

90 Jahre lang fuhren Güterzüge auf dem 1905 gebauten Industriegleis zur Rommelmühle

In der Bissinger Bahnhofstraße fuhren 90 Jahre lang Güterzüge auf einem Industriegleis zwischen dem Güterbahnhof und der Rommelmühle. Die Mühlentradition an dieser Stelle geht auf das 15. Jahrhundert zurück. Im Jahr 1854 erwarb Karl Rommel die Mühle. 1903 erbaute er ein neues großes Mühlengebäude, nachdem die alte Mühle abgebrannt war. Die Rommelmühle wurde 1976 von der Stuttgarter Bäckermühlen AG übernommen. Weil es im bestehenden Mühlengebäude keine Möglichkeit für eine moderne und leistungsfähige Produktionsstätte gab, wurde der Mühlenbetrieb in Bissingen 1996 beendet und in einen Neubau nach Stuttgart verlegt.

Zur Belieferung seiner Mühle baute Karl Rommel eine Eisenbahnverbindung vom Güterbahnhof Bietigheim zu seinem Betrieb. Der Bissinger Gemeinderat stimmte dem Bau nur unter den Auflagen zu, dass im Bereich der Straße Rillenschienen verwendet werden, die ein Überfahren mit Fuhrwerken ermöglichen, der Bahnbetrieb nur bei Tag und zu bestimmten Tageszeiten erfolgt und der Zug in der Bahnhofstraße nur mit mäßiger Geschwindigkeit fährt.



Foto: STABB

Mit königlicher Genehmigung begann der Streckenbau

Am 7. Mai 1905 erteilte das Königlich Württembergische Ministerium des Innern die Baugenehmigung für die 2,8 km lange Schienenstrecke, die nach den Planungen der Eisenbahnbauinspektion Ludwigsburg hergestellt wurde. Vom Güterbahnhof Bietigheim hinunter zur an der Enz gelegenen Mühle musste ein Höhenunterschied von etwa 50 m überwunden werden. Um einen kostspieligen Grunderwerb zu vermeiden, wurden die Schienen auf einer Länge von 1.135 m in der Straßenfläche der damaligen Nachbarschaftsstraße (Vizinalstraße 5) zwischen Bietigheim und Bissingen und in der Bissinger Bahnhofstraße verlegt. Hier mussten sich die Straßenbenutzer und die Eisenbahn die Verkehrsfläche teilen.

In Fahrtrichtung Mühle betrachtet lag das Gleis auf der rechten Straßenseite. Bei der Rückfahrt zum Güterbahnhof kam der Zug deshalb den in die Bissinger Ortsmitte fahrenden Verkehrsteilnehmern direkt entgegen, weshalb diese nach links ausweichen mussten. Der über einen Kilometer lange mittlere Streckenabschnitt verlief am oberen Rand des Gemeindewalds Brandhalde auf einer eigenen Trasse.



Foto: Werner Brutzer

Der Rangierbetrieb auf dem Industriegleis wurde durch die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen abgewickelt. Zum Einsatz kamen zunächst Güterzuglokomotiven der Klassen F 2 und Fc, gebaut von der Maschinenfabrik Esslingen. Diese wurden in den 1920er Jahren ausgemustert und durch stärkere Loks der Deutschen Reichsbahn ersetzt. Ab 1949 betrieb die Deutsche Bundesbahn das Industriegleis bis zur Einstellung des Güterverkehrs im Jahr 1994. Während die Güterwagen Jahrzehnte lang von Dampflokomotiven, in den 1950er Jahren der Baureihe 57, gezogen wurden, setzte man ab den

1960er Jahren Diesellokomotiven der Baureihe 261 ein. Weil die Lokomotive im Hof der Rommelmühle nicht umgesetzt werden konnte, wurden die Güterwagen in die eine Richtung gezogen und in die Gegenrichtung von der hinten fahrenden Lok geschoben. Jede Rangierfahrt musste zur Streckenabsicherung von drei Bahnbediensteten begleitet werden.

