



Grußwort: „Schienenwege Südbaden – gestern und heute“

Der Bildband nimmt uns mit auf eine spannende Zeitreise und lässt uns in früheren Zeiten des Schienenverkehrs blicken. Eindrucksvoll zeigen die Aufnahmen die Entwicklung von Zügen, Bahnhöfen, Schienenwegen und Landschaften in Südbaden.

Unsere Mobilitätskultur und unsere Ansprüche befinden sich in einem ständigen Wandel: Früher ging es vorrangig um die technologische Entwicklung. Heute spielen Kundenfreundlichkeit, Ausstattung und die neuen, umweltgerechten Antriebstechnologien eine mindestens genauso große Rolle. Denn der Ausbau von Elektromobilität bedeutet nicht nur, E-Fahrzeuge zu fördern, sondern vor allem auch, Schienenwege zu elektrifizieren.

Auch die Art des Reisens auf der Schiene hat sich verändert – längst ist die Fahrt mit dem Zug nicht nur für Fernstrecken geeignet. Heute ist es selbstverständlich, dass wir innerhalb kürzester Zeit von A nach B kommen. Das weite Pendeln zum Arbeitsplatz ist für viele Menschen Alltag. Ein gut ausgebautes Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln – in Städten wie auch im ländlichen Raum – bietet dafür eine echte und komfortable Alternative zum Auto.

Für den Tourismus ist der Schienenverkehr ebenfalls von großer Bedeutung. Südbaden zählt zu den beliebtesten Urlaubsregionen in Baden-Württemberg. Mit Museumsbahnen, wie beispielsweise der über 100 Jahre alten Sauschwänzlebahn zwischen Blumberg und Weizen, können Touristen in historischen Zügen die schönen Landschaften genießen und sich auf eine Zeitreise der besonderen Art begeben. Der Bildband bietet uns einen wunderbaren Vorgeschmack darauf.

Ihr

Winfried Hermann
Minister für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Der öffentliche Nahverkehr in der Region Südbaden ist größtenteils vorbildlich. Auf der Strecke zwischen Offenburg und Bad Griesbach verkehren bereits die ersten Fahrzeuge im neuen einheitlichen Landesdesign mit kostenfreiem WLAN an Bord.



Südbaden –

Bahnland im Wandel

Für die visuellen Zeitreisen begab sich Korbinian Fleischer auf Spurensuche entlang aktiver und längst eingestellten Bahnstrecken und dokumentierte die vielfach drastisch veränderten Zustände. Manchmal haben sich nur einige wenige Einzelheiten verändert, doch teilweise war es schwierig, den gleichen Fotostandort zu bestimmen. Die in diesem Buch gegenübergestellten Fotos von damals und heute sind auch eine Reise zurück in eine andere Epoche, die noch gar nicht lange zurückliegt, teilweise weniger als 30 Jahre. Sie zeigen die massiven Änderungen, die die jüngste Zeit für den südbadischen Landesteil des Südweststaates gebracht hat. Generell muss gesagt werden, dass im Schienenpersonennahverkehr die positiven Veränderungen deutlich überwiegen. Früher war nicht alles schlecht und die Bundesbahn hat weit mehr Strecken bedient, als heute noch in Betrieb sind. Aber von einem Taktverkehr konnte man nur träumen. Bis zur Regionalisierung des Schienennahverkehrs ab 1996 wurde größtenteils mit altem Fahrzeugmaterial gefahren, das der Konkurrenz auf der Straße nicht mehr gewachsen war.

Dies hat sich geändert. Die meisten Strecken werden heute mit modernen Zügen betrieben. Und dort, wo noch die alten, gründlich modernisierten ehemaligen Silberlinge unterwegs sind, sollte man dies genießen, denn künftig ist es nicht mehr möglich, im Sommer beim Zugfahren ein Fenster zu öffnen und so die Bahnfahrt mit allen Sinnen zu erleben. Der Schwarzwald und der Breisgau punkten mit einer wunderbaren und abwechslungsreichen Landschaft, die von reizvollen und traumhaft schönen Bahnstrecken durchzogen wird. Das vorliegende Buch möge Anregung sein, das Ländle mit modernen Zügen, aber auch auf Schusters Rappen zu erkunden. Mit dem Baden-Württemberg-Ticket und den zahlreichen regionalen Angeboten der Verkehrsverbände ist dies auch ein vergleichsweise preiswertes Vergnügen!

