

Zur Geschichte
des öffentlichen Verkehrs
im ländlichen Raum

Hg. von dem Landkreis Emmendingen
Redaktion: Bettina Fürderer und Andreas Haasis-Berner

verlag regionalkultur

Inhaltsverzeichnis

Grußwort	7
Hanno Hurth, Landrat des Landkreises Emmendingen	
Einführung	9
Bettina Fürderer, Andreas Haasis-Berner	
Die alten Pfade und Wege durch das Yacher Tal	11
Karl Tränkle	
Wie viel Weg braucht ein Bauer?	31
Thomas Kaltenbach	
Von der Postkutsche zur Elztalbahn. Und warum die Bahn nicht weitergebaut wurde	55
Heiko Haumann	
Geschichte und Geschichten der Elztalbahn	83
Manfred Mössner	
Von der „Ewigkeitsbahn“ zur „Unvollendeten“. Zur Geschichte der Dreiseisenbahn im Hochschwarzwald	95
Günther Klugermann	
Im Schatten der Metropole. Die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft und die Erschließung des rechtsrheinischen Gebietes	117
Ute Scherb	
„Der Sieg des kochenden Wassers über das fließende“ – Eisenbahn und Kinzigflößerei im Wettstreit	137
Hans Harter	
Wie Gleise einen Landstrich erschließen. Frühe Eindrücke bei Eisenbahnfahrten durch das Kinzigtal	159
Andreas Morgenstern	
„Einfach aber solid und des Gegenstandes würdig“. Erhaltene Bahnhofsbauten Friedrich Eisenlohrs an der Rheintalbahn	177
Erik Roth	
Autorin und Autoren	195

Von der Postkutsche zur Elztalbahn. Und warum die Bahn nicht weitergebaut wurde

Heiko Haumann

Am 26. Januar 1860 wandte sich der Bürgermeister von Furtwangen, Joseph Zimmer, an die Gemeinderäte von Waldkirch und Elzach und teilte ihnen mit, in diesen Tagen gehe eine von den meisten Einwohnern unterzeichnete Petition an die Zweite Kammer der badischen Ständeversammlung in Karlsruhe. Diese bezwecke die „Erbauung einer Eisenbahn durch das Elztal über den Schwarzwald“. Optimistisch „von der Intelligenz der Bewohner Waldkirchs [und Elzachs] zum Voraus überzeugt“, forderte Bürgermeister Zimmer die Gemeinderäte auf, ebenfalls eine Petition unter möglichst zahlreicher Beteiligung der Bevölkerung abzusenden. Er regte an, auch die Ortsvorstände der übrigen Elztalgemeinden einzubeziehen.¹ Damit begann eine langjährige Auseinandersetzung um den Bau der Elztalbahn, die letztlich zwar von Erfolg gekrönt war, jedoch keineswegs die ursprünglichen Hoffnungen vollständig erfüllte.

Wie sah der öffentliche Verkehr im Elztal aus, bevor die Bahn gebaut wurde? Das heute bestehende Straßennetz wurde im Wesentlichen erst im 18. und 19. Jahrhundert angelegt. Die Menschen bewegten sich zu Fuß oder nutzten Pferde und Rinder als Reit- und Zugtiere für Kutschen und Fuhrwerke. Wie man mit der Kutsche durch das Elztal und seine Seitentäler reiste, hat etwa Heinrich Hansjakob (1837–1916) mehrfach beschrieben.² Öffentliche Verkehrsmittel gab es zunächst nicht. Kuriere wurden eingesetzt, um dringende Nachrichten zu überbringen. Gastwirte organisierten im Bedarfsfall Transportmöglichkeiten. Ein regelrechtes Fuhrgewerbe entwickelte sich seit dem späten Mittelalter und war im 17./18. Jahrhundert weit verbreitet. Bis

-
- 1 Engelbert Strobel: Aus der Geschichte der Elztalbahn. In: Waldkircher Heimatbrief (im Folgenden: WH) 148, August 1994 – 156, März 1996 (außer 152 und 155), hier 148, 1–3, Zitate 2 (aus dem Brief an Waldkirch). Aus diesem geht hervor, dass ein gleichartiges Schreiben an Elzach gegangen war. In den einschlägigen Akten im Stadtarchiv Elzach ist es nicht enthalten, vielleicht wurde es an anderer Stelle abgelegt. Inhaltlich ähnliche Ausführungen hatte Strobel bereits in zwei früheren, gleichlautenden Aufsätzen dargelegt: Die Elztalbahn und der badische Landtag. In: WH 55, Juni 1971 – 58, März 1972, sowie in: Badische Heimat. Mein Heimatland 53 (1973) H. 2, 225–233. Ich zitiere, wenn nicht anders vermerkt, nach der erstgenannten Aufsatzfolge. Klaus Person danke ich herzlich dafür, mir die Ausgaben des WH zugänglich gemacht zu haben. Engelbert Strobel (1907–1984) hat bei seinen Forschungen zur Geschichte der Elztalbahn die Unterlagen im Stadtarchiv Waldkirch und im Generallandesarchiv Karlsruhe (z. B. die Landtagsprotokolle) ausgewertet. Deshalb habe ich die Quellen in jenen Archiven nicht mehr durchgesehen, sondern mich auf die Bestände im Stadtarchiv Elzach (im Folgenden: StadtAE) und – als Beispiel – im Gemeindearchiv Yach (GAY) konzentriert. Für Hilfe bei der Beschaffung von Abbildungen danke ich Philipp Häßler.
 - 2 Z. B. Heinrich Hansjakob: Durch das Elz- und Simonswäldertal. In: WH 126, März 1989, 5–6, und 132, November 1990, 5.



Mit dem „Berneriwägle“ unterwegs (Fotograf: Alwin Tölle, undatiert, Schwarzwälder Freilichtmuseum Vogtsbauernhof, tö_125).

etwa 1750 entfaltete sich auch ein Netz von Postkutschenlinien über die zahlreichen Territorien Deutschlands, das die großen Postunternehmen – die Fürsten von Thurn und Taxis sowie Preußen – unter sich aufgeteilt hatten. Seit 1821 wurde nach und nach eine Schnellpost eingeführt, die die Fahrtzeit erheblich verkürzte, allerdings auch verteuerte. Damit konnte die Postkutsche noch eine gewisse Zeit mit der Eisenbahn konkurrieren, die sich in Deutschland ab 1835 ausbreitete. Seit Ende des 19. Jahrhunderts kamen schließlich Postkutschen mit Motorantrieb zum Einsatz, bis dann Omnibus und Eisenbahn die Kutsche völlig verdrängten.³

³ Grundlegende Informationen in: Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900. Hg. von Klaus Beyrer. Eine Publikation des Deutschen Postmuseums, Frankfurt am Main, anlässlich der gleichnamigen Ausstellung. Karlsruhe 1992, hier vor allem Klaus Beyrer: Zeit der Postkutschen. Ein Überblick, 9–23; Wolfgang Behringer: Die Fahrdienste der Reichspost, 55–66.

Die Postkutschenlinien benötigten eine zuverlässige Infrastruktur. Im Durchschnitt lagen die Posthalterstationen in Deutschland, in denen die Pferde gewechselt und die Reisenden übernachten konnten, 35 Kilometer auseinander. Aufgrund des überwiegend schlechten Zustandes der überregionalen Straßen war das Reisen in der Postkutsche lange Zeit sehr mühevoll. Erst allmählich besserten sich die Verhältnisse. Auch die Kutschen selbst wurden komfortabler. Störend wirkten sich ebenfalls die vielen Territorien aus, die man in der Regel durchqueren musste: An jeder Grenzstation mussten Zölle und Gebühren bezahlt werden. Teilweise wurden noch zusätzliche Wegegelder verlangt. Das änderte sich erst im 19. Jahrhundert.⁴

1787 beantragte der Elzacher Bärenwirt Johann Nepomuk Winter beim Kaiserlichen Oberpostamt in Freiburg, gegen ein Drittel Portoanteil die Briefbeförderung im Raum Elzach zu übernehmen. Vier Jahre später durfte er auch eine Postkutschenlinie von Elzach nach Freiburg und Emmendingen sowie nach Hornberg und Hausach einrichten.⁵ Damit begann der öffentliche Verkehr in Elzach. Winter war ein Pionier.



Postkutsche vor der „Krone Post“ und der Dorflinde in Simonswald. Zu erkennen sind auch die Livreen des Kutschers und der Postbeamten. Fotograf unbekannt, um 1896 (Privatarchiv Dieter Schindler).

4 Beyrer: Zeit, bes. 9, 17; Behringer: Fahrdienste, passim; Helmut Gold: Chaussee-, Wege-, Brücken- und Torgeldquittungen. In: Zeit der Postkutschen, 160–161.

5 Josef Weber: Zur Geschichte der Stadt Elzach. I. Teil hg. von der Stadt Elzach anlässlich des 800-jährigen Jubiläums im Jahre 1978, II. Teil zur 825-Jahrfeier im Jahre 2003. Elzach 2003, 273, 275, 340, 345.

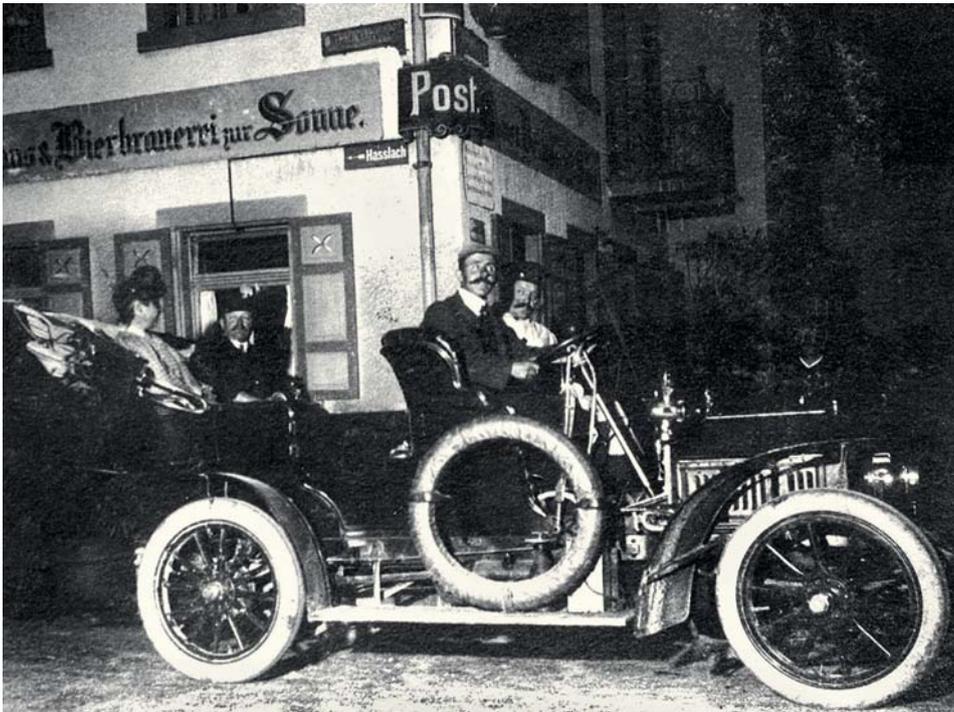


Am 19. August 1901 hält die letzte Postkutsche von Waldkirch nach Elzach vor dem Gasthof „Hirschen-Post“ (Sammlung Hermann Rambach).

