

Der öffentliche Nahverkehr in den 1950er-Jahren

Die Nebenbahn Bad Krozingen-Untermünstertal –ihre Anfänge

Die Nebenbahn Krozingen-Staufen-Sulzburg nahm im Jahre 1894 erstmals ihren Betrieb auf. Bereits ein Jahr später bemühten sich die beiden Münstertäler Gemeinden um einen Anschluss an diesen neuen Bahnweg. Die wirtschaftlichen Vorteile eines Bahnanschlusses waren für die an der Bahnlinie gelegenen Gemeinden bereits sichtbar geworden.

Eine Freiburger Bankgesellschaft legte im Jahre 1897 ein besonders kühnes Projekt vor. Man wollte eine Nebenbahn ins Münstertal durch eine Drahtseilbahn zum Belchen ergänzen. Doch ließen sich diese Pläne nicht verwirklichen.

Die Gemeinde Untermünstertal gab jedoch nicht auf und stellte im Jahre 1912 beim Großherzoglichen Finanzministerium in Karlsruhe den Antrag auf eine normalspurige Weiterführung der Bahnstrecke von Staufen ins Münstertal.

Mit dem Bau der 5,7 Kilometer langen Strecke mit einem Höhenunterschied von 90 Metern wurde Ende des Jahres 1913 begonnen. Die Gemeinde Untermünstertal hatte das Gelände unentgeltlich zur Verfügung zu stellen und für jeden Kilometer 10 000 Mark zu bezahlen.

Am 1. Mai 1916 konnte der Bahnbetrieb auf der Strecke Staufen-Untermünstertal aufgenommen werden. Die Kriegsverhältnisse gestatteten jedoch keine besonderen Feierlichkeiten.

Bis zum Ende des 2. Weltkrieges hatte der Güterverkehr die größere Bedeutung gegenüber dem Personenverkehr. Große Mengen an Holz verließen den Bahnhof Untermünstertal. Kohle, landwirtschaftliche Produkte und Düngemittel erreichten auf dem Schienenweg das Münstertal. Doch nahm ab Mitte der 1930er-Jahre der Ausflugsverkehr der Bad Krozinger Kurgäste ins Münstertal zu. Auch Sonderzüge der NS-Organisation „Kraft durch Freude“ brachten Erholung suchende Großstädter ins „Tal der hundert Täler“.

Die „Nebenbahn“ wurde durch die „Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft“ (DEBG) betrieben. Durch Kriegseinwirkungen musste die „DEBG“ am 21. April 1945 den Betrieb ganz einstellen und konnte ihn erst am 30. September 1945 wieder aufnehmen. In den ersten Nachkriegsjahren war die „Nebenbahn“ das meist benutzte Beförderungsmittel für Personen und Güter im Nahverkehr.

Die „Nebenbahn“ investiert in Sicherheit und Komfort

Die wirtschaftlich schwierigen Verhältnisse in den Vor- und Nachkriegsjahren hatten es nicht zugelassen, die Bahnanlagen und die Fahrzeuge den modernen Erfordernissen anzupassen. Doch in den frühen 1950er-Jahren erhielten der Ausbau und die Erneuerung des Schienenweges oberste Priorität. Die „DEBG“ begann im Jahre 1953 mit der grundlegenden Überarbeitung der Strecke Staufen-Untermünstertal. Sämtliche Schwellen und eine große Zahl von Weichen wurden ausgewechselt.

Mit der rapiden Zunahme des Individualverkehrs (Autos, Motorräder) wurde die technische Sicherung der Bahnübergänge notwendig. Die schienengleichen Bahnübergänge stellten einen großen Gefahrenherd dar. Im Jahre 1955 wurde die Blinklichtanlage beim Bahnhof Staufen-Süd eingeweiht. Noch nicht gesichert waren die Münstertäler Übergänge „Dietzelbach“ und „Breitmatte“. Neben dem Bahnhof Untermünstertal als Endstation hatte die Betreibergesellschaft innerhalb der Gemeinde Untermünstertal eine zweite Haltestelle „Hof/Baden“ eingerichtet.

