

# Geschichte in unserer Region

# Geschichten aus unserer Region

Nr. 8  
Ausgabe 2 / 2020

Geschichtsverein



Schallstadt-Mengen-Wolfenweiler e.V.  
gegründet 1988

Geschichtsverein Schallstadt-Mengen-Wolfenweiler e.V.

Liebe Leserinnen und Leser,  
hier ist der zweite Teil unserer Chronik der Eisenbahn und des Bahnhofs Schallstadt von seiner Inbetriebnahme 1847 bis zu den Plänen, die in Zukunft verwirklicht werden sollen. Es ist wichtig, sich damit zu befassen, denn hier entstehen Jahrhundertbauwerke.

Ihr Prof. Dr. Bernhard Kroener, Vorsitzender

## Die Eisenbahn – eine Lebensader für Schallstadt von Wolfgang Wissmann

Ab Juni 1847 rollten dampfbetriebene Eisenbahnen zwischen Mannheim und Müllheim, ab 1855 konnte man bis Basel fahren.

Der Eisenbahnbau war ein Meilenstein der Industrialisierung. Er brachte den erhofften Aufschwung für Handel, Gewerbe, Industrie und später auch Tourismus: Die Bahn war leistungsfähiger, schneller und günstiger als Pferdefuhrwerke.

Es gab vier Wagenklassen. Für die Strecke Mannheim – Heidelberg kostete die 1. Klasse 51 Kreuzer. In der billigsten 4. Klasse gab es luftige Stehwagen (ohne Dach) und man zahlte 15 Kreuzer pro Person. Ein Arbeiter beim Eisenbaubau verdiente damals etwa 40 bis 55 Kreuzer pro Tag.

Ab 1863 verkehrten täglich zwei Schnellzugpaare zwischen Mannheim und Konstanz, die für die 414 Kilometer 12–14 Stunden benötigten. Heute brauchen die Züge von Mannheim nach Konstanz mit Umstieg in Basel etwa 4 Stunden.

Der Bahnhof in Schallstadt bekam ein Gütergleis mit Güterschuppen, Diensträumen, einen Fahrkartenschalter und eine Dienstwohnung. Der Übergang zum Gleis nach Freiburg war ebenerdig und wurde von einem Bahnbeamten überwacht. Auch Signale waren im Bahnhof Schallstadt zu betätigen. So wurde für den Bahnhof viel Personal eingesetzt.

Mit dem Bau des Stellwerks Leutersberg und der Fertigstellung der Bahnunterführung zum Gleis nach Freiburg änderte sich die Lage für den Bahnhof: Er wurde für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt. 1982 kam die Bundes-

bahn mit der Absicht an die Öffentlichkeit, den Bahnhof abzureißen.

Dagegen erhob sich ein Sturm der Entrüstung, es hagelte Proteste. Unter vielen anderen auch Konrad Friedrich Stork am 6. März 1982, der die überörtliche Bedeutung des Bahnhofs benannte und seine rege Inanspruchnahme betonte, auch für den Güterumschlag:

*„Nicht nur der Verkauf von Fahrkarten hat sich bewährt, sondern auch die Erteilung von Auskünften aller in den Bahnbereich fallenden Fragen, wie auch die Fahrplanberatung haben sich bis auf den heutigen Tag als vorteilhaft bewiesen.“*

Gute, alte Zeit – als es noch auskunftsfreudiges Personal an allen kleinen Bahnhöfen gab.

Die Bundesbahn entschloss sich, den Bahnhof zu verkaufen.



Badische Zeitung vom 10. September 1983

# Geschichte in unserer Region - Geschichten aus unserer Region

Die Bundesbahn verkaufte damals viele kleinere Bahnhöfe. Die Gemeinde Schallstadt erwarb ihn, verkaufte ihn aber wieder. Heute ist er in privater Hand. Eine Glasmanufaktur, ein Bistro und eine Wohnung sind heute darin.



Badische Zeitung vom 25. März 1994



Das „Storchenbrücke“: Abriss 1988

Die große Bedeutung der Rheintalstrecke hat bereits sehr früh zum zweigleisigen Ausbau und zur Elektrifizierung (1952–1957) geführt. Auf der Strecke fuhr 2013 täglich bis zu 286 Züge (*gemessen in Lahr*), heute eher mehr. Die Strecke war und ist überlastet, weil sich Güter- und Personenverkehr eine Trasse teilen müssen.

Seit Mitte der 1980er Jahre plant die Deutsche Bahn AG den viergleisigen Ausbau der Rheintalstrecke. Die anfänglichen Pläne, diese parallel zur bestehenden Strecke zu legen oder eine neue Trasse um Wolfenweiler-Schallstadt herum zu bauen, wurden verworfen. Es ist festgelegt, dass die neue Güterbahn-Trasse in unserer Region „autobahnnahe“ verläuft, aber den Ortsteil Mengen berührt. Dort wird ein 2,2 km langer Tunnel den Rasthof unterfahren. Die Bürgerinitiative „MUT“ hat eine „Bürgertrasse“ durchgesetzt, die durch Tieflage und Lärmschutzvorrichtungen den Bahnlärm vom Ort abhalten soll. Die Fertigstellung ist nach heutiger Planung für 2030 bis 2035 vorgesehen.



Ausbau- u. Neubaustrecke Karlsruhe–Basel 24.3.20

Die Planfeststellung für den Abschnitt 8. läuft und die Offenlegung ist für dieses Jahr angekündigt.

Die Ertüchtigung der bestehenden Rheintaltrasse für höhere Geschwindigkeiten wird jetzt wieder öffentlich diskutiert. Die Badische Zeitung hat am 3. August 2019 Planvarianten der Deutschen Bahn AG veröffentlicht.

Sie erinnern stark an alte Pläne der Bundesbahn von 1969. Ein Batzenbergtunnel, der die engen Kurvenradien zwischen Freiburg und Scherzingen beseitigen soll, wurde schon damals ins Gespräch gebracht. Auch eine Variante unter der Bebauung von Schallstadt oder als „Westlösung“ zwischen den Ortsteilen Schallstadt und Mengen war schon damals im Gespräch. Besonders von den Winzern wurde die „Tunnellösung“ unter dem Batzenberg vehement abgelehnt. Sie hatten sich zu einer „Notgemeinschaft“ zusammengeschlossen, um ihrem Protest Nachdruck zu verleihen.



Leserbrief von Dr. Ing. Willy Pastorini, Bietigheim: „Überraschend ist die Aussage der Bürgermeister aus den betroffenen Gemeinden, es handele sich bei diesem Bauwerk um ein Novum. Es sei daran erinnert, dass die Badische Zeitung am 16./17. Juni 1969 berichtete: „Schallstadt kann aufatmen. Die Bundesbahn untersucht nur noch die Tunnellösung“. Eine 1994 von der Deutschen Bundesbahn herausgegebene Karte „Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel“ (Stand März 2006) zeigt den Batzenbergtunnel ebenfalls. Das Thema ist also mindestens schon 50 alt und war zwischenzeitlich nicht vergessen. Bis zur Inbetriebnahme sollen nun nochmals 19 Jahre vergehen.“

beide Zitate: Badische Zeitung vom 16. August 2019

**Impressum** Herausgeber: Geschichtsverein Schallstadt-Mengen-Wolfenweiler e.V.  
Verantwortlich: Prof. Dr. Bernhard Kroener, 79227 Schallstadt OT Mengen  
Homepage: geschichtsverein-schallstadt.de Redaktion: Wolfgang Wissmann