



100 JAHRE

BAHNLINE NACH MAULBRONN

1914 - 2014

KURZE STRECKE MIT LANGER GESCHICHTE

von Matthias Lieb



INHALT

Grußwort	4
Vorwort	5
1. Die Vorgeschichte: Die württembergische Westbahn 1853 – Bahnbau im badisch-württembergischen Grenzgebiet	6
2. Die Erschließung des Oberamtes Maulbronn durch Bahnlinien – Projekte bis 1909	11
3. Der Bau der Bahnlinie 1913-1914	18
4. Bahnbetrieb 1914-1973 bis zur Aufgabe des Personenverkehrs	20
5. Westbahn 1973-1991	24
6. Regionalisierung des Schienenverkehrs	25
7. VCD Klosterstadt-Express als Sonntags-Ausflugszug seit 1997 und Reaktivierungsbemühungen	28
8. Welche Zu(g)kunft hat die Bahn nach Maulbronn?	33
9. Lokomotiven und Triebwagen	34
10. Aus alten Reiseführern	36
11. Bahnhof und Wirtschaft	36
12. Anekdoten rund um die Bahn	37
13. Jubiläumsfahrt 2014	39
14. Chronik der Maulbronner Bahnhöfe und Strecken	40
15. Fahrpläne	41
Infomaterialien VCD Klosterstadt-Express	44
Quellen, Verweise	45

Impressum

100 Jahre Bahnlinie nach Maulbronn 1914 - 2014

Kurze Strecke mit langer Geschichte

Herausgeber:

Stadt Maulbronn

Klosterhof 31 · 75433 Maulbronn
und

Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V.

Berliner Ring 39 · 75417 Mühlacker

Autor: Matthias Lieb

Titelbild: VT 95 in Maulbronn Stadtbahnhof
am 11.05.1973 (Foto Gerald Gunzenhäuser)

Design/Layout: Joachim Schulz

Erscheinungsdatum: August 2014

Auflage: 2000 Stück

Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt.
Kopie oder Nachdruck nur mit Genehmigung
des Herausgebers.



Es ist ja schon erstaunlich, was sich um die Bahn-Stichstrecke zwischen „Maulbronn-West“ und unserem Städtle im Salzach-Tal rankt in den 100 Jahren seit ihrer Inbetriebnahme im Sommer 1914.

Da wurde jahre-, beinahe jahrzehntelang auf Landes-, Oberamts- und Kommunalebene gerungen um die Frage, welche Schienenverbindungen die Hauptbahn zwischen Stuttgart und Bruchsal ergänzen sollten; neben Geldmangel gaben nicht zuletzt die Maulbronner Steinbruch-Unternehmen und -nehmer (!) den Ausschlag für den Abzweig Richtung Klosterstadt. Als es dann endlich zur Sache ging, hatten die „steinreichen“ Herren keine rechte Lust mehr, die eigentlich zugesagten Finanzbeiträge zu leisten ...

Auch der geplante Tag der Eröffnung von Nebenstrecke und „Stadt-Bahnhof“ ging in die Maulbronner Geschichte ein und war vielleicht so etwas wie ein Aufhängen des Damoklesschwerds über dem Stichgleis: Am 1. August 1914 sollte groß gefeiert werden. – Stattdessen begann an jenem Tag mit der Kriegserklärung des Deutschen Reiches an Russland der 1. Weltkrieg.

Schon in den Jahren der Weimarer Republik, erst recht in den 1950er und 1960er-Jahren wurde immer offener, dass gut gemeint nicht immer gleichbedeutend ist mit gut gemacht: Zu wenige Fahrgäste nutzten den „Stich“; anfangs der 1970er-Jahre stellte die Deutsche Bundesbahn den Personen-Verkehrsbetrieb ein.

