

Sindelfinger Industriegeschichte - erzählt entlang der Bahnhofstraße

Quelle: Aus Schönbuch und Gäu – Beilage der Kreiszeitung/Böblinger Bote, 2. Heft 2001, S. 1-4.

Autor: Horst Zecha

Haben Sie schon einmal den Sindelfinger Bahnhof gesucht? Und Sie waren dann ganz froh, als Sie endlich die Bahnhofstraße gefunden hatten, in der sicheren Erwartung, nun nur noch diese Straße entlang gehen zu müssen und irgendwo unweigerlich auf den Bahnhof zu stoßen?

Zugegeben, dieses Szenario ist nicht sehr wahrscheinlich, denn wer sucht schon den Sindelfinger Bahnhof? Und deshalb ist es vielleicht auch vielen Sindelfingern noch nicht so richtig bewusst geworden: In und an der Sindelfinger Bahnhofstraße ist weit und breit kein Sindelfinger Bahnhof zu finden! Die Bahnhofstraße beginnt am unteren Sindelfinger Marktplatz und wir können in ihr eine ausgesprochen gemischte Bebauung finden - Wohn- und Gasthäuser aus dem vorletzten Jahrhundert, Fabrikanlagen, Neubauten, Baulücken und Bauruinen, Auffälliges und Langweiliges - alles, nur keinen Bahnhof. Bereits nach einigen hundert Metern endet die Straße heute auf einer großen Kreuzung, auf der man den Werksanlagen der Firma DaimlerChrysler gegenüber steht.

So ein Phänomen - eine Bahnhofstraße ohne Bahnhof - ruft natürlich auch die Neugier von Lokalhistorikern auf den Plan. Und in der Tat lohnt sich diese Neugier: Wenn wir der Geschichte der Sindelfinger Bahnhofstraße nachgehen, breitet sich vor unseren Augen ein interessantes und typisches Kapitel Sindelfinger Industriegeschichte aus.

Sindelfingen ohne Anschluss an die „neue Zeit“

Machen wir uns also auf den Weg zurück in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts. Sindelfingen war zu dieser Zeit ein kleines Städtchen mit etwa 3.700 Einwohnern. Mit dem Bau des neuen Rathauses am damaligen Viehmarktplatz hatte man in der Mitte des 19. Jahrhunderts einen mutigen Sprung über die Altstadtmauern hinaus gemacht, und um diesen neuen Rathausplatz herum begann sich allmählich die neue Stadtmitte Sindelfingens zu etablieren. Ansonsten waren die Seemühlestraße, die Untere und die Obere Vorstadt sowie die Ziegel- und die Grabenstraße die Straßenzüge, entlang derer sich die Stadt langsam und bescheiden vom mittelalterlichen Stadtkern wegzuentwickeln begann.

Die Lebensverhältnisse der Sindelfingerinnen und Sindelfinger waren zumeist sehr bescheiden. Die meisten Familien lebten als Folge der landesüblichen Realteilung vom Doppelerwerb aus Landwirtschaft und Weberei. Im Lauf des 19. Jahrhunderts hatte sich Sindelfingen zu einer führenden Weberstadt im Königreich Württemberg entwickelt. Dabei hatten sich viele Sindelfinger Weber auf die technisch sehr anspruchsvolle, aber dadurch auch etwas einträglichere Jacquardweberei spezialisiert, die durch einen speziellen Aufsatz auf einen herkömmlichen Webstuhl und die Steuerung über Lochkarten die Herstellung kompliziertester Muster ermöglichte. Aufgrund dieses hohen Spezialisierungsgrades und der im Allgemeinen sehr guten Ausbildung konnten die Sindelfinger Hausweber auf ihren Handwebstühlen noch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ihr bescheidenes Auskommen finden, zu einer Zeit, als sich anderswo schon längst die Mechanisierung im Textilbereich durchgesetzt hatte.

Was die Mechanisierung und Industrialisierung überhaupt anbetraf, steckte Sindelfingen noch in den Kinderschuhen. Zwar hatte sich im ehemaligen Cholerakrankenhaus in der Leonberger Straße 1835 die erste Fabrik angesiedelt, doch wurde auch dort nach wie vor auf etwa 50 Handwebstühlen produziert.

