

Peter F. N. Hörz Reutlinger Straßenbahn – Zur Geschichte des Lokalverkehrs

Das Dampfroß war in der Region Neckar-Alb mit gehöriger Verspätung angekommen: Vierzehn Jahre, nachdem 1845 zwischen Cannstatt und Untertürkheim die erste württembergische Eisenbahn in Betrieb genommen wurde, lief am 20. September 1859 der Eröffnungszug der «Oberen Neckarbahn» in den Reutlinger Bahnhof ein. In Relation zu ihrer wirtschaftlichen Bedeutung erhielt die Stadt ihren Schienenanschluß also ziemlich spät. Zu zweit hatten sich nämlich die Reutlinger anlässlich der Demokratenversammlung zu Pfingsten und bei der Schlägererei mit einem württembergischen Bataillon im Sommer 1849 aus dem Fenster gelehnt, als daß sie mit dem Wohlwollen der Stuttgarter Verwaltung und König Wilhelms des Ersten hätten rechnen können.

Doch ungeachtet seiner Verspätung brachte der Eisenbahnanschluß einen deutlichen Impuls für die Reutlinger Industrie, entstanden doch in dessen Folge nicht nur die zweite Gmindersche Weberei und das Traditionsunternehmen Emil Adolff, sondern auch die Webschule, der industrielle Zweig der Gustav-Werner-Stiftung und das Pomologische Institut. Reutlingen war zum bedeutenden Industriegebiet geworden. Mit der Eisenbahn, so schien es, hat der unendliche wirtschaftliche Aufschwung begonnen.

Zugleich freilich verschärfte sich der Gegensatz zwischen Zentrum und Peripherie. Mit der Fertigstellung der «Oberen Neckarbahn» war Reutlingen zu einer Industriestadt mit hoher Standortgunst geworden, was zugleich die Standortgüte der umliegenden Gemeinden relativierte. In gleichem Maße wie der Schienenweg die erschlossenen Orte begünstigte, brachte er für die nicht erschlossenen ländlichen Gebiete Wettbewerbsnachteile. Den Dörfern und Kleinstädten blieb meist nichts anderes übrig, als selbst um einen Bahnanschluß zu kämpfen. Wie der Reutlinger Friedrich List richtig erkannt hatte, förderte ein Eisenbahnanschluß zwar das lokale Gewerbe der jeweiligen Region, die wirtschaftliche Entwicklung des ganzen Landes hingegen konnte erst nach der Vernetzung der Linien «in Fahrt» kommen.

Besonders die Gemeinden des Echaztals wie Pfullingen, Unterhausen und Honau, aber auch das abseits gelegene Eningen wollten nicht lange beiseite stehen und reklamierten schon in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Bürgermeister, Räte und Gewerbebetreibende verfaßten Denkschriften und Petitionen, träumten von großzügigen Albtransversalen und hofften vergeblich auf die nach dem Krieg von 1870/71 geplante militärstrategische Bahn zwischen den Festungsstädten Ulm und Straßburg.



Rechts: Postkarte ca. 1920: Die Straßenbahn in der Reutlinger Wilhelmstraße. Vorne links der Lindenbrunnen, im Hintergrund der Turm der Marienkirche.

Zug der Lokalbahn Reutlingen–Eningen u. A. vor dem Reutlinger Hauptbahnhof im Jahre 1901. Das Denkmal inmitten der Grünanlage ist Friedrich List, dem Reutlinger Ökonom und Eisenbahnpionier, gewidmet.

Mit uns sind Sie mobil!



Tagtäglich bringen wir über 46.000 Menschen an ihr Ziel.
Zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf ...

Auch für Sie haben wir das passende Angebot, von unserem günstigen Jahresabo bis zu der Tageskarte für die ganze Familie. Testen Sie uns. Infos erhalten Sie unter **07121-94300** und **07121-3032622**

