

## Streit um die Klettgau-Bahn

Trassenführung sorgt vor 150 Jahren zwischen Gemeinden für harte Auseinandersetzungen. Sorge um Immissionen

VON HUBERT ROTH

Seit 150 Jahren besteht die Hochrhein-Bahnstrecke zwischen Basel und Schaffhausen. Alte Aufzeichnungen geben Aufschluss darüber, wie seinerzeit im Klettgau der Schienenbau vor sich ging. Die Trassenführung war anfänglich umstritten.

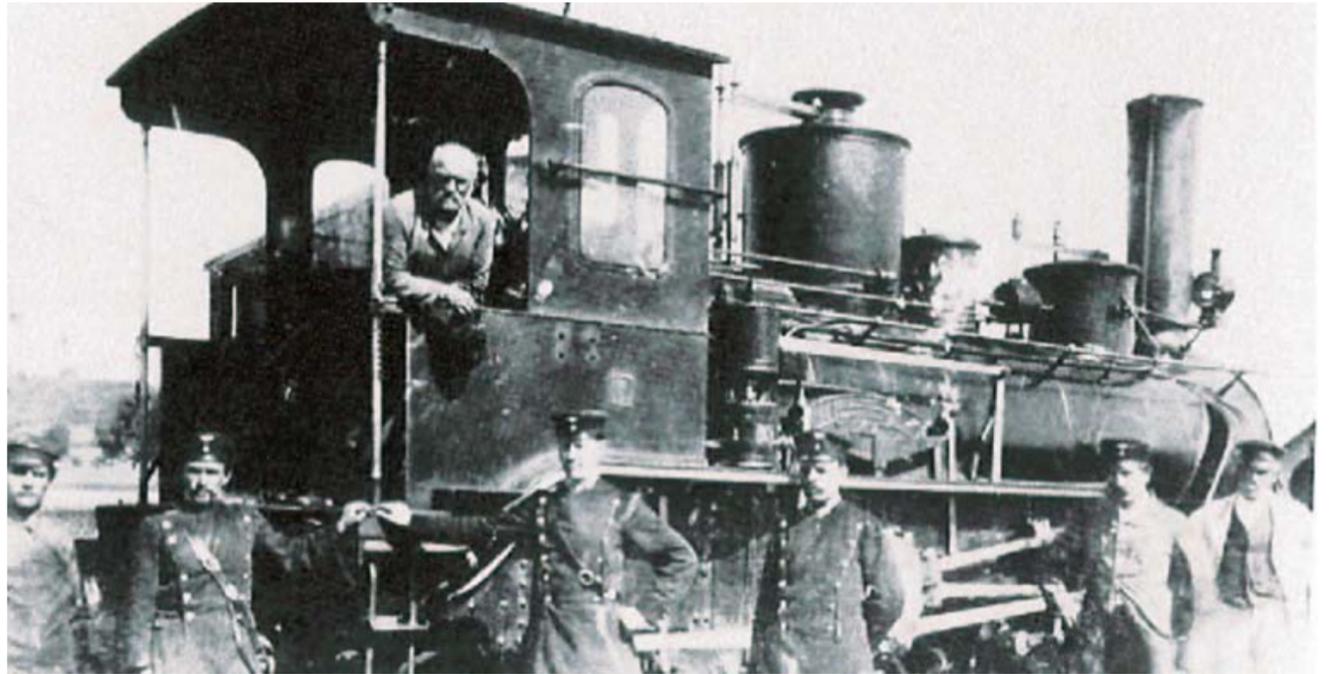
Am 7. Dezember 1835 fand die feierliche Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Deutschland statt. Die zu Ehren des bayerischen Königs „Ludwigs-Eisenbahn“ genannte Eisenbahn verband die beiden Städte Nürnberg und Fürth (Streckenlänge sechs Kilometer).

Nach dem Herzogtum Braunschweig war Baden der zweite deutsche Staat, der den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf Rechnung des Staates in die Hand nahm. Im Jahr 1833 wurde zum ersten Mal vom Mannheimer Unternehmer Ludwig Newhouse der Vorschlag zum Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel vorgeschlagen, fand aber zunächst keine Zustimmung bei der badischen Regierung. Erst die Gründung einer Eisenbahngesellschaft im benachbarten Elsass zum Bau einer Linie von Basel nach Straßburg im Jahr 1837 führte zu ernsthaften Planungen zum Bau einer badischen Eisenbahn, um das Abwandern der Verkehrsströme ins Elsass zu vermeiden.

In einem außerordentlichen Landtag beschloss die badische Ständeversammlung am 29. März 1838 drei Gesetze zum Bau der ersten Strecke zwischen Mannheim und der Schweizer Grenze bei Basel nebst einer Stichbahn nach Baden-Baden und einer Zweigstrecke nach Straßburg. Im September 1838 war Baubeginn.

