

# Die Rheinbrücke in Breisach

Der letzte Blick auf die Heimat der badischen Deportierten nach Gurs  
am 22./23. Oktober 1940

Von

*Bernd Hainmüller und Christiane Walesch-Schneller<sup>1</sup>*

Am 22. Oktober 2020 jährt sich zum 80. Mal die Deportation von 6.504<sup>2</sup> Deutschen jüdischer Herkunft in das französische Internierungslager Gurs am Fuß der französischen Pyrenäen. Im kollektiven Gedächtnis Südwestdeutschlands ist das Lager Gurs dadurch zentral mit den Opfern der sogenannten „Oktoberdeportation“<sup>3</sup> verbunden. Die Vorbereitung der „Judenaktion in Baden und in der Pfalz“ erfolgte von langer Hand und lieferte eine Art Masterplan für künftige Vertreibungen der Juden aus Deutschland<sup>4</sup>.

Am Morgen des 22. Oktober 1940, dem letzten Tag des Laubhüttenfests (Sukkot), wurden die Juden Badens und der Saarpfalz binnen zwei Stunden mit maximal 50 kg Gepäck und 100 Reichsmark Bargeld zu Sammelstellen befohlen.

1 Unter Mitwirkung von Marcus Gryglewski, Berlin.

2 Der Generalbevollmächtigte für das jüdische Vermögen in Baden: Verzeichnis der am 22. Oktober 1940 aus Baden ausgewiesenen Juden (O.J.), Südwestdruck Karlsruhe, S. 126, im Folgenden „Verzeichnis“ genannt.

Die Zahlen weichen in den meisten Berichten voneinander ab. Laut Werner L. FRANK, *The Curse of Gurs – Way station to Auschwitz*, Leipzig 2012, S. 87 ff. variiert die Zahl der Deportierten zwischen 6.504 und 7.663, davon 6.538 badische Bürger und 1.125 aus der Pfalz und dem Saarland. Die Variationsbreite kommt z.B. dadurch zustande, dass es einerseits vor dem Deportationszeitpunkt Freitode von Betroffenen gab, die in den amtlichen Listen erfasst waren, andererseits zahlreiche Personen deportiert wurden, die nicht auf den Listen standen. Für einige Orte wie Breisach, Ihringen und Eichstetten wurden z.B. nur die Haushaltsvorstände erfasst, d.h. nicht alle deportierten Familienmitglieder. Das Generallandesarchiv erarbeitet derzeit eine Online-Datenbank, in der alle Deportierten mit kurzen Biogrammen vorgestellt werden, vgl. [www.leo-bw.de/themen/gurs](http://www.leo-bw.de/themen/gurs).

3 Auch die Bezeichnungen für diese Deportation variieren. Manche nennen sie nach den Gauleitern von Baden-Elsass und der neuen „Westmark“ (Pfalz, Lothringen, Saarland) die „Aktion Wagner/Bürckel“, andere „Die Oktoberdeportation“.

4 Peter STEINBACH, *Das Leiden – zu schwer und zu viel*, in: *Tribüne: Zeitschrift zum Verständnis des Judentums*, 49 (2010) Heft 195, S. 117.

Vorerst ausgenommen waren allein transportunfähige Kranke, Staatsangehörige verbündeter oder nicht kriegsbeteiligter Staaten sowie jüdische Partner sogenannter Mischehen. Der Altersstruktur der jüdischen Gemeinden entsprechend waren es vornehmlich ältere Menschen, denen hier unter massivem zeitlichem und psychischem Druck vorausschauende Entscheidungen über die mitzunehmende Kleidung, Verpflegung und den Hausrat abverlangt wurden. In sieben Eisenbahnzügen aus Baden (vermutlich zwei Züge aus Mannheim, fünf Züge aus Karlsruhe) und zwei Zügen aus der Pfalz wurden die Deportierten über Chalon-sur-Saône ins unbesetzte Frankreich der Vichy-Regierung abgeschoben. Die jüdischen Bewohner des Bodenseegebiets wurden in Offenburg den Sonderzügen zugeführt, weil eine Querung des schweizerischen Hoheitsgebiets am Hochrhein nicht in die Planung einbezogen wurde. SS-Hauptsturmführer Adolf Eichmann (Referat IV D 4 – „Räumungsangelegenheiten“) hatte die Transporte in Absprache mit dem Reichsverkehrsministerium, der Deutschen Reichsbahn, vermutlich auch mit der französischen Eisenbahngesellschaft SNCF, den staatlichen Stellen in Baden und den Formationen der NSDAP organisiert und saß am 23. Oktober 1940 selbst am Übergang an der Demarkationslinie in Chalon-sur-Saône in seinem Auto, bis der letzte von neun Eisenbahnzügen im unbesetzten Frankreich angelangt war<sup>5</sup>. Er hatte von Gestapo-Chef Heinrich Müller den persönlichen Auftrag erhalten, den Transfer der Züge nach Vichy-Frankreich zu gewährleisten. Durch unzutreffende Angaben über die Zuginsassen war ihm das gelungen. Über diesen Vorgang gab Eichmann bei seinem Prozess in Jerusalem 1961 zu Protokoll:

*Mir wurde eingeschärft, daß diese Züge nirgends auf dem besetzten Teil stehenbleiben. Doch am Grenzbahnhof mußte ich erkennen, daß diese Aufgabe schier unlöslich war, vier oder sechs Transportzüge – es waren Personenwagen – über die Demarkationslinie zu schieben. Erstens waren sie durch Polizei bewacht, und im unbesetzten Gebiet waren die Franzosen autonom. Und zweitens waren dort die Geleise signalmäßig blockiert. Wie ich auf die Idee kam, die Transporte dem Bahnhofsvorsteher auf dem letzten Bahnhof des besetzten französischen Teiles (in Chalon-sur-Saône, d. V.) als ‚Wehrmachtstransporte‘ zu deklarieren, und warum der Bahnhofsvorsteher mir glaubte und die Züge weiterschickte, nachdem er sie gesehen hatte, weiß ich heute nicht mehr. [...] Nach Passieren des letzten Zuges setzte ich mich schweißgebadet in meinen Wagen und fuhr schleunigst ab. Die Schwierigkeiten, die sich dann später auftraten, mußte das Auswärtige Amt mit der französischen Regierung in Vichy klären<sup>6</sup>.*

Über den Verlauf der Deportationszüge ab Mâcon durch das unbesetzte Frankreich gibt es relative Übereinstimmung bei der weiteren Fahrtstrecke über Lyon,

5 Alfred GOTTWALDT / Diana SCHULLE, Die „Judendeportationen“ aus dem Deutschen Reich von 1941–1945, Wiesbaden 2005, S. 42 f.

