

Eisenbahnträume und -realitäten im Hegau

Von Klaus-Michael Peter, Singen (Hohentwiel) und Bonn

Wenn wir heute ein Kommunikations- oder Mobilitätsbedürfnis haben, entscheiden wir blitzartig, ohne es zu merken, zwischen mehr als einem Dutzend Möglichkeiten, nehmen das Fahrrad, den »Seehas«, das Auto oder den Stadtbus. Selbst zu Fuß sind wir schnell, denn Straßen und Wege sind optimal ausgebaut, das Schuhwerk bequem und stabil. All das gab es vor 150 Jahren und all die Jahrhunderte davor im Hegau noch nicht.

Neben dem Gang zu Fuß auf schlechten Wegen, in seltenen Fällen mit eigenem Pferd oder der teuren Postkutsche, gab es gerade einmal die Telegraphie (1833 erstmals in Göttingen, seit 1850 als Netz in Deutschland).¹ Und über diese traf am 28. März 1858 um 6 Uhr in Singen die Nachricht ein, dass »der Weiterbau der Eisenbahn von Waldshut über hier nach Konstanz« von den Landständen einstimmig genehmigt worden war.² Grenzenlos war die Freude in Singen, es wurden alle Häuser geschmückt, mit Geschützsalven und Festbewirtungen gefeiert. Maßlos war dagegen die Enttäuschung in Hilzingen und Randegg, die nicht nur durch Jahrmarkt bzw. Poststationen weitaus »bedeutender« waren. Über Hilzingen führte auch die internationale Fernstraße Stuttgart–Schaffhausen, und es gab viel Landhandel und bereits etwas Gewerbe. Doch es war nicht die schiere »Bedeutung« einer Ortschaft, die über den Verlauf einer Bahnstrecke entschied. Schon in der Frühzeit der Eisenbahn gab es den Konflikt zwischen »Weg« und »Ziel«.

Die Eisenbahn hat zahlreiche Vorläufer, darunter auch Spurrillen für Wagen, wie im römischen Pompeji sehr schön nachweisbar. Doch dieses Mal waren nicht die Römer die Ersten. Bereits die Opferwagen zwischen Athen und Eleusis bewegten sich in säuberlich herausgehauenen Spurrinnen. Die Griechen hatten die Technik wohl von den Ägyptern übernommen, die bereits in altägyptischen Steinbrüchen nachweisbar ist. Sogar bronzezeitliche Kulturen in Italien haben Spurwege hinterlassen.³ Grubenhunte (kleine kastenförmige Förderwagen) auf Schienen waren im frühneuzeitlichen Bergbau des 16. Jahrhunderts verbreitet,⁴ doch erst die Erfindung der Dampfmaschine ermöglichte Experimente mit selbstfahrenden Einheiten. Als Geburtstag der modernen Eisenbahn gilt der 27. September 1825, als zwischen

1 »Telegrafie«. In: Wikipedia, Link <http://de.wikipedia.org/wiki/Telegraphie> vom 10.8.2011

2 Berner, Herbert, und Britz, Dieter: Eisenbahn in Singen und im Hegau. Singen (Hohentwiel) 1978, S. 30

3 Rossberg, Rolf Roman: Geschichte der Eisenbahn. Künzelsau 1977, S. 9

4 Agricola, Georgius: De re metallica. Basel 1530 (lat.)/1557 (dt.)

Darlington und Stockton in Nordost-England erstmals eine Dampfeisenbahn verkehrte, deren von George Stephenson erbaute Lok den Namen »Locomotion« trug. Die Bahn diente der wirtschaftlichen Erschließung von Kohlegruben, es wurden aber bald auch Personen befördert und Standards gesetzt, wie etwa die Schienenspurweite von 1,435 m.⁵

Es folgten weitere Stufen des Eisenbahnbaus: 1830 Liverpool–Manchester, 1835 Nürnberg–Fürth, 1837 Florisdorf (Wien)–Wagram, 1839 Dresden–Leipzig, 1847 Zürich–Baden (Aargau).⁶ Ähnlich verlief die Entwicklung in den anderen westeuropäischen Ländern und den USA. Welche explosionsartige Steigerung des Verkehrsaufkommens diese Bahnlinien verursachten sei am Beispiel Frankfurt–Wiesbaden erläutert: Vor der Eröffnung der Bahn wurden etwa 800 Kutschfahrten im Monat gebucht, im ersten Jahr der Bahn 1840 waren es bereits über 35 000 Fahrkarten pro Monat.⁷

