

150 Jahre „Basel Badischer Bahnhof“

Es dauerte dann doch noch ein paar Jahre, bis alles gebaut war und funktionierte. Aber im Sommer 1852, am 27. Juli bzw. 11. August, wurde der *„Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Großherzogtum Baden betreffend die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet“* abgeschlossen. Wodurch waren Badens Interessen begründet?

FECHT, NEWHOUSE, FRIEDRICH LIST UND DIE „EISENBAHNIDEE“

Als erster Badener hat Gottlieb Bernhard Fecht, Dekan in Kork und Abgeordneter der 2. Kammer des badischen Landtags, 1831 gesprochen von der *„Naturnotwendigkeit,“* dass *„das großartige Verkehrsmittel . . . in Bälde auch in Baden . . . seinen Einzug halten“* werde.

Die Zeit war wohl noch nicht reif. 1833 hat der Mannheimer Unternehmer Kommerzienrat Ludwig Newhouse in einer Denkschrift einen *„Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im Großherzogtum Baden von Mannheim bis Basel und an den Bodensee“* vorgelegt. In der Öffentlichkeit wurden Beifall und Zustimmung, aber auch massive Bedenken laut; man befürchtete erhebliche *„Störungen, ja Umwälzungen des Erwerbslebens“*. Die Regierung sagte eine Prüfung zu, favorisierte aber gleichzeitig die Idee, bei diesem Projekt eher Privatunternehmen eine Chance zu geben. Staatsrat Karl Friedrich Nebenius meinte am 22. Oktober dazu: *„Die Anlegung einer Eisenbahn gehört nicht zu den dringenden Bedürfnissen des*

Landes“. Newhouse ließ sich nicht entmutigen; immerhin fuhr doch in England seit 1825 zwischen Stockton und Darlington und seit 1830 zwischen Liverpool und Manchester eine Eisenbahn mit ca. 45 km/h!

1835 trat Baden dem Deutschen Zollverein bei. Großherzog Leopold unterzeichnete den Vertrag am 27. Juli in Rippoldsau. Auch für die neue Verkehrs-idee gab es immer mehr Befürworter, vor allem nachdem 1835 zwischen Fürth und Nürnberg die erste von einer Lokomotive gezogene Eisenbahn auf deutschem Boden eröffnet wurde. Karl von Rotteck setzte z. B. am 31. Juli 1835 in einer Landtagsrede klare Akzente: *„Auch die große Frage muss in Betrachtung kommen, ob diese Eisenbahn nicht wirklich von dem Staate unternommen oder ausgeführt werden soll oder ob der Staat sich nicht eine gewisse Quote davon vorbehalten will oder ob es wirklich notwendig ist, die Straße definitiv in das Privateigentum der Unternehmer übergehen zu lassen? Ein so großer Teil des Staatsgebiets kann nimmermehr in das Privateigentum der Unternehmer gegeben werden.“*

Vor allem: Friedrich List, der dynamische Wirtschaftspolitiker, setzte sich nach seiner Rückkehr aus den USA rückhaltlos für diese *„Eisenbahnidee“* ein und beantragte zusammen mit dem Freiherrn von Cotta offiziell die Konzessionierung einer Bahn von Mannheim bis Basel. Die Karlsruher Regierung richtete eine Kommission ein – durch *„Allerhöchstes Reskript“* vom 17. Januar 1836. Im Großherzogtum hatte die *„Eisenbahn“* nun klare Prio-

rität. Noch immer war aber ungeklärt: Staatsunternehmen – oder Privatbahnen?