Fürstenfeldbruck im März 2016

Wolfgang Schumacher
Herausgeber

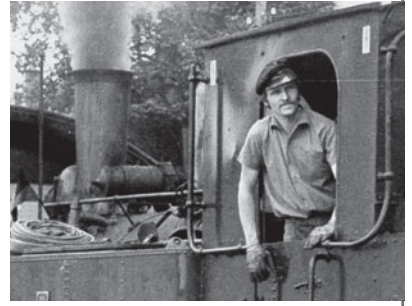


Seit vielen Jahren gibt es Bilder vom Unterhippensbachhof mit der Schwarzwaldbahn im Hintergrund. Erstaunlich ist, wie wenig sich hier landschaftlich verändert hat. Die modernisierten Silberlinge (Foto von 2005) sind seit der Ausschreibung der Nahverkehrsleistungen Geschichte. Auf der Schwarzwaldbahn zeigt DB Regio im Jahr 2015, wie guter Nahverkehr funktioniert.



Burkhard Wollny, gebürtiger Freiburger (Jahrgang 1950), machte seine ersten Bahnerfahrungen an der badischen Höllentalbahn. In seinem späteren Wohnort Stuttgart entdeckte er ab Mitte der 1960er-Jahre die damals noch zahlreich eingesetzten Dampflok der Bundesbahn und hielt ihre letzten Einsätze mit der Fotokamera fest. Schon Mitte der 1970er-Jahre machte er die ersten Fototouren in die damalige DDR. Wollnys meisterhafte „Schüsse“, wie er seine fotografischen Meisterwerke nennt, wurden bald gefragte Motive in vielen Eisenbahnpublikationen. Sein Bildarchiv (www.burkhardwollny-eisenbahnfotografie.de) umfasst inzwischen mehrere 100 000 Aufnahmen. Ein einmaliger Fundus, aus dem viele der hier gezeigten historischen Aufnahmen stammen.

Herbert Stemmler, Jahrgang 1946, versuchte sich bereits als ABC-Schütze als Fotograf auf dem heimischen Rottenburger Bahnhof, wobei ihm absolute Länderbahn-Lokomotivraritäten mehr oder weniger verwackelt durchs Bild fahren. Nach dem humanistischen Abitur studierte er Bauingenieurwesen mit Schwerpunkt Eisenbahn- und Verkehrswesen an der Universität Stuttgart. Nebenbei verdingte er sich als Studenten-Lokomotivheizer in vier württembergischen Bahnbetriebswerken. Nach dem Diplom ist er als beratender Ingenieur im Eisenbahnwesen tätig. An vielen bedeutenden Bahnprojekten war er beteiligt. Die Dokumentation des Eisenbahnwesens ist ihm ein Anliegen.



Gerhard Greß, Jahrgang 1946, begann seine Ausbildung beim Herder Verlag in Freiburg als Offsetdrucker. Darauf folgte die Ausbildung zum Redakteur mit einem Volontariat bei Rudolf Haufe im Freiburger Haufe Verlag. Als Eisenbahnfreund war er seit 1966 mit dem EK-Verlag verbunden. Dort folgte später eine langjährige Anstellung als stellv. Chefredakteur und als Autor zahlreicher Bücher, Sonderhefte und Beiträge. Seine schier unzähligen Aufnahmen, auch über die Eisenbahn und Europa hinaus, reichen bis Mitte der fünfziger Jahre zurück. Viele davon entstanden, in den Jugendjahren, auf Mitfahrten bei Dienstfahrten seines Vaters. Seit 2014 arbeitet er ausschließlich für die Verlagsgruppe Bahn.