Trotzdem ließ das Postwesen im gesamten Elz- und Simonswäldertal noch lange Zeit zu wünschen übrig. 1837 bat schließlich die Stadt Waldkirch, von Elzach unterstützt, die Postdirektion Karlsruhe „um Einrichtung einer Fahr- und Briefpost“. Ein Jahr später konnte im Waldkircher Gasthaus „Löwen“ eine Posthalterei eingerichtet werden. In Elzach wechselte die Posthalterei vom „Bären“ in die „Hirschen-Post“. Täglich verkehrte nun der gelbe Postwagen zwischen Freiburg und Elzach, ab 1846 auch auf der Strecke Simonswald – Villingen. Für die Fahrt von Denzlingen nach Waldkirch benötigte die Postkutsche 45 Minuten, bis Elzach weitere 75 Minuten. Der Bau der Elztalbahn machte diesem Verkehr ein Ende – von 1874 bis 1901 wurde die Strecke nach Elzach immerhin noch bedient. Nur in das Simonswälder und in das hintere Prechtal, also Richtung Villingen und Schonach, fuhren die Postkutschen noch eine Weile.⁶ In Oberprechtal hielt die letzte Postkutsche 1909, sie wurde ein Jahr später vom Postwagen abgelöst. Der erste Postbus fuhr dort 1930.⁷

6 Weber: Elzach, 290–291; Hermann Rambach: Waldkirch und das Elztal. Geschichte in Daten, Bildern und Dokumenten. Bd. 2: Das neunzehnte Jahrhundert 1800–1900. Waldkirch 1991, 139–140, 280, Zitat 139; Hans-Jürgen Wehrle: Im Jahr 1838 wurde der Löwenwirt zum Posthalter. In: Badische Zeitung (im Folgenden: BZ, Elztal), 7.6.2010; Anni Frohnmüller-Ramer: Abschied von der Löwen-Post. In: WH 27, Juni 1964, 2–3.

7 Heiko Haumann: Eine kleine Geschichte von Oberprechtal. In: Siegfried Blum: Mein Oberprechtal. Von Häusern und ihren Besitzern. Hg. von der Ortschaftsverwaltung Oberprechtal. Ubstadt-Weiher usw. 2019, 11–41, hier 24.



1909 hält die letzte Postkutsche in Oberprechtal, 1910 fährt der erste Postwagen (Sammlung Siegfried Blum).

Kehren wir also zur Elztalbahn zurück, die den öffentlichen Verkehr in unserer Region grundlegend veränderte. Warum ging die Initiative von Furtwangen aus? Nachdem 1825 und 1830 in England Eisenbahnen mit Dampflokomotiven in Betrieb genommen worden waren, kam auch in Deutschland überall der Eisenbahnbau in Gang. 1835 fuhr die erste Eisenbahn auf deutschem Boden zwischen Nürnberg und Fürth. Die Strecke im Rheintal von Mannheim nach Basel wurde bereits von 1840 bis 1855 gebaut. Freiburg erreichte die Bahn 1845.⁸ Aus dem Elztal ging ab August dieses Jahres fünfmal täglich ein Omnibusverkehr mit Kutschen von Waldkirch zur Eisenbahnstation Langendenzlingen. Es lag nahe, auch den Schwarzwald durch das neue Verkehrsmittel zu erschließen. Dabei standen wirtschaftliche Interessen im Vordergrund. So wollte Furtwangen dem Uhrenhandel nach Osten und Westen einen neuen Schub verleihen. Der Förderung von Industrie und Gewerbe galt auch das Hauptinteresse der Städte Waldkirch und Elzach, die sich umgehend der Furtwanger Initiative anschlossen und eine entsprechende Petition unterzeichneten. Die Verhandlungen führten in Waldkirch Bürgermeister Heinrich Weiß und Gemeinderat Anton Kirner, in Elzach Bürgermeister Georg Rapp.

Bei der Planung war zunächst an eine Kaiserstuhl-Schwarzwaldbahn gedacht, die von Breisach über Ihringen und Nimburg nach Emmendingen führen und dort Richtung Waldkirch abzweigen sollte. Am 3. April 1860 kam es zu einer ersten Besprechung von Vertretern der Städte Elzach, Waldkirch, Emmendingen, Endingen, Breisach und Furtwangen. Der Vorsteher des Bezirksamtes Waldkirch, Oberamtmann Julius Betz, bat in diesem Zusammenhang darum, auch die Fabrikanten und interessierten Gewerbetreibenden einzuladen. Eine gemeinsame Kommission erarbeitete dann eine Denkschrift für das badische Staatsministerium, die die wirtschaftlichen Vorteile hervorhob. Aus all dem wird sichtbar, für wen die Bahn in erster Linie bestimmt war. Daneben sollte der Personenverkehr, nicht zuletzt für Touristen, erleichtert werden.⁹

Dieses Projekt stand in Konkurrenz zur so genannten Schwarzwaldbahn, die von Offenburg durch das Kinzigtal Richtung Donaueschingen führen sollte. Deshalb wiesen die Befürworter der Elztalbahn darauf hin, dass die Linie über Waldkirch und Elzach nach Furtwangen, Villingen oder Donaueschingen billiger sei als jene durch das Kinzigtal. Falls diese aber doch gebaut werde, fügte man vorausschauend hinzu, würde sich eine Verbindung zwischen Elztal- und Kinzigtalbahn lohnen, um den Schwarzwald zu erschließen.¹⁰ In der Ständeversammlung, namentlich in der Zweiten Kammer, kam es

8 Erik Roth: Offenburg – Freiburg. Die Bauten der Badischen Staatseisenbahn und der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn. In: Denkmalpflege in Baden-Württemberg 31 (2002) H. 3, 178–186. Ich danke Katharina Ungerer-Heuck für den Hinweis auf diesen Aufsatz und Erik Roth für weitere Informationen.

9 Strobel: Elztalbahn, 148, 2–3; 149, 4; Rambach: Waldkirch, 162, 230, 269. Zum Projekt der Kaiserstuhl-Schwarzwaldbahn und zum Ausgangspunkt Emmendingen befindet sich viel Material in: StadtAE, XVII/17; GAY, B XVII/568. Knapper Überblick zur Geschichte der Elztalbahn; sre [Sylvia Średniawa]: Vorfinanziert von Stadt und Fabrikanten. In: BZ (Elztal), 9.7.2020.

10 Strobel: Elztalbahn, 148, 2.

zu einem langwierigen Hin und Her über die Wahl und Gestaltung einer Bahnstrecke in den Schwarzwald. Nach wie vor drängte Furtwangen, verbunden mit Vöhrenbach, auf eine Entscheidung zugunsten der Elztalbahn und regte immer wieder Aktionen an, aber auch im Elztal selbst bildeten sich Komitees zur Unterstützung des Projekts. Am 12. Mai 1861 trafen sich deren Vertreter im Furtwanger Gasthaus „Zum Engel“. Sie sahen die Elztalbahn als ein günstiges Glied in der Verbindung zwischen Paris und Wien und stellten freiwillige Beiträge der Gemeinden in Aussicht, um zumindest erst einmal die Vermessung der Linie selbst zu bezahlen. Kühl ließ das Bezirksamt Waldkirch im Auftrag der Regierung die Gemeinden wissen, dass man kein Personal für die Vermessung zur Verfügung stellen könne.¹¹

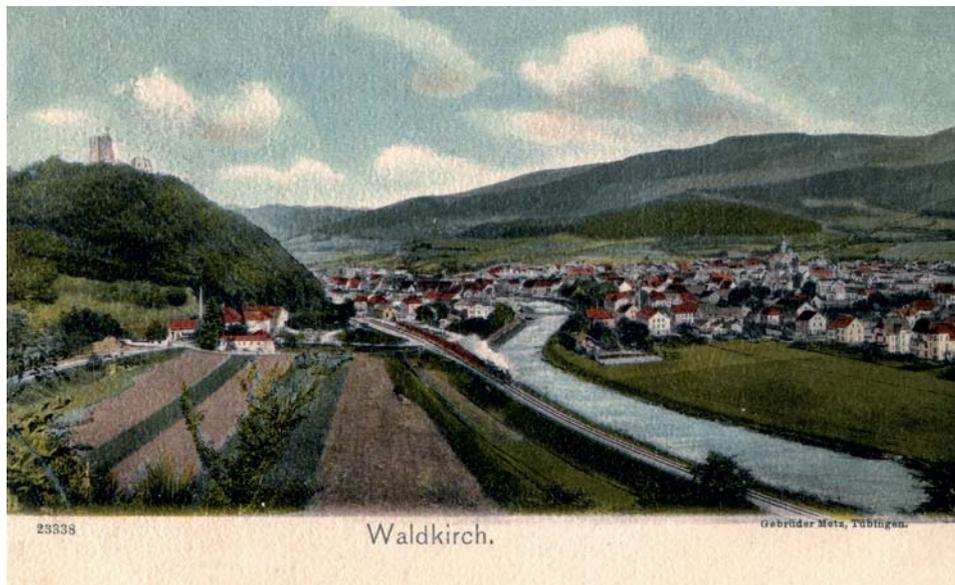
Doch die Anhänger der Elztalbahn ließen nicht locker. Mehrfach reichten sie Petitionen ein. So stellte denn am 11. Juni 1864 in der Zweiten Kammer der Abgeordnete Ludwig Häusser (1818–1867), Geschichtsprofessor in Heidelberg und Befürworter des Eisenbahnbaus, einen Kommissionsbericht vor, der zum ersten Mal einen konkreten Streckenverlauf skizzierte. Die Bahn sollte bis Elzach durch das Tal führen, sodann in Kurven und Tunnels bis zur Frischnau – der dortige Straßenbau der heutigen B 294 erfolgte erst 1876/77 –, von dort weiter nach Hausach und nach Furtwangen. Dieser Entwurf stieß bei der Regierung nicht auf Gegenliebe: Er sei mit vier Millionen Gulden zu teuer, die Haltestationen seien teilweise zu weit von den Ortschaften entfernt, und durch die kurvigen Steigungen dauere die Fahrtzeit zu lang. Deshalb entschied sie sich für die Kinzigtaler Schwarzwaldbahn, obwohl auch bei ihr erhebliche Höhen überwunden werden mussten. 1866 erreichte diese Bahn Hausach, 1873 Villingen.¹²