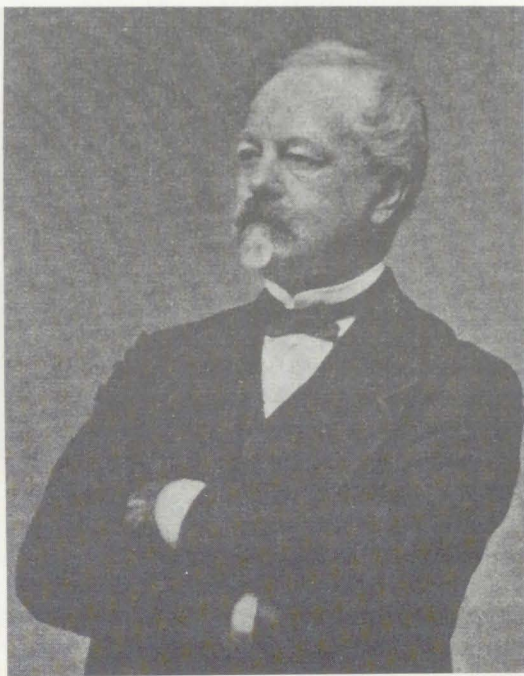
Nebenius hatte freilich inzwischen feste Vorstellungen, schrieb 1837: „*Gelingt das Unternehmen, so hat der Staat den immerhin wahrscheinlichen Erfolg in der Tasche; schlägt es Fehl, so hat er den Schaden, ob er Eigentümer ist oder nicht*“. Eine Entwicklung in der Nachbarschaft war wohl letztlich mitentscheidend: 1837 erwarb das Bankhaus Nic. Köchlin & frères in Mulhouse/Mühlhausen im Elsaß die Konzession für die linksrheinische Eisenbahnlinie Straßburg–Basel. In Karlsruhe befürchtete man die Konkurrenz, die Abwanderung des Transitverkehrs. Der Großherzog berief einen Landtag ein, den „*Eisenbahnlandtag*“, der am 10. Februar 1838 zusammentrat.

MANNHEIM–HEIDELBERG: 1840

Die Entwicklung des badischen Eisenbahnnetzes begann nun konkret, immer noch vorsichtig und „*nach Überwindung mancher Bedenklichkeiten*“ (E. Seubert). Als erster deutscher Flächenstaat entschloss sich die Großherzogliche Regierung – auf Vorschlag des badi-

schen Innenministers Ludwig Georg Winter –, das neue Verkehrsmittel als „*unmittelbare Staatsanstalt*“ zu begründen. Und es folgten rasch Konsequenzen.

Erster spektakulärer Akt: Am 29. Mai 1840 wurden erste Probefahrten durchgeführt, die erste badische Lokomotive hieß „*Löwe*“, stammte aus Manchester; aus England wurden auch die Schienen, die Wagen und auch der Lokführer geliefert. Am 12. September 1840 wurde die erste Teilstrecke Mannheim–Heidelberg dem öffentlichen Verkehr übergeben. Sie war 18,46 km lang. Die Fahrzeit soll 35 bis 40 Minuten gedauert haben. Schon 1843 waren die 54 km bis Karlsruhe fertiggestellt, 1844 weitere 73 km bis Offenburg; schon 1845, am 11. August, wurde in Freiburg der Betrieb aufgenommen und der Hauptbahnhof nach Plänen des Karlsruher Architekten Friedrich Eisenlohr eingeweiht (die 110 Meter lange Bahnsteighalle war größer als alle bisher gebauten!). 1847/48 erreichten die Bauarbeiten Schliengen–Efringen, eine Verkehrs- und Wirtschaftspolitik auf vollen Touren. Seit 1841 waren übrigens Lokomotiven der Firma Keßler/Karlsruhe auf dem badischen Schienennetz.



Nationalrat Achilles Bischof (1795–1867) links; Christian Freiherr von Berckheim (1817–1889) rechts



Alter Badischer Bahnhof Basel. Empfangsgebäude von 1862.

ANSCHLUSS AN DIE BODENSEEREGION?

Aber konnte man, durfte man weiter planen, um über Schweizer Gebiet den Hochrhein und die Bodenseeregion zu erschließen?

(Erst 1867–73 baute Robert Gerwig die Schwarzwaldbahn, mit vollem Recht als eine Pionierleistung des Eisenbahnbaus gerühmt). Es schien politisch opportun zu sein, einer Schweizer Bahngesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb vom Endbahnhof der badischen Staatsbahn vor Basel bis zur Grenze bei Waldshut-Koblentz anzubieten bzw. zu erteilen. So geschah es auch am 18. Juni 1846. Aber das Projekt dieser Privatbahn scheiterte aus vielerlei Gründen. Das große Interesse bestand freilich weiterhin, wuchs sogar sehr lebhaft, weil insgesamt mit diesem neuen Verkehrsmittel rasch gute Erfahrungen gemacht wurden. So kam es schließlich zu konkreten Verhandlungen der badischen Regierung und der Stadt Basel und – am 27. Juli bzw. 11. August 1852 – zu einem Vertrag, durch welchen die Schweiz