6 Zitiert bei: Jochen LANG, Das Eichmann Protokoll. Tonbandaufzeichnungen der Israelischen Verhöre, Frankfurt am Main 1984, S. 65 f.

Narbonne, Sète, Carcassone, Toulouse, Lourdes und Pau zur Endstation der Züge in Oloron-Sainte-Marie. Fahrplananordnungen oder interne Dokumente seitens der Deutschen Reichsbahn und der mit ihr zusammenarbeitenden französischen Eisenbahngesellschaft SNCF sind bis jetzt nicht bekannt<sup>7</sup>. Auch Unterlagen über Kontakte am 23. Oktober zwischen der Grenzstation Mâcon und einer höheren Instanz der Vichy-Regierung fehlen, so dass weiter unklar ist, wer auf der französischen Seite entschieden hat, die Züge nach Gurs zu dirigieren. Neben dieser Frage ist auch die Frage strittig, welche Rheinbrücke die Züge auf ihrem Weg zum Sammelpunkt Mulhouse (damals Mülhausen<sup>8</sup>) benutzt haben. So geht zum Beispiel Yad Vashem, die bedeutende israelische Gedenkstätte, die an die nationalsozialistische Judenvernichtung erinnert und sie wissenschaftlich dokumentiert, in einer interaktiven Karte der Deportationszüge vom Übergang Rheinbrücke Breisach nach Colmar und von dort zum Sammelpunkt nach Mulhouse aus<sup>9</sup>. Auch das Materialheft der Landeszentrale für Politische Bildung Baden-Württemberg von 2010 geht davon aus, dass Sonderzüge aus Mannheim und Karlsruhe zunächst die Oberrheinstrecke südwärts bis Baden-Baden und Freiburg geleitet wurden, um dann bei Breisach den Rhein zu überqueren<sup>10</sup>.

Die Homepage der Vereinigung der L'Amicale de Gurs, die vor Ort die Gedenkstätte Gurs unterhält, geht hingegen von einem Rheinübergang über die Brücke Kehl-Strasbourg aus<sup>11</sup>. Andere französische Quellen gehen aber auch von der Breisacher Rheinbrücke aus<sup>12</sup>. Wieder andere Quellen wie Werner L.

7 GOTTWALDT / SCHULLE (wie Anm. 5) S. 40.

8 Wir benutzen im Folgenden die heutigen französischen Städtenamen wie z. B. Mulhouse.

9 <https://deportation.yadvashem.org/index.html?language=de&itemId=11290250&ind=-1>.

Auch GOTTWALDT / SCHULLE gehen von der Rheinbrücke in Breisach aus (wie Anm. 5) S. 40.

10 LpB Baden-Württemberg: Ich weiß nicht, ob wir nochmals schreiben können – Die Deportation der badischen und saarpfälzer Juden in das Internierungslager Gurs in den Pyrenäen. Reihe MATERIALIEN, Stuttgart 2010, S. 26.

11 <http://www.campgurs.com>. „Le convoi spécial est composé de neuf trains. Il part le 23, traverse le Rhin à Kehl, passe par Mulhouse et arrive dans la nuit à Chalon-sur-Saône, sur la ligne de démarcation. Il y reste plusieurs heures, le temps que les autorités de Vichy donnent finalement leur accord pour la suite du voyage, vers le midi de la France. Il repart vers Lyon, Nîmes, Narbonne, Toulouse et Pau et arrive le 24 au soir, à Oloron-Sainte-Marie. (Der Konvoi setzt sich aus neun Zügen zusammen. Er fährt am 23. ab, passiert den Rhein in Kehl, fährt an Mulhouse vorbei und erreicht Chalon-sur-Saône, die Demarkationslinie, in der Nacht. Er bleibt dort mehrere Stunden, weil die Behörden von Vichy Zeit brauchen, um letztendlich ihr Einverständnis für die Fortsetzung der Fahrt in die Mitte Frankreichs zu geben. Er fährt dann weiter über Lyon, Nîmes, Narbonne, Toulouse und Pau und erreicht am Abend des 24. Oloron-Sainte-Marie – eigene Übersetzung).

12 „Les convois exceptionnels de Mannheim et Karlsruhe ont d'abord été dirigés vers Baden-Baden puis Freiburg, pour traverser par la suite le Rhin à la hauteur de Breisach. La gare de Mulhouse fut aussi un point de rassemblement pour les trains servant à la déportation.“ La Deportation des juifs du Pays de Bade, 1ère Abibac 2015–2016 du lycée Alfred Kastler de Guebwiller (Alsace); Sous la direction de Pierre Unger, professeur d'histoire; <http://www.memorialdelashoah.org/upload/minisites/voyages/f-m-s/2015-16/guebwiller.pdf> (Der Konvoi von

Frank sprechen von beiden Möglichkeiten (Breisach oder Kehl)<sup>13</sup>, Teschner<sup>14</sup> wiederum benutzt eine etwas vage Formulierung: „Alle Berichte der badischen Deportierten geben als Fahrstrecke das Rheintal, den Übergang in das Elsaß bei Mühlhausen und die Weiterfahrt über Dijon, Chalon-sur-Saône [...] an.“ Damit benennt er zwar den Endpunkt der Rheinüberquerung (Mulhouse als Sammlungspunkt im Elsaß), aber nicht die Brückenquerung. Der weitere Verlauf der badischen Deportationszüge ab dem Sammelpunkt Mulhouse auf dem besetzten Territorium Frankreichs ist inzwischen weitgehend geklärt. Von Mulhouse im faktisch annektierten Elsaß mit dem neu geschaffenen Gau Baden-Elsaß der NSDAP<sup>15</sup>, ging es dann weiter zum damals neu eingerichteten „Grenzbahnhof“ des neuen Gaus Montreux-Vieux (damals Altmünsterol), etwa 14 km vor Belfort und dann durch das besetzte französische Gebiet über Dijon bis zum Bahnhof von Chalon-sur-Saône an der provisorischen Demarkationslinie zur „Zone libre“ der Vichy-Regierung.

Die saarländischen Juden wurden auf dem Saarbrücker Schlossplatz gesammelt, mit Kraftfahrzeugen zum etwa 10 km entfernten Bahnhof Forbach (Moselle) in Lothringen gebracht und von dort aus linksrheinisch über Strasbourg nach Mulhouse transportiert<sup>16</sup>.