Das Projekt einer Kaiserstuhl-Schwarzwaldbahn war damit aber noch nicht aufgegeben. In Emmendingen trieb es ein geschäftsführender Ausschuss weiter voran. Während die Gemeinden des oberen Elztales das Vorhaben unterstützten, wurde immer deutlicher, dass vor allem Waldkirch eher eine Abzweigung in Denzlingen befürwortete. Nachdem die Stadt ihre Bereitschaft erklärt hatte, den Bau und Betrieb der Bahn bis zu ihrer Station unter Beteiligung von Gewerbetreibenden auf eigene Kosten zu finanzieren, trat 1872 im Parlament Robert Gerwig (1820–1885) für das Vorhaben ein. Dieser Ingenieur hatte wesentlich den Verlauf der Kinzigtal-Schwarzwaldbahn geplant – später sollte er auch am Bau der Gotthardbahn beteiligt sein. Er argumentierte, dass auf der Strecke von Denzlingen nach Waldkirch jährlich mehr Güter und Personen transportiert würden als von Emmendingen nach Waldkirch: 138.000 Zentner statt 59.000 und 9.670 Reisende statt 3.580. Daraufhin stimmten beide Kammern dem Projekt zu. Doch noch einmal kam es wegen Finanzierungsmodalitäten zu einer Verzögerung.¹³

11 Strobel: Elztalbahn, 149, 4–5; vgl. Rambach: Waldkirch, 275–276. Wichtige Dokumente in: GAY, B XVII/568. Für Unterstützung danke ich Karl Tränkle.

12 Strobel: Elztalbahn, 149, 5.

13 StadtAE, XVII/17; GAY, B XVII/568; Strobel: Elztalbahn, 150, 4; Rambach: Waldkirch, 275–276, 291. Über die Finanzierungsprobleme wurde auch immer wieder in der Presse berichtet, z. B. Der Elzthäler, 28.12.1872 (in: StadtAE, XVII/17). Zu den Enteignungsverfahren für den Bau der Strecke auf den Gemarkungen Denzlingen und Sexau (es gab eine „Expropriationscommission“) und zur Festlegung der Linienführung siehe Kreisarchiv Emmendingen



Die Elztalbahn verlässt den Bahnhof Waldkirch in Richtung Denzlingen (undatiert, vermutlich Anfang des 20. Jahrhunderts, Postkarte Gebr. Metz Tübingen, Elztalmuseum, T 02 P Stadtansichten Waldkirch B 1029).

Ende 1873 wurde schließlich die Baugenehmigung für die Linie von Denzlingen nach Waldkirch erteilt, am 23. Februar 1874 erfolgte der erste Spatenstich, und am 31. Dezember desselben Jahres konnte die Bahn dem Verkehr übergeben werden. Die Eröffnung wurde mit Festzug, Festessen und Bankett feierlich begangen. Die Schuljugend hatte zuvor schon an einer Probefahrt teilgenommen. Täglich fuhren zunächst fünf Züge, die 18 Minuten für die Hinfahrt nach Waldkirch und – wegen des Gefälles nach Buchholz – 15 Minuten für die Rückfahrt nach Denzlingen benötigten. In der folgenden Zeit gab es immer wieder Probleme. Die Rentabilität war zunächst nicht zufriedenstellend. 1877 unterspülte zudem ein Hochwasser die Eisenbahnbrücke bei Buchholz über die Elz und brachte sie fast zum Einsturz. 1896 riss ein erneutes Hochwasser den Eisenbahndamm in Waldkirch zwischen Galgenbrücke und Elztalbrauerei weg, glücklicherweise gerade nachdem der Zug in den Bahnhof eingefahren war. Die Kosten, die gedeckt werden mussten, belasteten die Stadt erheblich. Letztlich gelang es ihr jedoch, die Schwierigkeiten zu meistern, bis der badische Staat ihr 1886 die Strecke abkaufte.¹⁴

(im Folgenden: KreisAEM), Generalia Nr. 1882. Ich danke Bettina Förderer vom Kreisarchiv, dass sie mir die Akte digital zur Verfügung gestellt hat.

14 Stadtarchiv Waldkirch, A6 Nr. 6 (ich danke Katja Stumpe für den Hinweis); Rambach: Waldkirch, 276–278, 291, 330; Strobel: Elztalbahn, 151, 6–7 (er nennt 1900 als Verkaufsdatum an den Staat); J. B.: Die Erbauung der Elztalbahn. In: WH 47, Juni 1969. Unterlagen zum Bauaufwand für die Strecke von Denzlingen nach Waldkirch (Stand: 1.1.1878), zu den einzelnen Bahnstationen sowie Karten und Pläne auch in: Generallandesarchiv Karlsruhe, 230 Nr. 565.

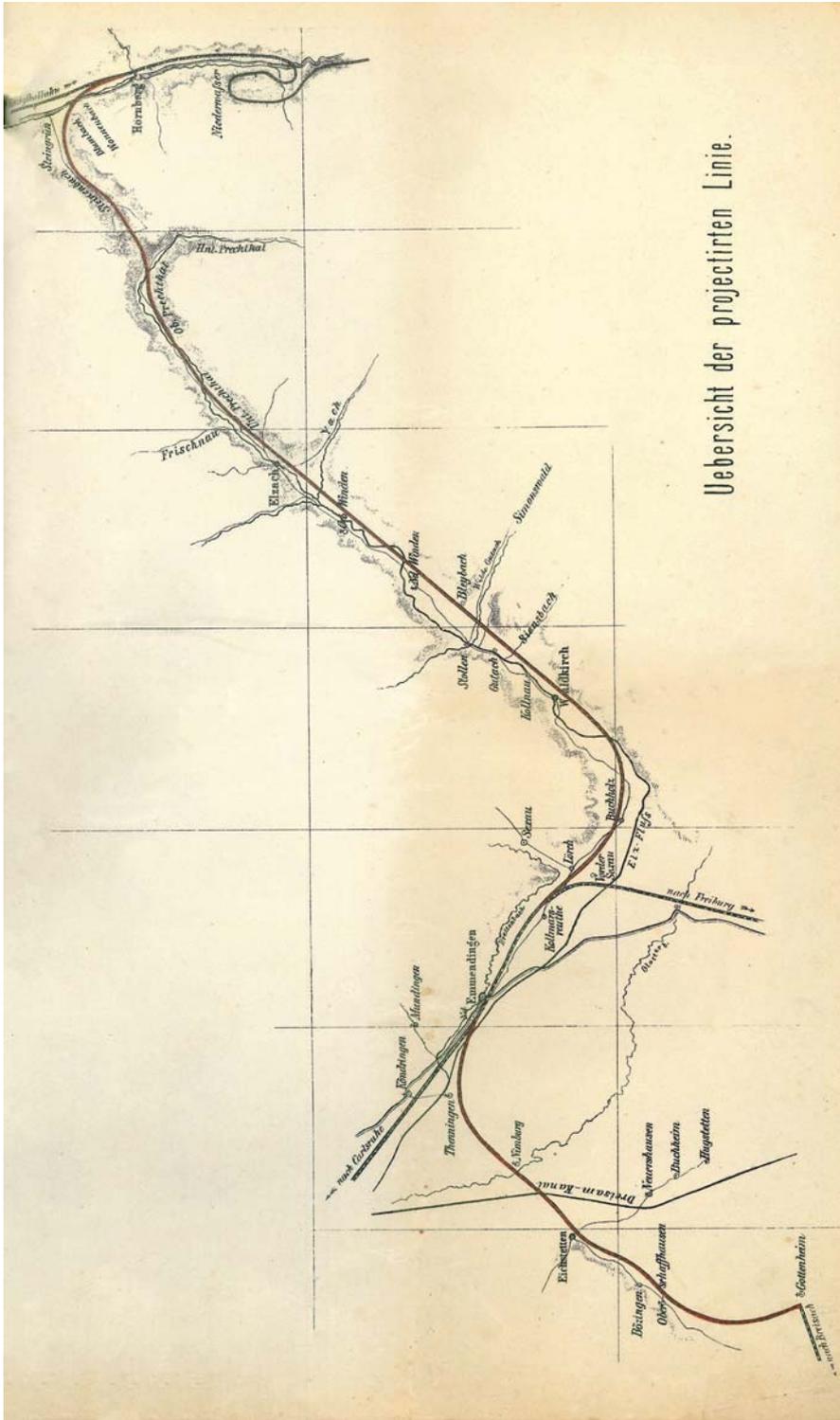


Dammbruch der Elztalbahn am 9. März 1896 (Foto: K. Wondratscheck, Elztalmuseum Waldkirch, T 25 F Ereignisse B 0960).

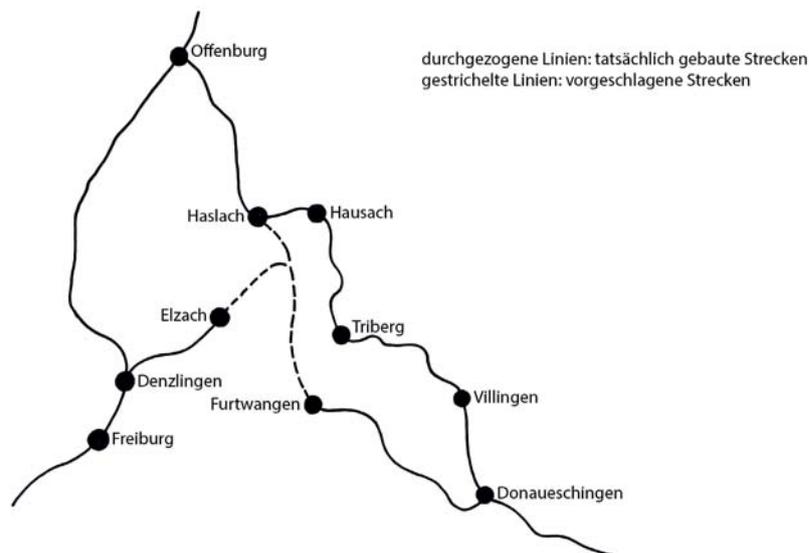
Zu dieser Zeit wurde um die Fortführung der Bahn bis Elzach gerungen. Schon im Oktober 1873 hatte der Bauleiter der Bahn von Denzlingen nach Waldkirch, Ingenieur R. Helbing, Elzachs Bürgermeister Rapp angeboten, ihm Pläne für die Linie bis Elzach und weiter bis Hausach zur Verfügung zu stellen. Einen Monat später riet er jedoch Rapp nach Gesprächen im Karlsruher Ministerium, sich zunächst auf den Bau bis Elzach zu konzentrieren. Die Regierung sei diesem Projekt nicht abgeneigt, während die Finanzierung einer Strecke bis Hausach derzeit nicht in Betracht komme.¹⁵ Dennoch bereiteten die Anhänger der Kaiserstuhl-Schwarzwaldbahn im Dezember 1873, kurz vor Erteilung der Baugenehmigung für die Strecke von Denzlingen nach Waldkirch, eine Petition an die Regierung und die beiden Kammern vor. Sie wollten den großen Wurf erreichen. In Gottenheim sollte die Linie einen Anschluss nach Breisach und Colmar haben, in die andere Richtung über Emmendingen und Waldkirch nach Elzach führen und von dort weiter über Oberprechtal, Steinenbach und Blumbach nach Hornberg mit Anschluss an die Kinzigtalbahn. Argumente für diesen Vorschlag waren die Weltpolitik, nachdem das Elsass wieder zu Deutschland gehörte, wirtschaftliche Verbindungen der einzelnen Orte, Förderung des Handels und die strukturelle Entwicklung der Gegenden, der bereits jetzt rege Personen- und Güterverkehr auf den Straßen, die strategische Bedeutung für Truppentransporte und

Zu einigen Problemen beim Betrieb (Bahnübergänge): KreisAEM, Generalia Nr. 1882 (1879, 1886/87).