Eine entscheidende Voraussetzung für die industrielle Entwicklung war die Verkehrsanbindung, denn die technischen Einrichtungen und die Kohle, die zum Betrieb von Dampfmaschinen benötigt wurden, mussten ja zunächst einmal vor Ort gebracht werden. Und das Transportmittel, das um die Mitte des 19. Jahrhunderts in diesem Zusammenhang in den Vordergrund rückte, war die Eisenbahn. Ein Eisenbahnanschluss war für eine zügige industrielle Entwicklung eine unabdingbare Voraussetzung und so finden wir auch Sindelfingen um 1870 in einem Wettbewerb mit zahlreichen anderen Städten um eine möglichst vorteilhafte Linienführung bei geplanten Bahnprojekten¹.

Beachtlich erscheint mir, dass die Bemühungen um einen Eisenbahnanschluss in engem Schulterschluss mit Böblingen erfolgten. Während das Konkurrenzverhalten der beiden Städte oft genüsslich beschrieben und anekdotisch ausgeschmückt wird, finden wir gerade bei diesem wichtigen Projekt eine über weite Strecken gute und effektive Kooperation. Das mag auf Sindelfinger Seite vielleicht auch den einfachen Grund gehabt haben, dass man sich schon frühzeitig keine ernsthaften Hoffnungen machen konnte, einen Bahnanschluss für die Stadt alleine zu bekommen. Die Gäubahn nämlich, die vom Schwarzwald kommend über Herrenberg nach Stuttgart führen sollte, war von Anfang an so geplant, dass sie zwischen den beiden Städten Böblingen und Sindelfingen hindurchführen und

somit beide mit einem gemeinsamen Bahnhof versorgen sollte. Geplant war dieser Bahnhof in einer ersten Variante in der Senke zwischen dem Sindelfinger Goldberg und dem Böblinger Galgenberg, etwa dort, wo sich heute die freie Fläche neben dem Parkhaus der S-Bahnstation Goldberg befindet. Dieser Standort befand sich zwar auch schon auf Böblinger Gemarkung und lag näher am Stadtzentrum der Kreisstadt als an dem Sindelfingers, doch hätte man sich auf Sindelfinger Seite für diese Lösung durchaus erwärmen können.

Aus Kostengründen und wohl auch auf Wunsch von Böblinger Industrieunternehmen wanderte der Bahnstandsstandort bei den weiteren Planungen immer weiter Richtung Böblingen.

Letztendlich bestimmte die Eisenbahnverwaltung den endgültigen Standort in unmittelbarer Nähe der Böblinger Zuckerfabrik. Damit konnte natürlich keine Rede mehr von einem gemeinsamen Bahnhof sein, aber selbst die Böblinger waren mit dieser Lösung nicht zufrieden, war doch nun der Bahnhof auch auf ihrer Seite von der Stadtmitte abgerückt. Doch alle gemeinsamen Proteste fruchteten nicht, und der Bau des Bahnhofes wurde an der Stelle verwirklicht, an der der Nachfolgerbau heute noch steht. Als die Gäubahn 1879 eingeweiht wurde, hatten sich für Sindelfingen damit zunächst die Hoffnungen auf einen Anschluss an die „neue Zeit“ zerschlagen. Und auch die Bemühungen, wenigstens eine Straßenverbindung zum Böblinger Bahnhof auf Staatskosten zu erhalten, blieben erfolglos.

Die Bahnhofstraße wird gebaut

Wollte man in der gewerblichen Entwicklung nicht noch weiter hinter Böblingen zurückfallen, blieb dem Sindelfinger Stadtschultheißen Frank gar nichts anderes übrig, als das Projekt einer Verbindungsstraße zum Bahnhof Böblingen nun in städtischer Regie zu verwirklichen. Dabei wurde zunächst aus naheliegenden Gründen der Ausbau der bereits bestehenden Böblinger Straße über den Goldberg und deren Anbindung an den Bahnhof Böblingen ins Auge gefasst. Diese Variante erwies sich aber aus verschiedenen Gründen als nachteilig: Zum einen hätte der Ausbau der bescheidenen Straße erhebliche Kosten verursacht, und zum anderen war der Weg über den Goldberg keineswegs die kürzeste Verbindung zwischen den beiden Städten. Hinzu kam, dass auf dieser Trasse ein erheblicher Höhenunterschied zu überwinden war, was im Hinblick darauf, dass man an die Einrichtung einer Straßenbahn dachte, ungünstig war.