Ein solch radikaler Umbruch brachte Visionäre auf den Plan: So entwarf der in Reutlingen geborene Tübinger Professor Friedrich List bereits 1833 ein Gesamtstreckennetz für Deutschland. Wie Goethe, der sich noch kurz vor Lebensende 1829 zu den neuen Bahnen und Chausseen äußerte, sah er darin einen Katalysator für die politische Einigung Deutschlands. List verband seine Forderungen mit Aspekten der Landesverteidigung, des Tourismus, der Wirtschaftsförderung und der nationalen Einigung. Sein Netz hatte allerdings im Südwesten nur Eisenbahnen bis Basel und Lindau vorgesehen. Dennoch war er damit den kleinkarierten Herrschern schon zu nahe getreten und erhielt Festungshaft. Am Bau der ersten deutschen Fernbahn Dresden–Leipzig war er zwar erfolgreich beteiligt und wurde belobigt. Dennoch war List enttäuscht über die Entwicklung und schied 1846 selbst aus dem Leben.⁸

Eine zentral gelenkte Eisenbahnplanung kam in Deutschland also nicht zustande, aber sowohl Privatinvestoren als auch Bundesstaaten nahmen den Eisenbahnbau nun in die Hand und sorgten so dennoch für den Aufbau eines Netzes. Entsprechend der liberalen Wirtschaftsauffassung der Zeit verband es bald die stärksten Wirtschaftszentren. Und so wurde in Baden – wo der Staat den Bahnbau in die Hand genommen hatte – die »Badische Hauptbahn« ausgehend von der Frühindustriestadt Mannheim über Heidelberg (eröffnet 12. September 1840), die Residenzstadt Karlsruhe, Offenburg, Freiburg bis Basel gebaut.

Allerdings leistete man sich, falsch beraten von englischen Lieferanten, zunächst eine grobe Fehleinschätzung, indem man die Spurweite auf 1,60 m festlegte, da »die Eisenbahnen in Baden nur lokalen Charakter haben«⁹ – und das bei einem Land, das mitten in Europa liegt! Diesen Fehler korrigierte man bereits 1854, bevor Basel erreicht war. Somit war der Weiterbau an den Bodensee von diesem Problem nicht betroffen.

5 Rossberg, a. a. O. 1977, S. 21–22

6 Ebenda, S. 64 und 72

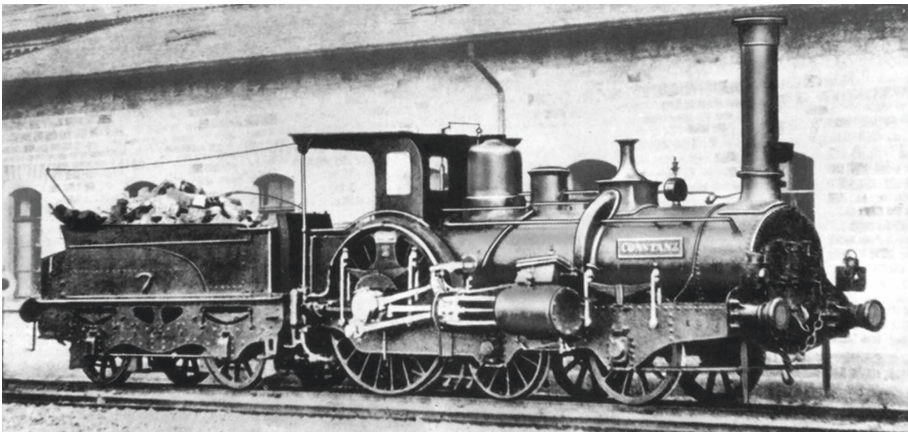
7 Schadendorf, Wulf: Das Jahrhundert der Eisenbahn. München 1965, S. 29

8 Rossberg, a. a. O. 1977, S. 31

9 Lohr, Hermann, und Thielmann, Georg: Lokomotiv-Archiv Baden. Berlin (DDR) 1988, S. 10–11



Lange bevor 1956 die ersten »Gastarbeiter« in den Hegau kamen und lange bevor um 1900 die ersten ständig präsenten ausländischen Industriearbeiter einwanderten, waren es italienische und Südtiroler Eisenbahn-Wanderarbeiter, hier in Singen – die bereits ab 1860 im Hegau arbeiteten. (Foto: Archiv Verfasser)



Solche Maschinen wie die bad. Lok Reihe IX, die den schönen Namen »Constance« trug, wurden um die Zeit der Eröffnung der ersten Bahnlinie im Hegau (Schaffhausen – Konstanz) 1863 in Dienst gestellt. Der Lokomotivbau ging in dieser Zeit rasant voran. (Foto: Archiv Verfasser)

