

# Konzept für einen Bahnlehrpfad Beilstein/Ilfeld im „Auensteiner Bogen“

---

## EINFÜHRUNG

- Bahnstrecke Marbach - Beilstein – Ilfeld – Heilbronn (Bottwartalbahn, amtlich: Bottwarbahn, amtliche Streckennummer 4932) bestand 1894 – 1968
- Bottwarbahn war fünfte staatl. württ. Lokalbahn, erste Schmalspurbahn mit 75 cm Spurweite, Musterstrecke für das geplante große (rationelle, rentable) württ. Schmalspurnetz
- Beilstein war Betriebsmittelpunkt der beiden Streckenäste nach Nord und Süd, somit Bahnknoten, Lokomotivstation; die Bahn war wichtiger Arbeiterbeförderer und lokaler Arbeitgeber
- Bereits 1968/69 lokale Bestrebungen örtlicher Bürger und Überlegungen der Stadt Beilstein, einen Teil der Bahnhofsanlage als Freilichtmuseum zu erhalten bzw. eine Lok zu übernehmen
- Schmalspurbahn Warthausen – Ochsenhausen (Lkr Biberach/Riß) ist letzte der württ. Lokalbahnen (Schmalspur), seit 1985 Öchsle-Museumsbahn. Anlagen, Gebäude, Fahrzeuge ab 1899 nach Muster der Bottwarbahn erbaut, überwiegend heute noch vorhanden

## 1. Gegenstand

- Möglichkeit des Aufbaues eines kurzen Abschnitts der ehemaligen Bottwarbahn als (nicht befahrener) „Bahnlehrpfad“
- Gesamtlänge rd. 400 m; Lage ca. 110 m auf Markung Beilstein, ca. 300 m auf Markung Auenstein (Ilfeld)



*Auensteiner Bogen/Beilsteiner  
Sattel, 1964 – heute  
brachliegender Abschnitt auf  
Markung Beilstein,  
hinten Markung Auenstein.  
Foto Helmut Röth*

## 2. Zielsetzung

- heimatkundliches, lokal-regionales Erinnerungsstück
- überregionale touristische Attraktion
- kulturelle-didaktische Bildungseinrichtung (Wissensvermittlung über Schautafeln)

## 3. Anlass

- laufende Gleissanierung bei der Öchsle-Bahn, dadurch Freiwerden des alten württ. Gleismaterials (Schmalspur)
- Material wird unmittelbar verschrottet, wenn keine anderweitige Abnahme
- Letzte Gelegenheit zur Übernahme des exakt gleichartigen Gleismaterials, wie es bis 1968 bei der Bottwarbahn vorhanden war
- Seit Bau des durchweg straßenparallelen Radwegs Beilstein - Auenstein liegt die vormals als Wanderweg genutzte Bahntrasse nördlich der L 1100 brach (ca. Bahn-km 15,7 – 16,1)
- Die wenigsten Nutzer des Bahnwander-/Radwegs Bottwartal wissen heute noch, dass sie auf einer Bahntrasse unterwegs sind, da es keine entsprechenden Hinweise gibt, mit Ausnahme der örtlichen Erinnerungstafeln an den Stationsgebäuden. Diese sind nicht Teil der Beschilderung des Wanderwegs. Die frühere Beschilderung des Schwäb. Albvereins (SAV) mit Lok-Symbol ist verschwunden
- Wissen um die Bedeutung der Lokalbahnen allgemein und der Bottwarbahn im Besonderen schwindet. Für die Förderung des Interesses dieser Art von Heimatgeschichte, Landeskunde und an der wichtigen Branche Öffentlicher Nahverkehr gibt es kaum örtliche Bezugspunkte

## 4. Gesamtkonzept

### 4.1 Einbeziehen der erhaltenen Relikte der Bottwarbahn

in den Gemeinden zwischen Marbach, Beilstein, Ilsfeld und Heilbronn in eine Gesamterfassung und Darstellung, beworben durch