So entschied sich der Gemeinderat letztendlich für einen kompletten Straßenneubau, der den Sindelfinger Marktplatz und den Böblinger Bahnhof auf kürzestem Wege verbinden sollte. So entstand 1883/84 auf der Trasse des bereits vorhandenen Fußweges die etwa 2,25 km lange Bahnhofstraße. Die Gesamtkosten für den Bau beliefen sich auf 160.000 Reichsmark².

Bei Gesamtausgaben des städtischen Haushalts, die zur damaligen Zeit durchschnittlich bei etwa 250.000 Mark pro Jahr lagen, eine mächtige Kraftanstrengung für die Stadtgemeinde - aber auch eine Investition, die sich schon bald in mehrfacher Hinsicht auszuzahlen begann. Zum einen zeigte die Personenfrequenz, welche dringendes Bedürfnis eine direkte Verbindung von Sindelfingen nach Böblingen gewesen war, denn um 1890 benutzten jährlich etwa 12.000 Personen die Postkutschenverbindung auf der Bahnhofstraße.³

Zum anderen beschleunigte sich durch den Bau der Bahnhofstraße die langersehnte Mechanisierung und Ansiedlung weiterer Industriebetriebe. Bereits ein Jahr nach dem Bau stattete Johann Wizemann seine Weberei in der Unteren Vorstadt mit einem Dampfkessel aus. Zwei der noch lange Jahrzehnte bedeutendsten Webereifirmen, Zweigart & Sawitzki in der Wettbachstraße und Wilhelm Dinkelaker in der Leonberger Straße folgten 1887 und 1888⁴.

Und natürlich bot sich auch das weitgehend ebene und völlig unbebaute Gelände rechts und links der neuen Straße in besonderem Maße zur Ansiedlung neuer Fabrikanlagen an, konnte man doch damit die Entfernung zum Bahnhof so kurz wie möglich halten. Tatsächlich siedelten sich unmittelbar nach Fertigstellung der Straße die ersten Firmen dort an, und die allererste Fabrikansiedlung bestimmt noch bis heute das Erscheinungsbild der Bahnhofstraße: Es ist die Weberei des Johann Christian Leibfried, später und bis heute immer fälschlicherweise I.C. Leibfried genannt. Zunächst war es noch ein eher bescheidenes Fabrikgebäude, das die 1881 gegründete Firma 1885 in der Bahnhofstraße 14 errichtete, doch schon bald kamen verschiedene Erweiterungsbauten dazu. 1890 wurde der Betrieb, der sich auf die Herstellung von Tapiseriegeweben, Tischdecken und Schürzen spezialisiert hatte, mechanisiert, und eine Statistik des Jahres 1911 weist eine Belegschaft von 101 Personen auf, womit I.C. Leibfried zur zweitgrößten Fabrik Sindelfingens knapp hinter der Weberei Zweigart & Sawitzki geworden war. 1936 wurde entlang der Bahnhofstraße, ein Fabrikneubau errichtet, der noch heute steht und der Straße seine Prägung verleiht.

1939 hatte die Belegschaft mit 185 Personen ihren Höchststand erreicht. Heute sind bei der Firma etwa 100 Menschen beschäftigt. Hergestellt werden schwerpunktmäßig Handarbeitsstoffe, die überwiegend in den Export nach Amerika, Australien und die europäischen Länder gehen.

Gründung der Firma Emil Kabisch

Neben verschiedenen kleineren Firmen, die oft schon nach wenigen Jahren wieder von der Bildfläche verschwanden, ist als nächste bedeutende Industrieansiedlung entlang der Bahnhofstraße, deren Auswirkung ebenfalls bis heute deutlich sichtbar ist, die Firma Emil Kabisch zu nennen, die sich 1895 im Wiesengrund, unmittelbar an der Gemarkungsgrenze zu Böblingen niederließ.

Zunächst als Fabrik für Webereimaschinen und -zubehör gebaut, erweiterte die Firma bald um eine eigene Weberei und verschiedene weitere Anbauten. Im Jahr 1911 wies die Maschinenfabrik Kabisch bereits 59 Beschäftigte auf. Durch verschiedene Firmenfusionen ging die Firma Kabisch in der Firma Optima und diese wiederum in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts in der Deutschen Hollerith auf.

