

125 Jahre Donautalbahn

Ein Streifzug durch Geschichte, Gegenwart und Zukunft



Inhaltsverzeichnis

Die Donaubahn heute, Michael Beck	3
Zur Geschichte der Donautalbahn Tuttlingern-Sigmaringen, <i>Hans-Joachim Schuster</i>	5
Die Entwicklung der Donautalban bis heute, <i>Wolfgang Wuchner</i>	11
Donaueschingen – Eisenbahnknotenpunkt der Baar	18
Geisingen – Anschluss in alle Richtungen.....	20
Immendingen wird Eisenbahnknotenpunkt, <i>Fritz Vögele und Franz Dreyer</i>	22
Immendinger Eisenbahnepisoden, <i>Franz Dreyer</i>	24
Tuttlingen: Impulsgeber der Donautalbahn, <i>Arno Specht</i>	25
Tuttlinger Eisenbahnerinnerungen, <i>Volkmar Trommer</i>	27
Das Deutsche Dampflokmuseum, <i>Stefan Blanz</i>	28
Mühlheim im Wandel der Zeiten, <i>Martin und Cécile Bachmann-Legrand</i>	30
Der „Bot von Hausen“, <i>Klaus-Peter Fechner</i>	31
Der Mühlheimer Theaterbahnhof, <i>Martin und Cécile Bachmann-Legrand</i>	32
Fridingen: Bahnhof mit Esshalle, <i>Armin Heim</i>	34
Beuroner Durchbrüche, <i>Stefan Blanz</i>	36
Nächster Halt Beuron! Wallfahrer und Beichtende bitte aussteigen, <i>P. Pirmin Meyer OSB</i>	37
Das Haus der Natur.....	40
Sigmaringen: im Stil der Neorenaissance	42
Resolution der IG Donaubahn	44
Zukunftskonzept: Donau-Stationen als Mobilitätszentren	45
Bildnachweise, Impressum, Danksagung.....	48

Ein Projekt des

Landschaftspark
Junge Donau.

gefördert durch


Baden-Württemberg
STAATSMINISTERIUM


DANUBE REGION
strategy


TUTicket
Verkehrsverbund Tuttlingen

125 Jahre **Donautalbahn**

A stylized blue line graphic that starts as a horizontal line above the word 'Donautalbahn', curves downwards to form a 'V' shape, and then curves back up to the right.

Ein Streifzug durch Geschichte, Gegenwart und Zukunft

herausgegeben von der IG Landschaftspark Junge Donau
durch OB Michael Beck (Sprecher)

Landschaftspark
Junge Donau.

A stylized blue line graphic that starts as a horizontal line above the word 'Junge Donau', curves downwards to form a 'V' shape, and then curves back up to the right.

Willkommen in der Donaubahn

Michael Beck

Es gab Zeiten, in denen man auf der Donaubahn ohne Umsteigen bis nach München fahren konnte. Die Schnellzüge hatten sogar Speisewagen. Und parallel dazu verkehrten Eilzüge. Sie hielten damals an Stationen, die schon lange aus den Fahrplänen verschwunden sind. Damals – das waren die Jahre vor dem Zweiten Weltkrieg, als die Donaubahn noch die zentrale Verbindung zwischen Freiburg und Ulm war.

Wenn wir in diesem Jahr das 125jährige Bestehen der Donautalbahn feiern, erinnern wir an diese Geschichte. Auf den folgenden Seiten ist sie ausführlich dargestellt. Auch wird die Bedeutung der Bahn für die verschiedenen Orte unterstrichen. Historische Aufnahmen und persönliche Erinnerungen ergänzen die Schilderungen. Doch wir wollen nicht nur feiern, wir wollen auch in die Zukunft blicken. Und hier gibt es einiges zu tun. Seit vielen Jahren spielt die Donautalbahn nicht mehr die Rolle, die sie spielen könnte. Der Niedergang begann nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Deutsche Bundesbahn modernisierte zwar die Signalanlagen, gleichzeitig aber baute sie Nebengleise ab und schloss Haltepunkte. Bis in die 1990er Jahre wurde das Fahrplanangebot ausgedünnt. Zwar gab es seither wieder einige Verbesserungen,

den Anforderungen an eine moderne Schienenverbindung erfüllt die Donaubahn aber bis heute nicht. Vor allem zwischen Tuttlingen und Sigmaringen verkehren die Züge nur im Zweistundentakt – zu wenig, um eine attraktive Alternative zum Auto darzustellen.

Sowohl für den Landschaftspark Junge Donau als auch für die Landkreise und Regionalverbände entlang der Strecke war dies auf Dauer unbefriedigend: Wenn man für den ländlichen Raum ein attraktives Mobilitätskonzept erarbeiten will, ist dies ohne eine leistungsfähige Schienenverbindung nicht möglich. Diese Überlegung war dann auch die Grundlage eines Gutachtens, das der Tübinger Verkehrsplaner Ulrich Grosse 2013 vorlegte. Das Grosse-Gutachten ist bis heute die Arbeitsgrundlage für die im März 2014 auf Initiative des Landschaftspark Junge Donau gegründete IG Donaubahn. 25 Städte und Gemeinden, fünf Landkreise, drei Regionalverbände sowie drei Industrie- und Handelskammern schlossen sich in Tuttlingen zusammen, um aktiv Lobbyarbeit für die Bahn zu betreiben. Der Gründung voraus ging freilich ein Paradigmenwechsel: Galt es bisher als oberstes Ziel, die Fahrzeit zwischen Freiburg und Ulm zu verkürzen, so sehen die Prioritäten nun anders aus. Hintergrund: Anders als zu Vorkriegszeiten gibt es heute deutlich attraktivere Wege, um schnell von Großstadt zu Großstadt zu kommen – zum Beispiel über Karlsruhe. Folglich müssen die Schwerpunkte für die Donaubahn anders gesetzt werden: Sie muss die Fläche gut erschließen. Dazu gehört zum Beispiel, dass geschlossene Haltepunkte wieder geöffnet oder neue eingerichtet werden. Ein erster Erfolg gelang mit der Wiedereröffnung des Haltepunktes in Hausen im Tal. Dennoch gibt es zum Beispiel Orte wie Ertingen, in denen trotz beachtlicher Pendlerströme kein Zug hält. Auch an mehreren touristisch relevanten Orten





wie Gutenstein oder Thiergarten fährt die Bahn bislang vorbei. Ein weiteres Manko für den Tourismus: Fahrradbeförderung ist nur beschränkt möglich. Genauso wichtig ist es, die Fahrzeiten der Donaubahn enger mit den Fernverkehren, den anderen Regionallinien sowie regionalen Verkehrskonzepten wie dem Ringzug oder der Regio-S-Bahn Donau-Iller zu vernetzen. Das gleiche gilt für den Busverkehr: Über 2100 Busankünfte stehen mit der Donaubahn in Kontakt – nicht immer zu optimalen Fahrzeiten.

All diese Verbesserungen erfordern größere Umbauten oder komplizierte Abstimmungen – genug Stoff also für viele Jahre Lobbyarbeit. Eine der wichtigsten und spürbaren Verbesserungen wäre dagegen vergleichsweise einfach zu erreichen: Die Einführung des Stundentaktes. Aus diesem Grund setzt die IG Donaubahn hier auch einen Schwerpunkt – als wichtigsten Geburtstagswunsch zum Jubiläum.

Michael Beck, Oberbürgermeister von Tuttlingen, ist Sprecher der IG Donaubahn

Durchbruch für die Donaubahn im Durchbruchstal

Ein Bild mit hoher Symbolkraft: Auch wenn sich die Donau längst ihren Weg durch das Karstgebirge gegraben hat, mussten während des Baus der Donautalbahn neue Durchbrüche geschaffen werden. Unzählige Hände waren nötig, um - wie hier in Beuron - das Erdreich mit Pickel und Schaufel wegzuschaffen, das den Gleisanlagen im Weg war.



Zur Geschichte der Donautalbahn Tuttlingen-Sigmaringen

Hans-Joachim Schuster

Die Vorgeschichte

Seit 1870 reichte die Ost-West-Eisenbahnverbindung über den Schwarzwald – die sogenannte Schwarzwaldbahn – bis Immendingen und mit der Querverbindung zum württembergischen Bahnnetz bis Tuttlingen. Fertiggestellt war zudem seit 1873 die Strecke Ulm bis Sigmaringen. Im Zusammenhang mit dem Bau der Hohenzollernbahn wurde 1878 noch die Donautalbahn mit dem Abschnitt Sigmaringen-Inzigkofen um weitere fünf Kilometer im Tal der oberen Donau Richtung Westen verlegt. Diese Strecke bog dann aber unmittelbar nordwestlich von Inzigkofen durch das Tal der Schmeie nach Norden in Richtung Ebingen ab. Das Schlussstück der Donautalbahn Tuttlingen-Inzigkofen fehlte allerdings noch.

Bereits seit den 1860er Jahren kämpfte das Eisenbahncomité Tuttlingen für eine Verbindung in Richtung Osten, nach Ulm. Es bemühte sich schon im Jahre 1861 bei der württembergischen Regierung mit einer Denkschrift um eine Eisenbahnlinie donauabwärts Richtung Ulm. Für den Standort Tuttlingen und seine Industrie war vor allem der wirtschaftliche Nutzen einer solchen Verbindung nach Osten vorrangig. Wegen der schwierigen Topographie einer Strecke durch das schmale Donaudurchbruchstal sah dieser Vorschlag eine Linieneinführung von Tuttlingen über die sogenannte „Eck“ nach Meßkirch und von dort weiter nach Sigmaringen vor. Anno 1869 folgte eine zweite, gemeinsame Denkschrift mehrerer Gemeinden zum Bau einer Linie Tuttlingen-Meßkirch. Sie stellte zwei Streckenalternativen zur Auswahl:

a) eine nördliche über Nendingen, nördlich an Neuhausen vorbei über Worndorf durch das Krumbachtal zwischen Krumbach und Bietingen

b) eine südliche, südlich an Neuhausen vorbei.

Das Großherzogtum Baden und auch Preußen konnten sich mit diesem Projekt nicht anfreunden, sie präferierten vielmehr eine Strecke durch das Donautal. Hier war aber eine besondere territoriale Situation gegeben. Es waren nämlich drei selbständige Staaten und ab der Reichsgründung 1871 drei Einzelstaaten innerhalb des Deutschen Reiches daran beteiligt: das Königreich Württemberg, das Großherzogtum Baden und das Königreich Preußen. Die Eisenbahnstrecke durch das Donautal überschritt mehrmals die Staatsgrenzen. Sie verlief sowohl durch württembergisches Gebiet (Tuttlingen, Nendingen, Mühlheim und Fridingen) als auch preußisch-hohenzollerisches Territorium (Beuron, Thiergarten, Inzigkofen, Sigmaringen) und badisches Territorium (Hausen i. T., Gutenstein).

Am 29. Dezember 1873 schlossen Baden und Württemberg einen Staatsvertrag über den Bau von grenzüberschreitenden Strecken, u. a. über die Donautalbahn. Er räumte dem Königreich Württemberg das Recht ein, innerhalb eines Zeitraums von 15 Jahren den Bau der Streckenvariante durch das Donautal auszuführen. Die württembergischen Staatsbahnen sollten zudem den Betrieb dieser Strecke übernehmen.

Militärstrategische Erwägungen

Nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 und der Reichsgründung 1871 kamen zu den nun vorrangig wirtschaftlichen Argumenten vor allem von Seiten Tuttlingens – „Schaffung neuer Bezugsquellen und Absatzgebiete“ und „Gewinnung industrieller Kräfte“ – auch militärstrategische Gesichtspunkte hinzu. Das Deutsche Reich befürchtete einen weiteren militäri-



schen Waffengang mit Frankreich. Eine relativ kurze und ohne nennenswerte Steigungen auskommende Strecke durch das Donautal erleichterte den schnellen Transport bayerischer und württembergischer Regimenter nach Westen ins Elsass, das 1871 Teil des Deutschen Reiches geworden war.

Vorerst verzichtete das Königreich Württemberg noch auf die Wahrnehmung des Rechts zum Bahnbau. Die in einer „Denkschrift zur Vervollständigung des Deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesverteidigung“ zusammengefassten militärpolitischen Überlegungen der Reichsregierung und eine erneute Petition des Tuttlinger Eisenbahncomités im Februar 1885 brachten dann aber Bewegung in die Sache. Der erwartete militärische Vorteil der Donautalstrecke führte letztendlich dazu, dass sich das Deutsche Reich in erhebliche Maße an den Kosten dieses Bahnprojekts beteiligte. Eine Vereinbarung vom 11. März 1887 basierte auf errechneten Kosten von 12,65 Mio. Mark. Hiervon entfielen 7,53 Mio. auf einen Reichszuschuss, 0,5 Mio. Mark

auf Preußen und 4,62 Millionen Mark auf Württemberg. Das Großherzogtum Baden musste, obgleich fast ein Drittel der Donautalbahn-Neubaustrecke durch badisches Gebiet verlief, nichts bezahlen. Der Grund hierfür lag darin, dass Baden bereits mit dem Bau militärstrategischer Bahnen (unter anderem der sog. „Kanonenbahn“ von Immendingen über Blumberg und Weizen Richtung Waldshut) finanziell stark belastet war.

Bau der Donautalbahn 1888 bis 1890

Im Herbst 1888 konnte der Bau der 37,1 Kilometer langen Neubaustrecke von Tuttlingen bis Inzigkofen starten. Von der Neubaustrecke entfielen 14,7 Kilometer auf württembergisches, 12,1 km auf badisches und 10,3 km auf preußisches Gebiet. Vier Tunnel, unter anderem der 685 m lange Schanzentunnel bei Fridingen, und mehrere Brücken über die Donau sorgten für einen verkürzten und optimierten Streckenverlauf. Beim Ludwigstal musste ein 555 Meter langes Stück der Donau verlegt werden. Bahnhöfe bzw. Haltepunkte erhielten:

Tuttlingen-Vorstadt (Nordbahnhof), Nendingen, Mühlheim, Fridingen, Beuron, Hausen im Tal, Thiergarten und Gutenstein. Insgesamt 22 Bahnwärterhäuser wurden errichtet.

An der Bahn arbeiteten nicht nur einheimische, sondern auch zahlreiche ausländische Arbeitskräfte, vor allem aus Tirol und aus Italien, aber auch aus Kroatien. Sie waren in Baracken oder in den umliegenden Dörfern untergebracht. Das Baumaterial für die Bahn und die Bahnwärterhäuser stammte überwiegend aus den Tuffsteinbrüchen in Bärenthal und Hausen im Tal. Die Bauarbeiten, vor allem die Brücken- und Tunnelbauten, waren nicht ungefährlich und forderten mehrere Todesopfer und zahlreiche schwerverletzte Arbeiter. So erlitt zum Beispiel der Arbeiter Karl Fuß am 15. Januar 1889 bei Sprengarbeiten in der Nähe von Gutenstein schwerste Verletzungen. Laut Zeitungsbericht wurde sein Gesicht „gräßlich entstellt“, er verlor ein Auge und erlitt schwere Brustverletzungen. Der Verunglückte wurde ins Krankenhaus nach Tuttlingen verbracht.

Feierliche Eröffnung im Herbst 1890

Im November 1890 konnten die Bahnbauarbeiten endlich abgeschlossen werden. Am 26. November 1890 fand die feierliche Eröffnung der Donautalbahnstrecke mit Festakt und Eröffnungsfahrt statt. Daran teilnahmen der württembergische Ministerpräsident von Mittnacht, Vertreter der württembergischen Ministerien und des Generalstabs sowie Vertreter von Baden und Hohenzollern und die örtlichen Honoratioren. Der Festzug bestand aus zehn Waggons, in denen rund hundert Ehrengäste mitfuhren. Von Tuttlingen herkommend fuhr der mit Girlanden und Fähnchen in den Farben von Württemberg, Baden und Preußen festlich geschmückte Zug in Richtung Sigmaringen. An jedem Bahnhof wurde ein Halt eingelegt, der Zug und die Gäste wurden mit Böllerschüssen, Hochrufen, Ansprachen und durch

die örtlichen Vereine und die Schuljugend begrüßt. In Fridingen zum Beispiel stellten sich Veteranen- und Militärverein, die Feuerwehr und die Schuljugend auf dem Bahnhof auf. Stadtschultheiß Epple hielt eine Rede, in der er seinen Wunsch zum Ausdruck brachte, „daß die Bahn vor Unglück bewahrt werde“ und „daß sie, obwohl in militärischem Interesse gebaut, nie oder doch erst in späterer Zeit kriegerischen Zwecken zu dienen bestimmt sein möge“. Nendingens Schultheiß Schilling betonte, dass die neue Bahnlinie eine „Wohlthat“ für seine Gemeinde bedeute. Und Beurons Bürgermeister Vonier sprach in seiner Rede davon, dass sich für seine kleine Gemeinde „eine Quelle materieller Wohlfahrt“ eröffne. In Beuron war auch der Veteranenverein von Irrendorf (Irndorf) „ins Gewehr getreten und gab Salven ab, die mit den auf der Höhe aufgestellten Böllern im engen Felsenthal donnergleichen Widerhall weckten“. Am Ziel der Eröffnungsfahrt, in Sigmaringen, waren die



Der Sigmaringer Bahnhof präsentierte sich am Eröffnungstag in festlicher Aufmachung.