Ihre RSV
Am Heilbrunnen 118
72766 Reutlingen



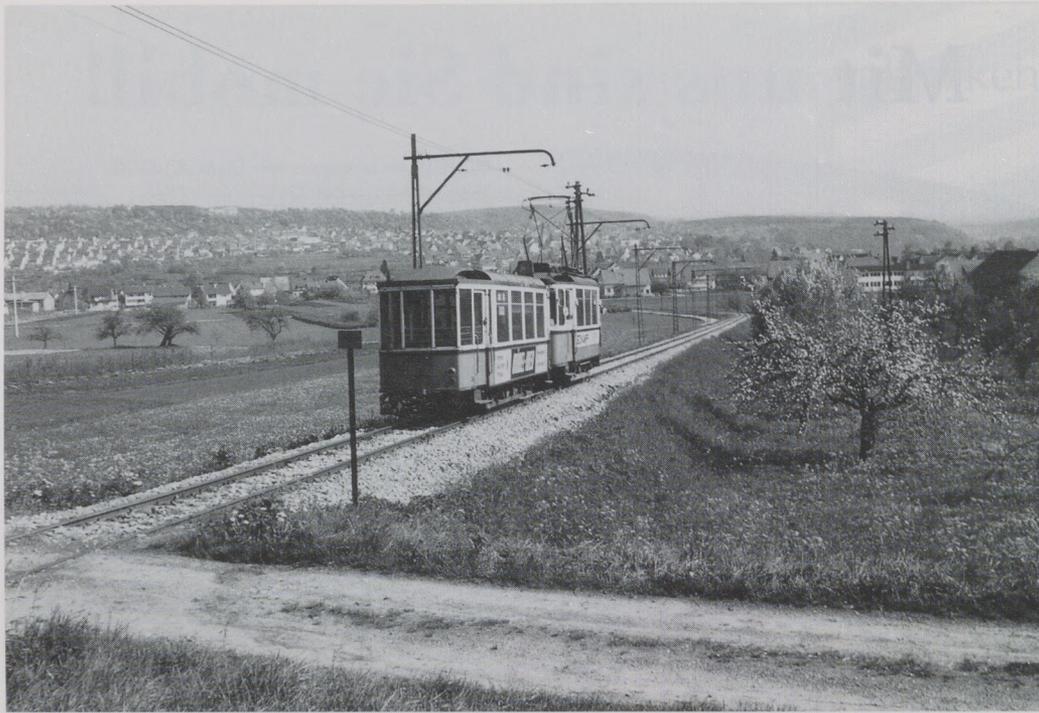
REUTLINGEN. Wilhelmstraße mit Lindenbrunnen.



Besonders in der Achalmgemeinde Eningen sehnte man sich den Eisenbahnanschluß dringlich herbei. Der Marktflecken, östlich von Reutlingen gelegen, zählte zu Beginn des 19. Jahrhunderts etwa 5000 Einwohner. *Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung nähren sich vom Landhandel, und hier ziehen Mann, Weib, Tochter und Sohn hinaus. Ursprünglich waren alle Eninger Krämer nichts anderes als Hausierer und Lastenträger der Reutlinger Kaufleute*, heißt es im Württembergischen Hof- und Staatskalender des Jahres 1810. Die Verflechtungen mit Reutlingen waren eng; man hing von den Reutlinger Kaufleuten ab, und der Weg «in die Welt» führte meist über die benachbarte Stadt.

Wer das nötige Geld hatte und einen Platz ergattern konnte, fuhr mit der zweispännigen Chaise nach Reutlingen. Seit der Eröffnung der «Oberen Neckarbahn» verkehrte auch ein sechs Personen fassender «Eilwagen» der württembergischen Post zwischen Reutlingen und Eningen. Aus dem Blickwinkel der Gemeinde waren das absolut ungenügende Verkehrsverhältnisse, zumal im letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts immer mehr Wanderhändler das Lastgestell gegen einen Industriearbeitsplatz in Reutlingen eintauschten und zu Tagespendlern wurden.

Als schließlich Ende der achtziger Jahre vorigen Jahrhunderts die Planung einer Eisenbahn durch das Echaztal konkretisiert wurde, wußten die Echazgemeinden eine Linienführung über Eningen zu verhindern. Der schließlich 1892 gut drei Kilometer südwestlich des Dorfes errichtete Bahnhof Eningen u. A. – später Reutlingen-Süd –, an der Strecke Reutlingen-Honau erschien den Gemeindevertretern wie ein Hohn.



Die Linie 3 von Reutlingen nach Altenburg verlief weitgehend auf einem eigenen Gleiskörper durch das offene Land nördlich der Stadt. Im Hintergrund ist, schon jenseits des Neckars, Pliezhausen zu sehen.

