

Die Bahn zum See – Von den Anfängen der Eisenbahn in Radolfzell

Von Christof Stadler, Radolfzell

Der »Seehas« und andere Züge am See liefern uns vertraute Bilder – doch wie kam die Bahn an den See, und welche Auswirkungen hatte dies auf die Gemeinden Böhlingen, Markelfingen und Radolfzell selbst? Dieser Beitrag möchte anhand einiger Beispiele aufzeigen, welche unmittelbaren Auswirkungen dieses Verkehrsprojekt hatte und welche Herausforderungen gemeistert wurden.¹ Zugleich wurde durch den Bahnbau eine ganze Reihe von weiteren Entwicklungen ausgelöst, deren Zusammenhänge heute vielfach nicht mehr erkennbar sind. Radolfzell galt vor rund hundert Jahren als »Eisenbahnerstadt«.

Auslöser dieses Beitrags war der »Fund« von bislang in der Region nicht bekannten Plänen der ehemaligen Reichsbahn im Generallandesarchiv Karlsruhe.² Da die ältesten Katasterpläne erst nach dem Eisenbahnbau (1863) um 1869 angefertigt wurden, gab es kaum Unterlagen über die Topografie vor dem Bau der Bahn. Die Pläne sind einzigartige Dokumente, da viele Unterlagen der Deutschen Bahn bei den verschiedenen Umstrukturierungen vernichtet wurden.

Politische Aspekte und weitere Bahnlinien

Der Bau der Eisenbahn im Südwesten ist zugleich auch ein Spiegelbild der wirtschaftspolitischen Interessen der drei durch Napoleon gestärkten Staaten Baden, Bayern und Württemberg. Partikularistische Interessen verhinderten eine Stärkung der Ost-West-Handelsrouten, stattdessen versuchte jeder Staat, in erster Linie die Nord-Süd-Achsen auszubauen und möglichst lange die Verkehrsströme auf seinem Territorium zu halten. Die ohnehin Nord-Süd ausgerichteten Länder Baden und Württemberg wollten ihre entfernten Landesteile verbinden und interessierten sich für den Transithandel. Es war also kein Wunder, dass ein »Wettlauf« zum Bodensee begann.

- 1 Den Artikel widme ich den ehemaligen »Eisenbahnern« Stefan Handloser, der am 11.5.2011 verstarb, und Josef Seeger, die sich beide lange Jahre ehrenamtlich für die Münsterpfarre engagierten. Dank gebührt auch Andrea Gnädig und Hans Peter Seibold für die Durchsicht des Beitrags. Genutzt wurden außer den Ratsprotokollen aus dem Stadtarchiv Radolfzell (StA RZ) die Bestände XVII/52 (1852–79); XVII 66 (1830–80 und 1902–20); XVII 67–2 (1861 ff.).
- 2 Generallandesarchiv Karlsruhe, Bestand 421 K 1, Pläne 1861 bis 1872 Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues (Bau), Betrieb: Direktion der Verkehrsanstalten, ab 1.1.1872 Generaldirektion der Staatseisenbahnen (Bau und Betrieb zusammen)

Bereits 1838 hatte ein außerordentlicher Landtag die badische Regierung aufgefordert, die Wichtigkeit einer Bodenseebahn zu erkennen und die »Bewohner des Seekreises der Segnungen des neuen Verkehrsmittels teilhaftig werden zu lassen«.³ Die Konkurrenz schlief nicht, und so erreichte die württembergische Linie Heilbronn–Friedrichshafen am 29. Juni 1850 zuerst den Bodensee, mit einer Trajektverbindung nach Romanshorn. Als dann Bayern am 12. Oktober 1853 bei Lindau den See erreichte, geriet Baden vollends ins Hintertreffen.

Warum gerade die Strecke von Basel nach Konstanz gebaut wurde? Die Gotthardroute besaß keineswegs Priorität, vielmehr war zu dieser Zeit der Gedanke an einen Anschluss an eine Ostalpenbahn vorherrschend. Besonders die Lukmanierbahn hatte man im Blick. Eine solche Strategie blieb den mittelalterlichen Handelsrouten verhaftet, die von Konstanz aus über Graubünden nach Norditalien führten. Amtliche Zahlen verdeutlichen dies: »Ankommende Reisende über St. Gotthard 2780 und über Chur 28 105, bzw. abgegangene Personen über St. Gotthard 2585 und Chur 31 928 Personen.«⁴

Die Zeit lief gegen eine solche Entwicklung, und Alfred Escher in Zürich blieb eifrig bemüht, der Gotthardlinie zum Durchbruch zu verhelfen. Die Entscheidung Italiens und der Innerschweizer Kantone tat ein Übriges. So verwundert es kaum, dass sich auch die badische Regierung 1869 für die Gotthardachse aussprach,⁵ die für Baden die direkte Verlängerung der Rheintalachse Mannheim–Basel nach Mailand darstellte. Im gleichen Jahr kam es zum Gotthardvertrag. Graubünden und Konstanz gerieten vollends in den Schatten der einstigen Verkehrsströme. Mit Gesetz vom 16. April 1870 gewährte Baden allein einen Zuschuss in Höhe von 3 Mio., das Deutsche Reich weitere 8 Mio. und die übrigen Bahnen im Deutschen Reich rund 9 Mio. fl. Am 1. Juni 1882 wurde die Gotthardbahn eröffnet.

Schon am 16. Juli 1847 hatten Obergerichtsadvokat Vanetti und Cameralrat Huber eine Eingabe zum Bau einer Eisenbahn von Offenburg nach Konstanz übergeben.⁶ Der Bau sollte durch Aktien, durch Abtretung von Gütern von Privaten sowie durch einen Teilverzicht von Handwerkerforderungen finanziert werden. Auf Anfrage, wie die Stadt Radolfzell sich beteiligen werde, beschloss der Rat, »wenn dieses projektierte großartige Unternehmen allenthalben den erwünschten Anklang finde, werde man sich nach Kräften beteiligen«.

Vorerst kam es nicht dazu, die Schwarzwald-Linie blieb eine zu große Herausforderung. Erst zehn Jahre später rückte der Bau der Linie von Basel nach Konstanz näher. Bei einer Gemeindeversammlung im Januar 1858 beschloss man in Radolfzell eine sehr vorsichtige Grundstücks politik. Die Stadt werde »die erforderlichen

3 Scharf, Hans-Wolfgang und Wollny, Burkard: Die Eisenbahn am Bodensee. Basel 1993, S. 58

4 Jahresbericht über die Staatseisenbahnen und die Bodenseedampfschiffahrt im Großherzogtum Baden 1863, S. 48, vgl. auch Kuntzemüller, Albert: Die Badischen Eisenbahnen. Karlsruhe 1953²

5 Berlepsch, H. A.: Die Gotthardbahn, Beschreibendes und Geschichtliches. Ergänzungsheft Nr. 65 zu Petermanns Mitteilungen, Gotha 1881, S. 54; vgl. auch Kuntzemüller, a. a. O. 1953, S. 236

6 StA RZ Sitzprotokoll Nr. 166 vom 16.7.1847

Opfer bringen, wie es einer Stadt untergeordneten Ranges zustehe, [...] wenn ein Bahnhof II. Klasse in der Nähe der Stadt errichtet werde«.⁷

Der Weiterbau ab Basel begann erst 1853, der erste Anschluss an das Schweizer Netz erfolgte in Waldshut (nicht in Basel!) 1859. Der Bau der Eisenbahn im Hegau gehört zur zweiten Phase des Eisenbahnbaus in Baden.⁸ Immerhin war bereits die Umstellung der anfänglichen Breitspur auf Normalspur bis 1855 in ganz Baden durchgeführt. Ein Streit im Kanton Schaffhausen über die Linienführung verzögerte das Projekt. Am 9. Februar 1860 entschied die Bundesversammlung in Bern über die endgültige Streckenführung durch den Klettgau. Am 15. Juni 1863 konnte die Eröffnung endlich gefeiert werden. Fortan bewegten sich fünf Zugpaare auf der Strecke.

Radolfzell–Mengen als Schnellzugachse Ulm–Bodensee–Schweiz

Mit der Realisierung der Eisenbahn am See entstanden auch im Hinterland Wünsche nach einer Anbindung ans Eisenbahnnetz. Nach Aufforderung des Eisenbahn-Komitees in Stockach entsandte man zusammen mit Meßkirch eine Deputation nach Karlsruhe, um dort den Bau einer Eisenbahnlinie von Radolfzell nach Stockach und Meßkirch zu erörtern. Radolfzeller Vertreter waren Gemeinderat Bosch, zugleich Vorsitzender des Radolfzeller Komitees, und Kaufmann Dominik Noppel.⁹

Am 24. Juli 1862 trat ein Eisenbahngesetz in Kraft, das die Verbindung Radolfzell–Stockach–Schwackenreute–Meßkirch mit einer Weiterführung nach Krauchenwies vorsah. Dort sollte eine Gabelung den Anschluss an die württembergische Donautalbahn in Mengen wie auch nach Sigmaringen (Hohenzollern) schaffen. Wiederum bestimmte im Wesentlichen das Konkurrenzdenken zu den württembergischen Plänen das Handeln Badens.