Festgäste zu einem Festmahl ins Deutsche Haus geladen, wo sie etwa 15 Reden, u.a. des württembergischen Ministerpräsidenten von Mittnacht, des Fürsten Leopold von Hohenzollern und des Beuroner Erzabts Placidus Wolter über sich ergehen lassen mussten. Der Gränzbote berichtete umfangreich über das Festmahl in Sigmaringen und die dort gehaltenen Reden und resümierte: „Unter den zahlreichen Schlag auf Schlag folgenden treffsicheren Reden und Trinksprüchen floßen die wenigen, dem Aufenthalt in Sigmaringen gewidmeten Stunden schnell dahin und kaum war der letzte Trinkspruch ausgeklungen, das brausende Hoch verrauscht, so mußte an die Rückkehr gedacht werden.“ Der feierliche Eröffnungstag endete am Abend mit einem Bankett mit Festball im „Kaiserhof“ in Tuttlingen. Die Einwohner der unteren Vorstadt/Nordstadt in Tuttlingen feierten ihre neue Haltestelle mit einer eigenen Veranstaltung, mit einem Bankett im Gasthaus „Sonne“.

Der Gränzbote schrieb in seiner Sondernummer zur Eröffnung der Bahnlinie voller Pathos: „Der Tag, den wir und mit uns Tausende schon längst ersehnten, ist angebrochen: Ein Schienenzug verbindet die beiden blühenden Donaustädte Tuttlingen und Sigmaringen, und eines der prächtigsten Thäler, die sich je ein Fluß geschaffen, ist in den Weltverkehr eingereiht“. Die Lokalzeitung stufte die Bahnstrecke als eine der „landschaftlich schönsten in deutschen Landen“ ein. Und sie hob den militärstrategischen Wert der neuen Bahnlinie hervor: „Sie dient hauptsächlich auch dem Zwecke, gegebenen Falls die wehrpflichtigen Männer Süddeutschlands auf möglichst geradem Wege an die Südostgrenze des Reiches [Anm. d. Verf.: Es müsste eigentlich Südwestgrenze heißen] zu bringen.“

Entwicklung nach 1890

Die Donautalbahn spielte in den Jahrzehnten nach 1890 für die Wirtschaft der Region, vor allem für die Tuttlinger Industrie, eine sehr wichtige Rolle. Erwähnt werden

müssen hierbei insbesondere die Arbeiterzüge, welche die Pendler aus dem Donautal und den Heuberggemeinden nach Tuttlingen zur Arbeit in den Schuhfabriken und Chirurgiemechanikbetrieben brachten.

Zahl der verkauften Arbeiterwochenkarten für Ein- und Auspendler

Bahnhof Fridingen

1897: 1.197

1911: 5.190 (ausschließlich für Auspendler)

Bahnhof Mühlheim

1897: 65 für Einpendler 1.026 für Auspendler

1911: 797 für Einpendler 652 für Auspendler

Bahnhof Nendingen

1897: 65 für Einpendler 1.584 für Auspendler

1911: 42 für Einpendler 1.925 für Auspendler

Bahnhof Tuttlingen-Vorstadt (Nordbahnhof)

1897: 3.897 für Einpendler 130 für Auspendler

1911: 5.848 für Einpendler 80 für Auspendler

(Quelle: Uwe Sieg, *Eisenbahnen am Hochrhein und an der oberen Donau*)

Die Zahlen lassen erkennen, in welchem Maße die Bevölkerung im Raum Tuttlingen und im Donautal von der Bahn profitierte, vor allem für den Pendlerverkehr von der Wohn- zur Arbeitsstätte. Von den Bahnhöfen in Fridingen, Mühlheim und Nendingen kamen bedeutende Pendlerströme in die aufstrebende Industriestadt Tuttlingen. Allein Mühlheim konnte mit der dort expandierenden Uhrenindustrie auch Arbeitsplätze in größerem Umfang im Ort selbst anbieten. Hier waren nun unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg viele Einwohner nicht mehr genötigt auszupendeln; im Gegenteil: Es pendelten zusätzlich Arbeiter aus den umliegenden Gemeinden nach Mühlheim ein. Aus Fridingen pendelten um 1910 etwa 105 Personen täglich aus, aus Nendingen 164.

In Fridingen richtete man sogar 1925/26 am Bahnhof eine „Eßhalle“ ein. Damit konnten die Pendler – da die Zeit nicht für ein Mittagessen zuhause bei den Familien reichte – dort am Bahnhof in der Esshalle ihr Essen,

des Aufkommens auf dem Tuttlinger Hauptbahnhof beigetragen. Im Jahr 1910/1911 verkehrten 14 Schnell- und Personenzüge und vier Güterzüge täglich auf der Donautalbahn-Strecke.

Während des Ersten Weltkrieges transportierte das deutsche Heer in erheblichem Umfange Truppen und Kriegsmaterial nach Westen an die Front im Elsass und in den Vogesen. Überstand die Donautalbahn den Ersten Weltkrieg noch ohne größere Schäden, so führte der Zweite Weltkrieg umso mehr zu erheblichen Einschränkungen des Eisenbahnverkehrs. Ab Herbst 1944 machten die alliierten Jagdbomber einen regelmäßigen Zugverkehr fast unmöglich. Zurückweichende deutsche Truppen sprengten in den letzten Kriegstagen 1945 mehrere Eisenbahnbrücken auf der Strecke Tuttlingen-Ulm, u.a. bei Fridingen und Thiergarten.

1900: 452.743

1906: 672.198

1908: 755.025

Am Bahnhof Tuttlingen-Vorstadt (Nordbahnhof) war zwischen 1892 und 1908 ein Anstieg von 73.029 auf 230.126 Bahnreisende zu verzeichnen. Die Zahlen für den Tuttlinger Hauptbahnhof: Anno 1880 frequentierten 102.493 Reisende den Bahnhof, 1890 waren es 148.407, 1892 nach dem Bau der Donautalbahn bereits 183.195 und 1908 schließlich 583.252. Der Bau der Donautalbahn hat wohl erheblich zur Steigerung

11

Rückgang und Wiederbelebung

Mit der Automobilisierung in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg reduzierte sich der Stellenwert der Donautalbahn für den Pendlerverkehr immer mehr, mit dem Ergebnis, dass die Bundesbahn anno 1981 den Nahverkehr auf der Schiene einstellte und fortan Omnibusse einsetzte. Der einzige Zughalt der überregionalen Züge zwischen Sigmaringen und Tuttlingen war noch Beuron. Die Gleisanlagen der Bahnhöfe Nendingen, Mühlheim, Beuron und Gutenstein wurden 1983 zurückgebaut. Die Bahnwärterhäuser wurden an Private verkauft oder abgebrochen.

Eine Revitalisierung der Donautalbahn brachte dann das vom Landkreis Tuttlingen 1990 gestartete Donautal-Modell, das als erstes ÖPNV-Konzept in Baden-Württemberg auf eine Kombination von Bus und Schiene setzte. Dieses Konzept führte zur Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnhöfe und zu einer deutlichen Ausweitung des Verkehrsangebots auf der Schiene. Das Donautal-Modell war Vorläufer des „Ringzugs“, der 2003 als gemeinsames Nahverkehrsprojekt der drei Landkreise Rottweil, Schwarzwald-Baar und Tuttlingen startete.

Quellen und Literatur

Willi Hermann u.a., Die Donautalbahn (Gesammelte Aufsätze zur Fridinger Geschichte 16), Tuttlingen 2004

Richard Leute, 100 Jahre Donautalbahn, in: Tuttlinger Heimatblätter 1988

Richard Leute, Luftangriffe auf die Donautalbahn 1944/45; Bildernachtrag zum Bau der Donautalbahn, in: Tuttlinger Heimatblätter 1989

Hans-Wolfgang Scharf, Die Eisenbahn im Donautal und im nördlichen Oberschwaben, Freiburg 1997

Uwe Sieg, Die Vorgeschichte der Eisenbahnstrecke Tuttlingen-Sigmaringen, in: Tuttlinger Heimatblätter 1989

Uwe Sieg, Eisenbahn am Hochrhein und an der oberen Donau. Militärisch-politische Intentionen und Eisenbahnbau im deutschen Südwesten 1850-1914, St. Katharinen 1996

Hans-Joachim Schuster, „Eisenbahnwahn“ an der Oberen Donau und in der Baar – nicht realisierte Eisenbahnprojekte von den 1860er bis 1920er Jahren in der Region um Tuttlingen, in: Tuttlinger Heimatblätter 2013

Unterlagen im Kreisarchiv Tuttlingen (u. a. F-Schriften-Sammlung/Ausgaben des Gränzbote)

Die Entwicklung der Donautalbahn bis heute

Wolfgang Wuchner

Dieser Artikel wurde zuerst in einer Serie vom 4. bis 20.8.2015 im Gränzbote Tuttlingen veröffentlicht, um im Jubiläumsjahr an die Bahngeschichte zu erinnern.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts herrschte in ganz Europa ein regelrechtes Bahnbauieber. Mit der Eisenbahn stand für die Entwicklung der Wirtschaft und Industrie endlich ein leistungsfähiges Verkehrsmittel zur Verfügung. Erinnert sei, dass Friedrich List ein wohldurchdachtes deutsches Eisbahnnetz entworfen hatte. In Württemberg gingen die wichtigsten Bahnlinien sternförmig von Stuttgart aus. Die Obere „Neckartalbahn“ erreichte 1869 Tuttlingen und 1870 Immendingen mit dem Anschluss an die badische Schwarzwaldbahn. Also fehlte in den äußeren Landesteilen eine Querverbindungen wie eine Ost-West-Linie durch Südwürttemberg und Südbaden. Es gab im Oberschwäbischen einzelne Teilstrecken, so 1873 eine von Ulm nach Sigmaringen die fünf Jahre später über Inzigkofen als Zollernbahn nach Balingen und Tübingen geführt wurde.

Erwähnenswert ist auch die Linie Altshausen-Sigmaringen-Meßkirch-Schwackenreute-Radolfzell, da diese bei den späteren Planungen eine gewisse Rolle spielte. Seit 1861 diskutierte und strebte man in Tuttlingen eine Verbindung via Ulm an. Hintergrund war auch der Gedanke an eine internati-

onale leistungsfähige Fernbahn Wien-München-Freiburg-Paris. So sollten vorhandene Teilstrecken ausgebaut und bestehende Lücken geschlossen werden. Der badische Staat gab einer Verbindung von Schwackenreute über Liptingen und Hattingen zur Schwarzwaldbahn den Vorzug. Dagegen wehrten sich Württemberg und Tuttlingen, so dass eine weitere Trasse von Meßkirch über Worndorf und Mühlheim ins Gespräch kam. Der Traum von einer Fernbahn Wien-München-Paris wurde nie Wirklichkeit, da der Schwarzwald und die Vogesen baulich große Schwierigkeiten erwarten ließen und in dem fast nur landwirtschaftlich genutzten Gebiet keine Wirtschaftszentren waren. Schließlich konnte aufgrund der politischen Zersplitterung die verschiedenen Interessen von Württemberg, Baden und Preußen-Hohenzollern nicht in Einklang gebracht werden.

In den 1880er Jahren forderten die militärischen Stellen eine Ost-West-Bahn. Hintergrund war, dass seit dem Krieg 1870/71 das Elsass zum Deutschen Reich gehörte und man daher einen Revanche-Feldzug von Frankreich befürchtete. Der Generalstab forderte eine Bahnlinie unter Umgehung schweizerischen Territoriums für den Nachschub von Truppen und Material aus Oberschwaben und Bayern. Darauf kam 1887 ein Vertrag zwischen Württemberg, Baden und Preußen zustande. Die Bahnstrecke Inzigkofen-Tuttlingen soll gebaut und später durch die „Königlich Württembergische Staatseisenbahn“ betrieben werden. Erwähnt sei, dass die Strecke Hintschingen-Blumberg-Oberlauchringen (heute Museumsbahn) den selben strategischen Zielen diente.



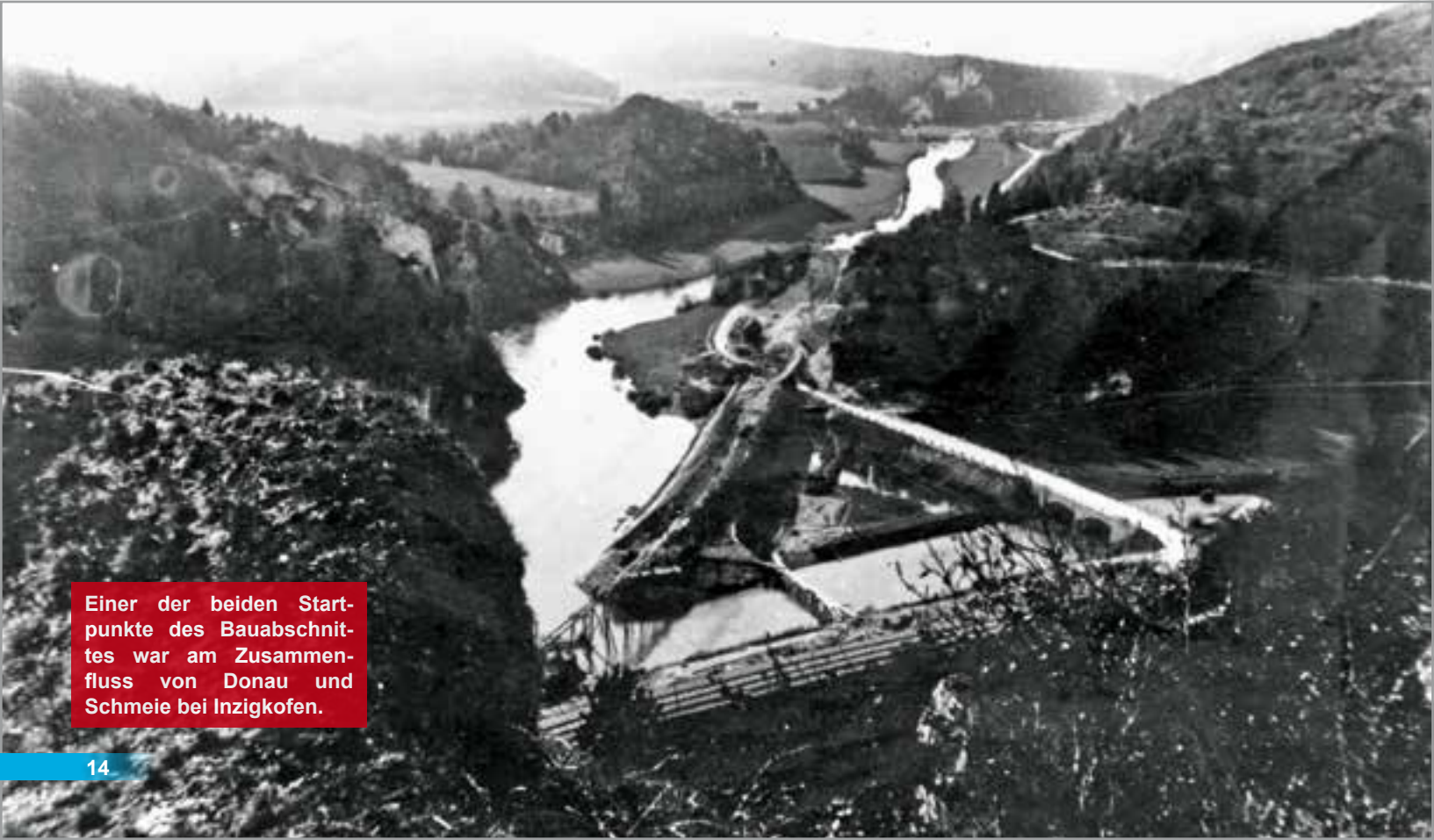
Der Reutlinger Ökonom Friedrich List war auch ein großer Eisenbahn pionier

2. Planung und Bau der Bahnstrecke

Die Neubaustrecke ab dem Bahnhof Tuttlingen bis nach Inzigkofen ist 37,1 km lang. Bis Sigmaringen sind es 42,18 km. Zum Vergleich: die Donau hatte ursprünglich bis Inzigkofen eine Länge von 55 km. Diese Trassenlänge wurde wo immer möglich begradigt. Die teils weit ausholenden Donauschlingen wurden durch Tunnel abgeschnitten, so bei Fridingen (685 m), Beuron-St. Maurus (181 m), Thiergarten (275 m) und Dietfurth (74 m). Manchmal waren auch tiefe Einschnitte erforderlich, so in Tuttlingen hinter der Stuttgarter Straße (13 m tief) oder bei Beuron (18 m). An neun Stellen hatte man die Donau verlegt, etwa im Ludwigstal und in der Mühlheimer Altstadt. Wo es nicht anders ging hat man die Donau mit Brücken überquert.

