

## Die Randenbahn – geplant, aber nie gebaut<sup>1</sup>

von DIETRICH REIMER

Obwohl die beiden englischen Ingenieure Stephenson und Swinburne 1850 in einem Gutachten dargelegt hatten, dass die Alpen nicht „überschient“ werden könnten, setzte auch in der Schweiz, wie im übrigen Europa, bald darauf ein regelrechter Boom im Eisenbahnbau ein. Durch den gewaltig angeschwollenen Handelsverkehr reichten die bisherigen schlechten Straßenverbindungen mit ihrer ungenügenden Kapazität nicht mehr aus. Inzwischen war die Schweiz ringsum regelrecht von ausländischen Bahnanschlüssen „eingeschlossen“, die an den Grenzen nur auf den Anschluss an das Schweizer Eisenbahnnetz warteten. Weitblickende Ingenieure entwarfen nun sogar Pläne für Alpentunnel, um einen internationalen Eisenbahnverkehr vom italienischen Hafen Genua durch die Schweiz und Deutschland zum Rotterdamer Hafen zu ermöglichen. Noch bevor der Verlauf der europäischen Alpentransversale festgelegt war, wurde in Schaffhausen bereits die Herstellung einer grenzüberschreitenden Bahnverbindung nach Donaueschingen diskutiert.

### Erste Vorstellung für eine Randenbahn

Um 1860 war der Verlauf eines Alpendurchstichs noch nicht gelöst, in Frage kamen Lukmanier oder Gotthard. In Schaffhausen erwartete man damals eine Streckenführung über den Lukmanier, wobei dann die Anbindung an Baden in Konstanz oder Singen erfolgen würde. 1863 eröffnete Baden die Hochrheinstrecke Basel – Konstanz, und Robert Gerwig hatte bereits 1859 zwischen Waldshut und Koblenz die erste Rheinbrücke erstellt, um jederzeit Anschlüsse für die erwartete Schweizer Linienführung, welcher Art auch immer, zu ermöglichen und das erwartete lukrative Transportgeschäft über Baden zu übernehmen. Auch die 1866–1873 durch Baden – und nur auf badischem Territorium – errichtete Schwarzwaldbahn versprach finanziellen Gewinn bei einer vom Gotthard kommenden Transitstrecke. All diese Planungen ließen Schaffhausen mit seiner aufstrebenden Industrie „links liegen“, Stadt und Kanton drohten ins Abseits zu geraten. Der Anschluss an Donaueschingen und die Schwarzwaldbahn sollte diesen Nachteil ausgleichen.

### Der Gotthard wird zur Alpentransversale

Am 7. August 1863 fiel die Entscheidung für den Gotthardtunnel auf der sogenannten „Gotthard-Lukmanier-Konferenz“. Der am 13. Oktober 1869 in Bern geschlossene Vertrag mit dem Königreich Italien, der Schweizer Eidgenossenschaft, dem Norddeutschen Bund, dem Großherzogtum Baden und dem König-

## Die Randenbahn



Gerwigs Rheinbrücke bei Waldshut.



Die kürzeste Route Gotthard – Waldshut – Schwarzwaldbahn – Offenburg.

reich Württemberg wurde am 29. Oktober 1871 durch das neu entstandene Deutsche Reich in Berlin mit Unterschrift von Kaiser Wilhelm ratifiziert. Dieser Vertrag enthielt unter anderem in § 4 Absatz 3 die Bestimmung, dass „die kontrahierenden Parteien sich verpflichten, ihr Möglichstes zu tun, damit die zum Gotthardbahnnetz führenden Zufahrtslinien im Sinne einer Abkürzung korrigiert werden.“<sup>2</sup> Weil Schaffhausen sich in seinen Befürchtungen bestätigt sah, verkehrsmäßig benachteiligt zu werden, berief man sich auf diesen Paragraphen 4 und wünschte eine Trasse über Schaffhausen – Donaueschingen und weiter nach Rotterdam. Hierbei war Friedrich Peyer im Hof (Schaffhausen), Nationalratspräsident und späterer Nordostbahn-Vorstand, die treibende Kraft. Schon am 11. April 1869 wurde auf seine Initiative in Schaffhausen ein Komitee zum Bau einer Randenbahn gegründet, welches auch Konzessions-Gesuche an den Bundesrat in Bern und an die großherzogliche Verwaltung in Karlsruhe richtete. Allerdings kamen noch keine positiven Antworten. Das Großherzoglich Badische Handelsministerium Karlsruhe antwortete am 21. Dezember 1869 mit einem negativen Bescheid.<sup>3</sup> Und als Peyer im Hof zur Nordostbahn wechselte, verstummen die Stimmen für eine Randenbahn für bald 30 Jahre.