- o örtliche Hinweis- und Infotafeln am Wanderweg bzw. an der Bahntrasse (Ausgestaltung der Tafeln bewusst im „Bahn-Ambiente“)
- o Hinweis auf die Relikte oder auf nicht mehr vorhandene, einst bedeutsame Einrichtungen bzw. markante Blickmotive, etwa durch Abbildung historischer Fotos der Bahn von der jeweiligen Stelle im gleichen Blickwinkel wie der heutige Standort der Tafel/des Betrachters, ggf. durch einen „Guck-Rahmen“ („Zeit-Fenster“)

- o private Internetseite mit Gesamt- und Hintergrund-Info zur Bottwarbahn und dem württ. Lokalbahnssystem; Verweise auf örtliche Touristikziele, Gastronomie etc.
  - o ggf. spezieller Prospekt des Touristikverbandes Heilbronner Land
- Wissensvermittlung über diese Medien durch Bezug auf örtliche oder betriebliche Bedeutung der Stationen, bedeutsame Bahnbauwerke; technisch-kaufmännische Hochwertigkeit des ehemaligen Systems württ. Lokalbahnen; Zielgruppe Bahntourismus vor 100 Jahren
- Grundschulen und weiterführende Schulen als lokale/regionale Multiplikatoren
- Hinweise auf Möglichkeiten des örtlichen ÖPNV-Angebots, Ausflugs- und Wanderbusse etc.
- Hinweise auf weitere Attraktivität der Region durch mögliche neue moderne Bahnverbindung Marbach – Beilstein – Ilsfeld – Flein – Heilbronn

#### 4.2 Schaffen von Bahn-Kleindenkmalen

(im praktischen, nicht im rechtlichen Sinn) durch Platzierung echter Eisenbahn-Attribute dort, wo sich heute brachliegende Flächen der Bahntrasse dafür anbieten, auf folgender Grundlage:

- o nicht auf Flächen, die abseits der Bahntrasse liegen
- o Lage der Flächen an markanten oder gut auffindbaren Stellen
- o Verwendung ausschließlich solcher Teile, die aus dem System württ. Lokalbahnen/ Schmalspurbahnen oder ihrer Nachfolger stammen (Reichsbahn, Bundesbahn) und die in dieser Art sinngemäß etwa an der jeweiligen örtlichen Stelle verwendet wurden
- o keine Verwendung von Teilen, die in ihrer Art nicht bei der Bottwarbahn oder diesem Bahnsystem verwendet wurden (also keine willkürliche Ansammlung irgendwelcher Eisenbahnteile von Hauptbahnen, Schnellzugstrecken etc.)
- o Jedes Kleindenkmal soll sich in Art und Inhalt etwas von den anderen unterscheiden, so dass jede Gemeinde ein individuelles Denkmal erhält (Alleinstellungsmerkmal)
- o geringer Unterhaltlast, geringe Unfallgefahr, geringe Haftpflichtlast
- o grds. keine finanzielle Belastung der Gemeinden durch Aufbau der Denkmale
- o grds. private Finanzierung durch Materialspenden, Geldspenden von Bürgern und Interessierten aus der Eisenbahnszene, weitgehend ehrenamtlicher Aufbau
- o professionelle Arbeit in Absprache mit Bahnfachleuten; strikte Beachtung des Arbeitsschutzes; Unfallversicherung über die Gemeinde; Ablauf der Arbeiten nach grds. Absprache mit der Gemeinde bzw. im Einzelfall nach Vorankündigung

- Nach Möglichkeit:

- o Übergang von Eigentum und formaler Unterhaltslast an die jeweiligen Gemeinden
- o Tragen der praktischen Unterhaltslast möglichst durch örtliche und überörtliche Ehrenamtliche
- o Spendenabzugsfähigkeit über „Durchlaufspenden“ an die Gemeinde; Vorfinanzierung der Materialien durch interessierte Private, nach Eingang genügender Spenden erwirbt Gemeinde das Eigentum an dem Material

## 5. Folgewirkungen

Erhofft werden:

- Ansprache neuer touristischer Zielgruppe(n)
- Verstärkte Wahrnehmung und Vermarktung der Sachgesamtheit der „Bahngemeinden“ zwischen Marbach und Heilbronn als touristisch eigenständiges Ziel
- Erhöhung der Verweildauer der touristischen Besucher in der Talschaft