Die Neubaustrecke wurde als normalspurige Hauptbahn geplant und gebaut. Das bedeutet, dass die Bahnhöfe Kreuzungs- und Ladegleise erhielten. Ein- und Ausfahrten wurden durch Signale gesichert. Die Strecke wurde gleich für den Einbau eines zweiten Gleises vorbereitet. Diese Absicht wurde allerdings nie verwirklicht. Die Tunnel, die Widerlager und Pfeiler der Brücken (nicht aber die Brücken selbst) wurden jedoch sofort in der erforderlichen Breite hergestellt.

Mit dem Bau wurde im Herbst 1888 von beiden Seiten, also von Tuttlingen und Inzigkofen aus, begonnen. Die Arbeiten waren sehr schwierig und mühsam verglichen mit einem Bau im Flachland. Handarbeit war angesagt, da es kaum technische Hilfsmittel gab. Werk-



Einer der beiden Startpunkte des Bauabschnittes war am Zusammenfluss von Donau und Schmieie bei Inzigkofen.



Brücken wurden nur gebaut, wenn es sich nicht vermeiden ließ.

zeuge waren Pickel, und Schaufel. Die Tunnel wurden mit Schwarzpulver gesprengt. Die Löcher für das Pulver wurden mit Bohrmeißel und Schlegel gebohrt. Das Gestein aus den Tunneln und den Einschnitten diente dem Dammbau. Transportiert wurden diese mit Schubkarren, Feldbahnloren und Pferdefuhrwerken. Die Bahnhofsgebäude und die 22 Bahnwärterhäuschen wurden überwiegend aus Tuffstein gebaut. Das Material stammte aus Bärenthal und Hausen im Tal. Für die Brückenwiderlager, die Pfeiler und die höher belasteten Tunnelpartien wurden harte Buntsandsteine aus dem Schwarzwald verwendet. In den Tunneln wurden aber auch Backsteine und Beton eingebaut. Die größeren Brücken bestanden dem damaligen Zeitgeist ent-

sprechend aus stählernen Gitterfachwerken, teilweise mit aufgesetzten Tragbögen.

Es war erstaunlich, dass die Neubaustrecke trotz großer Schwierigkeiten in wenig mehr als zwei Jahren vollendet wurde.

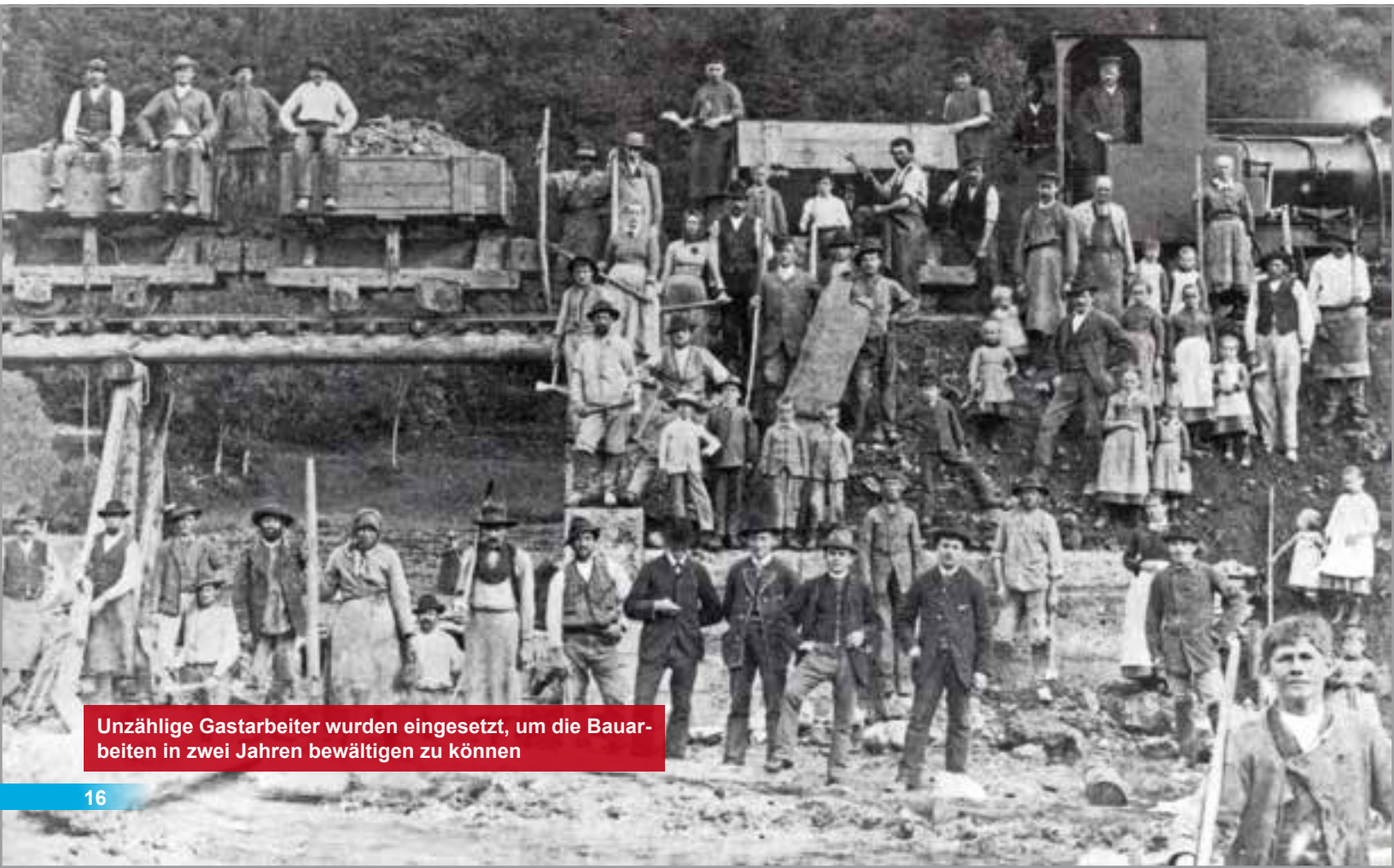
3. Arbeit für Menschen

Kurzfristig brachte der Bahnbau ab 1888 vielen Menschen Arbeit und Verdienst. Das waren die Bauunternehmer, die Bauarbeiter, die Gastwirte, Vermieter und Krämer, vor allem aber die Fuhrleute. Die Arbeiten wurden in einzelnen Losen ausgeschrieben und vergeben. Die Baufirmen brachten aber nur ein kleines Stammpersonal mit. Die Masse der Arbeitskräfte waren fast alle

ungelernt. Sie wurden durch Anzeigen in den Zeitungen und an Ort und Stelle angeworben. Trotz der schweren und gefährlichen Arbeit gab es keine soziale Sicherung, keinen Schutz gegen Krankheit und Invalidität und auch keinen Kündigungsschutz. Erstmals kamen aufgrund von gezielten Anwerbungen Gastarbeiten in einer größeren Zahl in die Region. Es handelte sich um Trentiner, Tiroler und Kroaten. Ein Teil von ihnen wurde in eigens aufgestellten Baracken untergebracht, andere in den umliegenden Dörfern. Die Zeitungen berichteten immer wieder von Vorkommnissen wie Schlägereien und Messerstechereien aber auch von häufigen Unglücksfällen auf den Baustellen. Wie viele Verletzte und Tote der Bahnbau gefordert hat, ist nicht überliefert.

4. Die Einweihung 26.11.1890

Im November 1890 erfolgte die technische Abnahme der Bahnstrecke durch eine Kommission. In Tuttlingen wurde das neue Zentralstellwerk fertig, eine viel beachtete Neuerung. Die Brücken wurden mit schweren Lokomotiven Belastungsproben unterzogen. Am 17. November war die erste Probefahrt eines Zugs von Tuttlingen nach Sigmaringen. Dann kam der große Tag der Einweihung. Die Stadtverwaltung hatte die Bevölkerung gebeten, die Häuser mit Girlanden und Fahnen zu schmücken. Der Gränzbote gab eigens eine Festschrift heraus.



Unzählige Gastarbeiter wurden eingesetzt, um die Bauarbeiten in zwei Jahren bewältigen zu können

Um 9 Uhr des denkwürdigen Tags am 27. November 1890 versammelten sich die „Bürgerlichen Kollegien“ (Gemeinderat und Bürgerausschuss) und zogen unter Vorantritt einer Musikkapelle vom Rathaus durch die fahngeschmückte Bahnhofstraße zum Bahnhof. Dort traf um 10 Uhr ein Sonderzug mit Gästen aus Stuttgart ein. Es waren Vertreter der Ministerien, des Generalstabs, aus Baden und Hohenzollern allen voran der württembergische Ministerpräsident von Mittnacht. Nach einem Frühstück in der Bahnhofswirtschaft wurde zusammen mit den zwischenzeitlich aus den an der Bahnstrecke liegenden Gemeinden hinzugekommenen Honorationen der Sonderzug bestiegen. An jedem Bahnhof gab es einen Halt. Ehrenjungfrauen und Vereine erwiesen den hohen Gästen ihre Reverenz mit Ansprachen und Böllerschüssen. In Sigmaringen wurden die Gäste von Fürst Leopold empfangen. Bei einem Festmahl waren Reden und Grußworte, meist mit einem Hoch auf König und Kaiser zu hören. Der Ministerpräsident schloss seine Ansprache mit der Feststellung: „Diese Bahn ist ein Geschenk der deutschen Einigkeit“ Die Rückfahrt nach Tuttlingen und von dort nach Stuttgart ging gegen Abend rasch vonstatten.

In der Stadt selbst lud die Stadtverwaltung zu einem Bankett mit anschließendem Ball in den Kaiserhof ein. Die unteren Vorstädtler feierten ihre eigene Haltestelle (Nordbahnhof) anderntags mit einem eigenen Ball in der „Sonne“.

Anders als bei vielen Großbauten kam hier kein dickes Ende hinterher. Die veranschlagten Baukosten mit rund 14 Millionen Mark wurden eingehalten. Entsprechend dem Vertrag von 1887 übernahm das Deutsche Reich 7,5 Millionen, Württemberg 6 Millionen und Preußen-Hohenzollern 0,5 Millionen. Baden blieb ungeschoren da es die Kosten für die „Kanonenbahn“ von Immendingen Richtung Waldshut zu tragen hatte.

5. Die Entwicklung bis heute

Die neue Bahn fand großes Interesse in der Bevölkerung. Zunächst waren dies in der Hauptsache jene Personen die in Tuttlingen oder Sigmaringen Geschäfte erledigen und Besorgungen tätigen wollten. An Pendler war offenbar nicht gedacht, denn der erste Frühzug traf in Tuttlingen erst um 7.57 Uhr ein. Die Fahrzeit zwischen Tuttlingen und Sigmaringen betrug etwas mehr als eine Stunde. Etwa um 1910 wurde die Haltestelle in Stetten/Donau eingerichtet. Im Gegensatz zu anderen Bahnhöfen lag die Haltestelle mitten im Dorf und nicht so weit abseits wie in Nendingen, Mühlheim und Fridingen.

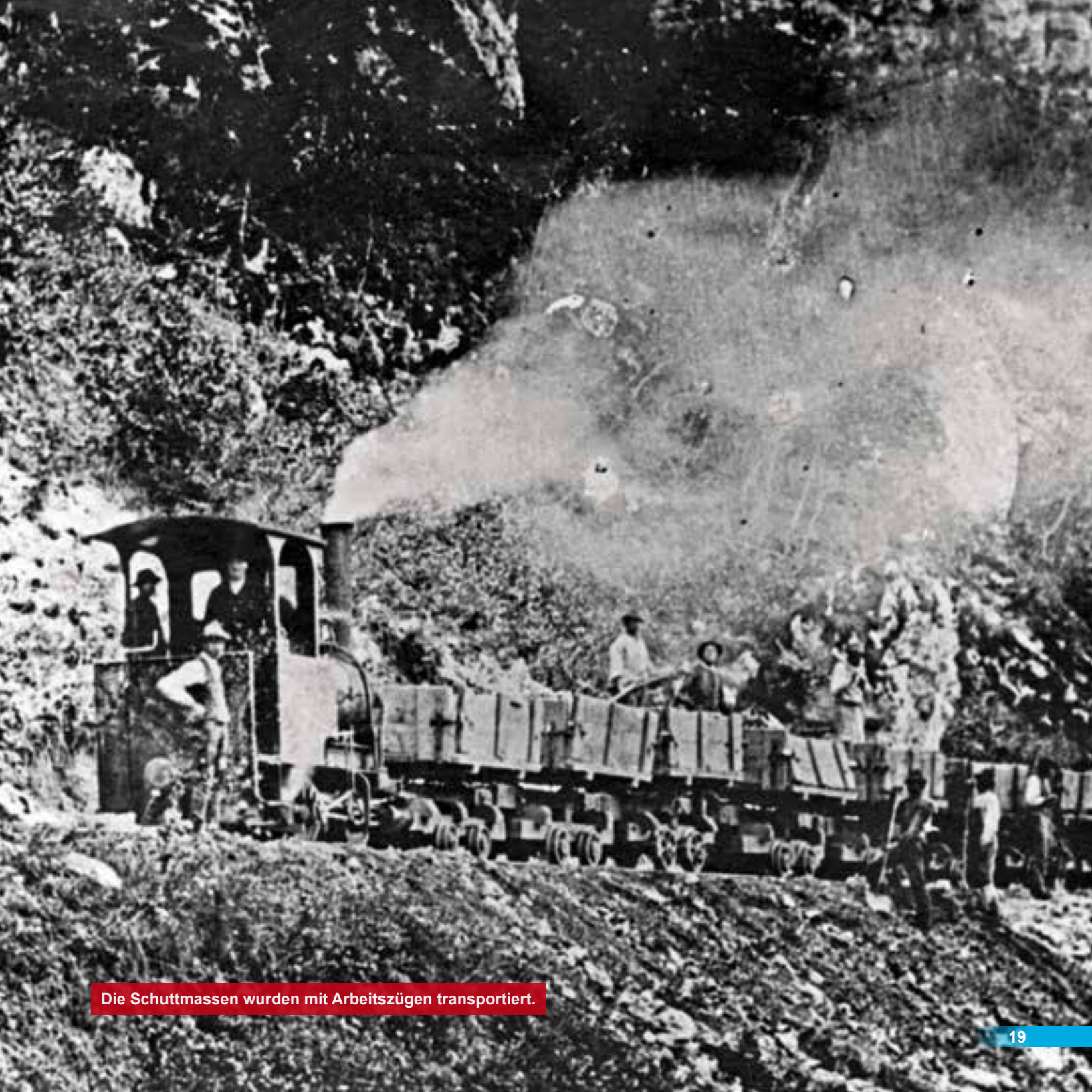
Mit der Zeit ging man aber auf die Bedürfnisse der Pendler ein, die in Tuttlinger Betrieben arbeiteten. Die Früh- und Spätzüge wurden den Arbeitszeiten der Betriebe angepasst. Da es keine Betriebskantinen gab, richtete man „Arbeiterzüge“ ein, mit denen die Arbeiter zum Mittagessen heimfahren konnten. Das klappte für Nendingen, Stetten und Mühlheim ganz gut, für die Fridinger jedoch nicht. Der Zug kam um 12.22 Uhr in Fridingen an, fuhr nach Beuron weiter, wendete dort und kam um 12.49 Uhr wieder zurück. Die 27 Minuten Pause in Fridingen reichten nicht für ein Mittagessen daheim. Daher brachten die Angehörigen das Essen zum Bahnhof wo man es im Freien oder unter dem Vordach des Güterschuppens einnehmen konnte. Erst 1925/26 baute die Stadt eine sogenannte beheizte „Esshalle“. Diese war bis nach dem zweiten Weltkrieg in Betrieb. Im zweiten Weltkrieg war die Donautalbahn immer wieder Tieffliegerangriffen ausgesetzt. Die Wehrmacht sprengte beim Rückzug Brücken. Eine davon war jene in Thiergarten. Dadurch war die Linie nach Sigmaringen unterbrochen. Im Herbst 1945 wurde wieder ein Pendelverkehr aufgenommen. In Tuttlingen diente der Gleisabschnitt dem Transport zum Gefangenenlager Mühlau. Ab den 50er-Jahren folgte eine Reihe von Maßnahmen, die der Erhaltung, Erneuerung und Rationalisierung etwa der Gleise, der Brücken und Schrankenanlagen dienten.



