

73. Ein Eisenbahnstandort

Vom 27. Juli 1852 datiert der Vertrag zwischen dem Grossherzogtum Baden und dem Kanton Basel-Stadt über die Einführung der Badischen Staatsbahn auf Basler Gebiet. Und wenn die Basler Schwierigkeiten mit der sogenannten Zollfreistrasse von Weil nach Lörrach hatten oder haben, sollte man den Artikel 34 dieses Vertrages noch einmal lesen:

„Die grossherzogliche badische Regierung erhält das Recht, zur Verbindung der Stadt Lörrach und des Wiesenthals mit Weil, eine Strasse auf dem dazwischen liegenden schweizerischen Grund und Boden zu bauen.“

Es gibt Leute, die sagen: Wozu soll Geschichte gut sein? Wir leben jetzt und müssen mit den Problemen der Gegenwart fertig werden. – Ein Vertrag wie der soeben zitierte zeigt, dass die Lage von heute fast immer auch geschichtlich bedingt ist. Besonders die Anlage von Verkehrswegen wirkt über lange Zeit; bald 2000 Jahre alte Römerwege liegen häufig unter unseren prächtigen Asphaltstrassen.

Die vor gut 150 Jahren aufgekommenen Eisenbahnen machen noch immer Geschichte. Basel wurde dank ihnen zum Goldenen Tor der Schweiz. Golden wurde es genannt, weil man sich von der Eisenbahn Geschäfte in Hülle und Fülle versprach.

Die erste Eisenbahn auf Schweizer Boden war die (bescheidene) Verbindungsbahn von St. Louis nach Basel in das Gebiet beim St. Johannstor. Noch gab es keine Verbindung Basel-Olten durch den Hauenstein, wie ihn dann die Centralbahn baute; auch endete die Badische Staatsbahn noch nicht bei der heutigen Mustermesse. Es gab noch kein Warteck, an dem man auf die Ankunft der Reisenden wartete. Bis gar der Gotthardtunnel gebaut werden konnte, die Nord-Süd-Achse also von Basel bis Chiasso reichte, vergingen weitere Jahrzehnte.

Schaut man heute auf die Karte von Süddeutschland und der Schweiz, ist es auffallend, dass von München, Augsburg und Stuttgart keine ganz grossen Linien über St. Gallen und Zürich Richtung Gotthard führen. Die Topografie erklärt schon einiges, der Splügen läge näher als der Gotthard. Aber wieder liefert die Geschichte, das heisst liefern bald 150 Jahre zurückliegende Entscheidungen, die Gründe für die heutige Situation.

Es geht um Eisenbahngeschichte. Nachdem am 15. September 1830 die Strecke Manchester-Liverpool feierlich eröffnet worden war, begann in ganz Europa das Eisenbahnfieber. Friedrich List, den die Nationalökonomien als eine Art Gründervater verehren, hat es geschürt. Er wurde 1789 geboren, war ein Handwerkersohn aus dem schwäbischen Reutlingen, fand als junger Rechenrat in Württemberg früh Anerkennung, so dass er

1816, im Alter von 27 Jahre, schon Professor für Staatskunde an der Universität Tübingen wurde. Er lebte bis 1846. List war bei den Behörden unbeliebt, weil er unkonventionell dachte. Er wollte die Binnenzölle in Deutschland aufheben, freien Handel einführen, die Staatsverwaltung kontrollieren. Der König von Württemberg schikanierte ihn; 1825 wanderte er nach Amerika aus, kam 1833 nach Deutschland zurück. Er war wohl einer der ersten, der für ganz Deutschland ein Eisenbahnnetz entwarf. Dessen südliche Anschlüsse gingen von Augsburg nach Lindau und von Karlsruhe über Kehl nach Basel. List wollte nicht Theoretiker bleiben, er plante die Stiftung einer Aktiengesellschaft „zu dem Zwecke, die Herstellung der Mannheim-Baseler Eisenbahn zu negociieren“. In der Zweiten Kammer des Badischen Landtages wurde der Antrag vom Staatsrat Carl Friedrich Nebenius abgewiesen: „Die Anlegung einer Eisenbahn gehört nicht zu den dringenden Bedürfnissen in unserem Lande.“

