

Wohin mit den Schienen?

Ausgangsfragen

1. Was hat Jim Knopf, der Kinderfreund aus der Augsburger Puppenkiste, mit Niederbühl zu tun?
2. Warum hätten sich Jim Knopf und Lukas der Lokomotivführer auf der Rheintalbahn kaum wohlgeföhlt?

Vordergründig könnte man die erste Frage mit einem „NICHTS“ beantworten. Oder doch?



Jim Knopf und Lukas, der Lokführer, lenkten ihren Zug – gezogen von der Lokomotive Emma – durch eine Vielzahl von Tunnel. Genauso wie seit Großherzogs Zeiten Züge auf den Schienen der **Schwarzwald-Höllental-** bzw. **Murgtalbahn** durch viele Tunnel rollen.

In der Rheinebene hätte Jim Knopf wohl niemals einen Tunnel erwartet, schon gar nicht zwischen Ötigheim und Niederbühl. Aber er hätte sicherlich darüber gestaunt.

Gestaunt hätte er auch über die Ingenieurleistung der Baumeister des 19. Jahrhunderts in Baden, denn auch heute kann man es kaum glauben, dass die **Badische Hauptbahn** zwischen den Jahren 1840 und 1863 in einer Rekordzeit fertig gestellt wurde.

Mehr als zweihundert Bahnkilometer in 23 Jahren!

Die Strecke führte von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut, Schaffhausen und Singen nach Konstanz. Der Teilabschnitt zwischen Karlsruhe und Basel wird bis heute als **Oberrheinbahn** bezeichnet.

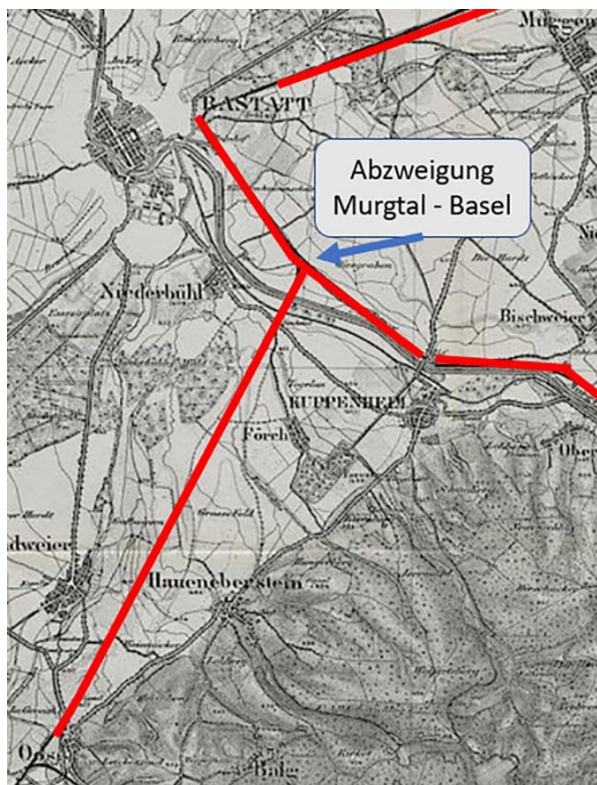
Die Schienenführung verlief – von Rastatt kommend – nahezu parallel der Murg bis auf die Höhe des BASI-Acetylenwerkes zwischen Niederbühl und Kuppenheim. Dort überquerte die Bahn die Murg und den Gewerbekanal. Die andere Linie führte weiter ins **Murgtal**.¹ Diese benutzte ab 1869 in diesem Abschnitt die Trasse der Rheintalbahn mit, die nach der heutigen Autobahnbrücke (A5) Richtung Süden abschwänkte.

Im Gegensatz zur aktuellen Streckenführung zeigt die ...

„Topographische Karte über das Großherzogthum Baden“

... aus dem Jahr 1884 den damaligen Schienenverlauf rund um Rastatt, der sich deutlich von der jetzigen Gleisführung unterscheidet.

