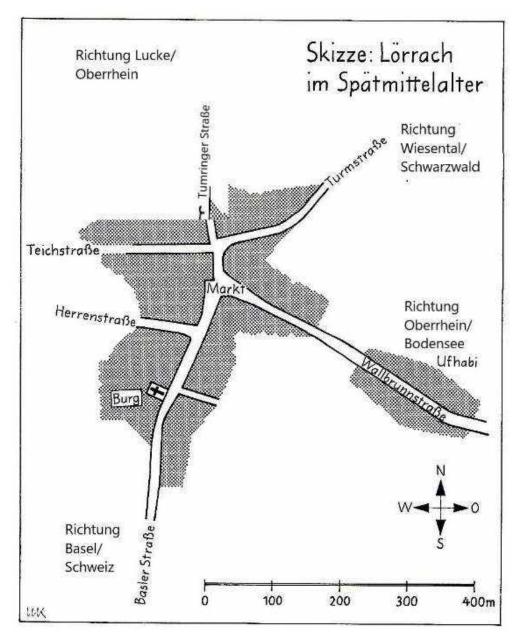
# Stadt.Entwicklung.Lörrach Textilindustrie und Schiene



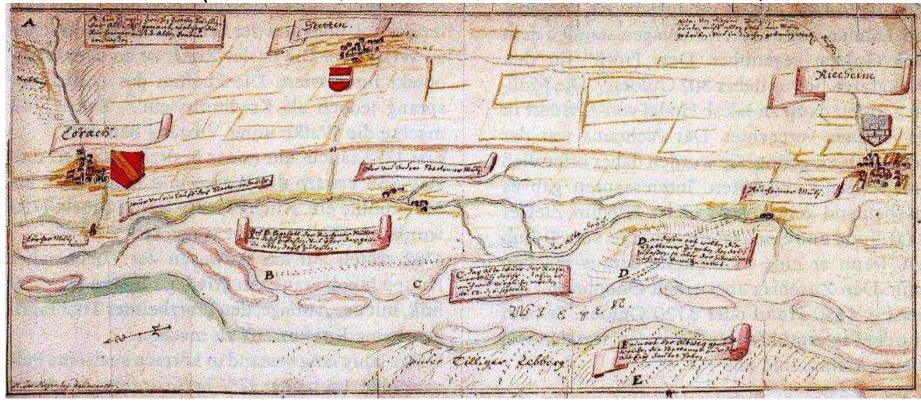
#### Lörrach

- Erstmalige Erwähnung Lörrachs 1102 in einem Gründungsbericht des Basler Klosters St. Alban
- Entwicklung als Straßendorf
- Im 12. und 13. Jahrhundert zunehmende Bedeutung Lörrachs durch Lage am Schnittpunkt wichtiger Handels- und Verkehrswege
- ❖ Starke Verbindung zu den Herren von Rötteln (1259 erste urkundlich Erwähnte der Burg)
- Durch Erbschaften Herrschaft Rötteln im 14. Jahrhundert zunächst an die Markgrafen von Sausenberg und 1503 an die Markgrafen von Baden
- ❖ 1403 Erteilung Marktrecht durch König Ruprecht von der Pfalz für einen Jahrmarkt und einen Wochenmarkt
- Große Bedeutung von Basel als kultureller und wirtschaftlicher Mittelpunkt

2

#### Lage an der Wiese

(Plan von 1658, Wiesenverlauf zwischen Lörrach und Riehen)



Wiese bis ins 19. Jahrhundert noch unreguliert, Niederterrasse mehrere hundert Meter breit, Ansiedlungen auf dem Hochgestade, erste befahrbare Wiesenbrücken aus Holz bei Tumringen 1591, bei Stetten 1793, zwischen Riehen und Weil 1839; Anlage von vielen Kanälen (= "Teiche" nach dem keltischen "dich") zur Be- und Entwässerung und zur Versorgung der Mühlen

#### Älteste Bauwerke in Lörrach



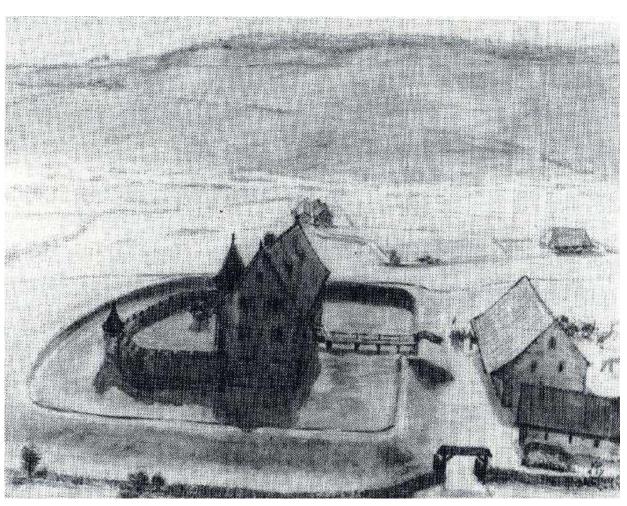
Links: Eingang zum

Zehntschopf des Klosters
St. Alban von 1547, der
Zehntschopf wurde nur
kurzfristig als Feuerwache
benutzt, heute Gemeindezentrum der Stadtkirche.

Rechts: **Turm der Stadt-kirche von 1517**, mit Zehntschopf. Abriss der alten Kirche und Neubau 1818 im Weinbrennerstil.



## Lörracher Burg



Zeichnung von Karl Poltier, 1947

Ungesicherte Rekonstruktion einer Wasserburg aus dem 13. Jahrhundert mit Burgscheuer und Stallungen und Hof; Blickrichtung Tüllinger

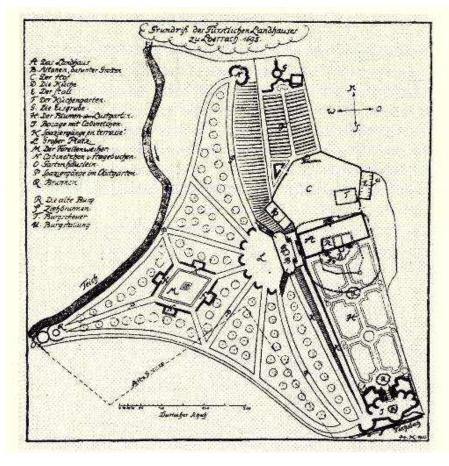
Bewohner: Niederer Adel, der für den Einzug der Zehnten verantwortlich war.

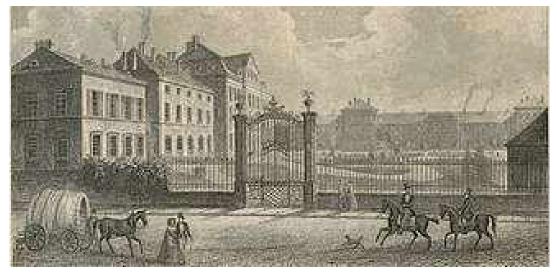
1638 Zerstörung während des Dreißigjährigen Krieges; sie stand auf dem Platz hinter der Stadtkirche.

Reste der Burg werden bis 1720 abgetragen und für umliegende Bauten benutzt; aus dem Standort der Burg entstand für das Areal der Name **Burghof**.

#### Nach Zerstörung der Röttler Burg:

## 1682 Verlegung des Sitzes des Oberamtes Rötteln nach Lörrach und erste Erhebung zur Stadt





**Links:** Geplantes Markgräfliches Barockschloss mit Gartenanlage auf dem Burghof-Areal, Plan von 1695

**Oben:** Markgräflerhof in Basel, 1698 bis 1705 von Markgraf Friedrich VII. Magnus von Baden-Durlach errichtet, ältestes Barockpalais der Schweiz und heutige Nutzung durch Universitätsspital Basel

## Burghof

Ausbau des Burghof-Areals zum repräsentativen Verwaltungszentrum zwischen 1720 und 1770 im barocken Stil; außer Arbeitsgericht heute noch stehend: Polizeirevier (1727 als Zehntspeicher)



Oben: Ensemble mit Stadtkirche, links Hofküferei (1725, ab 1928 Heimatmuseum, 1975 Abriss für Bau Weinbrennerstraße), rechts Arbeitsgericht (1728, früher Hauptzollamt)