Letztlich war, beinahe merkwürdiger Weise, das Ende des Güterverkehrs, das anfangs der 1990er-Jahre die Bahn veranlasste, Antrag auf Stilllegung der Nebenstrecke zu stellen, zugleich der Neubeginn für die Befassung mit dem Gleis und zunehmendes Engagement für neue, möglichst regelmäßige Nutzung. Der VCD und insbesondere sein Vorsitzender Matthias Lieb haben sich vehement eingesetzt, den „Klosterstadt-Express“ erfunden und über Jahre ehrenamtlich organisiert; später kam das Engagement der Initiative „Maulbronn am Zug“ hinzu. Dank der Entscheidung des Gemeinderats, die Stilllegung der Stichstrecke dadurch zu verhindern, dass man seit gut 15 Jahren den Unterhalt finanziert, dies gemeinsam mit der AVG, welche dankenswerter Weise den Betrieb übernommen hat, konnte die baden-württembergische Nahverkehrsgesellschaft die Züge der „Kulturbahn“ an Sonn- und Feiertagen bis Maulbronn Stadt bestellen.

Die gewählten Vertreter der Stadt Maulbronn waren und sind sich ihrer Verantwortung bewusst, haben nicht zuletzt zur Sicherung von Zukunftsoptionen – Hunderttausende von Euro in den Ausbau von Maulbronn-West zum Stadtbahnhalte investiert, Hunderttausende auch in den Unterhalt der Stichstrecke, die Bezahlung des Anruf-Sammeltaxis, die Einbindung von Maulbronn-West in den regelmäßigen Busfahrplan des VPE.

Wir haben in all den Jahren aber auch immer wieder Grenzen aufgezeigt bekommen und entsprechend realistisch gehandelt: Zwei Untersuchungen bzw. Gutachten, in jüngster Zeit die Prioritätensetzung der Landes-Verkehrspolitik stellen zweifelsfrei fest: Bis auf weiteres gibt es leider keine Chance einer regelmäßigen Einbindung der Stichstrecke in den regionalen SPNV. – Sie ist halt

leider nicht einmal 3 Kilometer lang und somit nicht vergleichbar zum Beispiel mit der Reaktivierung der Bahn im Enztal.

Fakten sind Fakten – man kann sich Unrealistisches nicht „herbei wünschen“ oder gar „herbei beschließen“. Das hält alle Beteiligten aber nicht davon ab, Machbares weiterhin mach-, d. h. nicht zuletzt finanzierbar zu halten, weitere Verbesserungen anzustreben und auch am dicken Brett zu bohren. – Wer weiß, vielleicht ändern sich im Laufe der Jahre verkehrliche Notwendigkeiten und verkehrspolitische Zeiten?!

Deshalb ist die Stadt Maulbronn auch auf dem Weg, sich um den Kauf des bisherigen „Lagerhaus-Grundstücks“ zu bemühen. – Den vor just 100 Jahren „dann doch nicht feierlich“ in Betrieb genommenen Stadt-Bahnhof gibt es, weil privatisiert, schon seit Jahren nicht mehr; es müsste zum „Zeitpunkt X“ ein neuer Bahnhalte her – je näher an der „Stadtmitte Kloster“ gelegen, desto besser. Wir wollen Optionen öffnen. Jedenfalls sind und bleiben Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Maulbronner Stichstrecke spannend – und natürlich sind die „Klosterstädter“ mittendrin!

Wir freuen uns deshalb auch über den „runden Geburtstag“ und auf das „Geburtstagsfest“, veranstaltet vom VCD und der Stadt, federführend organisiert von Matthias Lieb, dem nicht zuletzt auch für das Verfassen dieser gemeinsam herausgegebenen Festschrift herzlich zu danken ist. Dank auch an den Maulbronner DRK-Ortsverein, der als Mit-eigentümer des ehemaligen Stadtbahnhofs eine besonders innige Beziehung auch zum Nebengleis hat und uns sein jährliches „Bahnhofs-fest“ für das Jubiläum öffnet!

Andreas Felchle, Bürgermeister der Klosterstadt Maulbronn

kein so günstiges sei, kam aber dennoch zum Ergebnis, dass aufgrund der kürzeren Streckenführung in Ost-West-Richtung diese Linie der Bruchsaler weit vorzuziehen sei – „und weil es sich von selbst gebe, dass für die Hauptrichtung einer Westbahn die Linie über Bruchsal nicht entsprechend sei“.