Die Bestrebungen der Hochrhein-Orte zum Bau einer Hochrhein-Bahnstrecke waren erfolgreich, und so wurde trotz größerer geographischer Schwierigkeiten und der Notwendigkeit, die beiden Schweizer Kantone Basel und Schaffhausen durchqueren zu müssen, die Bahn über Säcking, Waldshut und Schaffhausen nach Konstanz weitergebaut. Trotz hoher Kosten und tiefer Ressentiments einigte man sich – im Nachhinein betrachtet – äußerst schnell und effektiv mit den Eidgenossen. Es war also nicht die Frage »Randegg« oder »Hilzingen«, die über den Bahnbau entschied, sondern die kürzestmögliche und preisgünstigste Verbindung zwischen Schaffhausen und Konstanz gab den Ausschlag.

Immerhin konnte die ehemalige Bischofsstadt Konstanz, einst Zentrum des Tuchhandels, froh sein, überhaupt für eine Bahnanbindung in Betracht zu kommen. Denn eigentlich war sie im frühen 19. Jahrhundert stark heruntergekommen und die weiter nördlichen (Mannheim bis Wertheim) und südlichen (Radolfzell bis Salem) badischen Landesteile waren in die Planungen zunächst ja auch nicht einbezogen.

Nach der Eröffnung des Abschnitts Waldshut–Konstanz am 13. Juni 1863¹⁰ nahm das Großherzogtum Baden eine zweite Großaufgabe in Angriff, die »Kinzigtalbahn«, heute besser bekannt als Schwarzwaldbahn. Die höchst aufwändige Streckenführung, die nur durch den genialen Ingenieur Robert Gerwig befriedigend bewältigt werden konnte, war eine erfolgreiche Wirtschaftsförderungsmaßnahme vor allem für Hornberg, Triberg, St. Georgen und Villingen. Die Schwarzwaldbahn musste aus politischen Gründen über rein badisches Gebiet führen, was den Bau wesentlich erschwerte. Das erste Teilstück im Süden, Singen–Engen, wurde am 6. September 1866 eröffnet, die Gesamtstrecke am 10. November 1873.¹¹

Historisch sind wir damit bereits in der »zweiten Periode des Eisenbahnbaus« angelangt. In diese Phase fällt auch die Eröffnung der Hegau–Ablachtal-Bahn Radolfzell–Stockach–Ulm am 20. Juli 1867.¹² In die dritte und letzte Phase des staatlichen badischen Eisenbahnbaus fällt im Hegau die »Bodenseegürtelbahn« Radolfzell–Überlingen–Lindau, sie wurde am 18. August 1895 eingeweiht.¹³

Man kann nicht sagen, die Unterlegenen hätten sich nicht gewehrt: Von Randegg und Hilzingen sind massive Reaktionen dokumentiert, in Hilzingen etwa ein Gemeinderatsbeschluss vom 17. März 1859.¹⁴ Doch, wie aufgezeigt, an den »großen Linien« war nichts mehr zu ändern.

Besonders nachdem auch die zweite und dritte Phase der Bahnbauten an vielen Gemeinden »spurlos« vorbeigegangen waren, parallel dazu aber nach 1871 ein gewerblicher und industrieller Gründerboom entlang der Bahnstrecken zu verzeichnen war, ergriffen viele Gemeinden, Gewerbetreibende und Räte eine letzte Chance und forderten Bahnbauten auch für ihre Region. Hierbei gingen die Betroffenen

10 Berner/Britz, a. a. O. 1978, S. 42

11 Ebenda, S. 59–60

12 Scharf, Hans-Wolfgang, und Wollny, Burkhard: Die Eisenbahn am Bodensee. Freiburg (Breisgau) und Basel 1993, S. 68

13 Ebenda, S. 64–65

14 Berner/Britz, a. a. O. 1978, S. 31

erstaunlich professionell zu Werke: Für die meisten der im Folgenden aufgelisteten Projekte wurden Studien über den regionalen und überregionalen Verkehrsbedarf betrieben, »Eisenbahn-Comités« gegründet, »Denkschriften« verfasst und oft aufwändig gedruckt – zahlreiche davon haben sich in der Hegau-Bibliothek erhalten –, Versammlungen abgehalten, die Presse eingeschaltet und oft über Jahre hinaus immer wieder Eingaben gemacht.

