

Betrachtungen über den Badischen Bahnhof

Das 19. Jahrhundert war in Mitteleuropa das Zeitalter des Eisenbahnfiebers. Die Erfindung der Dampfmaschine und deren Weiterentwicklung zum schienengebundenen Fahrzeug bewogen zahlreiche Einzelkämpfer, Initiativgruppen zu konstituieren, um auf den Bau von Eisenbahnlinien hinzuwirken. Eines der Ergebnisse war der Bau des Badischen Bahnhofs, einer der zwei Fernbahnhöfe in Basel. Die Unterführung und die Bahnsteige gehören zolltechnisch zu Deutschland und das gesamte Areal verwaltungstechnisch zur Schweiz.

Ein Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden besiegelte am 27. Juli 1852 den Vorstoss einer deutschen Eisenbahn in die Nähe der Stadt Basel. Für die Endhaltestelle der künftigen, von Mannheim kommenden Rheintalbahn wurde der spätere Standort der Mustermesse auserkoren. Dieser befand sich ausserhalb der mittelalterlichen Stadtmauer Kleinbasels, im Rosenthal-Quartier. Dort entstand eine Gleisanlage mit einem hölzernen Aufnahmegebäude, das als Provisorium gedacht war. Am 19. Februar 1855 rollten erstmals Züge auf der Teilstrecke Basel - Haltingen. Die Konzessionärin war eine längst nicht mehr bestehende Gesellschaft mit dem Namen "Badische Staatsbahnen". Etwas später konnte sich auch das Projekt für die sogenannte Hochrheinbahn nach Singen via Säckingen - Waldshut - Schaffhausen durchsetzen.

1913: Badischer Bahnhof wird eröffnet

Die Stadt Basel und die Bahngesellschaft einigten sich für das Projekt eines definitiven Aufnahmegebäudes und beauftragten den Architekten Karl Joseph Berckmüller aus Karlsruhe mit einem Entwurf. Der Standort der Bahnstation befriedigte auf die Dauer nicht. Neben der Rheintal- und der Hochrheinbahn endeten dort auch die Basler Verbindungsbahn und die Wiesentalbahn und durchschnitten die wachsenden Quartiere. Eine besondere Gefahr sind seit jeher unbewachte Bahnübergänge, von denen es innerhalb der Stadt viele gab. Das änderte sich, als der neue Badische Bahnhof bei der Schwarzwaldallee im Jahr 1913 seinem Zweck übergeben wurde. Dieser war ab 1906 unter der Leitung des Architekten Karl Moser gebaut worden. Das geräumige Aufnahmegebäude besteht aus Sandstein, und über die Riehenstrasse führt eine Eisenbetonbrücke.



Schwarzwaldallee, Geigy-Haus und Badischer Bahnhof um 1960

Die Basler Verbindungsbahn, eine Schnell- und Güterzugslinie, verläuft parallel zur Schwarzwaldbrücke in den Bahnhof Basel SBB/SNCF. Der Bereich Basel SBB - Badischer Bahnhof - Rangierbahnhof Weil am Rhein benötigt eine Infrastruktur einschliesslich Sicherungsanlagen, die mit den Triebfahrzeugen beider Staatsbahnen kompatibel ist. Die Fahrleitungen verlaufen jeweils in einem Zickzack, und bei der Deutschen Bahn AG sind die Masten in einem grösseren Abstand als in der

Schweiz angeordnet. Daher braucht es dort breitere Stromabnehmerwippen, die im schweizerischen Bereich irgendwo hängen bleiben könnten.

Neben den vier vorgenannten Bahnen mit Personenverkehr ist die Hafenbahn des Kantons Basel-Stadt (HBS) ein weiterer Ausläufer. Die HBS ist eine sogenannte Infrastrukturgesellschaft. Sie besitzt kein eigenes Rollmaterial. Die Anlagen auf der 2 Kilometer langen Strecke nach Kleinhüningen entsprechen den üblichen schweizerischen Richtlinien. Daher sind dort auch Güterwagen aller Art und schweizerische Rangier- und Streckenlokomotiven anzutreffen. Die Hafenbahn besteht seit 1924. Für den Betrieb war die Deutsche Reichsbahn verantwortlich, die kurz darauf von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) abgelöst wurde.

Der Badische Bahnhof ist heute ein Eigentum der DB Netz AG, die ihre Gleise an sämtliche Bahngesellschaften der Bereiche Verkehr und Logistik vermietet. Ein regelmässiger Gast ist auch die BLS Cargo AG, eine Tochterunternehmung der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, die mit ihren Lokomotiven bis in den Rangierbahnhof Weil am Rhein vorstösst.

Persönliche Erinnerungen

Im Glarnerland aufgewachsen, muss ich etwa 8 Jahre alt gewesen sein, als mir mein Grossvater, ein ehemaliger SBB-Kondukteur, den Badischen Bahnhof zeigte. Die deutschen Eisenbahnzüge, vor allem die Lokomotiven, waren für mich ein ungewohnter Anblick. Und eine Bahnhofsuhr, die anders aussah als die Uhren auf schweizerischen Bahnhöfen, fiel mir auf.

Es dauerte viele Jahre, bis ich dort wieder einen Bahnsteig betrat, zum Beispiel in der Zeit, als ich als einer der freiwilligen Helfer bei der Kandertalbahn, einer Museumseisenbahn, arbeitete. Mit einer Fahrerlaubnis können Extrazüge mit einer Dampflokomotive an der Spitze in den Badischen Bahnhof und andere Destinationen vorstossen.

Lieblingsort Bahnhof

Manchmal besuche ich mit meiner Frau eine Aufführung der Helmut Förbacher Theater Company. Diese Schauspielergruppe ist wie auch andere Geschäfte im Badischen Bahnhof eingemietet. Einmal sagte uns Helmut Förbacher in seiner Ansprache, er müsse mit seiner Crew umziehen, da die Deutsche Bahn AG die Räumlichkeiten für sich beanspruche. Es kam aber bis Anhin zu keinem Tapetenwechsel.

Bahnhöfe können durchaus als Lieblingsorte bezeichnet werden. Dort kreuzen sich zahlreiche Nah- und Fernverkehrswege, und die dort einquartierten Einkaufsläden sind auch an Sonn- und Feiertagen geöffnet.

Stefan Schnyder