¹⁵ StadtAE, XVII/17.



Der beabsichtigte große Wurf: die 1873 vorgeschlagene Linienführung von Gottenheim nach Hornberg (StadtAE, XVIII/17).



Der Kampf um die beste Linienführung (Skizze nach Vorlage von Hans Frank: Der Bregtärer. Ein Kapitel Schwarzwälder Eisenbahngeschichte. Furtwangen 1985, 2).

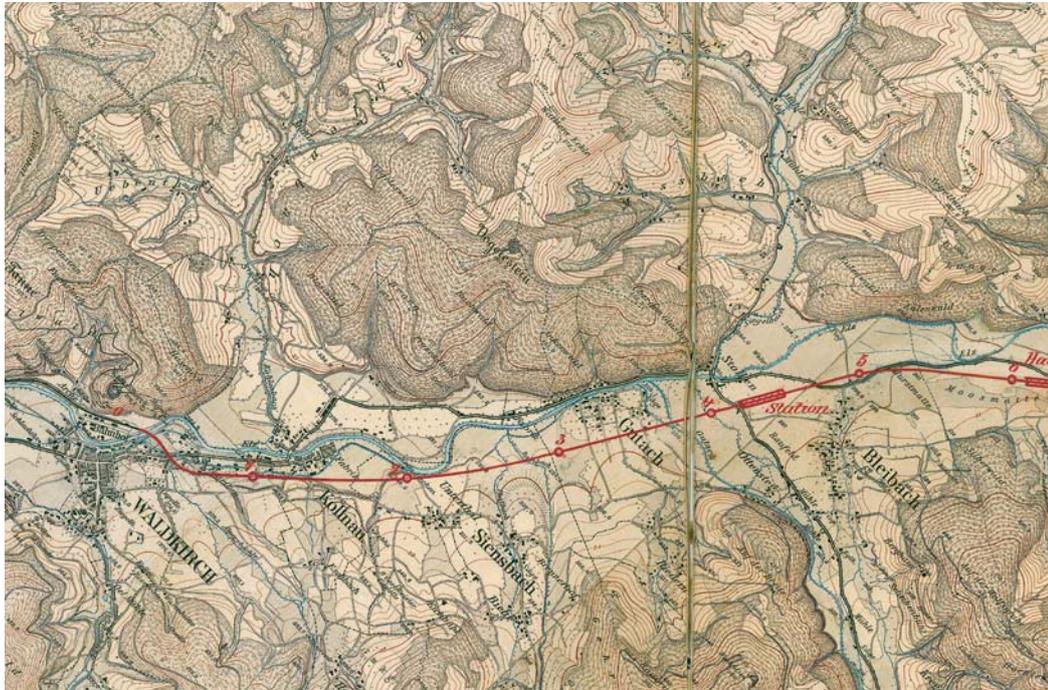
die Versorgung der Armee sowie die Rentabilität. Elzach wurde als „Vorort“ für diese Initiative auserkoren, erhielt also sozusagen den Vorsitz.¹⁶

Der Eisenbahnpolitiker Otto Elben (1823–1899), Mitglied des Deutschen Reichstages und der württembergischen Kammer, unterstrich am 25. Juni 1874 in einem Schreiben an den „Stadtmagistrat“ in Elzach die Bedeutung dieses Plans. Mit ihrem Anschluss an die bald verwirklichte Bahnlinie von Stuttgart nach Horb und Freudenstadt werde eine durchgehende Strecke von Nürnberg bis Mülhausen (Mulhouse) möglich.¹⁷ Doch gerade dieses Argument ließ die badische Regierung nicht gelten: Jene überregionale Verbindung biete Württemberg mehr Vorteile als Baden und sei deshalb für sie nicht vorrangig – eine erstaunlich beschränkte Sichtweise. Zudem hielt sie, wie Helbing vorausgesagt hatte, die vorgeschlagene Strecke für nicht rentabel und sah in ihr eine Konkurrenz zu den bestehenden Rheintal- und Schwarzwaldbahnen. So reagierte das badische Handelsministerium am 9. April und noch einmal am 9. Juli 1874 ablehnend. Im Grunde hatte schon die Entscheidung für Denzlingen das Aus für das Projekt bedeutet.¹⁸ Damit kam auch ein Anschluss nach Furtwangen nicht mehr

16 Ebd. Für Unterstützung bei der Erstellung der Abbildungsvorlagen aus dem Stadtarchiv danke ich Manuela Henin von der Stadtverwaltung Elzach.

17 Ebd.

18 KreisAEM, Generalia Nr. 1882. Wie aus dem Schreiben vom 9.7.1874 hervorgeht, hatte auch die Zweite Kammer die Petition der Regierung lediglich „zur Kenntnisnahme“ überwiesen. Die Bahnstrecke Freiburg – Breisach war 1871 eröffnet und 1878 nach Colmar verlängert worden. Auch hier war an eine Fernverbindung zwischen Paris und Wien über Freiburg und



Ingenieur Karl Müllers Planskizze der Streckenföhrung von Waldkirch bis Elzach (StadtAE, XVII/28).

in Betracht. Dort wurde dann der Bau der Bregtalbahn befürwortet, die 1892/93 verwirklicht wurde und in Donaueschingen auf das weitere Eisenbahnnetz stieß.¹⁹

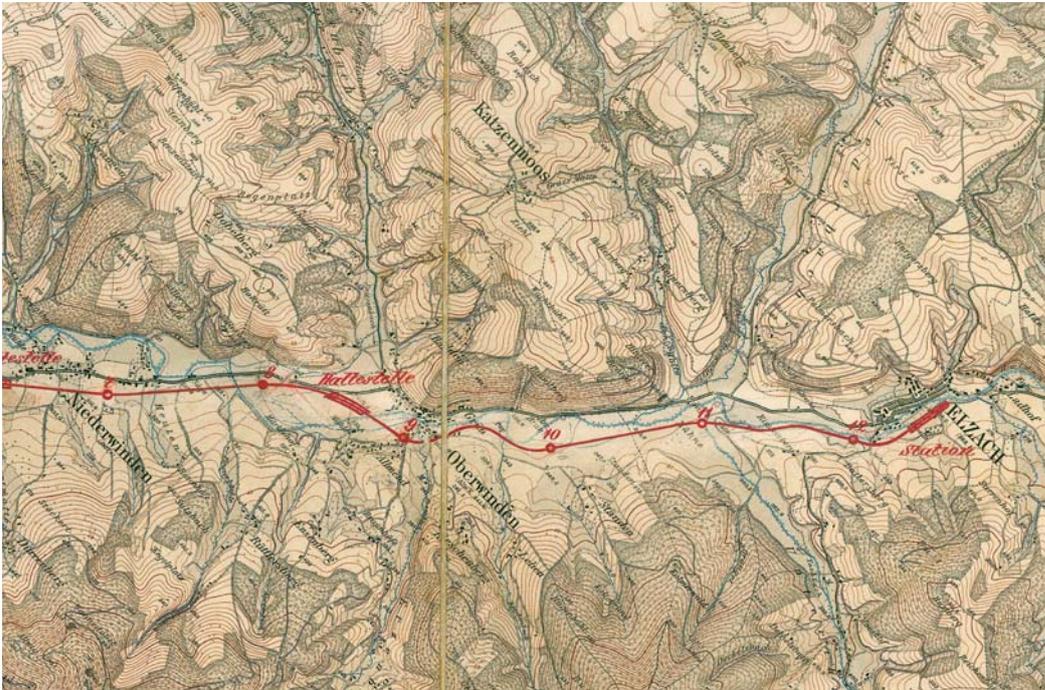
Trotz der Absage ließen sich die Anhänger der Idee einer Hauptverkehrsader zunächst nicht entmutigen. Am 13. Februar 1876 beschloss eine große Versammlung in Elzach, noch einmal eine Bittschrift an die Regierung und die beiden Kammern einzureichen. Während es wieder eine breite Befürwortung in der Region gab und auch die Freiburger Handelskammer den Zielen zustimmte, lehnte die Stadt Freiburg vorerst eine Förderung ab, weil sie sich auf die Verwirklichung der Höllentalbahnlinie konzentrieren wolle. Alle Bemühungen blieben erfolglos.²⁰

Schließlich blieb nichts anderes übrig, als der „kleinen Lösung“ den Vorzug zu geben. Ein „Eisenbahncomité“ aus Vertretern der Gemeinden im Elz- und Simonswäldertal

das Höllental gedacht. Vgl. Dirk Sattelberger: Verkehrswende anno 1871. In: BZ, 4.9.2021; Peter Kalchthaler: Auf dem Weg zur Großstadt. Ebd., 18.9.2021.

19 Robert Hönl: Bregtalbahn. 2. Aufl. Erfurt 2016; Mitteilung von Prof. Dr.-Ing. Hönl an Bernd Fackler (Badische Zeitung), 4.5.2021. Ich danke Bernd Fackler für den Hinweis.