Woher kommen die unterschiedlichen Einschätzungen der Transportwege? Man muss mehrere Aspekte berücksichtigen, die direkt im Zusammenhang mit dem Deportationsplan für die badischen Juden stehen: Die Operation der Ausweisung der von den Nationalsozialisten als Juden definierten badischen und saarpfälzischen deutschen Staatsbürger war eine geheim gehaltene Operation, die

Mannheim und Karlsruhe wurde zunächst Richtung Baden-Baden geschickt, dann nach Freiburg, um den Rhein dann auf der Höhe von Breisach zu überqueren. Sammelstelle der Deportationszüge war der Bahnhof von Mulhouse – eigene Übersetzung).

13 FRANK (wie Anm. 2) S. 222.

14 Gerhard TESCHNER, Die Deportation der badischen und saarpfälzischen Juden am 22. Oktober 1940, Frankfurt am Main 2002, S. 102.

15 Das Elsaß war beim Westfeldzug Hitlers ebenso wie Teile Frankreichs besetzt worden. Der Waffenstillstand, der am 25. Juni 1940 in Kraft trat, teilte das eroberte Frankreich in eine deutsche Besatzungszone, die den Großteil Frankreichs im Westen und Norden umfasste, und die „unbesetzte“ Zone im Südosten, die vom Vichy-Regime („Französischer Staat“) verwaltet wurde. Der Waffenstillstand sah keine territorialen Veränderungen vor. Das Deutsche Reich hatte aber zwischen dem 15. und dem 22. Juni die Départements Bas-Rhin, Haut-Rhin im Elsaß und Moselle in Lothringen der deutschen Zivilverwaltung unterstellt und „annektiert“. Am 28. Juni zogen die Deutschen in Strasbourg ein. Als Chefs der Zivilverwaltung setzte das Armeekorpskommando Robert Wagner, den badischen Gauleiter, und Josef Bürckel, den des Gaus Saarpfalz, ein. Diese setzten die quasi Annexion von Elsaß und Lothringen als Reichsgebiet durch. Es entstand der neue Gau Baden-Elsaß und für den Gau Saarpfalz die „Westmark“. Dazu gehörte z. B. die Eingliederung von Post und Eisenbahn in das deutsche System, die Grenzverschiebung, die Einführung der deutschen Verwaltung etc. Der Protest der Vichy-Regierung dagegen blieb wirkungslos.

16 Dieter MUSKALLA, NS-Politik an der Saar unter Josef Bürckel: Gleichschaltung – Neuordnung – Verwaltung, Saarbrücken 1995, S. 411–432.

möglichst reibungslos ohne größere Zwischenfälle durchgeführt werden sollte. Dementsprechend war sie minutiös vorbereitet worden und die eingesetzten Kräfte der Wehrmacht-, Nazi- und Polizeigliederungen waren dementsprechend angewiesen worden, keine Gewaltakte gegen die zur Deportation vorgesehenen Personen durchzuführen. Dementsprechend schrieb Reinhard Heydrich, Chef der Sicherheitspolizei und des SD, am 30. Oktober zum Abschluss der Aktion: [... ] *kann ich Ihnen mitteilen, dass aus Baden am 22. und 23.10.1940 mit 7 Transportzügen und aus der Pfalz am 22.10. mit zwei Transportzügen 6.504 Juden im Einvernehmen mit den örtlichen Dienststellen der Wehrmacht, ohne vorherige Kenntnissgabe an die französischen Behörden, in den unbesetzten Teil Frankreichs über Chalon-sur-Saône gefahren wurden. Die Abschiebung der Juden ist in allen Orten Badens und der Pfalz reibungslos und ohne Zwischenfälle abgewickelt worden. Der Vorgang der Aktion selbst wurde von der Bevölkerung kaum wahrgenommen*<sup>17</sup>. Zu diesen „Sicherungsmaßnahmen“ scheint u. a. gehört zu haben, dass die Wachmannschaften keinerlei Aussagen darüber machten, wohin sich die Züge bewegen würden; in einigen Transportzügen sind offenbar auch die Fenster mit schwarzem Papier verklebt worden, so dass eine Sicht weder von innen nach außen, noch umgekehrt möglich war<sup>18</sup>. Man muss auch berücksichtigen, dass die Deportierten sehr früh am Morgen aus ihren Wohnungen geholt worden waren, mit einer Packzeit von minimal einer halben Stunde bis maximal zwei Stunden und dass die Sammelpunkte bei den Bahnhöfen an abgelegenen Stellen eingerichtet waren. Der Schreck über die plötzliche „Ausschaffung“ aus ihrem oft Jahrzehnte gültigen Wohnsitz und ihrem Heimatland unter Hinterlassung ihres gesamten Hab und Guts (außer 50 kg Gepäck) führte wohl auch zu einer aufsteigenden Panik und Verängstigung unter den Deportierten, begleitet von den Drohungen der Wachmannschaften, bei kleinsten Vorkommnissen zu schießen.

Aufgrund der fehlenden amtlichen Transportdokumente<sup>19</sup> können wir zur Klärung der Frage der Brückenüberquerung nur zwei Faktoren zu Rate ziehen:

1. Die Augenzeugenberichte von Deportierten des Lagers Gurs zum Transportweg, niedergelegt in Briefen aus dem Lager Gurs an Angehörige zuhause oder im Nachhinein aufgeschrieben und dokumentiert;
2. Berichte über den Zustand der Rheinbrücken im Oktober 1940, als die sieben Züge aus Baden den Rhein überqueren mussten. Dass die beiden Transportzüge aus der Pfalz und dem Saarland über Nancy bzw. Strasbourg linksrheinisch an die Demarkationslinie in Chalon-sur-Saône gelangten, ist unstrittig – hier war keine Rheinquerung notwendig.

Diese beiden Faktoren werden wir im Folgenden näher beleuchten.

17 Zitat aus: Oktoberdeportation 1940, hg. von Erhard Roy WIEHN, Konstanz 1990, S. 7.

18 FRANK (wie Anm. 2) S. 223.

19 Eine Recherche bei der französischen Eisenbahngesellschaft SNCF zu dieser Frage wird durchgeführt, denn die Züge waren französische Züge mit nach außen aufgehenden Abteiltüren.

