



## Riehen «trauert» um seinen Bahnhof

Wir wissen es in Riehen schon längere Zeit: Unser «Hauptbahnhof», der schon seit 108 Jahren eine Zierde des Dorfes war, wird in absehbarer Zeit fallen. Wir hätten es kaum für möglich gehalten, aber tatsächlich gibt es in unserem Dorf Bewohner, die dem alten Bahnhöfli ernsthaft nachtrauern! In einem Leserbrief (den wir seiner Länge wegen leider nicht veröffentlichen können), bedauert eine ganz in der Nähe des Bahnhofes wohnende Bürgerin tränenden Auges, daß «jedes Stück Romantik dem heute kommerziell einträglichen Grundstück-Denken weichen müsse»...

Der Blettlischreiber glaubt zwar, eher im Namen einer großen Mehrheit unserer Bevölkerung gesprochen zu haben, als er an der kürzlich im Riehener Bahnhof stattgefundenen ersten und letzten Pressekonferenz die Meinung vertrat, die Riehener würden ihrem Bahnhöfli nicht manche Träne nachweinen.

Der im Jahre 1862 erbaute Bahnhof hat schon — wie Dr. G. A. Wanner in seiner reizenden Causerie berichtete — vor 108 Jahren keineswegs eitel Freude bei der Riehener Bevölkerung ausgelöst. Zur Feier des Empfangs des ersten Festzuges ließ der damalige Gemeindepräsident Nikolaus Löliger am neuen Bahnhof eine Tafel anbringen mit der vielsagenden Inschrift: «Rosen auf den Weg gestreut und des Harms vergessen...» — Dabei hatte doch die Bahnverbindung für Riehen damals noch eine weit größere Bedeutung als in den vergangenen Jahrzehnten. Sie war die einzige regelmäßige Verbindung mit Basel und mit dem Wiesental. Vor allem die «Stadtschüler» waren sehr froh für die Verbindung zur Stadt, die damals noch bis zum Bahnhof am Riehenring führte. Seit jedoch im Jahre 1908 das Tram nach Riehen kam, verlor der

Bahnhof mehr und mehr an Bedeutung und die beiden Weltkriege brachten jahrelange Unterbrüche, so daß die Schienenverbindung für unser Dorf uninteressant wurde.

Schließlich war und ist der Riehener Bahnhof auch baulich nicht eben ein Schmuckstück und da in den letzten Jahrzehnten kaum mehr eine Reparatur vorgenommen wurde, sieht er heute eher schütter aus. Die Bahnfreunde jedoch mögen sich trösten:

*Der Bahnhof wird fallen, die Bahnstation  
Riehen bleibt .*

An Stelle des baufälligen Bahnhofes wird ein großes, neues *Postgebäude* samt einer Telefonzentrale entstehen. In diesem Bau wird ein «Mini-Bahnhof» untergebracht sein, der die Benützung der Zugverbindungen von und nach Riehen weiterhin ermöglicht. Mehr noch: An der erwähnten Pressekonferenz, die von der Basler Handelskammer einberufen worden war und vor allem den Zweck hatte, den Spitzen der Deutschen Bundesbahn Gelegenheit zu geben, die wichtigsten Neuerungen der kommenden Fahrpläne bekanntzugeben, kam sehr deutlich zum Ausdruck, daß die

*Wiesentalbahn floriert und weiter ausgebaut*

werden soll. Mit keinem Gedanken wird an eine Aufhebung der für das Wiesental offenbar wichtigen Strecke Basel-Zell gedacht. Im Gegenteil: es werden mehr Züge als bisher geführt werden. Als «Trost» für die Riehener, die sich über die immer wieder geschlossenen sechs Bahnübergänge wenig freuen, wurde uns von Bundesbahn-Oberrat und Generalvertreter der DB für die Schweiz, Anton Faller (übrigens wohnhaft in Riehen), versichert, daß noch im laufenden Jahr mit der Einrichtung von

*automatischen Barrieren auf allen Übergängen*

in Riehen begonnen werden soll. Dies bedingt eine kostspielige Neuanlage mit einer Dienststelle im Badischen Bahnhof in Basel, von der aus alle Weichen, Signale und Schranken gesteuert und überwacht werden können. Die automatische Schließung der Barrieren wird dann durch einen vom Zug ausgelösten Impuls betätigt. Erst wenn alle Schranken geschlossen sind, erhält der Zug freie Fahrt. Ein rotes Blinklicht an der Kreuzung wird die Schließung der Schranke voraus anzeigen. Zu frühes oder zu spätes Schließen der Barrieren wird damit ausgeschlossen, ebenso menschliches Versagen, so daß durch die Anlage eine größere Sicherheit gewährleistet wird. Die hohen Anschaffungs- und Baukosten dieser automatischen Anlage werden rasch amortisiert durch die Einsparung von Personal.

Wir stellten die Frage nach einer allfälligen *Tieferlegung der Bahnanlagen*. Von der Bahndirektion aus versteht man dieses Anliegen sehr wohl und wird ihm sicher keine Hindernisse in den Weg legen. Ebenso deutlich aber wurde gesagt, daß diese hohen Kosten niemals von der Bahnseite her getragen würden.

Wir ersparen unsern Lesern die ausführlichen Erläuterungen über Neuerungen im internationalen Bahnverkehr, über Änderungen und Verbesserungen in den Fahrplänen, über Anschlüsse und Zugszusammensetzungen, die die interessierten Kreise in der Tagespresse lesen konnten. An der vom Präsidenten der Basler Handelskammer, Dr. E. Schmidt, geleiteten Pressekonferenz referierten vor allem Bundesbahndirektor H. W. Rathke (Karlsruhe), ferner die Bundesbahnberräte A. Schalnat und A. Faller. Der Basler «Altmeister für Fahrplan-Wissenschaft» A. Oettinger stellte einige wichtige Fragen und Gemeinderat Albert Abt überbrachte die Grüße und Wünsche der Riehener Regierung. Schließlich beschloß man die Konferenz mit einem gemütlichen Beisammensein im Hotel «Ascot» bei einem vorzüglichen Mittagessen.

Der Wunsch unserer um das Verschwinden des Riehener Bahnhofes so tieftraurigen Mitbürgerin, es möge die «Spanisch-Brötli-Bahn» aus dem Verkehrsmuseum Luzern nochmals nach Basel kommen und eine letzte Fahrt von Riehen nach Basel durchführen, dürfte kaum mehr zu erfüllen sein. Die «wichtige Demonstration gegen den Geiz der heutigen Spekulanten, der Herren der Welt», wie es in dem eingangs erwähnten Leserbrief hieß, findet also nicht statt... S.