Noch im August 1862 versetzte die Diskussion über die Anbindung dieser Linie an die Waldshut–Konstanzer Linie die Einwohnerschaft in eine »unangenehme Stimmung«. Radolfzell hatte ein ernsthaftes wirtschaftliches Interesse, dass diese Anbindung erfolgte. Am 20. Juli 1872 wurde der 17,35 km lange Abschnitt Radolfzell–Stahringen–Stockach eröffnet.¹⁰

1888 wurde endlich das Rechtsfahren bei zweigleisigen Strecken eingeführt. Das bis dahin gebräuchliche Linksfahren war dem englischen Mutterland der Eisenbahn geschuldet. Mit Ausnahme der Strecke Singen–Radolfzell und Beringen–Schaffhausen wurde dies im gleichen Jahr umgesetzt.¹¹

Die von Anfang an eigentlich zweigleisig geplante Strecke ist bis heute unvollendet. Erst im vergangenen Jahr einigten sich die Schweiz und Deutschland, bzw. der Kanton Schaffhausen, das Land Baden–Württemberg und die Deutsche Bahn auf einen weitgehend zweigleisigen Ausbau und Elektrifizierung der Strecke, da die Ver-

7 StA RZ Ratsprotokoll Nr. 4 vom 8.1.1858

8 Kuntzemüller, a. a. O. 1953, S. 33

9 StA RZ Ratsprotokoll Nr. 27 vom 1.4.1862

10 Scharf/Wollny, a. a. O. 1993, S. 64

11 Kuntzemüller, a. a. O. 1953, S. 26

spätungen wegen des Kreuzens den gesamten Fahrplan erheblich beeinträchtigen. Singen–Radolfzell bekam schon 1875 und Radolfzell–Petershausen 1904 das zweite Gleis.

Die Bodensee-Gürtelbahn

Das Ziel einer vollständigen Bodenseebahn blieb lange unerreicht. Zeitweise wurde sogar eine Verbindung Überlingen–Stockach erwogen. Dies rief die Stadt Radolfzell auf den Plan, Überlingen und Radolfzell einigten sich auf eine direkte Zuglinie Überlingen–Ludwigshafen–Stahringen¹² und beschlossen eine gemeinschaftliche Deputation nach Karlsruhe zu schicken.

Stockach hatte naturgemäß ein Interesse, die Bodensee-Gürtelbahn über die eigene Stadt zu lenken. So sah man sich gezwungen, »Gegenmaßregeln« zu treffen und eine Denkschrift zu Gunsten einer Einmündung bei Stahringen oder Wahlwies durch Ingenieur Aicham zu entwerfen.

Im Landtag 1891/92 wurden schließlich 1 Mio. Mark für die Herstellung einer Seitenbahn von Stahringen nach Ludwigshafen eingestellt. Die Dampfschiffahrt sollte dann den fehlenden Abschnitt überbrücken. Von den betroffenen Gemeinden erwartete man die unentgeltliche Stellung des Bahnterrains. Die Stände ließen dann sogar den direkten Bau nach Überlingen zu, außerdem noch eine Verbindung nach Markdorf. Am 18. August 1895 wurde die 17,5 km lange Bahn Stahringen–Überlingen dem Verkehr übergeben. Nur zwei Jahre später einigten sich Bayern und Württemberg über die Strecke Friedrichshafen–Lindau, und am 1. Oktober 1901 wurde die Bodensee-Gürtelbahn dem Verkehr übergeben.¹³ Von 1902 ab gab es Züge von Basel über Radolfzell und Lindau nach München sowie Salzburg. Diese Verbindungen wurden mit dem Ersten Weltkrieg eingestellt.

Der Radolfzeller Einsatz für die Seelinie

»Radolfzell am B.« – scherzhaft auch als »Radolfzell am Bahnhof« bezeichnet – ist seit dem Eisenbahnbau 1863 vom See getrennt. Wie kam es dazu? Die Bahnstrecke verläuft, von Böhringen her kommend, fast schnurgerade auf die Altstadt zu. Wer auf der Bahnbrücke der östlichen Zufahrt zum Singener Industriegebiet steht, erkennt unschwer, wie die Bahningenieure das Radolfzeller Münster als Peilpunkt gewählt haben. Auch der Blick vom Münsterturm zeigt bis heute die schnurgerade Linienführung.

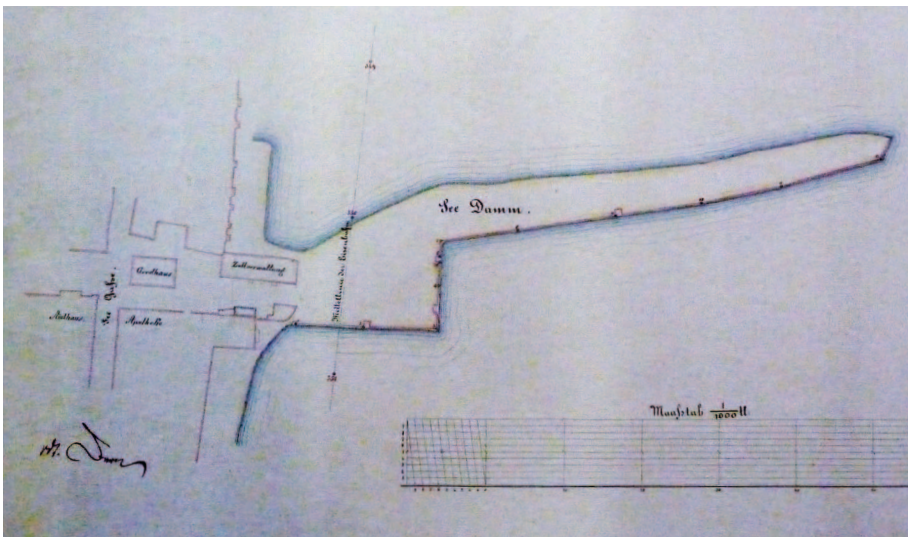
Erst kurz vor dem Radolfzeller Güterbahnhof weicht die Strecke nach Süden in Richtung See aus. Damit wird die Bahn auf einer Strecke von nur 4 km zu zwei starken Krümmungen gezwungen. Erst ab Markelfingen folgt sie wieder der direkten Linie nach Konstanz. Die ursprüngliche Linie wäre ohne diese Krümmungen ausgekommen und etwa auf Höhe der heutigen Mooser-, Allweiler- bzw. Markthallenstraße verlaufen.

12 StA RZ Ratsprotokoll Nr. 86 vom 14.6.1874

13 Scharf/Wollny, a. a. O. 1993, S. 68



Blick vom Münsterturm nach Westen mit der »schnurgeraden« Eisenbahnlinie nach Böhringen sowie dem unbebauten Ufer im Herzengebiet. Foto um 1905 (Archiv des Verfassers)



Der »See Damm« vor dem Eisenbahnbau, das Gredhaus (links) mitten auf dem Seetorplatz und die Stadtmauer als Grenze der Bebauung zum See. Das langgestreckte Zollverwaltungsgebäude gehörte zur Seetoranlage und bildete einen dem Torturm vorgelagerten Zwinger. Plan der Eisenbahndirektion, 1859 (GLA Karlsruhe)

Der See reichte vor dem Bau bis unmittelbar an die südlichen Stadtmauern, lediglich ein ca. 100 m² großes Gelände wurde im Mittelalter vor dem Seetor aufgeschüttet und bildete zusammen mit einem rund 120 Meter langen und etwa acht Meter breiten »See Damm« eine Hafenanlage. Diese ist auf den ältesten Plänen der Bahn noch deutlich zu erkennen. Radolfzell zählte im Mittelalter zu den vier wichtigsten Häfen am Bodensee, nicht zuletzt als westlicher Anfangs- bzw. Endpunkt der Ost-West-Schiffsrouten über den Bodensee und als Verladestation für das Korn in Richtung Schweiz. Diese strategische Bedeutung muss man vor Augen haben, will man die politischen Entscheidungen jener Zeit zum Bau der Eisenbahn am See nachvollziehen.

Der Radolfzeller Rechtsanwalt, Gemeinderat und Spitalverwalter Clemens Hungerbiehler schuf 1856–59 eine 339 Seiten umfassende Chronik.¹⁴ Dieser Aufzeichnung verdanken wir einen Einblick in die Radolfzeller Diskussionen zur Zeit des Eisenbahnbaus. Eine beigelegte Skizze verdeutlicht die drei Varianten. Die von der Bahn geplante Linie wurde nördlich der Altstadt ausgesteckt. Der Bahnhof wäre im Bereich der heutigen Allweiler AG errichtet worden. Eine im Süden, im See verlaufende, gestrichelte Linie wird als »früher untersucht« bezeichnet, um sie von der von der Stadt »vorgeschlagenen Linie« abzuheben, die direkt an der südlichen Altstadt-Stadtmauer entlangführt.

Doch nicht nur wegen der Eisenbahn-Trasse gab es Spannungen in der kleinen Stadt. Der aus heutiger Sicht richtige Ankauf des Säckle-Waldes, der teure Umbau des Mettnau-Gutes und das Versiegen der Brunnen führten zu heftigen Streitigkeiten in der Bürgerschaft, die in zahlreichen Prozessen mündeten. Die Gegensätze konnten nicht größer sein, und vieles befand sich im Umbruch.