Unten: Straßenbahn in der unteren Wilhelmstraße, die heute die Flaniermeile der Stadt Reutlingen geworden ist. Im Hintergrund die Marienkirche, vorne rechts der Chor der Nikolaikirche.

Lokalbahn Reutlingen–Eningen unter Achalm

Doch auch nach dieser Enttäuschung wollten und konnten die Eninger ihre Bemühungen um die Verbesserung ihrer Verkehrssituation nicht aufgeben. Aus Geschäfts- und Ratsleuten konstituierte sich ein örtliches Eisenbahnkomitee. In einer neuerlichen Denkschrift wurde 1895 auf die Dringlichkeit einer Schienenerschließung hingewiesen und das konkrete Projekt einer Dampfstraßenbahn zwischen dem Reutlinger Hauptbahnhof und der Achalmgemeinde entwickelt. Ein Jahr später einigte sich die Gemeinde mit der Stadt Reutlingen über Trassenverlauf und Grundstückserwerb, und 1898 wurde die schmalspurige Lokalbahn Reutlingen–Eningen (1000 mm Spurweite) konzessioniert. Als Erbauer und Betreiber der Dampftramway wurde der aus Innsbruck stammende Civil-Ingenieur Hermann Ritter von Schwind gewonnen, der sich durch seine Tätigkeit in führender Position bei der Kleinbahn von Innsbruck nach Solbad Hall in technischer wie verkehrswirtschaftlicher Hinsicht als qualifiziert erwiesen hatte. In finanziellen Fragen kam es jedoch zwischen der Gemeinde und dem Eisenbahndirektor noch vor Eröffnung zu ersten Zerwürfnissen, so daß Ritter von Schwind seine Straßenbahn am 1. November 1899, wie er selbst formulierte, *ohne Sang und Klang* in Betrieb nahm.

In topographischer und technischer Hinsicht hatte der Bau der Bahn keine Schwierigkeiten aufgeworfen. Widerständig hingegen hatten sich einige



„Unter dem Rad der Geschichte“ Zeitwenden und Endzeiterwartungen im Abendland

Vortragsreihe

Die "rota fortunae", das Glücksrad, war für den mittelalterlichen Gebildeten ein geläufiges Symbol für die Unberechenbarkeit des menschlichen Lebens. Für Welt und Kosmos erwartete er hingegen das Nahen einer Endzeit und mit der Wiederkehr Christi das Ende aller Zeiten.

Nicht weniger unberechenbar als das eigene Schicksal und gelenkt von einer höheren Macht erschien den Menschen ihre Umwelt und der Lauf der Geschichte. Weniger unter dem Eindruck der Magie der runden Zahl, sondern besonders in krisenhaften Zeiten geistiger und politischer Umbrüche – wie etwa zwischen dem Spätmittelalter und der Reformationszeit oder in der Zeit um 1800 – verstärkte sich die oftmals furchtsame Erwartung einer nahen Endzeit. Historische Zeitwenden und Endzeiterwartungen erscheinen oft wie zwei Seiten einer Medaille.

Der Mensch der Gegenwart hingegen meint im zyklischen Entstehen und Vergehen von Kulturen und Epochen eine historische Gesetzmäßigkeit zu erkennen, nämlich die unablässige Höher- und Weiterentwicklung der Menschheit.

Der Schwäbische Heimatbund nimmt mit Unterstützung der Landeskreditbank Baden-Württemberg – Förderbank die Jahrtausendwende zum Anlaß, dem historischen Phänomen der Epochen- oder Zeitwenden und dem geistesgeschichtlichen Faszinosum der Endzeiterwartungen nachzugehen.

Wir laden Sie ein, am Beginn eines neuen Jahrtausends in Vorträgen sowie auf Reisen und Exkursionen "Zeitwenden und Endzeiterwartungen" in der abendländischen Geschichte zu entdecken, zu erforschen und zu erfahren.

Die Vorträge finden statt im **Foyer der L-Bank in Stuttgart, Friedrichstraße 24.**

Zu erreichen mit: U 9 und U 14, Haltestelle "Keplerstraße".

Vortragsbeginn: jeweils 19.00 Uhr

Dienstag, 8. Februar 2000

19.00 Uhr: Begrüßung der Gäste und Einführung in die Vortragsreihe durch Martin Blümcke, Vorsitzender des Schwäbischen Heimatbundes, und Hans Dietmar Sauer, Vorsitzender des Vorstands der L-Bank.

