

Holpriger Start und jähes Ende - die Geschichte der Lörracher Tram

Friedbert Dorer berichtet über die grenzüberschreitende Bahn, die von 1919 bis 1967 fuhr / Warum der Stadtrat das erfolgreiche Modell einstellte, ist bis heute unklar

LÖRRACH (ata). Entlang der ehemaligen Lörracher Tram-Schienen führte Gästeführer Friedbert Dorer, der an der ehemaligen Trasse wohnt, am Samstag durch die Geschichte des Lörracher Tram-Verkehrs. Von der Grenze bis zum Bahnhof berichtete er von den ersten Plänen bis zum abrupten Ende der Lörracher Trämli.

Die ersten Pläne zum Bau der Tram auch auf deutscher Seite gab es bereits 1897, erklärte Dorer. So sollte die Tram auf Schweizer Seite von Riehen Dorf bis zur Grenze erweitert und von dort auf deutscher Seite weiterfahren. Während die Bauarbeiten auf Schweizer Seite 1912 abgeschlossen waren und 1914 bereits die ersten Gleise auf deutscher Seite lagen, kamen die Pläne durch den Ersten Weltkrieg vorerst zum Erliegen.

Im November 1919 startete dann die Tram auch auf deutscher Seite, betrieben allerdings von der Basler Verkehrsgesellschaft. Während die Strecke zwischen Ba-



Heute endet die Tram an der Riehener Grenze.

FOTO: ANSGAR TASCHINKSI

sel und Lörrach anfangs noch an der Landesgrenze unterbrochen war, fuhr die Tram ab 1926 ohne Unterbrechung hin und her. Bereits 1933 jedoch endete der durchgehende Grenzverkehr aufgrund der „Machtergreifung“ durch die Natio-

nalsozialisten. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Tramverkehr in Lörrach durch die Stadt selbst betrieben, die Wagen stammten allerdings nach wie vor aus Basel. Alle vier bis 20 Minuten verkehrten die sechs Tramwaggons zwischen der

Haltestelle Stetten Grenze und Lörrach Bahnhof. Das ursprüngliche Ziel der Tramverbindung war es, die Arbeiter, die in der Nähe der Grenze lebten, besser zu den Fabriken in Lörrach und im Wiesental zu bringen. So gab es bereits am Bahnhof Stetten eine Anbindung an die Wiesentalbahn. Entlang der heutigen Basler Straße ging es durch die Turmstraße in der Innenstadt bis zum Bahnhof.

Zu Beginn habe es auch Überlegungen gegeben, die Tram bis nach Turmingen oder gar Rümkingen zu verlegen, so Dorer. Allerdings, so heiße es, hätten einige damalige Stadträte Geschäfte in der Lörracher Innenstadt gehabt und sich daher dafür stark gemacht, dass die Tramtrasse durch die damals auch noch mit dem Auto befahrbaren Straßen verlaufe. Auf der Mitte des Weges machte die Trämli-Führung dann Halt an einer „Bedarfsthaltestelle“. Als 1963 aufgrund neuer gesetzlicher Vorschriften das Ende für die nach dama-

ligen Maßstäben veralteten Waggons drohte, überlegte man sich einen trickreichen Ausweg. Der Betrieb der Tramlinie wurde wieder an die Basler-Verkehrsbetriebe übergeben, die nicht an die neuen deutschen Vorschriften gebunden waren.

Trotzdem endete der Tramverkehr bereits vier Jahre später. In einer geheimen Abstimmung beschloss dies der Stadtrat. Die genauen Gründe dafür seien unklar, so Dorer, denn damals machte die Tram noch immer 35 000 Mark Gewinn und erst 1965 war das Schienennetz erneuert worden. Eventuell habe sich eine Interessengruppe für den Busverkehr durchgesetzt. Die Schienen blieben zum Teil noch bis 1984 in Lörrach und wurden dann als Ersatzteile nach Basel gegeben. Mittlerweile gibt es wieder Überlegungen, Lörrach an den Tramverkehr anzuschließen.

Auch für das kommende Jahr sind zwei Führungen zur Trämli-Geschichte im März und Oktober geplant.

Badische Zeitung, 05.11.2018, S. 27