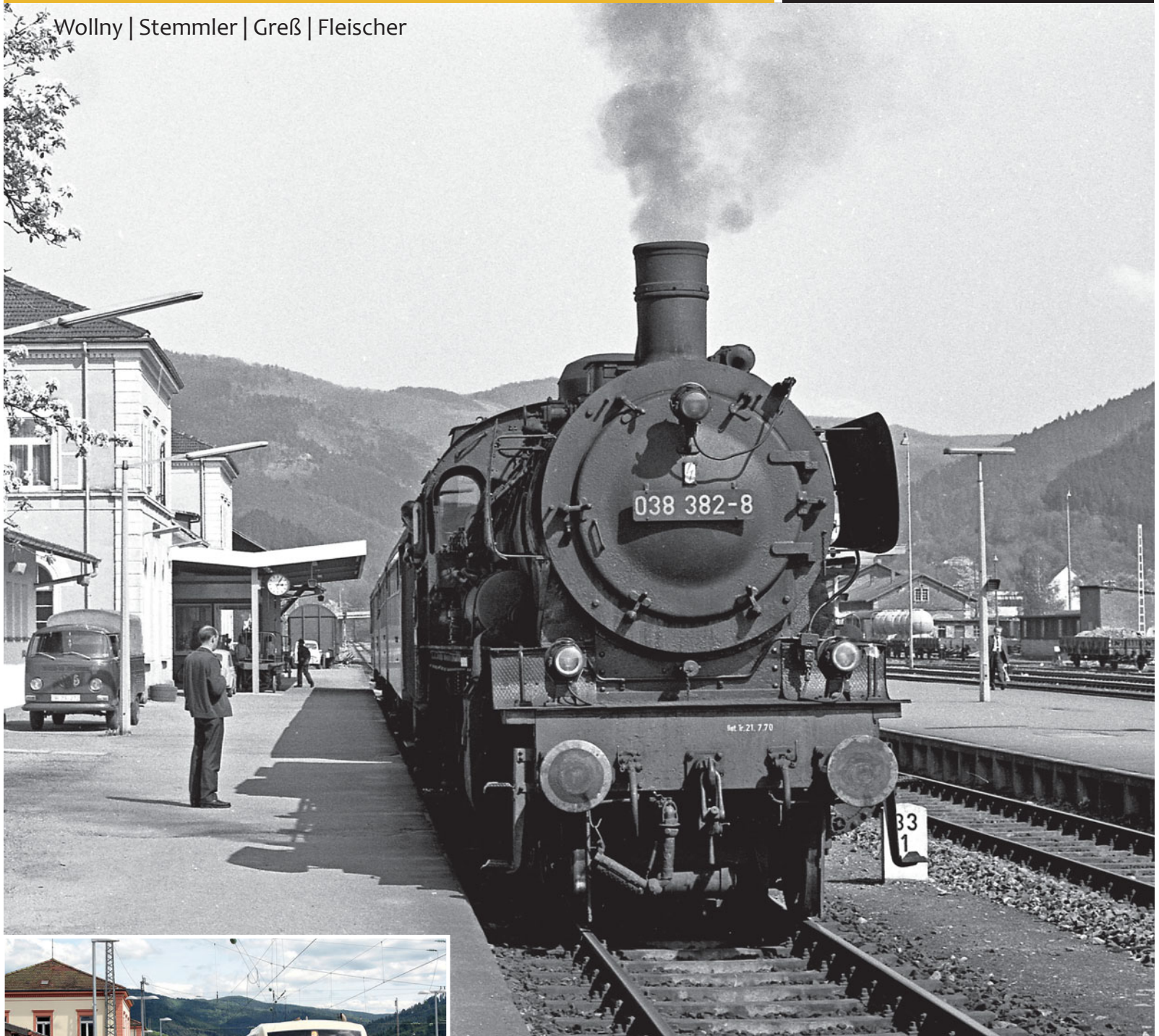


# SCHIENENWEGE gestern und heute

Zeitreise  
durch  
Südbaden

Wollny | Stemmler | Greß | Fleischer



VGB

KLARTEXT



# Reichsbahndirektion Karlsruhe mit Stand vom 5. August 1945













# SCHIENENWEGE gestern und heute

Burkhard Wollny | Herbert Stemmler | Gerhard Greß | Korbinian Fleischer

## Zeitreise durch Südbaden



Schon frühzeitig begann in Südbaden das Sterben der schmalspurigen Kleinbahnen. 1967 kam das Ende der Bahnstrecke Zell – Todtnau, die gegen den Kraftomnibus- und Kraftwagenverkehr auf der Straße keine Chance hatte. Ähnlich erging es fast dem kompletten Netz der Mittelbadischen Eisenbahnen, aber auch einigen Normalspur-Strecken, die wegen Unrentabilität eingestellt wurden.



## Danksagung

Unser Dank für die fachliche Beratung bei unseren Zeitreisen auf den Schienen gilt ausdrücklich unserem geschätzten Herausgeber, Herrn Wolfgang Schumacher. Ferner möchten wir uns bei allen ehemaligen und heutigen Eisenbahnern und Fotografen bedanken.

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.  
ISBN: 978-3-8375-1534-3

© 2016 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstfeldbruck, und Klartext Verlagsgesellschaft mbH, Essen

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Textautor: Korbinian Fleischer, Gerhard Greß, Wolfgang Schumacher

Bildautoren: *Burkhard Wollny*: 9 oben, 10 oben, 37 oben, 39 oben, 40 oben, 42, 49 oben, 52 oben, 53 oben, 55 oben, 57 oben, 62 oben, 64 oben, 81 oben, 96 oben, 109 oben, 111, 113, 114 oben, 115 oben, 116 oben, 117 oben, 132 oben, 135 oben, 140 oben. *Gerhard Greß*: 1, 11 oben, 15 oben, 18 oben, 19 oben, 20 oben, 23 oben, 31, 32 oben, 41 oben, 50, 54 oben, 56 oben, 60, 65 oben, 66, 70 oben, 90 oben, 107 oben, 127, 138 oben, 139 oben, 142 oben, 143 oben. *Herbert Stemmler*: 12 oben, 13 oben, 38 oben, 44 oben, 45 oben, 72 oben, 77 oben, 79 oben, 80 oben, 83, 84 oben, 85 oben, 87 oben, 89, 92 oben, 93 oben, 94 oben, 97 oben, 98 oben, 99 oben, 100 oben, 134 oben, 137, 141 oben. *Thomas Küstner*: 8, 33 oben, 34 oben, 130 oben, 131 oben. *Wolfgang Schumacher*: 16, 25 oben, 26 oben, 27 oben, 46, 63 oben, 69 oben, 73 oben, 99 unten, 101 oben, 106 oben, 108 oben, 119 oben, 120, 121, 122 oben, 123 oben, 124 oben, 125 oben und unten, 128, 129 unten, 133 oben, 138 unten. *Wieland Proske*: 58 oben. *K. Henning Kurth*: 71 oben. *Dr. Claus Pusch*: 74 oben, 75 oben. *Denis Stober*: 59 oben und unten. *Marco Wagner*: 124 unten, 141 unten. *Oliver Haug*: 35 oben, 68 oben, 91 oben, 139 unten. *Ulrich Monfort*: 14 oben, 76 oben. *Stefan Motz*: 128 oben. *Werner Brutzer*: 24 oben. *Günther Dillig*: 103 oben, 104 oben, 105 oben. *Slg. Korbinian Fleischer*: 21 oben, 28, 36 oben, 86 oben, 95 oben, 102 oben. *Otto Blaschke, Slg. Thomas Estler*: 129 oben. *Willy Pragher, Slg. Gerhard Greß*: 22 oben. Alle anderen Aufnahmen stammen von *Korbinian Fleischer*

Titelmotiv: In Hausach zweigt die Kinzigtalbahn von der Badischen Schwarzwaldbahn ab. Von Freudenstadt kamen gegen Ende der Dampflokezeit regelmäßig Loks der Baureihe 38.10 in den Bahnhof. Noch immer stehen VW-Kraftfahrzeuge in Diensten der Eisenbahn.

Lektorat: Wolfgang Schumacher, Claudia Berger

Satz & Layout: Kaj Ritter

Preprint: Fabian Ziegler

Gesamtherstellung: Fotolito Varesco, Auer (Südtirol)



VORWORT	5
AUTORENPORTRAIT	7
NORDSCHWARZWALD UND RHEINEBENE	8
<p>Forbach – Weisenbach – Gernsbach – Rastatt – zwischen Rastatt und Wintersdorf –  Hügelsheim – Lichtenau-Ulm – Freistett – Rheinbischofsheim – Diersheim – Kehl –  Ottenheim – Lahr Stadt – Offenburg – Achern – Kappelrodeck – Oberbühlertal –  Baden-Baden – Bad Peterstal – Oberharmersbach-Riersbach – Hausach – Wolfach –  Schiltach – Hornberg – Triberg – Nußbach – Villingen (Schwarzwald)</p>	
MARKGRÄFLERLAND UND BREISGAU	48
<p>Badischer Bahnhof Basel – Weil (Rhein) – Weil (Rhein) Ost – Lörrach –  Bw Haltingen – Hammerstein – Istein – Neuenburg (Baden) – Staufen –  Münstertal – Sulzburg – Freiburg Hauptbahnhof – Freiburg Omnibusbahnhof –  zwischen Gundelfingen und Freiburg-Zähringen – Freiburg Güterbahnhof –  Breisach – Achkarren – Endingen – Eichstetten – Bötzingen – Kollnau –  Oberwinden – Elzach – Kenzingen</p>	
HOCHRHEIN UND SÜDSCHWARZWALD	78
<p>Todtnau – Zell (Wiesental) – Bahnhof Hasel – Wehr – Schwörstadt – Waldshut –  zwischen Waldshut und Koblenz – Tiengen (Hochrhein) – Stühlingen – Weizen –  Epfenhofen – Blumberg-Zollhaus – Leipferdingen – Hintschingen –  Donaueschingen – Furtwangen – Zindelstein – Spitzkehrenbahnhof Lenzkirch –  Bonndorf – Neustadt (Schwarzwald) – Kappel-Gutachbrücke – Löffingen –  Feldberg-Bärental – Seebrugg – Hinterzarten – Falkensteig – Höllsteig –  Freiburg-Littenweiler – Freiburg-Wiehre</p>	
LINZGAU, HEGAU UND BODENSEE	118
<p>Markdorf – Bahnhof Salem – Weildorf – Salem Nord – Überlingen-Therme –  Haltepunkt Überlingen – Sipplingen – Stockach – Schwackenreuthe – Pfullendorf –  Meßkirch – Hausen im Tal – Hattingen (Baden) – Bahnhof Talmühle – Engen –  unterhalb des Hohenkrähen – Singen (Hohentwiel) – Radolfzell – Schaffhausen –  Konstanz</p>	





Grußwort: „Schienenwege Südbaden – gestern und heute“

Der Bildband nimmt uns mit auf eine spannende Zeitreise und lässt uns in früheren Zeiten des Schienenverkehrs blicken. Eindrucksvoll zeigen die Aufnahmen die Entwicklung von Zügen, Bahnhöfen, Schienenwegen und Landschaften in Südbaden.

Unsere Mobilitätskultur und unsere Ansprüche befinden sich in einem ständigen Wandel: Früher ging es vorrangig um die technologische Entwicklung. Heute spielen Kundenfreundlichkeit, Ausstattung und die neuen, umweltgerechten Antriebstechnologien eine mindestens genauso große Rolle. Denn der Ausbau von Elektromobilität bedeutet nicht nur, E-Fahrzeuge zu fördern, sondern vor allem auch, Schienenwege zu elektrifizieren.

Auch die Art des Reisens auf der Schiene hat sich verändert – längst ist die Fahrt mit dem Zug nicht nur für Fernstrecken geeignet. Heute ist es selbstverständlich, dass wir innerhalb kürzester Zeit von A nach B kommen. Das weite Pendeln zum Arbeitsplatz ist für viele Menschen Alltag. Ein gut ausgebautes Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln – in Städten wie auch im ländlichen Raum – bietet dafür eine echte und komfortable Alternative zum Auto.

Für den Tourismus ist der Schienenverkehr ebenfalls von großer Bedeutung. Südbaden zählt zu den beliebtesten Urlaubsregionen in Baden-Württemberg. Mit Museumsbahnen, wie beispielsweise der über 100 Jahre alten Sauschwänzlebahn zwischen Blumberg und Weizen, können Touristen in historischen Zügen die schönen Landschaften genießen und sich auf eine Zeitreise der besonderen Art begeben. Der Bildband bietet uns einen wunderbaren Vorgeschmack darauf.

Ihr

Winfried Hermann  
Minister für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg



Der öffentliche Nahverkehr in der Region Südbaden ist größtenteils vorbildlich. Auf der Strecke zwischen Offenburg und Bad Griesbach verkehren bereits die ersten Fahrzeuge im neuen einheitlichen Landesdesign mit kostenfreiem WLAN an Bord.



# Südbaden – Bahnland im Wandel

Für die visuellen Zeitreisen begab sich Korbinian Fleischer auf Spurensuche entlang aktiver und längst eingestellten Bahnstrecken und dokumentierte die vielfach drastisch veränderten Zustände. Manchmal haben sich nur einige wenige Einzelheiten verändert, doch teilweise war es schwierig, den gleichen Fotostandort zu bestimmen. Die in diesem Buch gegenübergestellten Fotos von damals und heute sind auch eine Reise zurück in eine andere Epoche, die noch gar nicht lange zurückliegt, teilweise weniger als 30 Jahre. Sie zeigen die massiven Änderungen, die die jüngste Zeit für den südbadischen Landesteil des Südweststaates gebracht hat. Generell muss gesagt werden, dass im Schienenpersonennahverkehr die positiven Veränderungen deutlich überwiegen. Früher war nicht alles schlecht und die Bundesbahn hat weit mehr Strecken bedient, als heute noch in Betrieb sind. Aber von einem Taktverkehr konnte man nur träumen. Bis zur Regionalisierung des Schienenverkehrs ab 1996 wurde größtenteils mit altem Fahrzeugmaterial gefahren, das der Konkurrenz auf der Straße nicht mehr gewachsen war.

Dies hat sich geändert. Die meisten Strecken werden heute mit modernen Zügen betrieben. Und dort, wo noch die alten, gründlich modernisierten ehemaligen Silberlinge unterwegs sind, sollte man dies genießen, denn künftig ist es nicht mehr möglich, im Sommer beim Zugfahren ein Fenster zu öffnen und so die Bahnfahrt mit allen Sinnen zu erleben. Der Schwarzwald und der Breisgau punkten mit einer wunderbaren und abwechslungsreichen Landschaft, die von reizvollen und traumhaft schönen Bahnstrecken durchzogen wird. Das vorliegende Buch möge Anregung sein, das Ländle mit modernen Zügen, aber auch auf Schusters Rappen zu erkunden. Mit dem Baden-Württemberg-Ticket und den zahlreichen regionalen Angeboten der Verkehrsverbünde ist dies auch ein vergleichsweise preiswertes Vergnügen!

Fürstenfeldbruck im März 2016

Wolfgang Schumacher  
Herausgeber





Seit vielen Jahren gibt es Bilder vom Unterhippensbachhof mit der Schwarzwaldbahn im Hintergrund. Erstaunlich ist, wie wenig sich hier landschaftlich verändert hat. Die modernisierten Silberlinge (Foto von 2005) sind seit der Ausschreibung der Nahverkehrsleistungen Geschichte. Auf der Schwarzwaldbahn zeigt DB Regio im Jahr 2015, wie guter Nahverkehr funktioniert.





**Burkhard Wollny**, gebürtiger Freiburger (Jahrgang 1950), machte seine ersten Bahnerfahrungen an der badischen Höllentalbahn. In seinem späteren Wohnort Stuttgart entdeckte er ab Mitte der 1960er-Jahre die damals noch zahlreich eingesetzten Dampfloks der Bundesbahn und hielt ihre letzten Einsätze mit der Fotokamera fest. Schon Mitte der 1970er-Jahre machte er die ersten Fototouren in die damalige DDR. Wollnys meisterhafte „Schüsse“, wie er seine fotografischen Meisterwerke nennt, wurden bald gefragte Motive in vielen Eisenbahnpublikationen. Sein Bildarchiv ([www.burkhard-wollny-eisenbahnfotografie.de](http://www.burkhard-wollny-eisenbahnfotografie.de)) umfasst inzwischen mehrere 100 000 Aufnahmen. Ein einmaliger Fundus, aus dem viele der hier gezeigten historischen Aufnahmen stammen.

**Herbert Stemmler**, Jahrgang 1946, versuchte sich bereits als ABC-Schütze als Fotograf auf dem heimischen Rottenburger Bahnhof, wobei ihm absolute Länderbahn-Lokomotivraritäten mehr oder weniger verwackelt durchs Bild fuhren. Nach dem humanistischen Abitur studierte er Bauingenieurwesen mit Schwerpunkt Eisenbahn- und Verkehrswesen an der Universität Stuttgart. Nebenbei verdingte er sich als Studenten-Lokomotivheizer in vier württembergischen Bahnbetriebswerken. Nach dem Diplom ist er als beratender Ingenieur im Eisenbahnwesen tätig. An vielen bedeutenden Bahnprojekten war er beteiligt. Die Dokumentation des Eisenbahnwesens ist ihm ein Anliegen.