Im Gebiet des historischen Hegau wurden etwa in diesen Jahren die folgenden Strecken von den Anliegern gefordert¹⁵:

1869/1908	»Randenbahn(-Projekt)« Donaueschingen – Behla – Blumberg – Epfenhofen – Bargen – Merishausen – Schaffhausen
1870/1912/1925/1937	»Hegau-Bahn« [Engen –] Welschingen – Weiterdingen – Hilzingen – Ebringen – Schaffhausen
1870	»Nord-Hegaubahn« Engen – Aach – Eigeltingen – Stockach
1870/1914/1925	»Bibertalbahn« [Engen –] Welschingen – Binningen – Büßlingen – Bibern – Thayngen – Schaffhausen
1894	»Gailingen-Hilzingen-Bahn« Gailingen – Randegg – Gottmadingen – Ebringen – Hilzingen
1903/1914	»Elektrische Höribahn« Radolfzell/Singen – Überlingen am Ried – Moos – Horn – Gaienhofen – Wangen – Öhningen – Stein am Rhein – Hemishofen [– Etwilerbahn]
1910/1912	»Elektrische Straßenbahn Steißlingen« Steißlingen – Radolfzell bzw. Steißlingen – Friedingen – Singen
1910/1920/1926	»Aachtalbahn« Bohlingen – Worblingen – Arlen – Rielasingen – Singen – Friedingen – Beuren – Volkertshausen – Aach
1926	»Randenbahn-Komitee« Beuren/Büßlingen – Tengen – Bonndorf [– Freiburg]
1931	»Vetter-Vorschläge/Querspange Singen« Beseitigung des Kopfmachens in Singen durch Wende- kurve

15 Berner/Britz, a. a. O. 1978, S. 99 und 101ff; Peter, Klaus-Michael: Singen und die Eisenbahn. In: Scharf, Hans-Wolfgang, und Wollny, Burkhard: Die Gäubahn, Freiburg (Breisgau) 1992, S. 223–231; Peter, Klaus-Michael: 30 Jahre und voll im Takt – Jubiläum der Stadtlinie Singen. Singen (Hohentwiel) 1992, S. 59–63; derselbe: Das HUPAC-Terminal Singen. In: WIR 1998, Singen (Hohentwiel) 1998, S. 18; derselbe: Bye, bye, Etwilerbähnle – see you! In: Singener Jahrbuch 96/97, 1997, S. 83–90; Berchmann, Michael S., und Peter, Klaus-Michael: Es geschah in Singen. Singen (Hohentwiel) 1998², S. 32, 46, 79; Peter, Klaus-Michael: Singen–Schaffhausen. Eine elektrische Verbindung. In: Singener Jahrbuch 89/90, S. 155–158

Nicht alle diese Projekte blieben reine Theorie: So erteilte der Eidgenössische Bund am 1. Mai 1907 eine 80 Jahre gültige Konzession an das Bahnkomitee des »Randenbahn-Projektes« unter Schaffhauser Führung. Doch der Bau kam in diesen 80 Jahren nicht zustande, die badische Regierung blockierte alle Vorstöße, etwa der Stadt Donaueschingen. Zunächst einmal wäre Württemberg der größte Nutznießer dieser Strecke gewesen, doch lange vor der Vereinigung mit Baden standen sich die beiden Länder wirtschaftlich feindlich gegenüber. Für einige Projekte gab es sogar baureife Planungen, etwa für die elektrische Straßenbahn Steißlingen–Singen, oder es wurde schon Geld für Planungsleistungen bereit gestellt.

Am Beispiel des Projektes der »Elektrischen Höri-Bahn«, das besonders gut erforscht ist,¹⁶ kann aufgezeigt werden, weshalb die Projekte dennoch nicht zustande kamen. In Böhringen-Rickelshausen besaß der erfolgreiche niederländische Unternehmer Arnold Wuille di Bille die Ziegelei, das Landgut und das Schloss. Sein Anwesen war besonders auf Schwertransporte angewiesen. Nachdem die Hochrheinbahn von 1863 zwischen Singen und Radolfzell keinen Bogen über Rickelshausen gemacht hatte, schaute er sich die Region genauer an und kam auf folgende bestehende Idee: Die Höri war durch Straßen nur schlecht erschlossen, und bei Stein am Rhein bestand bereits eine Bahn. Also entwickelte er 1903 die Idee einer »Höri-Bahn« als ideale Erschließung für seine Anlagen. Da schon damals klar war, dass Singen eine stärkere wirtschaftliche Entwicklung nehmen würde – obwohl die Ansiedlung in industriellem Rahmen erst 1895 begonnen hatte –, sahen seine Pläne einen Knotenbahnhof in Überlingen am Ried und Anschlüsse sowohl nach Radolfzell als auch nach Singen vor.