## 6. Teilkonzept für Beilstein und östliche Markung Auenstein

Anlage eines „Bahnlehrpfades“ in Gestalt des Wiederaufbaues eines kurzen Abschnittes der Gleisanlage zwischen Bahn-km 15,7 und 16,1 (als Modul im Rahmen der anzustrebenden Bahn-Kleindenkmale) – S. ANLAGE BLATT 1

### 6.1 Zweck

- o Errichten eines heimatkundlichen Erinnerungsortes an die Bottwarbahn
- o Vermittlung bahnkundlichen Wissens bezüglich Trassierung, Anpassung an die Landschaft, kaufmännisch-technische Grundlagen des Bahnbaues, ingenieurtechnische Bauten (Bahneinschnitt/Abtrag; Bahndamm/Erdauftrag; Bahnbrücke; Bahnneigung; Bogenüberhöhung; Bahnübergang, nichttechnische und technische Sicherung [Blinksignal, Einschaltkontakt]; Bahnkilometrierung; Bahnfernmeldeeinrichtungen/Fernsprechleitung mit Fernsprechkasten)

Alle entsprechenden Einrichtungen sind/waren im betr. Abschnitt vorhanden und können mit überschaubarem Aufwand wieder eingerichtet werden

...

## 6.2 Mögliche Ausgestaltung

- o Gleisanlage, Kilometersteine, Läute- und Pfeiftafeln, Verkehrszeichen für Straßenbenutzer (nur am nichtöffentlichen Feldweg-Bahnübergang), Neigungsanzeiger
- o Vermittlung des Wissens durch örtliche Infotafeln, Internet, ggf. QR-Code
- o Audio-Vermittlung durch örtlich angegebene Telefondurchwahl, Internetanschrift bzw. QR-Code. Dadurch Abruf einer Stereo-Tonaufnahme möglich, von einer Originalszene der Bottwarbahn auf Bergfahrt, von genau dieser Stelle im Auensteiner Bogen/Beilsteiner Sattel (VGL. ANLAGE BLATT 2)
- o Die für Bahnstrecken zur Dampflokzeit typische Freihaltung der Böschungen von hohem Bewuchs (wg. Brandschutz, Unterhalt, Vorbeugen von Rutschungen) könnte abschnittsweise wieder hergestellt werden. Dadurch wird das Bauwerk „Bahnanlage“ in der Landschaft wieder sichtbar und wahrnehmbar
- o Im letzten Abschnitt der Bahnanlage, ca. 50 m vor dem Gleisende Richtung Auenstein, soll der vorhandene Bewuchs belassen und auch anschließend grds. nicht niedergehalten werden. Dadurch soll jener Abschnitt das Sukzessionsstadium einer aufgelassenen Bahnstrecke abbilden, die allmählich zuwächst. Der Unterschied im Unterhalt von Gleisanlage und Böschungen bei einer betriebenen Bahn wird so offensichtlich



*Läutetafel vor Feldweg-Bahnübergang,  
Auensteiner Bogen, 1966  
Foto H.-J. Spieth*

### 6.3 Benutzung

- o Freigabe des Betretens der Gleisanlage zu Fuß als gewidmete Gemeindeeinrichtung; kein öffentlicher Durchgangsweg, kein Radweg
- o passierbar von bis zu 3 Personen parallel (1 zwischen den Schienen, je 1 links und rechts auf dem Gleis). Zusätzlicher Seitenweg nicht sinnvoll
- o Betreten auf eigene Gefahr, Hinweis auf Stolpergefahr, Rutschgefahr bei nassem Wetter/Frost; Hinweis auf zweckmäßiges Betreten des Schotters statt der Stahlschwellen

### 6.4 Alleinstellungsmerkmal

- Bahninformationspfade parallel zu Bahnstrecken gibt es manche, einen Bahnlehrpfad, bei dem das Betreten des Gleises selbst möglich, erlaubt und erwünscht ist, noch nicht
- Ebenfalls neu ist dabei die Präsentation einer Schmalspurbahn