1843 gestand die badische Regierung zu, auch die Bruchsaler Strecke gemeinschaftlich untersuchen zu lassen, ohne hierdurch einer Entscheidung vorzugreifen. Im November 1844 war dieses gemeinsame Gutachten fertiggestellt, das wiederum feststellte, dass „nur die vorgedachten zwei Zugrichtungen in Betracht kommen können, welche beide vom Eckenweiherhofe unterhalb Illingen auf Württembergischem Gebiete ausgehen“⁸.

Der Vertreter Württembergs führte aus, dass der Brettener Linie der Vorzug gebühre, weil sie die „schicklichste mittlere Richtung für die beiden Hauptzüge des Württembergischen Verkehrs nach dem Unterrhein und dem Oberrhein darbiete“.

Der Vertreter Badens sah für die Strecke über Pforzheim die größere Bedeutung sowohl für den großen deutschen Verkehr als auch für den Binnenverkehr. Übereinstimmend wurde aber von beiden aus rein technischen Gesichtspunkten der Bruchsaler Linie der Vorzug vor der



Tunnel bei Maulbronn 1853

Pforzheimer Bahn eingeräumt. Der von der Württembergischen Regierung beauftragte englische Ingenieur Vignoles bevorzugte ebenfalls die Strecke über Bruchsal und schlug in seinem Gutachten von 1844 außerdem vor, dass Württemberg die Bahnlinie auf badischem Gebiet bis Bruchsal bauen und betreiben sollte, und erwartete diesbezüglich keine bedeutenden Schwierigkeiten für eine Übereinkunft. Doch die Badische zweite Kammer der Badischen Landstände beschloss am 20. Februar 1845, „daß die Richtung der Verbindungsbahn von Durlach über Pforzheim an den Eckenweiherhof den Interessen des Großherzogthums am meisten entspreche“ und beantragte weiter, „daß Württemberg für den Fall des Anschlusses die Badische Spurweite von Pforzheim bis Ulm vorzuschreiben sey“. Außerdem erklärte die Badische Regierung, dass sie „weder die eine noch die an-

dere Bahnlinie auf Staatskosten herstellen lassen würde, sondern deren Ausführung Privat Gesellschaften unter Staatsaufsicht zu überlassen gedenke, indem sie durchaus keine weiteren Eisenbahn-Schulden mehr zu contrahiren die Absicht habe“.

Unterschiedliche Spurweiten

Baden hatte als einziges Land in Mitteleuropa mit 1600 mm Breitspur eine von der Normalspur von 1435 mm abweichende Spurweite der Eisenbahnen gewählt und versuchte seine Isolation nun zu durchbrechen, indem auch Württemberg diese Spurweite auferlegt werden sollte. Dies war für Württemberg aber ganz und gar inakzeptabel. Baden sollte noch einige Jahre benötigen, bis der Fehler eingestanden wurde und baute dann innerhalb kurzer Zeit von 1854 bis 1855 alle Gleise und Lokomotiven auf die Normalspur um.

8) Ebenda S. 762

Zwei Staatsbahnen

Zu Beginn der Eisenbahnzeit gab es unterschiedliche Auffassungen, ob Eisenbahnen als Staatsbahnen oder als Privatbahnen zu betreiben seien – die Debatte ist also so alt wie die Eisenbahn und wird ja auch heute immer wieder diskutiert.

Während in Preußen zunächst Privatbahnen der Vorzug gegeben wurde, setzten Baden und Württemberg unabhängig voneinander auf das Staatsbahn-Prinzip. So entstand in Baden die Großherzoglich Badische Staatseisenbahn und in Württemberg die Königlich Württembergische Staatseisenbahn (KWStE). Die Baukosten wurden über Darlehen finanziert (Zinssatz ca. 3-4%,

je nach Marktlage) dabei hatte Baden aufgrund der Nähe zu Frankreich und damit der höheren Kriegsgefahr eine höhere Risikoprämie, sprich höheren Zins zu zahlen. In den ersten Jahren lag die Rendite der Bahnen unter den Zinskosten, so dass der laufende Betrieb vom Staat subventioniert werden musste. Später steigerte sich der Ertrag, wobei die Rendite in Baden leicht höher als in Württemberg lag und es insbesondere in Württemberg immer wieder Jahre gab, in denen die Zinskosten nicht gedeckt werden konnten.