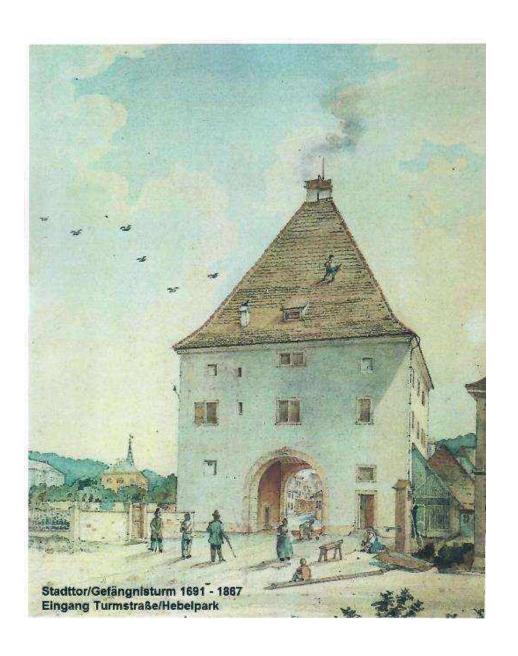
Links: Blick vom 1970 neugebauten Hochhaus am Marktplatz auf das Burghof-Areal vor Abriss der Hofküferei und Bau Weinbrennerstraße zur Umgehung Innenstadt



## 1756: 2. Stadterhebung und 1. Rathaus

Links: erster Rathausbau von 1756, im Erdgeschoss Kornspeicher, rechts: "Altes" Rathaus nach Neubau 1869 (Rathaus bis 1927, heute VHS)





#### Provinzstädtchen

"Lörrach eine Stadt an der Wiese, am Ausgang des Wiesentals, 2 Stunden von Basel gelegen, mit 1706 Einwohnern, 8 herrschaftlichen, 4 zu Kirchen und Schulen gehörigen, 198 Privat-Wohnhäusern, und 235 Nebengebäuden…

Es sind auch gute Handlungshäuser, eine Post und eine Apotheke hier. Die Gassen sind breit, laufen meistens gerade, und stoßen auf einen schönen regulären viereckigen Platz zusammen, auf welchem die Wochen- und Fruchtmärkte gehalten werden. Die Umgebungen der Stadt sind äußerst reizend und angenehm."

Aus einer Beschreibung von 1804

### Alte Tabakmanufaktur – Pädagogium- Museum



**Erbaut 1753 als Tabakmanufaktur**, allerdings erfolglos

1759 – 1761 daher Ankauf durch Stadt und Umbau für Schulzwecke → Umzug der Lateinschule (Pädagogium) aus der Herrenstraße ins "Schiff"

1783 – 1791 Hebel als Lehrer am Pädagogium

1926 Umbenennung in Hebel-Gymnasium

1960 Umzug Hebel-Gymnasiums in die alte Handelsschule in der Baumgartnerstraße

Seit 1977 Nutzung des Gebäudes als Städtisches Museum

### Die Küpfer'sche Indiennefabrik: KBC



Markgräfliche merkantilistische Wirtschaftspolitik zur Stärkung Standort Lörrach:

Neben Tabakmanufaktur
Genehmigung für eine 1753 in
Betrieb genommene Stoffdruckerei
durch Ferdinand Küpfer am
Mühlekanal unterhalb des
Hochgestades beim Burghof-Areal.

1808: Übernahme durch Brüder Koechlin aus Mülhausen→ seit 1854: Name KBC

Bild: Erstes Fabrikgebäude der Stoffdruckerei an der Herrenstraße von 1760, Abriss 1934

## Nutzung und Umbau der Mühlenkanäle als Gewerbekanäle Streit um Wasserrechte





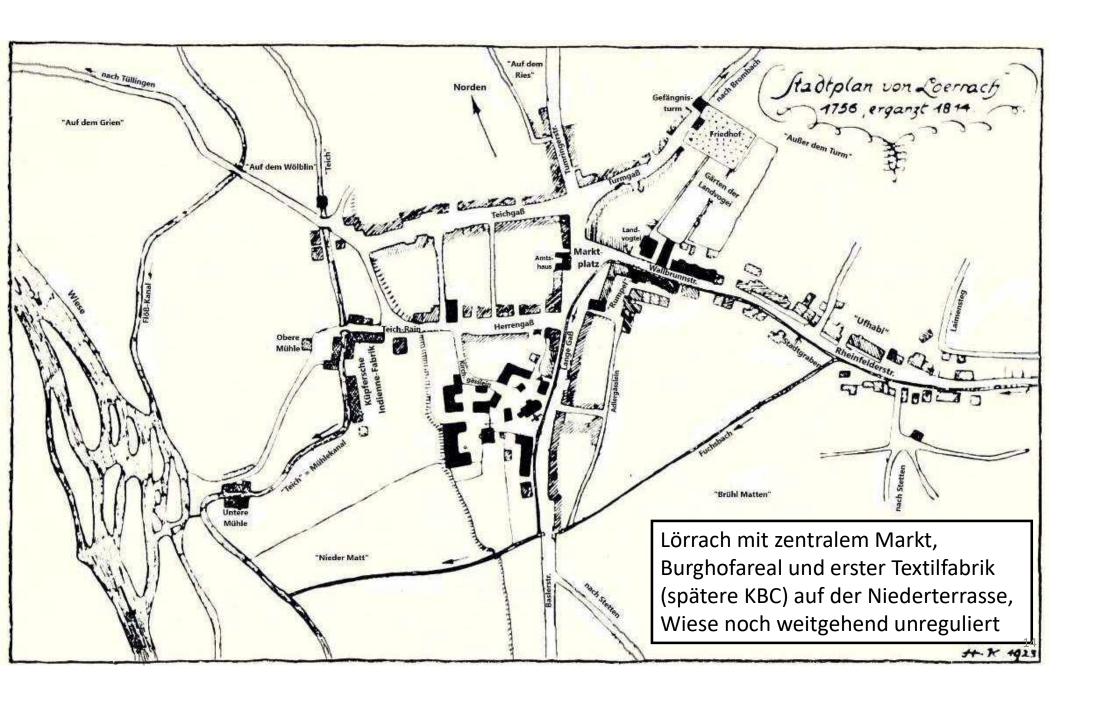
Wasser als wichtiger Energieträger für Textilindustrie

Links: Weiterer Ausbau des alten Tumringer Mühlekanals als Gewerbekanals 1928, der über Stetten nach Riehen führt, schon 1790 Bau Tumringer Wuhr, Rechts: Teichstraße (Straße zum "dich" = Kanal um 1900) 12

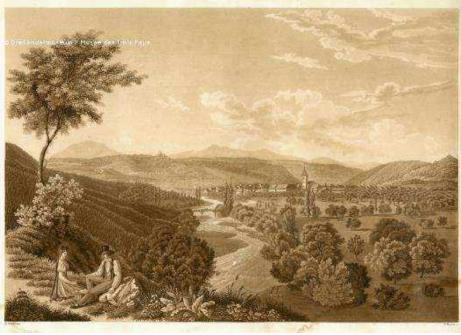
## Gewerbekanal heute







## Korrektion der Wiese → Voraussetzung für Bebauung der Niederterrasse



1750 erste Flussverbauungen 1806 – 1823 Flussbegradigung unter Tulla zwischen Hausen und Lörrach 1898 weiterer Ausbau der Korrektion (Bild)



## 1835: Aufschwung für Industrieansiedlung → Fabrikation von Textilien

Der Lörracher Arzt Eduard Kaiser in seinen Erinnerungen: "Mit dem Eintritt in den preußischen Zollverein vollzog sich ein Dekorations- und Stückwechsel in unserem Tal, wie er zum zweitenmal kaum denkbar ist. Das ganze bürgerliche, soziale, ökonomische, gesellige, finanzielle und gemütliche Leben der Gegend wurde ein anderes, neues und ungewohntes. Neue Fabriken, Kapitalien, Maschinen, Berufsarten, Menschen und Arbeiter überfluteten das Tal, veränderten die Lebensweise der Bevölkerung und beleuchteten nachts aus tausend Fabrikfenstern eine Gegend, die vorher nur vom Mond beschienen war." → Vorteil für Schweizer Unternehmer zum Bau von Fabriken über dem Rhein im neuen Zollgebiet