Für den Eisenbahnbau war in Baden zunächst das Innenministerium zuständig, das für diesen Zweck eine eigene Behörde, die „Eisenbahn-Bau-Direktion“ gründete. Erst mit der Eingliederung der badischen Post in die Reichspost 1872 entstand in Baden eine eigenständige Eisenbahnverwaltung, die „Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen“.

Die erste Strecke, als Badische Hauptbahn bezeichnet, wurde in den Jahren 1840 bis 1863 schrittweise fertiggestellt. Der Abschnitt zwischen Mannheim und Heidelberg wurde am 12. September 1840 in Betrieb genommen. Es folgten die Abschnitte bis Karlsruhe 1843, Offenburg 1844, Freiburg im Breisgau 1845, Schliengen 1847, Efringen-Kirchen 1848 und Haltingen 1851. Die Seitenbahnen nach Kehl und Baden-Baden waren bereits 1844 beziehungsweise 1845 eröffnet worden. Die Weiterführung der Hauptstrecke durch das Basler Gebiet erforderte Verhandlungen mit der Schweiz, wobei Meinungsverschiedenheiten über den besten Ort



für den Anschluss der badischen Bahn an das Schweizer Netz – Basel oder Waldshut – zu Verzögerungen führten. Im Staatsvertrag vom 27. Juli 1852 konnte eine Übereinkunft gefunden werden, die der Badischen Staatsbahn den Bau und Betrieb ihrer Eisenbahn auf Schweizer Hoheitsgebiet ermöglichte.

Die Bahn erreichte 1855 Basel, 1856 Waldshut und 1863 Konstanz. Damit war die 414,3 Kilometer lange Badische Hauptbahn fertiggestellt. Nachdem damit die wichtige Nord-Süd-Achse Mannheim–Basel sowie die Anbindung des Bodenseeraums realisiert waren, konzentrierte man sich auf die Schaffung einer Direktverbindung von Karlsruhe nach Konstanz ohne den Umweg über Basel: So entstand zwischen 1866 und 1873 schließlich auch die Schwarzwaldbahn.

Schon beim Bau der Badischen Hauptbahn war die Verknüpfung mit dem Schweizer Eisenbahnnetz geplant. Diese konnte erstmals mit der Inbetriebnahme der von Robert Gerwig gebauten Rheinbrücke bei Waldshut am 18. August 1859 fertiggestellt werden. Weitere Verbindungen entstanden 1863 in Schaffhausen, 1871 in Konstanz und 1875 in Singen am Hohentwiel.

Aus den Aufzeichnungen des Erzinger Gärtnermeisters Heinrich Weissenberger sind interessante Einzelheiten über den Bau der Eisenbahn über Waldshut hinaus durch den Klettgau nach Konstanz ersichtlich.

Es heißt dort: „Im Jahre 1862 ist die Eisenbahn von Waldshut nach Konstanz gebaut worden. Es hat in Erzingen daher sehr viel fremde Leute, hauptsächlich italienische Arbeiter gehabt. Die Bahn wurde am 13. Juni 1863 durch die Königliche Hoheit Großherzog Friedrich und den hohen Beamten der Eisenbahndirektion eröffnet. Der Großherzog begrüßte den hiesigen Gemeinderat und nahm ihre Ehrenbezeugungen und Bitten entgegen und setzte dann die Fahrt weiter nach Konstanz fort. – Ab

Beginn der Bahneröffnung liefen vier Zonenzüge und zwei bis drei Güterzüge. Der einstige Postwagen, welcher mit vier Pferden bespannt war, ging von jetzt an nicht mehr, und die bislang im Gasthaus 'zum Löwen' untergebrachte Postverwaltung wurde nun an den Erzinger Bahnhof verlegt, ebenso der Zoll, der seit Einrichtung anno 1834 im Ort war. Als Grenzaufseher waren sechs Mann hier. Ein Grenzkontrollleur, ein Postenführer und vier Grenzaufseher. Mit dem Betrieb der Eisenbahnlinie hörte nun auch das Landfuhrwerk-Gewerbe auf, das bisher mit vier- bis sechsspännigen Wagen durch den Klettgau führen und deren Fuhrleute (oft 15 bis 25 Personen) in Erzingen im 'Löwen' und im 'Hirschen' übernachteten. Darunter befanden sich oft Frachtfuhrleute, die von Konstanz nach Frankfurt fuhren.“

Die Trassenführung der Eisenbahnlinie durch den Klettgau war jedoch umstritten. Die ursprüngliche Planung sah vor, die Eisenbahn über Grießen, das Schwarzbachtal hinauf nach Jestetten und von dort nach Schaffhausen zu führen. Vor allem die Bevölkerung des Jestetter Zipfels, wo man sich vom deutschen Mutterland fast völlig abgeschlossen sah, verlangte eine Bahnverbindung nach Waldshut und plädierte deswegen für eine Linienführung über Jestetten. Doch dagegen wehrten sich die Einwohner von Grießen vehement. Die historische Marktgemeinde befürchtete bei einer Durchleitung der Bahnlinie durch ihre Gemeinde starke Beeinträchtigungen durch die Dampflokomotiven und damit unerträgliche Immissionen für ihre Einwohner und für den Markt.