Am 1. Juni 1856 wurde die Eilwagenroute von Konstanz nach Stockach eingestellt. Im Oktober 1856 eröffnete in Radolfzell ein Telegraf-Büro. Im gleichen Monat wurde die Lieferung der Marksteine für die Eisenbahnlinie Schaffhausen–Konstanz ausgeschrieben. Die Auffassung, dass die Dampfschiffahrt den Verkehr zwischen diesen beiden Orten leicht übernehmen könnte, war noch weit verbreitet. Im Juni 1857 wurde der erst zwei Jahre alte Dampfschiffahrt-Kurs von Konstanz nach Radolfzell indes eingestellt.

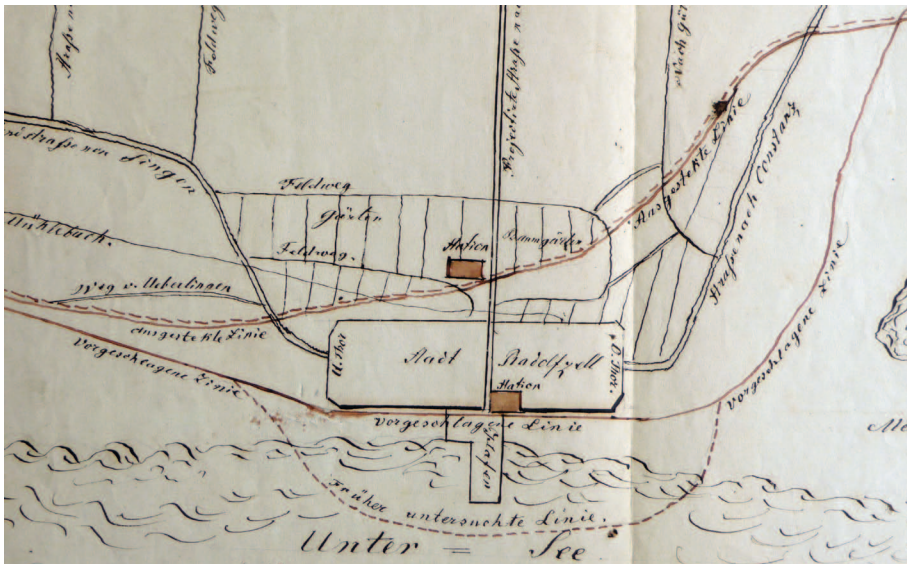
Die Skepsis gegen den Eisenbahnbau schien in jenen Tagen überwogen zu haben, und zugleich entstanden erste Gerüchte, dass einzelne Bürger sich Vorteile vom Landverkauf erhofften.

»Gegenwärtig, in einer Zeit, wo noch immer keiner für gut findet, herauszusagen, was er denkt, bildet in den ohnehin sparsam frequentierten Wirtshäusern die Eisenbahnfrage den hervorragendsten, wenn nicht gar zuweilen ausschließlichen Gegenstand der Unterhaltung.«¹⁵

»Die Stadt Radolfzell wurde gleichsam moralisch genötigt, sich der Petitionierung der betreffenden Gemeinden des Seekreises anzuschließen, obgleich für sie von

14 Berner, Herbert: Hungerbiehler-Chronik. In: HEGAU 15/16, 1963, S. 229 ff

15 Berner, a. a. O. 1963, S. 231



Skizze über die 1858 diskutierte Streckenführung im Bereich Radolfzell. Die Bahn wollte den Bahnhof ursprünglich nördlich der Altstadt anlegen und erst durch die Intervention der Stadt kam die Seelinie zur Ausführung (Stadtarchiv Radolfzell)

dem Betriebe einer Bodensee-Eisenbahn, von wo sie auch herziehen möge, spezifisch keinerlei Vorteil zu erhoffen ist, wobei es nicht in die Waagschale schwer fallen kann, dass einzelne Bürger aus der Expropriation von Liegenschaften Gewinn zu ziehen hoffen.«

Zwei Seiten standen sich gegenüber. Die Gemeindeverwaltung und wohl die Mehrheit der Bevölkerung wollten abwarten. Ihnen stand eine »Anzahl teils heißblütiger, teils durch Eigennutz und Selbstsucht geleiteter Bürger« gegenüber, die die Tatenlosigkeit des Gemeinderats beklagten, zu einer Versammlung im Postsaal aufriefen und Angebote der Gemeinde für den Bau eines Bahnhofes einforderten. Immerhin erreichten sie, dass der Gemeinderat eine Petition an die zweite Ständekammer verfasste. Im Januar 1858 verdichteten sich die Gerüchte zur Gewissheit und im März traf die Nachricht ein, dass die Stände den Bau einer Eisenbahn von Waldshut nach Konstanz auf Staatskosten gebilligt hätten. Bereits im August wurden Vermessungen auf der Nordseite der Stadt vorgenommen.

Am 5. Dezember 1858 schließlich bat der Gemeinderat die Großherzogliche Oberdirektion für Wasser- und Straßenbau, die Seelinie doch noch untersuchen zu lassen.¹⁶ Bereits eine Woche später kam der ablehnende Entscheid. Der Aufwand sei zu groß, und durch eine kurze neue Verbindungsstraße könne der Bahnhof leicht mit der Stadt verbunden werden, alles andere würde sich als »vollkommen illuso-

16 Der große Ausschuss tagte bereits am 2. Dezember, der Gemeinderat am 5.12.1858.

risch erweisen«. Der Gemeinderat gab nicht auf und bat in einer Antwort darum, man möge gestatten, dass Geometer Hörns eine neue Linie gegen den See vermesse und einen Situationsplan erstelle. Ein Gespräch mit dem Großherzoglichen Ingenieur Fischer in Konstanz war ebenfalls erfolglos geblieben.

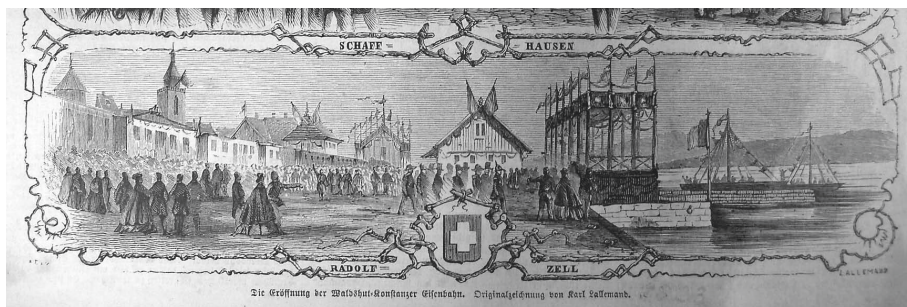
Der große Bürgerausschuss blieb beharrlich, ein ausführlicher Bericht wurde verfasst und eine Karte angefertigt, auf der bereits die Verlegung der Güterstücke sowie der Feldwege verzeichnet waren. Man glaubte in der »Placierung der Bahnhofstation eine Lebensfrage für die Stadt zu erkennen, und es scheint davon die fernere Existenz unseres in stetem Aufschwung begriffenen Frucht- und Viehmarktes« abzuhängen.

Ende 1858 kam es zu einer Einigung zwischen Baden und der Schweiz über die Fortsetzung der Bahn durch den Kanton Schaffhausen. Im Februar 1859 wandte sich der Gemeinderat an das Ministerium mit der Bitte um Abänderung der Linie, unter Aufführung der Vor- und Nachteile. Im Juni wurde immerhin die Linie längs des Sees ausgesteckt. Mitte Oktober 1859, als niemand mehr auf eine Änderung hoffte, trat das Unerwartete ein.

In einem Brief der Großherzoglichen Direktion wurde Radolfzell aufgefordert, Zahlen zum Warenverkehr vorzulegen, insbesondere zum Getreidehandel, um einen möglichen Wechselverkehr zwischen Wasser- und Eisenbahntransport abschätzen zu können. Der Gemeinderat erfuhr zunächst nichts davon, die Anfrage erging allein an das Bürgermeisteramt. Im gleichen Monat richtete das Staatsministerium für die gesamte Strecke von Bietingen bis Konstanz eine Eisenbahnbaukasse in Radolfzell ein, und im November begannen die Arbeiten an der Eisenbahnbrücke über den Seerhein in Konstanz. Robert Gerwig hatte vorausschauend geplant, die Eisenbahn im Westen an der Altstadt von Konstanz vorbeizuführen. Der Brand der Konstanzer Rheinbrücke am 1. Juni 1856 bewirkte jedoch, dass man eine kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke plante und der Bahnhof endgültig an seiner heutigen Stelle errichtet wurde. Leider bricht mit dem Jahr 1859 die Hungerbiehler-Chronik ab.

Am 30. Juni 1860 bezifferte die Großherzogliche Oberdirektion des Wasser- und Straßenbauamts die Mehrkosten der Radolfzeller Seelinie auf 97 000 fl und forderte die Stadt zu einer Erklärung auf, in welchem Umfang sie sich an diesem Aufwand beteiligen würde. In Sondersitzungen des Ausschusses und des Gemeinderats wurde die »höchst wichtige Angelegenheit [...] nach allen Beziehungen, in reifliche Erwägung gezogen, durch Bild der städtischen Vermögensverhältnisse dargestellt«. Sämtliche 38 Ausschussmitglieder erschienen am 12. Juli 1860, und die Mehrheit von 30 Mitgliedern beschloss eine städtische Beteiligung von 50 000 fl, vier sprachen sich für eine Summe von 30 000 fl aus.