Beide Bahnen richteten ihre Fahrpläne und Uhrzeiten nach dem jeweiligen Verwal-

tungssitz aus. Zu einer Zeit, als die Uhrzeit nach dem Sonnenstand gemessen wurde, führte dies zu einem Unterschied von 3 Minuten bei den Fahrplänen: War es nach der Stuttgarter Uhr bei der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn schon 12 Uhr, war es nach der Carlsruher Uhr bei der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn erst 11:57 Uhr. Fahrgäste mussten beim Umsteigen an den Grenzbahnhöfen also genau auf Fahrplan und Uhr schauen.

Auch die Maße waren durchaus unterschiedlich. In Baden war ein Fuß 30 cm lang, in Württemberg hingegen nur 28,65 cm.

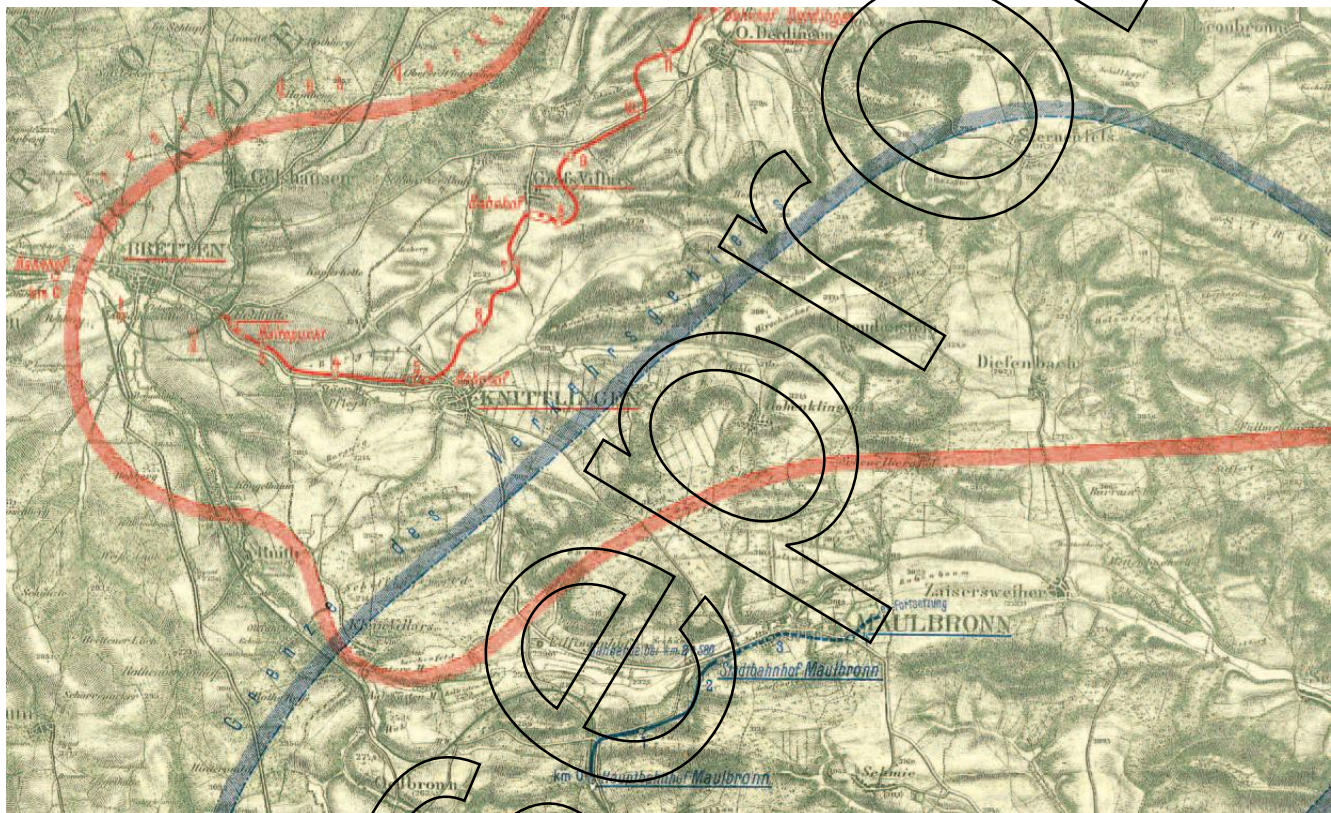
Seine Lage ermöglicht eine Fortsetzung der Bahn in der Richtung nach Zaisersweiher, wobei die Trace mit der Steigung von 1:40 längs der Südseite der Stadt und an den östlich von ihr gelegenen Steinbrüchen vorbei zu führen wäre. ... Die Hochbauten sollen in einfachster Weise hergestellt werden.“

