Die Oberbadische
LÖRRACH
Nummer 93 Mittwoch, 22. April 2020

200 Jahre Stadtentwicklung

Die Entwicklung der Stadt Lörrach: Diesem Thema widmet sich eine im Dreiländermuseum von der Stadt geplante Ausstellung. Konzipiert und inhaltlich erarbeitet wurde sie von Hubert Bernnat. In einer Serie unserer Zeitung greifen wir das Thema auf und veröffentlichen Artikel des Historikers, die weit über die Begleittexte zur Ausstellung hinaus gehen.

Aufschwung und Trennlinien

200 Jahre Stadtentwicklung – Folge VII: Schienen – Von der Einweihung der Wiesentalbahn bis zum Ersten Weltkrieg

Die erste elektrische Lokomotive in Lörrach im Jahr 1913 Foto: Dreiländermuseum

■ Von Hubert Bernnat

Lörrach. Der 5. Juni 1862 geht in die Geschichte der Stadtentwicklung Lörrachs ein. Die Eisenbahnstrecke von Basel nach Schopfheim wird eingeweiht. Sogar der Großherzog Friedrich I. ist mit seiner Gemahlin Luise von Preußen in die Stadt gekommen, ebenso wie der Schweizerische Bundespräsident Dr. Stämpfli. Die Schulkinder haben frei. Die Ehrengäste fahren in einem geschmückten Sonderzug bis Schopfheim und zurück.

Standesgemäß steigt das Großherzogliche Paar im renommiertesten Hotel ab, dem „Hirschen“, der 1966 leider für den Bau des damaligen Kaufhauses Hertie abgerissen wird. Das ist insofern pikant, als Hirschen-Wirt Markus Pflüger wegen aktiver Teilnahme an der Revolution von 1848/49 verfolgt und erst 1850 nach einer Amnestie aus dem Basler Exil zurückkehren konnte. Friedrichs Vater war der damalige Regent Leopold I. und die großherzogliche Familie war lange verstimmt über die Lörracher Beteiligung an der Revolution.

Dazu kommt noch, dass Luises Vater, der spätere erste deutsche Kaiser Wilhelm I., als Oberkommandierender der preußischen Truppen 1849 maßgeblich an der Niederschlagung des 3. Badischen Aufstandes beteiligt war und am 11. Juli nach seinem siegreichen Einzug in Lörrach zwischen Brombach und Steinen die Siegesparade abhielt.

So wäre es interessant zu wissen, wie sich Pflüger, der seinen Idealen nie abschwor, und die großherzogliche Familie begegneten.

Doch Pflüger, später liberaler Landtags- und Reichstagsabgeordneter, ist auch treibende Kraft für den Bau der Wiesentalbahn. Im September 1860 findet im Hirschen die Gründung eines Komitees für den Bau einer Wiesentalbahn statt. Neben Pflüger sind Bankiers und Industrielle, vornehmlich aus Basel, wichtige Teilnehmer, die die Bahn für ihre Textilfabriken im Wiesental brauchen. Der Schritt von der Industriellen Revolution zur durchgreifenden Industrialisierung ist ohne die Eisenbahn nicht denkbar. Und er bedeutet für Lörrach weiteren Aufschwung.

Städtebauliche Trennlinie bleibt bis heute

Es ist die erste Bahn in Baden, die durch Privatinitiative gebaut werden darf. Ein Jahr später kann mit dem Bau begonnen werden. Wie die Rheintalbahn wird sie an den Badischen Bahnhof in Basel angeschlossen, der anfangs noch auf dem heutigen Messegelände liegt. Widerstände müssen in Riehen überwunden werden, wo sieben Häuser für die Trassenführung abgerissen werden. Dafür erhält Riehen kostenlos einen Haltepunkt. Dazu ist die badische Regierung durch einen Vertrag beim Bau des Badischen Bahnhofs 1852 im Falle einer Zweigbahn ins Wiesental verpflichtet.

Aber auch auf Lörracher Gemarkung werden umstrittene Entscheidungen getroffen, die die Stadtentwicklung bis heute einschneidend prägen: Eine Trasse westlich der Stadt im Wiesenvorland nahe den Fabriken am Kanal wird verworfen, die endgültige Begradigung der Wiese wird erst gegen Ende des Jahrhunderts vorgenommen. Man entscheidet sich für die östliche Variante, die weitgehend durch unbebautes Gebiet führt, aber damit durchschneidet und die gerade entstehende Arbeitersiedlung Neustetten und die Ufhabi von der Stadt abtrennt. Diese städtebauliche Trennlinie bleibt bis heute.

Der Bau des Bahnhofs an der heutigen Stelle ist ebenfalls umstritten. Die Fabrikherren am Kanal wünschen ihn sich bei der Wallbrunnstraße, um von dort einen leichteren Transport über die Herren- und Teichstraße zu ihren Fabriken zu haben.

Andererseits bietet der jetzige Standort Vorteile für neue Fabriken direkt am Bahnhof. Sarasin und Bischoff & Söhne bauen dort in Erwartung der neuen Trasse schon um 1860 ihre Seidenbandwebereien, die Baumwollweberei Conrad folgt 1880.

