

Die Sigmaringer Eisenbahnfrage(n)

südlichen Flußufer anzulegen, und zwar zwischen Sigmaringendorf und Hedingen längs dem bewaldeten, das Donautal begrenzenden Höhenzuge. Es könnten dann zwei verschiedene Linien für die Bahnanlage bei der Stadt Sigmaringen ins Auge gefaßt werden:

- a. die Durchführung der Bahn am Fuße des Josephsberges durch die Stadtgärten und längs der Buchhalde,
- b. die Durchführung der Bahn in der (allerdings weniger ausgeprägten) Talsenkung südlich vom Josephsberg.

Für die erstere Baulinie wäre der Bahnhof westlich der Karlstraße anzulegen gewesen sein, wo sich damals noch ein Ackerfeld ausbreitete. Nach dem Keller'schen Bericht hätte die Bahn die südlich des Karlsplatzes (heute: Leopoldplatzes) ansteigende (Josefinen-)Straße beim Laur'schen Wohnhause gekreuzt, um sodann in westlicher Richtung zwischen am Fuße des Josephsbergs gelegenen Gärten und einzelnen Gebäuden die Buchhalde entlang zum Flußufer am Pfannengraben geführt zu werden. Fällt es erst recht in heutiger Zeit schwer, sich diese Trasse im Gelände vorzustellen, so standen der Linienführung bereits damals nicht nur natürliche sondern auch künstliche Hindernisse entgegen, da der Aufwand u. a. für Erdarbeiten (es wären zwei steile Einschnitte herzustellen gewesen) und Gebäudekauf als erheblich eingestuft wurde.

Bei der Wahl der anderen – kürzeren – Linie auf der südlichen Seite des Josephsbergs – damals noch völlig unverbaut – wäre der Bahnhof westlich der Hedinger Kirche zu liegen gekommen. Der Bergrücken wäre dort mit einem maximal 80 Fuß tiefen Einschnitt zu durchstechen gewesen und hätte das Donauufer ebenfalls am Pfannengraben erreicht. Da nur große Ackerflächen berührt worden wären, die Grundentschädigung sich also günstiger gestaltet hätte, und auch erste Bodenuntersuchungen günstig verliefen, präferierte Keller diese zweitgenannte Linienführung und damit Bahnhofsanlage.

Beide Projekte spielten nach Aufgabe der direkten Linienführung der Krauchenwies – Sigmaringer Eisenbahn und der Führung der Bahn über Krauchenwies keine Rolle mehr. Indessen ergab sich in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre des vorletzten Jahrhunderts eine umso lebhaftere öffentliche Diskussion um die Platzierung des Bahnhofs für die Stadt Sigmaringen, die sich auf drei völlig andersartige Projekte konzentrierte.

Das „erste“ dieser zweiten Gruppe von Projekten verlegte den Bahnhof auf die Käppeleswiesen rechts an die Straße gegen Laiz, unweit der Abzweigung der Laiz – Jungnauer Straße, das zweite sah den Langen (Prinzen-)Garten, parallel zur Karlstraße vor, das dritte endlich hätte den Bahnhof weit vor die Tore der Stadt in die Nähe Gorheims verschoben.

Die Bürgerkollegien der Stadt Sigmaringen traten von Anfang an vehement für das erstgenannte Projekt ein und meinten die folgenden Gründe für ihr Ersuchen zu haben:

Der unregelmäßig, aber nicht selten mehrmals wiederkehrende Austritt der Donau setzte die Talwiesen unter Wasser, machte sie unzugänglich und die sie durchziehenden Straßen unbefahrbar. Die Erbauung des Bahnhofs auf dieser Stelle würde nun die Ableitung bzw. den Durchstich der Donau von der obersten Serpentine auf Laizer