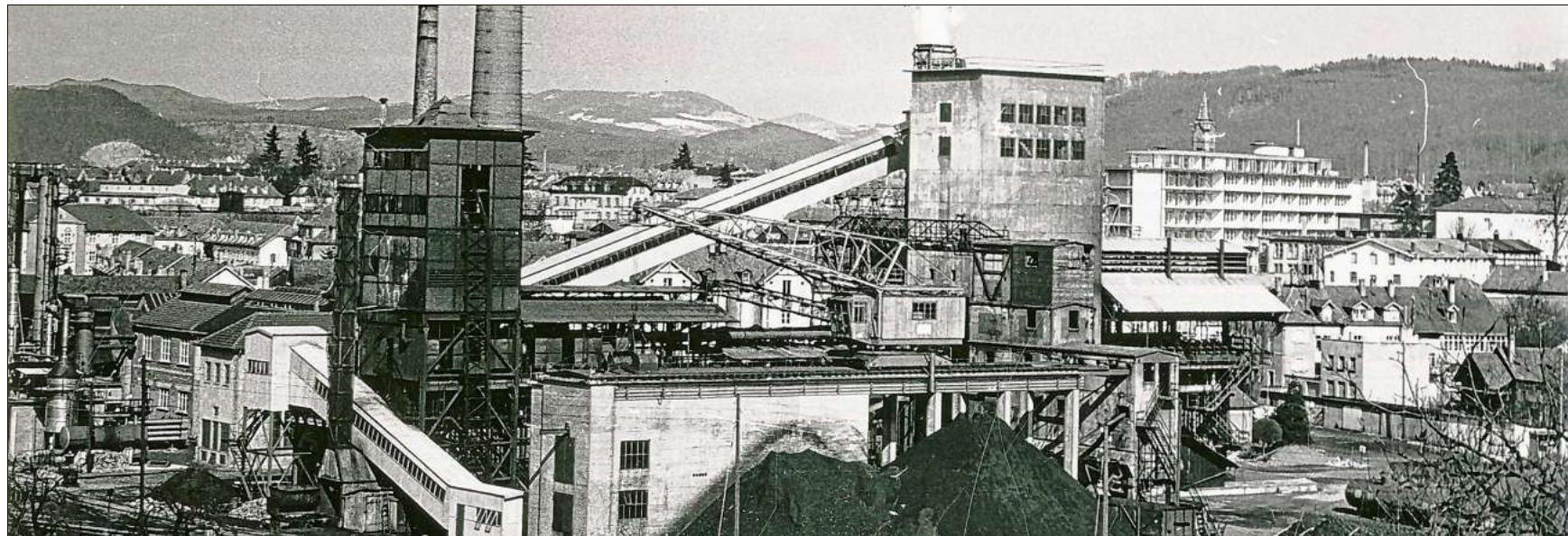


## 200 Jahre Stadtentwicklung

Die Entwicklung der Stadt Lörrach: Diesem Thema widmet sich eine im Dreiländermuseum von der Stadt geplante Ausstellung. Konzipiert und inhaltlich erarbeitet wurde sie von Hubert Bernnat. In einer Serie unserer Zeitung greifen wir das Thema auf und veröffentlichen Artikel des Historikers, die weit über die Begleittexte zur Ausstellung hinaus gehen.



Die neue Gaserzeugungsanlage am Wiesenweg um das Jahr 1955, die Belieferung erfolgte über die Gewerbebahn, im Hintergrund rechts das gerade fertiggestellte neue Städtische Krankenhaus. Foto: Archiv Stadt Lörrach

# Tram, Dramatik und Regio-S-Bahn

200 Jahre Stadtentwicklung – Folge VIII: Schienen – 2. Teil | Von 1918 bis heute

■ Von Hubert Bernnat

**Lörrach.** Trotz Krieg und Grenzschießung wird die Tramlinie gebaut. Der Ausbau von Riehen bis zur Grenze ist Ende 1914 fertig. Auch in Lörrach wird ab 1915 gearbeitet, die Unterführung Dammstraße ist 1917 fertig. Die Schienen sind bis Sommer 1919 verlegt. Dieser Kraftakt soll der Nachkriegs-Arbeitslosigkeit in Lörrach begegnen, denn auch der demokratische Neubeginn seit November 1918 kann die Not nicht lindern. Über die Grenze kommt man nur mit Passierscheinen. Auf Lörracher Seite fehlen aber noch die vier Tonnen Kupferdraht für die Oberleitung. Der Krieg hat viele metallische Rohstoffe verschlungen. Als diese besorgt sind, werden im Oktober 1919 die letzten Arbeiten erledigt. Für den Betrieb in Lörrach werden 10 Personen benötigt. 200 Bewerbungen zeigen deutlich die Not.