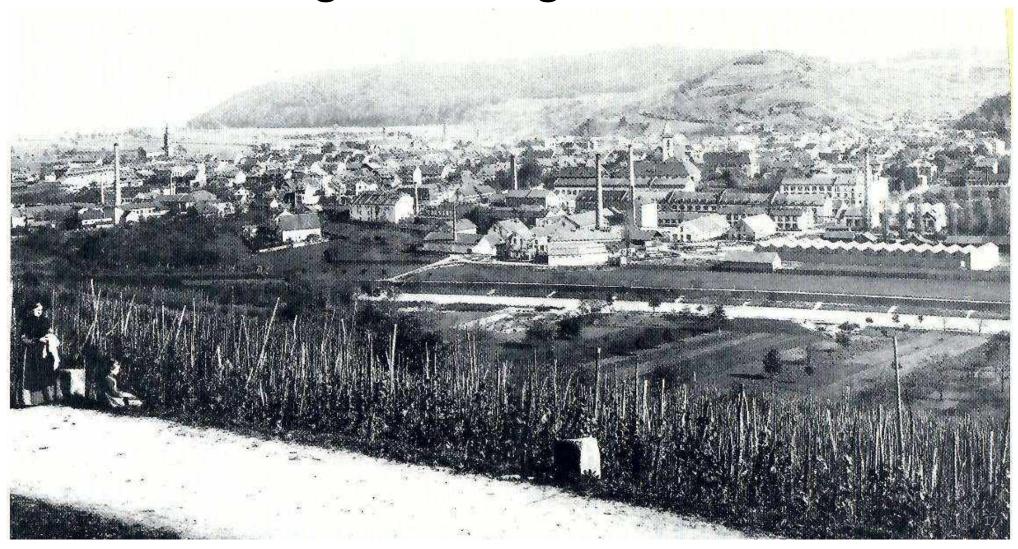
1835 Spinnerei Sarasin & Heusler in Haagen, 1838 Tuchfabrik und Baumwollweberei Großmann in Brombach, 1847 Spinnerei Vogelbach

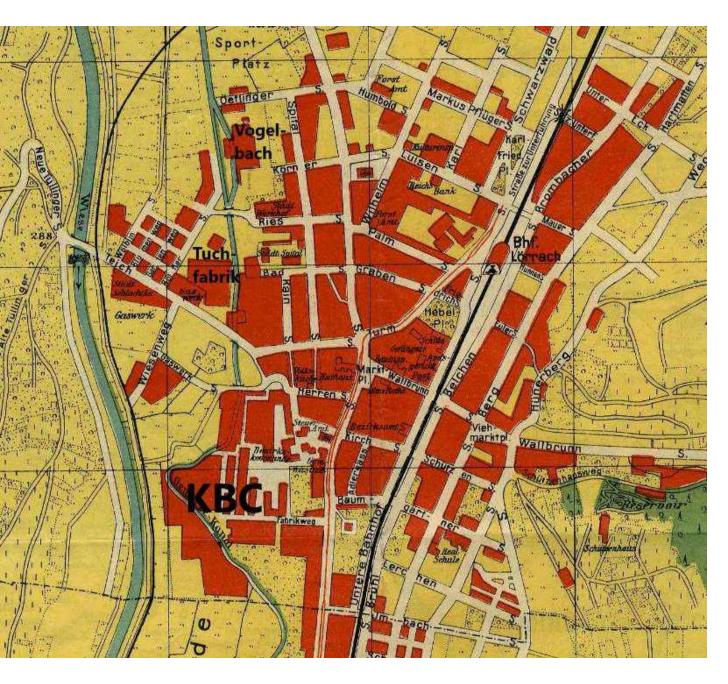
Schweizer Kapital, alle an alten Mühlekanälen auf der Niederterrasse

Energieträger: Flüsse und Kanäle, Dampfmaschinen und Strom erst später Entsorgung Abwässer ungeklärt in die Wiese

Entstehen eines textiles Wirtschaftsdreiecks: Wiesental (vornehmlich Spinnereien und Webereien) mit dem Südelsass und dem Raum Basel

## Blick vom Tüllinger Rebberg auf Lörrach um 1900





## Stadtplan 1920

Drei große Textilfirmen auf der Niederrasse am alten Mühlekanal:

- Spinnerei Vogelbach
- Tuchfabrik
- **♦** KBC

#### Anstoß für Eisenbahnbau



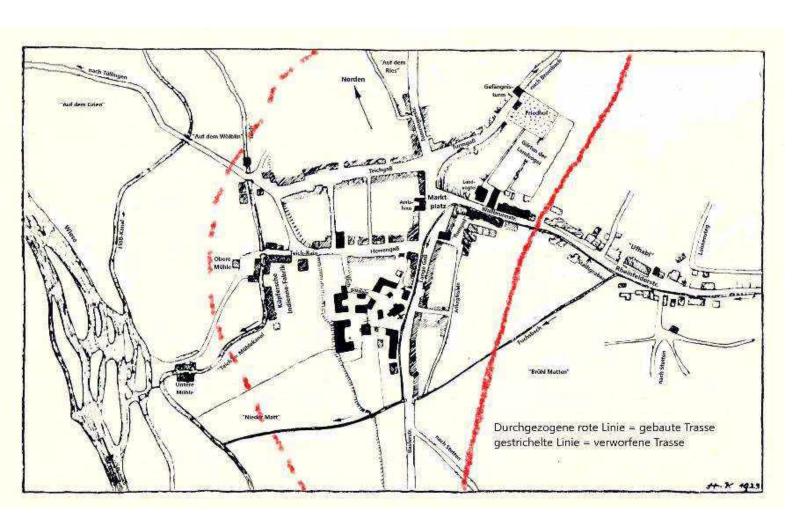
Gasthaus Hirschen 1728 erbaut, 1830 Umbau im Weinbrennerstil, im Besitz der Familie Pflüger, 1965 Abriss

Gründungsversammlung 1860 im Hirschen auf Initiative von Markus Pflüger mit Industriellen und Bankiers

→ erste Privatbahn im Großherzogtum Baden, seit 1855 Vollendung der Rheintallinie von Mannheim bis Basel

Wirtschaftliche Notwendigkeit: Transport von Kohle und Koks für neuen Energieträger Dampfmaschine

#### 1862 Fertigstellung Wiesentalbahn Basel - Schopfheim



Streckenführung östlich der Basler Straße durch unbebautes Gebiet; Streckenführung westlich über die Niederterrasse wird verworfen, Anschluss an die Industriebetriebe auf der Niederterrasse wird erwogen, von Anfang an auch Güterverkehr → Stadterweiterung: Verlegung Friedhof (heute: Hebelpark) an heutige Stelle und Abriss Stadttor (siehe Folie 9, am Ausgang Turmstraße beim Hebelpark) 20

#### Alter Bahnhof 1862 - 1910



Durch Eisenbahn
Stadterweiterung: Verlegung
Friedhof (heute: Hebelpark)
an heutige Stelle und Abriss
Stadttor (siehe Folie 9, am
Ausgang Turmstraße beim
Hebelpark)
Neue Gebäude östlich der
Bahnlinie und Erweiterung
nördlich der heutigen
Grabenstraße Richtung

1862 Bahnhof Stetten, 1900 Bahnhofgebäude für Haagen und Brombach, zuvor nur Haltepunkte

Gretherstraße

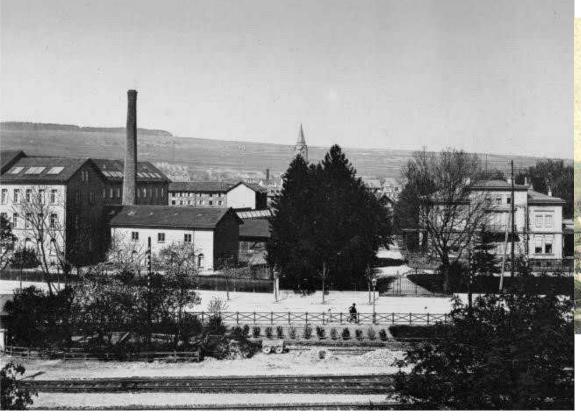
## Bahnübergang Wallbrunnstraße 1895



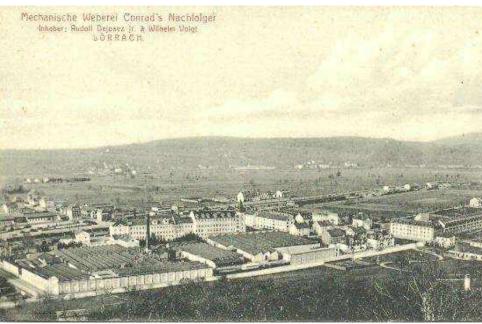
Weitere ebenerdige Übergänge: Nördlich und südlich Bahnhof, Kirchstraße/Schützenstraße, Baumgartnerstraße, Schillerstraße, Stetten

Noch keine durchgehende Straße östlich der Bahnlinie, Verkehr läuft über Bergstraße/Kreuzstraße