**Gerhard Greß**, Jahrgang 1946, begann seine Ausbildung beim Herder Verlag in Freiburg als Offsetdrucker. Darauf folgte die Ausbildung zum Redakteur mit einem Volontariat bei Rudolf Haufe im Freiburger Haufe Verlag. Als Eisenbahnfreund war er seit 1966 mit dem EK-Verlag verbunden. Dort folgte später eine langjährige Anstellung als stellv. Chefredakteur und als Autor zahlreicher Bücher, Sonderhefte und Beiträge. Seine schier unzähligen Aufnahmen, auch über die Eisenbahn und Europa hinaus, reichen bis Mitte der fünfziger Jahre zurück. Viele davon entstanden, in den Jugendjahren, auf Mitfahrten bei Dienstfahrten seines Vaters. Seit 2014 arbeitet er ausschließlich für die Verlagsgruppe Bahn.

**Korbinian Fleischer**, Baujahr 1981, wurde schon in frühesten Kindheit vom Eisenbahnvirus befallen. Die ersten Ausflüge führten zum Bahnhof Reichenbach im Täle an der Tälesbahn Geislingen – Wiesensteig. Just in dieser Zeit verschwanden dort die Gleisanlagen und ein Radweg entstand neu. Über die Märklin-Modellbahn kam er im Alter von 13 Jahren zu den Ulmer Eisenbahnfreunden. Im Lauf der Jahre übte er (fast) alle Tätigkeiten, die in einem Eisenbahnverein anfallen, aus. Seit einiger Zeit gehört er zum Vorstand des Vereins UEF Lokalbahn Amstetten-Gerstetten e.V. und verantwortet dort die Bereiche Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Jugendarbeit. Seit 2011 ist er hauptberuflich bei der Verlagsgruppe Bahn als Redakteur angestellt und betreut zusammen mit namhaften Autoren die Buch-Reihe Schienenwege.





# Nordschwarzwald und Rheinebene

Aufgrund der Vielzahl von beeindruckenden Motiven haben wir uns entschieden, zum Thema Baden zwei Bücher zu produzieren: über Süd- und Nordbaden. Allerdings gibt es eine solche Grenze weder offiziell noch auf bestimmte Regionen bezogen. Wir haben für dieses Buch den nördlichsten Punkt im südlichen Baden an die Einfahrt in den Bahnhof Rastatt gelegt, wo die Murgtal-

bahn teilweise im oder direkt neben dem Straßenplanum. Daher finden sich über weite Strecken keinerlei Anhaltepunkte mehr, die an das große Kleinbahnnetz erinnern. In Offenburg kommen wir wieder zurück zur normalspurigen Rheintalbahn, deren Schienenstrang wir bis nach Achern begleiten. Dann machen wir noch einen Abstecher zur „Zwetschgenbahn“ Bühl – Oberbühlertal, auf

deren Trasse heute die breite Landestraße 83 verläuft. Aber nicht nur dort wurde alles autogerecht ausgebaut: Das absolute Negativbeispiel zeigt sich in Baden-Baden. Das Bahngelände zwischen dem alten Bahnhof Baden-Oos (heute Baden-Baden) und dem Stadtbahnhof, dem heutigen Festspielhaus, wurde mit der vierspurigen B500 überbaut. Entsetzlich ist, dass die Stilllegung der Strecke erst 1977 erfolgte, also zu einer Zeit, in der in Karlsruhe die Stadtbahnen schon wieder im Kommen waren. Diese Stadtbahn fährt heute auch nach Baden-Baden, allerdings nur bis zum alten Bahnhof Baden-Oos. Die fehlenden vier Kilometer muss man entweder mit dem Bus im Stau verbringen oder parallel der lauten Straße mit dem Fahrrad fahren. Deut-



Im März 1989 waren noch Schienenbusse im Renchtal unterwegs als Thomas Küstner diese Aufnahme bei Hubacker gelang. 2015 ist ein Vergleichsfoto nicht mehr möglich, da der Uferbereich komplett zugewachsen ist.

bahn abzweigt, der wir bis zur alten Landesgrenze zu Württemberg bei Klosterreichenbach folgen. Nach Westen zweigt in Rastatt die alte Wintersdorfer Strecke ab, die einst ins Elsaß führte und die seit Jahren stillliegt. Die Mittelbadischen Eisenbahnen kreuzten diese einst grenzüberschreitende Magistrale mit einem Brückenbauwerk, das im Lauf der Jahre komplett verschwunden ist. Nicht einmal der Bahndamm ist mehr zu erkennen. Diese Schmalspurbahn von Rastatt über Schwarzach nach Kehl und weiter über Ottenheim bis nach Lahr ver-

lieh teilweise im oder direkt neben dem Straßenplanum. Daher finden sich über weite Strecken keinerlei Anhaltepunkte mehr, die an das große Kleinbahnnetz erinnern. In Offenburg kommen wir wieder zurück zur normalspurigen Rheintalbahn, deren Schienenstrang wir bis nach Achern begleiten. Dann machen wir noch einen Abstecher zur „Zwetschgenbahn“ Bühl – Oberbühlertal, auf deren Trasse heute die breite Landestraße 83 verläuft. Aber nicht nur dort wurde alles autogerecht ausgebaut: Das absolute Negativbeispiel zeigt sich in Baden-Baden. Das Bahngelände zwischen dem alten Bahnhof Baden-Oos (heute Baden-Baden) und dem Stadtbahnhof, dem heutigen Festspielhaus, wurde mit der vierspurigen B500 überbaut. Entsetzlich ist, dass die Stilllegung der Strecke erst 1977 erfolgte, also zu einer Zeit, in der in Karlsruhe die Stadtbahnen schon wieder im Kommen waren. Diese Stadtbahn fährt heute auch nach Baden-Baden, allerdings nur bis zum alten Bahnhof Baden-Oos. Die fehlenden vier Kilometer muss man entweder mit dem Bus im Stau verbringen oder parallel der lauten Straße mit dem Fahrrad fahren. Deut-





10. Oktober  
1990

Ein wichtiger Bahnhof im Murgtal ist **Forbach**, der bis zur Übernahme der Strecke durch die Albtal-Verkehrsgesellschaft Forbach-Gausbach hieß. Der Namenszusatz Gausbach entfiel, weil dieser Ort inzwischen seinen eigenen Haltepunkt bekommen hat. Moderne Zweisystem-Triebwagen bestimmen das Bild der Strecke im Nordschwarzwald, die früher sogar mit einem Fernverkehrszugpaar, dem InterRegio Murgtal (Dortmund – Freudenstadt), bedient wurde. Die Gleisanlagen sind noch fast komplett vorhanden, aber rundum erneuert.

30. Oktober  
2015







10. Oktober  
**1990**

Das Beispiel **Weisenbach** zeigt die heute künstlich herbeigeführten Kapazitätsengpässe auf der Schiene. Weder Güterverkehr noch zusätzliche Sonderzüge können 2015 in Weisenbach mehr mit den planmäßigen Stadtbahnen kreuzen, denn die Gleisanlagen wurden um die Hälfte reduziert. Im Gegensatz zu den Anlagen der Deutschen Bahn AG wurden die nicht mehr benötigten Flächen schon begrünt und werden seitdem auch regelmäßig (!) gemäht.

6. August  
**2015**







Es war nicht die schwierige Topografie des Murgtals, die Jahrzehnte vergehen ließ zwischen den ersten Maßnahmen zum Bau der Murgtalbahn und ihrer Vollendung, sondern die Zugehörigkeit des unteren Talabschnittes zu Baden und des oberen zu Württemberg. Erst die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft schloss das fehlende Zwischenstück Raumünzach – Klosterreichenbach und eröffnete am 13. Juli 1928 die durchgehende Strecke von Rastatt nach Freudenstadt. Bei **Weisenbach** entstand die Aufnahme der Karlsruher 50 651 auf der Murgbrücke. Dass die Lok an diesem Tag nur einen Güterzuggepäckwagen mitführt, soll nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Güter- und Expressgutaufkommen – u.a. vor allem durch Holtzmann, damals einer der größten deutsche Papierhersteller – beträchtlich war.

15. August  
**1968**

30. Oktober  
**2015**





Ab Mitte der 1990er-Jahre waren hauptsächlich lokbespannte Reisezüge im Murgtal anzutreffen. Die Umbauarbeiten zur Stadtbahnstrecke haben schon begonnen, als Herbert Stemmler den RE 28023 mit der Diesellok 218392 nach Freudenstadt in **Gernsbach** dokumentierte. Im Jahr 2000 übernahm die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft die stilllegungsgefährdete Murgtalbahn von der DB AG, integrierte sie in das Karlsruher Stadtbahn-Netz und elektrifizierte sie. Seit der 2004 erfolgten Aufnahme des durchgehenden elektrischen Betriebes von Freudenstadt über Rastatt bis ins Zentrum von Karlsruhe erledigen Stadtbahnwagen die gesamte Personenbeförderung. Die Fahrgastzahl konnte von täglich knapp 2.800 auf heute über 13.000 erhöht werden.



14. Januar  
**2001**

30. Oktober  
**2015**







18. Juni  
1975



28. Dezember  
2015

Jahrelang beförderten Offenburger E-Loks der Baureihe 141 mit Freiburger Personal den ab Freiburg Hbf nach Frankfurt (M) verkehrenden E 1928. Aus dem Frontfenster der Lok entstand die alte Aufnahme. Rechts hinter dem Wellblechschuppen für Bahndienstfahrzeuge ist gerade noch das Streckengleis der von hier ausgehenden Murgtalbahn nach Freudenstadt zu sehen. Das imposante, bis heute erhalten gebliebene Empfangsgebäude des Bahnhof **Rastatt** entspricht seiner Bedeutung als Badens klassische Residenz- und Garnisonsstadt. Vor allem aber ist Rastatt nach wie vor eine wichtige und auch für Fotografen interessante Station mit einem überaus abwechslungsreichen Zugbetrieb, wobei auch dort Schallschutzwände Einzug gehalten haben.



29. März  
1968



Zwischen **Rastatt** und **Wintersdorf** kreuzte die schmalspurige Kleinbahn von Rastatt nach Schwarzach die Bundesbahnstrecke, die zum Zeitpunkt der Aufnahme schon ohne Personenverkehr war. Aus militärischen Gründen wurde die Strecke jedoch aufrechterhalten und ist seit ein paar Jahren von der Albtaal-Verkehrs-Gesellschaft gepachtet. Über eine Reaktivierung als Stadtbahnstrecke wird seit Jahren kontrovers diskutiert. Komplette verschwunden ist jedoch die Trasse der Kleinbahn. Zur Identifizierung des Standorts diente ausschließlich der Kilometerstein auf der rechten Seite. Im Frühjahr 1968 überführt Triebwagen T13, der bei der Selbkant-Museumsbahn erhalten wurde, die drei Personenwagen von Rastatt nach Schwarzach.

30. Oktober  
2015







Die unterländische Strecke Schwarzach – Rastatt der Mittelbadischen Eisenbahnen (MEG) verlief in der Gemeinde **Hügelsheim** auf der Hauptstraße, hier mit einem von der Gmeinder-Lok V 22 01 beförderten Personenzug. Nachdem der Personenverkehr 1966 auf dem Abschnitt Kehl – Freistett auf Busse umgestellt worden war, folgte der restliche Personenverkehr bis Rastatt und nach Bühl im Jahr 1970. Der Güterverkehr mit Kesselwagen zum Nato-Flughafen Söllingen war davon zunächst nicht betroffen. Aber nach mehreren gefährlichen Entgleisungen mit Kesselwagen auf Rollwagen stellte die MEG 1972 die Bühler Strecke sowie den Anschluss nach Greffern auf Normalspur um. Den Abschnitt Rastatt – Söllingen mit der nicht mehr zeitgemäßen Hügelsheimer Ortsdurchfahrt gab man zum 11. September 1972 auf. Die V 22 01 wurde 1980 abgestellt, 1981 an die SBB verkauft und als Tm III 991 bei der Brünigbahn eingesetzt.

29. Juni  
1968

1. Oktober  
2015







14. Oktober  
**1980**





Obwohl die Konzession den Schmalspurbetrieb noch bis ins Jahr 1985 erlaubte, drängte die Stadt Lichtenau auf die baldige Stilllegung der Bahn, damit die Ortsdurchfahrt im Ortsteil Ulm für den inzwischen stark angestiegenen Lkw-Verkehr ausgebaut werden konnte. Am 31. Dezember 1980 ging dieser Wunsch in Erfüllung. Die letzte Meterspurstrecke der alten Mittelbadischen Eisenbahn wurde an diesem Tag stillgelegt. Lediglich zum Streckenabbau im Sommer 1981 kam es noch zu den allerletzten Fahrten einer Lok in **Lichtenau-Ulm**. 2015 ist der Ortskern stark vom schweren LKW-Verkehr belastet, der aber als unvermeidbar gilt. Nur dank der Ausdauer des Fotografen entstand eine Vergleichsaufnahme ohne störenden Schwerverkehr. Interessant ist auch der Vergleich der Automobile: Der legendäre Käfer wurde inzwischen durch den Beetle abgelöst. Es leben die Amerikaner.

2. Juni  
2015





24. Juli  
1965



Der Bahnhof **Freistett** lag mit seinen drei in die Fahrbahn eingelassenen Gleisen in der Ortsmitte exakt an der Stelle, wo sich heute der Busbahnhof befindet. Am 24. Juli 1965 begegneten sich dort der T 13 (Waggonfabrik Wismar, Fabr.-Nr. 21148/1941) und der T 4 (O & K/Gotha, Fabr.-Nr. 28360/1935). Links standen Wagen bereit, um das Platzangebot im Berufsverkehr verstärken zu können. Heute erinnert hier nichts mehr an die Eisenbahn. Seit 1975 ist Freistett Teil der neu gebildeten Stadt Rheinau.

10. September  
2015







Angesichts des schrittweise zu Ende gehenden Schienen-Personenverkehrs auf der unterländischen MEG-Strecke Kehl – Schwarzach – Rastatt fand auf dieser eine Sonderfahrt mit der MEG-Lok 101 statt. Bis zum 24. September 1966 hatte man noch alle Strecken befahren, danach begann mit der Einstellung des Schienen-Personenverkehrs zwischen Kehl und Freistett die Reduzierung des Unterländer Netzes. Gerhard Greß konnte den Sonderzug in **Rheinbischofsheim** fotografieren. Die Gleise im Straßenplanum sind ebenso wie das stattliche Fachwerkhaus im Hintergrund längst verschwunden.

4. März  
1967

10. September  
2015







4. März  
1967

10. September  
2015



Bei der schönen Sonderfahrt entstand auch diese Aufnahme. Hier passiert die MEG-Lok 101 mit ihrem bunten Wagenpark das Rathaus in **Diersheim**. Zufällig ergab sich eine nette ländliche Szene, als ein Bauer mit seinem Traktor Mist auf seinen Acker fuhr. Ganz links stehen fotografierende Eisenbahnfreunde aus dem benachbarten Elsaß vor ihrem schwarz lackierten Peugeot 203. Die 1949 bei Krauss Maffei gebaute Lok 101 kam übrigens fabrikneu zur Ober-rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG). Zur MEG wurde sie wahrscheinlich nach einer Kessel-untersuchung verkauft, nachdem in Mannheim eine neue Lok angeschafft wurde. Die Maschine blieb erhalten und befindet sich seit 2002 als betriebsfä-hige Lok bei der Selfkantbahn .



28. August  
1956



Der Ausblick aus einem Bürohaus ermöglicht jeweils die schöne Sicht auf die Rheinbrücke zwischen **Kehl** und Strasbourg. Am 12. August 1956 konnte die rechts zu sehende neue Eisenbahn-Rheinbrücke eingeweiht werden. Noch stand aber die Behelfseisenbahnbrücke daneben. Der Straßenverkehr nutzte noch die Brücke von 1951, eine Schaper-Krupp-Reichsbahnbrücke. Die Europabrücke für den Autoverkehr entstand erst später. 2015 ist die neue Trambahnbrücke im Bau. Somit wird in Kehl bald wieder, wie bereits zwischen 1898 und 1920 und von 1942 bis 1944, eine Straßenbahn fahren. Hinter dem Büssing-Omnibus steht der Dieseltriebwagen der Mittelbadischen Eisenbahn leicht versteckt hinter dem großen Baum. Auch ein paar Güterwagen sind links im Bild zu erkennen.

2. Juni  
2015







19. August  
**1952**

Im Mittelbadischen Raum zwischen Lahr, Kehl, Offenburg und Rastatt bestand noch in den 1950er-Jahren ein umfangreiches Meterspurnetz der Mittelbadischen Eisenbahnen, auf dem sich u. a. kleine, bei der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft Grafenstaden gebaute Dampfloks im Einsatz befanden. Eine von ihnen, die 1898 in Dienst gestellte Lok 48, beförderte 1952 einen Güterzug mit Rollwagen auf der Strecke Kehl – Altenheim – Lahr und passierte dabei die evangelische Kirche in **Ottenheim**. Im Oktober 1959 wurde diese Strecke stillgelegt. Zu beachten ist bei dieser Zeitreise das 2015 in seiner ursprünglichen Form wiederhergestellte Kirchturmdach. Im Februar 1945 war das Originaldach durch Artilleriebeschuss zerstört und anschließend nur provisorisch ersetzt worden.