Viele Auflagen sollten einen sicheren Bahnbetrieb gewährleisten

Um einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten, enthielt die 1905 erteilte Baugenehmigung zahlreiche Auflagen. Die Rillenschienen mussten so geformt sein, dass Menschen, Tiere und Fuhrwerke beim Überschreiten und Befahren der Bahn sich in ihnen nicht festklemmen können. Am Ende des Zuges musste ein Bremswagen mitgeführt werden. Auf der ganzen Strecke war die Geschwindigkeit auf 8 km/h begrenzt. Rangierfahrten waren nur tagsüber zulässig. Über Nacht durfte kein Zug und kein Wagen auf der Strecke stehen bleiben. In der Straße und vor Gebäuden durfte nur in dringenden Fällen angehalten werden, kreuzende Verkehrswege mussten frei bleiben. Das Ausstoßen von Dampf und Rauch war auf das notwendige Maß zu begrenzen. Die Dampfpfeife durfte nur in Notfällen benutzt werden. Bei der Annäherung an Personen, Tiere, Fuhrwerke und bewohnte Gebäude sowie an Straßenquerungen musste zur Warnung eine laute Glocke angeschlagen werden.

Es kam immer wieder zu Unfällen. Am 26. Oktober 1922 wurden in der Nähe des Bahnhofs eine Frau und ihr kleines Kind beim Verlassen des Hauses vom Richtung Bahnhof fahrenden Zug erfasst und tödlich verletzt. Die staatsanwaltlichen Ermittlungen gingen von der Unachtsamkeit der Frau aus. Die in der Straße verlegten Eisenbahnschienen waren eine dauernde Gefahrenquelle. Wenn es regnete, bestand für Motorradfahrer die Gefahr, auf den nassen Schienen zu rutschen und zu stürzen. Immer wieder kamen auch Radfahrer zu Fall, wenn sie mit dem Vorderrad in die Schienen kamen.

Weitere Firmen profitierten vom Industriegleis

Im Jahr 1922 wurde am Gleisabschnitt in der Brandhalde ein Nebenanschluss für den Kohlentransport zum Kraftwerk der Neckarwerke im Enztal hergestellt. Dieses Kraftwerk war bis 1964 in Betrieb und wurde dann abgerissen. Von 1919-1930 nutzte Karl Entenmann, Betreiber einer Möbelschreinerei beim Bahnhof, das Privatgleis der Firma Rommel mit. Für den Lagerschuppen der Darlehenskasse Bissingen in der Bahnhofstraße bestand Jahrzehnte lang eine Ladestelle am Gleis. Anlässlich des Bissinger Holzklobenfestes fuhren auf der Strecke von Dampflokomotiven gezogene Sonderzüge der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen. Dazu wurde an der Rommelmühle extra ein provisorischer Bahnsteig errichtet. Diese Sonderfahrt ist im Internet auf [youtube](#) zu sehen. Die Gleise wurden ausgebaut, als die Bauträgersgesellschaft ARCHY NOVA im Jahr 1998 den riesigen Backsteinbau der Rommelmühle in Wohnungen, Büros, ein Brauhaus mit Biergarten und ein großes Ökokaufhaus umgebaut hatte.



Foto: Erwin Ruff

Zur Erinnerung an die alte Industriebahn verblieb nur ein kurzes Gleisstück an der Flößerstraße vor der Garagenzufahrt des Gebäudes Wörthstraße 5.

Ausgehend von der heutigen Situation verlief das Industriegleis wie folgt: Es begann vor dem früheren Güterbahnhof, der etwa 3 m über dem heutigen Niveau der an seiner Stelle errichteten Neubauten an der Borsigstraße stand. Auf einer 80 m langen Rampe ging es hinunter in die Bahnhofstraße. Nach 515 m bog die Trasse beim Gebäude Bahnhofstraße 107 nach rechts ab. Die Schienen verliefen ab hier auf einer eigenen Trasse am oberen Waldrand bis zum Imbiss Tondodimamma; diese Teilstrecke ist heute ein geschotterter Fuß- und Radweg. Anschließend lagen die Schienen auf 620 m Länge in der Bahnhofstraße. Am Kreisverkehr beim alten Friedhof bogen sie halbrechts ab und querten die heutige Flößerstraße, ehe sie im Hof der Rommelmühle vor dem Mühlengebäude endeten.

© Erwin Ruff, 2023