Eine sinnvolle Abrundung und gleichzeitig bauliche Ersparnis hätte sich durch den Anschluss dieser »Höri-Bahn« bei Hemishofen an die bestehende »Etwzilerbahn« ergeben. Durch diesen Netz-Gedanken entfielen auch Überlegungen zur Verwendung der wesentlich kostengünstigeren Schmalspur, wie sie in Bayern, Sachsen oder der Schweiz üblich waren. Diese hätte keinen Zugübergang von und zu den bestehenden Normalspurstrecken erlaubt. Dennoch versuchte man in den Planungen bestehende Straßen zu nutzen und Kurvenradien möglichst klein anzulegen, was die Bahn verlangsamt hätte. Der 1906 beauftragte, angesehene Eisenbahningenieur Demmel legte eine Baustudie vor, die einen Kostenrahmen von etwa 2,5 Mio. Mark vorsah.

Wie heute, so waren auch damals die Kosten der entscheidende Faktor. Wuille di Bille war zwar bereit, in die eigene Tasche zu greifen und mehrere 10 000 Mark beizutragen, etwa für die Ausarbeitung eines Konsortial-Vertrages mit der Bahnindustrie-Actiengesellschaft Hannover und der Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, der am 7. Oktober 1911 vorlag, doch die Gesamtkosten konnte er auf keinen Fall tragen. Er brauchte Verbündete. Mit dem Höri-Arzt, Heimat-

16 Peter, Klaus-Michael: Eisenbahn-Träume, Bus-Anbindung und Hafen-Visionen. In: Kappes, Reinhold (Hg.): »Ze Überlingen im Ryete« – 750 Jahre Überlingen am Ried. Singen (Hohentwiel) 2006, S. 46–53



Eisenbahnlinien im Hegau: 1863 bis heute gebaut (durchgezogene Linien), 1875 bis heute gebaut und außer Dienst (langgestrichelte Linien), 1859 bis um 1955 in der Diskussion (kurzgestrichelte Linien)



Auch Linien, auf denen mehr Hoffnungen als Verkehr lagen, wie beim Ablachbahn-Knotenpunkt Schwackenreute, wurden gerne als geschäftige Zentren dargestellt, Postkarte von 1899 (Schlossarchiv Mühlingen, z. Zt. im Kreisarchiv Konstanz)

Schützer und Hesse-Freund Dr. Ludwig Finckh aus Gaienhofen fand er zum Beispiel einen, der nun in einem Flugblatt ein anderes Gesicht zeigte: Das idealistische Idyll von der Abgeschiedenheit in der Höri-Natur fand Finckh nun gar nicht mehr erstrebenswert, vielmehr wollte er unbedingt eine bequeme Bahnanbindung nach Radolfzell! Auch Räte der betroffenen Gemeinden stellten sich teilweise wohlwollend zum Projekt und stellten kleinere Beteiligungen in Aussicht. Doch mit den Nachbarn in der Schweiz war absolut nichts mehr zu machen. Sie lehnten das Projekt kategorisch ab – und brachten es damit auch zu Fall. Nach Januar 1914 hörte man nie mehr etwas davon.

Was war der Grund für die kategorische Ablehnung aus Stein am Rhein, das damit doch selbst einen »Altstadt-Bahnhof« bekommen hätte, und aus Hemishofen? Es waren die bitteren Erfahrungen mit der sogenannten »Nationalbahn«;¹⁷ Diese Bahn war im Hegau außerhalb der regulären staatlichen (in Baden) und Großinvestor-Projekte (in der Schweiz) gebaut worden. Der Name war trügerisch, deutete er doch auf eine staatliche Gründung hin, das war die Bahn aber nicht. Die »Nationalbahn« hätte richtig »Kommunalbahn« heißen müssen, denn sie war ein Projekt, das von den anliegenden Kommunen getragen wurde.

Bereits im Zeitalter der zweiten Phase des Eisenbahn-Baus, in den 1860/70er Jahren, hatte sich im Raum Winterthur–Andelfingen–Stein am Rhein ein Eisenbahn-Komitee gebildet, das auch von der Triebfeder des befürchteten Bedeutungsverlusts angestachelt war. Die Fernbahnen über Schaffhausen führten entweder in den deutschen Klettgau oder – über Jestetten und Bülch – in den westlichen Kanton Zürich. Das aufstrebende Winterthur drohte ins Abseits zu geraten. Der Blick war auf die kommende, überaus bedeutende Gotthard-Alpenquerung gerichtet. Ein Konsortium zum Bau der Gotthard-Bahn wurde 1871 gegründet, sie ging im Juni 1882 in Betrieb.¹⁸ Dorthin wollte man eine direkte Zugangsstrecke bauen und sah deshalb gleich eine Weiterführung der Strecke zum Bahnknoten Singen vor.