Dieser Vorlage stimmte die Zweite Kammer am 8. Juni 1909 zu. Aller-

dings waren in den letzten Jahren eine Vielzahl neuer Eisenbahnbauten genehmigt worden und gleichzeitig hatte sich die Rentabilität der Staatsbahn etwas verschlechtert, so dass keine Finanzmittel zur Bewilligung neuer Eisenbahnbauten zur Verfügung standen.

Erst 1911 wurden 500 000 M für den Bau der Nebenbahn nach Maulbronn Stadt bewilligt.

In der Sitzung vom 20. Juli 1911 wurde nochmals betont: „Bei den Hochbauten wird ebenfalls gespart. Es kommen nur die bei den Nebenbahnen üblichen Typen vor“²². Weiter wurde erläutert, dass in den Gesamtkosten auch die Beschaffung eines Dampftriebwagens, eines zweiachsigen Personenwagens sowie dreier Güterwagen eingeschlossen sei.



Karte Bahnprojekt Bretten – Kürnbach, Maulbronn (1909)

Mit dem Baubeschluss war auch der Kommunalanteil an den Baukosten (5 000 M pro Kilometer, gesamt für 2,58 Kilometer somit 12 900 M) fällig und wurde mit Schreiben vom 29.09.1911 seitens der Generaldirektion der Staatseisenbahnen eingefordert.

Die Stadt Maulbronn konnte die Summe aber nicht aufbringen und bat um Stundung, die mit einer Verzinsung zu 4% p.a. ab dem 15.10.1911 gewährt wurde. 1912 wurde eine weitere Stundung bis zum 1.1.1913 gewährt, doch am 16.01.1913 erging eine Mahnung an den Gemeinde-

rat, dass die Zahlung nun dringend geleistet werden müsse. Inzwischen hatte sich die Stadt – allerdings erfolglos – um eine Beteiligung der Staatsdomäne bzw. der Forstverwaltung an den Baukosten bemüht, da die Bahnstrecke ja durch den Staatswald führte. Doch die staatliche Verwaltung lehnte dieses Ansinnen ab, schließlich würde die Bahnlinie zur Anbindung der Stadt gebaut.

Unabhängig vom Zahlungsverzug der Stadt konnte nach Veröffentlichung der Königlichen Verordnung vom 20.05.1912 über den Bahnbau mit den Detailplänen endlich be-

gonnen werden. Doch schon im Januar 1913 wurde ein Nachtrag über 92 000 M beantragt, so dass die Baukosten für die Staatsbahn (ohne Anteil der Stadt Maulbronn) nun zu 598 000 M veranschlagt waren. Begründet wurde dies u.a. mit einer Verlegung des Bahnhofsgebäudes etwas talabwärts sowie mit dem Wunsch der Forstverwaltung nach einer Unterführung (Schänzlesweg) statt eines schienengleichen Bahnübergangs.

22) Berichterstatter Betz, 58. Sitzung, S. 1577

7. VCD KLOSTERSTADT-EXPRESS ALS SONNTAGS-AUSFLUGS-ZUG SEIT 1997 UND REAKTIVIERUNGSBEMÜHUNGEN



VCD Klosterstadt-Express
1. Juni 1997 in Maulbronn

Nach dem Erfolg der einmaligen Aktion galt es nun zu überlegen, wie die Strecke nach Maulbronn, die aus unerklärlichen Gründen noch nicht offiziell stillgelegt war, zu erhalten ist.