dem Großherzogtum den Bau und den Betrieb einer Staatseisenbahn durch die Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen gestattete, so dass nun eine ununterbrochene Hauptstrecke zwischen Mannheim und dem Bodensee Realität werden konnte. Die Strecke bis Basel wurde bereits 1855 vollendet, die Station Waldshut schon ein Jahr später übergeben; durch den Ausbau der oberen Rheintalbahn bis Konstanz, die man – wieder nach einem Staatsvertrag von 1858 – durch den Klettgau und über Schaffhausen führte, wurde die landespolitisch so wichtige Verbindung mit dem Bodensee 1863 gewonnen.

(Eröffnung am 13. Juli)

DIE VERTRÄGE VON 1852 UND 1853

Der großherzogliche badische „*Ministerresident bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft*“, Freiherr Christian von Berkheim, und August Stähelin, „*Mitglied des Kleinen Rathes und Delegierter von Basel-Stadt*“, waren die Baumeister des bis heute gültigen Staatsver-



trags, der in 43 Artikeln alle Probleme des badi- schen Eisenbahnbaus auf Schweizer Territori- um klärte.

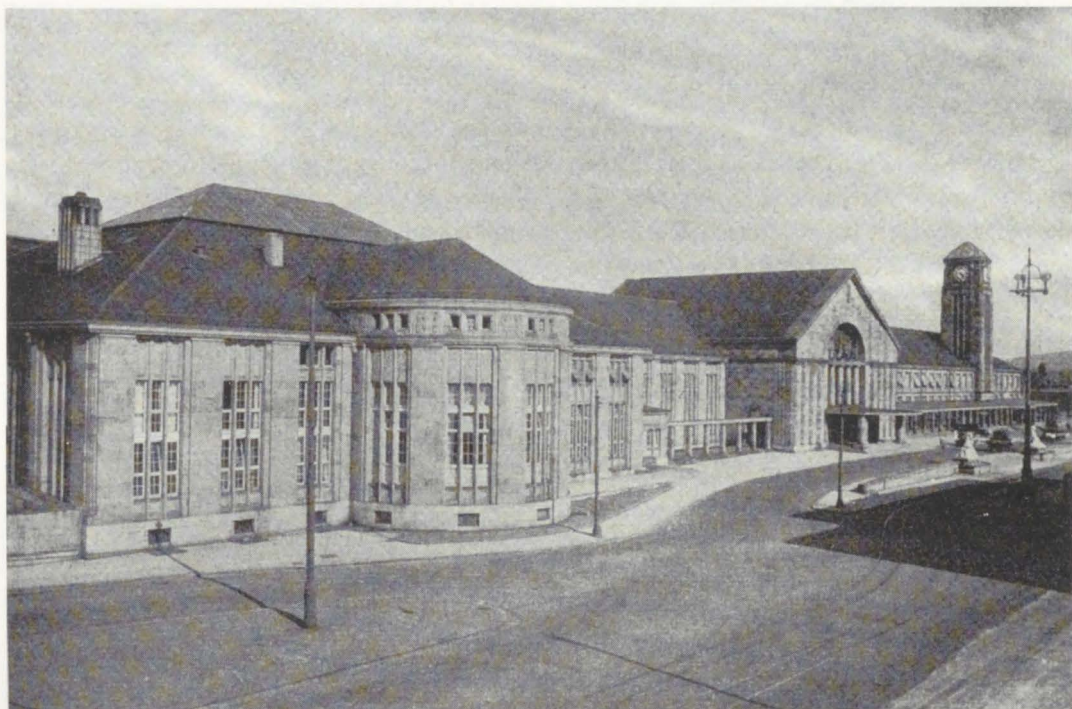
Natürlich ratifizierte die Schweiz nur „unter ausdrücklicher Wahrung ihrer Hoheits- rechte“, aber auch ihr Interesse war offensicht- lich. Für sie war es auch ein Anliegen, dass der Bau „von Haltingen bis Basel innerhalb drei Jahren nach Genehmigung dieses Vertrages“ erfolgen sollte; die Weiterführung der Bahnli-

nie durch die Schweiz sollte in 15 Jahren erlei- digt sein, sonst wäre der Vertrag sogar hinfällig.