## Neue Standortentscheidung: Eisenbahnanschluss

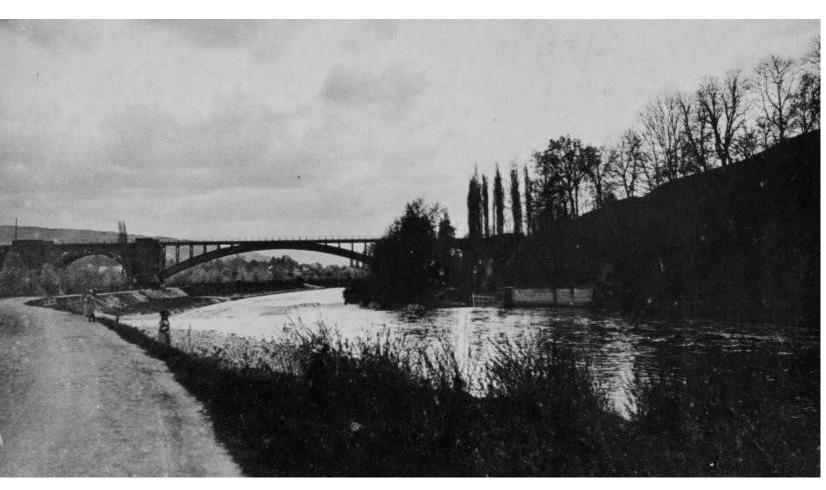


Links: Seidenbandfabrik Sarasin und Heusler (1859), rechts: Weberei Conrad (1880), dahinter Seidenbandfabrik Bischoff & Söhne (1861, ab 1882 Suchard) → Entscheidung im Vorfeld oder nach Eisenbahnanschluss für Standort Nähe Bahnhof



Auch Baumwollweberei Großmann in Brombach und Druckerei und Appretur Brombach (später Lauffenmühle) mit Gleisanschluss 1938 Entscheidung Maschinenfabrik Kaltenbach wegen Gleisanschluss Verlegung Standort von Nähe Elisabethen-Krankenhaus ins Industriegebiet Nord Ab 1958 Bau Werk II von Suchard mit Gliesanschluss

#### 1890: Bau der Eisenbahnlinie nach Weil



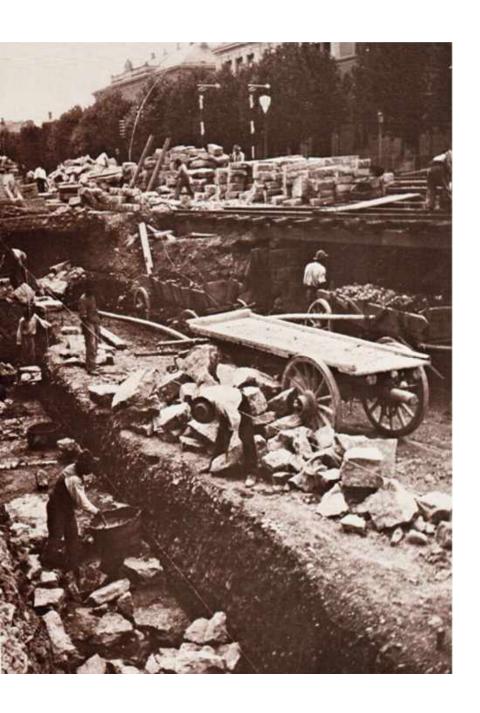
Abzweigung beim Stettener Bahnhof, Baslerstraße (heute Alte Baslerstraße) führt ebenerdig darüber

Zudem strategische
Bedeutung der Bahn auf
Wunsch der Militärs →
Umfahrung des
Badischen Bahnhofs im
Kriegsfall bis nach
Säckingen, Weiterführung
durch Wehratalbahn

Zudem Erwerb der Wiesentalbahn durch den Staat

## 1910: Neuer Bahnhof





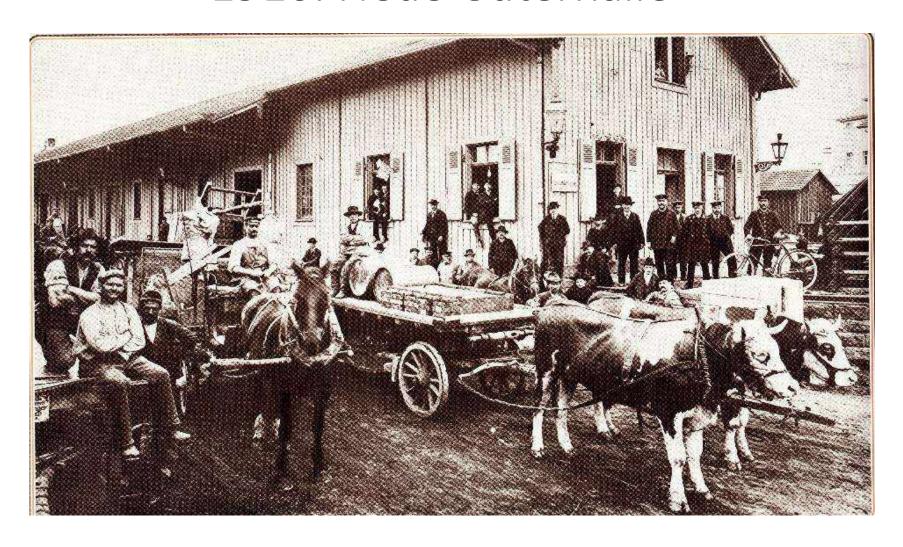
## 1905 – 1910 Bau von Unterführungen

Erste Unterführung für Autos/Fuhrwerke (heute Unterführung Milkastraße)

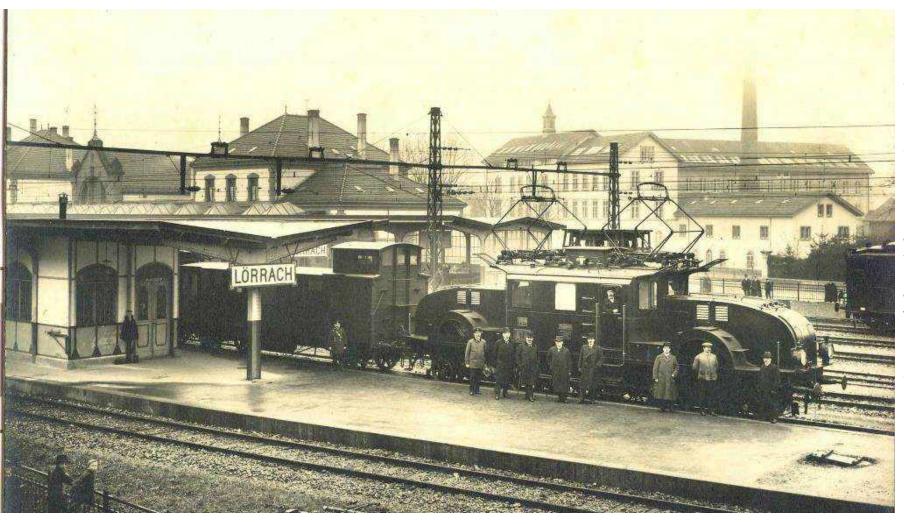
3 Unterführungen für Fußgänger: Nördlich und südlich Bahnhof, Kirchstraße/Schützenstraße → Schließung der dort bisher bestehenden ebenerdigen Bahnübergänge

Bild links: Bau der Unterführung südlich Bahnhof

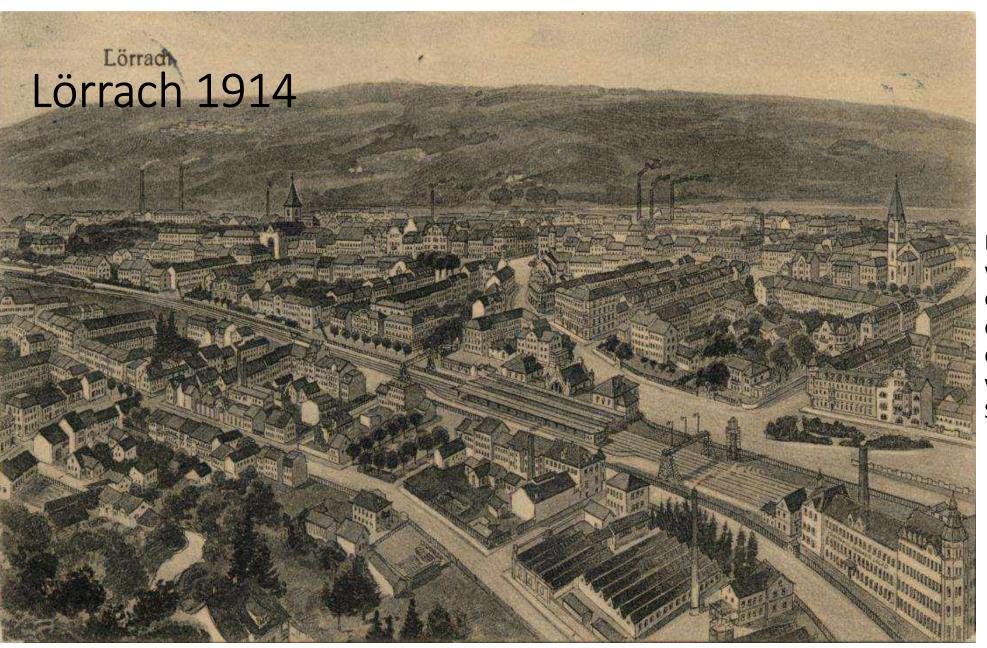
## 1910: Neue Güterhalle



## Elektrifizierung 1913



Elektrifizierung der Wiesentalbahn als eine der ersten Strecken in Deutschland; Durch Bau desgerade fertig gestellten Kraft-werks Augst-Wyhlen genügend Strom vorhanden. 1952 Elektrifizierung der Strecke Weil - Lörrach



Mittlerweile führt die Bahn quer durch die schnell wachsende Stadt.