27. August  
**2015**







20. Mai  
**1982**

Im Rahmen einer Jahrestagung von Eisenbahnfreunden fand im Bahnhof **Lahr Stadt** eine Fahrzeugausstellung statt, bei der unter anderem der VT 184 der Südwestdeutschen Verkehrs-AG zu Gast war (oben im Güterbahnhof Lahr Stadt). Die 1865 durch die private Lahrer Eisenbahngesellschaft eröffnete, drei Kilometer lange Stichbahn stellte die Verbindung zur Rheintalbahn her. Der dortige Staatsbahnhof befand sich im damals noch eigenständigen Dinglingen. Nachdem am 13. Juli 1960 der zuletzt mit Schienenbussen durchgeführte Personenverkehr eingestellt worden war, bezeichnete die DB den Bahnhof Lahr=Dinglingen in Lahr (Schwarzwald) um. Erhalten blieb bis 1995 der vorteilhaft stadtnahe Güterverkehr. Infolgedessen verschwanden im innerstädtischen Bereich von Lahr die letzten Eisenbahn-Relikte. Den Personenbahnhof in der Stadt hatte man schon 1970 abgebrochen.

30. Oktober  
**2015**







Stetig und unauffällig hat die Deutsche Bahn AG und zuvor auch schon die Deutsche Bundesbahn die Kapazität ihrer Bahnanlagen Stück für Stück verringert, wie man hier in **Offenburg** sehen kann. Das Stumpfgleis für Nahverkehrszüge ist spurlos verschwunden, die ankommenden Züge müssen einen anderen Bahnsteig nutzen, der wiederum dann nicht für weitere Züge zur Verfügung steht.

2. Juni  
2015

7. Dezember  
1984





2. Mai  
**1980**



Im Wesentlichen unverändert ist die Situation an der Kinzigbrücke bei **Offenburg**. Während der Standort früher zu Fuß gut erreichbar war, war der Bahndamm 2015 aufgrund des dichten Brombeerbewuchses nur äußerst schwer erreichbar. Die nach wie vor lauten Güterzüge donnern noch immer durch Offenburg, obwohl bereits seit den 1970er-Jahren eine Umfahrung der Stadt im Rahmen des Ausbaus der Rheinschiene vorgesehen ist. Inzwischen ist der Ausbau beschlossen. Für 1,2 Milliarden wird ein neuer Tunnel gebaut, in dem der laute Güterverkehr verschwinden wird.

1. Oktober  
**2015**







19. Februar  
**1977**

Schier unglaublich ist diese Zeitreise aus **Achern**. Dort fuhr über Jahrzehnte die Achertalbahn am Bahnhofsvorplatz ab. Mit dem Ausbau und der Begradigung der Rheintalbahn wurde in Achern alles neu gebaut. Die Achertalbahn fährt seitdem mit ihren Zügen aus Ottenhöfen direkt in den DB-Bahnhof ein. Am alten Bahngelände liegen teilweise noch Gleise, aber alles andere ist verschwunden. Im Hintergrund kann man auf beiden Aufnahmen die Gebäude der 2012 stillgelegten Acherner Glashütte erkennen.

21. August  
**2015**







Verschwunden ist in **Kappelrodeck** an der Achertalbahn nicht nur das alte Bahnhofsgelände, das einem Wohnhausneubau weichen musste, sondern auch die große Verladeanlage der Steinwerke Ossala auf der rechten Seite, deren Betriebsgelände der Umgehungsstraße im Weg war.

17. Dezember  
**1976**

21. August  
**2015**











27. Mai  
1954

Erbaut und betrieben wurde die in Bühl von der Rheintalstrecke abzweigende Bühlertalbahn zunächst von der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, die zum Lenz-Konzern gehörte. Schon 1898 ging sie auf die Badische Lokal-Eisenbahn-Gesellschaft (BLEAG) über. Die Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (DEBG), die seit dem 1. Januar 1932 Eigentümerin und Betreiberin war, legte am 31. Dezember 1956 den Personenverkehr still. Mit der Einstellung des geringen Güterverkehrs 1958 war das Ende für die Bühlertalbahn gekommen, der Abbau der Gleise folgte. Die Trasse der Kleinbahn wird komplett von der breit ausgebauten Landstraße 83 genutzt. Im Bereich des Bahnhofs **Oberbühlertal** erinnert 2015 nichts mehr an die Bahnlinie. Nur noch die beiden Häuser oberhalb des Bahnhofs sind stumme Zeugen dieser einstigen Nebenbahn.

10. September  
2015





**Baden-Baden?** Das ist doch der Bahnhof an der Rheintalbahn mit den ICE-Halten und den Linien S4 und S32, die direkte Verbindungen nach Bühl, Rastatt, Ettlingen, Karlsruhe und Heilbronn bieten. Richtig, so ist es heute, aber so war es nicht immer. Bis zum Winterfahrplan 1977/78 hieß diese Station Baden-Oos, von der aus eine Stichbahn direkt ins Stadtgebiet von Baden-Baden führte. Diese Ära ist 2015 längst vorbei. 1974 pendelte der Heidelberger Elektro-Triebwagen 456106 noch unaufhaltsam zwischen Baden-Oos und Baden-Baden.

10. September  
2015







4. März  
**1974**





4. März  
1974

Diese Übersichtsaufnahme zeigt den Stadtbahnhof **Baden-Baden**, der 1974 noch eine völlig intakte Infrastruktur mit Reisezügen, Bahnpost, Expressgut- und Güterverkehr einschließlich des Transports von Neuwagen aufzuweisen hatte. Trotz der Bedeutung für die Anbindung Baden-Badens an das Schienennetz galt die Strecke mit den Bahnübergängen in den siebziger Jahren bei den Kommunalpolitikern als hinderlich, veraltet und lästig. Das war sie natürlich nicht, denn sie war ja mit der Rheintalbahn 1958 elektrifiziert und seither von modernen Schienenfahrzeugen befahren worden. Der Politiker-Horizont beschränkte sich damals jedoch ausschließlich auf den Straßenverkehr. Das Ergebnis wird uns heute täglich vor Augen geführt. Ohne jede Weitsicht wurde die Strecke zum Winterfahrplan 1977/78 stillgelegt. Auf dem Gelände entstand, unter Einbeziehung des Empfangsgebäudes, das Festspielhaus, die Einfahrt des Michaelstunnels, eine Tiefgarage sowie eine Grünanlage mit Teich.

10. September  
2015





27. März  
1989



Ein bekanntes Fotomotiv an der Rengtalbahn nach Bad Griesbach ist das gemauerte Steinviadukt kurz vor dem Haltepunkt **Bad Peterstal**. Als Thomas Küstner im März 1989 dort einen Besuch machte, waren noch die klassisch roten Schienenbusse unterwegs. Neben Tübingen war Offenburg noch lange eine Hochburg der „Retter der Nebenbahnen“, wie die Fahrzeuge gerne genannt werden. 26 Jahre später ist im Rengtal auch das Sägewerk samt Wohnhaus verschwunden. Stattdessen hat sich ein Baustoffhändler niedergelassen.

7. Mai  
2015







27. März  
**1989**

7. Mai  
**2015**



Deutlich konnten die Fahrgastzahlen auf der Renchtalbahn durch moderne Fahrzeuge und einen dichten Taktverkehr gesteigert werden. Bis auf den neuen Triebwagen scheint sich in **Bad Peterstal** sonst wenig geändert zu haben. Noch immer ist der Ort ein Ausgangspunkt für Wanderungen. Gäste, die hier übernachten, haben mit der KONUS-Karte freie Fahrt mit allen Bussen und Regionalbahnen zwischen Karlsruhe, Basel und Waldshut.



30. Januar  
1992



Das allgemeine Neben- und Kleinbahnsterben in Baden hat die Strecke Biberach (Baden) – **Oberharmersbach-Riersbach** überlebt. Während im Januar 1992 noch zwei Esslinger Triebwagen aus den 1950er-Jahren vorhanden waren, wird der Betrieb seit einiger Zeit ausschließlich von modernen Dieseltriebwagen abgewickelt, seit 2014 als Ortenau-S-Bahn mit weitgehendem Stundentakt. Das Empfangsgebäude und der kombinierte Triebwagen- und Omnibusschuppen im Hintergrund wurden dem Erdboden gleich gemacht. Auch die 1992 noch vorhandene Aral-Zapfsäule zur Betankung der Schienenfahrzeuge ist nicht mehr vorhanden.



27. August  
2015





1. Juni  
1955

Auch fast exakt 60 Jahre nach der historischen Aufnahme eines von der preußischen P 10, 39 015, gezogenen Personenzuges lohnt sich ein Aufstieg zur hochmittelalterlichen Höhenburg Husen bei **Hausach** an der Schwarzwaldbahn. Das Sägewerk im Vordergrund ist einer Wohnbebauung gewichen und die Anzahl der Bäume rechts der begradigten Kinzig sind deutlich weniger geworden. Neu ist die Umgehungsstraße B 33, die Hausach in einem weiten Bogen mit Tunnel umfährt.

27. August  
2015







4. Dezember  
**1973**

Der Grund für einen Besuch von Burkhard Wollny in **Hausach** an der Schwarzwaldbahn war die rechts stehende Dampflok der Baureihe 38.10 (preußische P 8), die zum Zeitpunkt der Aufnahme auch schon 58 Jahre alt war und dem Einsatzende entgegensah. Damals fuhren in Hausach nur Diesel- und Dampfloks, die Elektrifizierung der Schwarzwaldbahn konnte erst 1977 abgeschlossen werden. Heutzutage fahren teilweise wieder Dieselfahrzeuge auf dem unteren Abschnitt der Schwarzwaldbahn.

1. Oktober  
**2015**







7. August  
1963

Legendär und unter Eisenbahnfreunden bekannt war die Lokomotivverschrottung in **Hausach**. Noch fast unversehrt wartete eine preußische G 10 (Baureihe 57.10) 1963 auf ihr Schicksal, während eine P 10 (Baureihe 39) schon in Bearbeitung war. Über 50 Jahre später sind alle Spuren der Lokomotivzerlegung verschwunden, ebenso die echt badische Drehscheibe der Firma Joseph Vögele aus Mannheim.

1. Oktober  
2015







10. Oktober  
**1973**

Die Anzahl der Gleisanlagen in **Wolfach** an der Kinzigtalbahn Hausach – Freudenstadt lassen darauf schließen, dass dort früher reger Güterverkehr stattfand. Die bis heute erhaltene 38 1772 rollte mit einem Personenzug in Richtung Bahnsteig. 2015 präsentiert sich dieser verlegt und vorbildlich mit dem Omnibus-Anschlussverkehr verknüpft. Der neue Haltepunkt verfügt nur noch über ein Gleis, auf dem eine Ortenau-S-Bahn nach Freudenstadt zum Stehen gekommen ist.

5. Juni  
**2015**







11. Dezember  
**1973**

Wir befinden uns in **Schiltach** an der Strecke Freudenstadt – Hausach. Noch 1973 gab es auf der Kinzigtalbahn Dampfbetrieb. Im Jahr 2015 sind nicht nur die lokbespannten Personenzüge verschwunden, sondern auch zahlreiche Gleise, die für den umfangreichen Güterverkehr benötigt wurden, der heute komplett auf der Straße abgewickelt wird. Das Stellwerk blieb erhalten, wurde aber seinen Funktionen beraubt.

5. Juni  
**2015**





21. Juli  
**1972**



Auch rund 13 Jahre, nachdem zwischen **Schiltach** und Schramberg der letzte Personenzug gefahren war, verkehrten auf der knapp neun Kilometer langen Stichbahn täglich noch Güterzüge. Die Offenburger Diesellok 260 525 kommt mit einem langen Zug aus dem Kirchbergtunnel gefahren und quert soeben die Kinzig. Links vor der Lok ist ein Bahnbediensteter zu sehen, der von einer Wellblechbude aus zwei Schranken zu bedienen hatte. Die 1892 eröffnete Bahnstrecke brachte es auf knapp 100 Jahre. Nach einem Dammrutsch am 6. April 1990 wurde der restliche Güterverkehr eingestellt. Die offizielle Stilllegung folgte am 31. Oktober 1991 und der Abbau der Gleise 1992. Heute befindet sich ein Radweg auf der Trasse, nur in Schiltach liegen noch auf wenigen Metern die Schienen.

27. August  
**2015**

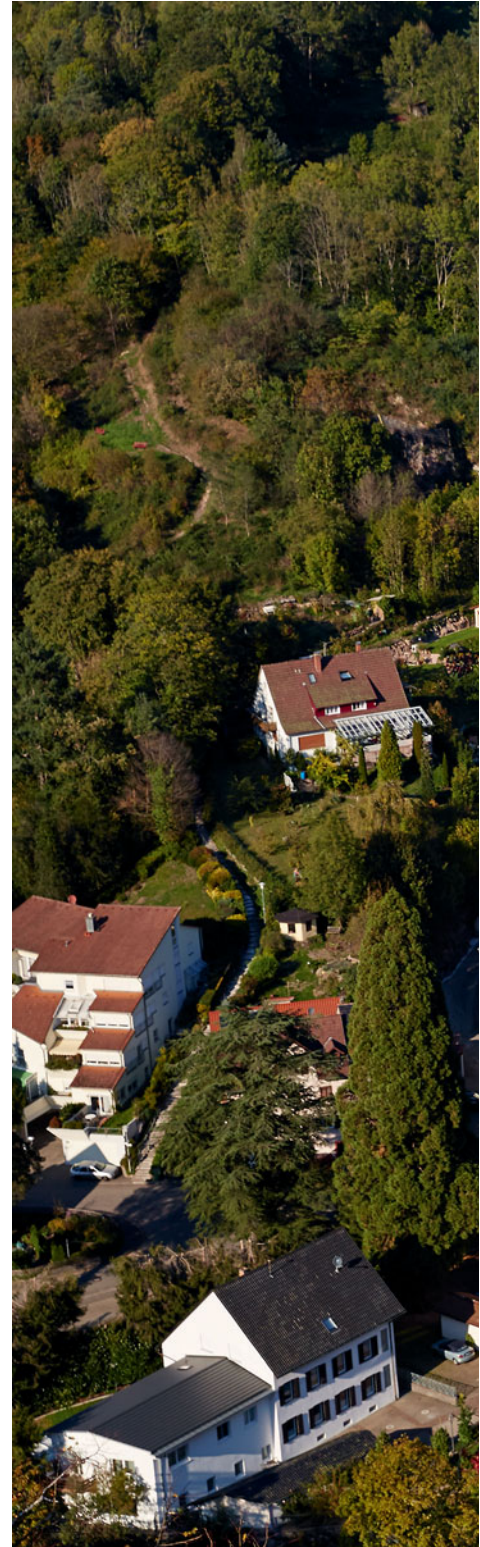






8. April  
1973

Nun kommen wir wieder zurück auf die Schwarzwaldbahn. Ein Sonderzug mit zwei Dampfloks der Baureihe 38.10 war Anlass für Burkhard Wollny, das Schloss **Hornberg** aufzusuchen, von dem man einen exzellenten Blick auf die Stadt und auf das Hornberger Viadukt hat. Die Stadt Hornberg war bis 1810, also nur knapp 40 Jahre vor Bau der Schwarzwaldbahn, noch württembergisch. Nur aufgrund des damaligen Grenzverlaufs entstand die heutige Strecke, die sogenannte „Sommeraulinie“ über Triberg nach Plännen von Robert Gerwig. Technisch einfacher wäre der Bau der Strecke über Schiltach und Schramberg gewesen, doch Schramberg war und blieb eine württembergische Stadt. Erst beim direkten Vergleich der beiden Fotos fallen die Neubauten in der Kernstadt auf, die sich aufgrund ihrer Bauweise sehr gut in das vorhandene Stadtbild einfügen.





1. Oktober  
2015







1. Oktober  
2015

8. Mai  
1972

Seit 1977 wird auf der Schwarzwaldbahn elektrisch gefahren. Mit Aufnahme des elektrischen Betriebs wurden auch die Dieselloks der Baureihe V200 arbeitslos, die wenige Jahre zuvor die Dampfloks der Baureihe 39 abgelöst hatten. Im Mai 1972 war von den schwierigen Elektrifizierungsarbeiten in **Triberg** noch nichts zu sehen, auch die Formsignale waren noch in Betrieb, die heute längst Geschichte sind.





8. Mai  
**1972**



Am Beispiel des heute nicht mehr genutzten **Nußbacher Bahnhofs** wird der Strukturwandel und seine Folgen sichtbar. Am ursprünglichen Bahnstandsstandort zeigt eine Großleinwand das Aussehen des früheren Gebäudes. Mit dem Bahnhofsgebäude verschwanden auch der beschränkte Bahnübergang, das Nebengebäude, das Formsinal und der Gleiswechsel, die Züge fahren durch.



1. Oktober  
**2015**





20. November  
**1973**

Die Reise über die Badische Schwarzwaldbahn endet in diesem Kapitel in **Villingen (Schwarzwald)**. Aufnahmen des südlichen Abschnitts finden sich im Kapitel „Hochrhein und Südschwarzwald“ auf den Seiten 98 und 99 sowie im Kapitel „Linzgau, Hegau und Bodensee“ ab Seite 133. Villingen wird 2015 von den Dieseltriebwagen des Ringzuges angesteuert, der von der Hohenzollerischen Landesbahn betrieben wird. Außerdem gibt es noch umfangreichen Güterverkehr. Die Gleisanlagen wurden untypischerweise kaum reduziert und teilweise elektrifiziert. Verschwunden ist aber das große für die Reisenden gut sichtbare Bahnhofsschild. Stattdessen hängen kleine unauffällige Schilder parallel zu den Gleisen unter der Bahnsteigüberdachung.