Die Eilzüge wurden lange für den Posttransport eingesetzt

Auch Diesellokomotiven und Schienenbusse sowie Blinklichtanlagen mit Halbschranken gehörten zu den Erneuerungen. Weil angeblich nicht mehr nötig, wurden 1983 die Gleisanlagen der Bahnhöfe Nendingen, Mühlheim, Beuron und Gutenstein zurückgebaut. Die 22 Bahnwärterhäuschen wurden aufgegeben, später auch die Bahnhöfe verkauft. Seit Beginn der 70er Jahre wurden Stilllegungen von Bahnstrecken diskutiert. Betroffen war zunächst auch das Donautal. Die Absichten der Bundesbahn scheiterten am großen Widerstand der Landesregierung, der Städte und der Wirtschaft. Doch die Fahrpläne der Personenzüge wurden immer mehr ausgedünnt. Wegen zu geringer Besetzung stellte die Bundesbahn 1981 den letzten Zug ein. Der Nahverkehr ging auf Omnibusse über. Einige der aufgelassenen Personenzüge wurden glücklicherweise in Eilzüge umgewandelt darunter eine feste Verbindung von Tuttlingen über Memmingen nach München. Damit blieben die Voraussetzungen erhalten, den Schüler und Berufsverkehr auf dem Abschnitt Fridingen-Tuttlingen wieder von der Straße auf die Schiene zurückzuverlegen. Dies wurde mit dem im September 1990 gestarteten „Donautal-Modell des Landkreises Tuttlingen“ erreicht. Das sehr erfolgreiche Modell war beispielhaft und Vorläufer des seit 2003 in der Region eingerichteten Ringzuges.

Quellen: Jahrbücher 1988, 1989 und 1991 der Tuttlinger Heimatblätter. Die Verfasser der dort veröffentlichten Beiträge sind Richard Leute und Uwe Sieg. Auch Kreisarchivar Dr. Hans-Joachim Schuster sowie die Museumsleiterin der Stadt Tuttlingen, Gunda Woll, wirkten fachkundig an dem Rückblick mit.



Die Schuttmassen wurden mit Arbeitszügen transportiert.

Donaueschingen – Eisenbahnknotenpunkt der Baar



Donaueschingen war längst ein wichtiger Haltepunkt, als die Donautalbahn errichtet wurde. Zugleich begleiten drei Bahnhofsbauten die Geschichte der Stadt.

Donaueschingen wurde mit Eröffnung der Bahnlinie Engen-Donaueschingen am 15. Juni 1868 an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Seit 1873 ist die Schwarzwaldbahn durchgehend zwischen Offenburg und Singen in Betrieb. Das Bahnhofsgelände liegt 677 Meter über dem Meer. Das erste Bahnhofsgelände entstand 1868 und wurde 1900/1901 mit der durchgehenden Fertig-

In einer alten Stadtansicht (ca. 1910) ist der Bahnhof ein wichtiges Symbol der Zeit.

stellung der Höllentalbahn durch einen Neubau ersetzt, der im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt wurde. Anfang der 1950er Jahre wurde das heutige Bahnhofsgelände erbaut, welches durch sein Erscheinungsbild das beginnende Wirtschaftswunder widerspiegelt.

Für die Pflege der früher eingesetzten Dampflokomotiven befand sich zwischen der Ausfahrt Richtung Konstanz und der Ausfahrt Richtung Hüfingen ein kleines Bahnbetriebswerk.



Der erste Donaueschinger Bahnhof (1868-1900)



Der zweite Donaueschinger Bahnhof um 1905

Im letzten noch erhaltenen mechanischen Stellwerk des Bahnhofes am Gleis 1 sind die Eisenbahnfreunde Donaueschingen mit ihren sehenswerten Modellbahnanlagen untergebracht.

Seit der Inbetriebnahme des letzten Teilstückes Tuttlingen-Inzigkofen der Donautalbahn am 26. November 1890 sind Donaueschingen und Ulm entlang der Donau durch die Eisenbahn verbunden.

Der Bahnhof Donaueschingen präsentiert sich heute als moderner Eisenbahnknotenpunkt der Baar mit Verbindungen nach Ulm, Neustadt (Schwarzw)-Freiburg, Rottweil, Offenburg-Karlsruhe und Konstanz.



Der heutige Bahnhof ist auch ein Symbol für das Wirtschaftswunder.

Geisingen – Anschluss in alle Richtungen

1868 erreichte die fertiggestellte Schwarzwaldbahn von Singen her Geisingen. 1873 wurde mit der bautechnisch sehr anspruchsvollen Überquerung des Schwarzwaldes über Villingen und Offenburg eine direkte Verbindung in die Landeshauptstadt Karlsruhe hergestellt.

In Richtung Osten wurde 1870 mit dem Streckenabschnitt Immendingen-Tuttlingen die Verbindung zwischen der badischen Schwarzwaldbahn und der württembergischen Gäubahn geschaffen. Als 1890 die Donautalbahn Tuttlingen - Sigmaringen und die Wutachtalbahn Immendingen - Waldshut fertiggestellt waren, gab es von Geisingen aus Bahnverbindungen in alle Richtungen.

Im Februar 1945 wurden die Gleisanlagen im Bahnhofsbereich Geisingen durch Bombenangriffe und im April 1945 die beiden Eisenbahnbrücken durch Sprengungen vollständig zerstört.



Vom Bahnhof zum Haltepunkt

Durch den Wegfall von Zughalten wurde das nutzbare Angebot in den letzten Jahren stark eingeschränkt. Die Einführung des Ringzuges in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg wurde im Streckenabschnitt von Immendingen bis Donaueschingen versäumt. 2004 wurde der Bahnhof Geisingen geschlossen und zum Haltepunkt umgebaut. 2013 verkaufte die Deutsche Bahn das Bahnhofsgebäude.

Neue Perspektiven

Für die Zukunft strebt die Stadt Geisingen wieder stündliche Zughalte an, mit denen die Fahrgäste Anschlüsse an die Regional- und Fernzüge erreichen. Die Stadt Geisingen ist im März 2014 der Interessengemeinschaft Donaubahn beigetreten.

Immendingen wird Eisenbahnknotenpunkt

Die Gemeinde Immendingen wurde unter anderem durch den Schwarzwaldbahn-Abschnitt Engen-Donaueschingen, der 1868 fertiggestellt wurde, zum wichtigen Eisenbahnknotenpunkt. Am 1. November 1873 wurde die Gesamtstrecke Offenburg-Singen eröffnet. Zudem vereinbarten zuvor das Königreich

Württemberg und das Großherzogtum Baden in Staatsverträgen, ihre beiden Eisenbahnnetze zu verknüpfen. Dies führte zum Bau der 9,7 km langen Strecke Tuttlingen-Immendingen. Am 26. Juli 1870 konnte diese Linie freigegeben werden.



Eine Postkarte vom Bahnhof Immendingen von 1913



Der Immendinger Bahnhof damals

Ursprünglich befand sich beim Bahnhof ein badisches Maschinenhaus mit Aufenthaltsraum, Drehscheibe, Kohlenkran und Lager, ferner ein württembergisches Verwaltungs- und Maschinenhaus, ebenfalls mit handbetriebener Drehscheibe. Mit der im Jahr 1926 an der Gemarkungsgrenze Zimmern installierten elektrisch betriebenen Drehscheibe konnten die bisherigen Einrichtungen außer Betrieb genommen werden. Der Bau einer neuen Lokhalle anstelle der 1937/1938 ab-

gebrochenen Gebäude verzögerte sich bis zum Jahr 1941/42. Die große Halle mit sieben Einfahrten am Westende des Bahnhofs wurde zusammen mit einem Übernachtungsgebäude für das Fahrpersonal auf Gemarkung Zimmern mit den notwendigen Anlagen erstellt. Von 1946 bis 1953 diente die Lokhalle als Betriebswagenwerk.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Bahnhofs

Der Eisenbahnknotenpunkt bildete über Jahrzehnte das wirtschaftliche Rückgrat der Gemeinde Immendingen und gab für den wirtschaftlichen Aufschwung der Gemeinde wesentliche Impulse; Die Arbeitsplätze verteilten sich auf den Bahnhof, die Bahnmeisterei und auf auswärtige Dienststellen. Als Höchststand belief sich der Anteil der Eisenbahner mit ihren Familienangehörigen einschließlich der Rentner und Pensionäre auf annähernd 50 % der gesamten Wohnbevölkerung Immendingens.

Bahnhof Immendingen heute

Im Jahr 2003 wurde der Gleisabschnitt zwischen Immendingen und Fridingen in das Ringzug-Konzept integriert. Seit 2004 befindet sich in Immendingen eine Betriebswerkstätte der Hohenzollerischen Landesbahn AG (HzL), in der die Ringzüge gewartet werden und Ausbildungsunterricht für neue Lokführer stattfindet.

2014 ließ die Bahn das Immendinger Bahnhofsgelände versteigern. Es befindet sich nun in Privatbesitz. Aktuell beabsichtigt die Gemeinde Immendingen, das Bahnhofsareal städtebaulich aufzuwerten.

Aus der Chronik „Immendingen - Geschichte einer Gemeinde an der Donauversinkung“, hrsg. von der Stadt Immendingen, Texte: Fritz Vögele und Franz Dreyer



Eisenbahner 1911 beim Gleisumbau in Immendingen

Der Immendinger Bahnhof ist heute auch ein Standort der Hohenzollerischen Landesbahn

Immendinger Eisenbahnepisoden

Franz Dreyer

Den Bahnhof Immendingen, einst eine Drehscheibe im südwestdeutschen Eisenbahnverkehr, haben im Laufe seiner langen Geschichte immer wieder bedeutende Persönlichkeiten passiert. So durchfuhr beispielsweise der russische Revolutionsführer Wladimir Lenin bei der Rückkehr aus seinem schweizerischen Exil am 9. April 1917 in einem plombierten Wagen den Bahnhof.



Der Großfürstmeister des Malteserordens, Graf de Mojana (Bild oben) ist im Frühjahr 1964 am Bahnhof Immendingen in den D-Zug nach Bonn zugestiegen.

Für ankommenden und wieder startenden Züge gab es in Immendingen ursprünglich sowohl ein badisches und für die Züge der Donautalbahn ein württembergisches Maschinenhaus mit handbetriebener Drehscheibe und einem Kohlekran.



Die beiden verrußten Lokhallen wurden in der Folge abgebrochen und durch die auf Gemarkung Zimmern geschaffene leistungsfähigere neue Lokbehandlungsanlage mit elektrischer Drehscheibe, Wasserkran, Bekohlungsanlage, Entschlackungs- und Untersuchungsgrube ersetzt. Der Bau dieser Lokhalle mit Übernachtungsgebäude erfolgte 1941/42 durch französische Kriegsgefangene. Über die Drehscheibe hatte die Halle sieben Einfahrten und zwei zusätzliche Stellplätze. Mehrere Jahre auch als Betriebswagenwerk genutzt, wurde die Anlage durch die Umstellung auf Dieselloks entbehrlich. Die Gebäude wurden 1980 beziehungsweise 1985 abgebrochen.

Stationen der Donaubahn

Tuttlingen: Impulsgeber der Donautalbahn

Der Tuttlinger Bahnhof ist einer der jüngsten entlang der Donaubahn: Während die meisten anderen Stationen im späten 19. Jahrhundert errichtet wurden, entstand der heutige Tuttlinger Bahnhof erst in den Jahren 1928 bis 1933. Nötig wurde der Neubau, weil 1934 die Streckenführung der Bahn geändert wurde, um die neue Trasse in Richtung Hattingen anzubinden. Der alte Bahnhof, der im Bereich des heutigen Kreisverkehrs stand, konnte daher nicht weiter genutzt werden.



Der Standort des alten Bahnhofs erklärt die Namensgebung für die Bahnhofstr.



der wurde, um die neue Trasse in Richtung Hattingen anzubinden. Der alte Bahnhof, der im Bereich des heutigen Kreisverkehrs stand, konnte daher nicht weiter genutzt werden.

Im Stil der damaligen Zeit

Der vom Hochbaubüro der Reichsbahndirektion entworfene Neubau greift mit seinem Flachdach und den Fensterbändern Elemente der Neuen Sachlichkeit der 1920er Jahre auf. Zum Gesamtensemble gehörten auch der mittlerweile abgebrochene Güterschuppen sowie das Bahnbetriebswerk, in dem heute das Dampflok-museum untergebracht ist.



Der neue Bahnhof wurde im Stil der Neuen Sachlichkeit errichtet



Kunst und Zukunftspläne

Während der linke Flügel in Privatbesitz ist, gehört der nördliche Trakt samt Eingangshalle seit 2014 der Stadt Tuttlingen. Im Rahmen einer temporären Nutzung wurde unter anderem der Kunstraum Gleis NULL eingerichtet. Parallel dazu wird mit privaten Investoren an einem langfristigen Nutzungskonzept gearbeitet.



Tuttlinger Eisenbahnerinnerungen

Volkmar Trommer

Am Nordbahnhof in Tuttlingen gab es einen Industrie-
gleisanschluss zum ehemaligen Röhrenwerk Dyckerhoff
und Widmann. Es wurden zwei Mal am Tag leere Wag-
gons dort abgestellt und beladene Waggon mit Röhren
mitgenommen. Dabei kamen folgende Lokomotiven zum
Einsatz: Dampflokom BR 50, Diesellokom KÖf BR 332, BR 260,
BR 211/212. Es verkehrten ab Tuttlingen auch Ganzzüge
mit Röhren (1500 t und mehr) mit der Dampflokom BR 50
in Doppeltraktion und Diesellokom BR 125 in Doppeltraktion
von Tuttlingen über Fridingen, Hausen im Tal, Sigmarin-
gen und Ulm. Der reguläre Gü-terzug, der Tuttlingen um
7.30 Uhr verließ, nahm auch beladene Güterwagen mit.
Dieser Güterzug verkehrte von Montag bis Samstag. Zum
Einsatz kam die Dampflokom BR 50. Der Güterzug aus Rich-
tung Ulm hatte unter anderem auch leere Wagen für das
Röhrenwerk dabei. Auch dieser Zug verkehrte von Montag
bis Samstag und kam in Tuttlingen aus dem Donautal und
Ulm mit der Dampflokom BR 50 um 10.00 Uhr an. Tuttlingen
hatte einen Rangierbahnhof mit Ablaufberg bis Anfang
1990. Am Nordbahnhof existierte bis 1990 ein Industrie-
gleisbahnhof. Die Gleisanlagen waren umfang-reich und
sind heute ebenso verschwunden wie der Rangierbahnhof
und die Firma Dyckerhoff und Widmann.

Anfang der 1970er Jahre nahm immer samstags der drei-
teilige Schienenbus VS+VB+VT einen vierachsigen Post-
wagen von Tuttlingen nach Sigmaringen mit. Abfahrt in
Tuttlingen war um 12.13 Uhr auf Gleis 4. Güterverkehr
gibt es dennoch auch heute noch im Donautal. Zwei wich-
tige Nutzer der Bahnstrecke sind das Hammerwerk und
die Firma Börsig in Fridingen. Der Gleisanschluss wurde
2007 wieder hergestellt. Außerdem verkehrt der Holcim-
Güterzug von Dienstag bis Samstag. Von Dotternhausen
kommend nutzt er die Donautalbahnstrecke ab Tuttlingen
über Sigmaringen nach Ulm und retour.



Legendär ist der mittlerweile eingestellte
Kleber-Express von München nach Freiburg

Das Deutsche Dampflokmuseum

Stefan Blanz

Wer die Straße zwischen Tuttlingen und Möhringen entlang fährt, kommt nicht umhin, die sich hoch auftürmenden Dampflokomotiven zu entdecken, die im ehemaligen Bahnbetriebswerk aufgestellt sind. Sie gehören zum Deutschen Dampflokmuseum, das privat von der Familie Girrbach betrieben wird. Das Museum ist längst vom Schienennetz abgehängt, doch es stellt einen der ungewöhnlichsten Orte in der Region dar und kann an den Wochenenden von Mai bis September besucht werden.