### Initiativkomitee Randenbahn

Inzwischen lief der internationale Verkehr von Italien durch den 1882 eröffneten Gotthardtunnel über Basel und die oberrheinische badische Strecke nach Norden, fernab von Schaffhausen.

Seine Anbindung an ein internationales Schienennetz wurde gegen Ende des Jahrhunderts immer drängender und für die Wirtschaft überlebenswichtig. Erneut wurde in Schaffhausen ein Initiativkomitee gegründet. Man berief sich auf den Gotthard-Vertrag mit § 4 Absatz 3 und forderte in einer Petition an den Bundesrat Bern die Erfüllung der Zusagen des Vertrages.<sup>4</sup>

Die Aktivitäten „überschlugen“ sich kurz nach 1900 förmlich. Am 15. April 1902 referierte Oberst Ziegler vor dem Verkehrsverein Schaffhausen über die Dringlichkeit einer Randenbahn und schlug die Ausarbeitung einer dazu erforderlichen Projektstudie vor. Stadt-Ingenieur Max Stocker (Schaffhausen) stellte in kürzester Zeit einen sehr ausführlichen Bericht mit allen erforderlichen Plänen und Berechnungen zusammen. 1904 beschloss der Stadtrat Schaffhausen, selbst aktiv zu werden, und schon am 4. Juni 1904 forderte er die Regierung des Kantons Schaffhausen zum aktiven Handeln auf. Die Regierung wiederum ernannte in kürzester Frist ein Initiativkomitee, welches bereits am 27. Februar 1905 zusammentrat.<sup>5</sup>

Gleichzeitig setzte sich auch das Initiativkomitee mit dem Gemeinderat in Donaueschingen in Verbindung. Im damaligen Bürgermeister Hermann Fischer fand das Komitee einen überzeugten Befürworter des Randenbahn-Projekts.

Um im laufenden politischen Geschäft erfolgreich etwas bewirken zu können, bedurfte es schon immer einflussreicher Persönlichkeiten. Einen sehr kompetenten Fürsprecher für das Randenbahn-Projekt bekam das Planungskomitee



Bürgermeister Hermann Fischer, Gemälde von Erwin Heinrich, 1911. Stadtarchiv Donaueschingen.

mit Dr. Carl Spahn, dem Stadtpräsidenten von Schaffhausen und Nationalrat in Bern. In wiederholten Vorträgen, Eingaben und Publikationen auch mit Unterstützung der Handelskammer Zürich seit 1903 bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs begründete er sehr ausführlich und geschickt die Pläne für die Verbindungsstrecke Schaffhausen – Donaueschingen nicht nur der interessierten Öffentlichkeit gegenüber, sondern auch gegenüber dem Vorstand der inzwischen staatlichen Schweizer Eisenbahn sowie staatlichen Institutionen der Schweiz und Deutschlands.

Da Ingenieur Max Stocker ausgezeichnete Projekt-Vorarbeit geleistet hatte, wurde am 17. März 1906 bereits ein Konzessionsgesuch zum Bau einer „Randenbahn“ an den Bundesrat in Bern abgeschickt unter ausdrücklichem Hinweis auf jenen § 4 Absatz 3 im Gotthard-Vertrag. Bern entsprach dem Konzessionsgesuch positiv am 1. Mai 1907 „betreffend einer Eisenbahn bis zur Landesgrenze bei Ober-Bargen“.<sup>6</sup> Nachdem bis 1910 aber keine konkreten Baumaßnahmen erfolgt waren, wurde die Konzession bis zum 1. Juni 1913 verlängert.

Fast gleichzeitig mit dem Antrag beim Schweizer Bundesrat wurde am 20. Juni 1906 eine Petition „wegen Erbauung einer Randenbahn“ an die Erste Kammer des Badischen Landtages eingereicht. Baden zeigte jedoch kein Interesse an dem Projekt.

