

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

**Von 1906 bis 1926 in der deutschen Südwest-Ecke**

**Gugelmeier, Erwin**

**Karlsruhe, [ca.1939]**

Pläne und Projekte

[urn:nbn:de:bsz:31-324231](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-324231)

## Pläne und Projekte.

Es ist verständlich, daß zwischen Nachbargemeinden bei aller Freundschaft oft Rivalitäten und Eifersüchteleien bestehen, die manches, was mit vereinten Kräften durchgeführt werden könnte, verhindern. Nicht nur bei den großen Städten ist das so, sondern auch in kleineren Verhältnissen. Die Städte sind Zusammenfassungen der in ihnen tätigen Menschen, und so zeigen sie in großen Umrissen nicht immer nur deren gute Seiten. Der Stolz auf die eigene Selbständigkeit ist sicher eine wertvolle staatsbürgerliche Tugend, aber nur, wenn er gezügelt wird, sobald größere Interessen im Spiele stehen.

Jedem unbefangenen Beobachter muß beim Betrachten der Karte oder beim Blick in die Landschaft, etwa vom Röttler Schloß aus, die Zusammengehörigkeit der Wiesentalgemeinden um Lörrach einleuchtend zum Bewußtsein kommen. Lage, gleiche wirtschaftliche Struktur — alles drängt zum gemeinsamen Anfassn wichtiger Aufgaben. Übertriebener Selbständigkeitsdrang hat das sowohl in den Außenorten wie auch in der Stadt selbst vielfach erschwert, und mancher fruchtbringende Gedanke mußte deshalb unausgeführt bleiben, oder es mußten Organisationsformen gewählt werden, die der ursprünglichen Idee nicht völlig entsprachen. Bei der Einrichtung eines Ferngaswerkes erwies sich das wieder einmal deutlich genug — um hierfür nur ein Beispiel zu nennen.

Von der Ruhr her wurde der Gedanke der Ferngasversorgung lebhaft in die Welt gerufen. Man dachte deshalb auch in Lörrach daran, vom städtischen Gaswerk aus die Nachbargemeinden zu versorgen. Das wäre eine einfache Sache gewesen. Aber findige Industrielle vom Niederrhein legten ein Projekt vor, das von ganz anderen Gesichtspunkten ausging: sie wollten das kleine, unmittelbar am Rhein-Rhone-Kanal liegende Gaswerk im elsässischen Sünzingen ausbauen, wo man sowohl die Kohle von der Ruhr als die von der Saar auf dem Wasserweg billig anfahren konnte. Von dort sollte das Gas ins Wiesental geführt und das Lörracher Gaswerk stillgelegt werden. Dieses aber war eine seit Jahrzehnten bestehende, gut geleitete Anstalt, die der Stadt Einkünfte brachte und ihre Aufgabe gegenüber der Bürgerschaft erfüllte. Alle Gründe sprachen dagegen, die Selbständigkeit aufzugeben und sich in die Abhängigkeit eines elsässischen Werkes zu begeben. Das Projekt wurde daher von der Stadt abgelehnt. Die Einreicher hatten aber schon mit dem benachbarten Brombach einen Konzessionsvertrag zustande gebracht und beabsichtigten nun, mit ihrem Rohrstrang die Stadt zu umgehen und das Gas an die Wiesentalgemeinden zu liefern. Sie hofften, auf diese Weise zum Ziel zu kommen und das städtische Gaswerk langsam zu ersticken.

Nun beschleunigte die Stadt ihr Projekt, und es entbrannte ein heftiger Wettstreit zwischen Stadt und den Sünzinger „Ferngaslern“ hinsichtlich der bisher noch unversorgten Gemeinden. Bei einigen von diesen holte sich die Stadt eine glatte Absage, bei anderen war eine zögernde Haltung zu beobachten. Hier zeigten sich die schon angedeuteten Selbstständigkeitswünsche. Manche Gemeinden wollten lieber mit einem fremden privaten Werk zusammengehen als mit der Nachbarstadt. Die Stadt erkannte rechtzeitig diese

Gefahr und zog die Folgerung: Wenn die Gemeinden nicht mit der Stadt als der Eigentümerin des Werkes zusammengehen wollten, so sollten die Gemeinden Miteigentümer am Werk werden. Dann gehörte es ihnen mit der Stadt zusammen, und alle sollten gemeinsam das Risiko tragen. Das letztere wollten die Außengemeinden aber auch nicht. In langen Verhandlungen mit der Aufsichtsbehörde kam daher der Vorschlag zustande, man sollte den Gemeinden das Risiko dadurch abnehmen, daß man das Werk zwar als Gemeinschaftswerk ausbaue, aber an eine leistungsfähige Privatgesellschaft verpachte. Diesem Vorschlag stimmte die Regierung zu, und in zähem Kampfe gelang es endlich, die Außengemeinden (zunächst außer Brombach) auf diesen Boden zu bringen. Das Güninger Projekt war abgewehrt. Das städtische Gaswerk ging in den Besitz des neuen Zweckverbandes der Gemeinden über, wobei die Stadt das ausschlaggebende Gewicht und, da die Überschüsse im wesentlichen nach dem Verbrauch verteilt wurden, den Hauptteil des Gewinns behielt.