Das Münstertal bekommt eine neue Haltestelle

Nach dem Bau der Schokoladenfabrik „Gubor“ bemühte sich die Gemeinde erfolgreich um die Einrichtung einer neuen Haltestelle neben dem Fabrikgebäude. Am 20. Januar 1955 wurde die Haltestelle „Dietzelbach“ feierlich eingeweiht. Hierzu hatte die Betreibergesellschaft Bürgermeister und Gemeinderäte zu einer Fahrt vom Bahnhof Untermünstertal zur neuen Haltestelle eingeladen. Nach der schlichten Einweihungsfeier fuhr die Gesellschaft mit dem Triebwagen zurück. Im nahegelegenen Gasthof „Löwen“ wurde das freudige Ereignis gebührend gefeiert.

Nicht so erfolgreich waren die Bemühungen der Gemeinde zum Bau einer von den Bürgern gewünschten überdachten Wartehalle am Haltepunkt „Hof/Baden“. Obwohl die Gemeinde im Jahre 1953 das Holz für den Bau kostenlos zur Verfügung stellte, kam es nicht zum Bau der Wartehalle.

Ohne Rauch und Ruß: Das Ende der Dampflokomotiven

Bis zum Beginn der 1950er-Jahre waren auf der Nebenbahnstrecke fast ausnahmslos zwei Dampflokomotiven im Einsatz. Es handelte sich um den Lok-Typ-Nr.7, im Jahre 1907 in den Berliner Borsig-Werken hergestellt. Bis zum Jahr 2007 war diese Dampflokomotive als technisches Denkmal vor dem Faustgymnasium in Staufen zu bewundern.

Die in die Jahre gekommenen „Dampfrösser“ waren reparaturbedürftig geworden. Sie waren zu richtigen „Kohlefressern“ geworden. Der immer teurer werdende Betriebsstoff Kohle führte in ganz Deutschland zur Verabschiedung der wenig umweltfreundlichen Dampflokomotiven. Die Deutsche Bundesbahn hatte bereits in der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre in unserer Region die gesamte Strecke Karlsruhe-Basel und die „Höllentalbahn“ elektrifiziert. Die Nebenbahnen der „DEBG“ ersetzten nach und nach ihre Dampflokomotiven durch neue Dieseltriebwagen und Diesel-Lokomotiven. Auf der Nebenbahn Bad Krozingen-Untermünstertal waren nach 1955 alle Triebfahrzeuge „verdieselt“. Im Einsatz waren eine zweiachsige Diesel-Lokomotive und ein „Vierachs-Triebwagen“.

Der erste „Schienen-Omnibus“ erreichte den Münstertäler Bahnhof im April 1950. Zum Empfang dieses mit vielen Bequemlichkeiten ausgestatteten Fahrzeuges hatte sich die Untertäler Schuljugend am Bahnhof versammelt und erhielt eine Freifahrt nach Staufen und zurück.

Als Ergänzung zum Schienenverkehr setzte die „DEBG“ ab 1950 einen ersten Omnibus ein. Neben einer Verdichtung des täglichen Fahrplans fuhr dieser Bus jeden Mittwoch als „Sonderzug“ vom Münstertal zum Staufener Wochenmarkt und über das Jahr zu allen Staufener Jahrmärkten.

Im Güterverkehr bekam die „Nebenbahn“ in den 1950er-Jahren harte Konkurrenz durch private Fuhrunternehmen. Die der Bahn bisher vorbehaltenen Holz- und Kohletransporte wurden weniger. Die Güterbeförderung auf der Schiene war in einem Jahrzehnt (1950 bis 1960) von einst 35 000 Tonnen auf die Hälfte geschrumpft. Um sich dem Konkurrenzdruck der Privaten zu stellen, begann die „Nebenbahn“ mit einem eigenen Lastkraftwagen Güter aller Art zu befördern.