Als die Schokoladenfabrik Suchard 1882 das Fabrikgebäude von Bischoff & Söhne übernimmt, ist der Gleisanschluss der entscheidende Faktor. Der Lörracher Bahnhof erhält auch Gleise für den Güterverkehr. Eine Abzweigung zu den Fabriken im Westen am Kanal ist angedacht, wird aber zuerst nicht verwirklicht. Die Fabriken brauchen Rohstoffe für die Produktion und Kohle für die Dampfkessel. Um den Bahnhof entsteht ein neues Industrierevier, das die Stadterweiterung notwendig macht. Der Friedhof wird vom heutigen Hebelpark an die Brombacher Straße verlegt, das alte Gefängnistor dort wird abgerissen. Die Stadt wird sich

Hubert Bernnat Foto: Archiv

bald bis zur Gretherstraße ausdehnen.

Ab November 1862 kann der Stettener Bahnhof genutzt werden. Die Haltepunkte Haagen und Brombach bekommen erst 1900 Bahnhofsgebäude. Sowohl die Weberei Großmann als auch die Druckerei und Appretur Brombach, die spätere Lauffenmühle, erhalten Gleisanschlüsse. 1876 wird die Wiesentalbahn bis Zell verlängert, 1890 übernimmt der badische Staat die ganze Strecke.

Mit Gründung des Deutschen Reichs 1871 machen sich die Militärs Sorgen, um die Bahnführungen über Basel. Der Bau von strategischen Umgehungsbahnen wird vorangetrieben. Davon profitieren Lörrach und Stetten, denn 1890 geht eine Bahn vom Stettener Bahnhof über ein Wiese-Viadukt und durch den fast einen Kilometer langen Tüllinger-Tunnel nach Weil und über den Rhein bis St. Ludwig in Betrieb. Im gleichen Jahr startet auch die Wehratalbahn von Schopfheim bis Säckingen.

Doch nicht nur für den Gütertransport ist die Bahn von Bedeutung. Sie erhöht zudem die Mobilität der Arbeitskräfte. Und die Bahn bietet auch viele Arbeitsplätze: vom Bahnhofsvorsteher über Personal an den Schaltern und in den Zügen, vom Streckenarbeiter bis zum Schrankenwärter und den Arbeitern in den Güterhallen. Doch von Anfang an ist der Lörracher Bahnhof zu klein und wenig repräsentativ, er musste damals schnell errichtet werden. Seit 1880 gibt es Neubauwünsche. Ab 1905 beginnt der Umbau des Bahnhofareals.

1910 ist das neue Bahnhofsgebäude fertig

Die drei Fußgängerunterführungen an der Kirchstraße, am Hebelpark und an der Luisenstraße werden gebaut. Ein Güterbahnhof entsteht und 1910 ist das neue Bahnhofsgebäude fertig, zum ersten Mal mit überdachten Bahnsteigen. Es passt zur aufstrebenden Industriestadt Lörrach – symbolisiert Aufschwung. 1913 ist der neue Badische Bahnhof am heutigen Standort fertig. Im gleichen Jahr wird die Wiesentalstrecke als erste in Baden elektrifiziert. Durch den Bau eines neuen Kraftwerks in Wyhlen ist genügend Strom vorhanden. Dennoch lässt man anfangs, man ist ja noch im Versuchsstadium, eine Dampflok als Reserve mitfahren. Erst 1957 wird die Rheintalstrecke elektrifiziert.

1895 fährt die erste elektrische Tram in Basel, 1908 auch nach Riehen-Dorf. Die Linie hat bis heute die Nummer 6. Doch schon seit 1903 gibt es Bemühungen aus Riehen für eine Verlängerung bis Lörrach. Der Grenzübertritt ist zu dieser Zeit kein Problem.

Der neue erste hauptamtliche Lörracher Oberbürgermeister Dr. Erwin Gugelmeier ist ein großer Befürworter. Die Tram passt zum geplanten Gesicht einer modernen Stadt. 1912 erteilt der badische Staat die Genehmigung. Der Bürgerausschuss legt 1913 die Trassenführung fest: über die Basler Straße, Marktplatz, Turmstraße zum Bahnhof. In der engen Turmstraße kann nur einspurig gefahren werden. Die Streckenführung über die Tumringer- und Luisenstraße zum Bahnhof wird verworfen, da sie 400 Meter länger und damit teurer ist.

Für den Bau muss die Bahnlinie nach Weil am Rhein bei der Dammstraße untertunnelt werden. Baubeginn für die Tram soll der 1. Juli 1914 sein, die Schienen sind schon geliefert. Doch der Kriegsbeginn am 1. August 1914 stoppt die Realisierung. Zum ersten Mal schließen die Grenzen. Eine neue, politische Trennlinie wird schmerzlich spürbar.

Der Bahnübergang Wallbrunnstraße 1895 (l.), die neue Güterhalle mit Bahnpersonal und Fuhrleuten (Mitte) und der alte Lörracher Bahnhof (rechts) um 1900 mit viel Personal und Dampflok
Fotos: Stadtarchiv/„Lutz – Bilder aus Alt-Lörrach“ (2)