staatsarchiv Sigmaringen, Bestand Wü 65/28, AZ 3511 B
- 9 wie Anm. 8
- 10 wie Anm. 8
- 11 „Anzeiger vom Oberland“ Biberach vom 08. 05. 1919
- 12 „Anzeiger vom Oberland“ Biberach vom 21. 07. 1919
- 13 „Anzeiger vom Oberland“ Biberach vom 24. 08. 1919
- 14 „Anzeiger vom Oberland“ Biberach vom 11. 09. 1920
- 15 „Anzeiger vom Oberland“ Biberach vom 05. 11. 1920
- 16 Stadtarchiv Biberach, Bestand E 773-11
- 17 „Anzeiger vom Oberland“ Biberach vom 06. 09. 1924
- 18 „Anzeiger vom Oberland“ Biberach vom 09. 02. 1925
- 19 „Anzeiger vom Oberland“ Biberach vom 31. 01. 1927
- 20 Stadtarchiv Biberach, Bestand E 773-11
- 21 wie Anm. 20
- 22 wie Anm. 20
- 23 wie Anm. 20
- 24 wie Anm. 20
- 25 wie Anm. 20
- 26 wie Anm. 20
- 27 Stadtarchiv Biberach, Bestand Stadtbauamt mit Stiftungsbauamt Bü 84

---

Für freundliche Unterstützung danke ich Frau Maerker vom Stadtarchiv und Herrn Kreisarchivdirektor Dr. Diemer vom Kreisarchiv Biberach ganz besonders.

---