20 StadtAE, XVII/17. Über das Treffen in Elzach berichtete die Badische Landeszeitung am 16.2.1876 (ebd.). In der Schilderung der allgemeinen Entwicklung folge ich, wenn nicht anders angegeben, Strobel: Elztalbahn. Auf die Einzelheiten der verschiedenen Petitionen gehe ich nicht ein. Trotz Freiburgs Haltung setzte sich deren ehemaliger Oberbürgermeister, Eduard Fauler (1819–1882), als Wahlkreisabgeordneter von Waldkirch für die Petition ein.



sowie interessierter Kreise der Bürgerschaft bat 1888 um Bewilligung der Strecke nur bis Elzach und erklärte sich bereit, eine Privatbahn zu finanzieren, erhoffte sich allerdings einen Staatszuschuss. Zu den veranschlagten Kosten von etwa 700.000 Mark, die sich später auf eine Million erhöhten, sollten die Gemeinden sowie die größeren Unternehmen in erheblichem Maße Beiträge leisten. Die Stadt Waldkirch unterstützte das Projekt, war jedoch nach ihren negativen Erfahrungen nicht mehr bereit, finanzielle Lasten zu übernehmen.²¹ Im Auftrag des Komitees erarbeitete Ingenieur Karl Müller einen Plan für die Streckenführung.²² In der Petition wurde die Wirkung unterstrichen, die der Bahnbau nicht nur auf die bestehenden bedeutenden Unternehmen, sondern auch auf die weitere Industrialisierung des Elztales ausüben werde. Außerdem werde

21 Vorschlag des „Eisenbahncomités“ vom 16.1.1888. Die Umlage wurde berechnet nach den Kategorien Einwohnerzahl, Steuerkapital und Gemeindevermögen. Danach sollten etwa Elzach 50.000, Prechtal 20.000, Bleibach 15.000, Oberwinden 6.000, Niederwinden 5.000, Yach 2.000, Biederbach 1.000, Katzenmoos 500 Mark zahlen, die Fabrikanten Schultis (Simonswald), Metz (Prechtal) und Gütermann (Gutach) je 5.000, die Kollnauer Fabrik 20.000 Mark. Wegen der Kostensteigerung wurden die aufzubringenden Beiträge noch einmal erhöht, wie aus der Petition von 1895 und aus Schreiben an die einzelnen Gemeinderäte hervorgeht; auch die Elzacher Leinenweberei Gebr. Castell beteiligte sich (GAY, B XVII/568). Vgl. Rambach: Waldkirch, 340. Zu den Kosten siehe auch die Beratungen in der Ersten Kammer im Mai 1892 und in der Zweiten Kammer im Dezember 1895 (StadtAE, XVII/27) sowie die später erwähnte Aufstellung von 1899.

22 StadtAE, XVII/28.



Das Gasthaus zum Bahnhof in Elzach, 1925 in „Bürgerhof“ umbenannt, heute Sitz der Volksbank. Der frühere Name weist darauf hin, dass zeitweise daran gedacht war, den Bahnhof unmittelbar im Anschluss an die Innenstadt zu legen (StadtAE, Bildarchiv).

der Transport der reichlichen Holzbestände, aber auch der ergiebigen Granitlagerungen in Yach erleichtert.²³

Wiederum überzeugte der Vorschlag die Regierung nicht. Auch in den folgenden Jahren scheiterten entsprechende Vorstöße, obwohl die Befürworter bereits einen konkreten Vorvertrag mit einem Unternehmen vorweisen konnten, das die Bahn bauen wollte. Den Durchbruch brachte schließlich 1895 eine Petition von 17 Gemeinden. Inzwischen hatte sich die Regierung nun doch entschlossen, den Bau auf Staatskosten vorzusehen, um die gesamte Strecke von Denzlingen bis Elzach in der Hand zu haben. Allerdings blieb unbestimmt, wann sie das Vorhaben verwirklichen wollte. Die Petenten forderten eine möglichst schnelle Umsetzung und hoben nachdrücklich den wirtschaftlichen Vorteil hervor.²⁴ Diesmal hatten sie Erfolg. Am 10. Dezember 1895

23 GAY, B XVII/568. Siehe auch den – eher skeptischen – Bericht der Commission für Straßen und Eisenbahnen der Zweiten Kammer, die vom Abgeordneten G. v. Stoesser im Anschluss an die Petition vorgetragen wurde, sowie weitere Eingaben (ebd. und in: StadtAE, XVII/27). Auf die Details des langwierigen Hin und Hers gehe ich nicht ein. Protokollauszüge der Beratungen der Zweiten Kammer am 30.3.1892 und der Ersten Kammer am 7.5.1892 in: StadtAE, XVII/27. Die Zweite Kammer überwies die Petition der Elztalbahnanhänger „empfehlend“ der Regierung (die Kommission hatte zunächst nur „zur Kenntnisnahme“ beantragt), die Erste Kammer befürwortete sie (mit zwei Gegenstimmen) und bat die Regierung, eine Privatbahn zu genehmigen, wenn sich eine Staatsbahn nicht verwirklichen lasse.

24 GAY, B XVII/568. Dort liegt eine weitere, undatierte Petition, die vermutlich nach der referierten eingereicht wurde, nun ganz auf den Ausbau auf Staatskosten setzte und diesen dringlich

nahm die Zweite Kammer einstimmig den Antrag an, die Regierung möge die Kosten für den Bau der normalspurigen Staatsbahn in den Haushalt für die Jahre 1898/99 aufnehmen. Eisenbahnminister Arthur von Brauer (1845–1926) stellte den Bau in zwei bis drei Jahren in Aussicht, wenn es denn die finanziellen Verhältnisse zuließen.²⁵

1896 stimmte auch die Erste Kammer dem Projekt zu, 1897 wurde der Streckenverlauf festgelegt und ein Jahr später das notwendige Gesetz beschlossen.²⁶ Die Elzacher feierten dies mit Böllerschüssen und einem Festbankett. Noch im selben Jahr begann die Diskussion über den Standort des Bahnhofes.²⁷ Die einzelnen Elztalgemeinden sowie die großen Unternehmen mussten sich finanziell am Ankauf des notwendigen Geländes für die Bahn beteiligen.²⁸ 1900 begann der Bau der Strecke. Bereits ein Jahr später konnte er abgeschlossen werden. Neben den Schienen samt Brücken, Über- und Unterführungen, Durchlässen und Dämmen mussten bei sämtlichen Stationen auch die Bahnhöfe angelegt werden, dazu Wirtschaftsgebäude und Güterhallen, bei den meisten ein oder zwei Wärterhäuser, in Waldkirch und Elzach außerdem Übernachtungsmöglichkeiten für das Zugpersonal sowie einen Lokomotivschuppen, das Maschinenhaus.²⁹ Beschäftigt wurden bei all den Bauten zahlreiche italienische Arbeiter, von denen viele später im Elztal blieben.³⁰

verlangte. Es „dürfte in ganz Deutschland kaum noch ein Thal von solcher Bevölkerungsziffer [über 130.000 Seelen] gefunden werden, das noch nicht durch einen Schienenstrang mit dem großen Bahnnetz verbunden wäre“ (unpaginiert).

- 25 Protokollauszug in: StadtAE, XVII/27. Ich gebe die zahlreichen Redebeiträge nicht im Einzelnen wieder. Die „kühle Haltung“ Waldkirchs beklagte der Abgeordnete Fischer I (Wahlkreis Freiburg, S. 29 des Protokollauszuges). Der Bau der Höllentalbahn war 1883 begonnen worden und genoss für die Regierung höchste Priorität.
- 26 Strobel: Elztalbahn, 151, 7.
- 27 Weber: Elzach, 300, 301; Rambach: Waldkirch, 373. Der Lageplan für den Standort des Bahnhofes Elzach in: StadtAE, XVII/33.
- 28 Dazu forderte das Großherzogliche Bezirksamt am 25.8.1899 auf. Elzach sollte z. B. 84.600 Mark leisten, Prechtal und Oberwinden je 19.800, Bleibach 18.000, Biederbach und Niederwinden je 7.200, Yach, Gutach und Kollnau je 5.400, Siegelau, Katzenmoos, Untersimonswald und Altsimonswald je 1.800 Mark. Gemeinderat und Bürgerausschuss von Yach bewilligten im Dezember 1899 nur 3.000 Mark, wie bereits einmal im Oktober 1894 (GAY, B XVII/568). Eine Aufstellung der Kosten für den Erwerb von Grund und Boden für die Bahnlinie Waldkirch – Elzach in: StadtAE, XVII nach Nr. 25 (unsigniert, vermutlich aus IX/367), weitere Unterlagen dazu ebd., XVII/27. So beschloss Gemeinderat und Bürgerausschuss Elzach am 19.8. bzw. 6.10.1899, den Beitrag auf 100.000 Mark zu erhöhen.
- 29 Eduard Schuster: Die Elzthalbahn von Denzlingen über Waldkirch nach Elzach und die anliegenden Gebiete (Badische Wanderbilder IV). Freiburg i. Br. 1901, 18–20 auch eine Übersicht über die verschiedenen Bahnlagen und Gebäude. Diese Schrift diente der Förderung von Ausflügen in die Wanderwelt des Elztales und seiner Seitentäler, die der Ausbau der Bahn wesentlich erleichterte. Ich danke Bettina Förderer vom Kreisarchiv Emmendingen, die mich darauf hingewiesen und sie mir zur Verfügung gestellt hat. Zum Baustil der Bahnhofsgebäude, der stark vom Architekten Friedrich Eisenlohr (1805–1855) beeinflusst war, vgl. den Beitrag von Erik Roth in diesem Band.
- 30 Rambach: Waldkirch, 379; Hans-Jürgen Wehrle: Eine Eisenbahn sollte einst auch durchs Simonswäldertal führen. In: BZ (Elztal), 24.4.2021 (nach Berichten im „Elzthäler“ und im „Freiburger Boten“).



Ansichtskarte anlässlich der Bahneröffnung in Elzach 1901 (StadtAE, Bildarchiv).



Die Elzthalbahn verlässt den Bahnhof Kollnau (undatiert, StadtAE, Bildarchiv).

Am 19. August 1901 wurde die Inbetriebnahme gefeiert. Ein Sonderzug brachte die Gäste von Denzlingen und Waldkirch nach Elzach. Die Fahrtzeit von Waldkirch bis Elzach betrug 50 Minuten. Nach Ankunft des Zuges um 14 Uhr wurde ein festlicher Umzug durch die Stadt veranstaltet, anschließend ein Festessen und eine „Restauration in den verschiedenen Gasthäusern“. Während des Nachmittags stand „Volksbelustigung“ auf dem Programm, und die Schuljugend sollte Wurst, Brot und Bier (!) erhalten. Um 19 Uhr fuhr der Sonderzug wieder zurück. Danach gab es „feierliche Bankette in den einzelnen Stationsgemeinden“.³¹ Wie wir das auch heute gewohnt sind, verlief der Betrieb der Strecke nicht immer problemfrei. 1910/11 drohte beispielsweise die Streichung von zwei Zügen zwischen Waldkirch und Elzach. Die Elztalgemeinden übernahmen daraufhin die Kosten ihrer Weiterführung.³² Ein Unglück unterhalb des Merklehofes in Oberwinden kostete 1906 das Leben des Lokführers, als der unterspülte Bahndamm einbrach und den Zug mitriss. 1954 stießen im Elzacher Bahnhof zwei Lokomotiven zusammen. 2019 fuhr ein Zug auf einem unbeschränkten Bahnübergang bei Buchholz in einen Kleintransporter, dessen Fahrer tödlich verletzt wurde.³³



Das Unglück bei Oberwinden am 2. März 1906 (StadtAE, Bildarchiv).