### 6.5 Rechtsverhältnisse

- Die Bahntrasse im fraglichen Abschnitt ist mehr oder weniger stark zugewachsen oder war dies über viele der letzten Jahre. Teils scheint sie als Feldweg benutzt zu werden. Alle anliegenden Grundstücke müssten auch während der Zeit des Bahnbetriebs bzw. während der zurückliegenden Nutzung als Wanderweg – als i.d.R. keine Nutzung als Fahrweg erwünscht gewesen sein dürfte – auf separaten Wegen/über Wegerecht erreichbar gewesen sein. Der Wanderweg des SAV ist offiziell nach wie vor ausgewiesen. Daher ist anzunehmen, dass sich das Eigentum grds. nach wie vor in öffentlicher Hand der Anliegergemeinden befindet
- Die fragliche Trasse liegt nicht im Natur- oder Landschaftsschutzgebiet. Leitungsverläufe auf der Trasse, die eine Zugänglichkeit für Tiefbaumaßnahmen erfordern würden, sind nicht bekannt
- Der Bahnlehrpfad ergibt keine Bahnanlage im Sinne des Eisenbahnrechtes

### 6.6 Sonstige Nutzeransprüche

- Laut aktueller Wanderkarte verläuft der Wanderweg des SAV nach wie vor auf der Bahntrasse (s. ANLAGE BLATT 4, RECHTS). De facto sind die letzten 100 m vor Beilstein seit vielen Jahren stark zugewachsen. Die Wanderer nehmen offensichtlich gleich den „Schlenker“ hin zum weiteren ausgewiesenen Verlauf des SAV-Weges auf den öffentlichen Feldwegen, ohne dass Bedarf an der durchgehenden Benutzung der Bahntrasse besteht. Überwiegend verläuft der SAV-Weg bereits auf dem parallelen Feld-/Fahrweg. Somit könnte der SAV-Wegeverlauf ganz auf den öffentlichen Weg verlegt werden. Da Wanderwege nicht glatt und eben sein müssen, ist aber auch denkbar, dass der SAV-Weg dann auf dem Bahnlehrpfad verläuft

- Planungs- oder Bauvorhaben, welche die Trasse berühren könnten, sind nicht bekannt. Für eine etwaige künftige Regionalstadtbahn wäre die Nutzung der alten Bahntrasse nicht mehr nötig, da heutige Regionalstraßenbahnen für wesentlich stärkere Neigungen ausgelegt werden. Somit müsste nicht mehr – wie bei der alten Bahn – die Höhenlinie ausgefahren werden. Das zweimalige Kreuzen der Straße durch die Bahn – wie im hier einst vorliegenden Fall - würde bei einer Neuplanung ohnehin strikt vermieden

- Der bestehende Feldweg, der am westlichen Ende der Trasse auf dieser verläuft, ausgehend von der asphaltierten Zufahrt von der L 1100 her, bleibt unberührt. Der Sukzessionsabschnitt der Gleisanlage endet, bevor dieser Weg nach Norden auf den Acker bzw. ein Privatgrundstück abzweigt

## 6.6 Zuwegung

- Der Bahnlehrpfad bildet keinen durchgehenden Parallelteil des bestehenden Wander-/Radweges auf der Bahntrasse bzw. entlang der Südseite der L 1100, sondern eine davon unabhängige, eigenständige Einrichtung. Somit ist nicht an beiden Enden eine unmittelbare Verbindung mit dem bestehenden Bahnwanderweg nötig (s. ANLAGE BLATT 3)

- Der östliche Zugang zum Bahnlehrpfad (Beginn auf Seite Beilstein) erfolgt durch eine einzurichtende Querung der L 1100 unmittelbar westlich der Abzweigung der Pontault-Combault-Straße von der L 1100. Die Querung wird durch Markierung auf der bestehenden Schraffurfläche der L 1100 verdeutlicht. Zwischen Radweg und Straßenrand bzw. dem jenseitigen Straßenrand und anschließenden Feldweg ist eine Verbindung herzustellen (Asphaltstreifen, Fußwegbreite) bzw. eine Verdolung des Straßengrabens (Betonrohr) mit dieser Breite (s. ANLAGE BLATT 5)