Korbinian Fleischer, Baujahr 1981, wurde schon in frühesten Kindheit vom Eisenbahnvirus befallen. Die ersten Ausflüge führten zum Bahnhof Reichenbach im Täle an der Tälesbahn Geislingen – Wiesensteig. Just in dieser Zeit verschwanden dort die Gleisanlagen und ein Radweg entstand neu. Über die Märklin-Modellbahn kam er im Alter von 13 Jahren zu den Ulmer Eisenbahnfreunden. Im Lauf der Jahre übte er (fast) alle Tätigkeiten, die in einem Eisenbahnverein anfallen, aus. Seit einiger Zeit gehört er zum Vorstand des Vereins UEF Lokalbahn Amstetten-Gerstetten e.V. und verantwortet dort die Bereiche Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Jugendarbeit. Seit 2011 ist er hauptberuflich bei der Verlagsgruppe Bahn als Redakteur angestellt und betreut zusammen mit namhaften Autoren die Buch-Reihe Schienenwege.



Nordschwarzwald und Rheinebene

Aufgrund der Vielzahl von beeindruckenden Motiven haben wir uns entschieden, zum Thema Baden zwei Bücher zu produzieren: über Süd- und Nordbaden. Allerdings gibt es eine solche Grenze weder offiziell noch auf bestimmte Regionen bezogen. Wir haben für dieses Buch den nördlichsten Punkt im südlichen Baden an die Einfahrt in den Bahnhof Rastatt gelegt, wo die Murgtal-

bahn teilweise im oder direkt neben dem Straßenplanum. Daher finden sich über weite Strecken keinerlei Anhaltspunkte mehr, die an das große Kleinbahnnetz erinnern. In Offenburg kommen wir wieder zurück zur normalspurigen Rheintalbahn, deren Schienenstrang wir bis nach Achern begleiten. Dann machen wir noch einen Abstecher zur „Zwetschgenbahn“ Bühl – Oberbühlertal, auf

deren Trasse heute die breite Landstraße 83 verläuft. Aber nicht nur dort wurde alles autogerecht ausgebaut: Das absolute Negativbeispiel zeigt sich in Baden-Baden. Das Bahngelände zwischen dem alten Bahnhof Baden-Oos (heute Baden-Baden) und dem Stadtbahnhof, dem heutigen Festspielhaus, wurde mit der vierspurigen B 500 überbaut. Entsetzlich ist, dass die Stilllegung der Strecke erst 1977 erfolgte, also zu einer Zeit, in der in Karlsruhe die Stadtbahnen schon wieder im Kommen waren. Diese Stadtbahn fährt heute auch nach Baden-Baden, allerdings nur bis zum alten Bahnhof Baden-Oos. Die fehlenden vier Kilometer muss man entweder mit dem Bus im Stau verbringen oder parallel der lauten Straße mit dem Fahrrad fahren. Deut-

lich angenehmer sind die Ausflüge nach Bad Peterstal und zur Nebenbahn Biberach – Oberharmersbach-Riersbach. Die Stichbahnen fügen sich harmonisch in die Landschaft ein und hinterlassen, anders als die ausgebauten, aber überlasteten Straßen, keine Schneisen in der Natur. Wir folgen nun der Kinzig über Hausach und Wolfach bis nach Schiltach und schließen das Kapitel mit einem Bild der Strecke Schiltach – Schramberg, die ursprünglich württembergisch war, sowie mit Motiven der Schwarzwaldbahn bis Villingen.

Im März 1989 waren noch Schienenbusse im Renchtal unterwegs als Thomas Küstner diese Aufnahme bei Hubacker gelang. 2015 ist ein Vergleichsfoto nicht mehr möglich, da der Uferbereich komplett zugewachsen ist. Die Mittelbadischen Eisenbahnen kreuzten diese einst grenzüberschreitende Magistrale mit einem Brückenbauwerk, das im Lauf der Jahre komplett verschwunden ist. Nicht einmal der Bahndamm ist mehr zu erkennen. Diese Schmalspurbahn von Rastatt über Schwarzach nach Kehl und weiter über Ottenheim bis nach Lahr ver-

bachn abzweigt, der wir bis zur alten Landesgrenze zu Württemberg bei Klosterreichenbach folgen. Nach Westen zweigt in Rastatt die alte Wintersdorfer Strecke ab, die einst ins Elsaß führte und die seit Jahren stillliegt. Diese Schmalspurbahn von Rastatt über Schwarzach nach Kehl und weiter über Ottenheim bis nach Lahr ver-