Nun muss man sich, um den weiteren Gang der Dinge zu verstehen, über die Lage der drei süddeutschen Monarchien klar werden: im Westen das Grossherzogtum Baden, das wie in Winkelleisen vom Bodensee über das Basler Rheinknie bis nach Heidelberg reichte, dahinter das Königreich Württemberg und östlich davon das Königreich Bayern. Diese drei Monarchien standen seit Napoleon in einem Konkurrenzverhältnis. Als 1835 in Bayern die Strecke Nürnberg-Fürth eingeweiht werden konnte, brach Aufregung aus, die Ulmer fürchteten um ihre Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt.

Erst recht musste gehandelt werden, als auf der anderen Seite der Grenze, nämlich in Frankreich, die Eisenbahn Strassburg-Basel Wirklichkeit wurde. Auf beiden Seiten des Rheins war eine Streckenführung ideal, denn das Gelände war eben. Auf keinen Fall aber wollte man die Initiative den Franzosen überlassen. 1838 wurde im Badischen Landtag das Eisenbahngesetz verkündet: Von Mannheim bis Basel sollte eine Eisenbahn, und zwar eine Staatsbahn, gebaut werden. Das führte zur merkwürdigen Situation, dass sich das bisher von Eisenbahnen verschonte Basel plötzlich als Teil im System ausländischer Bahnunternehmen begreifen musste. Eigene Eisenbahnpläne auf privatwirtschaftlicher Basis bekamen mächtigen Auftrieb.

Süddeutschland musste immer in zwei Hauptrichtungen denken und planen: auf einer West-Ost-Achse wie von Karlsruhe über Stuttgart nach München, und auf den Nord-Süd-Achsen Karlsruhe-Basel, Ulm-Friedrichshafen, Augsburg-Lindau. Das heisst, dass von Norden nach Süden ein politischer Wettkampf ausbrach. Da konnte sich Basel, Endstation der Chemins de fer d'Alsace-Lorraine und der Badischen Staatsbahn, von der Topografie bevorteilt fühlen. Beide Bahnen mussten hier ankommen. Alfred Escher aus Zürich wollte das nicht gefallen. Er versuchte durch direkte Interventionen in Karlsruhe die Badische

Staatsbahn dazu zu bewegen, nicht in Basel, sondern in Lörrach zu enden. Dann würde er mit seiner eigenen Gesellschaft auf dem deutschen Rheinufer eine Bahn von Lörrach über Grenzach nach Waldshut bauen, um sie bis Zürich weiterzuführen. Wutgeheul in Basel war die Antwort.

Man darf sich fragen, weshalb Basel die beiden Endpunkte aus Frankreich und Baden nicht schon von Anfang an zusammenlegte. Die Antwort ist einfach: der Rhein trennte die beiden Linien. Die Antwort ist auch technisch bedingt: Die Badische Staatsbahn war nicht auf Normalspur, sondern von Anfang an auf einer breiteren Spur gebaut worden. Das hatte mit den verschiedenen englischen Lieferfirmen zu tun und schuf, als die Badische Staatsbahn doch noch auf Normalspur umgerüstet werden musste, erhebliche Probleme.

Erst viel später gelang in Basel der Zusammenschluss der drei Netze einesteils durch die Verbindungsbrücke oberhalb der Stadt und andernteils durch die Verlagerung des französischen Bahnhofs zum Centralbahnhof. Auf dem Basler Steinen- und Spalenring dampften ursprünglich französische Lokomotiven. Und der wichtigste Terminal der zukünftigen NEAT (Neue Alpen Transversale) wird voraussichtlich wieder in Basel liegen. Aus geschichtlichen Gründen.