Der Betrag scheint gestaffelt ausbezahlt worden zu sein, denn nach der Eröffnung forderte die Eisenbahnbaukasse Engen die vereinbarte Restzahlung von 15 000 fl. Die Stadt pochte auf Zahlung in »Abteilungen und nach Umständen, wie es der Voranschlag zulässt«. Im Dezember 1866 bat man anlässlich der fälligen Restzahlung von 5000 fl um einen erneuten einjährigen Aufschub, da die Stadt dieses Jahr grö-



»Erinnerungsblatt an die Eröffnung der Waldshut-Konstanzer Eisenbahn 1863«, Ausschnitt mit Schaffhausen und Radolfzell (Stadtarchiv Radolfzell)

ßere Ausgaben gehabt hätte. Im Januar 1869 erinnerte die Eisenbahnkasse in Villingen an die Bezahlung. Man entgegnete: »Der gegenwärtige Bestand der Stadtkasse erlaubt es nicht, den ganzen Betrag zu zahlen.« Immerhin beschloss man, 2000 fl zu tilgen und den Rest, »sobald Mittel vorhanden sind«.¹⁷

Die Eröffnung

Zimmermeister Veit Schwarz erstellte für die feierliche Eröffnung eine Ehrenpforte und einen Pavillon für den Betrag von 251 fl.¹⁸ Die Stadt bot dem Großherzog ein »Gabelfrühstück« an, was dieser jedoch dankend ablehnte und stattdessen mit Vergnügen einen Ehrentrunk der Stadt im Bahnhofsgebäude annahm. Der Rat beschloss, dem »kleinen Bürgerausschuss, dem Festcomite sowie den eingeladenen Gästen, den Gesangsvereinen der Stadt Radolfzell und Stockach und der hiesigen Musik ein frugales Mittagmahl« zu verabreichen.¹⁹ Für diesen Anlass wurde auch ein Plakat gedruckt, welches die Feierlichkeiten in Konstanz, Schaffhausen und Radolfzell illustrierte und von Karl Lallemand gezeichnet wurde. Die untere Zeichnung mit Radolfzell zeigt die festlich geschmückte Altstadt, eine große Menschenmenge und die »Ehrenpforte« auf der Seeseite sowie die mit Quadern gebaute Mole. Das Schweizer Wappen bei Radolfzell ist offenbar ein Versehen, vermutlich hätte Schaffhausen auf der unteren der drei Ansichten zu sehen sein sollen.

1875 fertigte E. Kaufmann aus Lahr eine Lithografie mit der »neuen« Seeansicht Radolfzells an. Die Ansicht ist sehr detailliert, sie zeigt z. B. die erste Scheffelvilla »Seehalde«, 1872 am Anfang der Mettnau-Halbinsel erbaut. Die Lithografie ist überdies ein Zeugnis für den Beginn der Industrialisierung. Auf dem See sind Ruderboote und Lädinen ebenso zu finden wie Dampfschiffe. Ein Raddampfer nimmt Kurs auf Radolfzell, während ein zweites kleineres Dampfboot gerade die Mole erreicht. Direkt bei der Mole liegt die ältere langgestreckte Güterhalle mit einem kleinen Kra-

17 StA RZ Ratsprotokoll Nr. 27 vom 29.1.1869

18 Genehmigung der Ausgabe, vgl. StA RZ Ratsprotokoll Nr. 53 vom 31.7.1863

19 StA RZ Ratsprotokoll Nr. 38 vom 8.6.1863

nen davor. Etwas weiter östlich sind zwei bzw. vier abgestellte Güterwaggons erkennbar. In Fahrtrichtung Konstanz verlässt ein kleiner Dampfzug mit zwei Personenwagen und drei Güterwaggons den Radolfzeller Bahnhof.

Böhringen-Rickelshausen

Das Studium der im GLA Karlsruhe aufgefundenen Pläne von 1863 vermittelt eine Fülle von Details, die auf heutigen Karten nicht mehr erkennbar sind. So zerschnitt die rund vier Kilometer lange Bahntrasse auf Böhringer Gemarkung einschließlich der Querung im Grenzbereich zu Überlingen am Ried 14 Wegverbindungen. Nach dem Bau 1863 verblieben immerhin noch sechs Querungen, die durch den Bau des zweiten Bahngleises und anderer Erneuerungen später auf drei reduziert wurden, von denen wiederum heute nur noch die neuere Unterführung für die L 220 beim Gut Rickelshausen dem Straßenverkehr dient. Welche Einschränkungen dies für die Bewohner und insbesondere die anliegenden Grundstücksbesitzer und Pächter mit sich brachte, ist leicht vorstellbar.

Östlich der Bahnstation waren allein 24 Grundstücke auf einem halben Kilometer Länge vom Bau betroffen. Vielfach gab es sehr schmale Parzellen. Wurden diese diagonal oder vertikal von der Bahnlinie geschnitten, so bedeutete dies die Teilung der Grundstücke, was eine Wertminderung nach sich zog. Verließ die Bahnlinie parallel zu den Grundstücken brachte dies eine gewisse Entlastung bei den Verhandlungen. Der Wald reichte, von der westlichen Gemarkungsgrenze aus gesehen, bis fast an das Bahnwärterhaus heran, d. h. der Hügel südlich des Weiherhofes und der L 220 war zu jener Zeit noch bewaldet.

Auf den Plänen sind die ersten Spuren eines frühen Industrialisierungsversuchs erkennbar. So gab es neben dem Gut Rickelshausen und der separaten Ökonomie die »Rickelshauser Bleiche«, die langgestreckte Ziegelhütte mit Wohnhaus und weiter östlich beim Bahnwärterhaus drei große Salmiakhütten. Die früheren Besitzer, Bartholomäus und Matthäus Merk, hatten 1830 versucht, hier eine Fabrik für Blausäure, Kali, Salmiak und »Berliner Blau« aufzubauen.²⁰

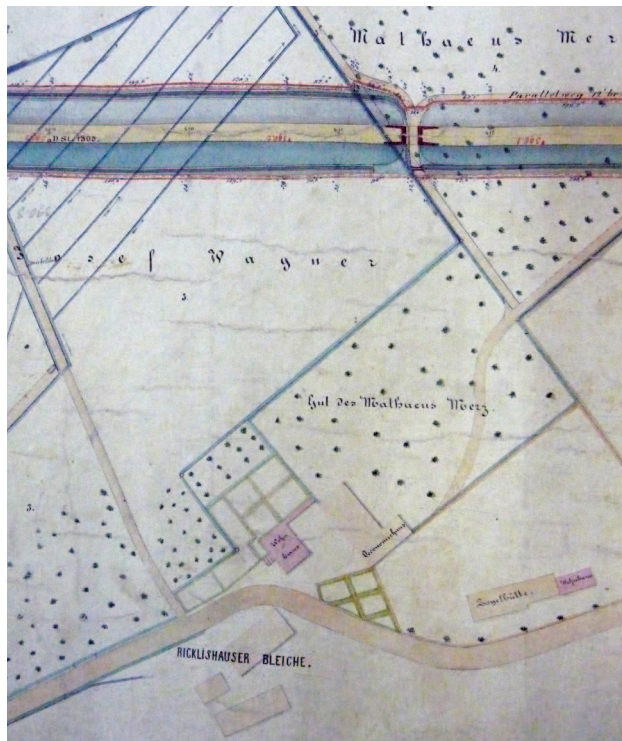
Außerdem ist auf dem Plan eine große Unterführung durch den aufgeschütteten Bahndamm erkennbar, durch die noch bis in die 1970er Jahre Heuwagen fahren konnten – auch diese Verbindung wurde mittlerweile von der Bahn für immer verschlossen. Die Wegansätze sind im verwilderten, privaten Parkgelände von Rickelshausen noch erkennbar.

Die Zerschneidung der Fluren, noch dazu wenn Dämme aufgeschüttet werden mussten, bildete auch für die Flora und Fauna eine »Grenzziehung«. Auf der ehemaligen Gemarkung Böhringen-Rickelshausen sind diese Dämme immerhin bis zu 7 m hoch. Langfristig profitierte die Ökologie davon, zumindest indirekt, denn die Eisenbahn begrenzte die Ausdehnung der Ortschaft Böhringen nach Süden. Abgesehen von der kleinen Siedlung um die ehemalige Ziegelei Rickelshausen, wurde

20 Vgl. Hirscher, Peter: Böhringen. Radolfzell 1994, S. 159 – durch die Pläne lassen sich die bei Hirscher angegebenen Objekte eindeutig lokalisieren.



Seeansicht der Stadt Radolfzell mit der neuen Eisenbahnanlage und dem Hafen. Lithografie von E. Kaufmann, um 1875 (Privatbesitz Verfasser)



Güterplan der Eisenbahn, um 1860, Gemarkung Böhringen-Rickelshausen, Ausschnitt mit der Gutsanlage Rickelshausen und einer ehemaligen Unterführung (GLA Karlsruhe)

kein weiteres Bauland südlich der Bahnlinie erschlossen. So präsentiert sich dort heute ein Landschaftsschutzgebiet, die sogenannten Reichenauer Wiesen, die einen sanften Übergang zum Naturschutzgebiet Aachried bilden.