In Schaffhausen hatte derweil Ingenieur Robert Bernhardt eine neue und detaillierte Studie zum Bahnbau vorgelegt. Diese enthielt mehrere Trassenvarianten zwischen Schaffhausen und Donaueschingen. Er führte nicht nur die genauen Kosten (Bau, Unterhalt, Material) auf, sondern ermittelte das Steueraufkommen aller an der geplanten Strecke liegenden Ortschaften und nannte für jede Gemeinde alle Handwerksbetriebe und erwähnenswerte Unternehmungen. Damit wollte er natürlich auf den lohnenswerten Güteraustausch und lukrativen Verdienst auch an diesem Bahnabschnitt für die Eisenbahnunternehmung hinweisen.

Vermutlich um Druck auf Baden auszuüben, entwarf Robert Bernhardt bereits 1908 Fahrpläne für einen regulären Bahnbetrieb zwischen Schaffhausen und Donaueschingen. Dabei nahm er auch an, dass hier Schnellzüge (zum Beispiel Mailand – Berlin) verkehren würden. Das heißt, er sah die Lokalverbindung Schaffhausen – Donaueschingen als Teil eines internationalen Streckensystems an.



Zusätzlich wurde der Präsident der Gotthardbahndirektion, Dr. Hermann Dietler, für die Interessen des Randenbahn-Komitees gewonnen. Er überarbeitete die Bernhardschen Pläne und schlug 1912 eine weitere Variante vor und verlängerte die Strecke über Donaueschingen hinaus bis Schwenningen. Damit wollte er das Projekt so schmackhaft machen, dass künftig der internationale Zugverkehr von Berlin auch über württembergisches Gebiet dem Randen und weiter zum Gotthard zugeführt würde.

### Trassenführungen der Randenbahn

Insgesamt gab es fünf verschiedene vorgeschlagene und fertig kalkulierte Pläne für eine Trasse Schaffhausen – Donaueschingen (und Schwenningen).

Die einzelnen Projekte erhielten die Bezeichnungen:

Projekt A1	Schaffhausen bis Donaueschingen
Projekt A2	Schaffhausen bis Donaueschingen
Projekt B	Schaffhausen bis Donaueschingen
Projekt C	Schaffhausen bis Donaueschingen
Projekt Dietler	Schaffhausen bis Schwenningen

Alle Projekte begannen beim deutsch-schweizerischen Gemeinschaftsbahnhof Schaffhausen und führten nordwärts ins Merishäuser Tal. Ab Bargaen waren Tunnelbauten vorgesehen. Jede Variante ging von einem normalspurigen (1435 mm) zweigleisigen Ausbau der gesamten Strecke aus.

Variante A1 erreichte die oberste Kehre der Strategischen Bahn bei Epfenhofen, führte auf deren Gleis bis hinter den Bahnhof Blumberg-Zollhaus, bog ins Hondinger Tal ein über Fürstenberg ins Donautal nach Donaueschingen. Weitere Varianten schlugen einen Tunnel zum Bahnhof Zollhaus vor, dann weiter ins Hondinger Tal und durch einen Fürstenberg-Tunnel nach Donaueschingen. Und die Variante Dietler wollte den Tunnel kreuzungsfrei mit der Strategischen Bahn unter dem Zollhausried ins Hondinger Tal, durch einen langen Fürstenberg-Tunnel über Donaueschingen hinaus bis Schwenningen führen.

Dass die veranschlagten Baukosten bei dieser Variationsbreite stark voneinander abwichen, liegt nahe. Die Variante Dietler hatte allerdings den Vorteil, Schwenningen über Donaueschingen direkt mit Schaffhausen als Transitstrecke zu verbinden. Die Variante A1 dagegen wäre dem lokalen Verkehr entgegengekommen, weil einzelne Ortschaften an den Schienenverkehr angebunden worden wären. Der entscheidende Nachteil dieser Variante lag allerdings in der Mitbenutzung der Gleise der Strategischen Bahn, wobei militärische Belange Vorrang gehabt hätten. Das wäre für einen internationalen Verkehr nicht zumutbar gewesen.