19.30 Uhr: Diözesankonservator Wolfgang Urban, Rottenburg:

Antichrist und Friedensfürst – Zeitenwende und Endzeiterwartungen in der abendländischen Geschichte

(Vortrag mit Lichtbildern)

Dienstag, 15. Februar 2000

Prof. Dr. Wolfgang Stürner, Stuttgart:
Endzeiterwartung und politische Propaganda zur Zeit des Stauferkaisers Friedrich II.

In dem Konflikt zwischen dem Stauferkaiser Friedrich II. und dem Papsttum um die rechte Ordnung der Christenheit, der auch ganz wesentlich ein Wettbewerb um das Gehör der Öffentlichkeit und deren Zustimmung war, spielte die im 13. Jh. weit verbreitete Erwartung einer nahen Endzeit oder doch des Anbruchs eines neuen Zeitalters des heiligen Geistes eine große Rolle. Die Endzeiterwartungen wurden zum Mittel der politischen Propaganda.

Dienstag, 22. Februar 2000

Prof. Dr. Franz Quarthal, Stuttgart:
**Spätmittelalter in Schwaben –
Zeitwende des Glaubens**
(Vortrag mit Lichtbildern)

Der Streit zwischen Imperium und Sacerdotium, das kirchliche Schisma, strittige Bischofswahlen, wirtschaftliche Krisen und die großen Pestwellen stürzten die Menschen des Spätmittelalters in eine tiefe Glaubenskrise. Antworten, die die Kirche nicht mehr gab, suchte man durch eigene Frömmigkeitsformen und auch mystische Devotionsformen zu ersetzen. Glaubensangst und Hoffnung auf Neues zeugen in Kunst und Literatur von dem Bewußtsein, an einer Wende zu stehen.

Dienstag, 29. Februar 2000

Dr. Elmar Heizmann, Stuttgart:
Untergang und Neubeginn – Die erdgeschichtliche Zeitenwende vor 18 Millionen Jahren
(Vortrag mit Lichtbildern)

Zyklisches Aussterben und Neuentwicklung von Lebensformen kennzeichnen den Ablauf der Erdgeschichte. Dies wird deutlich am Beispiel der Veränderungen, die in Mitteleuropa zu Beginn der Miozänzeit stattfanden, der Geburtsstunde der heute bei uns vorkommenden Tier- und Pflanzenwelt.

Dienstag, 14. März 2000

Prof. Dr. Andreas Gestrich, Trier:
**"Am letzten Tage schon fertig sein" –
Die Endzeiterwartungen der schwäbischen Pietisten**
(Vortrag mit Lichtbildern)

Endzeiterwartungen, wie sie im Zitat von Michael Hahn: "Am letzten Tage schon fertig sein" zum Ausdruck kommen, waren ein Charakteristikum pietistischer Theologie und besonders ausgeprägt im 18. und 19. Jh. in Württemberg. Ihre theologisch begründeten Zukunftsängste und Zukunftshoffnungen bestimmten das Verhalten der Pietisten auch im Alltag, wodurch sie zum Politikum im weiteren Sinne wurden.

Dienstag, 21. März 2000

**Auf oder unter dem Rad der Zeit? –
Versuch eines Ausblicks ins dritte Jahrtausend**

Podiumsgespräch mit Oberbürgermeister a.D. Manfred Rommel (Moderation), Dr. Erhard Eppler, Weihbischof Thomas Maria Renz, Prof. Dr. Ernst Waldemar Bauer, naturwissenschaftlicher Publizist.

Die mittelalterliche Vorstellung vom Glücksrad ist nur eine der bekanntesten Darstellungen der Frage des Menschen nach dem Schicksal, der Zukunft. Werden Schicksal und Zukunft für den Menschen des dritten Jahrtausends kalkulierbarer sein als in den vergangenen 2000 Jahren?

**Ausklang der Vortragsreihe
mit Wein und Brezeln**



Mit freundlicher Unterstützung der
L-BANK
Staatsbank für Baden-Württemberg

SHB
Schwäbischer Heimatbund
Denkmalflege Landeskunde Kulturgeschichte
Naturschutz Landschaftsschutz Heimatpflege

(einfluß-)reiche Reutlinger Wengerter gezeigt, die ihre Rebkulturen im Bereich der Trasse unterhielten: Fast wäre der Bau der Bahn wegen langwieriger Verhandlungen über Bahnübergänge und Karrenwege in Verzug geraten.