Stahlkolosse zieren das Deutsche Dampflokmuseum weithin. Doch der Ort kann auch als Location für Feste oder Filmaufnahmen genutzt werden.



Location voller Geschichte(n)

Eine besonders ungewöhnliche Geselligkeit gewinnt der Ort, wenn das Gelände für Festlichkeiten angemietet wird. Zwischen Dampflok, Grill und handgemachter Musik entfaltet sich eine ganz eigene Atmosphäre. Doch nicht nur die Nutzung in der Gegenwart überschreitet die Fehlinterpretation des Dampflok-museums als gigantischer Schrotthaufen für Eisenbahnromantiker. Denn die überholte Form der Mobilität ist nur eine Seite der Medaille. Die andere ist die Erinnerung, dass sich die Fortbewegung rasant entwickelt hat und

Teil nicht nur der allgemeinen Geschichte ist, sondern auch persönlicher Schicksale ganzer Generationen. Deutlich wird dies in den Führungen, wenn Werner Girrba nicht nur die Geschichte der einzelnen Loks und Waggons erzählt. Um Technik geht es dabei erst in zweiter Linie. Denn die Lokomotiven und Waggons sind Teil der Lebensgeschichte vieler Menschen, die oft in den Wirren der Politik und während des Zweiten Weltkrieges eine schicksalhafte Beziehung zu den Tuttlinger Loks und Waggons entwickelt haben.

Info: www.bahnbetriebswerk-tuttlingen.de

Stationen der Donaubahn

Mühlheim im Wandel der Zeiten

Martin und Cécile Bachmann-Legrand

Im Jahr 1889 wurde mit dem Bau des Bahnhofs begonnen, so dass er rechtzeitig zum Tag der Streckeneröffnung am 26. November 1890 fertig war, im wesentlichen baugleich zum Bahnhof Fridingen. In den ersten Jahren konnte ein ständig steigendes Fahrgastaufkommen verzeichnet werden, was in erster Linie auf die Pendler zurückzuführen war. Überwog anfangs die Zahl der Auspendler, so kann man ab 1906 feststellen, dass die Zahl der Einpendler stetig zunahm, da das Arbeitsplatzangebot in Mühlheim stark angestiegen war.

Starker Güterverkehr

Beim Güterverkehr war anfangs einzig der Holzversand von größerer Bedeutung. Der Stückgutverkehr stieg jedoch rasch an, da das Mühlheimer Gewerbe zunehmend die Bahn zum Export seiner Produkte nutzte. Über viele Jahre herrschte nach dem Bau des Getreidesilos während der Erntezeit große Betriebsamkeit.

Das älteste erhaltene Foto des Bahnhofs; im Hintergrund der Güterbahnhof



TheaterBahnhof

Als TheaterBahnhof Mühlheim fand das Gebäude eine neue Nutzung nachdem Martin und Cécile Bachmann-Legrand das Bahnhofsgebäude 2005 von der Stadt gekauft haben. Auf der Kleinkunsthöhe im Erdgeschoss mit rund 50 Sitzplätzen gibt es Aufführungen vom "theater sepTeMBER". (s. S. 30/31)



Betriebsamkeit am Getreidesilo

Der „Bot von Hausen“

Klaus-Peter Fechner

Der „Bot von Hausen“,
Raphael Rack (1882-1969)

Nach Inbetriebnahme der Donautalbahn änderte sich die Postzustellung grundlegend. An der Bahnlinie liegenden Orte wurden direkt von der Bahn mit Post versorgt, abseits liegende Dörfer jedoch vom nächsten Bahnhof durch Boten bedient.

Nachdem im Jahre 1851 das Postwesen an den württembergischen Staat übergegangen war, lag die Postversorgung des flachen Landes sehr im Argen. In den Versammlungen der verschiedenen Oberämter wurden die einzelnen Postgebiete festgelegt. Das Oberamt Tuttlingen erhielt die Postämter Tuttlingen, Trossingen, Mühlheim und Wurmlingen. Das Mühlheimer Postamt war auch für die Mitversorgung der Gemeinden Renquishausen, Kolbingen, Irndorf, Fridingen und Stetten zuständig.

Nach wie vor gab es die Landpostboten, die manchmal zu Fuß einen zweirädrigen Karren schoben. Die fahrenden Landpostboten steuerten einen pferdebespannten Botenwagen. Sie stellten Briefe, Zeitungen und Pakete zu, im Allgemeinen sechsmal wöchentlich. Einer dieser Landpostboten war der „Bot von Hausen“, der weit über die Grenzen von Mühlheim hinaus bekannt war.

Der „Bot von (Renquis)Hausen“, Raphael Rack, geb. am 11. Januar 1882 und gestorben am 17. April 1969, begann im Alter von 25 Jahren seinen Postdienst. Sein erstes Pferd war ein kleines, schwaches Stutenfohlen, welches den schweren Wagen die Steig nach Kolbin-

gen hinauf nicht alleine ziehen konnte, so dass Raphael Rack kräftig schieben musste. Der „Bot von Hausen“ kam in seinen 39 Jahren Dienstzeit mit nur zwei Pferden aus, was die gute Pflege seiner Arbeitstiere zeigt. Im Winter transportierte Raphael Rack die Post von Renquishausen bis nach Kolbingen mit dem Pferdeschlitten. Dort spannte er dann auf den Wagen um. Die Post aus Königsheim wurde nach Renquishausen gebracht und von dort durch den „Bot“ weiterbefördert. Nachdem Raphael Rack die Briefe und Pakete des Heubergs in Mühlheim abgeliefert hatte, musste er auf die neue Post warten, die er dann wieder Richtung Renquishausen mitnahm. In dieser Zeit arbeitete Rack bei einem in Mühlheim ansässigen Metzger, so dass seine Familie immer gut mit Fleisch und Wurst versorgt war.

Während der Inflation soll sich folgende Geschichte zugetragen haben: Raphael Rack bekam den Monatslohn ausbezahlt und hat die Lohntüte postwendend weggeworfen. Als man ihn nach dem Grund seiner Aktion fragte, erklärte er, dass das Geld nichts mehr wert sei, bis er in Renquishausen ankommen würde. Ab diesem Zeitpunkt erhielt der „Bot von Hausen“ seinen Lohn wöchentlich.

Der letzte „Bot von Hausen“, Sebastian Stehle, führte seine Botendienste motorisiert aus. Viele erinnern sich noch an seinen Kastenwagen der Marke DKW.

Der Mühlheimer Theaterbahnhof

Martin und Cécile Bachmann-Legrand



Einmalige Atmosphäre am Theaterbahnhof

Im Zuge der Veräußerung von DB-Immobilien um den Jahrtausendwechsel erwarb zunächst die Stadt Mühlheim das gesamte denkmalgeschützte Bahnareal. Ziel war der stückweise Weiterverkauf des Geländes an Unternehmer beziehungsweise Investoren, die ein geeignetes Nutzungskonzept vorweisen konnten. In unmittelbarer Nachbarschaft des Gebäudes entstand ein neuer Zughaltepunkt mit Brückenquerung der Gleise, ein Park&Ride-Parkplatz für Donautal-Touristen und Pendler wurde konzipiert. Doch während tatsächlich nach und nach Teilflächen umgenutzt wurden, steuerte

das leerstehende Gebäude etliche Jahre lang in eine ungewisse Zukunft. Die denkmalschutzrechtlichen Auflagen ermöglichten Umbauten nur in sehr beschränktem Rahmen, ein heiß ersehnter Pächter zur Ergänzung des gastronomischen Angebots in der Unterstadt ließ sich nicht finden.

Die Wende brachte das 2001 zugezogene Ehepaar Bachmann-Legrand. Die beiden sind theaterschaffende Absolventen der Hochschule für Musik und Darstellende Kunst in Stuttgart, Stipendiaten der Kunststiftung Baden-Württemberg. Als Kleinkunst-Theater war ihr theater sepTeMber seit 1992 auf zahlreichen internationalen Gastspiel-Tourneen bis nach Nord-Amerika und China gereist. Nun strebten die beiden nach Veränderung: einem neuen Standort mit höherem „Sesshaftigkeits-Faktor“. Und nach neuen Abenteuern, zum Beispiel einer eigenen kleinen Spielstätte, quasi einem „festen Haus“ – doch würde eine Kleinstadt wie Mühlheim ein Theater annehmen? 2005 stimmte der Gemeinderat dem Konzept der Theaterleute zu, die Stadt Mühlheim verkaufte das Bahnhofsgebäude mit Vorplatz und Gartenfläche an die Theaterleute. Im ersten Schritt renovierten sie die Wohnungen in den beiden Obergeschossen. Eine bezogen sie selber, die zweite Wohnung ist vermietet.



Als nächstes erfolgte die Neugestaltung der Räumlichkeiten im Erdgeschoss, das seither den Theaterbetrieb beherbergt. Auf gelungene Weise verbindet sich dort das Ambiente eines historischen Bahnhofs mit dem einer stylischen Location. Die Eingangshalle verwandelte sich zum Foyer, der Fahrkartenschalter dient heute weiterhin dem Ticketverkauf. Im früheren Betriebsraum für Stellwerke und Signal-Steuerung entstand ein Produktions-Lager. Der Dienstraum der Bahn-Angestellten wurde zum kleinen Werkstatt-Bereich transformiert. Die ehemalige Gepäckaufbewahrung mit noch erhaltenem Schiebefenster wurde durch eine zusätzliche Tür mit der Theaterbühne verbunden. So eignet sie sich als Künstlergarderobe und Kostümfundus. Mittelfristig soll beim Schiebefenster ein erweiterter Thekenbereich eingerichtet werden. Zum Kernstück aber wurde der ehemalige Wartesaal des Bahnhofs: Als Aufführungsraum bietet er ca. 50 Zuschauern Platz. Der TheaterBahnhof Mühlheim war geschaffen! 2009 hob sich dort zum ersten Mal der Vorhang. Unter der künstlerischen Leitung von Martin und Cécile Bachmann-Legrand präsentiert das „Kulturjuwel“ (Guido Wolf) überregional ein anspruchsvolles Programm aus Theatervorstellungen, Lesungen und Sonder-Ausstellungen. Natürlich finden auch Kurs-Angebote, originelle Workshops und Fortbildungen für Kinder und Erwachsene statt, denn die Theatermacher haben auch ein breites theaterpädagogisches Fundament. Cécile Bachmann-Legrand legte vor dem Stuttgarter Theaterstudium ein Diplom als Sozialpädagogin in Paris ab, Schwerpunkt Kinder-Kultur-Arbeit. Und Martin Bachmann war zehn Jahre künstlerischer Lehrer und Leiter des Theaterbereichs an der Jugendkunstschule ZEBRA in Tuttlingen. Weil Verwandlungen zum Theater gehören, bildet der TheaterBahnhof auch gerne den individuell gestaltbaren Rahmen für Privatfeiern oder Firmen-Events - zauberhaft oder versponnen, dezent oder schrullig, auf jeden Fall aber mit hervorragender Unterhaltung durch

das Theater.

Das Wagnis hat sich gelohnt. Der TheaterBahnhof kann mit jährlich rund 1500 Besuchern aus dem gesamten Kreisgebiet auf nahezu 100% Auslastung verweisen. Tendenz steigend, denn die hohe Qualität des Theaterprogramms spricht sich herum. Regelmäßig kommen pädagogische Einrichtungen, Vereine oder Betriebe, die geschlossene Vorstellungen gebucht haben. Ab der Spielzeit 2015/16 wird in Kooperation mit der Laienspielbühne Mühlheim eine Theaterschule etabliert. In Anerkennung der künstlerischen Qualität und des hohen persönlichen Einsatzes, erhält der TheaterBahnhof inzwischen eine institutionelle Förderung durch die Stadt Mühlheim, die Kreissparkasse und den Landkreis Tuttlingen, sowie durch die Firmen SKF und KLS. Hinzu kommt seit 2014 komplementäre Förderung vom Land Baden-Württemberg. So schauen die Bachmann-Legrands sehr zufrieden und zuversichtlich in eine erfolgversprechende, kunstvolle Zukunft.

Informationen zum TheaterBahnhof und Repertoire:

TheaterBahnhof Mühlheim

Bahnhofstraße 28

78570 Mühlheim an der Donau

www.theater-bahnhof.de



Fridingen: Der Bahnhof mit Esshalle

Armin Heim

Der Anschluss an das Schienennetz war für die Stadt Fridingen ein unverhofft glückliches Schicksal. Gerne nahm man deshalb in Kauf, dass der Bahnhof fast zwei Kilometer von der Stadt entfernt errichtet werden musste. Das 1890 gebaute repräsentative Bahnhofsgebäude befindet sich heute in Privatbesitz. Zwei auf Fridinger Gemarkung stehende Bahnwärterhäuschen sind 1971 und 1975 abgebrochen worden.

Auf dem relativ kurzen Teilstück, das die Donautalbahn auf Fridinger Gemarkung zurücklegte, waren außergewöhnlich viele Sonderbauten notwendig: Zunächst an der Grenze zu Mühlheim die 70 Meter lange Birkenlochbrücke über die Donau, kurz darauf unterhalb von Altfridingen die 125 Meter lange Flutbrücke „Bindwag“ mit der daran anschließenden 94 Meter langen eigentlichen Bindwagbrücke über die Donau. Danach folgte bereits das Bahnhofsgelände und gleich dahinter die 26 Meter lange Bärabrücke. Unmittelbar darauf musste die Straße nach Bärenthal über die Bahnstrecke hinweg geführt werden. Von hier aus waren es nur noch wenige Meter bis zur Öffnung des 685 Meter langen Schanztunnels, durch den die Bahnlinie den zwölf Kilometer langen Umweg entlang der Donau zwischen Fridingen und Bronnen sparte. Erst 1970 konnte vom Bahnhof noch ein Gleisanschluss ins 800 Meter entfernte Hammerwerk gelegt werden.



Der Bahnhof wurde wegen des Streckenverlaufs außerhalb der Stadt angelegt.



Skizze für den Bau des Schanztunnels und der Bärabrücke in Richtung Beuron



Die Flutbrücke „Bindwag“

Die Esshalle

Die Donautalbahn eröffnete den Bewohnern von Fridingen die Perspektive, als Pendler Arbeit in Tuttlinger Betrieben zu finden. Allerdings gab es früher noch keine Möglichkeit aushäusiger Verpflegung, das Mittagessen musste zuhause eingenommen werden. Die große Entfernung des Bahnhofs von der Stadt sollte in der Folge aber zu einem vermutlich recht einmaligen Kuriosum führen, nämlich der Einrichtung einer städtischen Essbaracke in Bahnhofsnähe.

Was war der Hintergrund? Der sogenannte Arbeiterzug fuhr in Fridingen jeden Morgen kurz nach 6 Uhr in Richtung Tuttlingen ab und kehrte abends gegen 18.30 Uhr zurück. Für einen Arbeiter wäre dies ohne warme Mahlzeit ein zu langer Arbeitstag gewesen. Betriebskantinen gab es allerdings in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts noch nicht und für den täglichen Besuch eines Restaurants fehlte den Arbeitern das nötige Geld. Das Mittagessen zuhause war für die Beschäftigten aus Nendingen und Mühlheim gerade noch möglich, wenn sie mit dem Mittagszug nach Hause fahren und wieder zurück. Dieser Mittagszug nach Beuron fuhr kurz vor 12 Uhr auf dem Tuttlinger Hauptbahnhof ab und erreichte Fridingen um 12.20 Uhr, die Rückfahrt war bereits 25 Minuten später. Ein äußerst knapper Zeitraum also, der gerade ausreichen mochte, um ein Mittagessen hinunterzuschlingen, aber nicht erlaubte, hierzu auch noch die für die meisten sehr weite Strecke vom Bahnhof bis in ihre Wohnungen zu laufen. So blieb vielen Fridingern nichts anderes übrig, als sich ihr Mittagessen von Familienangehörigen an den Bahnhof bringen zu lassen, wo es dann bei allen Wetterlagen unter freiem Himmel oder allenfalls unter dem Dach des Güterschuppens eingenommen werden musste.