So ist es ein wichtiger Hoffnungsschimmer, als am 15. November 1919 das erste Tram von einer riesigen Menschenmenge mit Oberbürgermeister Gugelmeier an der Spitze auf dem alten Marktplatz empfangen wird. Noch müssen die Fahrgäste die Grenze zu Fuß passieren und dann jeweils umsteigen. Zwei Trams verkehren im 12 Minuten-Takt von 6 Uhr bis 22 Uhr auf der knapp 2,5 km

langen Strecke in Lörrach. Die verheerende Inflation 1923 steigert die Kosten für eine Tramfahrt auf unvorstellbare 2 Billionen Mark. Als im September die Not unerträglich wird, kommt es im Raum Lörrach zu gewaltigen Unruhen. Der Trambetrieb wird vorübergehend eingestellt. Doch die Lage bessert sich und 1926 kann das Tram endlich über die Grenze fahren.

Neben den drei bestehenden Strecken kommt nun eine vierte dazu: die Gewerbebahn. Schon lange vor 1914 sollten die Betriebe am Gewerbekanal ans Schienennetz angeschlossen werden. Auslöser ist jetzt der dringend notwendige Bau eines neuen Werks für Gaserzeugung. 1891 übernimmt die Stadt die Gasversorgung, 1912 schließen sich umliegende Gemeinde an. Schon vor 1914 werden Grundstücke unterhalb der KBC am Wiesenweg gekauft. 1921 ist das neue Werk fertig, darin wird Gas aus Kohle gewonnen. Der Reststoff Koks wird gewinnbringend als Heizmaterial verkauft. Die benötigten Mengen an Kohle können nur über die Schiene transportiert werden.

1921 geht die Gewerbebahn durch eine GmbH in Betrieb. Beim heutigen Wasserwerk zweigt sie von der Wiesentalbahn ab, führt östlich am Grütt vorbei und teilt sich beim Schwimmbad vor

dem Gewerbekanal. Ein Strang führt zur Spinnerei Vogelbach und zur Tuchfabrik. Die andere Route führt Richtung Wiese und östlich der noch wenig ausgebauten Wiesentalstraße über die Teichstraße zu Gaswerk und KBC. Der Weiterbau der Bahn ist sogar bis zur Dammstraße geplant, denn das Gelände südlich der KBC ist als Gewerbegebiet vorgesehen. Damit hat Lörrach 1921



Hubert Bernnat Foto: Archiv

das längste Schienennetz seiner Geschichte. Der Rohstoff- und Warentransport fast aller größeren Betriebe kann über die Bahn geleistet werden. Hans Kaltenbach entschließt sich, den Firmensitz von der Nachbarschaft zum Elisabethen-Krankenhaus ins Dreieck beim Zusammenschluss von Gewerbe- und Wiesentalbahn zu verlegen. Neben ungestörten Expansionsmöglichkeiten existiert ein direkter Gleisanschluss.

Doch vieles ändert sich 1933 mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten. Die Fahrgastzahlen des Tram gehen zurück und mit Kriegsbeginn am 1. September 1939 wird sein Betrieb eingestellt.

Dramatisch wird die Lage auf der Wiesentalbahn. Lukrezia Seiler aus Riehen berichtet in ihrer Dokumentation „Fast täglich kamen Flüchtlinge“: „Im Zweiten Weltkrieg wird die Station Riehen geschlossen; nur in einzelnen Zügen konnte man noch in der einen Richtung ein- und in der anderen Richtung aussteigen. Die meisten Personen- und Güterzüge führen aber zwischen Lörrach und dem Badischen Bahnhof ohne Halt durch Riehen. Trotz der großen Gefahr versuchten Flüchtlinge immer wieder, auf diesem Weg in die Schweiz zu gelangen, indem sie sich, wie verschiedener Zeitzeugen erzählten, unten an Güterzüge klammerten und sich auf Riehener Boden fallen ließen, oder indem sie aus dem fahrenden Zug sprangen.“ Etliche finden dabei den Tod.

Vera Friedländer, die den Holocaust überlebt hat, schreibt in ihrer Biografie: „Man erzählte sich unter den Juden [in Berlin], dass es in Lörrach, einem Grenzort zur Schweiz, Leute gäbe, die gegen Geld – die Summe war nicht hoch – Juden über die Grenze schleusten.“ Ziel ist es, über Weil nach Lörrach

zu kommen, um dann über die grüne Grenze in die sichere Schweiz zu fliehen. Als der verbrecherische Krieg schon verloren ist, werden von deutschen Soldaten noch am Morgen vor dem Einmarsch der Franzosen am 24. April 1945 die Eisenbahnbrücken bei Brombach und am Tüllinger über die Wiese gesprengt, die Zerstörung des Tunnels durch den Tüllinger kann mutig verhindert werden.