Diese wurde nach dem Zweiten Weltkrieg Bestandteil der IBM, und tatsächlich war der Sindelfinger Wiesengrund bis vor einigen Jahren Standort eines großen IBM-Werkes. Heute wird die Fabrikanlage von der aus der IBM ausgegliederten Firma STP betrieben.⁵

So hatten sich bis zum Ende des 19. Jahrhunderts zwei Bebauungsschwerpunkte entlang der Bahnhofstraße gebildet: einmal die innenstadtnahe Bebauung mit der Firma I.G. Leibfried als größtem zusammenhängendem Areal, und direkt an der Markungsgrenze die Firma Kabisch, in deren Umfeld auch weitere Bebauung entstand. Erst im Jahr 1903 begann sich auch der Zwischenraum zu füllen, und zwar zunächst mit einem Gebäude, das noch bis heute ebenfalls in engstem Zusammenhang mit der Firma IBM steht.

Der Fabrikant Franz Entreß erstellte in der Bahnhofstraße 43 eine Strumpffabrik, in der 1911 86 Personen beschäftigt waren und die damit, was die Belegschaftszahl anbetrifft, das viertgrößte Unternehmen im damaligen Sindelfingen war.

Über verschiedene Besitzerwechsel gelangte das Gebäude schließlich in der Besitz der Firma IBM, die dort bis in die siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts eine Lochkartendruckerei betrieb. Heute ist das in der Substanz noch erhaltene Gebäude das „Haus zur Geschichte der IBM-Datenverarbeitung“. Der IBM-Klub Geschichte präsentiert hier bei regelmäßigen Führungen eine einmalige Sammlung historischer Datenverarbeitungsmaschinen.

Die Errichtung des Gaswerks

Ebenfalls 1903 konnte die Stadt selbst endlich dem mit der Industrieansiedlung einhergehenden steigenden Energiebedarf Rechnung tragen und ein Gaswerk errichten⁶. Dass auch diese kommunale Versorgungseinrichtung an der Bahnhofstraße erstellt wurde, war naheliegend: Zum einen stand städtischer Grund zur Verfügung, zum anderen konnte der Weg für den Kohletransport vom Bahnhof Böblingen so kurz wie möglich gehalten werden.

Das 1904 eingeweihte Gaswerk wurde zunächst als Gesellschaft mit städtischer Mehrheitsbeteiligung, seit 1908 sogar als Gemeindeverband zusammen mit Böblingen betrieben! Mit der Ansiedlung des Daimler-Werkes 1915 waren die Kapazitäten des Werkes allerdings schnell überfordert, so dass man sich 1928 schließlich entschloss, die eigene Gaserzeugung einzustellen und das Gas aus Stuttgart zu beziehen. Teile der Gaswerksbauten standen noch bis lange nach dem Zweiten Weltkrieg, und noch heute zeugen massive Bodenverunreinigungen vom ehemaligen Standort.

An den genannten Beispielen wird deutlich, dass sich bereits 20 Jahre nach Erbauung der Bahnhofstraße die frühindustriellen Bauten wie Perlen an einer Schnur entlang dieser Straße aufreihen. Wie sehr die Bahnhofstraße zur wirtschaftlichen Entwicklungsachse Sindelfingens geworden war, macht die bereits mehrmals zitierte Statistik der Industrie-Arbeitsplätze aus dem Jahr 1911, die Stadtschultheiß Hörmann zusammengestellt hat, deutlich. Von den 726 Arbeitsplätzen, die Hörmann auflistet, befanden sich 250, das sind fast 35%, in der Bahnhofstraße.⁷

Wohnungsbau an der Bahnhofstrasse

Aber entlang der Bahnhofstraße siedelten sich nicht nur Industrieunternehmen an, sondern sie wurde bald auch zu einer guten Adresse für den Neubau von Wohnhäusern. Kein Geringerer als Stadtschultheiß Frank selbst war einer der ersten Bauherren in der Bahnhofstraße, Fabrikantenwohnhäuser sind ebenso in der Liste der Baugesuche zu finden wie das Haus des Webschulleiters Leopold und des späteren Stadtpflegers Leibfried.

So entstand entlang der Bahnhofstraße von Anfang an das, was wir heute als Mischbebauung bezeichnen würden, und dieses Gemisch aus Fabriken, einfachen Wohnhäusern, Gastwirtschaften und repräsentativen Wohngebäuden gibt der Straße noch bis heute ihr eigentümliches Gepräge.