Diese Schwierigkeiten, die topographische Situation des Schwarzbachtals und nicht zuletzt aber die Verkehrsinteressen des Kantons Schaffhausen waren schließlich die Gründe dafür, dass sich die Planer in Karlsruhe zu einer Umplanung und damit zur Streckenführung mitten durch das Klettgautal, über Erzingen nach Schaffhausen entschlossen. Jedoch die Einwohner von Grießen standen mit ihren Bedenken gegen die Eisenbahn seinerzeit keineswegs alleine, denn auch in der Schweiz gab es in weiten Kreisen – und namentlich bei den Bauern – eine stark bahnefeindliche Stimmung. So auch in den benachbarten Schweizer Klettgauge-meinden, wo es während der achtjährigen Verhandlungen von 1850 bis 1858 zwischen dem Kanton Schaffhausen und dem Großherzogtum Baden über den Bau der Badischen Eisenbahn

durch den Kanton SH in den Gemeinden des Schweizer Klettgaus zu harten Auseinandersetzungen über die Trassenführung kam. Das grundsätzliche Einvernehmen beider Staaten wurde 1858 in einem Staatsvertrag manifestiert, doch die genaue Trassenführung blieb im Schweizer Klettgau ein Streitfall. Nachdem die Schwarzbachtal-Variante über Grießen „gestorben“ war, schlugen die badischen Planer vor, die Bahntrasse durch das Wangental via Jestetten nach Schaffhausen zu führen. Das fand in Jestetten und in den Schweizer Gemeinden Wilchingen und Osterfingen große Zustimmung, während sich die somit nicht von der Bahn erschlossenen Gemeinden des oberen Schweizer Klettgaus sich wiederum benachteiligt sahen.

Der Historiker Kurt Bächtold aus Schaffhausen vermerkt dazu in der „Wilchinger Chronik“, dass vor allem den Wilchingern und Osterfingern das Projekt „Wangental“ ausgezeichnet gepasst hätte, da sie damit nur wenig Kulturland hätten opfern müssen – und das damals flurmäßig für die Landwirtschaft noch völlig ungeordnete Wangental auf Kosten des Bahnunternehmens für sie aufgewertet worden wäre.

Doch die Geschichte verlief nicht nach ihren Wünschen, die Schaffhauser Regierung entschied sich schließlich gegen die „Wangental-Variante“ und zur Erschließung des oberen Klettgaus für eine Klettgau-Taltrasse über Neunkirch-Beringen, was alsdann zu neuen erheblichen Auseinandersetzungen führte, denn es ging nun auch ein Streit zwischen den Gemeinden Wilchingen und Hallau um die jeweils günstigste Anbindung ihrer Gemeinden an diese Bahnlinie los.

Die schnurgerade Führung der Bahnlinie ab Erzingen sowohl an der Gemeinde Wilchingen wie auch an Hallau vorbei zu einem in der Mitte liegenden gemeinsamen neuen Bahnhof außerhalb beider Gemeinden ist kein Zufall, sondern das Ergebnis neidbesetzter kommunaler Auseinandersetzungen.

Am 13. Juni 1863 wurde die Bahnlinie eingeweiht. Die politischen Vertreter der Schweiz, die Bundesräte Dubs und Fernerod und badischerseits der Großherzog persönlich versammelten sich in Waldshut und bestiegen dort den beschränkten Sonderzug.

Quellen: Badische Bahnhistorie, Bahnarchiv; Aufzeichnungen des Gärtnermeisters H. Weissenberger; Wilchinger Chronik und Aufsätze des Historikers Dr. Kurt Bächtold; Stadtbibliothek Schaffhausen.

Im Erzingen des 19. Jahrhunderts steht eine Dampflokomotive auf der Drehscheibe des Bahnhofs. Beim Personal handelt es sich um die Bahnarbeiter Simon und Gustav Gasser sowie Bahnwart Peter Weissenberger (von rechts). Die anderen Personen sind unbekannt. BILDER: ARCHIV HUBERT ROTH



Der Grenzbahnhof Erzingen mit Bahn- und Zollbeamten um 1918.