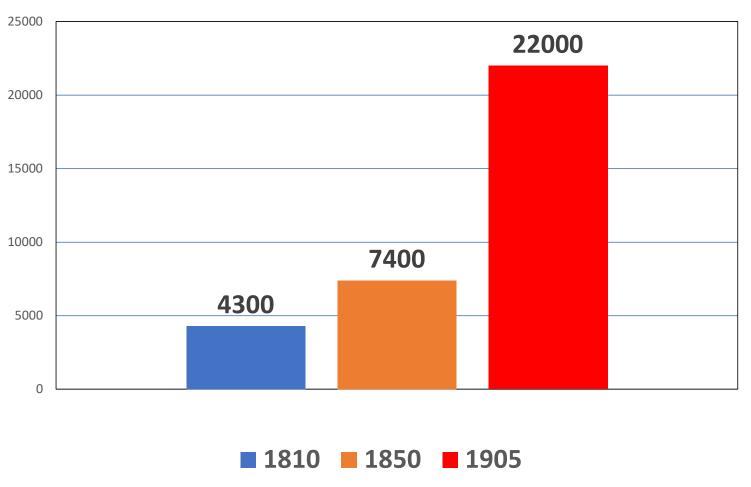
## Zwei Vorentscheidungen für Stadtentwicklung

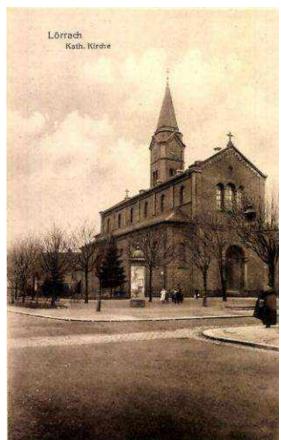
- Verlauf Bahnlinie durchschneidet Stadt
- Zusätzliche Entwicklung des Industriegebietes westlich des Burghofareals des Hochgestades verengt Ost-Westfläche im Bereich des Stadtzentrums erheblich



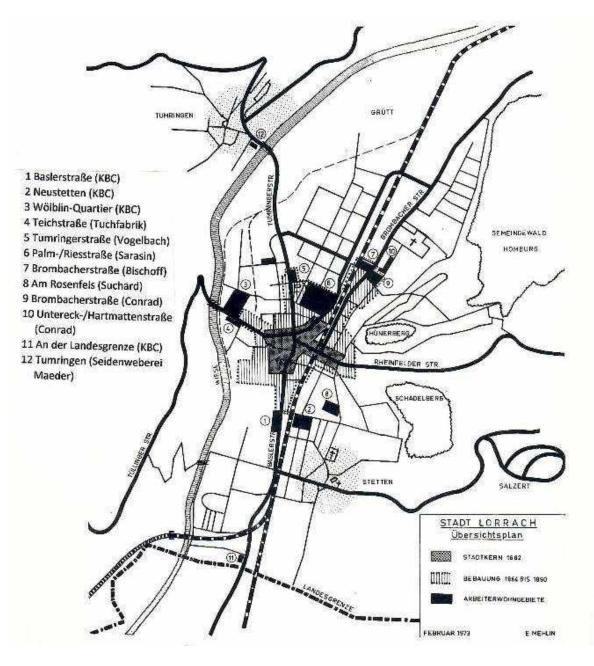
Bis heute Problematik für Verkehrsführung

## Einwohnerentwicklung Lörrachs





Zunahme durch
Zuwanderung → katholische
Bevölkerung aus dem
Schwarzwald, 1866
Einweihung Bonifatiuskirche



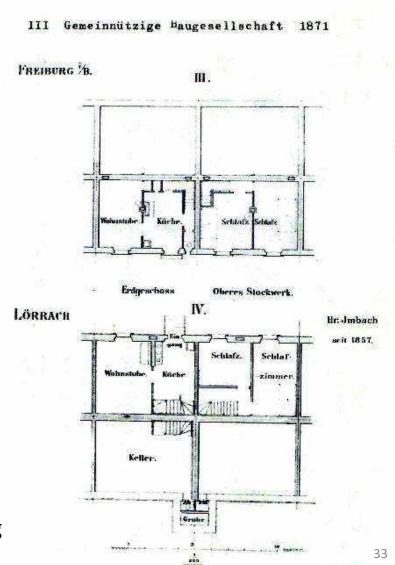
## Arbeiterwohnungen und Arbeiterviertel



## Siedlungsgedanke



Siedlungsgedanke nach Vorbildern aus Mülhausen und Basel, Möglichkeit zur Selbstversorgung in Kleingärten und Ställen, Häuser mit Wasseranschluss und eigenen Toiletten; Gründung eigener Baugesellschaften und Konsumvereinen



#### Neue Arbeiterviertel



Niederfeldgasse in Neustetten um 1860



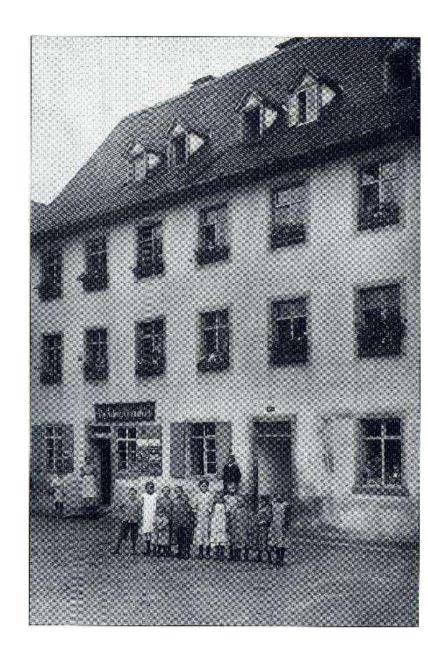
Kohlengasse Neuhauingen, 1950

- ❖ Neustetten ab 1854 und Wölblin ab 1887 durch KBC,
- ❖ Siedlung am Rosenfels (Suchard-Häuser) ab 1891,
- Neuhauingen durch Fa. Großmann ab 1893