Obwohl diese Pläne veröffentlicht wurden,<sup>7</sup> blieben sie nur Wunschdenken. Einzig ein risikofreudiger Unternehmer, Maurermeister Heinrich Zott, Neuhausen, witterte das große Geschäft und baute auf eigene Kosten in Schaffhausen im oberen Mühletal beim „Schweizersbild“ eine Bahnhofs- und Hotelanlage





Randebahnprojekt Schaffhausen–Donauwörth–Regensburg–Landshut.

den ursprünglichen Paragraphen 4 fallen lassen, weil der Verkehr vom Gotthard bereits seit Jahren problemlos über Basel und die Oberrheinthalstrecke verlief. Der neue Gotthardbahn-Vertragstext § 4 vom 13. Oktober 1909 lautete jetzt: „Die hohen Vertrag schließenden Teile verpflichten sich im gemeinsamen Interesse, den Verkehr zwischen Deutschland und Italien tunlichst zu erleichtern und zu diesem Zwecke die Beförderung der Reisenden, Güter und Postsachen auf der Gott-

hardbahn so regelmäßig, so bequem und so billig wie möglich einzurichten.“<sup>8</sup> Damit hatte das Komitee den wesentlichsten Rechtfertigungsgrund verloren, nämlich den Anspruch einer Linienführung über Schaffhausen.

Kurze Zeit später brach der Krieg aus, und die Randenbahnfrage wurde zunächst zu den Akten gelegt. Badens Beweggründe für eine fortgesetzte Projekt-ablehnung kamen erst nach dem Kriege zur Sprache. Übrigens waren durch die Vorstudien zum Randenbahnbau erhebliche Kosten angefallen. Allein das Gutachten für den Präsidenten der Gotthardbahndirektion, Dr. Hermann Dietler, betrug 7.500 Franken, welche die Kantonsregierung zähneknirschend übernahm.

Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges hat Baden jeden Vorschlag zum Bau einer Randenbahn abgelehnt. Aus badischer Sicht gab es verschiedene Gründe:

- Die Variante A1 benötigte eine Mitbenutzung der Umgebungsbahn auf dem Abschnitt Epfenhofen – Blumberg-Zollhaus. Deshalb erfolgte aus militärischen Überlegungen die Ablehnung.
- Eine Untertunnelung durchs Zollhausried zur Vermeidung einer Kreuzung mit der Strategischen Bahn wurde als äußerst kritisch (Sumpf, Hochmoor, Wassereinbruch) gesehen.
- Die gesamte Strecke Schaffhausen – Donaueschingen würde finanziell die erwarteten Einnahmen übersteigen (besonders der Bau eines Randentunnels). Ein Ausweichen über Singen auf die bestehende Schwarzwaldbahn sei deshalb zumutbar (allerdings aus Schaffhauser Sicht teurer).
- Eine Randenbahn würde der bereits befahrenen Linie Basel – Offenburg sowie der Strecke im Elsass zur Konkurrenz werden.
- Die Oberrheinstrecke ist im Verhältnis zur Randen-Schwarzwaldbahn etwa 30 Kilometer länger. Somit würden für Baden erhebliche Mindereinnahmen (Achsen-Kilometer-Geld) entstehen.
- Eine tatsächlich positive Verzinsung des aufgewendeten Baukapitals wurde vom badischen Finanzministerium bezweifelt.<sup>9</sup>

### Kein Geld für eine Randenbahn

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges gab es aus Schaffhausen einen erneuten Versuch, das Randenprojekt wieder aufleben zu lassen. Inzwischen waren in Deutschland alle Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft überführt worden. Für Verhandlungen war jetzt nicht mehr Baden, sondern Berlin zuständig. Deutschland hatte den Krieg verloren und hatte kein Geld übrig. Der Versailler Vertrag verlangte von Deutschland hohe Schadensersatzzahlungen. In dieser Situation kam eine Schaffhauser Delegation zu Gesprächen nach Berlin. Der neue Reichsverkehrsminister General von Gröner empfing die Abordnung im November 1921 freundlich. Er stand einem neuen Randenbahnprojekt jetzt nicht ablehnend gegenüber. Aber die nötigen Finanzmittel konnte er bedauernd nicht zusagen. Doch allein konnte und wollte Schaffhausen das Projekt nicht bewältigen. Daher wurde es von dort aus vorerst nicht weiter verfolgt.





Streckenprofil Schaffhausen – Donaueschingen – Schweningen. Dietler, Luzern 1912, Archiv Reimer.