Um diesem Übelstand abzuhelpfen, konnte im Januar



Die Fridinger Esshalle

1926 endlich eine beheizbare hölzerne „Esshalle“ in Betrieb genommen werden, die die Stadt nach mehrjährigen Überlegungen schließlich errichtet hatte. Schüler, die oft vorzeitig die Klassenzimmer verlassen mussten, um ja rechtzeitig mit ihren zuhause gefüllten Handwagen am Bahnhof zu sein, oder Frauen, die Essenskörbe auf dem Kopf zur „Esshalle“ trugen, gehörten in Fridingen lange Zeit zum gewohnten Bild. Noch lange machte man sich in der Nachbarschaft über die Fridinger lustig: „Des sind die, die `s Esse spaziere fiered“. Selbst nach dem Zweiten Weltkrieg war die „Esshalle“ ab 1948 noch in Betrieb. Mit den Jahren kamen dann aber immer weniger Arbeiter. Viele fanden eine Beschäftigung in Fridingen, andere konnten sich inzwischen ein Mittagessen in Tuttlingen leisten, oder sie nutzten den seit 1956 zwischen Tuttlingen und Fridingen eingerichteten Omnibusverkehr für ihre Mittagspause daheim. Seit 1957 wurde die städtische Essbaracke für andere Zwecke vermietet und ein Jahr später verkauft, 1977/78 wurde sie zu einem Wohnhaus umgebaut.

Literatur: Karl-Heinz Reizner: Die Esshalle. In: Gesammelte Aufsätze zur Fridinger Geschichte 2/1996, S. 56-82.



Beuron um 1900

Beuron ist ein typisches Beispiel im Bahnbau für die Überwindung geografischer Hindernisse. Es hätte keinen Sinn gemacht, die Schienenführung entlang der Donauschleife zu legen. So war man gezwungen, den Halbhöhenzug in Richtung Buchheim zu durchbrechen. Hunderte Arbeiter aus nah und fern mussten sich mit Schaufel und Pickel durch den Hügel graben. (s. S. 2) Am Rande dieses Durchbruchs wurde auch der Beuroner Bahnhof errichtet.

Der Bahnhof damals und heute

Mit dem Entstehen der Eisenbahn gab es einen regelrechten Schub für den Wallfahrtsort Beuron. Am Bahnwärterhaus Posten 18 in Richtung Fridingen errichtete man einen zusätzlichen Haltepunkt für die Pilger. (s.

S. 36). Moderne Mobilität und gesellschaftlich-religiöse Entwicklungen haben die Wallfahrt in der heutigen Zeit verkleinert und individualisiert. Doch einmal im Jahr, am Annatag (26. Juli), gibt es nach wie vor einen Pilgerzug, der Hunderte Wallfahrer nach Beuron bringt. Beuron war wie die anderen Donauorte wichtig für den Aufschwung der Donaubahn durch Pendler. Viele Arbeiterinnen und Arbeiter aus Leibertingen, Buchheim und Irndorf marschierten morgens zum Beuroner Bahnhof, um zu ihren Arbeitsplätzen in den Tuttlinger Schuh- und Medizintechnikfabriken zu fahren. Beuron ist auch in Zeiten des Rückbaus und der Expansion individueller Mobilität immer Station der Donaubahn geblieben.

Zukunft mit dem Haus der Natur

Für das Bahnhofsgebäude hat man eine wichtige Nutzung gefunden: Heute heißt es „Haus der Natur“ und beherbergt das Naturschutzzentrum Obere Donau sowie die Geschäftsstelle des Naturparks Obere Donau. (s.S. 38)



Das Haus der Natur mit dem neuen Seminarraum

Nächster Halt Beuron! Wallfahrer und Beichtende bitte aussteigen

P. Pirmin Meyer OSB

Am 26. November 1890 fuhr der erste Zug durchs Donautal. Donauaufwärts dampfend machte er um 9.30 Uhr in Beuron Halt. Am Bahnsteig wurde er von den Bürgern und Mönchen freudig begrüßt. Erzabt Placidus Wolter OSB segnete die Lokomotive, bestieg alsdann den Zug und fuhr mit nach Tuttlingen und zurück nach Sigmaringen, wo er beim Festbankett ein Ansprache hielt. Damit war auch der abgelegene Landstrich zwischen Tuttlingen und Sigmaringen „lokomotivisch“ geworden und erhielt so seinen Anschluss an die moderne, immer weiter und größer werdende Welt. Ob damals jemand der Beteiligten wohl ahnte, dass mit dem Bahnanschluß auch für die traditionsreiche Wallfahrt zur Beuroner Schmerzensmutter eine neue Ära begann, die bis heute fortlebt und an der sich der tiefgreifende Wandel der vergangenen 125 Jahre ablesen lässt?

Die Beuroner Wallfahrt springt auf den Zug der Zeit auf

Bereits am 16. Juli 1891, dem Fest Unserer Lieben Frau vom Berge Karmel, hielt der erste Pilgerzug am Beuroner Bahnhof. Er kam aus dem württembergischen Oberschwaben und wurde von sieben Priestern begleitet, wie der Klosterchronist nicht ohne Stolz vermeldete. Mit Kreuz und Fahnen wurden die Wallfahrer am Bahnhof abgeholt und unter Gebet und Gesang in die Kirche geleitet. Diesem ersten Beuroner Pilgerzug sollten bis 1937 noch viele folgen. Der Einzugsbereich erstreckte sich mit der Zeit von Stuttgart bis an den Bodensee, von der Ortenau bis ins württembergische Allgäu. Sogar aus Berlin und Köln, aus dem Ermland, aus der Schweiz, aus dem Elsaß und von Vorarlberg kamen Pilgersonderzüge ins obere Donautal. Manche dieser Fahrten brachten 1000 bis 2600 Pilger ins abgeschiedene Beuron. Aber nicht nur Sonderzüge brachten Pilger. Auch mit jedem fahrplanmäßigen Zug kamen sie zum Gnadenbild nach Beuron. Um der stetig wachsenden Pilgerschar Unterkunft und Verköstigung am Ort bieten zu können, wurde 1900 von der Erzabtei das Pilgerheim „Klosterhof“ unweit des Bahnhofes gebaut. Daneben nahm auch die Zahl der Gaststätten im Dorf zu. Von 1917 bis 1925 wurden aufgrund des Krieges und der folgenden Krisenzeiten (Revolution, Inflation) keine Pilgersonderzüge eingesetzt.

Beuron um 1910: das neu gebaute Pilgerheim „Klosterhof“ oberhalb des Bahnhofes dominiert das neue Ortsbild. Links der Durchbruch Richtung Fridingen mit der Brücke nach Buchheim.

Die goldenen 20er - die Pilgerzüge nehmen wieder Fahrt auf

1926 vereinbarte die Reichsbahndirektion mit der Erzabtei, an bestimmten Sonn- und Feiertagen insgesamt 13 Pilgerzüge mit verbilligten Fahrkarten nach Beuron laufen zu lassen. Sie beförderten insgesamt 12833 Personen. Erzabt Raphael Walzer OSB berief am 29. Mai 1934 P. Augustin Baumer OSB zum ersten Beuroner Wallfahrtsseelsorger. Er hatte die Aufgabe, das Wallfahrtsgeschehen zu organisieren und zu koordinieren und ihm eine eigene geistlich-liturgische Prägung zu geben. Zu diesem Zweck arbeitete P. Augustin eng mit den Reichsbahndirektionen Karlsruhe und Stuttgart sowie mit einem Berliner Reisebüro zusammen. Infolge dessen kamen jährlich etwa 25 Pilgersonderzüge nach Beuron, wobei die Termine mit den entsprechenden kirchlichen Stellen abgestimmt und auch über diese bekannt gemacht wurden. Mit dem Pilgerhandbuch „Der Beuroner Pilger“ und der Wallfahrtszeitschrift „Heilige Sendung“ fand die Beuroner (Zug-)Wallfahrt auch ihren publizistischen Niederschlag. Von Juni bis November 1934 zählte man 21121 Pilger, 1935 bereits 25848. Aufgrund dieses Pilgeraufkommens sah sich

die Reichsbahn 1935 nicht nur dazu veranlasst, die Beuroner Bahnsteige zu vergrößern. Es wurde sogar eine eigener Pilgerbahnhof westlich des Klosters Richtung Fridingen errichtet, der am 26. Mai 1935 in Dienst gestellt wurde. Von hier zogen dann die Pilger, begleitet von der Beuroner Brüderblaskapelle und von Glockengeläut empfangen, in die Kirche ein.

Von den braunen Machthabern aufs Abstellgleis geschoben

Bereits 1936 wurde die Schar der Zugpilger mit 14747 deutlich kleiner. Das zwischenzeitlich ausgesprochene staatliche Verbot von Wallfahrtszügen begann zu greifen und sollte sich noch weiter bemerkbar machen. 1938 kamen nur noch (oder besser: trotzdem?) 3307 Wallfahrer mit der Eisenbahn. Darin darf wohl eine symbolische, aber deshalb nicht minder mutige Form passiven Widerstandes gegen die glaubensfeindliche Politik der Regierung Hitler gesehen werden, der bis zum Ende des Regimes durchgehalten wurde. Die Unterdrückungsmaßnahmen des atheistischen und deshalb auch menschenverachtenden NS-Regimes wurden immer weiter ausgedehnt. Schließlich durften auch keine Omnibusse mehr für Wallfahrten eingesetzt werden, und Werbung dafür wurde bei Strafe verboten. Der Gipfel dieser Entwicklung wurde 1942 erreicht, als es den Beuroner Mönchen untersagt wurde, ohne Erlaubnis der Gestapo öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.

Wiederbeginn und neue Blüte

Am 10. Juni 1946 konnte die Wallfahrt zur Schmerzensmutter von Beuron wieder aufgenommen werden. Bald kamen auch wieder Sonderzüge. Im Jahre 1949 brachte eine Reihe von Sonderzügen überaus stattliche Pilgerscharen nach Beuron. Es gab nun auch Pilgerzüge, die in Beuron Zwischenstation einlegten. Etwa der Mittelbadische Pilgerzug, der während drei Jahrzehnten auf dem Rückweg von Altötting hier Halt machte.



Der Pilgerbahnhof



Vom Pilgerbahnhof zogen die Wallfahrer an der Donau entlang durch die Holzbrücke zur Abteikirche

Von der Lokomotive zum Automobil - die Zeiten ändern sich rasant

Im Laufe der Wirtschaftswunderjahre begannen sich Pilgerzüge als feste Größen zu etablieren. Gleichzeitig begann die Ablösung der Lokomotive durch das Auto. Das führte dazu, dass die Pilgerzüge in den 80er und 90er Jahren nach und nach vom Fahrplan und aus dem Beurer Wallfahrtsgeschehen verschwanden. Dazu beigetragen haben aber auch Umstrukturierungen bei der Bahn, sowie der Wandel und die Erosion der Religiosität. Von allen Sonderzügen ist nur der traditionell am Annatag (26. Juli) fahrende übrig geblieben. Nach längerer Unterbrechung fährt er seit 2007 wieder und wird mit einer Kapazität von 400 Fahrgästen betrieben. Bald

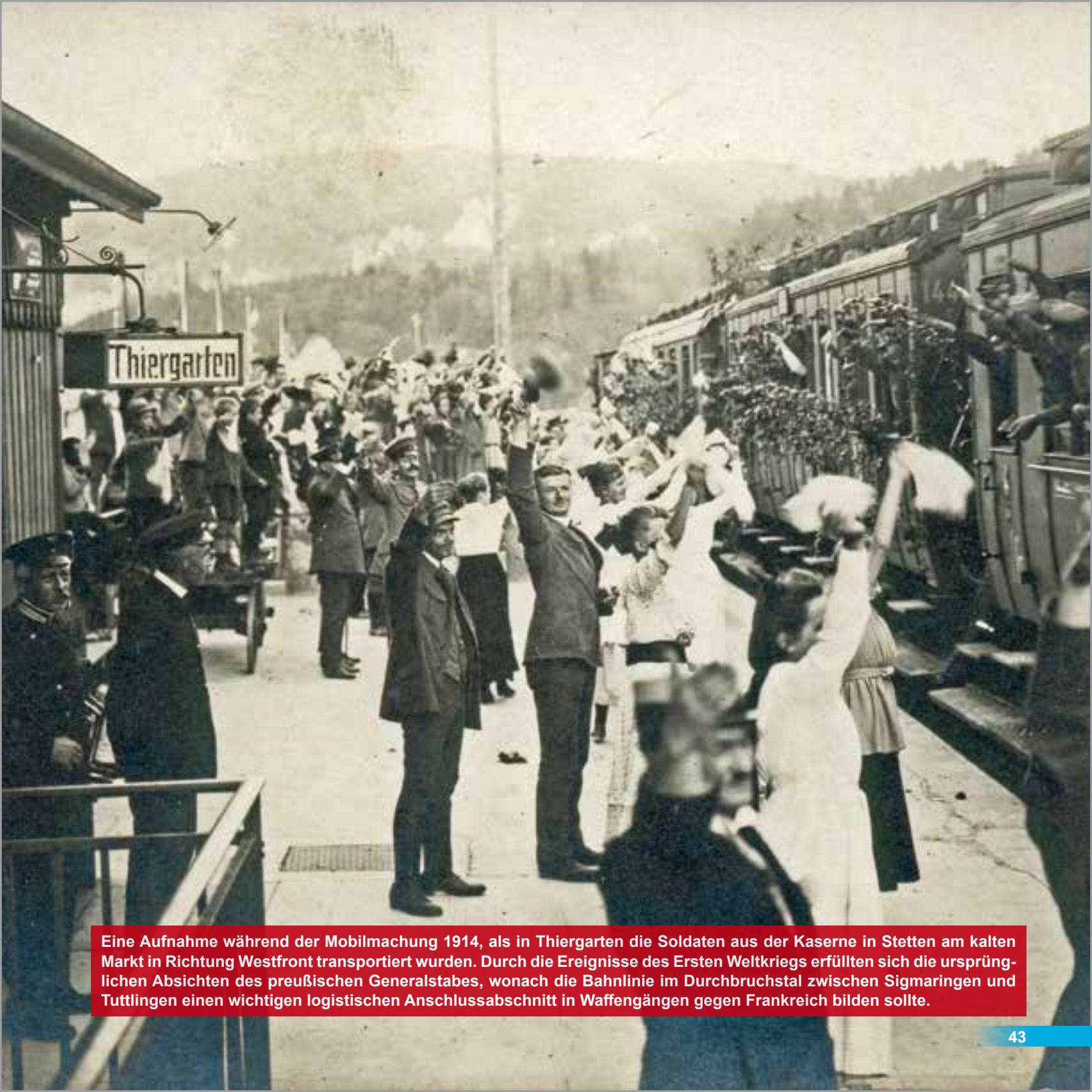
wurde er bis Westerstetten und 2012 bis Geislingen/Steige ausgeweitet. 2015 wurde der Annatag-Pilgerzug erstmals ab Stuttgart Hbf eingesetzt. In diesem Zusammenhang ist eine vertrauensvolle und unkomplizierte Kooperation zwischen der Beurer Wallfahrtsleitung, der Verkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und der DB-Regio in Ulm entstanden. Die Ära der großen Pilgersonderzüge ist vorbei. Das gilt nicht nur für Beuron. Die Mobilität der Gesellschaft hat stark zugenommen und parallel dazu die Individualisierung des modernen Menschen. Diese Entwicklungen verändern auch das Wallfahrtswesen. Es ist vom Gemeinschaftserlebnis zum Selbstfindungsereignis geworden. Die Aufenthaltszeiten vor Ort verkürzen sich. Doch nach wie vor kommen immer noch Pilger „privat“ und auch in kleinen und größeren Gruppen mit den fahrplanmäßigen Zügen zum Beurer Gnadenbild. Auch die Teilnehmer des neu aufgelegten Erstkommunikantentages nutzen zunehmend die Bahn. Die Donautalbahn stellt also auch nach 125 Jahren eine Lebensader für Beuron dar.



Das Haus der Natur

Für das Bahnhofsgebäude in Beuron wurde im Zuge der Bahnhofsverkäufe durch die Deutsche Bahn entgegen der sonst eher üblichen Überführung in Privateigentum eine öffentliche Nutzung gefunden. Seit 1996 heißt es „Haus der Natur“ und beherbergt das Naturschutzzentrum Obere Donau sowie die Geschäftsstelle des Naturparks Obere Donau e.V. (s. Bild S. 34 u.). Seit 2014 gibt es zusätzlich den angebauten Seminarraum, der auch für andere Gelegenheiten genutzt werden kann. Aufgabe des Naturschutzzentrums ist es, die Öffentlichkeit über den Naturraum und den Naturschutz der Region zu informieren und geschützte Biotope und Naturschutzgebiete zu pflegen. Träger des Naturparks Obere Donau ist der gleichnamige Verein, dem als Mitglieder neben den 55 Gemeinden und vier Landkreisen Vertreter der Land- und Forstwirtschaft, des Naturschutzes, der Regionalverbände, des Schwäbischen Albvereins, der DRK Bergwacht, des Deutschen Alpenvereins, der Aktion Ruinenschutz Oberes Donautal e.V. sowie des Landessportverbandes angehören. In der täglichen Arbeit soll die per Gesetz vorgegebene Balance zwischen Naturschutz und Erholungslandschaft umgesetzt werden. Zugleich ist das Haus der Natur auch eine wichtige Anlaufstelle für Fahrrad-Touristen und Wanderer, die sich hier informieren oder Kartenmaterial erwerben können.