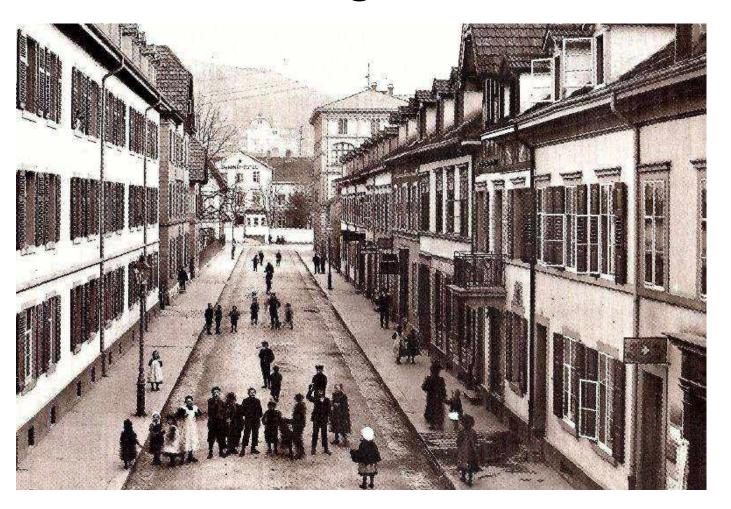
## Arbeiterwohnungen

Unten: Tuchfabrik Teichstraße ab 1888, rechts: Arbeiterhäuser Haagen ab 1834



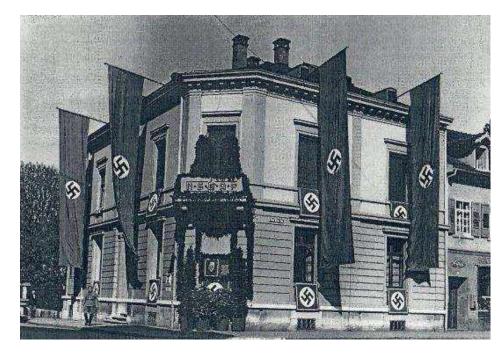


## Straßenzüge mit Arbeiterhäusern



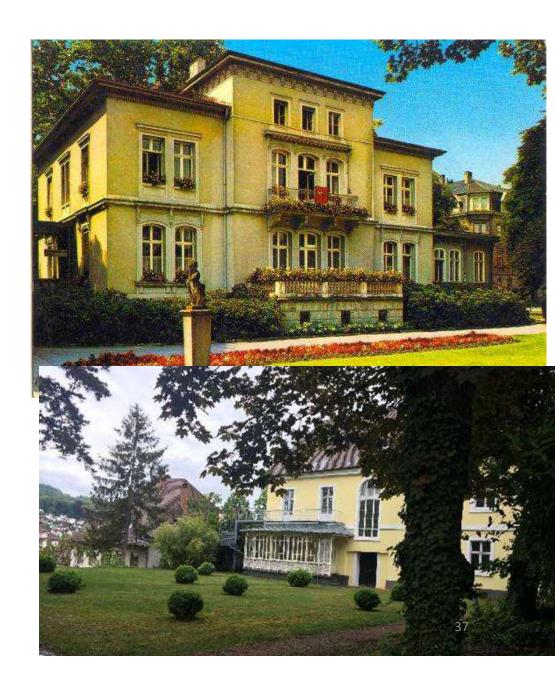
Arbeiterhäuser der Firma Sarasin in der Palmstraße (Straßenseite links) mit Blick auf Hünerberg um 1905; abgerissen für Neubau Post und Landratsamt

### Fabrikantenvillen

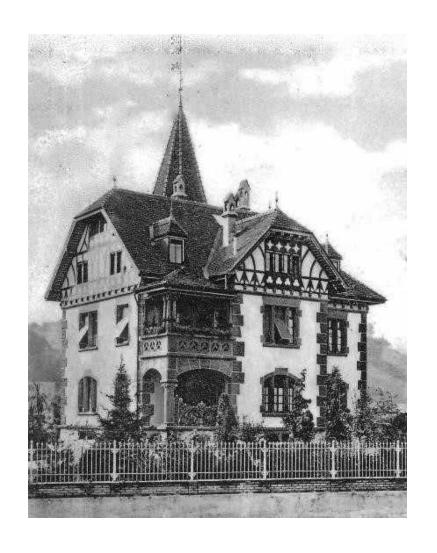


2. Hälfte 19. Jahrhundert Bau vieler Fabrikantenvillen mit großen Gärten

Oben links: Villa Labhardt am Senser Platz (abgerissen), Oben rechts: 1. Villa Favre (1927 – 1975 Rathaus, dann abgerissen für Neubau Rathaus), unten: Garten der 2. Villa Favre in der Herrenstraße



### Villen in Brombach



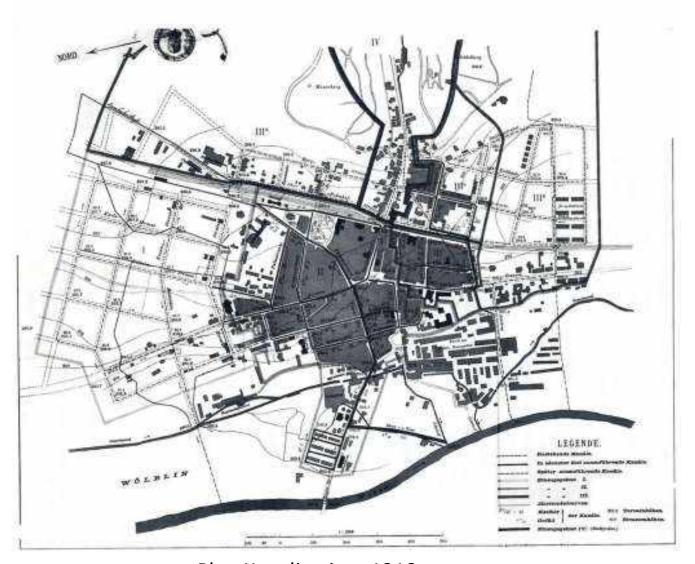


Zwei Villen der Familie Großmann in der Feldteichstraße in Brombach, später im Besitz der Familie Schöpflin

### Modernisierung



Oberbürgermeister Erwin Gugelmeier 1906 – 1927, erstes hauptamtliches Stadtoberhaupt



Plan Kanalisation, 1910

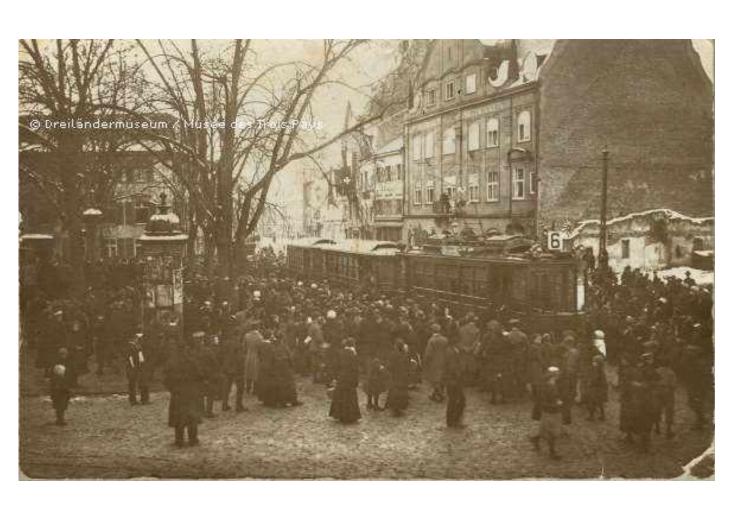
### 1908: Eingemeindung von Stetten



Eingemeindung als Folge der Industrialisierung:
Stetten Wohnort von vielen Arbeitern, aber durch fehlende Gewerbebetriebe kaum Steuereinnahmen: einzige freiwillige Eingemeindung nach Lörrach!!

1911 Einweihung des
heutigen HTG auf der
Gemarkungsgrenze von
Stetten und Lörrach als
Volks- und neue Realschule
für Stetten und Lörrach
Bild zeigt heute verbaute
Rückfront

### 1919: Einweihung Tram



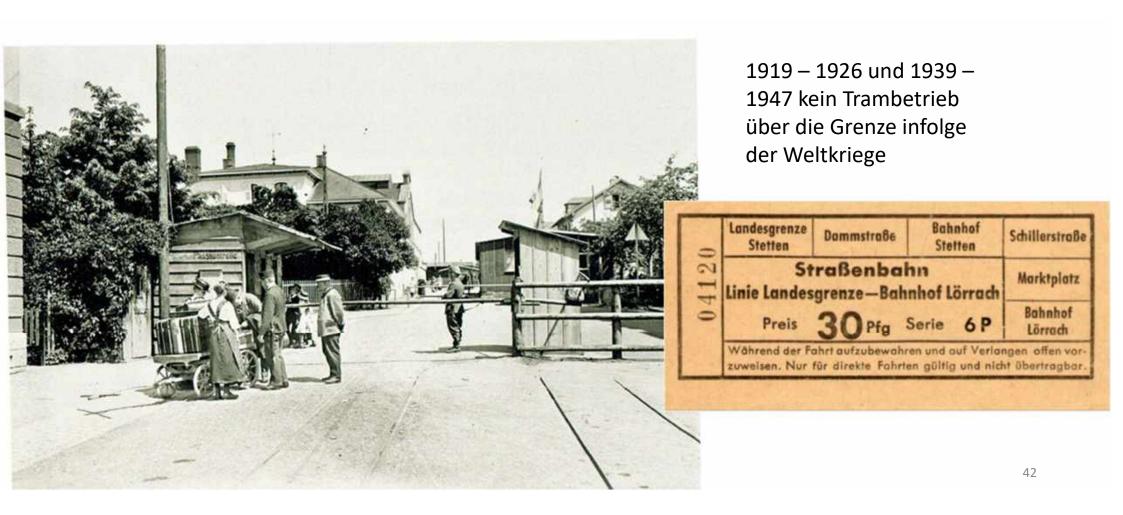
Projektierung Tram 1913

Weiterbau trotz I. Weltkrieg mit Verlegung Baslerstraße und Bau Unterführung unter Eisenbahnlinie nach Weil bei der Dammstraße, Streckenlänge 2,5 km