Natürlich hatte Baden die Kosten zu tragen, und als Bahnwärter sollten „vorzugsweise Schweizer“ bestellt werden; auf Transitge- bühren verzichtete die Schweiz. Für den möglichen Transport von deutschen Truppen auf die- ser Strecke wurde vereinbart: „Die Truppen haben das fremde Gebiet mit ungeladenem Gewehr, abgelegter Munition, ohne aufge- pflanztes Bajonett, fliegende Fahnen und klin- gendes Spiel zu passieren“. Grundsätzlich aber könne sowohl die Schweiz wie Baden den Militärtransport untersagen, „wenn dadurch die Neutralität der Schweiz oder des Großher- zogtums Baden gefährdet würde“. In Art. 38 wurde der Schweiz ein Rückkaufsrecht zuge- standen, „jedoch keineswegs vor Ablauf eines 25 jährigen Betriebs“ und bei 5-jähriger Kün- digungsfrist.

„ÜBEREINKUNFT“ VON 1853

Basel leistete – „um den Bahnbau zu för- dern“ – ein Darlehen an Baden im Betrage von



Neuer Badischer Bahnhof Basel. Empfangsgebäude von 1913 (erbaut von Karl Moser).



Basel Badischer Bahnhof heute

einer Million Gulden, es war mit dreieinhalb Prozent zu verzinsen. Die besonderen Pläne für Brücken, Wegübergänge, Wasserdurchlässe u. a. sollten gemeinsam von badischen und Schweizer Fachleuten festgestellt werden. Das durchaus problematische „*Geschäft der Expropriation des auf ihren Gebieten für Bahn und Zugehörenden benötigten Terrains*“ wollte die Basler Kantonsregierung in eigener Regie und auf eigene Kosten übernehmen, dazu auch noch ein Sechstel des Kaufpreises, der an die privaten Grundstückseigentümer zu zahlen war. Für das für das gewaltige Vorhaben benötigte Gelände, das im Eigentum des Kantons oder der Stadt Basel war, wurde sogar eine „*unentgeltliche Abtretung*“ ausgemacht. Und auch dies diente der guten Stimmung: „*Die Angestellten der Bahnverwaltung, welche badische Angehörige sind, bleiben von jeder direkten Abgabe an den Kanton und die Stadt befreit.*“

„EINE DER GROSSEN PIONIERLEISTUNGEN“

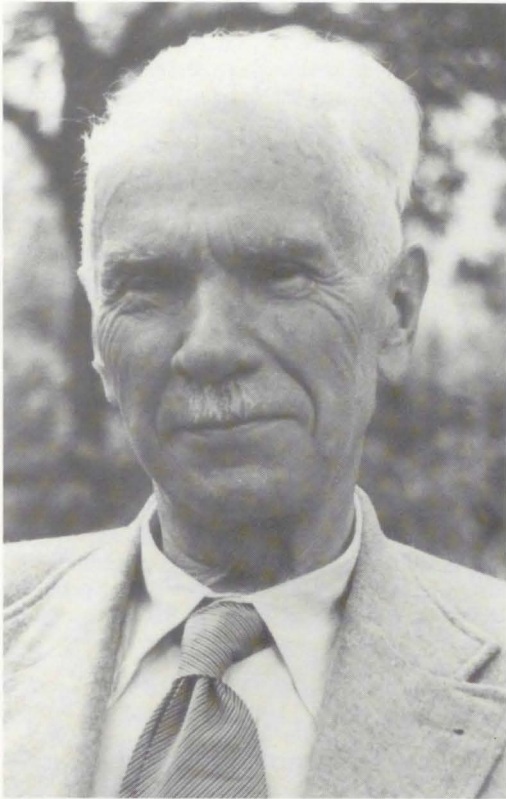
Die badische Staatsbahn wurde zur wirtschaftlichen Klammer des langgestreckten badischen Staates, das Netz wurde systematisch immer enger durch viele Nebenstrecken. Aber ein Glanzpunkt badischer Verkehrspolitik war