Welcher Aufwand für den Bau der Eisenbahn nötig war, vermittelt selbst eine kleine Bahnstation wie Böhringen-Rickelshausen. Auf dem Plan sind mit leicht grauen Streifen die ehemaligen Grundstücke ablesbar. Am rechten, östlichen Bildrand ist die ehemalige eigene Gemarkung Rickelshausen zu sehen, zu der auch der oberhalb (= südlich) gelegene »Keller-Hof« (später Neuhäusle) als einziges Gehöft südlich der Bahnlinie gehörte. Die Grenze bildete hier das Mangesser Bächle, welches einen Bogen nach Süden (oben) zog, um sich dann wieder nach Westen zu wenden. Diesen Bachverlauf verkürzte man, seitdem verläuft der Bach nur noch auf der nördlichen Bahnseite, um dann später in den Mühlbach zu münden.

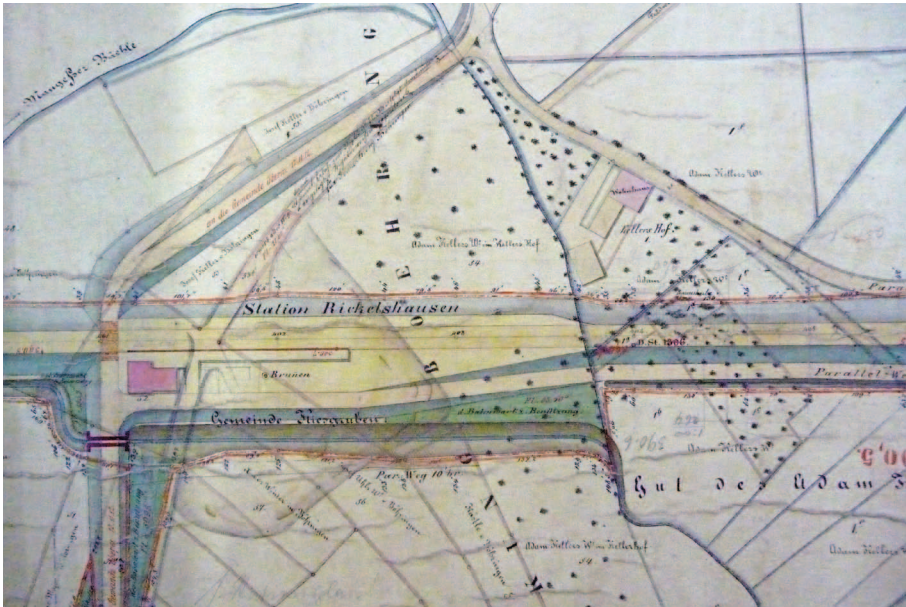
Die alte Landstraße von Böhringen nach Überlingen am Ried wurde mit einem Bogen nach Osten verlegt, damit sie die Bahn rechtwinklig schneidet. Der neue Weg zum Bahnhof bzw. nach Überlingen am Ried wurde erst 1912 der Gemeinde übereignet und der ehemals breite Übergang später durch eine schmale Unterführung für Fußgänger ersetzt. Obwohl vollständig auf Böhringer Gemarkung gelegen, bezeichnete die Bahn die Station – wohl wegen der Nähe zum Gut – als Station Rickelshausen. Jahrzehntlang »kämpften« die Böhringer um die Umbenennung, die erst 1909 in Form einer Doppelbezeichnung »Station Böhringen-Rickelshausen« erfolgte. Im Bereich der Bahnstation befand sich die Gemeinde-Kiesgrube, die zum Bahnbau verfüllt wurde.

Zwischen Böhringen und Radolfzell wurde ein weiteres Bahnwärterhaus errichtet. Nur kurz davor befindet sich die Unterführung Riedweg. Ein weiterer Feldweg wurde aufgegeben, ein interessanterweise über private Grundstücke geführter »Fussweg nach dem Mooser Steg«, gewissermaßen ein »Trampelpfad«, der auf kürzestem Wege zur Mooser Brücke führte.

Der beim Riedweg parallel verlaufende, heute namenlose Bach, wird hier noch mit »Gumpfenbach« geführt. Die Bezeichnung könnte von »gumpen« (= hüpfen, springen) oder von Gumpen, Gompen (= tiefe Stelle, Wasseransammlung) abgeleitet sein. Er zweigt vom Mühlbach ab, der am südlichen Dorfe nach Osten in Richtung Radolfzell verläuft, während der Gumpfenbach nach Süden direkt in Richtung Aach seinen Weg nimmt. Vermutlich hat man den ursprünglichen Bach geteilt, um die Mühle in Radolfzell mit Wasser zu versorgen. Dafür spricht, dass hier an diesem »Wasserknotenpunkt« auch das Mangesser Bächlein« in den Mühlbach geleitet wird. Der »alte« (Gumpfen-) Bach diente als Überlauf und zum Entwässern der Wiesen.

Radolfzell

Auf Radolfzeller Gemarkung gab es in der Nähe der heutigen Gaststätte Seerose ein nicht mehr erhaltenes Bahnwärterhaus. Hier wurde nicht nur die Landstraße nach Überlingen am Ried bzw. Moos gequert, sondern auch zahlreiche Feldwege, die das Herzengelände, Gärten und Schilfwiesen erschlossen, durchschnitten.



Güterplan der Eisenbahn, um 1860, Gemarkung Böhlingen-Rickelshausen, Ausschnitt mit der Bahnstation (GLA Karlsruhe)



Güterplan der Eisenbahn, um 1860, Gemarkung Radolfzell, Ausschnitt mit Verlauf des Mühlbachs, Graben mit Lohmühle sowie dem ursprünglichen Seeufer (GLA Karlsruhe)

Der bereits erwähnte Mühlbach besaß auf Höhe des Gasthauses Schwert (abgebrochen, heute Seniorenwohnanlage) einen direkten Graben, der entlang des spitälischen Schwertgartens direkt in den See führte. Dieser Graben ist als Kanal noch erhalten und dient bis heute zum Umleiten des Mühlbachs bei Sanierungsarbeiten. Der Mühlbach verläuft heute ansonsten verdolt durch das Allweiler- und Schiessergelände in Ost-West-Richtung, um dann beim Mühlbach-Einkaufszentrum nach Süden zur Kaiserinnenpassage zu führen. Dann wird er entlang der nördlichen Stadtmauer zum Schützentor, Gerberplatz und Untertor »zurück« nach Westen geleitet. Am Untertor trieb er bis 1888 die Spital- oder Mahlmühle und anschließend die ehemalige Lohmühle an, um dann vor dem heutigen Yachthafen in den See zu strömen. Diese umständlich wirkende Bachführung hatte militärische Gründe, denn so konnte man das Gelände vor der Stadt im Belagerungsfall unter Wasser setzen und zugleich die städtische Mühle bedienen.

Im Bereich der Lohmühle wurden der Mühlbach und der große Graben zusammen unter der Bahn hindurchgeführt. Das Gelände musste 1860 ab hier aufgeschüttet werden. Ein neues, gleichmäßiges Seeufer entstand, die »Biegen« (Buchten) verschwanden.

Der Plan für den Bereich des Bahnhofes ist durch seine Überlagerungen von Alt- und Neubestand besonders interessant. Das freistehende Gredhaus, das Gasthaus Schiff direkt an der Stadtmauer sowie die Stadtapotheke sind leicht zu erkennen. Mit einem gelben Streifen ist die durch die Bahn erworbene Fläche abgegrenzt, sie umfasste den gesamten Bereich von der Stadtmauer bis zum Seeufer.

Die dem Seetor vorgelagerten »Anstösse« wurden von der Stadt bis dahin als Zollmagazin und als Waschhaus genutzt und nun abgebrochen. Stattdessen errichtete man das erste Bahnhofsgebäude (»Aufnahmestation«), beide Gebäude sind noch auf dem Plan übereinander eingezeichnet. Östlich davon gab es einen Brunnen, ein Aborthaus und eine Signalglocke. Der schienengleiche Bahnübergang war gepflastert, ebenso zwei Übergänge im Bereich des Gleises.

Zwei Gleisstränge gab es, vom zweiten Gleis aus konnten die Güterwaggons direkt in den südlich gelegenen Güterschuppen entladen werden. Für die am Bahnhof eintreffenden Waren schuf man im Westbereich einen Verladeplatz (heute Taxistand). In der zweiten Ausbauphase verlagerte man den Güterschuppen auf die Nordseite (heute Busbahnhof) und 1911 schließlich an den Westrand beim Scheffelhof, wo sich das Gebäude heute noch befindet. Das Gelände zwischen heutigem Stadtgarten und alter Pakethalle hatte man als Reservefläche zur Vergrößerung der Station dazu erworben.

Der Hafen bekam zunächst nur eine Maueranlage mit einer Rampe zum See. Das sogenannte »Rübhorn« – hier mit Schachen bezeichnet – verblieb bei der Stadt, zusammen mit der Mole bildete diese Landzunge eine Bucht, den geschützten Hafen der Stadt.

Zur Aufschüttung der Anlagen am See und der Bahndämme konnte man den Moränenkies des Mettnaeinschnitts gut gebrauchen. Seit dem Bau des Bahngrabens beginnt die Halbinsel Mettnau für die Radolfzeller ab hier. Im Bereich des heutigen



Güterplan der Eisenbahn, um 1860, Gemarkung Radolfzell, Ausschnitt mit dem neuen Bahnhof und den darunter eingezeichneten älteren Gebäuden (Gredhaus, Zollhaus) im Bereich Seetor (GLA Karlsruhe)



Güterplan der Eisenbahn, um 1860, Gemarkung Radolfzell, Detail mit dem Mettnaeinschnitt und den ehemaligen Parzellen (GLA Karlsruhe)

Spielplatzes an der Wäschbruck stand ein weiteres Bahnwärterhaus mit einer kleinen Gartenanlage, im Volksmund wegen der Nachbarschaft als »Villa Graf« bezeichnet. Die Aufgabe des Bahnwärters Graf war es, den ebenerdigen Übergang zur Wäschbruck zu sichern. Auf der gleichen Seite befand sich die Villa Müller, die spätere Villa Noppel, mit ihrem fast kreuzförmigen Grundriss.