31 Weber: Elzach, 301. Der Fahrplan für die Schulkinder am 19.8.1901 in: StadtAE, XVII/27.

32 GAY, B XVII/568. Für Yach betrug diese Kosten z. B. 90 Mark für 1911. Vgl. StadtAE, XVII/46.

33 Hans-Jürgen Wehrle: Lokführer Eyhorn starb. In: BZ, 2.3.2006; Ein Toter nach Unfall mit S-Bahn. Ebd., 13.3.2019; Eisenbahngeschichte(n). Ebd., 19.12.2019; Bernd Fackler: Bitte alle einsteigen! Ebd., 11.11.2021 (Bericht über einen Vortrag von Manfred Mössner und Klaus Person in Elzach-Yach am 8.11.2021, weitere Informationen aus persönlicher Mitschrift: Privatarchiv Heiko Haumann, im Folgenden: PA HH).

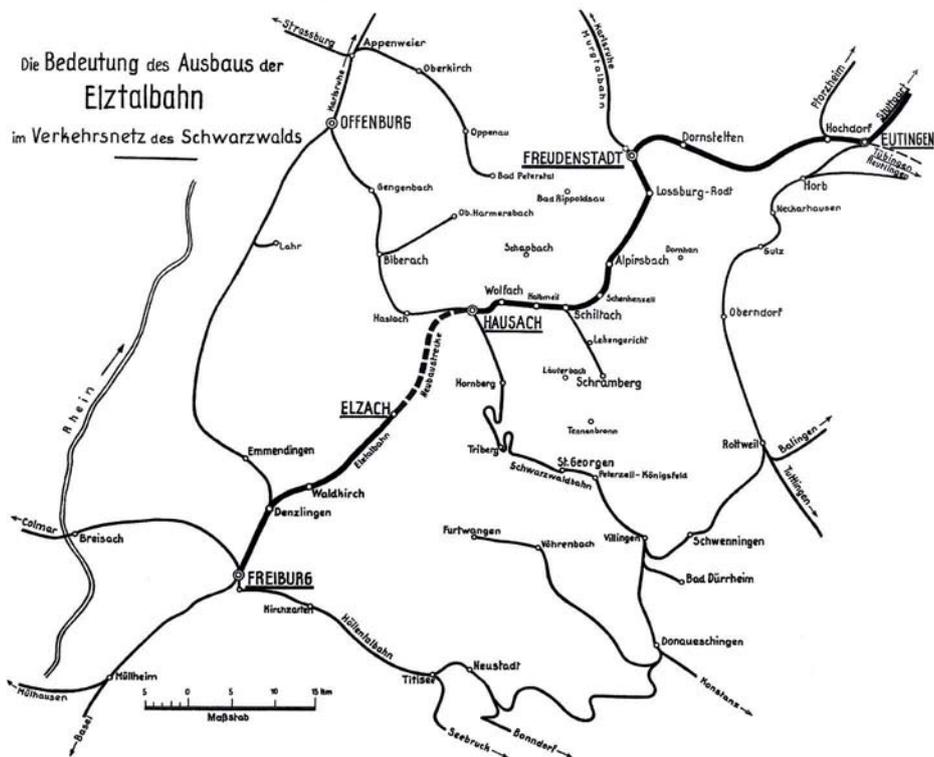
Die Pläne für eine Fortführung der Bahn in das Kinzigtal waren keineswegs vergessen. 1894 hatte die Oberpostdirektion einen Antrag der Stadt Elzach zur Einrichtung einer Personen-Postkutschenverbindung nach Haslach abgelehnt. Als Reaktion darauf forderte die Stadt Haslach im Mai/Juni 1902 wegen der engen wirtschaftlichen Verbindungen dringend einen Anschluss an die Elztalbahn. Zahlreiche Gemeinden der Region einschließlich Freiburgs befürworteten nachdrücklich das Projekt. Mehrfach musste sich die Zweite Kammer des badischen Landtages mit entsprechenden Petitionen befassen. Wie schon in den 1870er- und 1880er-Jahren wurde seit 1906 mit der angeblich strategischen Bedeutung einer solchen Linie argumentiert, die in der Lage sei, schnell Truppen aus Württemberg an die Grenze zu Frankreich verlegen zu können.³⁴ Auch die Variante einer Schmalspur-Streckenführung durch das Simonswäldertal Richtung Furtwangen wurde 1906 und 1908 ins Gespräch gebracht. Nach wie vor lehnte die Regierung alle diese Vorschläge aus den bekannten Gründen ab. Am 13. August 1908 beschloss die Zweite Kammer lediglich, die Verlängerung der Elztalbahn in das zukünftige Eisenbahnbauprogramm aufzunehmen, allerdings ohne konkrete Folgen. 1913 bildete sich wiederum ein Komitee, in dem der Gutacher Fabrikant Julius Gütermann (1857–1918) als Vertreter der Freiburger Handelskammer den Vorsitz innehatte. Die Standpunkte begannen sich anzunähern. Planvarianten trugen zu einer Kostenminderung bei, und der Vorschlag, staatliche Kraftwagenlinien für die Nebentäler einzuführen, ließ höhere Fahrgastzahlen in der Bahn erwarten. Nach einer großen Kundgebung in Triberg am 4. März 1914 reichte das Komitee noch einmal eine Petition ein. Doch der Erste Weltkrieg durchkreuzte alle Hoffnungen. Darüber hinaus machte er deutlich, dass eine Eisenbahnlinie von Denzlingen nach Stuttgart militärstrategisch keine besondere Bedeutung gehabt hätte.³⁵

Nach dem Krieg wurde es vor allem aufgrund der finanziellen Situation erst einmal still um die Pläne zum Weiterbau der Elztalbahn, zumal die Eisenbahn von einer badischen zu einer Reichsangelegenheit wurde. Dafür wurde im April 1920 eine Autobuslinie von Elzach nach Hausach eröffnet.³⁶ Doch die Idee der Bahnverbindung blieb lebendig. Zu den bisherigen Argumenten kam hinzu, dass gerade nach dem Wegfall des Elsass eine Anbindung des Breisgaus an die östlichen Landesteile notwendig sei.

34 Bereits im Mai 1887 war jedoch dem Elzacher Bürgermeister mitgeteilt worden, dass das Kriegs-Departement der Bahn von Waldkirch nach Hausach keinen besonderen militärischen Wert beimaß. Eine ausführliche Stellungnahme hatte daran nichts geändert. Siehe StadtAE, XVII/27. Die Forderung Haslachs ebd., XVII/25.

35 Strobel: Elztalbahn, 153, 4 (mit Abbildungen: 5); 154, 4–5. Unterlagen von 1904 über bestimmte Zugverbindungen in: StadtAE, XVII/25; Unterlagen zu Erörterungen ab 1908 ebd., XVII/45. Zur Variante über das Simonswäldertal auch Wehrle: Eisenbahn. Zur Ablehnung der Postkutschenverbindung: Weber: Elzach, 299. Zu Julius Gütermann: Alexandra Gütermann: Die Gütermanns. Eine Familiengeschichte. Bd. 1. Max, Sophie und die Kinder (Die erste und die zweite Generation). Gutach i. Br. 2009, 79–91, zu seiner Funktion in der Handelskammer 84.

36 Waldkircher Volkszeitung, 21.4.1920, zitiert in: August Vetter: Kollnau. Die Geschichte einer mittelalterlichen Ausbau- und ländlichen Streusiedlung, einer Industrie- und Wohnsiedlung im Elztal. 700 Jahre Kollnau 1290–1990. Hg. von der Stadt Waldkirch. Waldkirch (1990), 362.



Die geplante Verlängerung der Elztalbahn im Verkehrsnetz des Schwarzwaldes (StadtAE, XVII/45).

Deshalb wurde 1930 im badischen Landtag vorgeschlagen, für den Bau der Bahn von Elzach nach Hausach „Mittel aus dem Grenzland- oder Westhilfefonds in den Reichshaushaltsplan“ einzustellen. erinnert wurde daran, dass beim Übergang der Badischen an die Reichsbahn auf einer „Bauwunschlise auch die Verlängerung der Elztalbahn aufgeführt“ worden sei. Mit öffentlichen Veranstaltungen versuchte man Druck zu machen, die örtliche Presse förderte die Idee, Württemberg befürwortete sie ebenso wie die Stadt und die Handelskammer Freiburg. Doch die finanziellen Mittel waren bereits so knapp, dass das Projekt keine Chancen hatte, 1930 ebenso wie bei einem erneuten Versuch 1932. Vergebens wies der Waldkircher Bürgermeister Carl Eberle (1879–1964) darauf hin, dass man nicht nur an die Rentabilität denken dürfe, sondern auch daran, dass der Bau zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit beitragen werde. Und sei die Bahn erst einmal vorhanden, werde sie stärker genutzt als jetzt prognostiziert. Der Machtwechsel Anfang 1933 machte dieser Auseinandersetzung ein Ende. Im „Dritten Reich“ ruhten die Pläne.³⁷

37 Strobel: Elztalbahn, 156, 6–7 (auch die Zitate). Zahlreiche Materialien für die Zeit zwischen 1919 und 1933 in: StadtAE, XVII/45. Darunter finden sich auch mehrere Presseartikel, namentlich der Freiburger Zeitung: z. B. Nr. 292/25.10.1929, 70/11.3.1930 (ausführlich zur



Die Elztalbahn im Bahnhof Waldkirch (undatiert, Sammlung Hermann Rambach).

Im April 1945 brach der Verkehr auf der Elztalbahn zusammen, nachdem deutsche Soldaten mehrere Elzbrücken gesprengt hatten, um den Vormarsch der Franzosen aufzuhalten. 1948 konnte die Bahn ihren Betrieb wieder aufnehmen. Bald darauf tauchte die Idee ihrer Verlängerung noch einmal auf, als es um die Frage der Neugliederung des deutschen Südwestens ging. Die württembergische Seite versuchte der badischen den Zusammenschluss nicht zuletzt mit dem Angebot schmackhaft zu machen, den Weiterbau in das Kinzigtal zu finanzieren. Der badische Staatspräsident Leo Wohleb (1888–1955) lehnte jedoch ab, er wollte sich nicht „kaufen“ lassen. Die Niederlage Badens in der juristisch problematischen Volksabstimmung Ende 1951 – der Minderheitenschutz wurde verletzt – hatte dann auch Folgen für eine Verwirklichung der Bahnpläne.³⁸ Eine Initiative der interessierten Gemeinden aus dem Elz- und Kinzigtal sowie der Industrie- und Handelskammer Freiburg gleich nach der Bildung Baden-

Kundgebung am 10.3.1930 in Hausach mit Alternativen der Streckenführung), 306/9.11.1932, jeweils 3. Abendblatt (siehe auch: <https://www.ub.uni-freiburg.de/recherche/digitale-bibliothek/freiburger-historische-bestaende/freiburger-zeitung/>).