In Dauer- und Wechselausstellungen sowie in Seminaren und Exkursionen informiert das Haus der Natur über die Belange von Natur, Naturschutz und Erholungslandschaft.



Eine Aufnahme während der Mobilmachung 1914, als in Thiergarten die Soldaten aus der Kaserne in Stetten am kalten Markt in Richtung Westfront transportiert wurden. Durch die Ereignisse des Ersten Weltkriegs erfüllten sich die ursprünglichen Absichten des preußischen Generalstabes, wonach die Bahnlinie im Durchbruchstal zwischen Sigmaringen und Tuttlingen einen wichtigen logistischen Anschlussabschnitt in Waffengängen gegen Frankreich bilden sollte.

Sigmaringen: Im Stil der Neorenaissance

Im Stil der Neorenaissance

Der Sigmaringer Bahnhof wurde 1872-1873 im Stil der Neorenaissance von Baurat Schlierholz und Bauinspektor Eulenstein für die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen erbaut. Staatsverträge von 1865 hatten es den württembergischen und badischen Eisenbahnverwaltungen erlaubt, auch das preußische Sigmaringen in ihr Streckennetz einzubeziehen.

Anbindung an das württembergische Bahnnetz

1873 wurden die württembergische Eisenbahnstrecke nach Scheer und weiter nach Ulm und die heute nicht mehr bestehende badische Strecke nach Krauchenwies und Meßkirch eröffnet. Seit 1878 konnte man mit der württembergischen Bahn über Ebingen und Balingen auch nach Tübingen fahren.



Sigmaringen mit Bahnhof, Postkarte, 1919

Aufriss des Bahnhofs Sigmaringen, 1872

Als im November 1890 die Linie Tuttlingen - Sigmaringen dem Verkehr übergeben wurde, schmückte man den Bahnhof und die ganze Bahnhofstraße mit Fahnen, Bäumen und Girlanden. Die Anbindung Sigmaringens an die Linie Bingen - Gammertingen - Hechingen der Hohenzollerischen Landesbahn machte Sigmaringen 1910 endgültig zu einem Eisenbahnknoten. Die Hohenzollerische Landesbahn verfügte über einen eigenen, heute abgerissenen kleinen Bahnhof.

Der Sigmaringer Bahnhof am Eröffnungstag der Donautalbahn am 26.11.1890



Einladung
zur Beihiligungsfahrt der Bahndirektion
Tuttlingen-Sigmaringen
am Mittwoch den 26. November 1890

*Der Herr Generalmajor, Herrmann
von Arnim - Sigmaringen*

A. Württemberg, der kaiserliche Landeshauptmann,
Hofhaltung bei der Vertheilung der Beihiligung.

W. Arnim

Die Bahn verbindet am vorerwähnten Tage Fahrt in beiderlei Richtungen in den
ersten (Zweites) Klasse (mit Ausnahme der Eisenbahnwagen) von Tuttlingen nach
Sigmaringen und umgekehrt, und zwar, am Freitag, den 26. November, von
Tuttlingen nach Sigmaringen um 10 Uhr, von Sigmaringen nach Tuttlingen um
12 Uhr, am Samstag, den 27. November, von Sigmaringen nach Tuttlingen um
10 Uhr, von Tuttlingen nach Sigmaringen um 12 Uhr, am Sonntag, den 28. November,
von Sigmaringen nach Tuttlingen um 10 Uhr, von Tuttlingen nach Sigmaringen
um 12 Uhr.

Am 26. Nov. und 27. Nov. 1890, 10 Uhr, am 27. Nov. 12 Uhr, am 28. Nov. 10 Uhr,
Sonntag, 12 Uhr, am 29. Nov. 10 Uhr, am 30. Nov. 12 Uhr.

Fahrplan

Der die nationalität der Beihiligungsfahrt der Sigmaringen-Sigmaringen am
26. November 1890 zur Ausführung kommenden Fahrplan.

I. Von Sigmaringen nach Tuttlingen.

Sigmaringen	10.00 Uhr
Hechingen	10.15 Uhr
Gammertingen	10.30 Uhr
Bingen	10.45 Uhr
Tuttlingen	11.00 Uhr

II. Von Tuttlingen nach Sigmaringen.

Tuttlingen	11.00 Uhr
Bingen	11.15 Uhr
Gammertingen	11.30 Uhr
Hechingen	11.45 Uhr
Sigmaringen	12.00 Uhr

Fortsetzung des Fahrplans in Tuttlingen, 12.11.1890.

III. Von Sigmaringen nach Sigmaringen.

Sigmaringen	12.00 Uhr
Hechingen	12.15 Uhr
Gammertingen	12.30 Uhr
Bingen	12.45 Uhr
Tuttlingen	13.00 Uhr
Hechingen	13.15 Uhr
Gammertingen	13.30 Uhr
Bingen	13.45 Uhr
Tuttlingen	14.00 Uhr
Hechingen	14.15 Uhr
Gammertingen	14.30 Uhr
Bingen	14.45 Uhr
Tuttlingen	15.00 Uhr
Hechingen	15.15 Uhr
Gammertingen	15.30 Uhr
Bingen	15.45 Uhr
Tuttlingen	16.00 Uhr
Hechingen	16.15 Uhr
Gammertingen	16.30 Uhr
Bingen	16.45 Uhr
Tuttlingen	17.00 Uhr
Hechingen	17.15 Uhr
Gammertingen	17.30 Uhr
Bingen	17.45 Uhr
Tuttlingen	18.00 Uhr
Hechingen	18.15 Uhr
Gammertingen	18.30 Uhr
Bingen	18.45 Uhr
Tuttlingen	19.00 Uhr
Hechingen	19.15 Uhr
Gammertingen	19.30 Uhr
Bingen	19.45 Uhr
Tuttlingen	20.00 Uhr
Hechingen	20.15 Uhr
Gammertingen	20.30 Uhr
Bingen	20.45 Uhr
Tuttlingen	21.00 Uhr
Hechingen	21.15 Uhr
Gammertingen	21.30 Uhr
Bingen	21.45 Uhr
Tuttlingen	22.00 Uhr
Hechingen	22.15 Uhr
Gammertingen	22.30 Uhr
Bingen	22.45 Uhr
Tuttlingen	23.00 Uhr
Hechingen	23.15 Uhr
Gammertingen	23.30 Uhr
Bingen	23.45 Uhr
Tuttlingen	24.00 Uhr
Hechingen	24.15 Uhr
Gammertingen	24.30 Uhr
Bingen	24.45 Uhr
Tuttlingen	25.00 Uhr
Hechingen	25.15 Uhr
Gammertingen	25.30 Uhr
Bingen	25.45 Uhr
Tuttlingen	26.00 Uhr
Hechingen	26.15 Uhr
Gammertingen	26.30 Uhr
Bingen	26.45 Uhr
Tuttlingen	27.00 Uhr
Hechingen	27.15 Uhr
Gammertingen	27.30 Uhr
Bingen	27.45 Uhr
Tuttlingen	28.00 Uhr
Hechingen	28.15 Uhr
Gammertingen	28.30 Uhr
Bingen	28.45 Uhr
Tuttlingen	29.00 Uhr
Hechingen	29.15 Uhr
Gammertingen	29.30 Uhr
Bingen	29.45 Uhr
Tuttlingen	30.00 Uhr
Hechingen	30.15 Uhr
Gammertingen	30.30 Uhr
Bingen	30.45 Uhr
Tuttlingen	31.00 Uhr
Hechingen	31.15 Uhr
Gammertingen	31.30 Uhr
Bingen	31.45 Uhr
Tuttlingen	32.00 Uhr
Hechingen	32.15 Uhr
Gammertingen	32.30 Uhr
Bingen	32.45 Uhr
Tuttlingen	33.00 Uhr
Hechingen	33.15 Uhr
Gammertingen	33.30 Uhr
Bingen	33.45 Uhr
Tuttlingen	34.00 Uhr
Hechingen	34.15 Uhr
Gammertingen	34.30 Uhr
Bingen	34.45 Uhr
Tuttlingen	35.00 Uhr
Hechingen	35.15 Uhr
Gammertingen	35.30 Uhr
Bingen	35.45 Uhr
Tuttlingen	36.00 Uhr
Hechingen	36.15 Uhr
Gammertingen	36.30 Uhr
Bingen	36.45 Uhr
Tuttlingen	37.00 Uhr
Hechingen	37.15 Uhr
Gammertingen	37.30 Uhr
Bingen	37.45 Uhr
Tuttlingen	38.00 Uhr
Hechingen	38.15 Uhr
Gammertingen	38.30 Uhr
Bingen	38.45 Uhr
Tuttlingen	39.00 Uhr
Hechingen	39.15 Uhr
Gammertingen	39.30 Uhr
Bingen	39.45 Uhr
Tuttlingen	40.00 Uhr
Hechingen	40.15 Uhr
Gammertingen	40.30 Uhr
Bingen	40.45 Uhr
Tuttlingen	41.00 Uhr
Hechingen	41.15 Uhr
Gammertingen	41.30 Uhr
Bingen	41.45 Uhr
Tuttlingen	42.00 Uhr
Hechingen	42.15 Uhr
Gammertingen	42.30 Uhr
Bingen	42.45 Uhr
Tuttlingen	43.00 Uhr
Hechingen	43.15 Uhr
Gammertingen	43.30 Uhr
Bingen	43.45 Uhr
Tuttlingen	44.00 Uhr
Hechingen	44.15 Uhr
Gammertingen	44.30 Uhr
Bingen	44.45 Uhr
Tuttlingen	45.00 Uhr
Hechingen	45.15 Uhr
Gammertingen	45.30 Uhr
Bingen	45.45 Uhr
Tuttlingen	46.00 Uhr
Hechingen	46.15 Uhr
Gammertingen	46.30 Uhr
Bingen	46.45 Uhr
Tuttlingen	47.00 Uhr
Hechingen	47.15 Uhr
Gammertingen	47.30 Uhr
Bingen	47.45 Uhr
Tuttlingen	48.00 Uhr
Hechingen	48.15 Uhr
Gammertingen	48.30 Uhr
Bingen	48.45 Uhr
Tuttlingen	49.00 Uhr
Hechingen	49.15 Uhr
Gammertingen	49.30 Uhr
Bingen	49.45 Uhr
Tuttlingen	50.00 Uhr
Hechingen	50.15 Uhr
Gammertingen	50.30 Uhr
Bingen	50.45 Uhr
Tuttlingen	51.00 Uhr
Hechingen	51.15 Uhr
Gammertingen	51.30 Uhr
Bingen	51.45 Uhr
Tuttlingen	52.00 Uhr
Hechingen	52.15 Uhr
Gammertingen	52.30 Uhr
Bingen	52.45 Uhr
Tuttlingen	53.00 Uhr
Hechingen	53.15 Uhr
Gammertingen	53.30 Uhr
Bingen	53.45 Uhr
Tuttlingen	54.00 Uhr
Hechingen	54.15 Uhr
Gammertingen	54.30 Uhr
Bingen	54.45 Uhr
Tuttlingen	55.00 Uhr
Hechingen	55.15 Uhr
Gammertingen	55.30 Uhr
Bingen	55.45 Uhr
Tuttlingen	56.00 Uhr
Hechingen	56.15 Uhr
Gammertingen	56.30 Uhr
Bingen	56.45 Uhr
Tuttlingen	57.00 Uhr
Hechingen	57.15 Uhr
Gammertingen	57.30 Uhr
Bingen	57.45 Uhr
Tuttlingen	58.00 Uhr
Hechingen	58.15 Uhr
Gammertingen	58.30 Uhr
Bingen	58.45 Uhr
Tuttlingen	59.00 Uhr
Hechingen	59.15 Uhr
Gammertingen	59.30 Uhr
Bingen	59.45 Uhr
Tuttlingen	60.00 Uhr
Hechingen	60.15 Uhr
Gammertingen	60.30 Uhr
Bingen	60.45 Uhr
Tuttlingen	61.00 Uhr
Hechingen	61.15 Uhr
Gammertingen	61.30 Uhr
Bingen	61.45 Uhr
Tuttlingen	62.00 Uhr
Hechingen	62.15 Uhr
Gammertingen	62.30 Uhr
Bingen	62.45 Uhr
Tuttlingen	63.00 Uhr
Hechingen	63.15 Uhr
Gammertingen	63.30 Uhr
Bingen	63.45 Uhr
Tuttlingen	64.00 Uhr
Hechingen	64.15 Uhr
Gammertingen	64.30 Uhr
Bingen	64.45 Uhr
Tuttlingen	65.00 Uhr
Hechingen	65.15 Uhr
Gammertingen	65.30 Uhr
Bingen	65.45 Uhr
Tuttlingen	66.00 Uhr
Hechingen	66.15 Uhr
Gammertingen	66.30 Uhr
Bingen	66.45 Uhr
Tuttlingen	67.00 Uhr
Hechingen	67.15 Uhr
Gammertingen	67.30 Uhr
Bingen	67.45 Uhr
Tuttlingen	68.00 Uhr
Hechingen	68.15 Uhr
Gammertingen	68.30 Uhr
Bingen	68.45 Uhr
Tuttlingen	69.00 Uhr
Hechingen	69.15 Uhr
Gammertingen	69.30 Uhr
Bingen	69.45 Uhr
Tuttlingen	70.00 Uhr
Hechingen	70.15 Uhr
Gammertingen	70.30 Uhr
Bingen	70.45 Uhr
Tuttlingen	71.00 Uhr
Hechingen	71.15 Uhr
Gammertingen	71.30 Uhr
Bingen	71.45 Uhr
Tuttlingen	72.00 Uhr
Hechingen	72.15 Uhr
Gammertingen	72.30 Uhr
Bingen	72.45 Uhr
Tuttlingen	73.00 Uhr
Hechingen	73.15 Uhr
Gammertingen	73.30 Uhr
Bingen	73.45 Uhr
Tuttlingen	74.00 Uhr
Hechingen	74.15 Uhr
Gammertingen	74.30 Uhr
Bingen	74.45 Uhr
Tuttlingen	75.00 Uhr
Hechingen	75.15 Uhr
Gammertingen	75.30 Uhr
Bingen	75.45 Uhr
Tuttlingen	76.00 Uhr
Hechingen	76.15 Uhr
Gammertingen	76.30 Uhr
Bingen	76.45 Uhr
Tuttlingen	77.00 Uhr
Hechingen	77.15 Uhr
Gammertingen	77.30 Uhr
Bingen	77.45 Uhr
Tuttlingen	78.00 Uhr
Hechingen	78.15 Uhr
Gammertingen	78.30 Uhr
Bingen	78.45 Uhr
Tuttlingen	79.00 Uhr
Hechingen	79.15 Uhr
Gammertingen	79.30 Uhr
Bingen	79.45 Uhr
Tuttlingen	80.00 Uhr
Hechingen	80.15 Uhr
Gammertingen	80.30 Uhr
Bingen	80.45 Uhr
Tuttlingen	81.00 Uhr
Hechingen	81.15 Uhr
Gammertingen	81.30 Uhr
Bingen	81.45 Uhr
Tuttlingen	82.00 Uhr
Hechingen	82.15 Uhr
Gammertingen	82.30 Uhr
Bingen	82.45 Uhr
Tuttlingen	83.00 Uhr
Hechingen	83.15 Uhr
Gammertingen	83.30 Uhr
Bingen	83.45 Uhr
Tuttlingen	84.00 Uhr
Hechingen	84.15 Uhr
Gammertingen	84.30 Uhr
Bingen	84.45 Uhr
Tuttlingen	85.00 Uhr
Hechingen	85.15 Uhr
Gammertingen	85.30 Uhr
Bingen	85.45 Uhr
Tuttlingen	86.00 Uhr
Hechingen	86.15 Uhr
Gammertingen	86.30 Uhr
Bingen	86.45 Uhr
Tuttlingen	87.00 Uhr
Hechingen	87.15 Uhr
Gammertingen	87.30 Uhr
Bingen	87.45 Uhr
Tuttlingen	88.00 Uhr
Hechingen	88.15 Uhr
Gammertingen	88.30 Uhr
Bingen	88.45 Uhr
Tuttlingen	89.00 Uhr
Hechingen	89.15 Uhr
Gammertingen	89.30 Uhr
Bingen	89.45 Uhr
Tuttlingen	90.00 Uhr
Hechingen	90.15 Uhr
Gammertingen	90.30 Uhr
Bingen	90.45 Uhr
Tuttlingen	91.00 Uhr
Hechingen	91.15 Uhr
Gammertingen	91.30 Uhr
Bingen	91.45 Uhr
Tuttlingen	92.00 Uhr
Hechingen	92.15 Uhr
Gammertingen	92.30 Uhr
Bingen	92.45 Uhr
Tuttlingen	93.00 Uhr
Hechingen	93.15 Uhr
Gammertingen	93.30 Uhr
Bingen	93.45 Uhr
Tuttlingen	94.00 Uhr
Hechingen	94.15 Uhr
Gammertingen	94.30 Uhr
Bingen	94.45 Uhr
Tuttlingen	95.00 Uhr
Hechingen	95.15 Uhr
Gammertingen	95.30 Uhr
Bingen	95.45 Uhr
Tuttlingen	96.00 Uhr
Hechingen	96.15 Uhr
Gammertingen	96.30 Uhr
Bingen	96.45 Uhr
Tuttlingen	97.00 Uhr
Hechingen	97.15 Uhr
Gammertingen	97.30 Uhr
Bingen	97.45 Uhr
Tuttlingen	98.00 Uhr
Hechingen	98.15 Uhr
Gammertingen	98.30 Uhr
Bingen	98.45 Uhr
Tuttlingen	99.00 Uhr
Hechingen	99.15 Uhr
Gammertingen	99.30 Uhr
Bingen	99.45 Uhr
Tuttlingen	100.00 Uhr
Hechingen	100.15 Uhr
Gammertingen	100.30 Uhr
Bingen	100.45 Uhr
Tuttlingen	101.00 Uhr
Hechingen	101.15 Uhr
Gammertingen	101.30 Uhr
Bingen	101.45 Uhr
Tuttlingen	102.00 Uhr
Hechingen	102.15 Uhr
Gammertingen	102.30 Uhr
Bingen	102.45 Uhr
Tuttlingen	103.00 Uhr
Hechingen	103.15 Uhr
Gammertingen	103.30 Uhr
Bingen	103.45 Uhr
Tuttlingen	104.00 Uhr
Hechingen	104.15 Uhr
Gammertingen	104.30 Uhr
Bingen	104.45 Uhr
Tuttlingen	105.00 Uhr
Hechingen	105.15 Uhr
Gammertingen	105.30 Uhr
Bingen	105.45 Uhr
Tuttlingen	106.00 Uhr
Hechingen	106.15 Uhr
Gammertingen	106.30 Uhr
Bingen	106.45 Uhr
Tuttlingen	107.00 Uhr
Hechingen	107.15 Uhr
Gammertingen	107.30 Uhr
Bingen	107.45 Uhr
Tuttlingen	108.00 Uhr
Hechingen	108.15 Uhr
Gammertingen	108.30 Uhr
Bingen	108.45 Uhr
Tuttlingen	109.00 Uhr
Hechingen	109.15 Uhr
Gammertingen	109.30 Uhr
Bingen	109.45 Uhr
Tuttlingen	110.00 Uhr
Hechingen	110.15 Uhr
Gammertingen	110.30 Uhr
Bingen	110.45 Uhr
Tuttlingen	111.00 Uhr
Hechingen	111.15 Uhr
Gammertingen	111.30 Uhr
Bingen	111.45 Uhr
Tuttlingen	112.00 Uhr
Hechingen	112.15 Uhr
Gammertingen	112.30 Uhr
Bingen	112.45 Uhr
Tuttlingen	113.00 Uhr
Hechingen	113.15 Uhr
Gammertingen	113.30 Uhr
Bingen	113.45 Uhr
Tuttlingen	114.00 Uhr
Hechingen	114.15 Uhr
Gammertingen	114.30 Uhr
Bingen	114.45 Uhr
Tuttlingen	115.00 Uhr
Hechingen	115.15 Uhr
Gammertingen	115.30 Uhr
Bingen	115.45 Uhr
Tuttlingen	116.00 Uhr
Hechingen	116.15 Uhr
Gammertingen	116.30 Uhr
Bingen	116.45 Uhr
Tuttlingen	117.00 Uhr
Hechingen	117.15 Uhr
Gammertingen	117.30 Uhr
Bingen	117.45 Uhr
Tuttlingen	118.00 Uhr
Hechingen	118.15 Uhr
Gammertingen	118.30 Uhr
Bingen	118.45 Uhr
Tuttlingen	119.00 Uhr
Hechingen	119.15 Uhr
Gammertingen	119.30 Uhr
Bingen	119.45 Uhr
Tuttlingen	120.00 Uhr
Hechingen	120.15 Uhr
Gammertingen	120.30 Uhr
Bingen	120.45 Uhr
Tuttlingen	121.00 Uhr
Hechingen	121.15 Uhr
Gammertingen	121.30 Uhr
Bingen	121.45 Uhr
Tuttlingen	122.00 Uhr
Hechingen	122.15 Uhr
Gammertingen	122.30 Uhr
Bingen	122.45 Uhr
Tuttlingen	123.00 Uhr
Hechingen	123.15 Uhr
Gammertingen	123.30 Uhr
Bingen	123.45 Uhr
Tuttlingen	124.00 Uhr
Hechingen	124.15 Uhr
Gammertingen	124.30 Uhr
Bingen	124.45 Uhr
Tuttlingen	125.00 Uhr
Hechingen	125.15 Uhr
Gammertingen	125.30 Uhr
Bingen	125.45 Uhr
Tuttlingen	126.00 Uhr
Hechingen	126.15 Uhr
Gammertingen	126.30 Uhr
Bingen	126.45 Uhr
Tuttlingen	127.00 Uhr
Hechingen	127.15 Uhr
Gammertingen	127.30 Uhr
Bingen	127.45 Uhr
Tuttlingen	128.00 Uhr
Hechingen	128.15 Uhr
Gammertingen	128.30 Uhr
Bingen	128.45 Uhr
Tuttlingen	129.00 Uhr
Hechingen	129.15 Uhr
Gammertingen	129.30 Uhr
Bingen	129.45 Uhr
Tuttlingen	130.00 Uhr
Hechingen	130.15 Uhr
Gammertingen	130.30 Uhr
Bingen	130.45 Uhr
Tuttlingen	131.00 Uhr