Durch schnellen Aufbau der zerstörten Eisenbahnbrücken am Tüllinger und in Brombach können schon 1946 die Züge wieder alle Strecken befahren. Mit der Eisenbahn werden aber auch Rohstoffe und Maschinen nach Frankreich als Reparationen transportiert. Am 1. Juni 1947 wird der Trambetrieb wieder aufgenommen, die Grenze öffnet sich wieder. Nach 1950 beginnt der wirtschaftliche Aufstieg, der viel mit Schienen zu tun hat. Das Tram hat seine besten Zeiten. Eine neue Anlage zur Gaserzeugung aus großen Mengen Kohle wird am gleichen Standort gebaut, um den steigenden Verbrauch zu decken. 1963 wird der Autoreisezug von Hamburg-Altona nach Lörrach eingerichtet. Der Schienenverkehr in Lörrach ist auf dem Höhepunkt.

Doch das Auto wird zur Konkurrenz für das Tram, Heizöl, Strom und Erdgas für den Koksabsatz und der globale Markt für die Textilindustrie. Schon 1964 wird die neue Gasanlage stillgelegt und 1970 gesprengt. Und am 31. August 1967 schlägt die letzte Stunde für das 6er-Tramli. Der Ulmer Gutachter Schächterle hatte 1964 in seinem Generalverkehrsplan als Ersatz Omnibusverkehr vorgeschlagen. Die autogerechte Stadt ist das Vorbild, notwendige Investitionen wie eine Wendeschleife am Bahnhof und neue Triebwagen für das Tram erscheinen zu teuer. 1979 werden die letzten Schienen zwischen Stettener Bahnhof und Grenze trotz eines Bürgerbegehrens mit 3000 Unterschriften entfernt.

Als 1983 die Spinnerei Vogelbach schließt und die Tuchfabrik seit 1986 als

Technische Textilien den Betrieb deutlich reduzieren, verliert die Gewerbebahn an Bedeutung. 1992 bekommen die Naturfreunde von einer Weiler Firma eine alte Halle als Vereinsheim und von der Stadt ein Gelände an der Jahnstraße neben der Gewerbebahn zur Verfügung gestellt. Die auseinandergebauten Halle wird mit der Bahn transportiert, das Vereinsheim erhält den Namen „Am Gleis“. Als aber im Mai 1997 der neugestaltete Anschluss der Ötlinger- an die Wiesentalstraße freigegeben wird, sind die Schienen, die zur KBC führen, entfernt. Das ist das Ende der Gewerbebahn. Wenige Spuren sind noch zu entdecken. Weite Teile der Strecke dienen nun als Radweg.

Zum Glück entgehen die beiden letzten Schienestrecken dem Zeitgeist, obwohl es um 1980 Pläne zur Stilllegung gibt. Engagierter Protest verhindert dies. Dank der privaten Gesellschaft BTE fährt der Autoreisezug weiterhin von Lörrach nach Hamburg-Altona. Die Organisation von Wiesental- und Gartenbahn nach Weil als Regio-S-Bahn seit 1998 ist ein Erfolg, vor allem seit dem Betrieb ab 2003 durch die SBB. Vier neue Haltestellen im Stadtgebiet sind dazu gekommen. Vor allem Berufspendler und Schüler nutzen die S-Bahn. Güterverkehr ist nur noch von Lörrach aus möglich, was vor allem für die Holzverladung noch Bedeutung hat.

Für eine Verkehrswende mit Taktverdichtung und neuen Haltestellen wie am Zentralklinikum müsste die Wiesentalstrecke aber weitgehend zweigleisig ausgebaut werden. Hier schließt sich der Kreis zum Beginn der Bahn 1862: Die Linienführung durch die Stadt mit jetzt langen Schrankenschließzeiten und die Engstelle durch Riehen bleiben schwer zu lösende Probleme. Die Diskussion um Tieferlegung und neue Unterführungen wird weiter geführt werden.

Pläne für eine Tramverlängerung von der Grenze bis zum Stettener Bahnhof sind da schon konkreter.



Das 6er-Tram im Jahr 1965 an der Haltestelle Marktplatz Foto: zVg/Dreiländermuseum



Spuren der Gewerbebahn in der Ötlingerstraße beim heutigen Blitzer Foto: Hubert Bernnat