

## **Kühne Fremdenverkehrsprojekte**

### **Bürgermeister gründen die „Interessengemeinschaft Belchengebiet e.V.“**

Ein Jahr nach der Gründung des „Verkehrsvereins Münstertal“ kamen auf Initiative von Bürgermeister Franz Anton Riesterer (Untermünstertal) zehn Bürgermeister der an den Belchen angrenzenden Gemeinden und die gleiche Zahl von Hoteliers und Gastronomen auf dem Belchenhaus zusammen. Sie riefen am 2. Oktober 1949 die „Interessengemeinschaft Belchengebiet“ ins Leben. In das fünfköpfige Vorstandsgremium wurde auch Bürgermeister Franz Anton Riesterer gewählt. Die Geschäftsführung wurde dem Schönauer Kurdirektor Sander übertragen. In dem ebenfalls aus fünf Personen bestehenden Beirat war auch Löwenwirt Hermann Meyer vertreten.

Als vordringliche Ziele wurden die Förderung des Fremdenverkehrs im Belchengebiet, die Herausgabe eines Gebietsprospektes „Im Banne des Belchen“ und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (Bahn, Post, Straßennetz) im „Belchenland“ formuliert. In die Kommission, die den Prospekt ausarbeiten sollte, wurde auch der Untertäler Kunstmaler Erwin Pfefferle berufen.

Die Aktivitäten des mit großen Erwartungen gegründeten Vereins erlahmten nach wenigen Jahren. Die Gemeinsamkeiten der Wiesentäler Belchen-Anrainer und der der Rheinebene zugewandten Gemeinden waren nicht so groß wie ursprünglich angenommen.

### **Das Projekt einer „Hochstraße“ im südlichen Schwarzwald**

Vom „Badischen Fremdenverkehrsverband“ gingen zu Beginn der 1950er-Jahre vielfältige Initiativen zur Förderung des Fremdenverkehrs im badischen Schwarzwald aus. So wurde im Jahre 1950 ein Plan wieder aufgegriffen, der bereits in den 1930er-Jahren als Entwurf vorgelegen hatte, durch die Kriegsjahre jedoch nicht mehr ausgeführt werden konnte: Der Plan einer „Hochstraße“ vom Feldberg zum Belchen.

Diese Straße sollte auf der Höhe des „Caritasheimes“ am Feldberg beginnen und über die Todtnauer Hütte und Stübenwasen zum Notschrei führen. Das zweite Teilstück berührte zum großen Teil Flächen der Gemeinde Obermünstertal auf dem Weg vom Haldenköpfe über Itzenwald zum Wiedener Eck. Von der Passhöhe am Wiedener Eck sollte über Lückle und Multen das Belchenhaus erreicht werden. Die prächtige Aussichten bietende, 35 Kilometer lange Höhenstraße würde Gebiete miteinander verbinden, die bisher nur durch weite Umfahrungen erreicht werden konnten. Für die aus dem Münstertal kommenden Touristen wäre sowohl der Weg zum Belchen (nicht mehr über Schönau) als auch die Route zum Feldberg (nicht mehr über Todtnau) erheblich kürzer geworden. Wie wir heute wissen, kam der Plan nie zur Ausführung, lediglich ist im Jahre 1959 als einziges Teilstück die Straße zwischen Wiedener Eck und Multen realisiert worden. Für die Münstertäler verkürzte sich der Weg zum Belchen damit um rund 12 km.

### **Ein kühnes Projekt: Eine Rundstraße um den Belchen**

Fast schon utopisch anmutend, aber bereits seit den 1930er-Jahren in der Planung, war eine einspurige, in einer Höhenlage zwischen 800m und 1100m rund um den Belchen führende, etwas mehr als vier Kilometer lange Panoramastraße. Sie sollte -als Einbahnstraße geführt- von der Krinne abzweigend entlang des Belchen-Nordhangs in Richtung Feuersteinfelsen trassiert werden, den Hohkelch südlich umfahren und über das Böllener Eck den Weiler Multen erreichen.

Man war sich seitens der Planer darüber im Klaren, dass die Verwirklichung dieses Projektes aus Kostengründen mehrere Jahre beanspruchen würde. Die bereits in den 1930er-Jahren

kalkulierten Kosten hatten bei etwa 6,5 Millionen Mark gelegen. Der aufkommende Konflikt zwischen Naturschutz und Straßenbau ließ das Projekt jedoch zum Erliegen kommen. Schließlich hätte diese „Belchen-Panorama-Straße“ fast ausschließlich durch das „Naturschutzgebiet Belchen“ geführt.