38 Heiko Haumann: Elzach. Die Stadt im 19. Jahrhundert und in der Gegenwart. In: Der Landkreis Emmendingen. Bd. 1. Bearb. von der Außenstelle Freiburg der Abteilung Landesforschung und Landesbeschreibung in der Landesarchivdirektion Baden-Württemberg. Hg. von der Landesarchivdirektion Baden-Württemberg in Verbindung mit dem Landkreis Emmendingen. Stuttgart 1999, 585–611, hier 598. Siehe zum Zusammenhang ders.: „Schwäbisch-alemannische Demokratie“ gegen „Staufisch-schwäbischen Imperialismus“? Politische Konzeptionen in Baden und Württemberg 1945–1952. In: *Allmende* 8 (1988) Nr. 20, 36–52.



Ein Schienenbus verlässt in den 1950er-Jahren Elzach (StadtAE, Bildarchiv).

Württembergs 1952 erhielt erneut „wegen Unwirtschaftlichkeit“ eine abschlägige Antwort.³⁹

Danach blieb es lange still um die Elztalbahn. Nach und nach nahm der Güterverkehr aufgrund der Verlagerung auf die Straße ab. Im Juni 1967 fuhr zum letzten Mal das „Bähnle“ der Firma Gütermann, das – von Anfang an elektrifiziert – seit 1901 deren Produkte zum Bahnhof Gutach gebracht hatte.⁴⁰ Das ließ Böses ahnen. In den 1980er- und 1990er-Jahren erregte sie wieder Aufsehen – diesmal jedoch nicht wegen einer neuen Offensive für den Weiterbau, sondern wegen einer beabsichtigten Stilllegung. Es gab sogar Überlegungen, auf der Bahntrasse eine Schnellstraße zu bauen. 1983 bildete sich mit der „Initiative für die Erhaltung der Elztalbahn“ ein breites Bündnis zivilgesellschaftlicher Organisationen und Vertreter aller Parteien, dank dessen konkreten Vorschlägen die Fahrgastzahlen erhöht und weitere Verbesserungen erreicht werden konnten.

39 Stobel: Elztalbahn, 156, 7.

40 Rudi Hug: Unser „Bähnle“ geht in Pension. In: Schachbrett 14 (1967) Nr. 75, 90; Alexandra Gütermann: Gründerzeit. Historische Bauten in Gutach im Elztal. Gutach i. Br. 2015, 103. Vgl. Erzählcafé: „Gütermann-Bähnle“. In: Elztäler Wochenbericht, 8.8.2019 (Vortrag von Manfred Mössner und Klaus Person). Über die Gütermann-Bahn forscht Thomas Ruff, vgl. Dorothea Scherle: Auf schmaler Spur durch Gutach. In: BZ (Elztal), 14.2.2022.



Die Werkbahn der Firma Gütermann mit Zugbegleiter für die Signale bei der Straßenüberquerung und mit Ladung, vermutlich 1950er- oder 1960er-Jahre (aus: Alexandra Gütermann: Gründerzeit. Historische Bauten in Gutach im Elztal. Gutach i. Br. 2015, 104; Privatarchiv Alexandra Gütermann).

Doch bald kam es zu neuen Problemen. Ende 1994 schloss die Deutsche Bahn, nicht zuletzt aufgrund ihrer Privatisierung und Trennung der Geschäftsbereiche, den Güterstandort Elzach, später, Ende 2001, wurde der gesamte Güterverkehr auf der Elztalbahn eingestellt. Schon zuvor waren 1994 wieder Stilllegungspläne aufgetaucht, zumal es zu Verschlechterungen im Fahrplan der Elztalbahn gekommen war. In einer gemeinsamen Erklärung stellten die „Elztalbahninitiative“ und die Bürgeraktion „Schützt das Elztal“, die von Anfang an im erwähnten Bündnis vertreten war, im Sommer 1994 erneut differenzierte Forderungen, um die Auslastung der Bahn zu erhöhen. Dazu gehörten eine bessere Anbindung der nicht an der Bahnstrecke liegenden Orte durch Busse und eine Abstimmung des Fahrplans mit dem Busverkehr nach Haslach, Schramberg, Furtwangen oder Triberg, schnellere Züge – dazu Verbesserung der Gleise und Brücken –, ein verlässlicher Taktverkehr, Kreuzungsmöglichkeiten an den Bahnhöfen, Wiedereinführung des Güter- und Expressgutverkehrs, verbilligte Fahrrad-Mitnahme, bessere Berücksichtigung der Arbeitszeiten von Pendlern sowie der Schulzeiten, genügend Park- und Abstellplätze, längerfristig ein zweites Gleis zwischen Denzlingen und Elzach sowie ein drittes Gleis auf der Rheinstalstrecke, um die Einfädelung der Elztalbahn zu erleichtern, nicht zuletzt auch ein günstigeres Tarifsystem.⁴¹ Diese Initiative fand breite

⁴¹ BZ (Elztal), 5.8.1994, auch in: WH 148, August 1994, 3. Ausführliche Fassung der Erklärung und weitere Dokumente zur Geschichte der Initiative in: PA HH.



Die Elztalbahn fährt vor der Staude bei Oberwinden Richtung Elzach (StadtAE, Bildarchiv).



Als die Elztalbahn auch Güter transportierte. Die Lokomotive kam seit den 1960er-Jahren zum Einsatz (StadtAE, Bildarchiv).

Resonanz in der Öffentlichkeit. Die Vorschläge wurden zu einem großen Teil aufgegriffen und trugen damit wesentlich zum Erhalt der Elztalbahn bei.⁴²

Ende 1997 wurde die Elztalbahn vom Land Baden-Württemberg und vom Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg zur Pilotstrecke im Breisgau-S-Bahn-Konzept erklärt. Fahrgäste konnten sich über die Rückkehr des früher gestrichenen „Sonntagszuges“ freuen. Moderne dieselgetriebene Züge kamen zum Einsatz, nach und nach wurden die Bahnsteige ausgebaut. Bereits 2001, beim Jubiläum „100 Jahre Elztalbahn“, erhoffte man sich von der weiteren Modernisierung einen Halbstundentakt und eine Elektrifizierung. Doch das sollte noch dauern. 2002 wechselte der Betreiber von der Deutschen Bahn auf die Breisgau-S-Bahn, später die landeseigene Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft (SWEG, heute Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH). Diese erneuerte den Wagenpark mit dieselgetriebenen Regioshuttles und führte den Halbstundentakt zwischen Denzlingen und Waldkirch ein; bis Elzach galt seit 1999 der Stundentakt. Schlagartig stiegen die Fahrgastzahlen. 2011 erfolgte der Beschluss zur Umsetzung des Breisgau-S-Bahn-Konzeptes, das die Elektrifizierung für die Elztalbahn einbezog. Nach langem Hin und Her wegen Kostensteigerung, Reduktion der geplanten Maßnahmen, zahlreichen Einsprüchen gegen die Planung, aber auch Demonstrationen für eine verbesserte Bahn begann im März 2020 der Umbau der Elztalbahn und die Einführung eines Schienenersatzverkehrs. Abgesehen von der Elektrifizierung wurden die Gleisaufbauten und verschiedene Überführungen erneuert. Nach mehrfacher Verschiebung und erheblicher Kostensteigerung wurde im Februar 2021 der elektrifizierte Betrieb von Denzlingen bis Waldkirch aufgenommen, am 14. November 2021 dann auch bis Elzach. Die gesamte Fahrtzeit von Freiburg bis Elzach betrug nun 36 Minuten.⁴³

Anlässlich der Wiederinbetriebnahme wurde auf die Vorteile des Umbaus hingewiesen. Die Elektrifizierung der Strecke beendete den Ausstoß schädlicher Treibhausgase durch die Dieseltriebwagen, die Errichtung eines Kreuzungsbahnhofes in Gutach ermöglichte den Halbstundentakt von Denzlingen bis Bleibach, in den Stoßzeiten auch bis Elzach – die engen Einfädelungszeiten für die Elztalbahn auf die Rheintalstrecke ließen derzeit noch keine halbstündige Verbindung nach Elzach während des ganzen Tages zu. Die neuen Züge konnten mehr Personen als bisher aufnehmen und zusammen mit dem Halbstundentakt die häufige Überfüllung vermindern, die Anbindung des Busverkehrs an die Bahn wurde verbessert. Allerdings gab es auch Proteste: Demonstrierende Eltern wiesen darauf hin, dass mangelnde Fahrplanabstimmungen mit dem Unterrichtsende zu Wartezeiten und damit einer Verschlechterung des Schülerverkehrs

42 Siehe auch Heinrich Lehmann: 100 Jahre Elztalbahn Denzlingen-Waldkirch-Elzach. In: WH 183, August 2001.

43 Nikolaus Bayer: Ein Gewinn fürs obere Elztal. In: BZ, 13.11.2021. Vgl. Lehmann: 100 Jahre Elztalbahn; hl [Heinrich Lehmann]: Vor 100 Jahren gabs auch einen neuen Bahnhof. Jubiläum mit großer Resonanz. Neue-Ära-Startschuß läßt auf sich warten. In: WH 184, Oktober 2001 (mit Erinnerungen des Bähnlers Günter Bank); hl: „Ein Bähnlle, das funktioniert“. „Rauschende Eröffnungsfeier“ sagen manche, andere „Fehlstart“. Ebd., 191, März 2003. Weitere Berichte und Unterlagen in: PA HH.