Finanzierung und Bau wurden bereits 1872/73 in Angriff genommen, man war also auch zeitlich »im Plan«. Die Eröffnung der Strecke Singen–Rielasingen/Arlen–Ramsen–Etwilen–Stammheim–Winterthur, im Volksmund bald »Etwilerbahn« genannt, war am 15. Juli 1875 mit großen Hoffnungen verbunden. Doch der »Teufel« steckte im Detail: Die vielen mitfinanzierenden Gemeinden erzwangen eine reichlich kurvige und damit uneffektive Linienführung, das bereitgestellte Kapital erlaubte nur einen einspurigen Ausbau, aber vor allem verhinderten der Zürcher Eisenbahnmagnat Alfred Escher und seine mächtige Nord-Ost-Bahngesellschaft (NOB) einen Zugang zum Zürcher Hauptbahnhof. Damit musste die »Nationalbahn« immer in Oerlikon umladen, was schon nach eineinhalb Jahren, am 20. Februar 1878, zum Bankrott der »Nationalbahn« führte.

Für nur 4 Mio. Fr. gingen alle Strecken der »Nationalbahn«, deren Bau kurz davor 31 Mio. Fr. gekostet hatte, an die NOB. Stein am Rhein verlor seine Höfe Biber-

17 Akeret, Erwin: 100 Jahre Eisenbahnlinie Winterthur–Etwilen–Singen. Andelfingen 1975

18 »Gotthardbahn«, in Wikipedia, Link <http://de.wikipedia.org/wiki/Gotthardbahn> vom 10.8.2011

Fahrplan
für die Strecken
Radolfzell-Schwandene-Weßkirch-Krauchenwies-Sigmaringen
und **Mengen und Schwandene-Pfullendorf.**

Radolfzell-Sigmaringen und Mengen.							Mengen und Sigmaringen-Radolfzell.						
Stationen.	351	231	233	357	235	237	Stationen.	230	232	354	234	236	356
Basel	Abg.	—	6:20	—	10	4:10	Wien	Abg.	—	9	—	6:35	—
Waldshut	—	—	8:4	—	11:50	5:30	München	—	10:40	—	—	6:1	7:40
Zürich	—	—	7:20	—	11:5	2:30	Augsburg	—	12:10	—	—	7:25	9:40
Schaffhausen	—	—	6:55	—	9:25	4:10	Ulm	—	5:20	—	—	9:20	2:40
Singen	—	—	6:7	—	10:5	2:1	Ehingen	—	6:30	—	11:3	3:30	—
Constance	—	—	5:10	—	10:20	6:30	Riedlingen	—	7:47	—	12:40	4:40	—
Radolfzell	Abg.	6:35	—	2:45	7:10	—	Aulendorf	—	7:45	—	11:42	3:45	—
Stöckingen	—	6:45	11:10	—	3:4	7:54	Saußau	—	7:55	—	12:45	4:45	—
Wahlwies	—	6:55	11:20	—	3:20	8	Herbertingen	—	8:15	—	1:20	5:7	—
Neuhausen	—	7:3	11:32	—	3:35	8:8	Mengen	Ank.	8:25	—	1:30	5:17	—
Stöckingen	Anf.	7:10	11:40	—	3:15	8:15	Mengen	Abg.	6	8:35	—	2:25	5:30
Stöckingen	Abg.	7:11	11:45	—	3:15	8:15	Stöckingen	—	6:2	8:22	12:47	2:32	5:40
Neuhausen	—	7:20	11:55	—	4:2	8:25	Krauchenwies	Anf.	6:15	8:48	—	2:42	5:50
Wahlwies	—	7:30	12:5	—	4:31	8:34			3:50	3:52	—	3:55	3:58
Schwandene	Anf.	7:32	12:15	—	4:31	8:34	Sigmaringen	Abg.	5:49	8:10	12:35	2:20	5:25
Soultz	Abg.	7:31	12:25	—	5:1	8:41	Neuhausen	—	6:2	8:22	12:47	2:32	5:40
Stöckingen	Anf.	8:1	12:34	—	5:15	9:2	Krauchenwies	Anf.	6:19	8:51	—	2:45	5:45
Weßkirch	Abg.	8:6	12:38	—	5:18	9:4	Krauchenwies	Abg.	6:26	—	—	2:52	6:12
Neuhausen	—	8:14	12:41	—	5:10	9:11	Wahlwies	—	6:32	—	—	2:58	6:24
Stöckingen	—	8:21	12:50	—	5:30	9:17	Neuhausen	Anf.	6:38	9:6	—	3:5	6:33
Krauchenwies	Anf.	8:28	12:54	—	5:38	9:23	Stöckingen	Abg.	6:41	9:9	—	3:8	6:45
		3:53	3:55	—	3:59	3:61	Soultz	—	6:51	—	—	3:18	7:2
Krauchenwies Abg. nach Sigm.	6:20	8:55	1:5	2:30	6:12	9:30	Schwandene	Anf.	6:58	9:22	—	3:26	7:12
Stöckingen Abg.	6:30	9:5	1:15	3	6:15	9:40	Wahlwies	Abg.	7:1	9:25	—	3:29	7:22
Mengen	6:40	9:15	1:25	3:10	6:25	9:50	Stöckingen	—	7:9	—	—	3:37	7:35
		2:31	2:33	—	2:35	2:37	Neuhausen	Anf.	7:19	—	—	3:48	7:51
Krauchenwies Abg. nach Mengen	—	8:52	12:55	—	6:5	9:24	Stöckingen	—	7:26	9:45	—	3:55	8
Stöckingen	—	8:51	1:7	—	6:20	9:33	Ehingen	Abg.	7:29	9:47	—	3:58	8:15
Mengen	—	8:50	1:15	—	6:30	9:40	Neuhausen	—	7:37	—	—	4:6	8:25
Mengen	Abg.	10:9	2:12	—	7:9	—	Wahlwies	—	7:45	—	—	4:14	8:35
Herbertingen	Ank.	10:19	2:22	—	7:15	—	Stöckingen	Anf.	7:52	—	—	4:21	8:42
Saußau	—	10:31	2:30	—	7:21	—	Radolfzell	Anf.	8:5	10:15	—	4:35	9
Aulendorf	—	11:23	3:35	—	8:35	—	Constance	Ank.	8:55	10:50	—	6:30	10:25
Riedlingen	—	10:45	2:57	—	7:41	—	Singen	—	8:40	11:4	—	5:4	9:24
Ehingen	—	11:55	4:00	—	9:9	—	Schaffhausen	—	9:25	11:42	—	5:45	10:10
Ulm	—	1:10	6:15	—	10:39	—	Zürich	—	11:29	2:37	—	8:3	—
Augsburg	—	7:10	8:15	—	7:45	—	Waldshut	—	10:55	12:53	—	7:20	—
München	—	9:10	10:10	—	8:50	—			11:25	12:55	—	9:5	—