Gegenüber der Stadtseite fehlt auf dem Plan noch die 1864 erbaute Villa Bosch. Zwei Wege führten auf die Mettnau. Der südliche Mettnauweg (heute Scheffelstraße), der mit einer kleinen Brücke den Bahngraben überwand, und der durch die Bahn unterbrochene Friedhofweg (heute Martinstraße, jenseits der Bahn Hausherrenstraße). Das Krankenhaus wurde 1906 auf dem 1878 aufgegebenen Friedhof errichtet. Als Ersatz für den unterbrochenen Weg schuf man eine östlich entlang des Grabens verlaufende Verbindung zur Mettnaustraße. Die leicht durchscheinenden Grundstücksgrenzen auf dem Plan zeigen schmale Parzellen, auf denen Wein angebaut wurde – deswegen auch die Bezeichnung »Rebberg zum Hard«.

Markelfingen

Unmittelbar an der Gemarkungsgrenze zwischen Radolfzell und Markelfingen errichtete man ein Brückenbauwerk, das im Volksmund später »Fuchsloch« genannt wurde, wobei die Gewannbezeichnung »Fuchsloch« schon aus dem 15. Jahrhundert stammt (nach 2007 von der Deutschen Bahn mit Beton verfüllt). Die alten Baupläne bezeichnen es als »Durchgang und Dohle«, d. h. es wurde bewusst in dieser Doppelfunktion errichtet. Der Durchgang diente zum Austausch zwischen den beiden

Parallelwegen entlang der Bahn, wobei der Seeuferweg an der Bahn immerhin schon eine Breite von 12 Fuß (rund 3,60 m) aufwies.

Etwas weiter gab es einen schienengleichen Bahnübergang mit einem (erhaltenen) Bahnwärterhaus. Der Übergang wurde hauptsächlich von Fischern und Reichenauer Bürgern benutzt. Auch dieser Übergang wurde in der 1970er Jahren von der Bahn ersatzlos gestrichen, das Haus verkauft.

Der Plan der Station Markelfingen gibt ebenfalls den alten Zustand vor dem Eisenbahnbau wieder. Die Straße an den See verlief wie heute parallel zum Mühlbach, erst unterhalb der Bahnlinie wechselte der Weg die Seite. Auch hier fallen die schmalen Parzellen zum Seeufer als Folge mehrerer Erbteilungen ins Auge. Besonders auffällig sind fünf radial angeordnete Grundstücke, die bezeichnenderweise den Namen »Birzelwiesen« tragen. Im Bereich der Station wurde der Weg wieder rechtwinklig über die Gleise geführt. Zur Bahnwärterstation gehörten mehrere Gärten, wobei besonders der westlich gelegene durch zahlreiche Zierrabatte auffällt.

Die leider vor wenigen Jahren abgebrochene untere Mühle von Markelfingen ist in ihrer Gesamtanlage wiedergegeben. Das Hauptgebäude des Müllers Martin Rauch stand längsseitig mit seinem großen Mühlrad am Bach. Die Zufahrt erfolgte entweder über die Brücke vom Hauptweg oder über einen eigenen Weg vom Dorf her. Ein von Bäumen umstandener Garten und ein großes Ökonomiegebäude mit einem nördlichen Wohnteil bildeten eine nach Norden hin offene Hofanlage.

Die Umsetzung der Planung und die unmittelbaren Bahnanlagen

Die Stadt Radolfzell trat bei der Güterakquisition außer dem unmittelbaren Bahnhofsareal vier Flächen zum Eisenbahnbau ab: 1. Das Streugelände am Schlattgraben (heute Nähe Konstanzer-Brücke) mit 13 laufenden Ruthen zum Preis von 700 fl pro Morgen. 2. Das Gelände »Rohrschachen bei der Fahrt« (Seeufer, westlich der Mole) mit 146 Ruthen zum Preis von 800 fl pro Morgen. 3. Das Streugelände im Herzen, das bessere mit 64 Quadratruthen und das geringere mit 74 Quadratruthen zum Preis von 700 fl bzw. 560 fl pro Morgen. 4. Die städtischen Allmendwiesen mit 2 Morgen 367 Quadratruthen zur Bahn und zu Güterwegen erforderlich zum Preis von 150 fl pro Morgen.

Wenn die Bezahlungen so erfolgt sind, dann hätte die Stadt aus den Grundstücksverkäufen etwa 965 fl Erlöst. Angesichts der gewährten Kostenbeteiligung in Höhe von 50 000 fl für die Verlegung der Bahn an den See und der Ausgaben für die Eröffnung – die Erstellung des Pavillons und der Ehrenpforte kostete allein 251 fl – wäre das nicht gerade viel. Bemerkenswert sind die Preisunterschiede für die einzelnen Flächen. Die Allmendwiesen erzielten noch nicht einmal ein Viertel des Kaufpreises für den Streuhau. Die Schilfwiesen in Seenähe waren wertvoller, da das Schilf insbesondere als Streugut in den Ställen diente. Den höchsten Preis erzielte der Bereich am Hafen.

Die ursprüngliche Markierung der Linie war im Laufe der Zeit teilweise verloren gegangen, weshalb die Eisenbahn-Bausektion Singen in einem Schreiben an die Stadt anmahnte, dass die Arbeit »sehr mühevoll und zeitraubend und deshalb auch sehr



Güterplan der Eisenbahn, um 1860, Gemarkung Markelfingen, Ausschnitt mit dem Seeufer, der neuen Bahnstation mit Ziergarten und der unteren Mühle (GLA Karlsruhe)

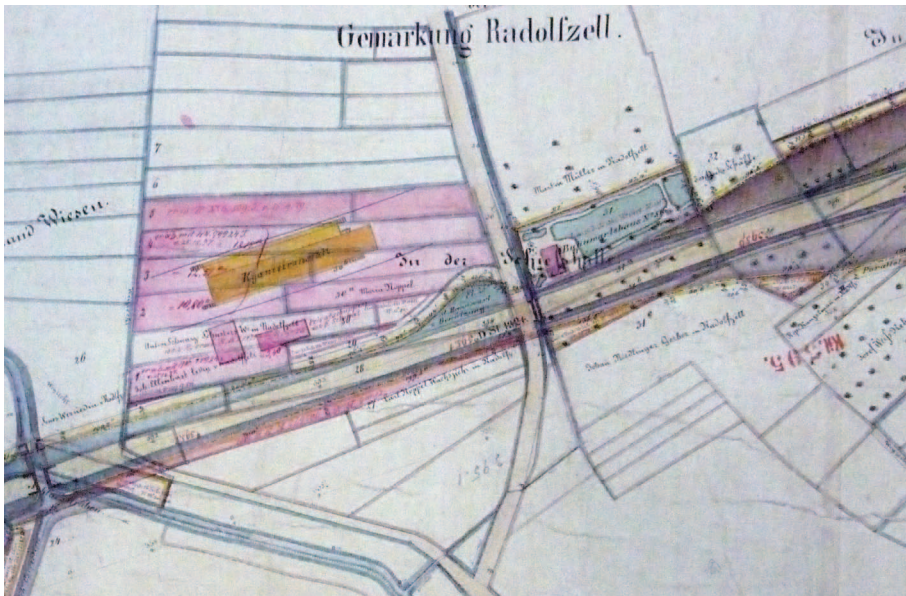


Güterplan der Eisenbahn, um 1860, Gemarkung Radolfzell, Ausschnitt mit dem Gebiet zwischen Stadtgraben und Mettnaueinschnitt. Vor dem Ober- tor die ehemalige Kapelle St. Jakob, die von der Bahn vor dem Abbruch als Materiallager (»Magazin«) benutzt wurde. Daneben der Viehmarkt mit dem Urkundenhäuschen (GLA Karlsruhe)

kostspielig« sei, weshalb zukünftige Verwüstungen auf Kosten der Gemeinde beglichen würden.

Mit Schreiben vom 21. August 1860 verlangte die Eisenbahnbauverwaltung in Singen für die Dauer des Bahnbaus mietweise ein verschließbares, geräumiges Lokal in der Nähe der Bahnlinie zur Unterbringung von Materialien und Gerätschaften und schlug dafür die alte Friedhofskapelle St. Jakob vor, was ihr auch gestattet wurde. Dieser Beschluss läutete den Untergang der kunsthistorisch wertvollen Kapelle ein, denn als die Bahn auszog, war die Kapelle profaniert und wurde 1869 für den Bau des neuen Gefängnisses geopfert. In ihr befand sich u. a. ein gemalter Zyklus zur Vita des hl. Christophorus aus dem 16. Jahrhundert. Die alte Kreuzigungsgruppe – so vermute ich – versetzte man später in die St. Anna-Kapelle auf der Weinburg (Originale heute in der Krankenhauskapelle). Der Lageplan von 1861 verrät die genaue Lage der St. Jakob-Kapelle und des 1906 auf die Mettnau versetzten Urkundenhäuschens, was bislang nicht bekannt war.