## 1. Zeitzeugen zur Frage der Route der Deportationszüge am 22./23. Oktober 1940

### Julius Rosenberg aus Breisach

Julius Rosenberg wurde im Jahr 1900 in Breisach geboren und war der letzte Vorsteher der jüdischen Gemeinde. Er wurde mit seinen Eltern, seiner Tante und seiner Verlobten am 22. Oktober in Breisach verhaftet<sup>20</sup>. Julius Rosenberg wurde 1942 von Gurs nach Auschwitz deportiert und ermordet. Sein Brief, geschrieben im Camp de Gurs am 29. Oktober 1940, richtet sich an seinen Bruder Alfred (1910–2005) und dessen Familie, die in die USA fliehen konnten. In seiner Routenbeschreibung erwähnt er Breisach nicht, vermutlich, weil er es dank seiner besonderen Ortskenntnis nicht für notwendig hielt.

*Meine Lieben Alle!*

*Ich muss Euch leider die traurige Mitteilung machen, daß wir am Dienstag 22/10, von einer Stunde zur anderen von zu Hause fort mussten & nur das Nötigste mitnehmen durften (Handgepäck). Alles Andere mussten wir dem Schicksal überlassen. In Frbg. ist ein Sonderzug zusammengestellt worden & fuhren wir in 4 Tagen & Nächten hierher. Die Route war, Colmar, Mülhausen, Belfort, Besancon, Dijon, Lyon, Chalons sur Marne<sup>21</sup>, Avignon, Nimes, Montpellier, Narbonne, Toulouse, Pau<sup>22</sup>.*

### Max Dreyfuss aus Eichstetten

Max und Irma Dreifuss waren am 22. Oktober 1940 in Karlsruhe, um ihre Flucht nach Südamerika für November vorzubereiten. Dann besuchten sie Verwandte von Irma Dreifuss in Ettlingen. Das Ehepaar wurde in Ettlingen festgenommen. Von der Polizeistation wurden sie auf Lastwagen zum Bahnhof Karlsruhe transportiert, wo sie auf *Aberhunderte unserer Leidensgefährten* trafen. [...] *Wir mussten durch einen Nebeneingang den Bahnsteig betreten. Hier waren bereits unsere Glaubensgenossen aus dem badischen Hinterland in einem Zuge und empfangen uns beim Einsteigen mit entsetzten Blicken. [...] der Zug [setzte sich] Richtung Freiburg in Bewegung, das wir gegen 5 Uhr des anderen Morgens erreichten. [...] Bei Breisach überquerten wir den Rhein. Der nächste Halt war Mülhausen im Elsass<sup>23</sup>.*

20 Im „Verzeichnis“ (wie Anm. 2) ist der Vater von Julius Rosenberg, Nathan Rosenberg (1863–1945), als Haushaltsvorstand genannt unter Nr. 800; Julius Rosenberg selbst, seine Mutter Johanna Rosenberg geb. Rosenberger (1870–1941), seine Tante Rosalia Rosenberg (1861–1941) und seine Verlobte Emmy Geismar (1900–1942) sind nicht erwähnt, S. 21.

21 Julius Rosenberg verwechselt Chalon-sur-Saône mit Châlons-sur-Marne im Osten Frankreichs, seit 1997 Châlons-en-Champagne.

22 Rosenbergbriefe, Unveröffentlichter Briefwechsel. Nr. 23C, 24C; Archiv Blaues Haus Breisach.

23 „Im Lager“. Der Freiburger Jude Max Dreifuss in Gurs — Eine Dokumentation, Badische Zeitung 8. November 2003. Magazin. Einleitung von Ursula Kügele. Im „Verzeichnis“ (wie

## Lilli Reckendorf aus Freiburg

*Der Zug fuhr aus Freiburg ab, zweigte gleich nach Westen. [...] Bald verlangsamte der Zug mit seinen mehr als vierzig Wagen die Fahrt und lenkte vorsichtig über die kaum geflickte Eisenbahnbrücke ins Elsaß. Ade Rhein!*<sup>24</sup>

## Emma Schwarz aus Emmendingen

*Der Zug kam von Mannheim. [...].. Nun ging es ab, auch gab es ein Rätselraten, nach rechts oder links. Als wir aber gegen Breisach fuhren wussten wir, dass es gegen Westen ging, so kamen wir des Abends in Mühlhausen an [...]*<sup>25</sup>.

## Rolf Weinstock aus Emmendingen

Rolf Weinstock beschreibt den Abtransport mit Bussen aus Emmendingen und das Aussteigen am Güterbahnhof in Freiburg, wo er auf *Juden aus Freiburg und Umgebung* traf.

*Die ersten Züge rollten durch den Bahnhof. Sie waren überfüllt mit Juden aus Mannheim und Umgebung. Der Zug setzte sich in Bewegung. An den Stationsnamen hatten wir festgestellt, daß wir in westlicher Richtung fuhren. [...] Wir waren am Rhein. Ganz langsam fuhr der Zug über die teilweise zerstörte und deshalb gefährdete Brücke. Unter uns schillerte silbern das Wasser. [...] Die SS war ausgestiegen und lief neben dem Zuge über die festen Bohlen. Einzelne SS-Leute standen auf den Trittbrettern und schauten in die Fenster. Dann lag die Brücke hinter uns*<sup>26</sup>.

## Paul Niedermann aus Karlsruhe

*Wenn man nun aus dem Karlsruher Bahnhof nach Norden oder Süden herausfährt, gibt es da keine besonderen Geräusche. Wendet man sich aber nach Westen, also in Richtung Rhein, dann kommt nach einer verhältnismäßig kurzen Strecke eine Metallbrücke über den Rhein. Und wenn man nachts in nicht schallgedämpften Wagen über eine Brücke fährt, hört man es.*

Anm. 2) sind Max (1899–1978) und Irma Dreyfuss (1912–2000) unter ihrer letzten Adresse in Freiburg, Belfortstr. 26 mit den Nr. 496 und 500 zu finden, S. 15.

24 Lilli RECKENDORF, „Wir gingen stumm und tränenlos“ Erinnerungen an die Deportation am 22. 10. 1940 von Freiburg nach Gurs, in: Alemannisches Judentum. Spuren einer verlorenen Kultur, hg. von Manfred BOSCH, Eggingen 2001, S. 275. Im „Verzeichnis“ (wie Anm. 2) ist Lilli Reckendorf (1889–1952) unter der Nr. 670 als Cäcilia Rechendorf gelistet, S. 18.

25 Emma SCHWARZ, Emmendingen – Gurs – Johannesburg. Bericht der Emmendinger Jüdin Emma Schwarz über ihren NS-Leidensweg und ihre nachfolgende Auswanderung zu ihrem Sohn nach Südafrika, hg. vom Jüdischen Museum Emmendingen, S. 4. Im „Verzeichnis“ (wie Anm. 2) ist Emma Schwarz, geb. 29. August 1881, unter Nr. 394 genannt, S. 12.