Die neuen Bahn-Verbindungen im Hegau sah man durchaus »global«: Im Fahrplan der Ablachtalbahn waren die Anschlüsse nach Wien und Basel dargestellt. (»Nellenburger Bote« vom August 1873)

mühli und Karolihof, Winterthur blieb auf 8 Mio. Fr. »sitzen« und zahlte bis 1952 ab. Auch Singen und Rielasingen waren betroffen. Diese Erfahrung zeigte eindrücklich, weshalb es wirtschaftlich für all die anderen Projekte keine Basis gab, auch zu einer Zeit, als gewisse Hauptstrecken noch Betriebsgewinne abwarfen.

Immerhin kann noch eine stolze Liste realisierter Bahnprojekte im Hegau nach Beendigung der Hauptphasen des Eisenbahnbaus zusammengestellt werden. Sie dienten vor allem der Verbesserung des bestehenden Netzes:

15. Juli 1875

»Nationalbahn« (Etzwilerbahn)

Winterthur – Etzwilen – Ramsen – Rielasingen – Singen

21. Mai 1890

»Strategische Wutachtalbahn« (Baar/Klettgau)

[Ulm – Immendingen] – Kirchen-Hausen – Blumberg –

Fützen – Stühlingen – Lauchringen [– Waldshut – Belfort]

um 1895	»Schwarzwaldbahn« Bau des zweiten Gleises Hattingen – Engen – Singen
13. November 1913	»Randenbahn« Singen – Hilzingen – Binningen – Beuren/Büßlingen
15. Mai 1934	»Immendinger Kurve« Tuttlingen – Hattingen [– Engen]
20. September 1977	»Schwarzwaldbahn«, »Gäubahn« Elektrifizierungen der Abschnitte Villingen – Singen – Konstanz und Stuttgart – Singen
23. September 1989	»Hochrheinbahn« Elektrifizierung des Abschnitts Singen – Schaffhausen
28. Mai 2011	»Etwilerbahn« Eröffnung der 1. Schweizerisch-deutschen Museumsbahn Stein am Rhein – Etwilen – Ramsen – Rielasingen

Für den einzigen weiteren Bahnneubau, der noch im Hegau zustande kam, die als »Randenbahn« bezeichnete Stichbahn Singen–Beuren/Büßlingen,¹⁹ lagen ganz spezielle Gründe vor. Die Großherzoglich Badische Bahn übernahm diesen Auftrag nur, weil die Singener Industrie maßgeblich die Finanzierung unterstützte. Sie erschloss das für die Zuführung von Arbeitskräften nach Singen so wichtige Randengebiet. Technisch war diese »Sekundärbahn« zur Bauzeit auf modernem Stand. Auch war sie in Normalspur ausgeführt, so dass Züge in Singen ohne weiteres auf das bestehende Netz übergehen konnten.