30. September  
**2015**





# Markgräflerland und Breisgau

Das Breisgau, zwischen Kaiserstuhl und Schwarzwald gelegen, gehört zu den bekanntesten Regionen Südbadens. Wer einmal in Freiburg studiert hat, den zieht es immer wieder dorthin. Die Studenten nutzen aber nicht nur Fahrräder, sondern auch den öffentlichen Nahverkehr, der rund um die Stadt zu den besten in ganz Deutschland zählt. Mit der „RegioKarte“ ist die

auch als Toskana Deutschlands bezeichnet wird. Unsere Bahnreise beginnt im Badischen Bahnhof von Basel und führt zunächst über den Bahnhof Weil am Rhein nach Lörrach und weiter ins Bahnbetriebswerk Haltingen, das bis heute vorhanden ist. Ein Besuch bei der Museumsbahn Haltingen – Kandern, dem „Chanderli“, zeigt, dass auch Museumsbahnen einem stetigen Wandel unter-

worfen sind. Davon gibt es in der Region übrigens zwei Stück. Neben der Kandertalbahn finden auch rund um den Kaiserstuhl regelmäßig Fahrten mit historischen Fahrzeugen statt. Es geht dann weiter über Istein mit dem bekannten Isteiner Klotz, der heute mit dem 2012 eröffneten Katzenbergtunnel vom Fernverkehr umfahren wird, nach Neuenburg. Erst seit wenigen Jahren gibt es dort wieder planmäßige Personenzüge. Auch der TGV nach Freiburg nutzt zweimal pro Tag die Strecke zwischen Mulhouse und Müllheim, die um die Jahrtausendwende sogar stillgelegt werden sollte. Ein paar Kilometer weiter nördlich liegt die Münstertalbahn, die in den letzten Jahren zu einer modernen Regio-S-Bahn ausgebaut wurde.

Allerdings gilt das nur für einen



Die Nebenbahn Bad Krozingen – Münstertal wurde in den letzten Jahren als erste Strecke der neuen Regio-S-Bahn-Freiburg mustergültig modernisiert. Elektrische Niederflurtriebwagen verkehren im Halbstundentakt.

Nutzung der Öffentlichen sogar richtig preiswert, was zu hohen Fahrgastzahlen führt. Die Bahnen fahren im Berufsverkehr an der Kapazitätsgrenze, weshalb ein Ausbau dringend erforderlich ist. Auch er wird wieder viele Veränderungen bringen, weshalb dieses Buch bereits in ein paar Jahren historischen Wert haben dürfte. Aber nicht nur die Eisenbahnen prägen die Region. Ein günstiges, von der Burgundischen Pforte, einem flachen Sattel zwischen Vogesen und Jura, beeinflusstes Klima führt dazu, dass die Gegend südlich von Freiburg häufig

Teil der ursprünglichen auch nach Sulzburg führenden Bahn: Dieser Streckenast ist längst abgebaut. Auch der Güterbahnhof von Freiburg ist nur noch ein Schatten seiner selbst, wenn man die herrliche Aufnahme mit der schweren Güterzugdampflok von Gerhard Greß mit dem Zustand von 2015 vergleicht. Deutlich modernisiert präsentieren sich dagegen die Strecken rund um den Kaiserstuhl, das Betriebswerk Endingen, der Hauptbahnhof Freiburg und die einst vernachlässigte Nebenbahn nach Elzach, die demnächst elektrifiziert werden soll.





12. Juli  
1976

Der Badische Bahnhof in **Basel** gehört zu den letzten Bahnhöfen, die nach der Bahnreform in Deutschland noch in Bundesbesitz sind, weil er als deutscher Bahnhof in der Schweiz einen Sonderstatus genießt. 1981 stand die Perronhalle zur Sanierung an. Leider entschied man sich damals, sie abzureißen und durch banale Bahnsteigüberdachungen zu ersetzen. Auch die Bahnsteige selbst wurden in diesem Zusammenhang erneuert. 2015 halten alle Fernverkehrszüge der Rheinschiene im Badischen Bahnhof. Von dort besteht Anschluss in Richtung Waldshut, Lörrach und Zell im Wiesental.

29. Mai  
2015







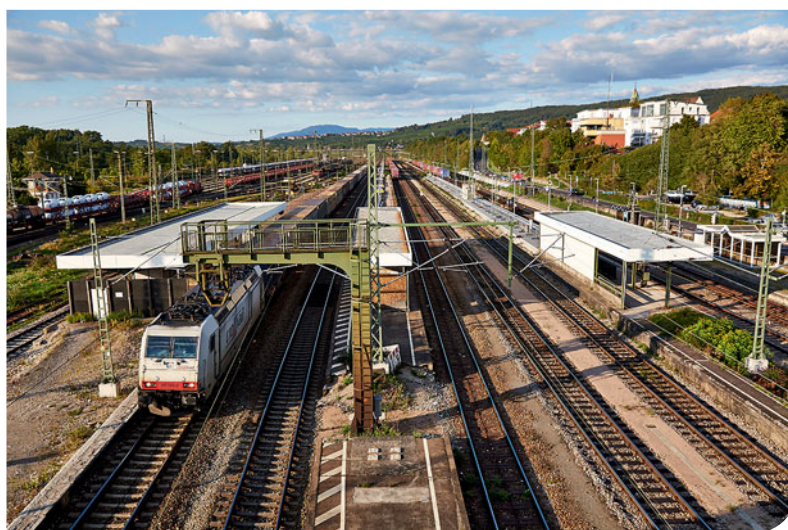
19. Juni  
**1957**





Nach der durchgehenden Eröffnung der Badischen Hauptbahn bis Basel im Februar 1855 entwickelte sich die äußerste Südwestecke Deutschlands schon bald zu einem Knotenpunkt des internationalen Eisenbahnverkehrs, mit dem sich besonders die Namen Haltingen und sein Bahnbetriebswerk sowie **Weil (Rhein)** mit seinem großen Rangierbahnhof verbinden. Die Bundesbahn-Neubautriebwagen der Baureihe VT08.5, hier beim Durchfahren des Bahnhof Weil (Rhein), waren dort in den 1950er-Jahren als F-Züge „Roland“, „Schauinsland“ und „Helvetia-Express“ im Einsatz. Der Triebwagen ET25016 verkehrte damals im Pendelverkehr zwischen Lörrach und dem Badischen Bahnhof in Basel. Hinter den beiden Triebzügen befand sich die Einfahrgruppe A des Rangierbahnhofs. Das alte Empfangsgebäude von Weil am Rhein musste, wie könnte es anders sein, den neu ausgerichteten Straßen weichen. Den Bahnbetrieb regelt 2015 ein neues, rechts oben errichtetes Drucktastenstellwerk.

8. September  
2015







17. Juli  
**1976**

Die Bahnstrecke Weil am Rhein – Lörrach wurde 1890 von der Badischen Staatsbahn als strategische Bahn zur Umfahrung der Schweiz eröffnet, während die Hauptverbindung von Lörrach über die Schweiz und die Gemeinde Riehen an den Badischen Bahnhof Basel angebunden ist. 1976 waren in **Weil (Rhein) Ost** noch die alten Triebwagen der Baureihe ET 85 aus den 1920er-Jahren im Einsatz zu beobachten. Nach einem Intermezzo mit lokbespannten Zügen verkehren dort seit 2005 elektrische Flirt-Triebwagen der Schweizer Bundesbahnen als S 5 der Regio-S-Bahn Basel.

13. August  
**2015**







17. Juli  
1976

Auch die direkt verlaufende Wiesentalbahn vom Badischen Bahnhof nach Zell wird von den Schweizer Bundesbahnen mit Flirt-Triebwagen bedient. In **Lörrach** entsteht durch die Bündelung von S 5 und S 6 ein enger Taktverkehr, weshalb einige Bahnübergänge durch Unterführungen ersetzt wurden. Das alte Stellwerk ist zwar 2015 bereits außer Betrieb, soll aber langfristig erhalten bleiben.

29. Mai  
2015







15. April  
**1967**

27. Oktober  
**2015**

Bereits in den 1920er- und 30er-Jahren beheimateten verschiedene südbadische Bahnbetriebswerke Lokomotiven der Baureihe 57.10-35 (preuß. G10), unter anderem auch das Bw **Haltingen**. Haltinger Loks bedienten vor allem den Großraum Basel und leisteten auch Zugdienste auf der Hochrheinstrecke und im Wiesental. An einem frühen Aprilmorgen des Jahres 1967 verließ 57 2546 ihr Heimat-Bahnbetriebswerk, um am Verschubbahnhof ihre Arbeit aufzunehmen. Haltingen war das letzte Bw der Bundesbahn, das Loks der Baureihe 57.10-40 beheimatete. Ihre Geschichte endete Anfang 1969. Rechts vom Lokschuppen, wo mehrere Dampfloks der Baureihe 50 vom Bw Radolfzell stehen, musste in den letzten Jahren ein großes Baufeld für die Ausbaustrecke zwischen Haltingen und Basel freigemacht werden. Heute ist das Werk Haltingen nur noch ein Schatten seiner alten Größe.





1. Mai  
1970



Zu den schönsten Museumsbahnen in Baden-Württemberg gehört zweifelsohne die Kandertalbahn zwischen Haltingen und Kandern. Liebevoll wird das Dampfzüge „Chanderli“ genannt. Unsere Aufnahmen zeigen, dass selbst Museumsbahnen mit eigener Infrastruktur und bestens gepflegten Fahrzeugen dem Wandel der Zeit unterworfen sind, wie hier am Haltepunkt **Hammerstein** zu erkennen ist. Nicht nur der alte Blechunterstand ist im Lauf der Jahre verschwunden, auch eine landschaftsprägende Stromtrasse parallel zu den Bahngleisen ist neu hinzugekommen.

25. Oktober  
2015







3. Mai  
1977

Zwischen 1957 und 1965 verkehrten die eleganten und bei den Fahrgästen sehr beliebten Schnelltriebwagen der Baureihe VT 11.5 als TEE „Helvetia“ auf der fast 1000 Kilometer langen Strecke zwischen Zürich und Hamburg. Nachdem sie 1963 von Ellok-be-spannten Zügen abgelöst worden waren, sah man sie auf der Rheinschiene nur noch in Ausnahmefällen. Erst nach 1970 waren die Triebzüge hier wieder zu sehen, als die Bundesbahn sie ab 1973 als IC „Merian“ und IC „Markgraf“ von und nach Basel einsetzte. Vor dem Hartberg-Tunnel bei **Istein** begegnete ein solcher Triebwagen einem Güterzug. Indes hat sich rund um Istein bis auf die neuen Schallschutzwände in bald 40 Jahren wenig verändert.

27. Oktober  
2015







20. Juni  
**1972**

Seit Dezember 2012 findet wieder regelmäßiger Personenverkehr zwischen Müllheim und dem französischen Mulhouse statt, nachdem dieser 1980 eingestellt worden war. Seit August 2013 befährt auch der französische Hochgeschwindigkeitszug TGV zwischen Freiburg Hbf und Paris Gare de Lyon die Strecke. Die meisten Nahverkehrszüge aus Freiburg enden allerdings im Bahnhof **Neuenburg (Baden)**, der viele seiner Gleisanlagen eingebüßt hat.

27. Oktober  
**2015**







22. April  
**1973**

Aus dem idyllischen Bahnhof **Staufen** wurde bis 2015 ein moderner Bahnhof mit S-Bahn-Charakter und einem Zugangebot, das die Straßenkonkurrenz alt aussehen lässt. Die Verlagerung der Fahrgastströme auf die Schiene ist auch das erklärte Ziel der Region – mit dem Ausbau der rund um Freiburg liegenden Bahnen zu einem Regio-S-Bahn-Netz. Während die Staufener Altstadt aufgrund einer misslungenen Erdwärmeprobebohrung massiven Schaden genommen hat, befinden sich die Bahnanlagen in einem sehr guten Zustand.

13. August  
**2015**





19. Mai  
2012



Auch im Endbahnhof **Münstertal**, früher Untermünstertal, hat man verkehrstechnisch alles richtig gemacht. Der Busbahnhof entstand unmittelbar neben den Gleisen, ergänzt wurde der Verkehrsknoten durch einen Supermarkt, der nicht auf der grünen Wiese, sondern auf der Brachfläche am Bahnhof entstand. Nur das alte Empfangsgebäude steht etwas deplatziert in der Landschaft.

27. Oktober  
2015







9. April  
**1960**





Im Dezember 1894 konnte die Nebenbahn Krozingen – Staufen – Sulzburg eröffnet werden. 1916 folgte der von Staufen nach Untermünstertal führende Streckenast, den wir bereits vorgestellt haben. In **Sulzburg** befand sich außer dem Stationsgebäude eine Betriebswerkstätte zur Unterhaltung der Triebfahrzeuge. Der Personenverkehr wurde in den 1950er-Jahren auf Dieseltriebwagen umgestellt. Trotzdem kamen immer wieder auch die beiden Zweikuppler mit den Betriebsnummern 3 und 7 zum Einsatz, vor allem im Güterverkehr. Lok 3 wurde im Herbst 1959 abgestellt, stand aber noch Anfang der 1960er-Jahre in Sulzburg. Lok 7 stellte man nach ihrer Ausmusterung 1967 in Staufen als Denkmal auf. Da man den Platz benötigte, ging sie im August 2012 an die Eisenbahnfreunde im Kandertal. Am 27. September 1969 wurde der Personenverkehr nach Sulzburg und 1973 der Güterverkehr eingestellt. Das auf dem Bild nicht sichtbare Bahnhofsgebäude blieb erhalten und wird heute privat genutzt.

26. August  
2015





8. September  
**1978**



Nach der Zerstörung des Hauptbahnhofs von **Freiburg** im Zweiten Weltkrieg erhielt die Stadt ein provisorisches Empfangsgebäude, das bis zur Eröffnung des neuen Bahnhofs im Jahr 1999 genutzt wurde. Bis 2001 wurden auch die Bahnsteige und Zugänge modernisiert, so dass sich der Bahnhof 2015 in einem sehr guten Zustand befindet.

13. August  
**2015**





23. September  
**1977**



13. August  
**2015**



Über 9000 Fahrgäste nutzen täglich die Bahnlinie von **Freiburg** über Gottenheim nach Breisach. Zu Bundesbahnzeiten war die Strecke von der Einstellung bedroht. Damals wurden die Züge von Bahlingen am Kaiserstuhl bis nach Freiburg durchgebunden. Heute verkehren die Triebwagen der Breisgau-S-Bahn auf der ehemaligen Hauptbahn nach Colmar, die seit 1945 aufgrund der fehlenden Rheinbrücke unterbrochen ist, direkt bis Breisach. Nach Bahlingen und Endingen muss man allerdings in Gottenheim umsteigen.



7. April  
1979



Stark verändert hat sich auch die Situation am **Freiburger** Omnibus-Bahnhof. Die Stühlinger Brücke im Hintergrund, über die bis 1961 die Straßenbahnlinie Haslach – Herdern geführt wurde, bekam in den 1980er-Jahren Konkurrenz durch die Stadtbahnbrücke, die heute das Bild dominiert. Dort verlaufen heute auch alle Straßenbahnlinien. Unverändert thront hinter dem Bahnhof die Stühlinger Herz-Jesu-Kirche.



11. Juni  
2015



10. März  
1955



6. November  
2015



Der rund 60 km lange Abschnitt Offenburg – Freiburg der Rheintalbahn gilt noch heute als eine der „Rennbahnen“. Im April 1904 erreichte hier die badische 2B1-Schnellzuglok IId 742 zwischen Offenburg (159 m über NN) und Herbolzheim (177 m über NN) eine Geschwindigkeit von 144 km/h und blieb damit lange die schnellste Serien-Dampflok Deutschlands. Auf den rund 30 km von Herbolzheim bis Freiburg steigt die Rheintalbahn kontinuierlich auf 268 m über NN an. Daher wurde hier im Dampf- und Dieselbetrieb (mit V200 und VT08.5) kaum mehr als 100 km/h erreicht. Auf der Fahrt in Richtung Freiburg/Basel passiert eine VT08.5-Doppelgarnitur als FT 44 „Roland“ ein Bahnwärterhaus zwischen **Gundelfingen** und **Freiburg-Zähringen**. Das gesamte Buschwerk war freigeschnitten, die Arbeiten zur Streckenelektrifizierung bis Offenburg begannen in diesem problemlosen Abschnitt jedoch erst Ende 1955 bzw. Anfang 1956. Der elektrische Zugbetrieb wurde schließlich am 2. Juni 1956 aufgenommen.



8. März  
**1956**







## 6. November 2015

„Wanderer, kommst Du zum Freiburger Güterbahnhof ...“ Man wird dem Autor die Abwandlung des Thermopylen-Epigramms nicht verübeln beim Anblick dessen, was sich hier in den letzten Jahren ereignet hat. Aber Freiburg ist nur eines von schier zahllosen Beispielen einer völlig vermurksten, lobbyorientierten Verkehrspolitik, die mit meist lächerlichen Begründungen die katastrophalen Zustände auf Straßen und Autobahnen zu entschuldigen versucht. Die Folgen sind, von der Umwelt ganz abgesehen, tausende baufällige Brücken und notdürftig geflickte Straßen, deren Instandsetzungs- und Unterhaltungskosten um ein Hundertfaches höher liegen als diejenigen von Gleisen, Güterbahnhöfen, Expressgutannahmen usw.. Im März 1956 befand sich die Dampflokomotive 44 122 auf der Drehscheibe des ehemaligen Bahnbetriebswerks **Freiburg** Rangierbahnhof in einer rundum intakten Güterbahnhofs-Infrastruktur. Jede Banane oder Orange kam damals ebenso frisch zu den Verbrauchern wie heute. Die Deutsche Bahn AG verkaufte seit der sogenannten Bahnreform 1994 einen Großteil ihrer Güterbahnhofs-Grundstücke und konnte so, nach außen hin, ihre Bilanz aufpolieren. Auf dem verkauften Gelände entsteht zur Zeit ein neuer Freiburger Stadtteil.