- Die Querung der L 1100 an dieser Stelle scheint verkehrlich kalkulierbar, da einerseits die P.-C.-Straße abzweigt und andererseits unmittelbar danach von der Nordseite der L 1100 ein Feldweg einmündet. Im fraglichen Bereich besteht auf der L 1100 bereits eine Begrenzung auf Tempo 70. Die Querungsstelle befindet sich beinahe auf der Kuppe der Straße, so dass die Sichtverhältnisse nicht ungünstiger sind als für die heutigen Verkehrsteilnehmer auf der P.-C.-Straße oder dem Feldweg

- Der weitere Zugangsweg zum Bahnlehrpfad erfolgt über den vermutlich öffentlichen Feldweg (Grasweg) nördlich der L 1100 parallel zu dieser, quert den von der L 1100 nach Norden abzweigenden Feldweg und erreicht das Bahnplanum. Von dort nutzen die Besucher den Gleiskörper. Die kurzen Abschnitte auf dem Grasweg bzw. parallel zur L 1100 sollten mit Mineralbeton befestigt werden. Letzteres Stück müsste als ausgewiesene Verbindung zwischen dem SAV-Wanderweg Bahntrasse und dem Quer-Feldweg formal sowieso noch existieren und somit benutzbar bzw. verkehrssicher gehalten werden

- In Bahn-km 16,04 erreicht die Gleisanlage einen Feldweg-Bahnübergang. Dieser Feldweg spielt von der L 1100 aus für die Zugänglichkeit der Schauanlage Bahnlehrpfad keine Rolle. An diesem Bahnübergang endet der für die Begehung vorgesehene Teil des Bahnlehrpfades.

Nach ca. 50 Metern beginnt der Sukzessionsabschnitt der Gleisanlage. Durch den Bewuchs auch auf dem Gleis wird vermieden, dass Besucher des Bahnlehrpfades weiter der Bahntrasse folgen und wieder die L 1100 erreichen, was an dieser Stelle unerwünscht ist (keine Querung sinnvoll)

- Vielmehr werden die Besucher am Bahnübergang (per Ausschilderung) auf den parallelen Fahrweg entlang der Weinberge und über dessen Fortsetzung (nochmalige Ausschilderung) als Feldweg auf dem Höhenrücken gegen Auenstein zur Kreuzung L 1100/K 2090 geleitet. Dort können sie über die dortige Straßenquerung wieder den Bahnwanderweg erreichen (S. ANLAGE BLATT 4, LINKS)

### 6.7 Parkplätze

- Offiziell beginnt und endet der Bahnlehrpfad an seinem östlichen Ende auf Seite Beilstein. Daher sind nur an dieser Stelle Parkplätze vorzusehen. Dafür bietet sich der untere Bereich der Pontault-Combault-Straße an. Dort ist Platz für 1 Reihe seitlich parkender Pkw, ohne dass der Begegnungsverkehr zweier Pkw auf der verbleibenden Straßenbreite behindert wird. Bis zum Beginn des bebauten Bereiches des Wohngebiets West III finden ca. 10 – 15 Pkw entlang der P.-C.-Straße Platz. Dies erscheint auch für eine größere gleichzeitige Besucherzahl des Bahnlehrpfades (z.B. am Tag des offenen Denkmals) ausreichend

- In der P.-C.-Straße ist Tempo 30 ausgewiesen, es besteht ein Gehweg, so dass eine Gefährdung ein- oder aussteigender parkender Benutzer des Bahnlehrpfades nicht erkennbar ist

### 6.8 Touristische Beschilderung

- An der L 1100 kann aus beiden Richtungen auf den Bahnlehrpfad und die Parkplätze hingewiesen werden. Die Parkplätze können entsprechend beschildert werden

- Auf den Fußweg über die L 1100 zum Bahnlehrpfad und den weiteren Verlauf über den Feldweg Richtung Auenstein sollte bereits im Bereich der Parkplätze durch eine Tafel hingewiesen werden

- An und ab der Bushaltestelle Beilstein Schule wären ergänzende Hinweistafeln sinnvoll