26 Rolf WEINSTOCK, Das wahre Gesicht Hitler-Deutschlands, Singen 1948, S. 34–36. Der Autor, der Auschwitz und Buchenwald überlebte, erinnert irrtümlich den 17. und 18. Oktober 1940. Rolf Weinstock (1920–1952) wird im „Verzeichnis“ (wie Anm. 2) unter Nr. 418 genannt, S. 13.

Die Herausgeber haben die Erinnerungen von Paul Niedermann in der Fußnote 20 so kommentiert: „Die Züge überquerten den Rhein bei Breisach, gut zwei Zugstunden von Karlsruhe entfernt“<sup>27</sup>.

Manfred Wildmann aus Philippsburg

*The truck took us to Bruchsal. There was the center where people from villages all over came from. Then in the evening we were taken to the train station. The train came, and we were very happy when we saw the train going south rather than going north. And then the train went south and stopped in various towns, and also stopped in Freiburg. In the morning we crossed the Rhine River in Breisach. I remember very well because it was a temporary bridge. The actual bridge had been bombarded, so we went over the temporary bridge—I remember very well because one section of the original bridge was actually in the water. It was early in the morning; we were in regular passenger traincars with windows that we could look out. I always liked looking out of the windows*<sup>28</sup>.

(Der Lastwagen brachte uns [von Philippsburg, d. V.] nach Bruchsal. Dort war die Sammelstelle, an der die Menschen von Dörfern überallher zusammentrafen. Dann am Abend wurden wir zum Bahnhof gebracht. Der Zug kam und wir waren sehr glücklich, als wir feststellten, dass der Zug nach Süden ging, nicht nach Norden. Denn der Zug ging nach Süden und hielt an verschiedenen Bahnhöfen und hielt auch in Freiburg. Am Morgen passierten wir den Rhein in Breisach. Ich erinnere mich sehr gut daran, denn es war nur eine Behelfsbrücke. Die eigentliche Brücke war bombardiert worden, so dass wir über die Behelfsbrücke fahren. Ich kann mich gut erinnern, dass ein Brückenteil der ursprünglichen Brücke im Wasser hing. Es war früh am Morgen, wir waren in regulären Passagierwagen mit Fenstern unterwegs, so dass wir hinausschauen konnten. Ich habe es immer geliebt, aus den Fenstern zu schauen – eigene Übersetzung). Im Januar 2020 besuchten wir in Palo Alto (CA) Familie Wildmann, die jetzt in einem Altersheim lebt. Sylvia Wildmann bestätigte die Angaben im Interview von 2010, da Manfred Wildmann dazu nicht mehr in der Lage ist.

Trudy Rothschild aus Konstanz

*Morgens wurden [...] alle Juden von Konstanz im Petershauser Güterbahnhof versammelt und warteten von morgens bis nachmittags mit Ungeduld auf die Weiterbeförderung. Um 5 [17 Uhr, d. V.] wurden wir in einen großen franz. Zug*

27 Paul NIEDERMANN, Gurs. Briefe. Erinnerungen, hg. von Ernst Otto BRÄUNCHE / Jürgen SCHUHLADEN-KRÄMER, Karlsruhe 2011, S. 416. Paul Niedermann (1927–2018) befand sich im Oktober 1940 kurz vor seinem dreizehnten Geburtstag. Er wird im „Verzeichnis“ (wie Anm. 2) unter Nr. 1846 genannt, S. 42.

28 Manfred WILDMANN, Unveröffentlichtes Interview in Menlo Park (CA) am 31. Oktober 2010 durch den Künstler Trimpin: Recollections of a ten year-old boy's journey to the camp of Gurs., S. 1. Im „Verzeichnis“ (wie Anm. 2) ist Manfred Wildmann (1930–2020) unter Nr. 232 genannt, S. 8.



*verladen [...] und fuhren [...] den Schwarzwald hinunter, über Offenburg, Freiburg, Breisach und dann über die franz. Grenze*<sup>29</sup>.

Dr. Eugen Fried aus Landau / Baden-Baden

*Ich lebte in Baden-Baden, als der 2. Weltkrieg ausbrach. [...] Am 22. Oktober 1940 wurde ich zusammen mit den 6.500 noch in Baden und in der Rheinpfalz verbliebenen Juden verhaftet. [...] Wir fuhren bei Breisach über den Rhein. Colmar, Mühlhausen, Belfort, Lyon, dann das Rhonetal hinab*<sup>30</sup>.

Hans Oppenheimer aus Heidelberg

22. Oktober 1940

*Morgens 7.00 Gestapo bei uns mit Ausweisung aus Deutschland. 1/2 II Uhr Abholung durch Polizei-Lastwagen zum Bahnhof zu bereitgestelltem Sonderzug. Abends 6.15 Uhr Abfahrt aus Heidelberg. Fahrt Heidelberg, Bruchsal, Karlsruhe, Freiburg, Mühlhausen (Frankreich), Dijon, Belfort, Lyon (unbesetztes Gebiet), Avignon, Säte (Mittelmeer), Carcassonne, Toulouse, (Verpflegung durch französische Armee nach Bezahlung), Pau, Oloron, [...]. Dauer der Fahrt 4 Tage und 3 Nächte*<sup>31</sup>.

Miriam Gerber geb. Sondheimer aus Worms

*Wir fahren in die Nacht, in unbekannte Gegend. Immer noch die große Frage: Osten oder Westen? Wenn jetzt Breisach kommt, sind wir sozusagen gerettet. Waren wir schon dort? Endlich, schon im Morgengrauen, fahren wir über die Rheinbrücke. Frankreich! Das Bild, das sich uns jetzt bietet, ist ein sehr ungewohntes. Wir fahren nämlich durch ein Stück Kriegsschauplatz. Überall unbestelltes, Feld, große Löcher darin, hie und da ein Bunker, kaputte Schienen, zerschossene Häuser. Scheußlich*<sup>32</sup>.

## 2. Der Zustand der oberrheinischen Rheinbrücken im Oktober 1940

Hans Wolfgang Scharf hat im Jahre 2003 einen Bildband herausgegeben, der für unser Thema von besonderem Interesse ist. Sein Buch „Eisenbahn-Rheinbrücken

29 Trudy ROTHSCHILD, Die Verfolgung der badischen und pfälzischen Juden – ein Tagebuch, in: Oktoberdeportation (wie Anm. 17) S. 167. Gertrud Rothschild, geb. 14. Mai 1923, wird im „Verzeichnis“ (wie Anm. 2) unter der Nr. 2365 genannt, S. 54.