7. Juli  
1983

**Breisach** ist seit der Zerstörung der Rheinbrücke durch die deutsche Wehrmacht Endpunkt der ehemals bis Colmar führenden Strecke. Die heutige Straßenbrücke wurde übrigens auf den Fundamenten der ehemaligen Eisenbahnbrücke erbaut. Im Bahnhof selbst hat sich relativ wenig verändert. Bei genauerem Betrachten fällt jedoch auf, dass die Bahnsteigunterführung durch einen Weg über die Gleise ersetzt wurde. Die Bahnhof-Wirtschaft ist noch vorhanden, allerdings fehlt das Hinweisschild auf dem Bahnsteig.

13. August  
2015







10. August  
**1981**

Vielerorts längst ausgestorben sind die Kleingärten entlang der Bahnstrecken, wie hier in **Achkarren** an der Kaiserstuhlbahn zwischen Breisach und Endingen. Die MAN-Triebwagen der historischen Aufnahme sind seit einigen Jahren ausgemustert. Heute verkehren dort moderne, klimatisierte Dieseltriebwagen. Nur im Schülerverkehr findet man die inzwischen auch selten gewordenen NE 81-Triebwagen aus den frühen 1980er-Jahren. Der Bahnhof wurde zeitgemäß ausgebaut und verfügt über einen großen PR-Parkplatz. Die Kaiserstuhlbahn soll übrigens bis 2020 elektrifiziert werden.

27. Oktober  
**2015**







4. Oktober  
1969

Aus Breisach kommend fährt ein MAN-Schienenbus in den Bahnhof **Endingen** am Kaiserstuhl ein. Endingen war seit der Eröffnung im Jahre 1894 Betriebsmittelpunkt der Kaiserstuhlbahn, die in Gottenheim bzw. in Freiburg und in Riegel die Anschlüsse zur Staatsbahn herstellt. Ab 1897 gehörte sie mit anderen Privatbahnen zur Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (SEG). 1953 übernahm sie das Land Baden-Württemberg als Mittelbadische Eisenbahn-Gesellschaft AG (MEG). Diese fusionierte 1971 mit der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft AG (SWEG) in Lahr, die man 1984 in Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft umbenannte. Durch die Fusion konnte die Werkstatt der Münstertalbahn in Sulzburg aufgegeben werden. In den letzten Jahren hat sich in Endingen einiges getan. Anstelle der betagten Betriebsgebäude entstand ein hochmodernes Fahrzeugunterhaltungswerk.

6. November  
2015







6. Oktober  
**1980**

Man gibt es noch immer, den Güterverkehr auf der Schiene. Zwar ging das Transportvolumen in den letzten Jahren stetig zurück, doch auch 2015 verkehrt von Breisach nach **Endingen** noch montags, mittwochs und freitags ein Güterzug. Vorbei ist allerdings die Zeit der Stückgutverladung, und zwar nicht nur in Endingen. Deutschlandweit überlässt man das dem Lkw. So konnte in Endingen die Fläche der Stück- und Expressgutabfertigung für einen Busbahnhof und Fahrradunterstände genutzt werden.

13. August  
**2015**







26. September  
**1974**

Konsequent wurde der Bahnbe-  
trieb rund um den Kaiserstuhl in  
den letzten Jahren modernisiert.  
Dementsprechend stiegen auch  
die Fahrgastzahlen. In **Eichstetten**  
bekam der 1974 nur mit einem  
Blinklicht gesicherte Bahnüber-  
gang inzwischen Halbschranken.  
Rechts im Bild neben der Brücke  
über die Alte Dreisam der Was-  
serturm von 1926. Das Wasser  
wurde für landwirtschaftliche  
Zwecke genutzt.

13. August  
**2015**





4. Oktober  
1979



1964 bekam die Schmalspurbahn Mosbach – Mudau zwei Diesellokomotiven der Firma Gmeinder aus Mosbach. Eine davon, 252 902, kam nach der Stilllegung der Strecke zur Südwestdeutschen Verkehrs-AG und wurde auf Normalspur umgespurt. Sie kam auf der Kaiserstuhlbahn zum Einsatz, hier in **Bötzingen**. Seit 2014 fährt die Lok komplett überholt auf der Schmalspurbahn Ferrovia Genua – Casella, während in Bötzingen der Güterverkehr vor einigen Jahren auf die Straße abgewandert ist.

27. Oktober  
2015







28. August  
1984

Ein Paradebeispiel für die Zerstörung unserer schönen Streuobstwiesen-Kulturlandschaft ist diese Zeitreise aus **Kollnau** zwischen Waldkirch und Elzach. Während die Bahnlinie die Wirren der Zeit fast unbeschadet überstanden hat und einer goldenen Zukunft als Regio-S-Bahn entgegenschauen kann, wurden viele der talprägenden Streuobstwiesen gerodet und bebaut. Im Fall von Kollnau entstand auf der „grünen Wiese“ eine Norma-Filiale, die fußläufig nur schwer zu erreichen ist.

27. August  
2015







21. Oktober  
**1982**

Oberhalb der Stadt Waldkirch ist das Elztal landwirtschaftlich geprägt. Fast erstaunlich ist, dass sich in **Oberwinden** kaum etwas verändert hat. Die Hochstamm-Obstbäume im Hausgarten unterhalb der Bahnlinie wurden zwar gerodet, aber der Holzlagerplatz ist nach wie vor vorhanden. Die Diesellok 211 042 der historischen Aufnahme war bis 1999 bei der DBAG im Einsatz und gehört 2015 einer Firma für eisenbahnspezifische Reinigungsarbeiten.

27. August  
**2015**







12. Mai  
1960

Die Dampflokomotive 75 413 rollte im Mai 1960 mit dem Personenzug 1513 aus Freiburg in den Endbahnhof **Elzach** ein. Neben Bundesbahn-Umbauwagen am Zugschluss führte die badische Dampflokomotive badische Plattformwagen mit. 2015 haben moderne Dieseltriebwagen der Breisgau-S-Bahn den Verkehr übernommen, nachdem die Deutsche Bundesbahn lange bestrebt war, die Strecke ganz oder zumindest abschnittsweise (ab Waldkirch) einzustellen. Die Fahrgastzahlen sind heute so hoch, dass die Strecke nun elektrifiziert und in das Konzept der Freiburger Regio-S-Bahn eingebunden werden soll. Der Endbahnhof besteht 2015 allerdings nur noch aus einem Gleis.

6. November  
2015







10. September  
**1985**

Seit über 30 Jahren laufen die Planungen über den viergleisigen Ausbau der Rheinschiene von Karlsruhe nach Basel. In **Kenzingen** ist in den letzten 30 Jahren allerdings nichts passiert. Im Gegenteil: Die Gleisanlagen des Güterverkehrs sind wie das große Bahnhofsschild verschwunden. Für die Reisenden gab es eine neue Bahnsteigbeleuchtung. Die Planungen sehen vor, dass die beiden neuen Gleise nach der Umfahrung von Offenburg parallel der alten Strecke bis Riegel-Malterdingen geführt werden, was in Kenzingen zu massiven Veränderungen führen wird.

30. Oktober  
**2015**





# Hochrhein und Südschwarzwald

Unsere Reise am Hochrhein entlang und durch den Südschwarzwald beginnt an einem für Eisenbahnfreunde sehr traurigen Ort, in Todtnau. Vor Ort schon fast vergessen, verband hier die liebevoll „s´Todtnauerli“ genannte Schmalspurbahn exakt 70 Jahre lang die Dörfer im oberen Wiesental mit der „großen Eisenbahn“ in Zell. Bis auf den nach der Schmalspurbahn benannten Rad-

Renaissance als Regio-S-Bahn erleben wird. Stetig dem Wandel unterworfen ist die Hochrhein-Strecke von Basel über Waldshut nach Singen, wie man auf den Bildern erkennen kann. Dabei wird speziell in Waldshut sehr deutlich, dass die Bahn heute im Güterverkehr keine Rolle mehr spielt. Die einstigen Bahnflächen sind heute mit Discountern und Supermärkten bebaut. Über die



Bis zur Erweiterung der S-Bahn Freiburg prägten rote Doppelstockzüge das Bild der Höllental- und Dreiseenbahn, wie hier am 19. August 2012 nahe des Bahnhofs Feldberg-Bärental mit dem Titisee im Hintergrund.

und Wanderweg sind fast alle Spuren dieser Strecke, die heute eine Touristenattraktion ersten Ranges wäre, getilgt. Weitgehend noch vorhanden ist dagegen eine einst sogar elektrifizierte Bahn, die aus rein strategischen Gründen erbaut wurde. Neben der weltbekannten Museumsbahn im Wutachtal, der Sauschwänzlebahn, der wir in diesem Kapitel auch noch einen Besuch abstatten, gab es eine zweite Linie zur Umfahrung der neutralen Schweiz im Kriegsfall. Die Rede ist von der Strecke Bad Säckingen – Schopfheim, die vielleicht in Zukunft eine

Wutachtalbahn mit ihrem regelmäßigen Dampfbetrieb auf dem Mittelstück erreichen wir bei Hintschingen das Donautal. Das Umfeld dort ist allerdings in den letzten Jahrzehnten stark verändert worden und kaum wiederzuerkennen. Weiter gehen die Zeitreisen mit einem Abstecher zur einstigen Bregtalbahn, die heute nur noch fünf Kilometer bis Bräunlingen befahren wird. Anschließend springen wir ab Furtwangen zu einer äußerst interessanten Nebenbahn. Gemeint ist die Strecke Kappel-Gutachbrücke – Lenzkirch – Bonndorf, die mit dem Bahnhof Lenzkirch sogar eine Spitzkehre besaß. Bilder mit Eisenbahnfahrzeugen sind von dieser Strecke allerdings äußerst selten, weil dort in den letzten Jahren des Betriebs kaum noch Züge

fuhren und die Strecke zudem für Eisenbahnfotografen weit abgelegen von weitaus interessanteren Bahnen war. Das Kapitel endet mit einem Besuch bei der Höllentalbahn von Titisee nach Freiburg, die sich in den nächsten Jahren stark verändern wird, da die Strecke als Regio-S-Bahn ausgebaut wird. So wird der Bahnhof Freiburg-Wiehre wieder mehr Gleise erhalten, nachdem die Deutsche Bahn in den letzten Jahren selbst das dritte Bahnsteiggleis entfernt hatte. Auch Littenweiler wird wieder zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut.





21. Mai  
**1967**

In **Todtnau** erinnert nichts mehr an die liebevoll „sTodtnauerli“ genannte Schmalspurbahn, die exakt 70 Jahre lang die Dörfer im oberen Wiesental mit der „großen Eisenbahn“ in Zell im Wiesental verband. Nur die Kirche St. Johannes der Täufer mit ihren beiden neoromanischen Kirchtürmen, die übrigens erst nach dem Bahnbau entstanden, belegen, dass es sich um den gleichen Standort handelt.

28. August  
**2015**







21. Mai  
**1967**

Ausgangsort der Schmalspurbahn nach Todtnau war **Zell im Wiesental**. Im Gegensatz zu einer normalspurigen Eisenbahn konnte bei der Trassierung der Kleinbahn auf größere Kunstbauten verzichtet werden. In Zell wurde die Strecke um die Kernstadt herum entlang des Flusses Wiese errichtet. Bis Todtnau folgte die Bahn dem Fluss. Die Bahntrasse wird an dieser Stelle in Zell heute von den Anliegern als Garten- und Abstellfläche genutzt. Die Mallet-Dampflokomotive SEG 105, gebaut 1918 von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe, fährt heute bei der Schweizer Museumsbahn Blonay – Chamby.

29. Mai  
**2015**







29. Mai  
2015

7. Februar  
1976

Der Bahnhof **Zell (Wiesental)** wurde in den letzten Jahren auf ein Gleis reduziert, so dass Sonderzug- und Güterverkehr nicht mehr möglich sind. 2015 fahren auf der Strecke nach Basel moderne Flirt-Triebwagen der Schweizer Bundesbahn als Regio-S-Bahn 6. Die alten ET 85 aus den 1930er-Jahren wurden bis 1977 ausgemustert. Ein solcher Zug gehört seit Dezember 2010 zur Sammlung der Schienenverkehrsgesellschaft Stuttgart.





21. Mai  
1967

Direkt gegenüber dem Bahnhof der normalspurigen Wiesentalbahn in **Zell** war der Ausgangspunkt der Todtnauer Schmalspurbahn, deren Ende am 21. Mai 1967 schon eingeläutet war. Viele Eisenbahnfreunde nutzten einen Sonderzug, um sich von der reizvollen Strecke zu verabschieden. Das das Ortsbild prägende Backsteingebäude im Hintergrund ist bis heute erhalten geblieben. Es ist ein Zeugnis der früher florierenden Zeller Textilindustrie. Einst beschäftigte die darin ansässige Spinnerei Feßmann und Hecker über 300 Arbeiter. In den 1960er-Jahren begann der Niedergang der Textilindustrie im Wiesental, der mit der Schließung des letzten Betriebs 1991 sein Ende fand. Heute erinnert nur noch das Textilmuseum an die einst bedeutende Branche. Im Fernsehen ist das Todtnauerli übrigens immer wieder präsent, wenn auch in Nebenrollen wie zum Beispiel im Film „Schwarzwälder Kirsch“ von 1958.

29. Mai  
2015











20. September  
**1975**

Zur Umfahrung der neutralen Schweiz wurde 1890 die Wehratalbahn von Bad Säckingen nach Schopfheim eröffnet. Bereits 1913 erfolgte zusammen mit der Wiesentalbahn die Elektrifizierung. Die Trasse ist noch vorhanden, wie hier am Bahnhof **Hasel**, der als Jugendfreizeitheim genutzt wird. Direkt hinter dem Bahnhof befindet sich der Fohnauer Tunnel, in dem im Zweiten Weltkrieg ein Eisenbahngeschütz untergebracht wurde, das von dort die französische Maginotlinie beschoss.

29. Mai  
**2015**





20. September  
**1975**



Im Bahnhof **Wehr** wurden die Gleisanlagen komplett entfernt, während das Bahnhofsgebäude noch komplett vorhanden ist und gastronomisch genutzt wird. Bereits im Mai 1971 endete der Personenverkehr zwischen Bad Säckingen und Schopfheim. Der Abschnitt von Schopfheim nach Wehr diente bis 1990 dem Güterverkehr.



29. Mai  
**2015**





28. März  
1961

29. Mai  
2015

Nach der Gesamtstilllegung der Wehratalbahn im Jahre 1994 wurden in **Wehr**, wie schon erwähnt, die Gleisanlagen demon- tiert. Bis 2007 entstand dort eine vier Kilome- ter lange Umgehungs- straße für rund 25 Millionen Euro. Dabei achtete man darauf, dass die Trasse der Wehratalbahn soweit freigehalten wird, dass zumindest ein Gleis wieder eingebaut werden könnte. 2005 hatte die Stadt Wehr ein Gutachten zur Re- aktivierung der Bahn in Auftrag gegeben, das positiv ausfiel. Wegen der horrenden Kosten ruht dieses Projekt al- lerdings.







Nach dem Besuch der Wehratalbahn befinden wir uns nun an der Hochrheinstrecke zwischen Singen und Basel. Der Bahnhof **Schwörstadt** war 1974 zur Abschiedsfahrt der preußischen Dampflokomotive P8 gut besucht. Den Sonderzug hatten die damals gerade gegründeten Eisenbahnfreunde Zollernbahn organisiert. Während das Empfangsgebäude auch 2015 noch vorhanden ist, wurde der neue Haltepunkt näher an das Ortszentrum verlegt.