Der ständige Kampf um Fahrplanverbesserungen

Seit Beginn der 1950er-Jahre verkehrten ab Bahnhof Untermünstertal täglich sieben Züge nach Bad Krozingen, die meisten mit Anschluss nach Freiburg und Müllheim. Durch den Berufsverkehr bedingt war die Fahrplandichte am Morgen mit drei Zügen vor 9 Uhr und gegen Abend mit zwei Zügen nach 18 Uhr am größten. Zwischen 9 Uhr und 18 Uhr bestanden nur zwei Zugverbindungen. Der Postbus von Untermünstertal nach Schönau verkehrte am Morgen (kurz nach 8 Uhr) und am Abend (18.30 Uhr).

Für zunehmenden Unmut unter den Fahrgästen sorgte einerseits die geringe Fahrplandichte, mehr aber noch das zweimalige Umsteigen auf der nur 30 Kilometer langen Strecke von Untermünstertal nach Freiburg

Seit 1953 wurde deshalb immer wieder der Wunsch nach einer Direktverbindung zwischen Münstertal und Freiburg laut. Da die „DEBG“ diesem Wunsch nicht nachkommen wollte (oder konnte), preschten die Bürgermeister der drei Wiesentalgemeinden Schönau, Utzenfeld und Wieden vor und forderten eine tägliche Direktverbindung mit dem Postbus von Schönau nach Freiburg über das Münstertal. Die Betreiber der „Nebenbahn“ lehnten diese Konkurrenz ab und richteten schließlich im Jahre 1955 -in Verbindung mit der Anschaffung eines neuen „Vierachs-Triebwagens“- eine direkte Verbindung von Untermünstertal nach Freiburg ein.

Ein neuer Triebwagen und die erste Direktverbindung nach Freiburg

Die Ankunft des neuen „Vierachstriebwagens“ wurde im Jahre 1955 zu einem freudigen Tag für die Münstertäler Bevölkerung. Zum Empfang des modernen Fahrzeugs, der auf der durchgehenden Verbindung Untermünstertal-Freiburg zweimal täglich eingesetzt wurde, präsentierte sich der Bahnhof in festlich geschmücktem Kleid. Die Trachtenkapelle unterhielt die vielen Zuschauer mit flotten Weisen. Bürgermeister Franz Anton Riesterer und der Vorsitzende des Verkehrsvereins Münstertal, Baron Hanns von Landenberg begrüßten Vertreter der Betreibergesellschaft und Repräsentanten aus Politik und Wirtschaft. Die Ehrengäste feierten im „Löwen“ dieses denkwürdige Ereignis. Die Bahnverwaltung ihrerseits hatte die zahlreich erschienen Bürgerinnen und Bürger zu einer Freifahrt nach Staufen im neuen Triebwagen eingeladen. Besonders die Schuljugend machte von diesem Angebot regen Gebrauch. Mit den Münstertälern freuten sich auch viele Freiburger, die nun aufgrund der neuen Direktverbindung bequem das Münstertal erreichen konnten. Nach 1955 verkehrten auch jeden Mittwochnachmittag „Ausflugszüge“ für die Bad Krozinger Kurgäste ins Münstertal.

Der neue vierachsige Triebwagen der „DEBG“ war auch auf dem gesamten Streckennetz der Deutschen Bundesbahn zugelassen. Die Bahnverwaltung organisierte nun auch Sonderfahrten zu beliebten Ausflugszielen in ganz Deutschland. Im Gegenzug wurde aber auch das Münstertal das Ziel vieler Reisegesellschaften, die mit Sonderzügen der Bundesbahn ins „Tal der 100 Täler“ reisten.

Die 1898 gegründete private „Deutsche Eisenbahnbetriebs-GmbH“ (DEBG) gab im Jahre 1963 ihre zehn Nebenbahnen innerhalb Baden-Württembergs an die neu gegründete „Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft“ (SWEG) ab. Ohne diese neu gegründete, landeseigene Auffanggesellschaft wären alle Nebenbahnen von der Stilllegung betroffen gewesen.

Nächste Folge: *Das Post- und Fernmeldewesen in den 1950er-Jahren*