Von halb sechs Uhr morgens bis abends halb zehn verkehrten Züge zwischen der Achalmgemeinde und der prosperierenden Industriestadt. Bis zu neun der mit den Wappen Reutlingens und Eningens sowie Rebenornamenten heimatgerecht verzierten Waggonen wurden im Berufsverkehr eingesetzt. Zu den Stoßzeiten mußten die Züge häufig mit zwei der insgesamt fünf kleinen Dampflokomotiven bespannt werden. Die Zuglänge in den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten vermittelt jedoch ein falsches Bild von den Beförderungsleistungen der Bahn: Die Mehrzahl der Eninger benutzte sie so wenig wie möglich. Für die Arbeiter waren die Fahrpreise schlichtweg zu hoch, die Haut volé hingegen pflegte mit der Droschke zu reisen. Das Bähnlein war und blieb ein Verlustgeschäft!

Die geringe Auslastung der Züge wurde mit Fahrplanausdünnungen beantwortet, die wiederum zu ständigem Streit zwischen Betreiber und Gemeinde Eningen führten. Der ständigen Verluste und Zwickigkeiten überdrüssig, verkaufte von Schwind, der vergessene Eninger Ehrenbürger, Anfang 1903 die Bahn an die Gemeinde.

In wirtschafts- und sozialstruktureller Hinsicht jedoch hatte die Bahn weitreichende, dem dama-

ligen Zeitgeist entsprechend als «segensreich» interpretierte Auswirkungen: Die Bedeutung des Wanderhandels ging deutlich zurück, und schon bald arbeiten gut drei Viertel der Eninger Erwerbstätigen in der Reutlinger Industrie. Das neue Verkehrsmittel verwandelte Eningen von der Hausierer- zur Pendlergemeinde, zur ersten «Schlafstadt» der Region.

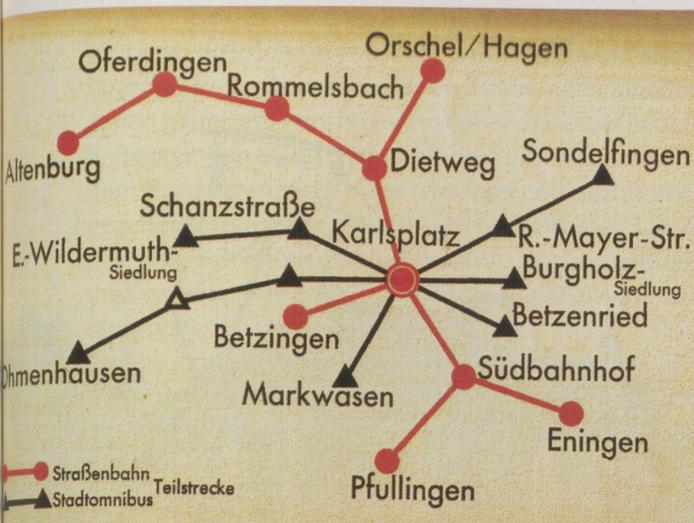
Eningen unter Achalm subventionierte über Jahre hinweg diese Entwicklung. Wie an vielen anderen Orten wurde auch in dieser Gemeinde der vormals privatwirtschaftlich organisierte öffentliche Verkehr zur kommunalen Aufgabe, zur Daseinsvorsorge im Dienste der Volkswirtschaft. Schon sehr bald aber reiften Pläne zur Rationalisierung der Lokalbahn: Eine elektrische Straßenbahn schien der Gemeinde als geeignetes Vehikel für die Fahrt aus den roten Zahlen.

Die «Elektrische» rollt seit dem Jahr 1912

Einen ersten konkreten Schritt in diese Richtung unternahmen die Eninger Räte im Jahr 1909: Mit Vertretern der Städte Reutlingen und Pfullingen wurde über die Schaffung eines Straßenbahnnetzes verhandelt. Und obgleich sowohl Pfullingen als auch der Reutlinger Vorort Betzingen, der seit 1907 zu Reutlingen gehört, bereits über Staatsbahnanschlüsse verfügten, sollten beide auch noch eine Straßenbahn erhalten. Neue Verkehrsinfrastrukturen galten schon



Postkarte aus den frühen 1960er Jahren. Der Karlsplatz in Reutlingen ist noch der Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs. Im Hintergrund der Wabenbau des Parkhotels, links davon – nicht sichtbar – der Hauptbahnhof.



