

Die letzten Stunden des Riehener Bahnhofes

Rz.
8-4-71

Noch steht es zwar, das prächtige Gebäude des Riehener Hauptbahnhofes... Aber seine Tage sind gezählt. Anfangs Juli dürfte die Spitzhacke auch dort unwiderruflich ihre Arbeit tun. Nun hat aber bekanntlich ein Bahnhof nicht nur die spezielle Funktion Reisen zu vermitteln, sondern vor allem auch die wichtige Funktion für die Betriebssicherheit des gesamten Fahrdienstes besorgt zu sein.

Diese Funktion wurde bis zum letzten Dienstag vom bisherigen Bahnhofsvorstand Seybold in Riehen ausgeübt. So war denn der 6. April 1971 für die Bahngeschichte unseres Dorfes sozusagen von historischer Bedeutung. Schon um 9 Uhr früh konnte man auf der Bahnstrecke und am Bahnhof selber Arbeitergruppen und Beamte mit und ohne Uniform sehen. Eine gewisse Nervosität war leicht spürbar, besonders als ein Zug zufolge einer Störung der alten Signalanlage auf der Strecke stehen blieb, sich bei den Bahnübergängen Autoschlangen bildeten und der Zug erst wieder durch einen Barrierenwärter mit einem schriftlichen Fahrtbefehl in der Hand zur Weiterfahrt zu bewegen war. Die Arbeiter verteilten sich auf die Strecke und bildeten kleine Gruppen bei den Signalanlagen. Nun wurde Funkverkehr nach beiden Seiten aufgenommen und mit Spannung erwartete man den letzten Zug, der noch von den alten, mit Seilzügen bedienten Signalanlagen gesichert, durchfahren sollte.

9.45 Uhr. Ein letztes Mal stand der Riehener Bahnhofsvorstand auf seinem Posten und gab dem Lok-Führer freie Durchfahrt. Lörrach meldete die Ankunft des Zuges und nun ging es fieberhaft an die Arbeit. Die weißen Sperrkreuze an den neuen Signalanlagen wurden entfernt, die neue Signalanlage definitiv angeschlossen

und schon bald kletterten die Arbeiter an den alten Signalmasten hoch, um nun dort die Sperrkreuze anzubringen, die dem Zugspersonal zeigen, daß diese Signale außer Kraft gesetzt sind. Schon wenige Minuten später kamen die ersten Meldungen, daß die Arbeiten beendet seien und schon leuchteten die starken roten und gelben Lichter der neuen Signalanlagen auf. Damit aber ist der Bahnhof Riehen, welcher während Jahren seinen Dienst geleistet hat, endgültig abgeschlossen. Kurz nach zehn Uhr funktionierte auch das Telefon nicht mehr. Der Bahnhof Riehen hat ausgedient.

Die «Fahrstraße» Basel-Lörrach wird nunmehr vom Badischen Bahnhof in Basel aus ferngesteuert. Alle Weichen und Signale, später auch alle Barrieren, werden von einem zentralen Druckkasten-Stellwerk aus gesteuert und überwacht.

In den nächsten Monaten wird zwischen den beiden Geleisen in Riehen ein neuer Bahnsteig errichtet, auf dem ein Mini-Bahnhöfli gebaut wird, das den Fahrgästen Schutz vor Regen bietet und ein kleines Zolbüro aufnehmen wird; an Automaten wird man seine Fahrkarten lösen können. Dieser Bahnsteig wird später von der Unterführung Bahnhofstraße-Eisenbahnweg aus direkt zugänglich sein.

Bis das soweit ist, muß noch ein Beamter der DB bei der Station Riehen Dienst tun, die Barriere bedienen und für die Fahrgäste besorgt sein. Im Laufe des nächsten Jahres sollen die automatischen Barrieren eingerichtet werden. Nach diesem Zeitpunkt wird die Strecke Basel-Lörrach mindestens auf Riehener Boden kein Personal mehr benötigen.

Noch einige Wochen werden die alten Gebäude an der Bahnhofstraße stehen bleiben. Als Bahnhof aber besteht er schon heute nicht mehr.

Wie man erfährt, soll der Bahnverkehr auf dieser Strecke noch intensiviert werden. Man redet davon, daß ein starrer Fahrplan mit Zügen in 30 Minuten Abstand kommen soll. Somit wird Riehen noch auf weite Sicht durch diesen Bahnstrang in zwei Teile geschnitten bleiben. Es ist gut, daß sich die Behörden dies- und jenseits der Grenze mit der Frage einer Lösung dieser schweren Verkehrsbehinderung ernsthaft befassen. Früher oder später muß an anderer Weg gefunden werden. Vermutlich wird er nur ein Stockwerk tiefer liegen. S.