Doch als am 1. Mai 1928 mit der Eröffnung eines Buslinien-Netzes der Reichsbahn ab Bahnhof Singen²⁰ abermals eine neue Epoche anbrach, war auch das Schicksal der Randenbahn besiegelt. Busse hatten den Vorteil, dass sie im Betrieb wesentlich billiger waren, öfter halten konnten und die Haltestellen wesentlich näher an den Wohnhäusern lagen als die meist abseits liegenden Bahnhöfe. Durch den Zweiten Weltkrieg verzögerte sich die allgemeine Entwicklung, und so wurde die Randenbahn erst 1966 stillgelegt und 1967 abgebaut.

Im Hegau mussten auch weitere sogenannte »Rückbauten« von Bahnanlagen hingenommen werden:

24. September 1966	»Randenbahn« Singen – Beuren/Büßlingen Gesamt-Stillegung, Abbau Juli/August 1967
31. Mai 1969	»Etwilerbahn« Singen – Rielasingen – Ramsen – Etwilen Einstellung des Personenverkehrs
Mai 1972	»Hegau-Ablachtal-Bahn« Stahringen – Stockach – Mengen Einstellung des Personenverkehrs

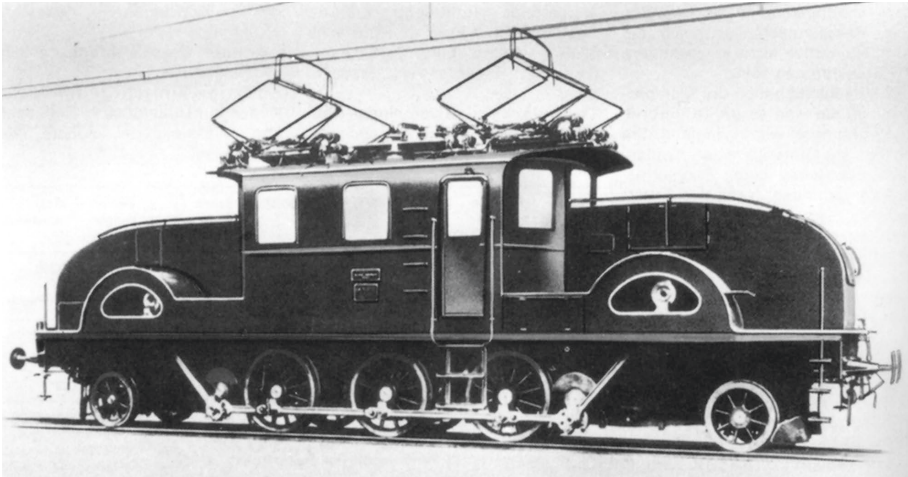
Eisenbahnfreunde und Wirtschaftsverbände geben die Hoffnung auf eine Bahn-Renaissance im Hegau noch nicht auf. Im Blick auf die wahrscheinlich vorgezoge-

19 Schwach, Georg: Die Randenbahn von Singen nach Beuren-Büßlingen. In: Kramer, Wolfgang (Hg.): Hilzingen – Geschichte und Geschichten, Band II. Hilzingen 2001, S. 407–420

20 Peter, a. a. O. 1992, S. 12



Solche Personenzug-Zusammenstellungen mit der Baureihe 75 (ex bad. VIc) blieben auf die wenigen gebauten Bahnstrecken im Hegau beschränkt. (Foto: Archiv Verfasser)



Ganz so abwegig war die Idee einer »Elektrischen Höribahn« nicht. Bereits 1910 stellten badische Firmen diese formschöne Elektrolok vom Typ A1 in Dienst, die auf der Wiesentalbahn zum Einsatz kam. (Foto: Archiv Verfasser)

ne Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016/17 geht es wieder einmal um die Gotthard-Zulaufstrecken aus Deutschland, für die noch vieles getan werden könnte. Wirtschaftsverbände aus Zürich melden sich immer wieder zu Wort und fordern die vieldiskutierte Optimierung nach München, die statt über St. Gallen–Allgäu besser über Singen–Stockach–Memmingen erfolgen könnte.²¹

21 Moser, Johannes: Singen – Drehscheibe für 900 000 Fahrgäste? In: Singener Jahrbuch 95/96, 1996, S. 63–66