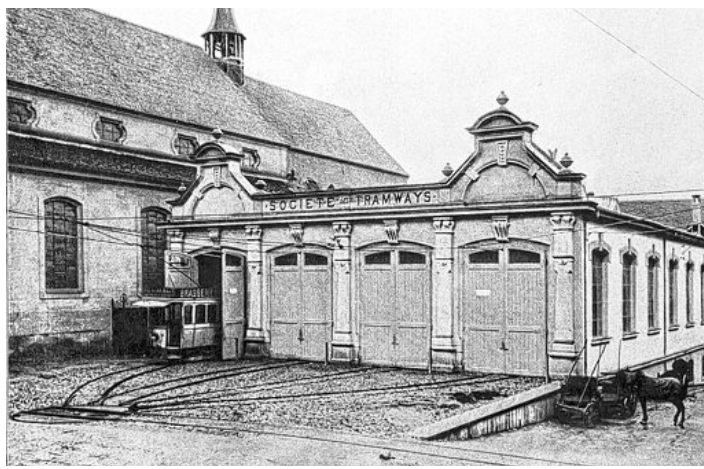


Die ersten Trams hatten noch keine geschlossenen Plattformen; der Fahrer war Wind und Wetter ausgesetzt (Bild um 1900).



Bis 1924 stand das erste Tramdepot zwischen Franziskaner- und Liebfrauenkirche (Bild um 1900).



Das Tram Nummer 4 unternimmt am 31. März 1965 festlich geschmückt die letzte Fahrt.

Heute vor **50 Jahren** fuhr zum letzten Mal ein Tram durch die Stadt Freiburg, vom Friedhof St. Leonhard bis ins Perollesquartier. Helmut Eichhorn, Mitbegründer des Tramclubs Freiburg, hat den FN erzählt, wie sich der öffentliche Verkehr in Freiburg entwickelt hat und warum viele grössere Städte noch heute über ein Tramnetz verfügen.

«Rue de Lausanne – Rue sans Tram»

REGULA BUR

Auslöser für die erste Tramlinie in Freiburg war die Eisenbahn. Damals habe sich das Stadtzentrum Freiburgs im Burgquartier, rund um die Kathedrale, befunden, erklärt Helmut Eichhorn, Mitbegründer des Tramclubs Freiburg (siehe Kasten). Mit dem Abriss der Stadtmauern und dem Bau des Bahnhofs in den 1860er-Jahren hätten sich die Aktivitäten verlagert. «Das Bedürfnis nach einer Verbindung zwischen dem ökonomischen und politischen Zentrum sowie dem Bahnhof wuchs.» 1897 wurde die erste Tramlinie von der Zähringerbrücke – damals noch eine Hängebrücke – bis zum Bahnhof eröffnet.

«Alles ist möglich»

Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts erlebte Freiburg einen Entwicklungsschub: Die Universität wurde gegründet, industrielle Unternehmen und Fabriken siedelten sich an. «Es herrschte eine Aufbruchstimmung, die Leute hatten das Gefühl: Alles ist möglich», beschreibt der 40-jährige Eichhorn den damaligen Zeitgeist. Die Stadt erweiterte das Tramnetz in mehrere Richtungen: Ins Perollesquartier, wo Industrie und Universität Massen von Arbeitern und Studenten anlockten, zum St. Leonhard, wohin der Friedhof verlegt worden war, und zur Grandfeybrücke, wo ein neues Wohnquartier entstehen sollte. «Um 1913 gab es Baupläne und Kostenberechnungen für eine Verlängerung der Tramlinien nach Marly, nach Givisiez und nach Tafers, die Konzessionen waren erteilt», erzählt Eichhorn. Dann begann jedoch der Erste Weltkrieg, darauf folgte die Wirtschaftskrise. «Alle Projekte wurden gestoppt.» Abgesehen von einer kleinen Verlängerung ins Vignettazquartier – «reine Arbeitsbeschaffung» – blieb das Tramnetz auf demselben Stand. Die nächsten gut dreissig Jahre transportierten die dreizehn blau-weißen Trams die Massen – bis sich Widerstand breitmachte.

Autos dank Wohlstand

«Wirtschaftswunder», nennt Helmut Eichhorn als Stichwort. Nach dem Zweiten Weltkrieg, ab den 1950er-Jahren, sorgte die florierende Wirtschaft dafür, dass sich die finanzielle Lage der Menschen



Eine Tramlinie führte durch die Lausannegasse (Bild um 1960).

Bilder zvg/Tramclub Freiburg

verbesserte. War vor 1950 vielen gar eine einfache Tramfahrt zu teuer gewesen, konnten sich nun immer mehr Leute ein Auto leisten. Auch was den Wohnraum anbelangte, machte sich der neue Wohlstand bemerkbar. Lebten Familien in den 1930er- und 1940er-Jahren noch zusammengepfercht auf engstem Raum in der Altstadt, bauten sie sich nun neue Wohnungen; die Quartiere Jura, Schönberg und Torry entstanden. «Von 1950 bis 1970 gab es eine regelrechte Explosion», sagt Eichhorn, «und auch die Leute in den neuen Quartieren wollten ans Stadtzentrum angebunden sein.»

Neue Tramschienen zu verlegen war jedoch teuer, der öffentliche Verkehr wegen der Konkurrenz durch das Auto kaum mehr kostendeckend, geschweige denn rentabel. Auch platzierte sich der Bus zunehmend als Alternative. Schliesslich machte sich ein europaweit spürbarer Anti-Tram-Trend breit. «Das Tram behinderte den freien Autofahrer», erklärt Helmut Eichhorn. Diese Entwicklung zeigte auch in Freiburg Wirkung: 1951 ersetzte die Stadt das Tram zwischen Zähringerbrücke und Vignettaz durch einen

Tramclub: Zeitzeugen erhalten und ausstellen

Im Jahr 1990, 25 Jahre nach der letzten Tramfahrt in Freiburg, gründete eine Gruppe von Jugendlichen den Tramclub Freiburg. Mit dabei war auch Helmut Eichhorn. «Wir hatten kein konkretes Projekt, aber wir waren eine junge Truppe, die sich für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Freiburg interessierte.»