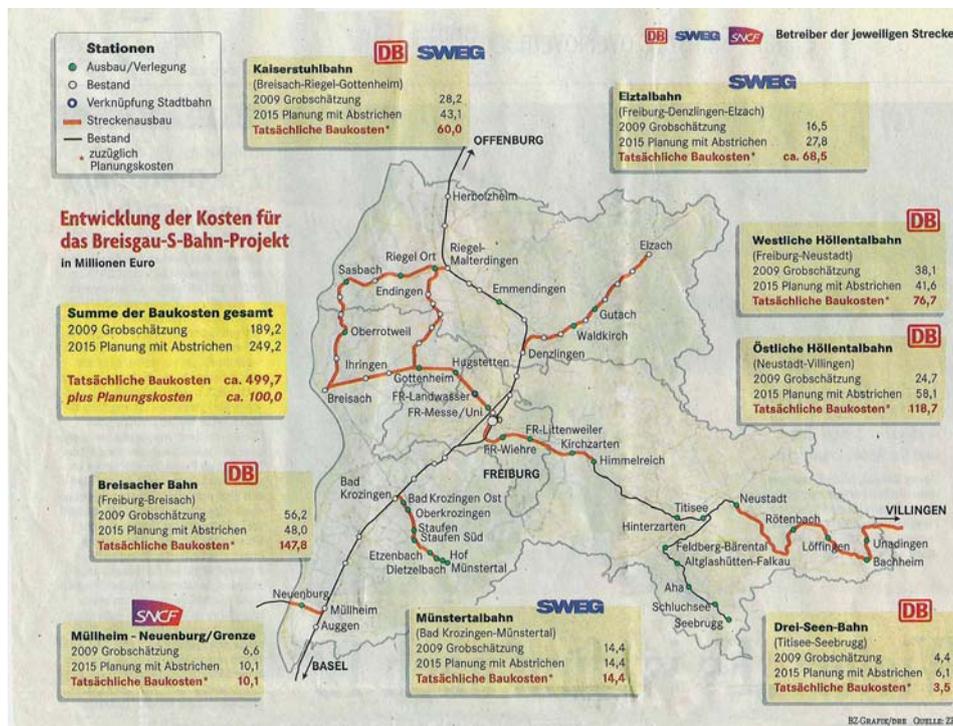


Ankunft der neuen, elektrifizierten Elztalbahn im Bahnhof Elzach am 16.11.2021 (Foto: Heiko Haumann).

fürten. Der Landrat des Kreises Emmendingen, Hanno Hurth, machte den Vorrang der Fernverkehrsfahrpläne dafür verantwortlich und hoffte auf Besserungen durch Verhandlungen. Dennoch äußerte er sich insgesamt „zuversichtlich, dass nach den – bis 2019 – vier Millionen Fahrgästen pro Jahr auf der Elztalbahn (...) eine weitere Steigerung folgen wird“. Hurth blickte auch schon in die Zukunft. In einem Folgeprojekt der Breisgau-S-Bahn müsse das Problem „der meist noch eingleisigen Infrastruktur (...) angegangen werden und auch die Verlängerung der Elztalbahn ins Kinzigtal sei prüfenswert, wenn auch noch ‚Zukunftsmusik‘“.⁴⁴

Warum wurde die Elztalbahn nicht weitergebaut? Die Antwort ist relativ einfach. Für die verantwortlichen Stellen stand in der damaligen Zeit die Kategorie „Rentabilität“ im Mittelpunkt. Wenn die Bahn wirtschaftlichen Interessen diene und genügend Güter transportiert werden konnten, fiel die Entscheidung für einen Bau aus. Für die Strecke zwischen Denzlingen und Waldkirch sowie weiter bis Kollnau und Gutach waren die Bedingungen günstig. Bis Elzach sah es schon schlechter aus, aber man konnte immerhin noch Argumente zugunsten der Entwicklung von Land- und

⁴⁴ Nikolaus Bayer: Ziel ist Steigerung der Fahrgastzahlen. In: BZ, 15.11.2021, sowie weitere Berichte zur Wiederinbetriebnahme der Elztalbahn in dieser Ausgabe. In der folgenden Zeit erschienen zahlreiche Berichte in der Badischen Zeitung und im Elztäler Wochenbericht über die Probleme mit der neuen Elztalbahn und verschiedene Lösungsvorschläge (PA HH).



Der Ausbau der Breisgau-S-Bahn bis 2021 (BZ, 13.11.2021).

Forstwirtschaft sowie einiger Gewerbe im Elz- und Simonswäldertal anführen. Das Erschließungspotenzial war beträchtlich, wenngleich es auch hierbei offensichtlich unterschiedliche Prognosen in den verschiedenen Gremien gab. Kaum rentabel erschien hingegen die Strecke von Elzach in das Kinzigtal. Die Baukosten waren ungeheuer hoch, die Gegend bevölkerungsarm, eine reichhaltige Gewerbeentwicklung konnte nicht erwartet werden. Der militärstrategische Aspekt erwies sich bald als bedeutungslos und eine rege Entfaltung des Tourismus erschien unwahrscheinlich. Eine Einrichtung dieser Verbindung lohnte sich einfach nicht. Bei der geplanten Stilllegung der Elztalbahn in den 1980er- und 1990er-Jahren stand erneut deren mangelnde Rentabilität im Vordergrund. So ging die Bahnverwaltung damals von einem durchschnittlichen Kostendeckungsgrad von 21 Prozent im ländlichen Raum aus. Bei weniger als 2.000 Reisenden pro Tag – und das war seinerzeit bei der Elztalbahn der Fall – sei der Busverkehr günstiger.⁴⁵ Diesmal nahm die Öffentlichkeit derartige Überlegungen nicht mehr hin – und ihr Widerstand hatte Erfolg.

Wie hat die Bevölkerung im Elztal den Eisenbahnbau aufgenommen? Da sämtliche Gemeinden bereit waren, verhältnismäßig großzügige Summen zur Unterstützung aufzubringen, war offenbar die allgemeine Stimmung positiv.

⁴⁵ Schreiben der Bundesbahndirektion Karlsruhe, Dr. Breimeier, an die Bürgeraktion „Schützt das Elztal“, 26.7.1983 (PA HH).

Doch das gilt zunächst einmal für die Mittel- und Oberschichten, die politisch den Ton angaben. Immerhin wird aus den ersten Reaktionen auf die Furtwanger Initiative 1860 ersichtlich, dass sich beispielsweise die Bürger in Kollnau „weder für noch gegen diese Sache verwenden“ wollten. Das spricht nicht eben für eine überschäumende Begeisterung. In Bleibach unterschrieben im selben Jahr nur acht Bürger die Petition für den Bahnbau, und in Niederwinden wollte die Gemeinde diesen zunächst überhaupt nicht unterstützen, „weil durch eine Eisenbahn unsere ohnehin kleine Gemarkung einen Teil besten Ackergeländes verlieren würde“.⁴⁶ Bedenken dürften vielerorts geblieben sein.

Manche sahen auch das Landschaftsbild verschandelt. Hier vertrat insbesondere Heinrich Hansjakob eine extreme Meinung. Besonders störten ihn die Eisenbahnbrücken, „mir die widerwärtigsten Zerstörerinnen einer Landschaft“. Andererseits unterstützte er 1902 die Initiative Haslachs zum Weiterbau der Elztalbahn,⁴⁷ doch galt ihm diese als „zeitmordend“, und er schimpfte, dass sie langsamer fuhr als der Zug auf der Hauptstrecke. Dies liege daran, dass in der „Schneckenbahn“ „meist nur Bauern und anderes gemeines Volk“ führen, auf der Hauptlinie hingegen „die großen Herren“. Waldkirch solle sich in „Wartkirch“ umtaufen, weil die Bahn dort oft arg lange anhalte. Mit der „Trottelbahn“ wollte er noch nicht einmal als Leichnam von Freiburg nach Elzach transportiert werden. Stattdessen sollte sein Sarg über Offenburg und die Schwarzwaldbahn Haslach erreichen. Da er dann 1916 in Haslach starb, erübrigte sich dieser Plan.⁴⁸

Für die Bewohner des oberen Elztales bedeutete die Entscheidung, die Bahn nicht in das Kinzigtal weiterzubauen, einen Bruch in ihren Gewohnheiten, zu welchen Gegenden sie vor allem Kontakte pflegten. Häufig waren die persönlichen Beziehungen und geschäftlichen Verbindungen nach Hofstetten, Haslach und Mühlenbach enger als nach Waldkirch oder gar Freiburg.⁴⁹ Natürlich konnten sie weiterhin zu Fuß oder mit der Kutsche über die Eckstraße oder den Heidburgpass ins Kinzigtal reisen, aber die Elztalbahn übte doch eine Sogwirkung aus, sich eher nach Süden zu orientieren. Es wäre eine interessante Forschungsaufgabe herauszufinden, welche Folgen diese Neuausrichtung für das tägliche Leben hatte. Durch die Bahn ging auch alles schneller – das Reisen, die Kontakte, die Geschäftsabwicklungen, die Postsendungen. Der Trend zur Normierung, Messbarkeit und Berechenbarkeit verstärkte sich. Wenn wir bedenken, dass 1901 nicht nur Elzach an das Eisenbahnnetz angeschlossen wurde, sondern auch in Freiburg die erste elektrische Straßenbahn

⁴⁶ Strobel: Elztalbahn, 149, 4.

⁴⁷ Heinrich Hansjakob: Mit Gänsekiel und Tintenfass. Ausgewählte Briefe. Hg. von Manfred Hildenbrand und Peter Schäfer. Freiburg i. Br. 2013, 219–220.

⁴⁸ Zitiert nach Helmut Bender: Hansjakob und die Elztalbahn. In: WH 93, Dezember 1980; Heinrich Lehmann: Die „Elztäler Schneckenbahn“. Über Elztalbahn-Äußerungen Hansjakobs. Ebd. 147, Juni 1994, 7–8.

⁴⁹ Vgl. etwa die Argumentation der Stadt Haslach im Mai/Juni 1902 (StadtAE, XVII/25). In zahlreichen Interviews ist mir bestätigt worden, dass die Vorfahren diese Beziehungen pflegten und man heute noch gerne „über den Berg“ nach Haslach fährt.

fuhr und diese dann allmählich die Pferdebahn ablöste,⁵⁰ wird bewusst, welche Umbrüche sich damals vollzogen.

Später identifizierten sich viele Elztaler mit der Bahn, sie gehörte zum Tal, liebevoll hieß sie nur „s Bähnle“.⁵¹ Die Elztalbahn hat die Lebenswelt der Bewohner grundlegend verändert. Heute steht nicht mehr die Rentabilität im Mittelpunkt, sondern viele Menschen nutzen und schätzen die Bahn, weil sie sich mit dem Verzicht auf eine Autofahrt nach Freiburg den täglichen Stau ersparen, etwas für den Umwelt- und Klimaschutz tun und bequemer reisen wollen. Ob sich der jahrhundertealte Traum der durchgängigen Bahnverbindung in das Kinzigtal, nun aus ökologischen Gründen, doch noch erfüllen wird? Jedenfalls wird die Elztalbahn auch die künftigen Generationen beschäftigen.

50 Anika Maldacker: Eine Bahn feiert Geburtstag. In: BZ, 25.10.2021.

51 Häufig gehen Lokalbahnen in das Selbstverständnis der dort lebenden Menschen ein. In Sulzburg wurde sie das „Judenbähnle“ genannt, weil sie von Juden, namentlich von jüdischen Weinhändlern, viel benutzt wurde (Mitteilung von Heidi Holecek, 26.10.2021).