¹ Die Murgtalbahn wurde damals noch als Privatbahn bis Gaggenau betrieben.



Topografische Karte Großherzogtum Baden 1884 ²

Die Tatsache, dass man Richtung Baden-Baden den Streckenverlauf nur noch erahnen kann, liegt darin begründet, dass in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Bahnanlagen in diesem Bereich abgetragen wurden.

Hierzu wurden u. a. die Gefangenen aus dem **Ukrainerlager** im Münchfeld und später dann die Zwangsarbeiter im **Arbeitserziehungslager Niederbühl** eingesetzt.¹

Nebenstehendes Bild ³ zeigt die letzte erhaltene badische Dampflokomotive, ausgestellt im Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße, Baujahr 1918.



Dampflokomotive, Typ X b Nr. 175

Bei einem Spaziergang entlang des Gewerbekanal Richtung Kuppenheim finden Sie – gleich hinter der Autobahnbrücke – bei dem links stehenden Haus am Murgdamm Spuren der Strecke, auf der im Jahr 1844 erstmalig ein Zug von Karlsruhe nach Baden Oos fuhr.⁴

¹ vgl.: Kapitel: „Erinnerung darf nicht enden“

² vgl.: https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/topographische_karte_grossherzogthum_baden_20/0002/scroll, mit Orientierungslinien ergänzt:

³ Die beiden ersten Dampflokomotiven für die Badische Staatsbahn fertigte die englische Lokomotivschmiede Sharp, Roberts & Co und lieferte sie 1839. Sie trugen die Namen Löwe und Greif.

⁴ vgl. das Kapitel: „So war´s mol in Niederbühl und Förch – Ein Spaziergang entlang des Gewerbekanal.“

In der Nähe der **Gedenkpyramide für die in der Badischen Revolution gefallenen preußischen Soldaten** befand sich das Bahnwärterhaus.

Mit dem Bau der neuen Bahnstrecke erhielt Rastatt 1844 seinen ersten Bahnhof. Dieser wurde fast 500 m weiter südlich des heutigen Standorts – nahe der Fa. Bizerba/ehem. Waggonfabrik – errichtet. Der Grund hierfür lag darin, dass die Festungsanlagen eine Streckenführung ins Stadtzentrum nicht zuließen.



„Alter“ Rastatter Bahnhof im Stadtteil „Beinle“ ¹

Erst mit der Aufhebung der Bundesfestung im Jahr 1890 konnte der Bahnhof nach Westen in die Nähe des Stadtzentrums verlegt werden. Dabei entstand das jetzige Gebäude. Seither verläuft die Streckenführung wie heute. Der Name *Alte Bahnhofstraße* kündigt noch vom Standort der ersten Rastatter Bahnstation. Obige Aufnahme stammt aus dem Jahr 1880.

Große Bedeutung erhielt die neu gebaute Abzweigung ins Elsass von Rastatt nach Haguenau (und später weiter bis Metz) über die Wintersdorfer Rheinbrücke vor dem Hintergrund der strategisch wichtigen Lage für den Material- und Soldatentransport im Rahmen des *Deutsch- Französischen Krieges 1870/71*.

Folgendes Bild zeigt eine idealisierte Idylle der

„Großherzoglichen Badischen Staatsbahn“

beim Überqueren des Gewerbekanal.



Die Zeichnung ² stammt aus der Feder von **Professor Albert Kiefer**. Er wurde im März 1918 in Niederbühl geboren. Bis ins hohe Alter betätigte er sich als Hochschullehrer, Künstler und Kunstpädagoge. In Niederbühl engagierte er sich vor allem für den Erhalt der im Jahr 1978 abgerissenen „alten“ Kirche an der Murgtalstraße. Wenige Tage vor seinem hundertsten Geburtstag starb er. Er wurde auf dem Niederbühler Friedhof beerdigt.³

¹ Bildquelle: Stadtarchiv Rastatt

² Bildquelle: Niederbühler Heimatbuch, S. 166

³ Albert Kiefer ist der Vater des weltbekannten Künstlers *Anselm Kiefer*