Mitten auf dem Seetorplatz – seit der jüngsten Sanierung durch einen unterschiedlichen Bodenbelag sichtbar gemacht – stand das Gredhaus, das als Lagerhaus am See diente. Dort richtete die Bahn im März 1861 ein Baubüro und eine Bauhütte



Güterplan der Eisenbahn, um 1860, Gemarkung Radolfzell, Ausschnitt mit Nachträgen im Bereich der alten Schießstätte und der neu gebauten »Kyanisierungsanstalt« (GLA Karlsruhe)

samt Magazin ein. Nach Beendigung des Projektes brach man 1869 die Gred ab und verlegte den Gredhausbrunnen (Lage auf dem Platz markiert)²¹ zum Münster (heute Marienbrunnen). Das Zollgebäude, Teil des Untertors, wurde zuvor schon niedergelegt, da es der Bahntrasse im Weg stand.

Am nördlichen Ende des Mettnaueinschnitts, dort wo sich heute ein Bolzplatz, der Kunstrassenplatz sowie die G. Neurohr-Brücke befinden, übergab die Stadt im November 1860 Gelände für einen Schwellenlagerplatz. Dort stand außerdem ein bislang unbekanntes, drittes Bahnwärterhäuschen, welches wohl nach der Aufgabe des schienengleichen Bahnüberganges beim Bau der Lokschuppen und der Drehscheibe nicht mehr benötigt wurde.

Interessant ist neben einzelnen Schuppen die Bezeichnung »Kyanisierungsanstalt«, ein heute nicht mehr bekannter Begriff. Hier wurden offenbar die Eisenbahnschwellen mit Chlorquecksilber behandelt – eine Technik, die nach dem englischen Schiffsbauer Kyan benannt wurde und die Schutz vor Vermoderung bot. Im 19. Jahrhundert befanden sich hier die Schießhütte (siehe auch Gewinnbezeichnung im Plan) und auch zwei Schuppen, von denen einer dem Bauunternehmer Schmal gehörte. Nur wenig weiter nördlich flossen Schlattgraben und Sibach zusammen, die durch ein Brückenbauwerk unter der Bahn durchgeführt wurden und noch heute in der Nähe der Kläranlage in den Markelfinger Winkel münden.

21 StA RZ Ratsprotokoll vom 31.7.1863

Bei mehreren »Tagfahrten« wurden Grundstücksverhandlungen durchgeführt sowie Vergaben getätigt. Im Februar 1861 bekam die Eisenbahn-Bausektion die Genehmigung für Probelöcher zur Eröffnung eines Steinbruchs hinter dem städtischen Buchhof. Bei der Tagfahrt vom 17. Juni 1861 wurden die Baulose vergeben, die Erdarbeiten mussten binnen sechs Wochen (!) ausgeführt werden. Zunächst wurden der gute Boden abgetragen, die Gräben hergestellt und mit dem Material der Bahnkörper aufgefüllt. Danach legte man Parallelwege und Übergänge an und planierte die Böschungen. Neben einheimischen und bayerischen Unternehmen bewarben sich auch italienische Firmen, was offenbar keine Probleme bereitete. Bei den drei Losen 1861 kamen jedoch weder Josef Vila aus Mailand noch Benjamin Mirasky aus Piana in der Lombardei zum Zug. Bei zum Teil nur einem Gulden Preisunterschied bei zwei Geboten und einer Vergabesumme von 757 bzw. 887 fl ist der Verdacht auf eine Absprache nicht ganz von der Hand zu weisen.

Am 29. Juli 1861 traf man sich mit der Stadt, um die Mehraufwendungen und die Beschädigungen von Wegen und Wasserläufen infolge der regen Bautätigkeit zu besprechen. Dabei zeigte sich, dass z. B. die Wege im Gewinn »Altes Schwert« bis dahin keine Befestigungen aufwiesen. Im Spätsommer und Herbst erfolgten die meist gütlich ausgehenden Verkaufsverhandlungen. Am 24. August 1861 etwa wechselten auf Radolfzeller Gemarkung 137 Parzellen ihren Besitzer – darunter fast keine Gemeinderäte. Unter den Verkäufern waren ebenso viele Radolfzeller wie Auswärtige, insbesondere bei den Riedwiesen waren es Bürger der Reichenau, Ausdruck der jahrhundertealten Beziehungen zur Klosterinsel.

Bei drei weiteren Terminen kamen noch 83 Parzellen zum Verkauf und Abtausch, darunter Wiesen und Äcker im »Allmend« und beim »Alten Schwert«. Diese wurden für Arrondierungen und die Anlage von Parallelwegen benötigt. Durch einen Vertrag mit der Stadt wurden im März 1862 die meisten Güterüberschreibungen vorgenommen. Längere Widerstände gab es in der Anfangszeit des Eisenbahnbaus kaum, erst während der zweiten Phase des Eisenbahnbaus ab 1875 gab es auch juristische Auseinandersetzungen.

Noch im November 1861 wurden Schienen und Schwellen für Böhringen und Radolfzell geliefert, so dass die Montage 1862 beginnen konnte – ein ehrgeiziges und auch zeitlich ambitioniertes Projekt. Den Abschluss bildete das Setzen von Marksteinen, die reichlich vorgesehen waren: für Rickelshausen 80, Böhringen 114, Markelfingen 170 und für Radolfzell 180 Marksteine. Die Ausschreibung sah feste Steine ohne Risse vor, jeder 18 x 5 x 6 Zoll groß und mit der Initialie »EB« zu versehen, wofür 33 Kreuzer Lohn bezahlt wurden.

Beim Betrieb der ersten Eisenbahn 1863 erwies es sich als zweckmäßig, noch einige Grundstücke dazu zu erwerben. Die ersten Petroleumlampen wurden bereits 1863 auf der Strecke Basel-Konstanz versuchsweise eingesetzt.²²

22 Kuntzemüller, a. a. O. 1953, S. 39

Auswirkungen des Eisenbahnbaus auf die Stadtplanung

Während man sich mit der Stadt relativ schnell einigte, scheinen ein Jahr nach der Eröffnung noch nicht alle Güterübereignungen abgeschlossen gewesen zu sein. Die Eisenbahnbaukasse Stockach forderte die Ausstellung von Gemeinderatszeugnissen über die Rechtsverhältnisse der ganz oder teilweise in die Eisenbahnanlage fallenden einzelnen Liegenschaften, hierzu sollte auch ein besonderer »Kommissär« bestellt werden, der die alten Urkunden im städtischen Archiv zu untersuchen hatte. Der Eisenbahnbau löste viele Grundstücksteilungen und Verkäufe aus, so dass es nahe lag, einen genauen Katasterplan anfertigen zu lassen, was rund fünf Jahre nach Vollendung des Eisenbahnbaus erfolgte.

Bereits in der Mitte des 19. Jahrhunderts entstand der Wunsch nach einem befahrbaren Weg nach Norden. Bis dahin ging die Handelsstraße von Konstanz nach Stockach ausschließlich vom Obertor zum Untertor. Wer nach Norden, nach Güttingen und Stockach wollte, musste den umständlichen Weg über die Reutehöfe nehmen. So setzten sich auch die Badische Bezirksstelle und mehrere Güterbesitzer 1856 dafür ein, dass im Interesse der Landwirtschaft ein Güterweg vom Löwenbrunnen über das Schütztor in gerader Richtung zum Haselbrunnen und damit nach Güttingen angelegt wird. Die Stadt anerkannte die Zweckmäßigkeit des Projektes, sah sich aber aufgrund der bisherigen Unternehmungen noch nicht zu einer Realisierung im Stande.²³

Dennoch erwarb die Stadt für dieses Vorhaben einen strategisch gelegenen, ummauerten Garten am Löwenbrunnen. Bis 1903 stand dieser Löwenbrunnen im Kreuzungsbereich der heutigen Poststraße, Höllstraße, Löwengasse und Schützenstraße. Nach Verlegung des Brunnens und Einebnung des Gartens bildet diese Kreuzung einen platzartigen Bereich. Bis zum Erwerb durch die Stadt 1859 gab es nur einen schmalen Zugang zum Schütztor, da dieses nur eine ungeordnete Bedeutung besaß.

Durch ein blindes Nachgebot erhöhte sich der Preis auf 1130 fl für rund 250 qm, ein teurer Garten und dennoch ein Schlüsselgrundstück für die spätere Anbindung der nördlichen Stadt, u. a. der Industrien von Schiesser und Allweiler (ab 1875). Da es 1859 eher so aussah, als ob der Bahnhof nördlich der Stadt gebaut werden würde, war der Kauf unumgänglich. Zusätzlich erwarb man das ebenfalls in der Mitte der heutigen Schützenstraße vor dem Schütztor stehende Haus des Karl Zähringer für 2500 fl.

Wiederum waren es 1869 die Angrenzer, dieses Mal Sigmund Widder und Senes Böhringer, die das Projekt einer neuen Straße beim Schütztor in Erinnerung brachten. Der Gemeinderat entschied, dass, wenn bei der Budgetaufstellung 1870 sich noch »disponible Mittel« zeigten, man geneigt sei, die Herstellung im darauffolgenden Winter einzuleiten.²⁴ Weitere Vorkehrungen waren notwendig, so etwa die Ver-

23 StA RZ Ratsprotokoll Nr. 85 vom 5.9.1856

24 StA RZ Ratsprotokoll Nr. 217 vom 1.10.1869

legung der Stiege am Schützentorturm auf die andere Seite, auch mussten Hafner Mauch (nach dem Torturm stadtauswärts) seinen »Geschirrladen« beseitigen und Anna Wengle sowie Senes Kressibuch ihre Gärten und Gemüseländer abgeben.