Das Reutlinger Straßenbahn- und Stadtomnibusnetz im Jahre 1967 vor der Stilllegung der Linie nach Betzingen.

damals als Standortvorteile im interkommunalen Wettbewerb.

Kritik an der Schienenerschließung übte zu jener Zeit allenfalls der Heimatschutz, der damals schon die letzten Wildnisse und die «gewachsenen Dorfbilder» bedroht sah, sich aber meistens schon damit zufriedengab, daß Bahnhofsgelände und Güterschuppen im «Heimatstil» erbaut wurden. Holzschindeln und Fachwerk, so scheint es, sollten bei den Bahn-Hochbauten die durch die Beschleunigung der Verkehrsmittel verlorengegangene «Bodenhaftung» wiederherstellen.

Ein Bahnanschluß diente stets der industriellen Entwicklung, der Imagepflege und der lokalen Selbstinszenierung. Von den Industriearbeitern – aus deren spezifischer Interessenlage heraus – zu den Wegbereitern des Fortschritts hochstilisiert und von Kommunalpolitikern gerne befördert, wurden Eisen- und Straßenbahnen von der Masse der Kleinbürger und Arbeiter meist akzeptiert und bei den entsprechenden Anlässen überschwänglich gefeiert und bejubelt. Gelegenheit dazu gab es wieder im Sommer 1912: Wie viele andere große Städte erhielt Reutlingen seine «Elektrische», die nunmehr von Eningen nach Betzingen und zurück fuhr. Mit der Elektrifizierung des Nahverkehrs gelangte ein Hauch von «Großstadt» nach Reutlingen. Auch das Stadtbild wandelte sich: Nicht mehr durch die periphere Gartenstraße, nein, durch die Hauptgeschäftssader des Reutlinger Zentrums, durch die Wilhelmstraße, verliefen die Gleise der Straßenbahn. Pflastersteine statt Stadtbach, Lehm und Kalk. Unsichtbare Elektrizität statt Dampf und Qualm – eine Ahnung von unbegrenzter Großstadt, ein bißchen Berlin oder wenigstens Stuttgart am Albrand.

Mit Pfullingen indessen mußte noch lange verhandelt werden. Doch zeigte auch hier der massive Druck zweier Fabrikanten, von denen einer den Bau einer ganzen Fabrik von der Straßenbahn abhängig machte, Wirkung: Seit September 1916 fuhr die Straßenbahn auch nach Pfullingen.

Die Linien im Norden ergänzen das Reutlinger Straßenbahnnetz

Das Interesse der Industrie an der flächenhaften Verkehrserschließung der Region hatte aber noch kein Ende gefunden. Der jahrzehntelangen Konzentration der Verkehrsplanung auf das Gebiet südlich von Reutlingen folgte nun die Orientierung nach Norden: Die agrarisch strukturierten Dörfer zwischen Reutlingen und dem Neckartal hatten bislang im Schatten der Erschließungspolitik gestanden, wenngleich die wirtschaftliche Bindung dieser Orte an die Industriestadt schon lange Zeit sehr eng gewesen war. Vor der Industrialisierung waren hier die heimgewerbliche Textilverarbeitung und die in Realteilungsgebieten typische Kleinlandwirtschaft bestimmend gewesen.

Dem industriellen Aufstieg Reutlingens allerdings hatte diese Hausindustrie nichts entgegenzusetzen, so daß die früheren Heimarbeiter nunmehr zu Fabrikarbeitern wurden. Emotional und materiell an ihre Heimatdörfer gebunden – der Besitz eines «Stückles» oder «Gütles» war ja sehr verbreitet –, pendelten die Rommelsbacher, Ofertinger, Deger-schlachter, Sickenhäuser und Altenburger alltäglich nach Reutlingen ein. Die Industrie reagierte darauf, indem sie für das unerschlossene Gebiet weitere Bahnlinien forderte. Das fast ausschließlich aus Reutlinger Industriellen und Händlern bestehende Eisenbahnkomitee, das Anfang des Jahrhunderts in dieser Mission aktiv war, argumentierte in einem Ansuchen: *Tag für Tag legen heute Hunderte von Arbeitern und Arbeiterinnen mehrere Stunden Wegs zu und von ihrer Arbeitsstätte zurück, denen allen nur die Bahn Altenburg–Reutlingen eine wirkliche Verkehrsverbesserung bringen würde.* Der Erste Weltkrieg und die darauf folgende ökonomische Krise brachten das «Aus» für derartige Projekte.