Resolution der IG Donaubahn

Nach Gründung des Landschaftspark Junge Donau wurde schnell klar: die Stärkung der Donautalbahn ist eines der Hauptziele. Dazu wurde eine Resolution entwickelt und es sollte ein Interessenverband gebildet werden. Am 19. Juli 2013 wurde die Resolution auf dem Schienentag in Tuttlingen offiziell vorgestellt. Am 13. Mai 2014 wurde ein Interessenverband unter Geschäftsführung des Regionalverbandes Schwarzwald-Baar-Heuberg gebildet, um mitzuhelfen die Resolution umzusetzen, weiter zu entwickeln und die Interessen daraus zu vertreten.

Als Unterstützung zur Realisierung einzelner Maßnahmen kann auf kommunaler Seite der Einsatz ehrenamtlicher Helfer (vertraglich langfristig beauftragt) geprüft und angeboten werden. Die durch die Maßnahmen profitierenden Betriebe könnten sich über Job-Tickets für ihre Mitarbeiter indirekt für das Zugfahren engagieren und somit höhere Ticketeinnahmen für die Nahverkehrsbetriebe generieren. Doppelnutzungen von parallel verlaufenden Buslinien könnten im Gegenzug geprüft und nach Möglichkeit zur Minderung der entstehenden Kosten reduziert werden (sofern die Erschließungsqualität vergleichbar ist).

Die Resolution in Kurzform

1. Einführung des Stundentaktes auf der Donautalstrecke Immendingen-Ulm
2. Stündlicher Halt der Schwarzwaldbahn in Geisingen und Immendingen.
3. Stundentakt der Regio-S-Bahn im westlichen Teil bei Donaueschingen, in der Hauptverkehrszeit halbstündlicher Takt.
4. Fahrradmitnahme im Donautal ausbauen.
5. Die Elektrifizierung der Strecke Immendingen-Tuttlingen umsetzen. Die Elektrifizierung bis Sigmaringen und Ulm bleibt weiterhin ein langfristiges Leitziel.
6. Infrastruktur an ausgewählten Bahnhöfen (z.B. in Sigmaringen) an die demografische Entwicklung anpassen und ausbauen.
7. Verlegung des Bahnhofs Hausen im Tal in die Ortsmitte. Ein Fahrkartenautomat ist mit oder ohne Verlegung des Bahnhofs Hausen am Bahnsteig erforderlich.
8. Prüfung einer kostengünstigen Aktivierung bestehender Bahnhöfe wie Hintschingen, Thiergarten, Inzigkofen und Gutenstein (Bedarfhaltstellen einfacher Ausbaustandart). Prüfung eines Haltes in Gutmadingen.



Die Mitglieder der IG Donaubahn bei der Gründungsversammlung im März 2014



Zukunftskonzept: Donau-Stationen als Mobilitätszentren

Tim Kayzers

Leitthema Nr. 1: Mobilität

Mobilität ist das politische und infrastrukturelle Topthema zur Erhaltung der Lebensqualität im ländlichen Raum. Der Landschaftspark Junge Donau als interkommunale Interessengemeinschaft bündelt derzeit mit der Planstatt Senner (Überlingen) die Möglichkeiten zur Aufstellung eines integrierten Konzeptes in Zusammenarbeit mit den Landratsämtern und Nahverkehrsbetrieben. Verbindendes Element und Hauptachse ist die Donautalbahn. Dabei sollen alle Mobilitätsformen einbezogen werden. Wichtiger Bestandteil ist die bessere Vernetzung des vorhandenen Mobilitätsangebotes sowie ein Ausbau von z.B. privatem Carsharing und die Prüfung des tatsächlichen Bedarfs der Nutzergruppen.

Bahnhöfe als Mobilitätszentren

Die häufig inadäquat genutzten Bahnhofsgebäude sollen – so die Idee – zu Mobilitätszentren erweitert werden. Wichtigste Grundlage hierfür ist die Umsetzung des stündlichen Haltes in allen Bahnhöfen, die dann an touristische Anlaufstellen oder an die Ortschaften in den Nord-Süd-Verbindungen angeschlossen werden. Im Raum stehen hier nicht nur die Linienbusse, sondern auch andere Mobilitätsangebote wie Bürgerbusse, E-Stationen für E-Bikes und E-Cars sowie die Vernetzung mit Naherholungsangeboten wie Kanufahren, Inline-Skating, Stand-Up-Paddling, Segway-Touren, Pferdekutschen oder ähnliches.



Im Bahnhof selbst könnte es Informationen rund um die Mobilitätsangebote geben. Gastronomische oder kulturelle Angebote könnten die Bahnhöfe in zentrale Begegnungsorte verwandeln. Mit solchen Nutzungskonzepten können Bahnhöfe wieder die Ortsentwicklung vorantreiben.



Ladestationen für E-Mobilität

Im Mobilitäts-Teilprojekt „Junge Donau E-Stationen“ geht es um den Aufbau eines einheitlichen Ladestationen-Netzes. Mittelfristig sollen sie nicht nur für E-Bikes zur Verfügung stehen, sondern auch E-Cars mit Energie versorgen. Die Stationen sollen einheitlich gestaltet und als Wiedererkennungszeichen an der Jungen Donau eingerichtet werden. Ein geeignetes System entlastet beispielsweise die E-Biker, ihre eigenen Ladegeräte mitzuführen. Ein Netz solcher Stationen schafft auch einen hohen touristischen Mehrwert, weil an den Verbindungen der Stationen attraktive Routen entlang der Donau und auf den Höhenlagen entwickelt werden können. Für die Bewohner und die Gäste erhöht sich so die Erlebbarkeit der Region und es wird eine zukunftsorientierte Infrastruktur geschaffen.



Bildnachweise

IG Landschaftspark Junge Donau: S. 2,3; Archiv Paa-pe: S. 4, 6, 12, 17, 36 o., 37-39; Landesarchiv Baden-Württemberg Sigmaringen: S. 7; Wikimedia: S. 11, Stadt Donaueschingen: S. 18, 19; Stadt Geisingen: S. 20, 21; Gemeinde Immendingen: S. 22, 23; Wolfgang Weiler: S. 24; Stadt Tuttlingen: S. 25, 26 o, 28 u.; Stefan Blanz: Titel, S. 26 u., 27, 28 hi., 29, 36 u., 40, 45; Stadt Mühlheim: S. 30, 31; Theater SepTemBer (Mühlheim): S. 32, 33; Stadt Fridingen: S. 34, 35; Käppeler Hof/privat: S. 41; Staatsarchiv Sigmaringen: S. 42, 43; IG Donaubahn: S. 44; Planstatt Senner: S. 46, bike-energy: S. 47; Eisenbahnfreunde Zollernbahn: Rückseite

Impressum

125 Jahre Donautalbahn.

Ein Streifzug durch Geschichte, Gegenwart und Zukunft

Herausgeber: IG Landschaftspark Junge Donau
durch Michael Beck

Redaktion: Stefan Blanz

Lektorat: Arno Specht

Herstellung: Blanzelot Kreativprouktion

Danksagung

Unser Dank gilt in erster Linie den Autoren, die diese Broschüre ehrenamtlich ermöglicht haben. Daneben bedanken wir uns bei den teilnehmenden Kommunen, den Heimatmuseen, den Kreisarchiven in Tuttlingen und Sigmaringen, privaten Spendern sowie bei Walther Paa-pe für die großzügige Bereitstellung ihrer Bildarchive.

Der Landschaftspark Junge Donau ist eine Interessensgemeinschaft von 12 Kommunen innerhalb der zusammenhängenden Donaulandschaft, die zukünftige Entwicklungen gemeinsam planen und zukünftige Projekte und Maßnahmen in einen Gesamtzusammenhang stellen wollen. Die aktuellen Teilnehmer sind Donaueschingen, Geisingen, Immendingen, Tuttlingen, Mühlheim an der Donau, Fridingen an der Donau, Beuron, Leibertingen, Irndorf, Buchheim, Inzigkofen und Sigmaringen. Projektpartner sind der Naturpark Obere Donau e.V., die Donaubergrland Tourismus Marketing GmbH und die Erzabtei St. Martin. Der Sprecher ist Tuttlingens Oberbürgermeister Michael Beck und die Schirmfrau Gerlinde Kretschmann. Im Landschaftspark wurde in den letzten Jahren ein Rahmenplan mit über 100 Projekten entwickelt. Dieser wurde im November 2014 verabschiedet. Planverfasser, Moderator und Mitentwickler des Landschaftspark ist das Landschaftsarchitekturbüro Planstatt Senner aus Überlingen. Neben der Naherholung, dem Demografiewandel, der Bildung, der europäischen Positionierung, der Kunst, Kultur und Architektur ist Mobilität das wichtigste Leitthema im Landschaftspark Junge Donau. Wie die Donau verbindet auch die Donautalbahn den Landschaftspark, weshalb die Verbesserung der Bahnverbindung als dringliches Ziel ausgerufen wurde. Diese Jubiläumsbroschüre und die Jubiläumszugfahrt am 26. Sept. 2015 wurden von den Landschaftspark-Kommunen finanziert. Sie sollen der Bürgerschaft die gemeinsame Geschichte zeigen und die zukünftige Zusammenarbeit stärken.

Die Mitglieder und Partner



125 Jahre Donautalbahn



Das Durchbruchstal an der Jungen Donau feiert 2015 das 125jährige Jubiläum des Eisenbahnbaus zwischen Tuttlingen und Sigmaringen. In nur zwei Jahren wurde nach langen Auseinandersetzungen mit hohem Menschen-, Material- und Geldaufwand das Projekt umgesetzt. Ursprünglich militärisch motiviert, eröffnete die Donautalbahn der abgelegenen Region einen großen Aufschwung. Nicht nur die aufstrebende Industriestadt Tuttlingen profitierte in der Zeit der Eisenbahnpioniere. Auch die Dörfer entlang der Donau und oberhalb des Tales gewannen durch die neue Mobilität. Mit der rasan-

ten Auto- und Straßenbauentwicklung geriet die Donautalbahn ins Hintertreffen. In jüngster Zeit sucht man mit neuen Nutzungsideen den Anschluss an die Mobilitätskonzepte der Zukunft, die für die Donautalbahn neue Perspektiven eröffnen. Die vorliegende Jubiläumsbroschüre stellt die Geschichte und die wichtigsten Stationen der Donautalbahn vor. Sie erzählt Geschichten an und auf den Gleisen in einer der schönsten Landschaften Deutschlands und wagt einen Blick in die Zukunft, um die Wichtigkeit der Donautalbahn für die Zukunft des ländlichen Raums vorzustellen.