Ein an sich gesunder Gedanke, die Zweckverbandsidee, hatte sich hierbei durchgesetzt. Manches andere schloß sich an, z. B. die Gründung eines Fürsorgeverbandes für Erwerbslose, der sich — bis zur gesetzlichen Regelung nach dem Kriege — bis Säckingen ausdehnte, u. a. Die Stadt behielt hierbei stets die Führung. So kam ihre Bedeutung im Lebensraum um das Rheinflnie voll zur Geltung.

Um übrigens die Geschichte des „Verbandsgaswerkes“ zu ergänzen, sei noch erzählt, daß nach dem Kriege die Entwicklung durch den Anschluß der Gemeinden bis nach Waldshut und durch einen Neubau des Werkes einen Kapitalaufwand erforderte, der vom Zweckverband selbst nicht bestritten werden konnte. Damals bestand nur die Möglichkeit

der Kapitalisierung durch Aktien-Emission. Das Werk wurde daher in eine AG. umgewandelt, und der Zweckverband behielt eine entsprechende Anzahl Aktien. Die geschilderte Stellungnahme, das Mißtrauen der Gemeinden gegeneinander zeigte sich aber wiederum in erstaunlicher Weise, als man die Rohrleitung über Schopfheim hinaus nach Wehr und dem Rheintal vortrieb. Schopfheim und Zell machten ihren eigenen Zweckverband, um von den „Lörrachern“ nicht abhängig zu werden. Daß dieses Gebilde auf die Dauer nicht lebensfähig bleiben konnte und einmal dem Lörracher Werk als reife Frucht in den Schoß fallen mußte, war klar. Typisch aber war der Versuch, zunächst einmal seine eigenen Wege zu gehen. —

Jede Stadt hat ihre eigenen Verkehrsprojekte, und es ist gut, daß nicht alle diese Pläne Erfolg haben. So hatte man sich, als die Rheintalbahn in den sechziger Jahren bis zur Schweiz durchgeführt wurde, in Lörrach lebhaft dafür eingesetzt, daß die Bahn nicht nach Basel, sondern über Lörrach unmittelbar nach Zürich geführt werde. Auch Zürich hatte Interessentengruppen dafür gewonnen, während Basel ebenfalls in Karlsruhe seinen Einfluß geltend machte. Und dieser war immer bedeutend. Hatte doch das badische Fürstenhaus in Basel ehemals ein Schloß, das heutige Bürgerhospital, das manchmal in schweren Zeiten den Markgrafen als Zuflucht gedient hat. (In jenem Schlosse war zeitweilig auch die markgräfliche Gemäldesammlung untergebracht, die heute einen Teil der Galerie in der Karlsruher Kunsthalle ausmacht.) Ausschlaggebend aber waren wohl die verkehrspolitischen Gesichtspunkte, die so klar auf der Hand liegen, daß man sich ihnen nicht verschließen kann.

Mit dem Bahnhof ging es Lörrach wie mit dem Fürstenschloß. Denn in der Mitte des 18. Jahrhunderts hatte die Regierung von Baden-Durlach beabsichtigt, in Lörrach einen stattlichen Fürstensitz zu erbauen. Die noch vorhandenen Pläne zeigen einen Ausbau des hinter der evangelischen Stadtkirche liegenden alten Schlosses, das später Bezirkskommando wurde. Vom Schloß aus war am Gang bis zur Wiese hinunter ein ausgedehnter Park vorgesehen. Man kann es schon bedauern, daß aus diesen Plänen nichts wurde. Lörrach hätte dadurch außerordentlich gewonnen.

Ein Bahnprojekt, hinter das sich alle Wiesentalgemeinden stellten und das kurz vor dem Kriege lebhaft erörtert wurde, war das der Verbindung Basel—Stuttgart durch das Wiesental unter dem Feldberg hindurch und über Bärental—Villingen. Die Freiburger forderten eine Verbindung nach Stuttgart über Elzach. Für beide Vorschläge wurde geworben. Man hielt Versammlungen ab und ließ Vermessungen vornehmen. Ausgeführt ist bis jetzt keines dieser Projekte.

Dagegen wird ein anderes, damals aufgetauchtes verkehrspolitisches Problem, das den meisten anfänglich phantastisch erschien, heute zielbewußt in Etappen zur Vollendung geführt. Im Anschluß an die Bestrebungen, den Rhein bis Basel schiffbar zu machen, die von Nationalrat Gelpke in Basel mit Begeisterung und Sachkenntnis vorwärts getrieben wurden, wurde der Gedanke aufgeworfen, in Basel nicht haltzumachen, sondern zu untersuchen, ob man nicht auch die Strecke von Basel bis Konstanz schiffbar machen könne. In Waldshut wurde von wenigen Männern der Oberrhein-Schiffahrtsverband gegründet, der sich die Werbung für dieses Ziel angelegen sein läßt. Wir waren etwa unser sieben bei dieser Gründung. Heute ist der Gedanke, Kraftwerke und Schiffahrtschleusen von Basel bis Konstanz zu

bauen und damit eine gemeinsame große Linie in die Ausnutzung dieser wertvollen Wasserkräfte zu bringen, selbstverständlich und der früher oft belächelte Gedanke Allgemein- gut geworden.