Die Entstehung eines öffentlichen Nahverkehrs

Wenden wir unsere Aufmerksamkeit nun einmal weg von dem, was sich an Bebauung neben der Straße tat, hin zu dem, was sich an Verkehr auf der Straße entwickelte⁸. Hier war offensichtlich die Beschwerde mehrerer Fabrikanten über die schleppende Postbeförderung zwischen dem Bahnhof Böblingen und Sindelfingen Anlass für den Sindelfinger Gemeinderat, sich um die Jahreswende 1904/05 Gedanken über eine grundlegende Verbesserung der Verkehrsverbindung zu machen. So

lesen wir im Gemeinderatsprotokoll vom Januar 1905 Folgendes: „Dagegen könnte dem von den Fabrikanten beklagten Mißstand in der Paketbeförderung durch Ersetzung der derzeitigen Personenpostwagen durch Motoromnibusse leicht abgeholfen werden, weil die letzteren so viel Raum bieten, dass sämtliche zur Einlieferung gelangenden Pakete stets befördert werden könnten.

Der Gemeinderat glaubt, dass die Straße Böblingen-Sindelfingen bei ihrer fast ebenen Lage sich besser als wohl jede andere Straße zu Motorwagenfahrten eigne. Es wird daher an die königliche Generaldirektion [...] die Bitte gestellt, anstelle der seitherigen Postwagen Motoromnibusse verkehren zu lassen.“

Nachdem die königliche Generaldirektion für Post und Telegrafien offensichtlich kein Interesse an der vorgeschlagenen Lösung gezeigt hatte und auch die Überlegung, die Busverbindung durch eine Betreibergesellschaft mit Beteiligung der Stadt einzurichten an wirtschaftlichen Überlegungen gescheitert war, entschloss sich der Gemeinderat im Mai 1905 zur Flucht nach vorn und sprach sich einstimmig dafür aus, die Anschaffung von zwei Omnibussen und den Betrieb der Busverbindung komplett in städtischer Regie zu übernehmen. Vermutlich war auch diese Entscheidung maßgeblich von Stadtschultheiß Hörmann mit beeinflusst, der sich seit seinem Amtsantritt 1895 allen technischen und wirtschaftlichen Neuerungen sehr aufgeschlossen zeigte.

Mit der Anschaffung der notwendigen Busse setzte sich der Gemeinderat im Sommer auseinander: „Auf Beschluss der bürgerlichen Kollegien vom 17. Mai [...] betr. die Schaffung einer Automobil-Verbindung zwischen hier und dem Bahnhof Böblingen hat die [...] Kommission die nötigen Schritte getan und 10 Firmen zur Einreichung von Offerten mit Lieferung von zwei Motoromnibussen aufgefordert. Fünf Firmen sind der Aufforderung nachgekommen [...]. Durch die Kommission hat eine eingehende Prüfung der Offerte stattgefunden, auch hat sie an Ort und Stelle - in Sankt Blasien - den Betrieb und die Einrichtung einer Motoromnibusverbindung von Sankt Blasien nach Titisee besichtigt und sich bei der dortigen Verwaltung näher informiert.

Die Kommission kam hierbei zu der einstimmigen Überzeugung, daß durch einen solchen Omnibusbetrieb eine flotte und sichere Verkehrseinrichtung geschaffen und dass auch hier ohne großes Risiko für die Gemeinde eine solche Verbindung eingerichtet werden könne und solle.

Von den fünf eingelaufenen Offerten kommen nach der übereinstimmenden Ansicht der Kommission hauptsächlich in Betracht diejenigen von Motorenfabrik Daimler in Marienfelde bei Berlin, Neue Automobilgesellschaft Berlin, Automobilindustrie Scheibler Aachen [...].

Was die drei in Vorschlag gebrachten Offerten betrifft, so bietet die Fabrik Daimler alle Gewähr für Lieferung guten Fabrikats. Als Preis für einen Wagen wurden 15.800 Mark verlangt. Die Neue Automobil-Gesellschaft Berlin hat schon 2mal Probefahrten zwischen hier und Böblingen veranstaltet, wobei der gestellte Omnibus als gut und sicher funktionierend gefunden wurde. Verlangt werden für einen Wagen 16.750 Mark.