### **Eine Schwebbahn von Untermünstertal auf den Belchen**

Die Aufbruchsstimmung in den ersten Nachkriegsjahren führte im Belchengebiet zu einer weiteren, aus der Sicht des Fremdenverkehrs attraktiven Planung. In den Jahren 1950/51 waren die Pläne für eine Sesselbahn vom Ortsteil „Kaltwasser“ im unteren Münstertal hinauf zum Belchengipfel schon nahezu abgeschlossen. Initiator dieser kühnen Idee war Alois Schnorr, der erste Nachkriegsbürgermeister von Staufen. Als Landtagsabgeordneter und zuletzt Finanzminister des Landes Baden hatte er ein klares Finanzierungskonzept. Es sah eine Unternehmensbeteiligung des damals noch selbstständigen Land Baden, des Landkreises Müllheim sowie verschiedener Gemeinden und Privatpersonen vor. Die Aussichten für eine Verwirklichung schwanden schlagartig mit der Gründung des Landes Baden-Württemberg im Jahre 1952. Von Stuttgart –so wurde den Initiatoren signalisiert- seien keine Zuschüsse für dieses Projekt zu erwarten. Weitere Bemühungen um eine Realisierung wurden weder von Alois Schnorr noch von Münstertaler Seite unternommen.

**Zur Erinnerung:** Im Jahre 1896, schon elf Jahre vor dem Bau der Belchenstraße war eine zweigleisig auf Schienen fahrende Zahnradbahn vom Münstertaler Ortsteil Kaltwasser hinauf zum Belchen in Planung. Die Bahn sollte auf einer Länge von 900 Metern eine Steigung von etwa 60 Grad haben und in zwei Waggonen jeweils fünfzig Personen befördern können. Die Gemeinde Untermünstertal hatte sich der Privatgesellschaft gegenüber nicht nur verpflichtet, Holz, Steine und Schotter zu liefern und die Zufahrtswege zu bauen –sie wollte zusätzlich die Summe von 40 000 Mark –und das war damals sehr viel- in das Bahnprojekt investieren. Was dieses Projekt schließlich scheitern ließ, erschließt sich aus den Akten nicht. Der Belchen behielt –zumindest auf Münstertaler Seite- für Jahrzehnte seine Ruhe.

### **Der Belchen kommt nicht zur Ruhe- Eine Seilbahn von der Schönauer Seite**

Seit 1950 wurde der Plan eines Sesselliftes vom Aiterner Ortsteil Multen auf den Belchen hoch emotional und kontrovers diskutiert - unabhängig von der zeitgleich von Untermünstertal auf den Belchen geplanten Seilbahn.

Die Vorgeschichte war eine andere: Der Belchen war schon immer ein Ziel für Wanderer, Skifahrer und (seit 1907) auch für Autofahrer. Die Straße von Aitern hinauf zum Belchenhaus war eine Kreisstraße. Die Bemühungen der „Interessengemeinschaft Belchengebiet“ um bessere Straßenverhältnisse hatten zwar dazu geführt, dass der Landkreis Lörrach das Teilstück zwischen Aitern und Multen saniert hat. Die Sanierung endete jedoch beim Gasthaus „Multen“. Die letzten drei Kilometer verblieben als „Holzabfuhrweg, der von Autofahrern kaum mehr angenommen wurde. Der Kraftpostverkehr sollte ebenfalls eingestellt werden. Eine winterliche Schneeräumung lehnte der Landkreis ab. Somit wäre das Belchenhaus in den Wintermonaten von der Außenwelt abgeschnitten, eine Schließung des Gasthauses wäre die Folge gewesen.

Auf diesem Hintergrund reifte im Wiesental der Plan eines Sesselliftes, der sowohl Wanderer wie Skifahrer auf den Belchen befördern konnte. Auf Initiative der Stadt Schönau wurde eine Gesellschaft, die „Belchen-Sessellift GmbH“ gegründet. Die Verfechter des Projektes rechneten mit 150 Gesellschaftsanteilen zu je tausend Mark. Man verwies auf jüngste positive Erfahrungen. Die soeben neu errichteten Sesselbahnen am Feldberg-Seebuck und am Todtnauer Hasenhorn hatten bereits im ersten Jahr ihres Bestehens jeweils über 100 000 Fahrgäste befördert!

Man stand vor der Alternative: Ausbau der Straße oder Sesselbahn. Es kam zu heftigen Kontroversen. Letztlich setzte sich der Gedanke des Natur- und Landschaftsschutzes durch.

Die Gegner des Sesselbahn-Projektes fürchteten um die „Verschandelung“ und „Verrummelung“ des „schönsten und stolzesten Schwarzwaldberges“. Eine Genehmigung wurde nicht erteilt. Nach schwierigen Finanzierungs-Verhandlungen wurde dafür die Belchenstraße im Jahre 1957 von der Talsohle in Schönau bis zum Belchenhaus ausgebaut und mit einem Makadam-Belag versehen. Sie konnte von nun an auch im Winter geräumt werden. Das Land Baden-Württemberg hatte hierfür 160 000 Mark bereitgestellt.

**In der nächsten Ausgabe:** *Das Schulwesen im Münstertal: Bildungspläne der 1950er-Jahre*