DB will Maulbronner Strecke stilllegen

Und tatsächlich beantragt die DB Netz AG im Herbst 1996 – wohl durch den Aktionstag darauf gestoßen – mit dem Verfahren nach § 18 AEG die Stilllegung der Stichstrecke. Im Maulbronner Gemeinderat wurde heftig über den Umgang mit dem Stilllegungsantrag gestritten. Am Ende stand der Beschluss, mit der DB in Verhandlungen zu treten, um die Stilllegung zu verhindern. Da Strecken mit Zugverkehr aber laut Gesetz nicht stillgelegt werden können, reifte beim VCD-Vorsitzenden Matthias Lieb die Idee, dass ein Zugverkehr nach Maulbronn einfach „bestellt“ werden müsste – dabei wäre es nicht erforderlich, dass täglich Züge fahren würden.

Ausflugszug zum Klosterjubiläum

Im Hinblick auf das bevorstehen-

de 850jährige Klosterjubiläum 1997 wurde deshalb vom VCD überlegt, die in Mühlacker sonntäglich „herumstehenden“ Dieseltriebwagen für eine Stichfahrt nach Maulbronn zu verwenden. Damals fuhren noch mehrere EC-Züge nach Paris, die jeweils die Nahverkehrszüge, die am Wochenende aus Dieseltriebwagen gebildet wurden, in Mühlacker zu einer Pause zwangen.

Am Rande der Horber Schienen-Tage im November 1996 wurde dieses Konzept abgestimmt und so bestellte der VCD im Sommer 1997 auf dem Abschnitt Mühlacker – Maulbronn – West – Maulbronn-Stadtbahnhof sonntags vier Zugpaare.

Start am 1. Juni 1997

Am 1. Juni um 10:20 Uhr ab Vaihingen/Enz startete die erste Fahrt. Zur Werbung wurden Magnetfolien „VCD Klosterstadt-Express“ angefertigt, die auf die Außenhaut des Triebwagens ge-„klebt“ wurden. Doch die erste Folie ging schon kurz vor Illingen verloren – der Luftwiderstand war doch größer als erwartet.

Am Stadtbahnhof in Maulbronn empfing Bürgermeister Andreas



Klosterstadt-Express 10:20 Uhr in
Vaihingen/Enz, 1.6.1997

Felchle den ersten Zug, dem u.a. MdL Ewald Veigel entstieg. Bei der nachmittäglichen Fahrt ab Pforzheim waren der damalige Verkehrsdezernent und heutige Landrat Karl Röckinger sowie MdL Renate Thon an Bord.

Ehrenamtliche Zugbegleiter

Jeden Sonntag waren ehrenamtliche Zugbegleiter des VCD im Einsatz, die Fahrkarten verkauften und Auskün-

te erteilten. An einem Sonntag gab es Unterstützung von der Politik: Renate Thon und Gerhard Stolz, beide MdL von Bündnis 90/Grüne, stellten sich an einem Juli-Sonntag als Zugbegleiter zur Verfügung.

Bilanz des VCD-Klosterstadt-Express 1997

Die Bilanz der Saison 1997 war recht erfolgreich – 3372 Fahrgäste wurden an den Sonntagen vom 2. Juni bis 22. September gezählt. Durch Fahrgeldeinnahmen konnten allerdings nur ca. 20% der anfallenden Kosten in Höhe von 18.073,27 DM gedeckt werden. Auch hier war ein großer Posten die Haftpflichtversicherung – der VCD war auf diesem Weg zum Eisenbahnverkehrsunternehmen geworden – zumindest haftungsrechtlich für 2.875 DM pro Jahr. Die Rücklagen des VCD Pforzheim/Enzkreis e.V. waren damit aber aufgebraucht – für eine Fortsetzung war eine neue Finanzierung erforderlich.

Das Ergebnis wurde am 9.10.1997 mit der Stadtverwaltung besprochen und es wurde signalisiert, dass sich die Stadt möglicherweise mit bis zu ca. 15.000 DM an einer Fortführung



Ehrenamtliche VCD-Zugbegleiter
und DB-Lokführer

des Klosterstadt-Express im nächsten Jahr beteiligen könnte. Daraufhin wurden vom VCD die weiteren Planungen angestrengt, die auch Stadtbahn-Zubringerfahrten von Karlsruhe–Bretten vorsahen. Seitens des Landes wurde dem VCD signalisiert, dass bei einer Beteiligung der Stadt in dieser Größenordnung der Zugverkehr nach Maulbronn vom Land bestellt würde.