Den Wagen von Scheibler in Aachen hat die Kommission in Sankt Blasien besichtigt und befahren und gut, sicher und ruhig laufend gefunden, auch von der dortigen Verwaltung beste Empfehlung der Wagen bekommen. Verlangt werden 13.100 Mark per Wagen mit Motor von 16/18 PS.

Bei dem großen Preisunterschied von rund 3.000 Mark per Wagen, also 6.000 Mark bei 2 Wagen und dem Umstand, dass die Scheibler'schen Wagen, da wo sie in Gebrauch sind, sehr empfohlen sind und der Kommission in jeder Hinsicht gefallen haben, fassen die beiden Kollegien einstimmig den Beschluss, [...] die beiden nötigen Motoromnibusse der Firma Scheibler in Aachen zum Preis von 13.100 Mark per Stück in Bestellung zu geben [...]“.

Nachdem der Fahrpreis für eine Einzelfahrt auf 15 Pfennig und für eine Arbeiterwochenkarte auf 80 Pfennig festgelegt worden war, konnte die Busverbindung am 1. Dezember 1905 in Betrieb genommen werden. So hatte die fehlende Bahnanbindung den Sindelfingern einen besonders frühzeitigen Einstieg in die Motorisierung und in den kommunalen Nahverkehr gebracht. Dass der Nahverkehr dem Sindelfinger Gemeinderat nicht nur lieb, sondern auch teuer war, macht eine Zusammenstellung von Stadtschultheiß Hörmann aus dem Jahr 1911 deutlich, wo er für die Motorwagenlinie Sindelfingen - Böblingen einen jährlichen Zuschussbedarf von 3.700 bis 6.700 Mark, für die Jahre 1905 bis 1911 insgesamt über 32.000 Mark, auflistet. Interessant ist aber auch, sich nochmals zu vergegenwärtigen, dass die Initialzündung dafür nicht im Bedürfnis nach Personenbeförderung, sondern in den Anforderungen der Industrie nach raschem und zuverlässigem Gütertransport lag.

Der ersehnte Bahnanschluss

Selbstverständlich verloren aber die Sindelfinger neben allen Bemühungen um eine Verbesserung der Verkehrsverbindung auf der Bahnhofstraße die Bemühungen um einen Bahnanschluss niemals aus dem Auge. Es bedurfte allerdings noch vielfacher Eingaben, Planungen, Umplanungen und erneuter Eingaben, bis am 10. Februar 1913 schließlich der erste Spatenstich zur Bahnlinie Böblingen - Renningen getan wurde, die nun endlich auch Sindelfingen den ersehnten Bahnanschluss bringen sollte - auch wenn es sich nur um eine eher unbedeutende Nebenbahn handelte⁹.

Noch bevor allerdings die Bahnlinie vollendet war, brach im August 1914 der Erste Weltkrieg aus und gefährdete den Weiterbau. Da die Omnibusse zu Kriegsbeginn requiriert worden waren, stand Sindelfingen zunächst wieder einmal ohne brauchbare Verkehrsverbindung da. Angesichts dieser Situation wurde dann doch dem dringenden Wunsche des Sindelfinger Gemeinderat entsprochen und am 23. Dezember 1914 wenigstens das Teilstück von Böblingen nach Sindelfingen in Betrieb genommen, die Eröffnung der ganzen Strecke bis nach Renningen erfolgte im Oktober 1915. Zu dieser Zeit hatte in Sindelfingen schon das Daimler-Zeitalter begonnen. Ob der kurze Zeit zuvor endlich fertiggestellte Bahnanschluss als Standortfaktor eine Rolle bei der Ansiedlung des Daimler-Werkes im Sommer 1915 gespielt hat, muss dahingestellt bleiben. Was nun an Industrialisierung gewissermaßen über Sindelfingen hereinbrach, hatte zweifellos ganz andere Dimensionen als die bisherige Entwicklung. Dennoch sollte man aber darüber nicht vergessen, dass Sindelfingen schon lange vor der Ansiedlung der Firma mit dem Stern den Weg hin zur Industriestadt beschritten hatte. Und in diesem Prozess hat die Bahnhofstraße eine ganz wichtige Rolle gespielt. Dieser Bedeutung als Achse der Industrialisierung hat übrigens der Bau des Sindelfinger Bahnhofs keinen Abbruch getan. Er führte lediglich dazu, dass in den zwanziger Jahren nur noch das Straßenstück bis zur Höhe des Sindelfinger Bahnhofs den Namen Bahnhofstraße behielt - obwohl es nach wie vor am Bahnhof vorbeiführte - und das restliche Straßenstück bis zur Gemarkungsgrenze in Böblinger Allee (seit 1958 Tübinger Allee) umbenannt wurde. Das kurze Stück auf Böblinger Seite hieß Sindelfinger Allee.