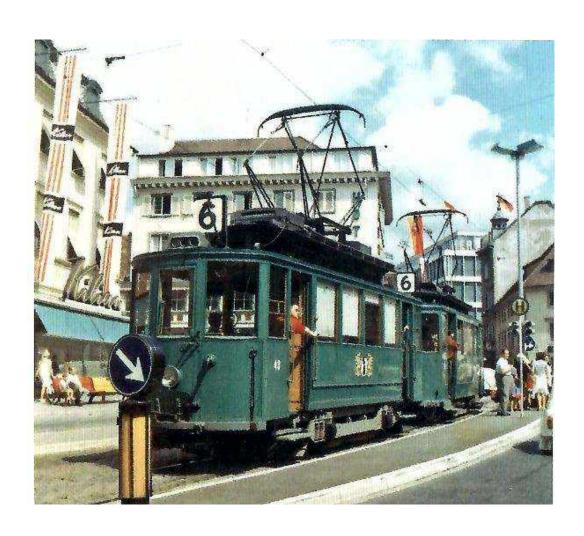
Aus Kostengründen aber Streckenführung durch Turmstraße statt über Tumringer- und Luisenstraße (400m länger)

Erste Fahrt November 1919

### Fast 50 Jahre Trambetrieb



### 1967: Einstellung "Trämli"

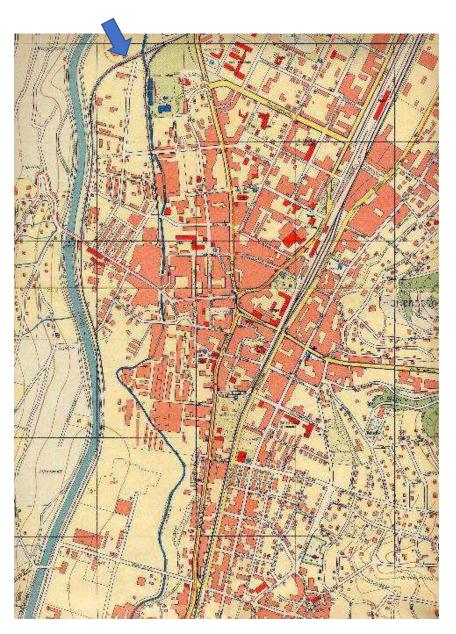


Verkehrsgutachten Schächterle: Busverkehr statt Tram

Problem zudem: Notwenige Investitionen wie Wendeschleife am Bahnhof und Erneuerung Weichen sowie Engstelle Turmstraße, Weiterführung der Tram bis Brombach/Hauingen wird verworfen.

1967 Einstellung trotz Petition mit 3000 Unterschriften

1979 Ausbau der letzten Gleise zwischen Stettener Bahnhof und Landesgrenze

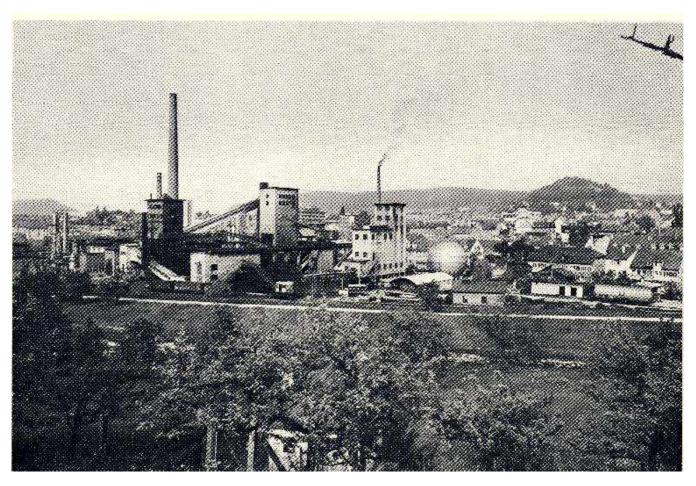


### Gewerbebahn 1920 - 1998

Links: Stadtplan von 1962 mit Güterbahn zu KBC und Abzweigung beim Schwimmbad zu Spinnerei Vogelbach und Tuchfabrik (Blauer Pfeil), unten Luftbild von 1967 mit Gewerbebahn am Rande Grütt (blauer Pfeil)



### Auslöser: Notstandsarbeiten und Bedarf Gaswerk

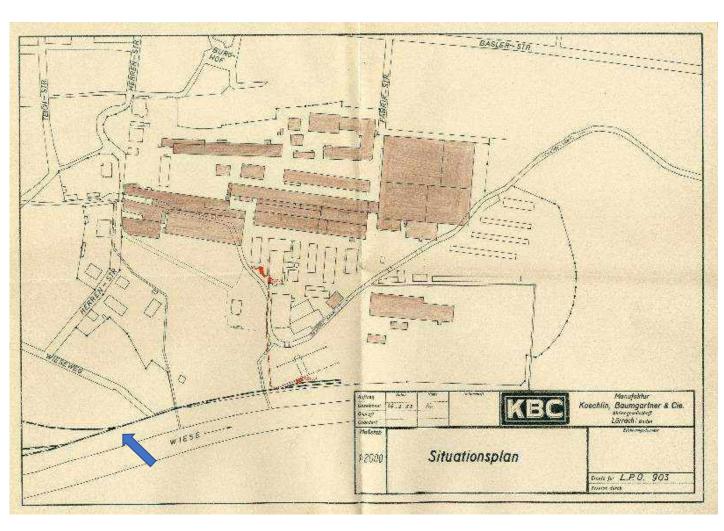


Bau 1919/20 durch Erwerbslose Eröffnung August 1920 als GmbH mit Stadt, KBC, Spinnerei Vogelbach, Tuchfabrik, TüGa (Thüringen Gas), Maschinenfabrik Kern und Papierfabrik Mayerhofer und Fries als Teilhaber

Neues Gaswerk für Lörrach und Umgebung am Wiesenweg: Gewinnung Gas aus Kohle und Verkauf Restprodukt Koks als Heizmaterial → Riesige Transportmengen

Nach 1945 u.a. auch Theiss und Harter, Glas Fritz, Spedition Mutter, Milchzentrale, Brennstoffhandel Stinnes Stromayer

### Nach 1970: Abnehmende Bedeutung



1929: 45.000 t

1949: 58.900 t

1965: 52.000 t

1979: 11.200 t

1990: 25.400 t

1995: 3.300 t

1996: 856 t

1996: Einstellung Betrieb

1998 Liquidation der GmbH

Plan KBC von 1953 mit Gewerbebahn (blauer Pfeil), obere Abzweigung links für Gaswerk Unten: Brücke der Gewerbebahn über Gewerbekanal hinter dem Schwimmbad



Links: Ötlingerstraße, Gleise führten zur Spinnerei Vogelbach und zur Tuchfabrik Unten: Firma Glas Fritz noch mit Gleisanschluss und Verkehrsschuld mit Warnung vor Eisenbahn

Spuren der Gewerbebahn



### Gewerbebahntrasse heute Fahrradweg



# Zwischen 1920 und 1967 größte Schienendichte in Lörrach



1. Wiesentalbahn: 1862, 1977 Pläne zur Stilllegung, seit 1998 als S- Bahn

2. Linie Lörrach-Weil: 1890, seit 1998 als S-Bahnlinie

3. Straßenbahn: 1919 – 1967

4. Gewerbebahn: 1920 – 1996, Liquidierung der

GmbH 1998

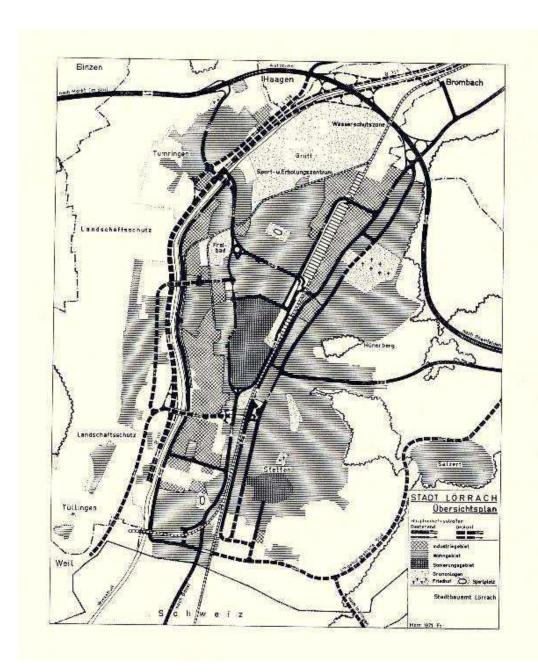
5. Autoreisezug: 1963, Betrieb seit 2016 durch

private Gesellschaft

Danach Schwächung Schienenverkehr durch Verzicht auf Tram und im Bereich Güterverkehr

Bild Links: Autoreisezug

1963 Einrichtung, vor allem Strecke Lörrach - Hamburg-Altona, auf dem Areal des Güterbahnhofs 2016 nach Rückzug Bahn Betrieb durch private Gesellschaft BTE