Immerhin »startete« man mit der provisorischen Überwölbung des Mühlbachs mittels hölzerner »Deuchel« 1871. Zur endgültigen Anlage, die 1872 erfolgte, benötigte man private Grundstücke, die alsbald erworben wurden.²⁵ Ende 1873 schließlich beschloss man die Fortführung bis zum Bahnwartshaus (heute etwa Millenium-Hochhaus) und pflanzte 1874 insgesamt 255 rote und weiße Kastanien. Diese wunderbare Allee wurde beim Bau der »neuen« Schützenstraße in den 1950er Jahren unverständlicherweise geopfert.

Dass man für den Bau der Schützenstraße rund 20 Jahre benötigte und sie erst durch den Eisenbahnbau so »rasch« realisiert wurde, wirkt aus heutigem Blickwinkel unverständlich. Berücksichtigt man aber eine sparsame Haushaltsführung und zahlreiche andere, durch den Eisenbahnbau ausgelöste Unternehmungen, ist selbst ein so langer Prozess nachvollziehbar.

Auch im Ufer- und Hafenbereich kam es im Zuge des Eisenbahnbaus zu deutlichen Veränderungen. Die politischen Umwälzungen zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatten am westlichen Bodensee zu einem Zusammenbruch der bestehenden Wirtschaftsordnung geführt. Das Ausfuhrverbot in die Schweiz und andere Krisen hatten den Handel zum Erliegen gebracht. Die Erschließung eigener Salzlager in der Nordschweiz hatte auch den lukrativen Salzexport versiegen lassen. Es war also kein Wunder, dass der Radolfzeller Hafen verlandete und notwendige Investitionen ausblieben.

1826 beschwerten sich die einheimischen und sogar die Schweizer Schiffsleute über die katastrophalen Zustände, der Verfall des Fruchtmарkts drohe. Es kam indes nur zu Reparaturarbeiten, und mit dem Bau der Eisenbahn am See ging die Landungsstelle ganz verloren. Die Stadt stellte Anträge an das Großherzogliche Handelsministerium, die aber abschlägig beschieden wurden. Erst 1873/74 wurde auf Kosten des Landes eine neue Hafenanlage errichtet. Am 1. Juni 1875 begann die regelmäßige Dampfschiffahrt auf dem Untersee, zwei Mal pro Tag lief das Schiff in den Radolfzeller Hafen ein.

Vor dem Eisenbahnbau reichte der See bis an die Stadtmauern und auch aus strategischen Gründen hatte man hier keinen Weg angelegt. Durch die Anlage der Bahnlinie am See entstand das Bedürfnis nach einem Weg auf beiden Seiten der Bahn. Zur Kanalisierung, Überdeckung der Abzugsgräben und Anlegen eines Weges entlang der Stadtseite genehmigte man im Dezember 1866 500 fl. Die ursprünglich direkte Entwässerung der Stadt durch die Stadtmauer direkt in den See wurde durch den Eisenbahnbau unterbrochen. Ein offener Graben sammelte die Abwässer. Es war also kein Wunder, dass der Bürgermeister 1870²⁶ bei der Eisenbahnbaubehörde beantragte, den hinteren Teil des »Grienlen Winkels« aufzuschütten und das Abwas-

25 StA RZ Ratsprotokolle Nr. 135 vom 28.9.1871, Nr. 1 vom 5.1.1872 und weitere Protokolle 1871/72

26 Ratsprotokoll Nr. 39 vom 11.2.1870



Das erste Bahnhofsgebäude von 1863 am Seetorplatz mit dem noch schienengleichen Bahnübergang (1909 aufgehoben), Foto um 1890 (Archiv des Verfassers)

ser durch Dohlen abzuleiten. Damit entfielen die Ausflüsse durch die Stadtmauer in den offenen östlichen Graben, der somit aufgeschüttet werden konnte.

Mit den Aufschüttungen und dem Bau der neuen Hafenanlage 1875 verschwand auch das Rübhorn, eine kleine Landzunge im See, welche als Waschplatz diente. 1876/77 sorgte die Stadt für einen Ersatz durch den Bau der legendären Wäschbruck, einer breiten Treppe aus Sandstein in den See.

Das Großherzogliche Bezirksamt forderte die Stadt nach dem Eisenbahnbau zu einer Festsetzung für künftige Bauten im Bereich des Bahnhofs und der Stadtmauer auf, damit »die Bauenden nicht in Verlegenheit kommen und aufgehalten werden«. Auch für den Abschnitt vom Obertor bis zum Mettnaueinschnitt solle man sich Gedanken machen. Tatsächlich entstanden hier die ersten Villen – Villa Noppel, Villa Bosch, Villa Mader – und ein Straßenzug beim Untertor. Der alte Zugang zur Mettnau erfolgte – aus heutiger Sicht sehr umständlich – über die heutige Jakobstraße, die erst ungefähr auf der Hälfte der Straßenlänge nach Süden rechtwinklig abbog. Stattdessen zog man nun neu vom Obertor die direkte Verbindung zur Mettnaubrücke: Die heutige Scheffelstraße entstand.

Neben der Schützenstraße – mit der direkten Verbindung Richtung Güttingen – und der heutigen Scheffelstraße wurde der Ausbau der Mooser Straße mit dem Bau einer Eisenbrücke über die Aach zum dritten wichtigen Straßenprojekt, das der Eisenbahnbau auslöste. Auch der Friedhofsweg (heute Martinstraße) – bis 1878 befand sich der Friedhof beim heutigen Krankenhaus – wurde durch den Bahngraben

unterbrochen. Fortan benutzte man die jetzige Scheffelstraße und Strandbadstraße, die von 38 neu gepflanzten rotblühenden Kastanien gesäumt wurden. Schließlich wurde die vom Österreichischen Schlösschen ausgehende Farbgasse, die in die Seestraße mündete, zum Bahnhof hin verlängert, wozu ein Garten (heute Pizzeria Rustika) und die Stadtmauer durchbrochen wurde: Die Bahnhofstraße war »geboren«.

Durch den Abbruch des Gredhauses war eine größere Fläche entstanden, die den heutigen Seetorplatz vor dem Stadtmuseum Alte Apotheke und den Bahnhofsvorplatz umfasste. Das erste steinerne Bahnhofsgebäude orientierte sich an der Seetorstraße. Es war ein zweigeschossiges Doppelgebäude mit einem teilweise einstöckigen Verbindungsbau. Während der zur Altstadt hinweisende Gebäudeteil mit einem Satteldach versehen wurde, wählte man für den zum Bahngleis und zum See orientierten Baukörper ein Walmdach. In der Gestaltung entsprach der Bahnhof mit steinernen Fenstergewänden und mit Fensterläden der zeitgenössischen (Bahn-)Architektur. Neben einem Aufenthaltsraum und dem Schalterbereich sowie vermutlich einer Wohnung für den Bahnhofsvorsteher dürfte im Südbau die für den Bahnbetrieb notwendige Infrastruktur untergebracht gewesen sein.

Als bald wurden die Flächen beim Bahnhof zu klein, und schon 1863 wurden weitere Grundstücke erworben, darunter der »Seegarten« an der Stadtmauer, und die Zufahrt zum Bahnhof wurde verbessert. 1873 beschloss man, den Bahnhofsvorplatz nach einem Plan von Ingenieur Aicham auszubauen, wobei die Anlieger an den Kosten beteiligt wurden. Schließlich wurden im Februar 1874 weiße und rote Kastanienbäume gepflanzt. Das dem Seetor vorgelagerte Zollgebäude hatte man gleich zu Anfang der Bauarbeiten abgerissen. Erst mit dem Bau eines eigenen Abfertigungsgebäudes – die Fachwerkkonstruktion stand immerhin von 1884 bis 1970 – verlagerte sich der Bahnhofsvorplatz teilweise vom Seetor zum heutigen Busbahnhof.

»Viele glauben, man müsse inwendig gesund sein, um das Fahren auf der Konstanzer-Waldshuter Bahn zu erleben« (Clemens Hungerbiehler 1858). Der Bau der Bahn war am See und insgesamt in Baden ein gewagtes Unternehmen. Neben der heute als Nachteil empfundenen Streckenführung direkt am See überwiegen doch die Vorteile für die Stadt und die Landschaft, insbesondere im ökologischen Bereich, wie der stetige Anstieg der »Seehas-Nutzer« belegt. Die Zweifel über das gesundheitliche Risiko zur Zeit des Eisenbahnbaus sind verflogen.

Die Pläne aus den Anfängen des Bahnbaus am See von 1859–63 dokumentieren in einzigartiger Weise den Umbruch und welche Veränderungen der Bahnbau mit sich brachte. Die »Bahn am See« vermittelt, wie politische Entscheidungen weitreichende Folgen hatten und haben, und ferner, wie viele andere städtebauliche Entwicklungen, wie Straßenbau und Industrieansiedlung, darauf zurückzuführen sind. Wie sich der Bahnhof und die Bahnanlagen in Radolfzell weiter entwickelten, insbesondere der große Bahnhofsumbau von 1904–1909, dies wäre einen eigenen Aufsatz wert.