und bleibt sicher der Bau und der Betrieb des Badischen Bahnhofs in Basel. Den Staatsvertrag von 1852 rühmte z. B. die „*Basler Nationalzeitung*“ zum Jubiläum am 4. Juli 1952 als „*eine der großen Pionierleistungen*“. Was Christian Freiherr von Berkheim (1817-1889) und der Basler Nationalrat Achilles Bischoff (1795-1867) als Rechtsgrundlage geschaffen haben, gilt auch heute grundsätzlich weiter, mit wenigen Modifikationen, eine stolze Bilanz. Die „*Basler Nationalzeitung*“ stellte übrigens zum 100-jährigen Jubiläum voller Anerkennung fest: „*Es ist – auch die Anerkennung einer ‚badischen‘ Tradition*“.

TREUHÄNDERISCH VERWALTETES EIGENTUM

Es gab durchaus auch Schwierigkeiten, z. B. durch die Planung des Neubaus des Basler Bahnhofs, als gar Landesgrenzen etwas verschoben wurden, wieder durch einen Staatsvertrag (1906) – „*in der Absicht, einen den Bedürfnissen der beiderseitigen Zollverwaltungen mehr entsprechenden Verlauf der Landesgrenze herbeizuführen*“.

Am 13. September 1913 wurde der neue Bahnhof in Betrieb genommen, am 2. August 1914 wurde er schon wieder – kriegsbedingt – geschlossen, bis zum 14. September 1919. Er



Prof. Dr. Albert Kuntzenmüller (1880–1956)

wurde auch im Zweiten Weltkrieg stillgelegt – „freilich zunächst getarnt, – weil man die Schließung nicht wahrhaben wollte“ (A. Kuntzemüller); offiziell geschlossen wurde er am 21. April 1945 und vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement „zu treuen Händen“ übernommen. Es folgte keine Demontage; die Regierung der Schweiz ließ sich nicht drängen, vom Rückkaufsrecht (Art. 38 von 1852) zu profitieren; auch den Druck der Siegermächte von 1945 hielt die Schweiz aus: „Sie hat den Badischen Bahnhof... wie eigen Gut bewahrt, und das sollten wir ihr nicht vergessen“ (A. Kuntzemüller). Am 1. September 1953 wurde die Treuhänderschaft beendet, die Regie über den Basler Badischen Bahnhof ging zurück an Deutschland.

HEUTIGE GRENZÜBER- SCHREITENDE PROBLEME

Es ist wohl nicht ganz angemessen, das Beispiel, das vor 150 Jahren Realität wurde, heute als Vorbild anzupreisen. Aber dagegen halten muss man wohl, dass heute in der hochgelobten Regio Oberrhein noch immer zu sehr partielle Interessen verteidigt werden, dass weiterhin Hindernisse konserviert und nicht beseitigt werden, dass natürliche Standortvorteile nicht selbstverständlich genutzt werden. So ist doch wohl die trinationale Trägerschaft des „Euro-airports“ in Mulhouse-Basel aus dem gemeinsamen Interesse des Oberrheins und seiner Lage in Europa heraus selbstverständlich; wann wird diese Selbstverständlichkeit Gewissheit und Wirklichkeit? Freiburg muss als dritter Partner dabei sein.

Auch die zögerliche Reaktivierung des regionalen Schienenverkehrs über den Rhein hinweg sorgt nicht für gute Laune und lebhafte Nachbarschaft. Die Probleme mit dem Flughafen Zürich zeigen zudem, wie Nachbarschaft gründlich strapaziert werden kann. Wo sind heute die Politiker von der Klasse Berkheim/Stähelin?

P. S. Zum Thema Badische Eisenbahn hat niemand so viel geforscht und berichtet wie Prof. Dr. Albert Kuntzemüller (1880–1956). Besonders informativ: Die badischen Eisenbahnen 1840–1940. 1940. 232 S. Speziell zu diesem Thema schrieb er in Heft 4/1954 der „Badischen Heimat“: Hundert Jahre Badischer Bahnhof Basel.

Eine Würdigung Kuntzemüllers schrieben Hans-Georg Merz und Klaus-Peter Wilke in „Baden-Württembergische Biographien“ Band II, S. 289 ff. – Dank an Karl Bühler/Freiburg für interessante Informationen!

Anschrift des Autors:
Adolf Schmid
Steinhalde 74
79117 Freiburg-Ebnat