15. FAHRPLÄNE 1862-2014

Fahrpläne		Abgang.	Ankunft.	Fahrtzeit.	Gepäckz.
Maulbronn, Ort.		6 ⁴⁵ Abg.	7 ¹⁰ Abg.	— 9	für je 10 ¹ / ₂ fr.
an Bahnhof		5 ⁴⁵ Abg.	6 ³⁰ Abg.	— 9	
Maulbronn, Bahnhof.		10 ¹⁵ Abg.	10 ⁴⁰ Abg.	— 9	für je 10 ¹ / ₂ fr.
nach dem Ort Maulbronn		8 ³⁰ Abg.	8 ³⁰ Abg.	— 9	
Knittlingen		10 ¹⁵ Abg.	11 ⁵ Abg.	— 12	¹ / ₆ fr.
		8 ³⁰ Abg.	8 ⁵⁵ Abg.	— 12	¹ / ₆ fr.

Postkutschen-Zubringer 1862 zwischen
Bahnhof Maulbronn und Maulbronn bzw. Knittlingen

Von Maulbronn nach Maulbronn Stadt — vom Tage der Betriebseröffnung an — 5.55, 7.10, 8.12, 9.35, 10.23, 12.23, 1.37, 3.20, 4.23, 6.40, 8.25, 9.12, 11.10 — R 5.40, 6.43, 7.57, 9.20, 10.10, 12.15, 12.45, 3. 5, 4. 8, 6.25, 8.15, 8.43, 10.25 3 km zu 5 Min.

Damals gab es noch nicht die 24-Stunden-Zählung. Vielmehr wurden Fahrplänezeiten zwischen 6 Uhr abends und 6 Uhr morgens mit einem dicken Strich unterhalb der Minutenzahl gekennzeichnet.

Fahrplan 1914 (kriegsbedingt nie in Kraft getreten,
Reichs-Kursbuch Nachdruck Ritzau KG)

5. Maulbronn Hbf-Maulbronn Stadt.		4. Klasse	2.	3.	8.	10.	14.	16.	18.	20.	22.	24.	26.	30.
Stuttgart Hbf 1	ab	4.22	4.22	8.03	11.06	11.06	11.06	11.06	11.06	11.06	11.06	11.06	11.06	11.06
Mühlacker 1	ab	5.16	5.16	8.57	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00
Maulbronn Hbf 1	ab	6.28	6.28	9.50	12.38	12.38	12.38	12.38	12.38	12.38	12.38	12.38	12.38	12.38
Maulbronn Hbf 1	ab	5.20	5.20	7.25	10.00	1.10	1.45	2.05	2.40	3.05	3.40	4.15	4.50	5.20
Maulbronn Stadt	ab	5.28	5.28	7.23	10.08	1.18	1.53	2.13	2.48	3.08	3.43	4.18	4.53	5.23

5. Maulbronn Stadt-Maulbronn Hbf.		4. Klasse	1.	2.	3.	5.	8.	10.	14.	16.	18.	20.	22.	24.	26.	30.
Maulbronn Stadt	ab	5.12	5.12	6.00	6.57	7.53	8.38	9.34	10.22	11.10	11.58	12.46	13.34	14.22	15.10	15.58
Maulbronn Hbf 1	ab	5.12	5.12	6.00	6.57	7.53	8.38	9.34	10.22	11.10	11.58	12.46	13.34	14.22	15.10	15.58
Mühlacker 1	ab	5.22	5.22	6.10	7.07	8.04	8.51	9.38	10.25	11.12	11.99	12.86	13.73	14.60	15.47	16.34
Stuttgart Hbf 1	ab	7.27	7.27	8.20	9.13	10.06	10.59	11.52	12.45	13.38	14.31	15.24	16.17	17.10	18.03	18.96

Fahrplan 1923 (Taschenfahrplan für Württemberg, Hohenzollern, gültig vom 1. Juni 1923 an)