30 Eugen FRIED: „...verscheucht wie ein getretener Hund“, in: Oktoberdeportation (wie Anm. 17) S. 488–492, besonders S. 490. Dr. Eugen Fried (1880–1974) wird im „Verzeichnis“ (wie Anm. 2) genannt unter Nr. 32, S. 3.

31 Max LUDWIG, Das Tagebuch des Hans O., Heidelberg 1965, S. 26. Im „Verzeichnis“ (wie Anm. 2) wird Hans Oppenheimer (1921–1945) genannt unter Nr. 1023, S. 25.

32 Jüdisches Leben in Deutschland. Selbstzeugnisse zur Sozialgeschichte 1918–1945, hg. von Monika RICHARZ, Stuttgart 1982, S. 391. Miriam Gerber wurde 1922 geboren.

in Deutschland“<sup>33</sup> kann auch als ein Standardwerk über den Zustand der Rheinbrücken im Oktober 1940 gelten. Jede einzelne Rheinbrücke von Konstanz am Bodensee bis Wesel am Niederrhein wird in ihrer historischen Genese beschrieben. Für unser Thema von Belang sind allerdings nur einige wenige der hier beschriebenen Eisenbahn-Rheinbrücken. So fallen die Brücken am Hochrhein in Konstanz, Waldshut-Koblentz und die Brücken in Basel aus der Rekonstruktion des Weges der Transportzüge von vorneherein aus, da die Streckenführung in diesem Falle das Staatsgebiet der neutralen Schweiz berührt hätte. Die Schweiz hätte mit großer Sicherheit die Transportzüge über ihr Staatsgebiet nicht gestattet, und man kann davon ausgehen, dass der Chefplaner der Deportation, Adolf Eichmann, das vorab wusste. Es bleiben damit nur folgende fünf Eisenbahnbrücken für eine Rheinquerung der Deportationszüge aus Baden übrig:

- Die Palmrainbrücke von Weil am Rhein nach Huningue mit einer Verbindung nach Mulhouse;
- die Rheinbrücke von Neuenburg nach Chalampé mit einer Verbindung nach Mulhouse;
- die Rheinbrücke von Breisach nach Colmar mit einer Verbindung nach Mulhouse;
- die Rheinbrücke von Kehl nach Strasbourg mit einer Verbindung nach Mulhouse;
- die Rheinbrücke in Wintersdorf nach Roppenheim mit einer Verbindung nach Sélestat.

Die folgende tabellarische Übersicht zeigt die Situation der fünf Möglichkeiten, im Oktober 1940 den Rhein zu überqueren:

Die Zerstörung der oberrheinischen Rheinbrücken und ihre Wiederherstellung 1940–1941				
<b>Palmrain- Huningue</b>	<b>Neuenburg- Chalampé</b>	<b>Breisach- Colmar</b>	<b>Kehl- Strasbourg</b>	<b>Wintersdorf- Roppenheim</b>
Am 3. April 1937 wurde der Betrieb auf der Strecke Weil am Rhein und Hüningen im gegenseitigen Einverständnis zwischen Deutschland und Frankreich eingestellt.	Sprengung am 12. Oktober 1939 durch französische Pioniere.	Sprengung am 12. Oktober 1939 durch französische Pioniere; zweite Sprengung auf deutscher Seite wegen illegalen Fußgängerübertritten am 20. Oktober 1939.	Sprengung im September 1939 durch Frankreich.	Sprengung am 12. Oktober 1939 auf französischer Seite.

33 Hans-Wolfgang SCHARF, Eisenbahn-Rheinbrücken in Deutschland, Freiburg 2003, S. 38–80.

<b>Palmrain-Huningue</b>	<b>Neuenburg-Chalampé</b>	<b>Breisach-Colmar</b>	<b>Kehl-Strasbourg</b>	<b>Wintersdorf-Roppenheim</b>
Ende 1937 baute Frankreich im gegenseitigen Einvernehmen mit Deutschland die Brücke bis auf die Pfeiler ab. 1938 räumte Deutschland die Bahnanlagen einschließlich Grenzbahnhof Palmrain ab.	Auftrag zum Wiederaufbau wurde im Juli 1940 an die Grün & Bilfinger AG. erteilt.	Nach der „Annexion“ des Elsass als Reichsgebiet Beginn des Wiederaufbaus der Brücke ab Juni 1940 durch die Grün & Bilfinger AG.	Räumung der fehlenden Brückenteile ab dem 2. September 1940 durch die Grün & Bilfinger AG. und Organisation Todt.	Beginn des Wiederaufbaus im März 1941.
Nach der „Annexion“ des Elsass 1940 wurde beschlossen, keinen Wiederaufbau durchzuführen, da man dem Übergang keine verkehrliche oder militärische Bedeutung beimaß. Ende 1941 kamen die Brückenteile an die Ostfront als „Kriegsbrückengerät“.	Wiederaufnahme des Bahnbetriebs Müllheim-Mulhouse am 9. Dezember 1940.	Wiederaufnahme des Bahnverkehrs Breisach-Colmar am 25. Juli 1940.  Sprengung am 4./5. Februar 1945 durch deutsche Pioniere. Ein Bahnverkehr wurde bis heute nicht wiederhergestellt.	Wiederaufnahme des Bahnverkehrs am 3. Februar 1941; Wiederaufnahme des Personenverkehrs am 10. Februar 1941.	Wiederaufnahme des vorläufigen Bahnbetriebs der Strecke Wintersdorf-Roeschwoog am 3. Mai 1942, ab 3. Februar 1943 wieder zweispurig befahrbar.
Quelle: SCHARF (wie Anm. 33), S. 38 ff.	Quelle: SCHARF (wie Anm. 33), S. 45 ff.	Quelle: SCHARF (wie Anm. 33), S. 52	Quelle: SCHARF (wie Anm. 33), S. 61 ff.	Quelle: SCHARF (wie Anm. 33), S. 72 ff.

Der Bahnverkehr über die Palmrain-Brücke von Weil am Rhein nach Huningue/St. Louis war am 3. April 1937 im gegenseitigen Einverständnis zwischen den Regierungen Deutschlands und Frankreichs eingestellt worden. Ende 1937 baute Frankreich in Absprache mit Deutschland die Brücke bis auf die Pfeiler ab. 1938 räumte Deutschland die Bahnanlagen einschließlich des Grenzbahnhofs Palmrain ab. Nach der Annexion des Elsass 1940 wurde beschlossen, keinen Wiederaufbau durchzuführen, da man dem Übergang keine verkehrliche oder militärische Bedeutung beimaß. Ende 1941 kamen die Brückenteile an die Ostfront als „Kriegsbrückengerät“.