Erst als 1924 einige Gemeinden des damaligen Tübinger Unteramts ihre Angliederung an Reutlingen erwogen, griff man dort die Idee eines Straßenbahnprojekts wieder auf. Mit der Aussicht auf eine verbesserte Verkehrsanbindung wollte man den nördlich von Reutlingen gelegenen Dörfern die Entscheidung erleichtern. Mehrere Reutlinger Fabrikanten sagten Zuschüsse für eventuelle Betriebsdefizite zu, und die Verpflichtung von Notstandsarbeitern

ermöglichte einen kostengünstigen Bau der Strecke, die nunmehr von Reutlingen aus über Rommelsbach, die Gminder'sche Fabrik und Oferdingen nach Altenburg ins Neckartal führen sollte.

Am 1. August 1928 hatte Reutlingen abermals Grund, seine Modernität in Szene zu setzen, und ungeachtet der schlechten Zeiten feierte man die Netzerweiterung der Straßenbahn gründlich. In Altenburg wurden die Festreden mit einem dreifachen *Strom heil* geschlossen und der Eröffnungszug mit dem Lied *Glück auf, du schönes Schwabenland* verabschiedet. Elektrizitätsbegeisterung als Ausdruck der Moderne und heimatbezogene «Erdung» gingen hier eine eigenartige Synthese ein. Auch diese Bahn wurde schnell Bestandteil eines modernisierten Alltagslebens. Die Arbeiterschaft nutzte sie für das tägliche Pendeln, die Reutlinger als Zubringer für Wanderungen im Schönbuch oder zum Oferdinger Neckar-(!)Strandbad.

1946 zehn Millionen Fahrgäste –
um 1970: der lange Abschied

Nach der Übergabe der Stadt Reutlingen an die französische Armee am 20. April 1945 galt die Beseitigung der Kriegsschäden an der Straßenbahn als vordringliches kommunalpolitisches Handlungsfeld, da Kraftfahrzeuge aus Treibstoffmangel nicht betrieben werden konnten und das Radfahren verboten war. Bereits im Mai konnte wieder nach – allerdings eingeschränktem – Fahrplan gefahren und konnten bis Jahresende 5,3 Millionen Fahrgäste befördert werden. Im Folgejahr erreichte das Bahnsystem mit knapp zehn Millionen Fahrgästen seine höchste Beförderungsleistung überhaupt, während die Nachfrage nach der Währungsreform deutlich zurückging. Erst Mitte der sechziger Jahre sollte die Beförderungsleistung wieder auf neun Millionen Fahrgäste ansteigen – dies allerdings vor dem Hintergrund der Fertigstellung neuer Siedlungen.

Die prekäre Situation auf dem Wohnungsmarkt – durch Luftangriffe hatte Reutlingen viel Wohnraum verloren – erforderte nach dem Krieg den Bau neuer Wohnviertel am Rande der bisherigen Stadtbebauung. Links und rechts der nach Norden führenden Straßenbahnlinie entstanden in den Fünfzigern die Siedlungen Römerschanze und Storlach. Noch war die Straßenbahn das Verkehrsmittel, um das sich die Wohnbebauung scharte. Ein Wechsel kündigte sich erst einige Jahre später bei der Planung der Mustersiedlung Orschel-Hagen an: Erstmals wurde im Geiste der Charta von Athen geplant, und erstmals stand hier die großzügige Straßenerschließung vor der Planung einer neuen Straßenbahnlinie. Die



Im Juni 1970 schlug die letzte Stunde für die Reutlinger Straßenbahnlinien 3 und 4. Der Triebwagen 21 – hier mit Trauerschmuck – wurde 1912 gebaut.

Straßenbahn spielte eine nur mehr periphere Rolle; ihr Verlauf am Rande der Siedlung machte dies deutlich. Nach nur wenigen Monaten Bauzeit wurde die jüngste Linie der Reutlinger Straßenbahn in Betrieb genommen, womit sich folgendes Netz-Bild ergab:

- Linie 1: Eningen–Reutlingen/Karlsplatz–Betzingen
- Linie 2: Pfullingen–Reutlingen/Hauptbahnhof
- Linie 3: Reutlingen/Karlsplatz–Rommelsbach–Oferdingen–Altenburg
- Linie 4: Reutlingen/Karlsplatz–Orschel-Hagen.