29. Dezember  
**1974**

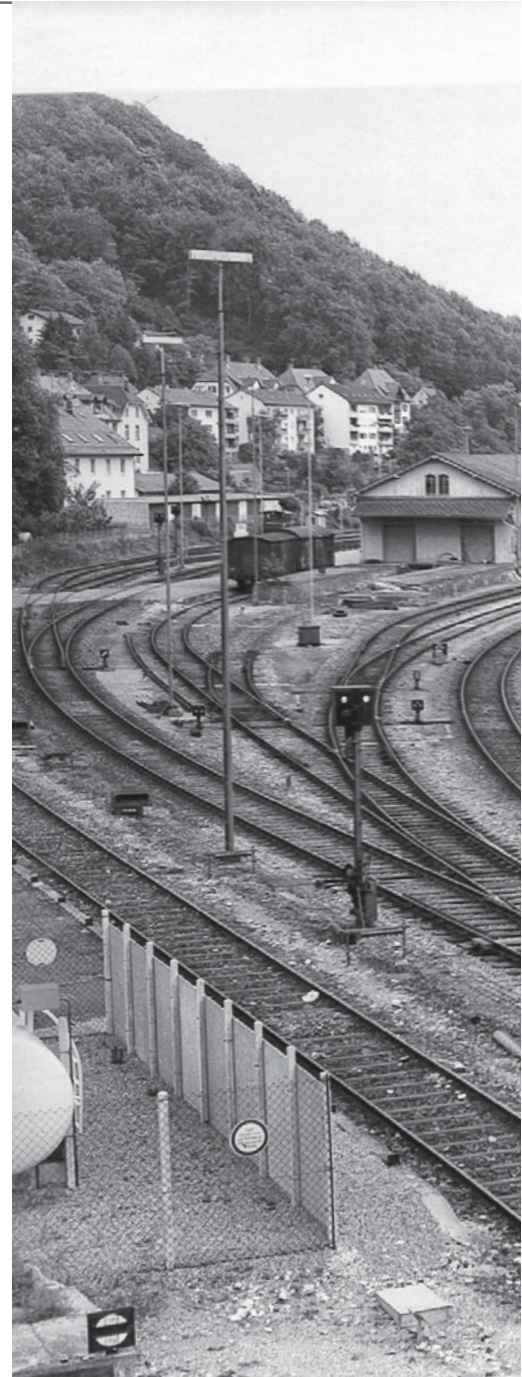


6. November  
**2015**



Anhand dieser Zeitreise wird der Niedergang der Eisenbahn im Güterverkehr deutlich. Massiv reduziert wurden die Gleisanlagen im Bahnhof **Waldshut** bereits Ende der 1990er-Jahre. Auch die Gebäude der Güterabfertigung sind inzwischen komplett verschwunden, ebenso die bei Eisenbahnfreunden so beliebten Formsignale. Lokomotiven sind in Waldshut planmäßig überhaupt nicht mehr anzutreffen. Der gesamte Personenverkehr wird mit Dieseltriebwagen durchgeführt. Zum Einsatz gelangen unter anderem die aufgrund ihrer Bauform „Wale“ genannten, aus Frankreich stammenden Triebwagen der Baureihe 641 von DB Regio. Geplant ist, die komplette Hochrheinstrecke in naher Zukunft zu elektrifizieren.

8. September  
2015







17. Juni  
**1983**





17. April  
**1977**

Nur ein Gleis im Bahnhof **Waldshut** ist elektrifiziert. Von dort verkehren die modernen Triebwagen der Linie 41 Waldshut – Winterthur der S-Bahn Zürich. Güterverkehr findet in Waldshut nur noch auf der parallel zur Hochrheinbahn verlaufenden B 34 statt, die an Werktagen so dicht befahren ist, dass ein Überqueren als Fußgänger ohne Ampel fast unmöglich ist.

8. September  
**2015**







Als Nt 5679 war noch 1993 ein Schienenbus zwischen **Waldshut** und **Koblenz** im internationalen Verkehr zu beobachten. Die Rheinbrücke zählt europaweit zu den seltenen Gitterträgerbrücken im Originalzustand und gilt zugleich als älteste Eisenbahnbrücke dieses Typs in Europa. Das Bauwerk ist vom Abbruch bedroht, weil DB Netz die Brücke durch einen Neubau ersetzen möchte. Inzwischen verkehren dort moderne Schweizer Triebwagen. Die Strecke wurde bis 1999 von den Schweizer Bundesbahnen SBB elektrifiziert.

8. September  
2015

7. Juli  
1993







17. Juni  
1983

1983 präsentierte sich der Bahnhof von **Tiengen (Hochrhein)** noch komplett mit Laderampe, Verladekran und Lademaß. Auch der Güterschuppen war noch vorhanden. Ungepflegt und verwildert sieht das Gelände 32 Jahre später aus. Alle nicht zwingend benötigten Gleise wurden entfernt und auch der zweite Bahnsteig wurde inzwischen aufgegeben.

21. April  
2015







13. April  
**1972**

Von Lauchringen zweigt die strategische Wutachtalbahn über Blumberg nach Immendingen ab. Der Abschnitt Lauchringen – Stühlingen – Weizen wird während der Saison nur an Sonn- und Feiertagen als Zubringer zur bekannten Sauschwänzlebahn befahren. Das Bahnhofsgebäude von **Stühlingen** fiel inzwischen einer hässlichen Halle zum Opfer, die die RB 17155 nach Weizen im August 2015 gerade hinter sich lässt. Güterverkehr gibt es schon seit 2001 nicht mehr.

30. August  
**2015**







30. August  
2015

13. April  
1972

Bereits kurz nach der Aufnahme von Herbert Stemmler wurde das mächtige Empfangsgebäude von **Weizen** mangels Bedarf abgerissen. Über viele Jahre gab es in Weizen überhaupt keine Gebäude am Ende der Museumsbahnstrecke, bis vor wenigen Jahren das historische Bahnsteigdach aus Freiburg und der Fahrkartenschalter sowie eine Toilettenanlage errichtet wurden.







30. Juni  
**1934**

Keine Regel ohne Ausnahme: Die historischen Aufnahmen in diesem Buch stammen alle aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, mit Ausnahme dieses Fotos aus **Epfenhofen**. Damals wie heute verkehren auf der Sauschwänzlebahn regelmäßig Dampfzüge, die aber 2015 sicher besser besucht sind, als dies in den 1930er-Jahren der Fall war. 1934 war die Waldshuter Dampflok 572631 mit dem P1747 hoch über Epfenhofen auf dem Weg nach Immendingen, während 2015 die Lok 262 der Bahnbetriebe Blumberg ihren Zug nur bis Blumberg bringen muss.

30. August  
**2015**







30. Mai  
**1977**

Zur offiziellen Wiederinbetriebnahme der strategischen Bahnlinie Weizen – Blumberg als Museumsbahn der Stadt Blumberg kam ein ehemaliger Trans-Europa-Express-Zug (TEE) der Baureihe 601 nach **Zollhaus-Blumberg**. Die Garnitur fuhr damals bereits in Intercity-Diensten. Am Pfingstmontag verkehrte der IC 103/108 „Markgraf“ ab/nach Basel nicht, so dass der elegante Triebwagen ab Basel zur Verfügung stand. Neben dem TEE stand der Dampfzug der Eurovapor, mit dem die Museumsbahn ihren Betrieb aufnahm. Seit 2015 ist die Dampflokomotive 262 für die Durchführung der Dampfzugfahrten zuständig. Im Güterschuppen konnte ein kleines aber feines Eisenbahnmuseum eingerichtet werden.



30. August  
**2015**





Auf dem oberen Abschnitt der Wutachtalbahn zwischen Immendingen und Zollhaus-Blumberg liegt **Leipferdingen**. Das Empfangsgebäude ist weit außerhalb des Ortes und wird seit geraumer Zeit privat genutzt. Die Züge halten jetzt am neuen Haltepunkt, der deutlich verkehrsgünstiger angelegt wurde. Dicht bewachsen ist das Planum des nie gebauten zweiten Gleises durch die Kanadische Goldrute, die sich besonders entlang von Bahnstrecken ausgebreitet hat, so dass keine exakte Vergleichsaufnahme möglich ist.

12. Februar  
**1972**

9. September  
**2015**







18. Juli  
**1972**

Der Abzweigbahnhof **Hintschingen** an der Schwarzwaldbahn ist seit Jahrzehnten aus den Kursbüchern verschwunden. 1972 war das Stationsgebäude noch in einem guten Zustand, die Bahnsteige und Gleisanlagen waren gepflegt. 2015 präsentiert sich das Gelände ungepflegt, das Gebäude, die Bahnsteige und die Telegraphenleitung wurden abgebrochen. Dafür ist die Bahn inzwischen elektrifiziert. Der Triebwagen verlässt die Hauptbahn hundert Meter hinter dem Aufnahmeort und verkehrt auf der Wutachtalbahn weiter bis Zollhaus-Blumberg, weshalb er in Hintschingen bereits auf dem linken Gleis fährt.

30. August  
**2015**







21. April  
**1973**

In **Donauesschingen** zweigt die hintere Höl-  
lentalbahn nach Neustadt (Schwarzwald)  
von der bekannten badischen Schwarz-  
waldbahn ab. 1973 konnte Herbert  
Stemmler einen Sonderzug mit 24 009 im  
Bahnhof vor dem alten nördlichen Stell-  
werk fotografieren. Längst wurde die alte  
Signaltechnik in Donauesschingen erneu-  
ert, so dass die beiden Stellwerke ar-  
beitslos wurden. Das südliche Stellwerk  
ist noch vorhanden und wird von den Ei-  
senbahnfreunden Donauesschingen ge-  
nutzt, während das nördliche Gebäude  
abgebrochen wurde. Auch das alte land-  
wirtschaftliche Lagerhaus auf der linken  
Seite wurde durch Neubauten ersetzt, die  
Gütergleise rechts mussten einem großen  
Parkplatz weichen.

8. November  
**2015**







10. August  
**1968**

Recht umfangreich waren die Gleisanlagen im Endbahnhof der Bregtalbahn. Während die Gleisanlagen komplett verschwunden sind, ist der Triebwagenschuppen heute noch vorhanden. Das Bahngelände von **Furtwangen** wird als Parkplatz genutzt.

26. August  
**2015**





12. Mai  
**1972**



Komplett überbaut wurde der Bereich des Empfangsgebäudes von **Furtwangen**. Die Lok 401 (Henschel 1941) war anno 1972 bereits abgestellt und wurde ein Jahr später auch vor Ort verschrottet. Noch 1971 wurden in Furtwangen 4266 Wagenladungen und 2900 Tonnen Stückgut aufgegeben. Das war knapp die Hälfte des gesamten Verkehrsaufkommens. Die verfügte Sperrung der baufälligen Bregbrücke hinter Bräunlingen war Anlass für die Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft, den gesamten Bahnbetrieb einzustellen und die Strecke bis Bräunlingen abzubauen. Auf diesem kurzen Stück wird seit 2003 wieder Personenverkehr angeboten.

15. Mai  
**2015**







13. Juli  
1963

Von 1893 bis 1972 war Furtwangen durch die Bregtalbahn ans Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Bahnlinie wurde von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft bzw. später von der landeseigenen Südwestdeutschen Eisenbahn Gesellschaft betrieben. Auf der historischen Aufnahme war die Diesellok V 70 bei **Zindelstein** auf der Fahrt nach Furtwangen. Wie früher üblich wurden im Zug Personen- und Güterwagen mitgenommen. Die alte Bahntrasse ist größtenteils noch vorhanden und kann mit dem Fahrrad erkundet werden.



30. September  
2015





20. Dezember  
**1976**

Von der Bregtalbahn wechseln wir zur Nebenstrecke Neustadt – Bonndorf. Wer nicht ortskundig ist, findet den Standort der historischen Aufnahme nur noch schwer. Das Foto zeigt die Einfahrt in den Spitzkehrenbahnhof von **Lenzkirch**. Der Zug kommt von Neustadt, das Gleis rechts führt zum Endbahnhof Bonndorf. Sowohl Brücke als auch Bahndamm wurden abgetragen und die Flächen für ein Wohngebiet genutzt. Einzig das Gebäude links auf der historischen Aufnahme ist leicht verändert noch heute zu sehen. Das Haus hinter den Formsignalen ist auch noch vorhanden, allerdings von den Birken verdeckt.

2. September  
**2015**







Im Gegensatz zur Eisenbahn hat das Empfangsgebäude des Endbahnhofs **Bonndorf** als Ärztehaus bis heute überlebt. Schön restauriert steht es etwas deplatziert zwischen einem Supermarkt und einer Fabrikhalle. Modelle des Gebäudes gibt es übrigens von MBZ-Modellbahnzubehör in H0, TT, N und Z. Auf Teilen der Strecke verläuft seit einigen Jahren der Bähnles-Radweg.

9. September  
**2015**

20. Dezember  
**1976**





20. Dezember  
**1976**



Wenige Jahre nach Eröffnung des Bahnhofs **Neustadt (Schwarzwald)** entstand ein Gleisanschluss zur Fürstlich Fürstenbergischen Papierfabrik. In den 1980er-Jahren wurden die beiden Dampfspeicherloks der Papierfabrik außer Betrieb genommen. Die Bedienung auf der Schiene wurde eingestellt. 2004 konnte der Gleisanschluss wieder eröffnet werden. Er bedient seitdem das zur Felix Schoeller Gruppe gehörende Unternehmen Technocell Dekor GmbH & Co. KG. Die Güterwagen kommen von DB Cargo mit einer Lok der Baureihe 294 von Donaueschingen. Danach werden die Wagen durch einen Zweiwege-Unimog der Fabrik verschoben.

2. September  
**2015**







18. Januar  
1985

Dass **Neustadt (Schwarzwald)** ein eigenes Bahnbetriebswerk hatte, ist heute fast vergessen. Doch als 1887 die Strecke über Titisee nach Freiburg eröffnet wurde, war Neustadt ein Endbahnhof, der auf Lokbehandlungsanlagen nicht verzichten konnte. 2015 ist von den Anlagen nichts mehr vorhanden. Die Fläche wird heute als PR-Parkplatz und für eine Skater-Anlage genutzt.

12. August  
2015







6. November  
**1968**

Aufgrund fehlender finanzieller Mittel verzögerte sich der Weiterbau der Höllentalbahn von Neustadt nach Donaueschingen, so dass die Strecke erst am 20. August 1901 eröffnet werden konnte. Die Tunnel und das Viadukt in **Kappel-Gutachbrücke** verteuerten den Bahnbau erheblich. Auf der historischen Aufnahme ist links noch das Einfahrtsignal der Strecke von Bonndorf und Lenzkirch zu sehen, die am 1. Januar 1977 den Gesamtverkehr verlor und anschließend abgebaut wurde.

30. September  
**2015**







15. Juli  
1985

Der Streckenabschnitt der hinteren Höllentalbahn zwischen Neustadt (Schwarzwald) und Donaueschingen ist noch nicht elektrifiziert. Die alte, im Unterhalt aufwendige, aber zuverlässige Signaltechnik mit Formsignalen hat in **Löffingen** bis ins Jahr 2015 überlebt. Die Lok-Wagen-Züge wurden bis auf eine Ausnahme durch Diesellokomotiven der Baureihe 611 ersetzt, die aber 2016 nach nur 18 Einsatzjahren aus dem Dienst ausscheiden werden. Wie überall wurden auch in Löffingen kräftig Gleise abgebaut.

30. September  
2015







2. Januar  
**1978**

12. August  
**2015**

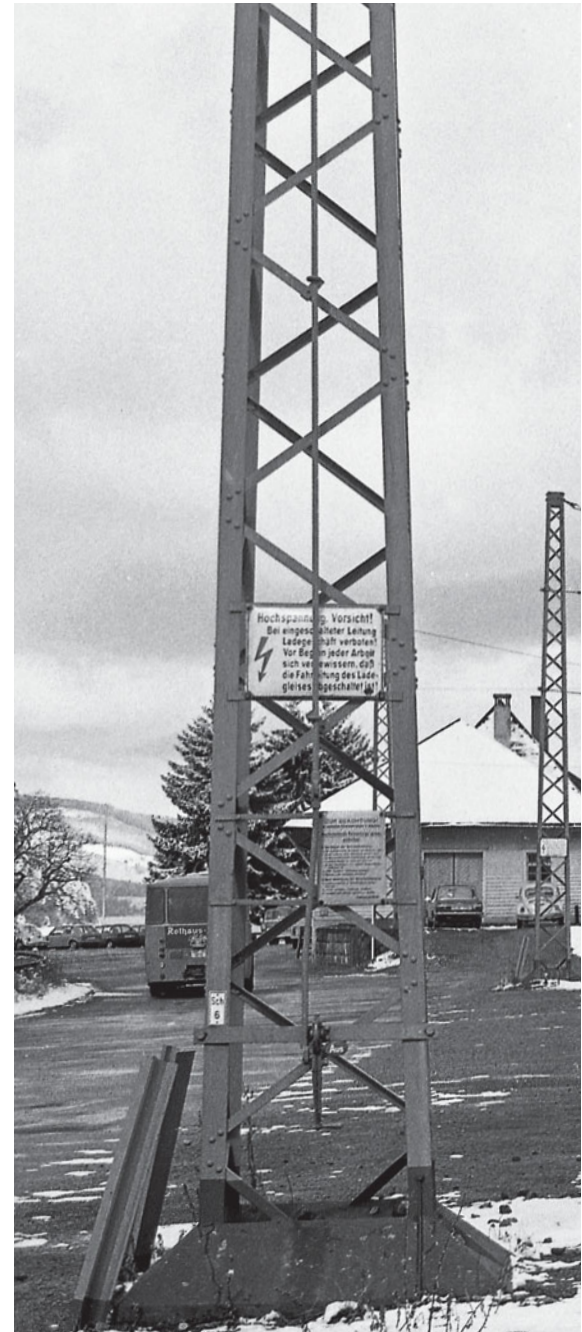
Nun kommen wir zur Dreiseisenbahn Titisee – Seebrugg. **Feldberg-Bärental** ist dort mit 967 Metern über dem Meer der höchstgelegene DB-Bahnhof Deutschlands. Auch diese Station hat in den letzten 20 Jahren eine Kapazitätsanpassung über sich ergehen lassen müssen: Ein Durchfahrtsgleis wurde nach dem Ende des Fernverkehrszuges „IR Höllental“ abgebaut. Im August 2015 war ausnahmsweise die Oberleitung wegen Bauarbeiten ausgeschaltet, so dass Dieseltriebwagen den Verkehr übernehmen mussten.