Damit verblieben für die Deportationszüge die Eisenbahnbrücken in Neuenburg-Chalampé, Breisach-Colmar, Kehl-Strasbourg und die Brücke Wintersdorf-Roppenheim. Das Schicksal der Sprengung der Brücken auf französischer Seite 1939 aus Furcht vor einem deutschen Westfeldzug teilten alle vier Brücken. Die Geschichte ihrer Wiederherstellung unterscheidet sich jedoch hinsichtlich der Wiederinbetriebnahme dieser Eisenbahnverbindungen. Man erkennt eine gewisse Prioritätensetzung beim Wiederaufbau, die weniger zivilen als militärischen Beweggründen geschuldet sein dürfte: Um Truppen und Material schnell in die besetzte Zone Frankreichs transportieren zu können, wurden die Brücken von Neuenburg nach Chalampé und von Breisach nach Colmar im Jahr 1940 vor den Brücken von Kehl nach Strasbourg und von Wintersdorf nach Roppenheim im Eiltempo wiederaufgebaut. Die beiden letzteren wurden 1941 bzw. 1942 wieder für den Bahnverkehr eröffnet. Nach Scharfs Beschreibung war die erste fertiggestellte Eisenbahnbrücke die von Breisach, die am 25. Juli 1940 „feierlich“ für den Zugverkehr freigegeben wurde. Am 9. Dezember 1940 folgte die offizielle Wiedereröffnung der Brücke Neuenburg-Chalampé<sup>34</sup>.

Die Breisacher Brücke war als einzige oberrheinische Rheinquerung bereits am 25. Juli 1940 wieder vollständig in Betrieb genommen worden<sup>35</sup>. Die Wiederherstellung dieser Brücke hat eine längere Vorgeschichte. Im Generallandesarchiv Karlsruhe gibt es eine Archivalieneinheit der Eisenbahndirektion/Bundesbahndirektion Karlsruhe, die en detail die Instandsetzung der zerstörten Rheinbrücke bei Breisach 1940 dokumentiert (Nr. 421-1 Nr. 5473 und Nr. 421 Zugang 1993-90 Nr. 1876). Im Zuge des Westfeldzuges (Fall Rot) überschritten am 15. Juni 1940 die Verbände der Heeresgruppe C (GenOb. Wilhelm Ritter von

34 Die Angaben über den Wiederaufbau und die Inbetriebnahme der Neuenburger Brücke sind bei Scharf widersprüchlich. In dem Kapitel „Die Rheinbrücken in den Kriegen von 1870 bis 1945“ schreibt er: „Ende Juni 1940 war die Neuenburger Brücke wieder befahrbar, gefolgt nur wenig später am 28. Juli 1940 von der Breisacher Brücke“ (S. 14). Bei der detaillierten Beschreibung der Geschichte der Brücke Neuenburg-Chalampé heißt es allerdings, dass erst im Juli 1940 die Mannheimer Firma Grün & Bilfinger AG. mit dem Wiederaufbau beauftragt und die Brücke dann „relativ schnell in alter Form eingleisig wiederhergestellt“ wurde (Scharf [wie Anm. 33] S. 48). Die Wiedereröffnung dieser Brücke als Eisenbahnbrücke erfolgte aber nach Auskunft des Stadtarchivars von Neuenburg, Winfried Studer, erst am 15. August 1941. Vgl. Winfried Studer, Der Rheinübergang Neuenburg, in: Badische Heimat 66 Heft 3 (1986) S. 459.

35 Vgl. SCHARF (wie Anm. 33) S. 58.



Abb. 1: Die am 12. Oktober 1939 von französischen Pionieren gesprengte Eisenbahnbrücke Breisach. Aufnahme von Rudolf Hanselmann, Breisach. Vorlage: Stadtarchiv Breisach am Rhein.



Abb. 2: Zerstörte Breisacher Brücke nach der am 20. Oktober 1939 erfolgten Sprengung durch deutsche Pioniere. Aufnahme von Rudolf Hanselmann, Breisach. Vorlage: Stadtarchiv Breisach am Rhein.



Abb. 3: Diese am 26. April 1941 in Freiburg aufgegebene Postkarte zeigt die Breisacher Eisenbahnbrücke nach ihrer am 25. Juli 1940 abgeschlossenen Wiederherstellung. Den auf französischer Seite gesprengten Brückenteil (rechts im Bild) hatte man im Wasser liegengelassen<sup>36</sup>. Vorlage: Stadtarchiv Breisach am Rhein.



Abb. 4: Der erste Zug über die Breisacher Rheinbrücke nach Colmar am 25. Juli 1940 mit eingleisiger Schienenführung. Aufnahme: Foto Mühlbauer. Vorlage: Stadtarchiv Breisach am Rhein.

Leeb) und deren 7. Armee (GenOb. Friedrich Dollmann) u. a. bei Breisach den Rhein, gingen gegen Colmar vor und durchbrachen die Maginot-Linie. Am 19. Juni 1940 marschierte die Wehrmacht in Straßburg ein; am 20. Juni 1940 wurde Gauleiter Robert Wagner zum Chef der Zivilverwaltung (CdZ) im Elsass ernannt. Am 22. Juni 1940 wurde in Compiègne ein Waffenstillstandsvertrag zwischen Frankreich und dem Dritten Reich geschlossen. Obwohl dieser Vertrag keine Aussagen über die Zukunft des Elsass enthielt, wurde ab diesem Zeitpunkt das Elsass als Reichsgebiet „annektiert“. Es begann die „Aktion Elsaß“, die durch großangelegte Wiederaufbau- und Hilfsarbeiten die elsässische Bevölkerung für den Nationalsozialismus gewinnen sollte. Die Wiederherstellung der zerstörten Eisenbahnbrücke in Breisach galt dabei als oberste Priorität, die sofort durch das Eisenbahn-Pionier-Regiment 4 in Angriff genommen wurde. Technisch war eine Behelfsbrücke („Kriegsbrücke“) über den Rhein geplant. Mit Hilfe des Systems Roth-Waagner (oder kurz RW-Gerät) baute man innerhalb von 28 Tagen eine transportable, aus vormontierten Einzelbauteilen zusammensetzbare, stählerne Fachwerkbrücke, die als Behelfsbrücke für schwerere und schwerste Lasten bis hin zu Eisenbahnen im militärischen wie auch im zivilen Bereich zum Einsatz kam. Die Breisacher Brücke war technisch gesehen einfach wiederaufzubauen, indem man gesprengte Teile im Wasser beließ. Insofern trifft die Beschreibung von Manfred Wildmann zu, der sich an das im Wasser liegende Brückenteil auf der ehemaligen französischen Seite erinnert<sup>36</sup>.