Ein wichtiger Bahnhof im Murgtal ist **Forbach**, der bis zur Übernahme der Strecke durch die Albtal-Verkehrsgesellschaft Forbach-Gausbach hieß. Der Namenszusatz Gausbach entfiel, weil dieser Ort inzwischen seinen eigenen Haltepunkt bekommen hat. Moderne Zweisystem-Triebwagen bestimmen das Bild der Strecke im Nordschwarzwald, die früher sogar mit einem Fernverkehrszugpaar, dem InterRegio Murgtal (Dortmund – Freudenstadt), bedient wurde. Die Gleisanlagen sind noch fast komplett vorhanden, aber rundum erneuert.

10. Oktober
1990

30. Oktober
2015





10. Oktober
1990

Das Beispiel **Weisenbach** zeigt die heute künstlich herbeigeführten Kapazitätsengpässe auf der Schiene. Weder Güterverkehr noch zusätzliche Sonderzüge können 2015 in Weisenbach mehr mit den planmäßigen Stadtbahnen kreuzen, denn die Gleisanlagen wurden um die Hälfte reduziert. Im Gegensatz zu den Anlagen der Deutschen Bahn AG wurden die nicht mehr benötigten Flächen schon begrünt und werden seitdem auch regelmäßig (!) gemäht.

6. August
2015





Es war nicht die schwierige Topografie des Murgtals, die Jahrzehnte vergehen ließ zwischen den ersten Maßnahmen zum Bau der Murgtalbahn und ihrer Vollendung, sondern die Zugehörigkeit des unteren Talabschnittes zu Baden und des oberen zu Württemberg. Erst die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft schloss das fehlende Zwischenstück Raumünzach – Klosterreichenbach und eröffnete am 13. Juli 1928 die durchgehende Strecke von Rastatt nach Freudenstadt. Bei **Weisenbach** entstand die Aufnahme der Karlsruher 50 651 auf der Murgbrücke. Dass die Lok an diesem Tag nur einen Güterzuggepäckwagen mitführt, soll nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Güter- und Expressgutaufkommen – u.a. vor allem durch Holzmann, damals einer der größten deutsche Papierhersteller – beträchtlich war.

15. August
1968

30. Oktober
2015



Ab Mitte der 1990er-Jahre waren hauptsächlich lokbespannte Reisezüge im Murgtal anzutreffen. Die Umbauarbeiten zur Stadtbahnstrecke haben schon begonnen, als Herbert Stemmler den RE 28023 mit der Diesellok 218392 nach Freudenstadt in **Gernsbach** dokumentierte. Im Jahr 2000 übernahm die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft die stilllegungsgefährdete Murgtalbahn von der DB AG, integrierte sie in das Karlsruher Stadtbahn-Netz und elektrifizierte sie. Seit der 2004 erfolgten Aufnahme des durchgehenden elektrischen Betriebes von Freudenstadt über Rastatt bis ins Zentrum von Karlsruhe erledigen Stadtbahnwagen die gesamte Personenbeförderung. Die Fahrgastzahl konnte von täglich knapp 2.800 auf heute über 13.000 erhöht werden.



14. Januar
2001

30. Oktober
2015





18. Juni
1975



28. Dezember
2015

Jahrelang beförderten Offenburger E-Loks der Baureihe 141 mit Freiburger Personal den ab Freiburg Hbf nach Frankfurt (M) verkehrenden E 1928. Aus dem Frontfenster der Lok entstand die alte Aufnahme. Rechts hinter dem Wellblechschuppen für Bahndienstfahrzeuge ist gerade noch das Streckengleis der von hier ausgehenden Murgtalbahn nach Freudensstadt zu sehen. Das imposante, bis heute erhalten gebliebene Empfangsgebäude des Bahnhof **Rastatt** entspricht seiner Bedeutung als Badens klassische Residenz- und Garnisonsstadt. Vor allem aber ist Rastatt nach wie vor eine wichtige und auch für Fotografen interessante Station mit einem überaus abwechslungsreichen Zugbetrieb, wobei auch dort Schallschutzwände Einzug gehalten haben.