Nach einer längeren Pause wurden ab 1938 wieder Planungen zumindest für eine Teilstrecke angestellt. Im Zuge der Autarkiebestrebungen des Deutschen Reiches und für Rüstungszwecke wurde im Raum Blumberg großtechnisch Eisenerz, sogenanntes Bohnerz mit geringprozentigem Erzanteil, sowohl bergmännisch als auch im Tagebau gewonnen. Der aufwändige Abtransport erfolgte weiträumig per Bahn, zunächst ab Zollhaus auf den Gleisen der ehemaligen Umgebungsbahn bis nach Immendingen und von dort über die Schwarzwaldbahn ins Saarland zu den dortigen Röchling-Werken zur Verhüttung. Um Kosten und Umwege zu sparen, sollte in Neudingen/Donau (an der Schwarzwaldbahn) ein modernes Vorschmelzwerk errichtet werden. Dazu sollte auf der Trasse der einst geplanten Randenbahn von Zollhaus über Hondingen und Fürstenberg nach Neudingen mit Anschluss an die Schwarzwaldbahn doch noch eine Bahnverbindung für den Eisenerz-Transport errichtet werden. Kriegsbedingt wurden nach der Eroberung der wertvollen Minette-Erzgruben in Lothringen 1941 alle Arbeiten eingestellt, bereits erstellte Eisenbahnanlagen wieder demontiert.<sup>10</sup>

Eine in den 1970er Jahren inoffiziell verbreitete Behauptung, die SBB zeige neues Interesse an einer Realisierung des alten Randenbahnprojekts, um den Transitverkehr über Singen abzukürzen, war sicherlich spekulativ. Möglicherweise hing sie mit den damals laufenden Elektrifizierungsarbeiten an der Schwarzwaldbahn zusammen. Eine Chance auf Verwirklichung bestand zu keinem Zeitpunkt. Dafür wäre die Randenbahn viel zu aufwändig und teuer gewesen – trotz Gotthardvertrag mit oder ohne den Paragraphen 4.

### Autor

DIETRICH REIMER  
Kiefernweg 34  
78176 Blumberg  
monika.bill.reimer@t-online.de

### Anmerkungen

- 1 Diese Arbeit basiert auf meinem im Rahmen der 1200-Jahrfeier am 9. November 2018 in Hondingen gehaltenen Vortrag über die Randenbahn mit dem Titel „Sonderzug nach Hondingen“.
- 2 Zit. n. ROBERT BERNHARDT: Das Eisenbahnprojekt Donaueschingen – Schaffhausen, Bern 1908, S. 7.
- 3 Vgl. ebd. auf S. 5 die Stellungnahme des Großherzogl. Bad. Handelsministeriums zum Gesuch vom 03.12.1869, das vollständiges Gesuch S. 97 ff.
- 4 Vgl. ebd., S. 101–103 (17. März 1906).
- 5 Vgl. ebd., S. 5.
- 6 Antwort Bundesbeschluss vom 1. Mai 1907, Konzession bis zur Landesgrenze bis Ober-Bargen (Randenbahn), zit. n. ebd., S. 105–109.
- 7 Vgl. ebd., S. 212 f. (Tabelle 1, Anhang, Beilage).
- 8 Zit. n. HANS-WOLFGANG SCHARF: Die Eisenbahn am Hochrhein, Bd. 3, Freiburg 1993, S. 96.
- 9 Vgl. Reichsernährungsministerium (Willikins) an RfR v. 25.01.1941, BAB R43 II/ 1338a, in: WOLF-INGO SEIDELMANN: Eisen schaffen für das kämpfende Heer, Konstanz und München 2016, S. 304.
- 10 Vgl. Anordnung Baustopp Neudingen RWM (v. Hanneken) vom 14.03.1941 an DAG, RFR, Wagner u.a., LGRB 9 A/95, in: ebd., S. 306.

### Weitere Literatur

- HERMANN DIETLER: Die Randenbahn, Luzern 1912.
- ALBERT KUNTZEMÜLLER: Die Badischen Eisenbahnen 1840–1940, Freiburg 1940.
- DIETRICH REIMER und BERNHARD PRILLWITZ: Die Sauschwänzlebahn im südlichen Schwarzwald, Erfurt 2010.
- CARL SPAHN: Die Randenbahn, Zürich 1913.
- A. STEINEGGER: Entstehungsgeschichte des Schaffhauserischen Eisenbahnnetzes, Schaffhausen 1934.
- MAX STOCKER: Eisenbahnprojekt Schaffhausen – Donaueschingen, Schaffhausen 1905.