**Seebrugg** ist der Endbahnhof der Dreiseenbahn, die in Titisee von der Höllentalbahn abzweigt. Obwohl die Verlängerung nach Sankt Blasien bereits weit fortgeschritten war, wurde sie nicht mehr vollendet, da die Finanzmittel ausgegangen waren. Der noch heute komplett erhaltene Endbahnhof ist im Zeitalter einer schlanken Netzinfrastruktur bei der Bahn eine Seltenheit. Da es einen Ort zum Bahnhof nicht gibt, präsentiert sich auch das Umfeld weitestgehend unverändert im Zustand der 1950er-Jahre. Dieses Gesamtensemble dürfte in Deutschland einmalig sein. Im Jahre 2008 sollten die umfangreichen Gleisanlagen des Bahnhofs Seebrugg komplett abgerissen werden. Dieser Umstand war die eigentliche Keimzelle der IG 3-Seenbahn e.V.. Die Rettung des Bahnhofs ist zwischenzeitlich gelungen. Ziel des Vereins ist neben der Erhaltung und Sanierung aller Anlagen die Einrichtung eines Museumsverkehrs mit authentischen Fahrzeugen der Höllental- und Dreiseenbahn. Das Ziel ist, den Bahnhof zu einem Freilichtmuseum weiterzuentwickeln. Schon jetzt werden im Sommer und Winter regelmäßig Dampfungfahrten angeboten.

12. August  
2015







2. Januar  
**1978**





26. August  
2015

Der Höhenluftkurort **Hinterzarten**, so die offizielle Bezeichnung, ist von Freiburg Hbf über die Höllentalbahn in 33 Minuten erreichbar. Die Züge verkehren im 30-Minuten-Takt. Wenig einladend ist hingegen der optische Eindruck der heutigen Bahnhofsanlage. Dort, wo früher das Gleis 2 lag, wachsen heute Eschen und Brombeeren. Auch hier wurden die Gleisanlagen auf die Minimalgröße reduziert, so dass Betriebsstörungen oder Sonderzüge unlösbare Probleme bereiten. Auch Güterverkehr, wie die viele Jahre praktizierte Holzverladung, ist unmöglich geworden. Noch verkehren in den RB-Zügen auch ältere Doppelstockwagen aus DDR-Reichsbahn-Beständen. Diese sind an ihrer kantigen Form deutlich zu erkennen. Der Zug nach Neustadt führt einen solchen Wagen an erster Stelle hinter der Lok (Baureihe 143), die ebenfalls aus Ostdeutschland stammt und seit 1994 auf der Höllentalbahn verwendet wird.





12. Juni  
**1978**







1. Mai  
1978

Im Wesentlichen unverändert präsentiert sich **Falkensteig** zwischen den heutigen Bahnhöfen Himmelreich im Westen und Hinterzarten im Osten. Der Ort leidet sehr unter der stark befahrenen B 31, die einen dichten Lkw-Verkehr aufweist. Typisch für die Veränderung der Landschaft ist die deutliche Begrünung und die überall anzutreffenden Solaranlagen auf den Gebäuden.

26. August  
2015







6. März  
1977

Höllesteig wie auch die Stationen Hirschsprung und Posthalde waren bis zur Einführung des „eilzugmäßigen Fahrens“ am 27. September 1979 beliebte Ausgangspunkte für wunderschöne Bergtouren. Infolge der Schließung dieser Stationen gerieten viele Wanderwege im Höllental in Vergessenheit. Schon 1977 fehlte an der Station **Höllesteig** das zweite Gleis, doch ein Halt für Reisegruppen war damals noch möglich. Dies ist inzwischen unmöglich geworden, weil der Bahnsteig komplett entfernt wurde. Das Gebäude steht leer, wird aber der Nachwelt erhalten.

26. August  
2015







14. März  
**1978**

26. August  
**2015**

Schon gewöhnungsbedürftig ist der Anblick des heutigen Haltepunkts **Freiburg-Littenweiler** im Vergleich zur historischen Aufnahme. Aus einem vollständigen Bahnhof mit Mittelbahnsteig entstand ein eingleisiger Haltepunkt, der keine Zugkreuzungen mehr ermöglicht. Positiv ist, dass im Empfangsgebäude das Reisebüro Gleisnost einen Fahrkartenverkauf betreibt, so dass die Fahrgäste nicht nur auf die Automaten angewiesen sind.







14. März  
**1978**

Der Bahnhof **Freiburg-Wiehre** gehört zu den jüngeren Bahnhofsgebäuden in Südbaden. Er entstand erst mit der Verlegung der Höllentalbahn im Stadtgebiet von Freiburg Anfang der 1930er-Jahre. Während das Empfangsgebäude noch heute vorhanden ist, hat die Deutsche Bahn AG die Anzahl der Gleise auf ein Minimum reduziert. Im Rahmen der Regio-S-Bahn Freiburg wird dies nun zumindest teilweise wieder rückgängig gemacht.

26. August  
**2015**





# Linzgau, Hegau und Bodensee

Linzgau, Hegau und Bodensee – so haben wir dieses Kapitel unseres Zeitreisebuches überschrieben. Unsere Reise beginnt in Markdorf an der Bodenseegürtelbahn. Dass bereits wenige Kilometer nach dem Bahnhof Friedrichshafen-Stadt die ehemalige Staatsgrenze zwischen Baden und Württemberg liegt, ist heute so vergessen wie die Stichbahn von Mimmensehausen-Neufach über

dort im Stundentakt die Triebwagen des „Seehäsles“. Weiter in Richtung Norden ist die Strecke zwar in den letzten Jahren komplett saniert worden, doch Züge sind in Schwackenreute und Meßkirch planmäßig äußerst selten anzutreffen. Das hat auch seinen Grund. Die Kosten für die Nutzung der Bahntrasse, die von der Ablachtalbahnhof GmbH betrieben wird, sind extrem hoch.



Der schönste Streckenabschnitt der Bodenseegürtelbahn bei Sipplingen führt einige Kilometer unmittelbar am See entlang. Moderne Dieseltriebwagen sorgen für einen zuverlässigen Taktverkehr.

Salem nach Frickingen. Über Salem? Ja, der eigentliche Bahnhof von Salem, den wir auf Seite 123 vorstellen, liegt nicht an der Bodenseegürtelbahn. Nach Einstellung der Stichstrecke wurde der Bahnhof Mimmensehausen-Neufach einfach in Salem umbenannt. Weiter führt die Reise über Überlingen und Sipplingen nach Stockach, das durch sein Narrengericht überregional bekannt ist. Doch auch unter Eisenbahnfreunden hat sich Stockach mit der im Personenverkehr reaktivierten Strecke von Radolfzell einen Namen gemacht. Seit 1996 fahren

Nicht erhalten werden konnte leider der Abzweig nach Pfullendorf, dessen Zug-Bahnhof einem Bus-Bahnhof weichen musste. Die Touristikzüge aus dem württembergischen Aulendorf enden daher vor einem Bahnübergang nahe der Altstadt. Mehr zu dieser Strecke gibt es im Band „Württemberg“ zu sehen und zu lesen. Auch die Donautalbahn durchfährt badisches Territorium. Stellvertretend hierfür ein Foto aus Hausen im Tal. Dem Schienenstrang folgend durchqueren wir nun wieder nicht-badische Gebiete, ehe wir in Hattingen (Baden) auf die bekannte Schwarzwaldbahn treffen. Dieser Strecke folgen wir über Engen nach Singen, vorbei an den herrlichen Zeugenbergen Hohenkrähen und Hohentwiel.

Ab Singen folgen wir zuerst der Hochrheinstrecke in Richtung Basel und begeben uns in die schöne Schweiz. Aber halt: Natürlich gehört der Bahnhof Schaffhausen nur zu Teilen der Schweiz, ein Teil ist badisch. Die beiden Fotos entstanden allerdings vom Schweizer Hoheitsgebiet aus. Weil der westliche Teil der Hochrheinstrecke bereits im vorherigen Kapitel gezeigt wurde, springen wir zurück nach Singen und folgen der Schwarzwaldbahn bis zum Grenzbahnhof Konstanz, dessen Umfeld sich in den letzten Jahren auch massiv verändert hat.





29. September  
**1973**

Gerade noch zwei von ursprünglich fünf Gleisen sind 2015 in **Markdorf** noch vorhanden. Viele Bahnhöfe entlang der Bodenseegürtelbahn wurden in den vergangenen Jahren verkleinert. Kein Wunder also, dass die Strecke keine zusätzlichen Kapazitäten mehr hat. Der IRE Basel – Ulm auf der aktuellen Aufnahme stellt die schnellste Verbindung zwischen den beiden Metropolregionen dar. Weil künftig zwischen Radolfzell und Friedrichshafen ein 30-Minuten-Taktverkehr ohne Wiederaufbau der früher vorhandenen Gleisanlagen gefahren werden soll, müssen die schnellen Direktverbindungen entfallen. Bahnpolitik in Deutschland im 21. Jahrhundert...



31. August  
**2015**



Ein ähnliches Bild wie in Markdorf ergibt sich zwei Bahnhöfe weiter im heutigen Bahnhof **Salem**, der früher Mimmenhausen-Neufrach hieß. Dort wurden ebenfalls zwei Durchfahrtsgleise und das Ladegleis für den Güterverkehr entfernt. Zusätzlich wurde die Bahnsteiglänge reduziert, so dass zum Beispiel längere Sonderzüge dort gar nicht mehr anhalten dürfen. Die Kapazität wurde aber auch bei den Zuggarnituren reduziert: Hatte der sechsteilige rote Schienenbus aus den 1950er-Jahren insgesamt 336 Sitzplätze zu bieten, müssen die Reisenden heute mit maximal 142 Sitzplätzen auskommen. Deutlich verbessert hat sich natürlich die dichte Zugfolge von früh bis spät und die Reisegeschwindigkeit auf der teilweise auf 160 km/h ausgebauten Strecke.

1. November  
2015







15. April  
**1981**

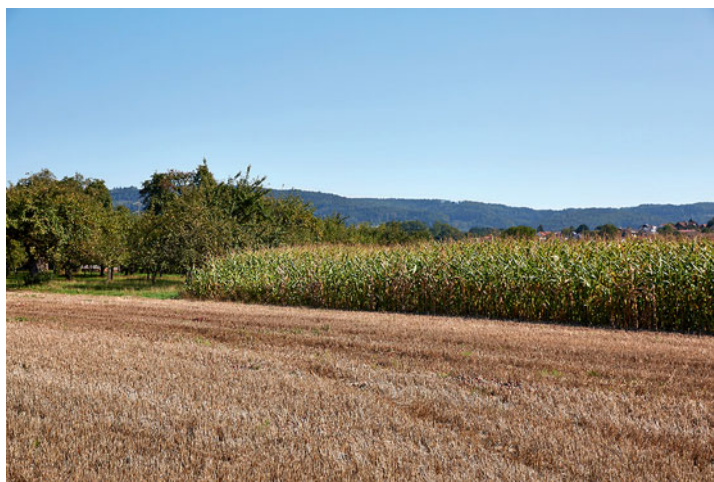




„Der Letzte macht das Licht aus“ oder auf die Eisenbahn gemünzt: „Der letzte Zug nimmt die Gleise mit“. 1975 war dies zwischen Salem Nord und Frickingen der Fall. An dieser Stelle kurz vor dem Bahnhof **Weildorf** erinnert eigentlich nichts mehr an die Bahnlinie Mimmensehausen-Neufrach – Frickingen. Bei der Recherche kam der Enkel des Landwirts der historischen Aufnahme zu Hilfe und zeigte mir den gesuchten Aufnahmeort. „Nach Abbau der Gleise mussten wir von Hand den Bahndamm abtragen“, erinnert er sich noch heute an seine Jugendtage.

4. Februar  
**1975**

31. August  
**2015**





5. Februar  
**1975**



Im Bahnhof **Salem** oder **Salem Nord**, wie er später hieß, war für den Abbauzug vorerst Ende. Das exakt 3,1 Kilometer lange Reststück der Strecke wurde noch bis 1990 im Güterverkehr bedient. Hauptsächlich Zuckerrüben wurden auf die Eisenbahn verladen, ein Stahlhändler und der örtliche Landhandel bekamen Fracht. Während das Empfangsgebäude noch heute steht, wurden die Gleise des Reststücks inzwischen auch abgebaut. Die Zuckerrüben fahren heute mit dem Lkw zur Zuckerfabrik nach Frauenfeld in der Schweiz. Auf der Bahntrasse direkt am Bahnhof entstehen 2015 große Mehrfamilienhäuser.



30. August  
**2015**



26. September  
**1974**

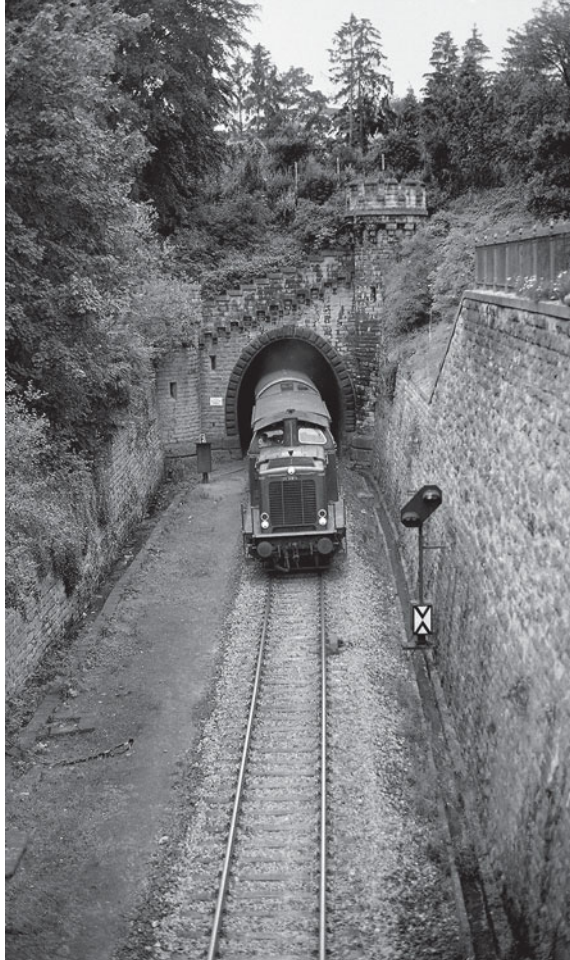
Fast unverändert präsentiert sich der Bahnhof **Überlingen**, der heute **Überlingen-Therme** heißt. Die Nutzlänge des Bahnsteigs wurde verkürzt, indem das Ausfahrtsignal um einige Meter vor das Empfangsgebäude versetzt wurde. Zusätzlich schmückt ein Funkmast heute die Umgebung.



21. April  
**2015**







15. Juni  
**1975**

In Überlingen passiert die Bodensee-gürtelbahn zwei Tunnel. Dazwischen entstand im Jahre 2001 auf Initiative der Stadt zentrumsnah der neue zentrale Haltepunkt **Überlingen**, der den Haltepunkt Überlingen-Ost ersetzte und auch optimal an den regionalen Busverkehr angebunden ist. Als der Personenzug mit seiner Diesellok der Baureihe V100 im Juni 1975 den Einschnitt passierte, dachte wohl kaum jemand daran, dass an dieser Stelle dereinst ein Zug halten würde.



10. Dezember  
**2015**



Wer mit seinem Pkw am Bodensee auf dem alten Abschnitt der B 31 zwischen Ludwigshafen und Überlingen unterwegs ist, wird froh sein, den völlig überlasteten Bereich von **Sipplingen** so rasch wie möglich hinter sich zu bringen. Schade, denn die uralte, hübsch gelegene Gemeinde ist es wert, näher betrachtet zu werden. Entlang des Steilufer am Überlinger See – einem Teil des Bodensees – gelegen, teilen sich Ort, Straße und Bodenseegürtelbahn den knappen Raum bis zum Ufer. Nur wenige Meter davor liegt der 1895 eröffnete Bahnhof, in den im August 1958 die Radolfzeller 50 1221 mit einem Personenzug in Richtung Überlingen/Friedrichshafen einfährt. Das Stationsgebäude blieb zwar erhalten, hat seine Funktion jedoch schon vor vielen Jahren verloren. Aber auch als eingleisiger Haltepunkt ist Sipplingen heute leicht und nervensparend mit der Bahn im Stundentakt zu erreichen!

31. August  
2015





4. August  
**1958**





27. August  
1989

1982 kam das vorläufige Ende der Personenzüge zwischen Radolfzell und **Stockach**. 14 Jahre lang war die ehemalige Kreisstadt dann mit regulären Zügen nicht zu erreichen. Sonderzüge waren aber immer wieder zu Gast auf der Strecke, die sich mit wenig Güterverkehr über Wasser halten konnte. Seit 1996 verkehren wieder Nahverkehrszüge im Stundentakt unter dem Markennamen „Seehäslle“.



1. November  
2015





22. August  
**1963**



Der Personenverkehr auf der Strecke Meßkirch – Krauchenwies wurde bereits zum 1. Juni 1969 eingestellt. Nicht einmal drei Jahre später folgte die Einstellung der Personenzüge zwischen Stockach und Meßkirch und damit auch in **Schwackenreuthe**, dem einstigen Abzweignbahnhof in Richtung Pfullendorf. Ziemlich trostlos zeigt sich das Bahngelände im Jahr 2015, obwohl das Streckengleis noch vorhanden ist.