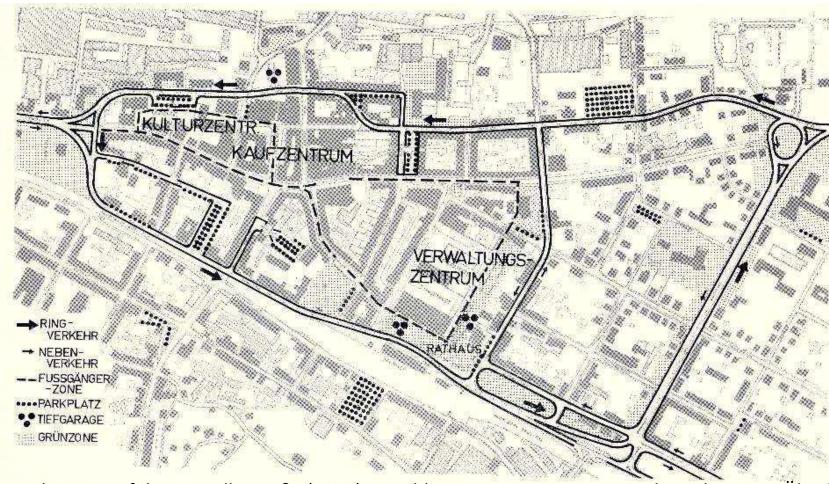


### Autogerechte Stadt

Plan für Verkehrsführung von 1970, Unten: Übergang Wallbrunnstraße 1972



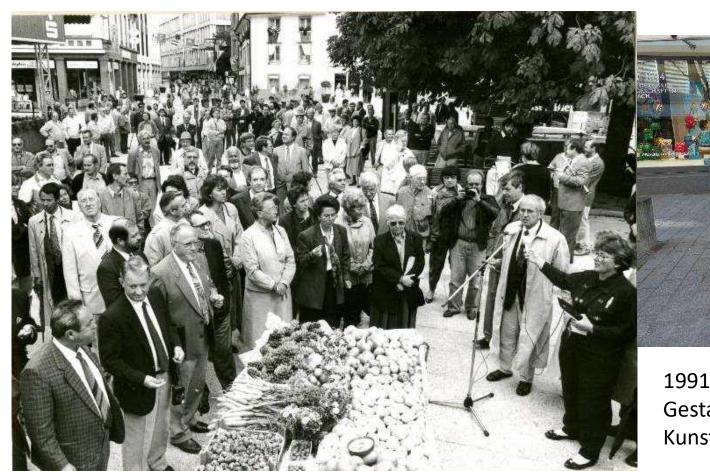
### Verkehrsführung Innenstadt: Schächterle-Plan 1971



Einbahnring um Innenstadt, Bau von Parkhäusern

Neben Unterführung Milkastraße (1910) Vorschlag Bau neuer Querungen der Bahn: 1977 Überführung Schwarzwaldstraße, 1983 Überführung Straße Haagen – Brombach, 1985 Schließung Übergang Wallbrunnstraße, 2003 Unterführung Dammstraße, keine Realisierung Unterführung Schillerstraße

### Fußgängerzone: Straße – Platz - Zeichen





1991 Einrichtung Fußgängerzone mit Gestaltung von Plätzen und Kunstwerken als Zeichen

### Boom S-Bahn seit 2003 durch SBB

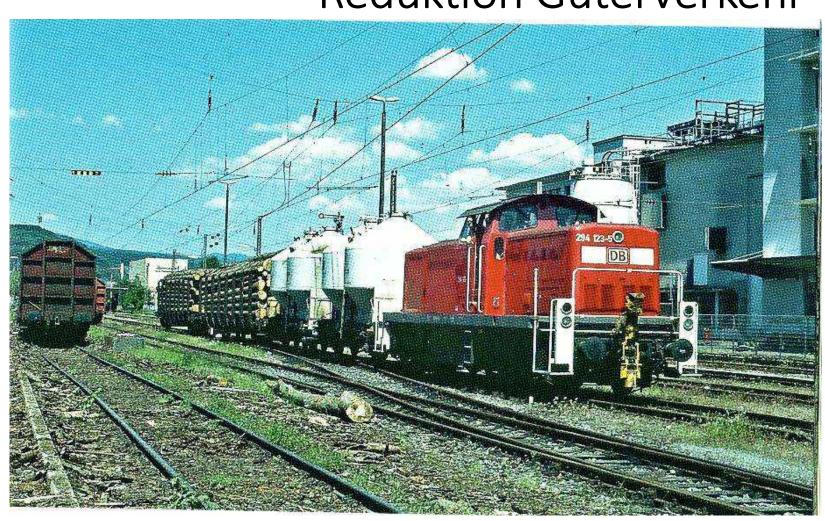
Seit 2003 Betrieb Wiesentalbahn als S6 und Gartenbahn nach Weil als S5 durch SBB: Anlage neuer Haltestellen (Schwarzwaldstraße, Museum/Burghof, Dammstraße), zweigleisiger Ausbau Lörrach-Stetten bis Haagen, Taktverdichtung → großer Erfolg, aber Problem Schrankenschließzeiten!! → S-Bahn als Straßenbahnbetrieb?

Zudem: Notwendigkeit eines kompletten zweigleisigen Ausbaus am Stettener Bahnhof und von Haagen bis Brombach, vor allem durch neuen geplanten Halt beim Zentralklinikum!

Unterführung Schillerstraße durch Bebauung Niederfeldplatz kaum noch möglich!



### Reduktion Güterverkehr



Seit 2003 kaum noch Güterverkehr, überhaupt nur noch ab/bis Lörrach möglich!

Verträglichkeit von S-Bahn-Betrieb und Güterverkehr? Konsequenz für Schrankenschließzeiten?

Problematik Verlagerung Güterverkehr auf Straße!

### Notwendigkeit der Transformation alter Textilareale

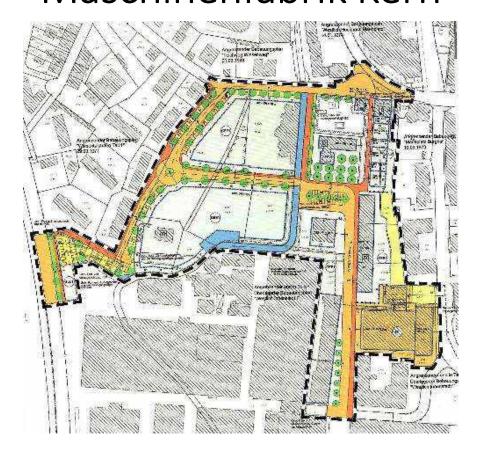


Manufaktur Koechlin, Baumgartner & Cie. Aktiengesellschaft, Lörrach, Germany

Krise der Textilindustrie:

- 1928 Sarasin und Heusler (Abriss 1967 für Neubau Post, 2019 Abriss, jetzt Neubau Lö)
- 1966 Weberei Conrad (Abriss bis 2009)
- 1963 Ende Spinnerei Vogelbach (Zwischennutzung für Dienstleistung)
- ❖ 1998 Beginn Krise KBC)

### 1998: Teil-Transformation KBC-Areal und Maschinenfabrik Kern





Oben: Altes Handdruckgebäude, unten: Umbau zum Innocel



# Statt Textilindustrie Dienstleistung und mittelständische Firmen





Links: Altes Verwaltungsgebäude KBC nun Standort DHBW, zudem Meeraner Markt mit Tiefgarage und Wohnbebauung

57

# Gemeinsamer nicht offener Planungs- und Realtslerungswettowerb "Webere Conrad" Löttach

### Conrad-Areal



Umnutzung Areal der früheren Weberei Conrad durch Neubau Arbeitsamt (1983) und aktuell durch Erweiterung Landratsamt und Wohnbebauung zur innerstädtischen Verdichtung

# Zukunftsprojekt Zollquartier: nachhaltige, grenzüberschreitende Stadtentwicklung in Verbindung mit Mobilitätswende



Projekt Stettener Bahnhof mit Neugestaltung Straßenraum

### **Ausblick**

- Weitere Bevölkerungsentwicklung: Zunahme?
- Innerstädtische Verdichtung und Erschließung neuer Baugebiete (Salzert, Neumatt-Brunnwasser in Haagen und Bühl III in Brombach)
- Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilitätswende durch Umstieg vom Auto- auf Langsam- und Öffentlichen Nahverkehr: Enge Tallage mit historisch bedingter weiteren Verengung lässt keine andere Lösung zu
- Nutzung der Transformationsareale (vor allem ehemalige Areale der Textilindustrie) zur zukunftsfähigen Stadtentwicklung
- Blick über die Grenzen, vor allem nach Basel, und Zusammenarbeit über die Agglomerationsprogramme der Schweiz zur Mobilitätswende