Wenn Lörrach auch nicht am Rhein liegt, so nützt der Stadt doch alles, was die Wirtschaft am Rheinknie auf deutscher Seite befruchtet, und es war daher selbstverständlich, daß es alle diese Verkehrsprobleme unterstützte. Damals schon setzten auch die Bemühungen ein, die Stadt unmittelbar auf ebener Straße mit Weil zu verbinden und dadurch näher an den Rhein zu kommen. Die Grenzziehung zwischen der Schweiz und dem Reiche ist hier äußerst ungünstig. Wie der Korken eine Flasche schließt die Schweiz das Wiesental beim Ausgang nach dem Rhein zu ab. Man behauptet, der Schweizer Unterhändler beim Westfälischen Frieden von 1648, der Bürgermeister Wettstein von Basel, habe damals dafür gesorgt, daß rings um seinen Hof in Riehen Schweizer Gebiet bleibe. Der alte Wettsteinsche Hof besteht heute noch, und es trifft auch zu, daß nach beiden Seiten die Schweizer Grenze sich auf die Höhen zieht, die das Tal umschließen. Mag die Anekdote wahr sein oder nicht: Richtig ist, daß man die Grenze nicht besser hätte ziehen können, wenn man sie in der Absicht, das dahinter liegende deutsche Gebiet zu benachteiligen, ziehen wollte. Der Wunsch, eine zollfreie Straße zum Rhein zu erhalten, ist für Lörrach und seine industrielle Umgebung eine Selbstverständlichkeit. Die Verhandlungen mit den zuständigen politischen wie den Zollstellen in Deutschland und der Schweiz waren nach langen, zähen Bemühungen so weit gediehen, daß man einen günstigen Erfolg nahe vor sich sah — da kam der Krieg und begrub fürs erste diese Hoffnung.

Ein anderes Gebiet, bei dem man mit den anderen Gemeinden des Wiesentals einträchtig zusammenarbeitete, war die Erschließung der Naturschönheiten ringsum. Im Schwarzwaldverein in Lörrach fanden diese Bestrebungen ihren Mittelpunkt. Auch die Basler Wandersfreunde gehörten ihm lange an, bis sie eine eigene Ortsgruppe gründeten. Im Winter waltete der Skiklub seines Amtes. Skilaufen war damals noch ein verhältnismäßig neuer Sport. War doch erst anfangs der neunziger Jahre der Feldberg zum erstenmal dem Schneeschuh erschlossen worden. Volkstümlich wurde der Ski erst später. Die Lörracher suchten sich die Gersbacher Höhe für ihre Übungsfahrten aus. Die Erinnerung an diese wundervolle Winterlandschaft mit dem Blick auf Jura und Alpen wird den nie verlassen, der sie einmal genossen hat.

Das anfängliche Mißtrauen der Gersbacher wurde bald dadurch unterhöhlt, daß die eigene Jugend den Städtern zu folgen begann und mit selbstgefertigten „Scheiten“ die Abhänge hinunterfauste. Durch Wettrennen und Preise stachelte man den Ehrgeiz der Dorfbewohner an. Bald war ein freundliches Verhältnis zu ihnen angebahnt. Heute ist der Schneeschuh überall im Schwarzwald heimisch und auch als ein notwendiges Verkehrsmittel geschätzt.

Am 1. April, dem Geburtstag Bismarcks, fanden sich stets Freunde des großen Kanzlers aus Baden und dem Elfaß auf dem Feldberg zusammen, um diesen Tag zu feiern. Die Entlassung Bismarcks war das Ereignis, das zuerst ein tiefes Mißtrauen in die Person und Fähigkeiten des „jungen“ Kaisers aufkommen ließ. Mit Sorge verfolgte man die Zickzackwege der deutschen Außenpolitik. Für den Bismarck-Tag auf dem Feldberg im Jahre 1914 hatte man mich zum Festredner bestimmt. Noch war tiefer Winter auf den Bergen. Mit dem Schlitten fuhren wir den wundervoll im stillen

Schnee unter tiefblauem Himmel liegenden Höhen zu. Am Vorabend wurde beim Bismarck-Denkmal auf dem Seebuck ein Kranz niedergelegt. Am anderen Tag fand im Saal des Feldberger Hofes die Feier statt. Ich sprach über den Menschen Bismarck, seine starke, dem Vaterlande zugeschworene Arbeit bei einem manchmal überraschend zarten und immer phantasievollen Gemüt; so sei seine Persönlichkeit das Vorbild des deutschen Mannes, an dem man auch in schweren Zeiten sich aufrichten könne.

Nachher standen wir lange auf der Anhöhe gegen das Herzogenhorn zu. Einige junge Forstleute konnten ihre Sorge um die europäische Lage nicht verhehlen. Die schöne Landschaft erschien uns plötzlich wie in graue Schleier gehüllt. Nur wenige Monate nachher hatte der Krieg uns alle in seine Strudel gezogen. —