In den 25 Jahren seines Bestehens hat es sich der Verein zur Aufgabe gemacht, wichtige Zeitzeugen des öffentlichen Verkehrs zu erhalten und dessen Geschichte erlebbar zu machen. So etwa mit Bildern, Uniformen und mehreren Fahrzeugen, die im Besitz des Klubs sind. Neben drei Bussen sind dies auch zwei der dreizehn Freiburger Trams. Diese stammen aus den Jahren 1897 und 1913.

In ganz Europa

Auch wenn nicht in Freiburg, so sei doch die Mehrzahl der dreizehn Trams erhalten geblieben, sagt Helmut Eichhorn. «Die Freiburger

hatten kein Geld für Erneuerungen – und fuhren bis zum Schluss mit den originalen Trams.» Nach der Aufhebung des Tramnetzes habe es deshalb auch ein reges Interesse an den Gefährten gegeben. Mittlerweile sind sie in ganz Europa verteilt, eines hat es gar bis nach Detroit in den USA geschafft.

Anlässe zum Jubiläum

Der Tramclub beteiligt sich an der diesjährigen Freiburger Museumsnacht am 30. Mai und will dort Erinnerungen an die Zeit des Trams aufleben lassen. Helmut Eichhorn selbst hat keine eigenen Erinnerungen an die Freiburger Trams. «Wie auch alle anderen Gründungsmitglieder habe ich das Tram in Freiburg nie erlebt», erklärt er.

Im Herbst ist der Tramclub zu Gast an der Freiburger Messe. Geplant ist, ein Tram und einen Trolleybus in den Hallen des Forums auszustellen. «Wir simulieren ein kleines Museum», sagt Eichhorn. Damit wolle der Tramclub

der Bevölkerung eines seiner grossen Anliegen näherbringen: Momentan stehen die fünf Fahrzeuge in einer Fabrikhalle in Givisiez. Zwar bietet der Tramclub auf Nachfrage Führungen an und die Busse könnten für Anlässe gemietet werden. «Die Halle ist jedoch sehr eng, und die Fahrzeuge sind etwas eingquetscht», sagt Eichhorn. Deshalb sei es das Ziel, in den nächsten fünf Jahren eine definitive Lösung für die Sammlung zu finden und diese allen zugänglich zu machen. Um zu Geld sowohl für den Unterhalt als auch für künftige Projekte zu kommen, bietet der Tramclub Patenschaften an. Für mindestens zehn Franken pro Monat können Liebhaber Pate oder Patin eines Fahrzeuges werden.

Trotz dieses Engagements: Politisch sei der Tramclub nicht, betont Helmut Eichhorn. «Wir kämpfen beispielsweise nicht dafür, dass in Freiburg wieder Trams fahren. Unser Fokus liegt auf der Geschichte.» *rb*

Trolleybus. Die anderen Linien folgten nach und nach, bis am 31. März 1965, vor genau 50 Jahren, als letzte auch die Linie Perolles–St. Leonhard eingestellt wurde.

Dazu erzählt Eichhorn eine Anekdote: Damals fuhr der Verkehr noch durch die Lausannegasse. Die dort ansässigen Geschäfte hätten jahrelang Werbung gemacht mit dem Slogan «Rue de Lausanne – au Coeur de la Ville». Als schliesslich auch das letzte Tram aus der Stadt verschwand, sei die Annonce geändert worden. «Rue de Lausanne – Rue sans Tram», hiess es nun.

Verkehrsmittel der Massen

In der Schweiz habe praktisch jede Stadt ein Tram gehabt, sagt Helmut Eichhorn. Über ein richtiges Netz verfügen heute aber nur noch die grossen Städte, namentlich Basel, Bern, Genf und Zürich. Warum diese unterschiedliche Entwicklung?

Zum einen hätten die grösseren Städte – im Gegensatz zu Freiburg – über die finanziellen Mittel verfügt, um Netze und Fahrzeugpark laufend zu erneuern und zu erweitern. Zu dem Zeitpunkt, als in Freiburg grössere Investitionen nötig geworden wären und die Stadt ihre Trams nach und abbaute, waren sie in anderen Städten noch zu neu und zu wenig amortisiert, um sie bereits wieder zu eliminieren. Hinzu kam der Ölschock im Jahr 1973, durch den die Benzinpreise rasant anstiegen. «Es fand ein Umdenken statt: Man überlegte sich nun zwei Mal, ob man ein Tram wirklich durch Trolleybusse ersetzen wollte», so Eichhorn.

Und schliesslich sei die Entscheidung für das eine oder das andere auch eine Kapazitätsfrage. Während selbst in einem grossen Bus höchstens 140 Leute Platz finden, kann ein Tram problemlos 220 Personen fassen. Dies mussten etwa auch die Verantwortlichen in Genf merken. Dort gab es Pläne, den gesamten Verkehr auf Busse umzustellen; bis auf eine letzte verbleibende Linie wurde das Vorhaben auch umgesetzt. «Dann hat man jedoch gemerkt, dass manche Busse im Zwei-Minuten-Takt fahren müssten, um der grossen Nachfrage gerecht zu werden», erzählt Helmut Eichhorn. Der Wechsel wurde gestoppt, das Tramnetz wieder ausgebaut. «Das Tram ist prädestiniert als Verkehrsmittel der Massen.»