- Die eigentliche didaktische Beschilderung des Bahnlehrpfades sollte einer einheitlichen Machart entsprechen, wie sie an allen Bahnrelikten bzw. Bahn-Kleindenkmalen zwischen Marbach und Heilbronn ausgeführt werden soll

- Der jeweilige Standort bzw. Beginn eines Bahn-Kleindenkmals bzw. des Bahnlehrpfades soll mit einer Tafel in „bahnamtlicher“ Anmutung aus Normteilen der Eisenbahn hergestellt bzw. sinngemäß nachgebildet werden (Einheits-Betonvierkantpfosten, Einheits-Kilometertafel), damit diese (auch von der Straße aus bzw. für die Nutzer des Bahnwanderweges) gut, werbewirksam und originell sichtbar sind



<b>7. Aufwand</b> für Bahnlehrpfad Beilstein/Ilsfeld im Bauabschnitt Beilstein (ca. 100 m)	
- Kauf Gleismaterial aus Ochsenhausen Gleisjoche à 9 m, Profil württ. D; Gewicht ca. 1,2 t/Joch; Schrottpreis ca. 120,- €/t = ca. 150,- € netto Bauabschnitt Beilstein ca. 100 lfm = ca. 11 Joche =	ca. 1650,- €
- Transport Kreis Biberach (ab Verladestelle) – Beilstein ca. 6 Joche/Transport (ggf. 12)	ca. 600 – 1200,- €
- Recyclingschotter (RC-Schotter) ca. 20 cm Vorlage + 10 cm Auflage = ca. 0,3 m Höhe x ca. 2,80 m Breite = ca. 0,85 cbm Schotter/lfm = ca. 85 cbm/100 m x ca. 8,- €/t	ca. 700,- €
- Zufuhr Schotter	ca. 300,- €
- Lösen der Stoßlaschen auf Baustelle Kreis Biberach (sonst werden diese bei Demontage zerschnitten) Eigenarbeit mit geliehenem Motorgleisschraubgerät	ca. 300,- €
- Rodung des vorhandenen Planums (ehrenamtlich), Sachkosten	ca. 200,- €
- Planieren des vorhandenen Planums mit Radlader	ca. 300,- €
- Ausbringen Schottervorlage mit Radlader	ca. 300,- €
- Transport Gleismaterial vom Lagerplatz Beilstein zur Einbaustelle	ca. 150,- €
- Verlegearbeit Gleisjoche – ehrenamtlich mit Gleisbau-Handwinden + 2 Flachloren -	---
- alternativ mit Radlader oder Bagger (Zeitgewinn)	ca. 300,- €
- Baustelleneinrichtung (geliehener Baustellen-Kleincontainer, 8 Bauzauneelemente, Schotter/Mineralbeton für Zufahrt; Sonstiges)	ca. 1000,- €
- Persönliche Schutzausrüstung (PSA) für ca. 6 ehrenamtliche Mitarbeiter (Helme, Handschuhe, Sicherheitsschuhe S 2)	ca. 1200,- €
- Instandsetzung Schienenbrücke EÜ 3038 (1) – Eigenarbeit - (liegt bereits auf Markung Ilsfeld, daher für BA Beilstein nicht nötig)	ca. 600,- €
- bahntechnische Einbauten (Betonpfosten, Beschilderung Bahn- übergang, Läutetafeln, Blinksignal, Einschaltkontakt, Telegrafens- maste, Betonfüße) – Schenkung div. Bahn-Dienststellen -	---
...	

- Betonfundament BÜ-Signal	ca. 300,- €
- alte württ. Schienenprofile für Pfosten BÜ-Schilder + ggf. Sanierung Träger Schienenbrücke	---
- 5 Kilometersteine neu gießen lassen (durch Öchsle-Museumsbahn, gegen Spende)	ca. 250,- €
- dazu Fahrt-/Transportkosten	ca. 500,- €
- Telegrafendraht aus Stahl (keine Bronze, wg. Diebstahlsgefahr)	ca. 200,- €
- touristische Beschilderung	ca. 3000,- €
- Einrichten der Straßenquerung (Vorlage, Asphalt, Markierung, Röhrendole)	ca. 6000,- €
- Herrichten des Parallelweges zur L 1100 (Mineralbeton)	ca. 4000,- €
- Herrichten der Zugangsfläche zwischen L 1100 und Beginn Bahnlehrpfad (Aufschottern/frischer Mineralbeton)	ca. 2000,- €