Hitler flog am Donnerstag, 27. Juni 1940, vom Flugplatz Le Gros-Caillou in den Ardennen, nahe der belgischen Grenze, mit einer Condor D-2600 (Pilot Hans Baur) um 9:30 Uhr nach Eutingen (Württemberg), wo die Maschine auf einem Feldflugplatz landete. Anschließend reiste er weiter zum Führerhauptquartier „Tannenberg“ auf dem Kniebis im Nordschwarzwald. Da war die Wiederherstellung der Brücke bereits im Gang. Am Freitag, 28. Juni 1940, besuchte Hitler Strasbourg und das nördliche Elsass, am Sonntag, 30. Juni 1940, das südliche Elsass zu „Inspektionszwecken“ und fuhr dabei jeweils über die Pontonbrücke für Kraftfahrzeuge in Breisach. Vermutlich verschaffte er sich dabei auch einen Überblick über den Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke. Die am 25. Juni 1940 eröffnete „Kriegsbrücke“ war einspurig befahrbar mit einer Höchstgeschwindigkeit für Lokomotiven von 10 km/h.

In der Freiburger Zeitung vom 29. Juli 1940<sup>37</sup> gibt es darüber hinaus eine Meldung, die belegt, dass ab diesem Zeitpunkt der Eisenbahnverkehr zwischen Colmar-Neubreisach-Eisenbahn-Rheinbrücke-Breisach wieder funktionierte. Das Stadtarchiv Breisach verfügt über eine Sammlung von Bildern der Einweihungsfeierlichkeiten am 25. Juli 1940 (vgl. Abb. 4).

36 Der Zeitzeuge Manfred Wildmann aus Phillipsburg erinnert sich an dieses Detail: *I remember very well because it was a temporary bridge. The actual bridge had been bombed, so we went over the temporary bridge—I remember very well because one section of the original bridge was actually in the water.* WILDMANN (wie Anm. 28) S. 1.

37 Freiburger Zeitung, Ausgabe vom 29. Juli 1940 (Tagesausgabe).



Abb. 5: Breisacher Rheinbrücke nach dem 25. Juli 1940, aus dem Zug fotografiert von der elsässischen Seite aus vor der Behelfsbrücke. Im Hintergrund der Eckartsberg, links von der wiederaufgebauten Eisenbahnbrücke sind die Trümmer der alten Brücke im Rhein zu sehen. Außerdem erkennt man zwei Wachhäuschen und zwei Soldaten. Die Aufnahme müsste perspektivisch von einem Zuginsassen gemacht worden sein. Vorlage: Stadtarchiv Breisach am Rhein.

Gegen die Wiedereröffnung der Brücke Neuenburg-Chalampé im Juni 1940 spricht auch, dass Scharf ein Bild des Wiederaufbaus, datiert auf den 2. September 1940 vor Beginn des Wiederaufbaus, in seinem Band abdruckt. Betrachtet man dieses Bild und glaubt man Scharfs Datierung, erscheint es kaum möglich, die Beseitigung dieser Schäden zwischen dem 2. September 1940 und dem Tag der Deportationen am 22. Oktober 1940 bewerkstelligen zu können. Auch für die Brücke Kehl-Strasbourg gilt, dass sie erst 1942 soweit wieder instandgesetzt worden war, dass ein Zugverkehr aufgenommen werden konnte. Zumindest gibt es im Stadtarchiv Kehl ein Foto, das die wiederhergestellte Eisenbahnbrücke im Juni 1942 zeigt<sup>38</sup>. Ute Scherb vom Stadtarchiv Kehl würde es ausschließen, dass dies schon 1940 passiert ist. „Hingegen hat man schon im Oktober 1940 eine neue hölzerne Straßenbrücke gebaut. Aber die Transporte wurden ja mit der Bahn durchgeführt, von Kehl und Umgebung übrigens am 22. Oktober 1940“<sup>39</sup>.

38 Schriftliche Auskunft von Ute Scherb, Stadtarchiv Kehl, vom 31. Oktober 2019 an die Verfasser.

39 Ebd.



Im Januar 2012 wurde der Verein „TransRhinRail Freiburg–Colmar“<sup>40</sup> von Franzosen und Deutschen gegründet, die dafür sorgen wollen, dass möglichst bald wieder eine durchgängige Bahnverbindung zwischen Freiburg und Colmar hergestellt wird. Dazu gehört der Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke Breisach-Colmar an vorderster Stelle. Während der deutsche Teil der Strecke bis Breisach (Kaiserstuhl-Bahn) sehr erfolgreich betrieben und die Elektrifizierung 2019 abgeschlossen wurde, wird auf dem französischen Teil nur noch ein geringer Güterverkehr abgewickelt. Es fehlt das wichtigste Verbindungsstück, die seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs fehlende Brücke über den Rhein. Derzeit ist auf Initiative des Vereins hin – und finanziert durch die Stadt Breisach und die Kommunalgemeinschaft „Pays de Brisach“ – eine Untersuchung durch ein professionelles Büro in Arbeit, die nachweisen soll, dass die „Freiburg-Colmar-Bahn“ volkswirtschaftlich von großem Vorteil sein würde. Um diesem Ziel näher zu kommen, macht der Verein seit 2012 intensiv Öffentlichkeits- und Lobbyarbeit für das grenzüberschreitende Projekt. Er hat inzwischen über 200 Mitglieder, darunter die Stadt Breisach und die Gemeinde Volgsheim und kooperiert mit dem ökologischen Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der französischen Fahrgastorganisation FNAUT Alsace. Sollten die Anliegen des Vereins eine Befürwortung durch die deutschen und französischen Behörden erfahren, die zu einer Wiederaufnahme des Bahnverkehrs Breisach-Colmar führen, wäre ein integral mitzudenkender Teil der Planung die Erwägung eines Memorial an der Brücke oder am Bahnhof Breisach. Damit kann die Erinnerung an das Schicksal der Deportierten wachgehalten werden, die auf diesem Wege zunächst nach Gurs im Südwesten, ab August 1942 dann von Gurs über Drancy nach Auschwitz verschleppt und Opfer des Holocaust wurden. Das sind wir den nach Gurs Deportierten schuldig.

40 <http://www.freiburg-colmar-bahn.eu/unsere-projekte/>. Stand: 14. Januar 2020.