5. Maulbronn Hbf-Maulbronn Stadt.		4. Klasse	2.	3.	8.	10.	14.	16.	18.	20.	22.	24.	26.	30.
Stuttgart Hbf 1	ab	4.22	4.22	8.03	11.06	11.06	11.06	11.06	11.06	11.06	11.06	11.06	11.06	11.06
Mühlacker 1	ab	5.16	5.16	8.57	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00
Maulbronn Hbf 1	ab	6.28	6.28	9.50	12.38	12.38	12.38	12.38	12.38	12.38	12.38	12.38	12.38	12.38
Maulbronn Hbf 1	ab	5.20	5.20	7.25	10.00	1.10	1.45	2.05	2.40	3.05	3.40	4.15	4.50	5.20
Maulbronn Stadt	ab	5.28	5.28	7.18	10.03	1.13	1.53	2.13	2.48	3.08	3.43	4.18	4.53	5.23

5. Maulbronn Stadt-Maulbronn Hbf.		4. Klasse	1.	2.	3.	5.	8.	10.	14.	16.	18.	20.	22.	24.	26.	30.
Maulbronn Stadt	ab	5.12	5.12	6.00	6.57	7.53	8.38	9.34	10.22	11.10	11.98	12.86	13.74	14.62	15.50	16.38
Maulbronn Hbf 1	ab	5.12	5.12	6.00	6.57	7.53	8.38	9.34	10.22	11.10	11.98	12.86	13.74	14.62	15.50	16.38
Mühlacker 1	ab	5.22	5.22	6.10	7.07	8.04	8.51	9.38	10.25	11.12	11.99	12.86	13.73	14.60	15.47	16.34
Stuttgart Hbf 1	ab	7.27	7.27	8.20	9.13	10.06	10.59	11.52	12.45	13.38	14.31	15.24	16.17	17.10	18.03	18.96

Fahrplan 1924 mit städtischen Zugbestellungen (Taschenfahrplan Große Ausgabe Württemberg, Hohenzollern, gültig vom 1. Juni 1924 an)

Von Maulbronn nach Maulbronn Stadt — vom Tage der Betriebseröffnung an — 5.55, 7.10, 8.12, 9.35, 10.23, 12.23, 1.37, 3.20, 4.23, 6.40, 8.25, 9.12, 11.10 — R 5.40, 6.43, 7.57, 9.20, 10.10, 12.15, 12.45, 3. 5, 4. 8, 6.25, 8.15, 8.43, 10.25 3 km zu 5 Min.

Fahrplan 1927 nach Umstellung auf 100 % Dampftriebwagen (Reichs-Kursbuch Nachdruck Ritzau KG)

17 Maulbronn Hbf-Maulbronn Stadt und zurück		Alle Züge nur 3. Klasse und bG	
Stuttgart Hbf 15	ab	18.51	19.10
Pforzheim 8	ab	19.12	19.31
Mühlacker 15	ab	19.33	19.52
Maulbronn Stadt	ab	19.53	20.12
Maulbronn Hbf	ab	20.13	20.32
Mühlacker 15	ab	20.33	20.52
Pforzheim 8	ab	20.54	21.13
Stuttgart Hbf 15	ab	21.14	21.33

Fahrplan 1933 (Amtlicher Taschenfahrplan für Württemberg, Hohenzollern, gültig vom 15. Mai 1933)

320 f Mühlacker—Maulbronn West—Maulbronn u zurück		Alle Züge verkehren als To	
Stuttgart Hbf 320	ab	17.36	19.44
ED Stuttgart	ab	17.36	19.44
Mühlacker	ab	18.03	20.11
Otsheim	ab	18.24	20.32
Maulbronn West	ab	18.45	20.53
Maulbronn West	ab	19.06	21.14
Mühlacker	ab	19.27	21.35
Otsheim	ab	19.48	21.56
Maulbronn West	ab	20.09	22.17
Stuttgart Hbf 320	ab	20.30	22.38

Fahrplan 1953 (Amtlicher Taschenfahrplan der Bundesbahndirektion Stuttgart, gültig vom 17.05.1953) mit Spätverbindungen