- Angaben sind näherungsweise Posten, von denen einige weitere grds. durch Eigenarbeit erledigt werden können, zu geringen Material- und Fahrtkosten, oder durch Material-/Leistungsspenden von regionalen Gewerbetreibenden, oder durch Teil-Übernahmen kleinerer Posten durch ehrenamtliche Mitarbeiter

- Parallel zur praktischen Arbeit würden Spendenaufrufe erfolgen (Lokalpresse, Regional-/Landespresse, Bahnfreundeszene)

- Bei den letzten Positionen würde darauf gehofft werden, dass die Gemeinde einen Teil dieses Aufwandes übernehmen kann. Bei der touristischen Beschilderung sollte eine gemeinschaftliche Aktion mit den Stellen angestrebt werden, die üblicherweise regional damit befasst sind (Tourismusverbände etc.)

## **8. Bauablauf**

- Klären der grundsätzlichen Zustimmungen der Beteiligten (Rechtsverhältnisse, entgegenstehende Nutzungen, Haftung, grds. Finanzierung, Bauherr, Bauleiter etc.) in Beilstein und vorsorglich bzw. paritätisch in Ilsfeld
- Absprache mit Museumsbahn Ochsenhausen wg. Übernahme Gleismaterial
- Absprache wg. Lagerplatz in Beilstein (ggf. möglichst nahe der Einbaustelle)

- Freilegen und Vorbereiten des Planums in Beilstein, Abfuhr Schnittgut
- Direkt vor Beginn Demontage in Ochsenhausen: Lösen der Stoßlaschen
- Transport Gleismaterial Ochsenhausen – Beilstein
- Platzbedarf: Es können ca. 6 Gleisjoche aufeinander gestapelt werden (Transport) bzw. 8 (Lagerung). Benötigte Grundfläche für 1 Gleisstapel ca. 10 x 2,50 m (ca. für 70 lfm)
- Nicht nötig, aber empfehlenswert: Absprache Arbeitsablauf und Aufbau mit Bahnsachverständigem (Gleisbauingenieur), vgl. Punkt 10.
- Baustelleneinrichtung Beilstein
- Arbeitsschutzeinweisung ehrenamtlicher Mitarbeiter
- Ausbringen Vorlageschotter (Lkw/Radlader)
- Verlegen Gleisjoche (Hand oder Radlader); Verlaschen der Stöße
- Ausbringen Nachschotterung (Hand oder Radlader)
- Einrichten Überfahrt Feldweg-BÜ (Schotterlage, ggf. mit Spurrillen aus Winkelstahl) (beträfe erst Markung Ilsfeld)
- Ausrichten/Nivellieren Gleislage
- Handstopfen Schotterbett (mit Pressluft-Handstopfgerät)
- Nachnivellieren
- Kilometersteine, Läutetafeln (und ggf. BÜ-Schilder) setzen
- Touri-Schilder + Erläuterungstafeln setzen  
= Lehrpfad kann in 1. Stufe eröffnet werden
- BÜ-Signal setzen, Einschaltkontakt montieren

Erst sinnvoll, wenn Abschnitt Auenstein dazukäme:

- Telegrafmasten + Draht + Fernsprechkasten montieren  
= Lehrpfad kann in 2. Stufe eröffnet werden

...