Ein stichwortartiger Abriss der Geschichte der Bahnhofstraße bis in unsere Zeit soll den Beitrag beschließen. Dabei wird neben ihrer Bedeutung für die industrielle Entwicklung noch ein zweiter wichtiger Aspekt sichtbar: die Bedeutung als Bezugslinie für das Zusammenwachsen der Städte Böblingen und Sindelfingen. Sehr schnell hat die Bahnhofstraße dabei die beschwerlichere und abseitigere Verbindung über den Goldberg in dieser Funktion abgelöst, bis ihr südlicher Teil seit den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts allmählich selbst der dynamischen Entwicklung der beiden durch sie verbundenen Städte zum Opfer fiel.

Seit 1973 trennt die Autobahn Stuttgart - Singen die beiden Städte und hat damit auch die ursprüngliche Verbindungsstraße gekappt. Die neugebaute Rudolf-Diesel-Straße, in die die Autobahnanschlussstelle Böblingen/Sindelfingen mündet, hat nun, im Bogen über die Autobahn und neben der alten Tübinger Alle verlaufend, die Funktion der Hauptverbindungsstraße zwischen den beiden Städten übernommen. In den achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts wurde dann ein größeres Stück der alten Verbindungsstraße durch das Daimler-Benz-Werk (heute Daimler-Chrysler) überbaut, so dass heute von der Tübinger Allee nur noch ein wenige hundert Meter langes Teilstück zwischen dem Werksgelände von Daimler-Chrysler und der Autobahn existiert. Wie auf einer Insel aus vergangener Zeit stehen hier, im Wiesengrund, in trister Umgebung, einige alte Gebäude, die die ursprüngliche Bedeutung des ins Abseits geratenen Straßenstücks noch erahnen lassen. Die bevorstehende grundlegende Sanierung wird das Gesicht dieses Areals in absehbarer Zeit sicher grundlegend verändern.

In seinem Verlauf dagegen erhalten geblieben ist das bereits am Anfang angesprochene Stück der Bahnhofstraße vom Marktplatz bis zur Kreuzung mit der heutigen Hanns-Martin-Schleyer-Straße. Hier finden sich noch heute in Form der beschriebenen Wohn- und Fabrikgebäude Bauzeugen für die Zeit um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. Wie keine andere Sindelfinger Straße erzählt die Bahnhofstraße noch heute von der Zeit der Frühindustrialisierung Sindelfingens, die, sonst in unserer nach dem Zweiten Weltkrieg rasant gewachsenen Stadt nur noch wenige Spuren hinterlassen hat. Zu einem bewussten und behutsamen Umgang mit diesen anschaulichen Zeugnissen Sindelfinger Entwicklungsgeschichte möchte dieser Artikel beitragen.

Anmerkungen

Ausführlich zur Frage des Sindelfinger Bahnanschlusses: Fritz Heimberger, Die Sindelfinger Eisenbahn, in: Jahrbuch der Stadt Sindelfingen 1964, S. 285ff.

Stadtarchiv (StA) Sindelfingen, RB 253. Zum Bau der Bahnhofstraße: StA Sindelfingen, A 335-A 353.

Heimberger, Sindelfinger Eisenbahn (wie Anm. 1), S.288.

Zur Mechanisierung der ersten Sindelfinger Fabriken: Wolfgang Burr, Zur Geschichte der Sindelfinger Weberei im 19. Jahrhundert, in: Jahrbuch der Stadt Sindelfingen 1969, S. 387ff.

Das STP-Werk in Sindelfingen wurde 2003 stillgelegt.

Zum Gaswerk: Wolfgang Burr, Die Anfänge der öffentlichen Energieversorgung in Sindelfingen, in: Jahrbuch der Stadt Sindelfingen 1969, S. 410ff.

StA Sindelfingen, A 992.

Zum Folgenden: StA Sindelfingen. A 540.

Heimberger, Sindelfinger Bahnhof (wie Anm.1), S.293f.