Die Netzlänge ergab damals knapp 20 Kilometer, wovon mehr als die Hälfte auf eigenem Gleiskörper verlief.

Trotz einiger Neubeschaffungen in den fünfziger und sechziger Jahren war der Fahrzeugbestand stark überaltert – noch immer fuhren Triebwagen aus der ersten Lieferung von 1912 –, so daß sich bereits in den sechziger Jahren abzeichnete, daß die Straßenbahn dem Konkurrenzdruck des Autoverkehrs nichts entgegenzusetzen hatte. Die Industrie hatte das Interesse am Schienenverkehr ohnehin längst verloren und forderte für ihre Bedürfnisse den Ausbau des Straßennetzes und größere Parkplätze.

Mit betrieblichen Einsparungen versuchte die Stadt Reutlingen vergeblich, das lästige Defizit der Tram loszuwerden. Ein Gutachten der Technischen Hochschule Stuttgart legte schließlich deren Stilllegung und den Ersatz durch Autobusse nahe. Eine Empfehlung, der die Stadt seit 1967 sukzessive folgte: Zuerst ging Betzingen seiner Straßenbahn verlustig, drei Jahre später folgten der Dreier und Vierer. Im Oktober 1974 schließlich nahm eine große Zahl Reutlinger, Eninger und Pfullinger Bürger Abschied von einem Verkehrsmittel, das den Alltag mehrerer Generationen mit geprägt hatte. Die Straßenbahn hatte die ökonomische Entwicklung ihrer Anrainergemeinden entscheidend vorangetrieben. Die Lokalbahn nach Eningen hatte die Achalmgemeinde vom ärmlichen Zentrum des Landhandels zum «roten Dorf», zur Wohnstätte pendelnder Industriearbeiter gemacht. Die «Elektrische» trug zum Strukturwandel der nördlichen Vororte Reutlingens bei und half der örtlichen Industrie bei der Akquisition von Arbeitnehmern.

Was Jahrzehnte zuvor mit Feierlichkeiten zur Begrüßung der Moderne begonnen hatte, fand mit einer sentimentalischen Abschiedszeremonie sein Ende. Die Benutzer des öffentlichen Verkehrs haben sich an die Autobusse gewöhnt, deren vierte Generation heute in den Staus des Reutlinger Straßennetzes steckt. Ein engagierter Kreis von Aktivisten bemüht sich – mit geringen Erfolgsaussichten – um die Einrichtung neuer schienengebundener Verkehrsmittel in der Region. Tatsächlich wäre es aus ökologischen Gründen sicher wünschenswert, dem Reutlinger Umland, das auf der Schienenkarte heute einen weißen Fleck bildet, eine Stadtbahn nach Karlsruher Vorbild zu stiften. Doch die fiskal-politischen Signale hierzu stehen eher auf «Halt», so daß das Kapitel «lokaler Schienenverkehr» in Reutlingen vorerst abgeschlossen ist. Neben rührseligen Erinnerungen – «mir hend se ja verkauft, onsre Straßebahn» – bleibt den Reutlingern nur mehr eine museal erhaltene Tramgarnitur im Freigelände der Stadtwerke.

Die Weihnachtskrippe auf dem Schönenberg



Neuerscheinung

Barbara Drasch/Peter Renju

Suchend auf dem Weg

Ein Weihnachtsbuch

Fotos von Winfried Aßfalg

28 Farbabbildungen · 64 Seiten

Hardcover

DM 19,80

ISBN 3-7966-0963-5

In der berühmten Wallfahrtskirche auf dem Schönenberg bei Ellwangen steht ganzjährig eine große Weihnachtskrippe. Sie kommt aus Oberammergau und wurde in den Jahren 1992/1994 von dem Maler und Pfarrer Sieger Köder ergänzt und teilweise neu gestaltet.

Die Autorin und der Autor schlüpfen bei ihrem „Krippenrundgang“ gleichsam in die Figur des Hirtenjungen Ruben. Sie begleiten ihn auf dem Weg zur Krippe und erzählen, was er alles sieht und erlebt.

S Schwabenverlag

73745 Ostfildern · Telefon 07 11/44 06-162 Fax 07 11/44 06-177