## 9. Zeitlicher Rahmen

- Öchsle-Museumsbahn plant für 2015 Sanierung von ca. 1 km Gleis. Davon sollten ca. 100 m für den Bauabschnitt Beilstein übernommen werden. Vorfinanzierung durch Privat möglich.
- Falls über den Bauabschnitt Ilsfeld zeitnah grds. Übereinstimmung gewonnen werden kann, wäre Übernahme möglichst von einem Teil des weiteren Gleismaterials sinnvoll
- Die Öchsle-Bahn wird weitere Gleisabschnitte sanieren müssen. Es ist jedoch nicht klar, wann dies sein wird
- Roden und Freimachen des Bahnkörpers Beilstein sollten im Winterhalbjahr erfolgen. Aufbau des Gleismaterials und der anderen Anlagen kann grds. ganzjährig erfolgen
- Zeitbedarf für Aufbau Bauabschnitt Beilstein kalendermäßig bei vorwiegend Eigenarbeit, je nach Zahl der Mitmacher: ca. 1,5 Jahre;  
bei verstärktem Maschineneinsatz (Radlader/Bagger): ca. 1 Jahr  
de facto abhängig von Jahreszeit ca. 0,5 – 1 Jahr mehr

## 10. Perspektiven

- Nach Fertigstellung Bauabschnitt Beilstein: vorläufige Eröffnung BA 1. Publizität in überregionaler Presse, Touristikmedien und Bahnszene, bezogen auf Beilstein alleine
- Falls BA 2 Auenstein möglich: abschließende Fertigstellung und Eröffnung (ca. 2 – 3 Jahre später). Nochmalige, erweiterte Publizität, nunmehr für Beilstein und Ilsfeld gleichermaßen
- Regelmäßige Führungen möglich z.B. alle 1 – 2 Jahre zum Tag des offenen Denkmals, fallweise zu sonstigen Anlässen oder für Gruppen
- Möglich für 2019: Jubiläum 125 Jahre Bottwarbahn (Marbach – Beilstein) bzw. 120 Jahre Beilstein – Ilsfeld. Grds. Möglichkeit des öffentlichen Einsatzes eines historischen (Kurz-) Zuges (leihweise aus Ochsenhausen) mit Originalwagen der Bottwarbahn bzw. typgleichen Wagen und Dampflok für Veranstaltungswochenende (3 Tage). Möglichkeit der Beförderung von ca. 3000 Fahrgästen (nach Voranmeldung)
- Voraussetzung: Rechtzeitige Absprache mit Aufsichtsbehörde (RP Stuttgart). Einstufung als „Vergnügungsbahn“ nach Landesseilbahnrecht. Gemeinde(n) als formaler Veranstalter/Kurzzeitbetreiber. Rechtzeitige Abstimmung mit Eisenbahn-Betriebsleiter (zweckmäßigerweise aus Ochsenhausen). Durcharbeitung der Bahnanlage. Brückenprüfung. Haftpflichtversicherung des Betriebes bei Bahnversicherer.

Bau eines Kurzbahnsteiges (25 m) in Bahn-km 16,10 (Schüttbahnsteig 0,25 m Höhe, Mineralbeton).

Nutzung umgebender Wiesengelände als Festplatz/Parkplatz (Veranstaltung daher im Spätsommer/Herbst nach der Ernte zweckmäßig, ggf. zur Weinsaison). Sperrung der Landesstraße für MIV. Zubringerbusse. Motto: Wir [Beilstein/Ilsfeld] machen Dampf

- Bei Jubiläumsveranstaltung mit Zugverkehr: Landesweite Publizität. Hohe touristische Resonanz. Bundesweite Resonanz in Eisenbahnszene
- Möglich für 2024: Wiederholung der Veranstaltung. Jubiläum 125 Jahre Bahnabschnitt Beilstein - Ilsfeld. Einsatz anderer Fahrzeuge aus Ochsenhausen, andere Dampflok, ebenfalls typgleiche Fahrzeuge der Bottwarbahn

---

November 2014

WOLFRAM BERNER M.A.  
Dipl.-Archivar FH  
Etwiesenweg 7, 71672 Marbach a.N.  
wolframberner@gmx.de  
Tel. 0172 / 1 84 98 83

HANS-JOACHIM KNUPFER  
Dipl.-Verw.wirt FH, Pressereferent im ÖPNV  
Annette-Kolb-Str. 4, 71229 Leonberg  
hans-joachim.knupfer@t-online.de  
Tel. tagsüber 0711 / 78 85-23 91

Die drei Säulen unserer Arbeit:

Erinnerung bewahren | Impulse geben | Freude bereiten