

Neues von den Alten (Notizen aus dem Stadtarchiv)

Wie Tunsel einen Bahnhof erhielt

An die Eisenbahn knüpften sich einstens Hoffnungen auf einen wirtschaftlichen Aufschwung, die heute kaum noch vorstellbar oder höchstens mit der Bedeutung eines nahegelegenen Autobahnanschlusses für die Gemeinden vergleichbar sind.

Als 1835 die erste deutsche Eisenbahnlinie von Nürnberg nach Fürth eröffnet wurde, hat der badische Staat die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels sofort erkannt. Schon kurze Zeit später begann man in Karlsruhe mit der Planung einer Eisenbahnlinie von Mannheim nach Basel, die seit 1840 in Teilstücken von Norden aus gebaut wurde. 1845 erreichte man Freiburg und 1847 Schliengen, bis die Strecke 1855 nach Basel weitergeführt werden konnte. Mit dem Streckenabschnitt bis Schliengen erhielt 1847 auch Krozingen einen Bahnhof. Die Bedeutung des Bahnhofs ist für die Geschichte von Krozingen kaum zu überschätzen. Die Gemeinde wurde damit zum Verkehrsmittelpunkt für ein größeres Gebiet. Am Bahnhof siedelten sich Gewerbebetriebe an. Zugleich wurden mit einem Schlag für Arbeitssuchende auch weiter entlegene Arbeitsstätten erreichbar; man wurde zum Pendler.

Die Hoffnung auf die Ansiedlung von Gewerbe ebenso wie die Erleichterung der Arbeitssuche veranlasste auch kleinere Gemeinden, sich um einen Bahnhof zu bemühen. Es kam zu teilweise abenteuerlichen Bahnbauprojekten; so setzte sich etwa die Gemeinde Hausen an der Möhlin um 1900 für eine Tunibergbahn ein, die von Gottenheim in einer weiten Schleife um den Tuniberg herum nach St. Georgen führen sollte.¹ Realistischer waren dagegen die Anstrengungen der Gemeinden an der bereits bestehenden Bahnlinie von Freiburg nach Basel, ihren Bahnanschluss zu verbessern. 1887 gab die Badische Staatsbahn dem Drängen der Gemeinden nach und führte Lokalzüge von Freiburg nach Krozingen ein, die in Ebringen, Leutersberg und Norsingen hielten. Dabei war der Bau der Haltepunkte von den Gemeinden selbst zu finanzieren.²

Die Gemeinde Tunsel drängte daraufhin auf die Fortführung der Lokalzüge von Krozingen nach Müllheim. In einer Petition an Regierung und Landtag, die die Gemeinde von einem pensionierten Lehrer in Norsingen³ verfassen ließ, unterstrich man den wirtschaftlichen Nutzen. Denn im Gegensatz zum überregionalen Zugverkehr verkehrten Lokalzüge, so die recht poetische Fassung, „gleichsam in das Herz des steuerzahlenden Bürgers“ hinein. Der neue Bahnhof sollte nach der geographisch großzügigen Auslegung der Gemeinde Verkehrsmittelpunkt aller umliegenden Gemeinden und des Münstertals werden. Die Petition hatte Erfolg: 1888 beschloss die Regierung die Weiterführung der Lokalzüge von Krozingen nach Heitersheim, wodurch Tunsel die Möglichkeit zum Bau des Haltepunkts erhielt. Da dieser denkbar einfach gehalten war, konnte man die Bauarbeiten rasch abschließen.

Mit großer Freude weihte die Gemeinde am 8. Juli 1888 den Bahnhof ein. Zur Eröffnungsfeier gehörte natürlich eine Probefahrt, die nach Heitersheim und dort schnurstracks in die Bahnhofswirtschaft führte. Dass sich die Rückfahrt, wie die Lokalzeitung berichtete,⁴ in der „heitersten Stimmung“ vollzog, versteht sich da fast von selbst ...

¹ Gemeindearchiv Hausen, Nr. 671.

² Das Folgende nach: Gemeindearchiv Tunsel, Akte XVII, 10.

³ Gemeindearchiv Tunsel, Jahresrechnung 1888.

⁴ Staufener Wochenblatt vom 10. Juli 1888.

Die neu eingeführten Lokalzüge scheinen tatsächlich im Raum Tunsel sehr gut angenommen worden zu sein. Noch im Sommer 1888 musste die Gemeinde Ruhebänke für die Reisenden aus den umliegenden Gemeinden anschaffen, die längere Aufenthalte hatten. Doch nach dem Zweiten Weltkrieg nahm mit der Verbreitung des Autos als konkurrierendem Verkehrsmittel der Betrieb am Haltepunkt Tunsel rasch ab. Schließlich schloss die Bundesbahn 1970 den Haltepunkt; wenig später wurde das Bahnhofsgebäude abgerissen.⁵

Stadtarchiv Bad Krozingen

⁵ Winterhalter, Heimatbuch Tunsel.