1. November  
**2015**





4. September  
**1985**

Obwohl das badische **Pfullendorf** bis heute noch auf der Eisenbahnkarte zu finden ist, wurde der Eisenbahn-Bahnhof in den letzten Jahren durch einen Omnibus-Bahnhof ersetzt. Auch der stadteigene Containerbahnhof beim Alno-Küchenwerk liegt nach der Einstellung des Güterverkehrs durch die DB AG brach. Nur noch an fünfzehn Tagen im Jahr pendelt der 3-Löwen-Takt-Rad-Express Oberschwaben vom württembergischen Aulendorf in die ehemalige freie Reichsstadt zu einem Bahnsteig am Stadtrand.

12. August  
**2015**







22. August  
1991

**Meßkirch** liegt an der Ablachtalbahn zwischen Stockach und Mengen. In den letzten Jahren wurde das Streckengleis grundlegend überarbeitet, so dass sich die Strecke in einem sehr guten Zustand befindet. Zugverkehr findet trotzdem auf dem badischen Abschnitt nur sehr selten statt. Der Lkw hat alle Verkehre übernommen. Auch das landwirtschaftliche Lagerhaus ist inzwischen dem Erdboden gleich gemacht.

12. August  
2015







19. August  
**1971**

**Hausen im Tal** an der württembergischen Donautalbahn zwischen Sigmaringen und Tuttlingen liegt in Baden, das sozusagen im Transit durchfahren wird. Über dem Bahnhof thronet das Schloss Werenwag. Nicht mehr in Betrieb ist der bekannte Behelfswasserturm von 1947, den es von Fallern auch für die Modelleisenbahn gibt.

13. September  
**2015**







20. Februar  
**1975**

Am Bahnhof **Hattingen (Baden)** halten heute zwar keine Züge mehr, doch dient der Bahnhof weiterhin als Betriebsbahnhof. In Hattingen beginnt die eingleisige Gäubahn-Verbindungsstrecke zum Bahnhof Tuttlingen, während die Schwarzwaldbahn in Richtung Immendingen weiterführt. Ohne Bahnsteige und mit modernen Lichtsignalen präsentiert sich der Betriebsbahnhof im Jahr 2015. Besucher sind hier, weit außerhalb des Ortes Hattingen, eine Seltenheit.

9. September  
**2015**







22. Juni  
1975

Mitten im Wald lag einst der Bahnhof **Talmühle** zwischen Engen und Hattingen. Dieser wunderschöne Streckenabschnitt der Schwarzwaldbahn zwischen Immendingen und Engen wird heute von allen Zügen ohne Halt durchfahren. Auf der historischen Aufnahme ist ein Sonderzug mit der aus dem oberpfälzischen Weiden nach Baden-Württemberg geholten 44 276 zu sehen, die heute im Deutschen Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg steht. Verhältnismäßig wenig Güterzüge nutzen heute die Strecke, die inzwischen hauptsächlich dem Regionalverkehr dient. Das alte Empfangsgebäude wird privat genutzt und ist über die alte Zufahrt nicht mehr erreichbar.

9. September  
2015







22. Juni  
**1975**

Vor Schnellzügen auf der Schwarzwaldbahn waren in den 1970er-Jahren die bekannten Dieselloks der Baureihe V 200 anzutreffen. Vor der herrlichen Kulisse der Stadt **Engen** sind auch 2015 noch Züge unterwegs, allerdings elektrisch. Aufgrund der massiven Weißdornhecken ist der alte Aufnahmeort für einen exakten Vergleich nicht mehr verfügbar, weshalb die Aufnahme einige Meter nördlich entstand.

9. September  
**2015**





Mit einem Messzug des Bundesbahnzentralamtes München war am 10. Juni 1976 eine Diesellok der Baureihe V100 nahe von Singen unterhalb des **Hohenkrähen** unterwegs, als Herbert Stemmler den Zug am Bahnübergang der Landesstraße 191 zusammen mit dem inzwischen verschwundenen Gebäude dokumentieren konnte. Durch den Bau der Autobahn A 81 entstand in nächster Umgebung eine Autobahnanschlussstelle, die auf den Flächenverbrauch keine Rücksicht nahm. Durch die Neuordnung der Straßen entfiel auch der handbediente Bahnübergang.

9. September  
2015





10. Juni  
**1976**







3. September  
**1962**

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich **Singen (Hohentwiel)** schrittweise zu einem wirtschaftsgeografisch bedeutenden Bahnhof. Schwarzwaldbahn und Gäubahn, die sich in Hattingen (Baden) vereinigen, treffen in Singen auf die alte, teilweise über Schweizer Staatsgebiet verlaufende Badische Hauptbahn aus Basel. Die günstige Lage der Singener Bahnanlagen veranlasste Unternehmen wie Maggi, die Eisengießerei Fischer und das Aluminium-Walzwerk Singen, sich hier niederzulassen. Trotz der Bedeutung als Bahnknoten erreichte Singen nie eine Aufwertung durch den Bau eines großen Bahnbetriebswerks wie z. B. im benachbarten Radolfzell. Es blieb bei dem dreiständigen, aus Naturstein gebauten Lokschuppen und umfangreichen Lokbehandlungsanlagen. 53 Jahre später ist die Szenerie kaum wiederzuerkennen. Bei genauem Hinsehen fällt allerdings auf, dass sich das Gleisbild nur unwesentlich geändert hat. Verschwunden ist allerdings das große Fabrikgebäude, das am rechten Rand der alten Aufnahme zu sehen ist.

1. November  
**2015**







23. April  
**1987**

Als in den 1960er-Jahren die Dampf-loks abgelöst wurden, waren für die Schwarzwald- und Gäubahn auf lange Sicht ausschließlich Dieselloks vorgesehen. Umso überraschender war es daher, dass die Bundesbahn die beiden Strecken bis September 1977 elektrifizierte. Zum Betriebsalltag in **Singen** zählten nun legendäre Ellok-Baureihen wie 110, 139/140, 141 und 194. Am 23. April 1987 übernahm die Stuttgarter 110 235 in Singen den Schnellzug „Barbarossa“ Mailand – Stuttgart. 28 Jahre später waren die unverwüstlichen 110 immer noch im Fernverkehr auf der Gäubahn unterwegs.

7. Dezember  
**2015**







Nachdem das Bahnbetriebswerk Villingen im Januar 1965 die Dampflokkunterhaltung aufgegeben hatte, gab es in der Bundesbahndirektion Karlsruhe nur noch vier Dampf-Bahnbetriebswerke: Mannheim, Karlsruhe, Haltingen und **Radolfzell**, wobei sich Radolfzell durch seine Typenvielfalt auszeichnete. Nach dem Ende der Dampflokkunterhaltung verlor die Einsatzstelle immer mehr an Bedeutung, 1985 wurde sie aufgelöst. 2015 sind die einst umfangreichen Betriebsanlagen komplett verschwunden.

9. Juni  
**1967**

31. August  
**2015**







31. Dezember  
**1974**



Der Bahnhof **Schaffhausen** ist aufgrund seiner Lage an der deutschen Hochrheinstraße etwas Besonderes. Obwohl Schaffhausen zur Schweiz gehört, wird der Bahnhof als Gemeinschaftsanlage von der Deutschen Bahn und den Schweizer Bundesbahnen betrieben. Beachtenswert im Vergleich zu DB-Bahnhöfen: Es haben keine Rückbauten stattgefunden. Die Anlagen sind noch alle vorhanden und werden selbstverständlich genutzt!

21. April  
**2015**

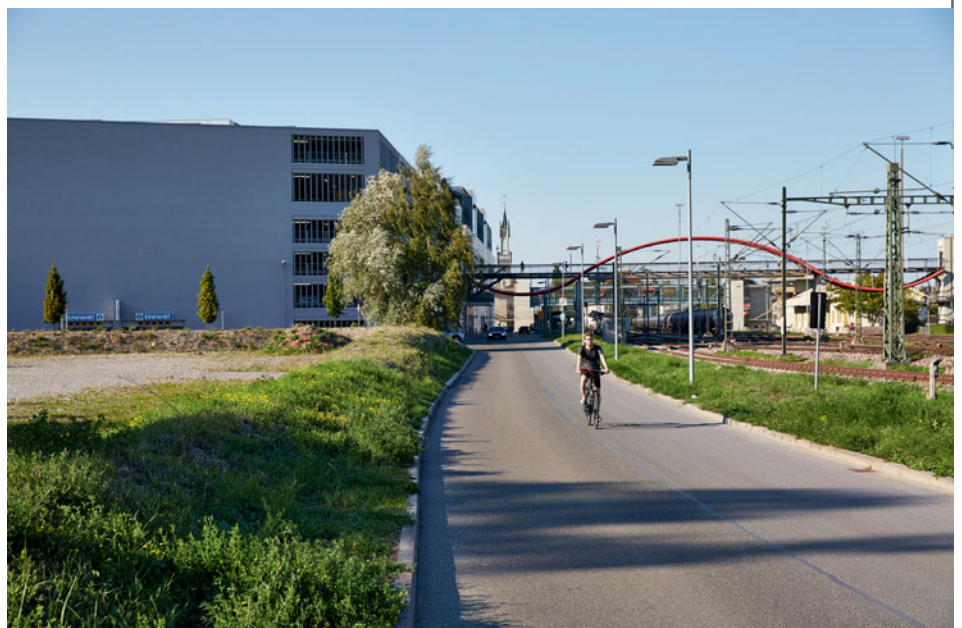




**Konstanz** gehörte nicht zu den bevorzugten Reisezielen der Eisenbahnfotografen. Eigentlich schade, denn bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Schwarzwaldbahn und Gäubahn im September 1977 war die gesamte Infrastruktur noch auf den zu Ende gegangenen Dampf- sowie auf den bis dahin bestehenden Dieselmotorbetrieb ausgerichtet. Am 28. April 1974 wendete 221 121 im damals noch bestehenden Konstanzer Betriebswerk, das inzwischen komplett verschwunden ist. An seiner Stelle steht heute das „LAGO Shopping-Center“.

28. April  
**1974**

31. August  
**2015**

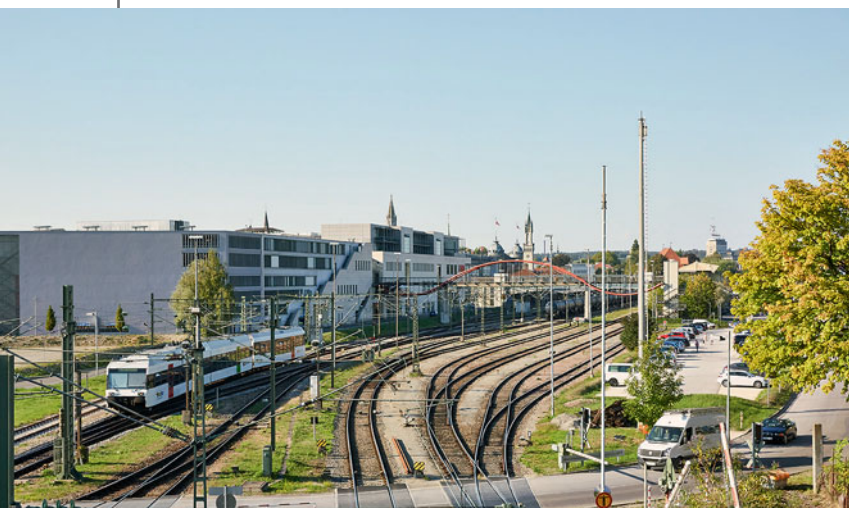






31. August  
2015

3. Juni  
1964



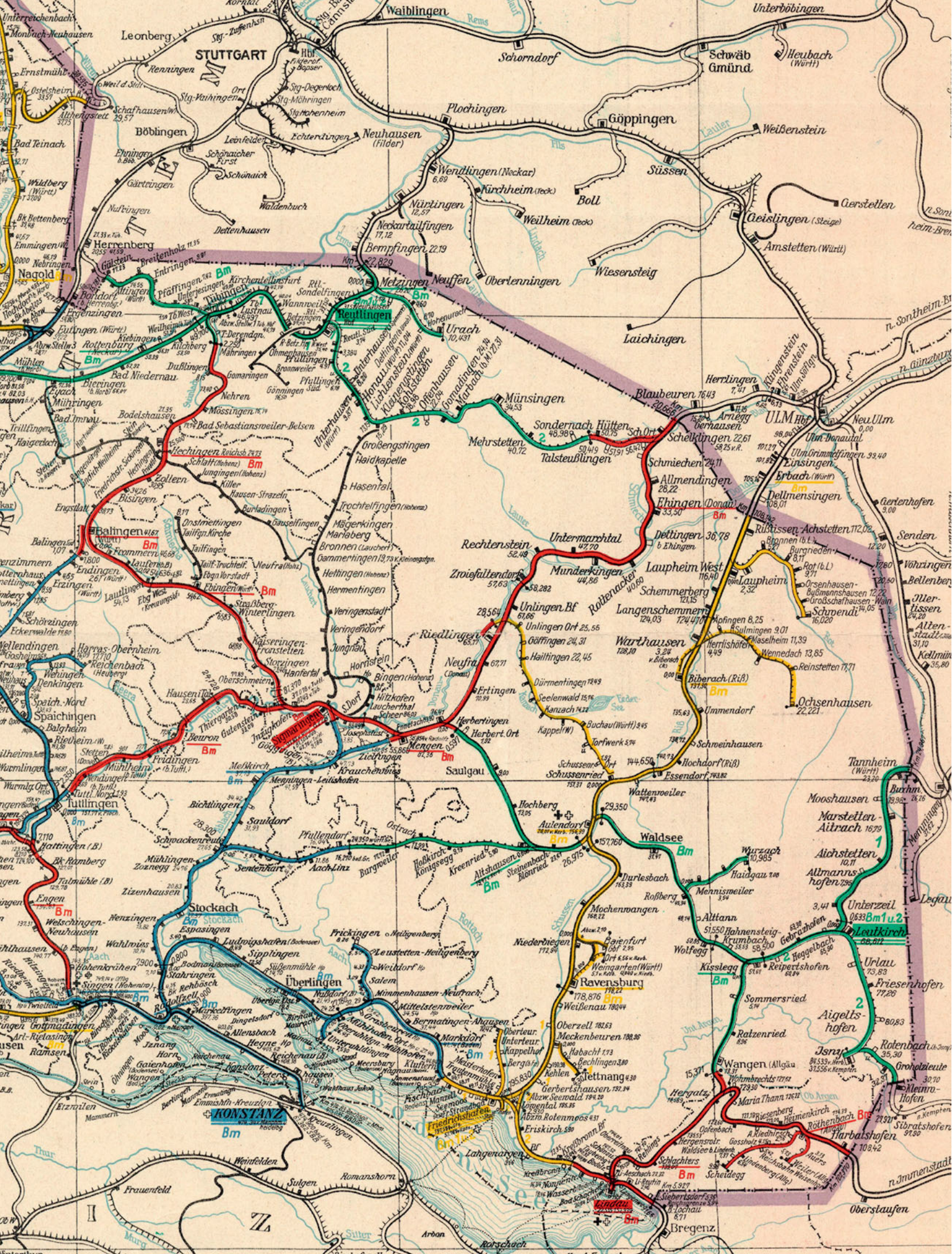
Obwohl das Bahnbetriebswerk **Konstanz** im Oktober 1958 dampffrei geworden war, wendeten hier jahrelang noch Dampfloks anderer Betriebswerke. Das Bahnbetriebswerk Konstanz beheimatete zum Zeitpunkt der historischen Übersichts-Aufnahme auch Rangierloks der Baureihe V60. Hier ist V60429 neben dem frisch gestrichenen badischen Stellwerk unmittelbar vor der Schweizer Grenze zu sehen. Sämtliche Konstanzer Betriebsgebäude einschließlich des Ringlokschuppens waren damals noch vorhanden.



# Reichsbahndirektion Karlsruhe mit Stand vom 5. August 1945









# SCHIENENWEGE

gestern und heute

VGB

KLARTEXT



Dieses Buch belegt anhand von eindrucksvollen Aufnahmen den großen Verkehrswandel in den letzten Jahrzehnten. Die Veränderungen in der Landschaft und der Siedlungsentwicklung werden aber erst bei einem direkten Vergleich so richtig bewusst. Doch auch dort, wo sich die Eisenbahn sich bis heute als zuverlässiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel behaupten konnte, gab es massive Veränderungen. Eine Ursache dafür ist der Traktionswandel, also die Umstellung vom Betrieb mit Dampfloks hin zu dieselbespannten oder elektrisch betriebenen Zügen. Burkhard Wollny, Dipl.Ing. Herbert Stemmler, Gerhard Greß sowie weitere namhafte Fotografen haben das Bahngeschehen in Südbaden schon früh dokumentiert und stellten für dieses Buch Ihre fotografischen Raritäten zur Verfügung, so dass Korbini-an Fleischer 2015 alle Orte erneut aufsuchen konnte. Begeben Sie sich auf eine faszinierende Zeitreise zum „Todtnauerle“, zu den Bahnen rund um Lörrach/Weil, ins Rheintal, an den Kaiserstuhl, nach Freiburg und ins Höllental, in den Schwarzwald, an den Bodensee und natürlich zur längst verschwundenen Schmalspurrherrlichkeit der Mittelbadischen Eisenbahn MEG zwischen Lahr und Rastatt. Die rund 120 Bildpaare sind ein einzigartiges Dokument südwestdeutscher Verkehrsge-schichte in den letzten rund 50 Jahren.

ISBN 978-3-8375-1534-3



9783837515343

€ 24,95 [D]