

Die Regierungen der Kantone BS und BL lehnen eine Fusion von BVB (Basler Verkehrsbetriebe) und BLT (Baselland Transport) ab.

Eine Fusion wurde während den spannungsgeladenen Beziehungen zwischen den beiden Verkehrsbetrieben im Zusammenhang mit der gescheiterten gemeinsamen Tango-Beschaffung und dem nach wie vor umstrittenen Margarethenstich immer wieder mal in Leserbriefen oder im Parlament gefordert. Inzwischen hat sich das Klima verbessert.

Stattdessen soll sich der TNW (Tarifverbund Nordwestschweiz) zu einem Verkehrsverbund entwickeln, der gelegentlich auch die Fahrplangestaltung und ev. zukünftige Rollmaterialbeschaffungen zentral steuern soll. Miteinbezogen werden sollen auch die Busbetriebe.

Das Farbencocktail auf Basels Schienen wird also auch in Zukunft die Touristen in Erstaunen versetzen.

(Text: A. Guillaume, 19.12.2014)

Tram 8 grenzenlos: Einweihung mit Grossandrang

Fest zur Verlängerung von Tram 8 nach Weil am Rhein

Am Freitag, 12. Dezember 2014 wurde nach rund sechsjähriger Bauzeit die Tramverlängerung von Kleinhüningen nach Weil Bahnhof / Zentrum offiziell eingeweiht. Rund 350 geladene Gäste aus Deutschland, der Schweiz und aus Frankreich nahmen daran Teil. In der Schlaufe in Weil pries Oberbürgermeister Wolfgang Dietz die Bedeutung dieser grenzüberschreitenden Tramlinie für den regionalen Zusammenhalt. Erstmals seit 1967 rollen wieder Basler Trams nach Deutschland. Feierlich wurde eine Einweihungstafel enthüllt.

Die illustre Gesellschaft fuhr anschliessend in drei Tramzügen zur Landes- und EU-Aussengrenze. Am Zoll Friedlingen wurde von diversen hohen Amtsträgern aus beiden Ländern, darunter der Verkehrsminister Baden-Württembergs Winfried Hermann und Basels Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartementes Hanspeter Wessels, mit goldenen Scheren das obligate Band durchgeschnitten. Die hohe Gesellschaft feierte anschliessend im Depot Wiesenplatz das gelungene Werk. Dabei wurde der brandneue BVB-Flexity 5002 auf den Namen Weil am Rhein getauft. Nummer 5001 erhielt bereits anlässlich seiner Präsentation vor einem Monat den Namen Basilisk.



Zwei Tage später durfte auch das „gewöhnliche“ Volk die neue, rund 2,5 km lange Tramstrecke testen und zwar kostenlos. Der Andrang auf die beiden neuen, auf der Linie 8 eingesetzten Flexities, auf die alteingessenen Combinos und die beiden Oldtimer-Zweiachser, welche zwischen Wiesenplatz und Weil pendelten, war so riesig, dass der Fahrplan schnell durcheinander geriet und es zuweilen zu längeren Wartezeiten kam. An den Haltestellen entlang der Strecke drängten sich die Passagiere und zeitweise fand man überhaupt keinen Platz mehr im Tram, so dass die Sportlichen die Strecke zu Fuss besichtigten. Zahlreiche Fotografen aus nah und fern hielten aus allen möglichen Perspektiven Ausschau nach den anrollenden Tramzügen. Leider blieb der neugetaufte Flexity 5002 wegen Problemen mit der Türschliessung längere Zeit in Kleinhüningen liegen, was die Fahrgäste zum etwas mühsamen und mit entsprechenden Kommentaren begleiteten Umsteigen nötigte.

Am Montag, 15. Dezember wird der fahrplanmässige Betrieb aufgenommen. Jeder zweite Kurs fährt tagsüber bis nach Weil durch. Im Alltagsbetrieb wird sich zeigen, ob die Tramzüge trotz der sich vor der Grenze stauenden Autos zügig vorankommen und ob die neue Verbindung das Umsteigen auf den ÖV tatsächlich fördern kann. In Weil fehlt noch der direkte Zugang zu den Bahnsteigen der DB, weil im Rahmen des Vierspurausbaues der Rheintalbahn dort noch grössere

Bauarbeiten anstehen. Nun wünschen wir dem grenzenlosen Tram 8 gute Fahrt und freuen uns auf das geplante



grenzenlose Tram 3 nach Saint-Louis im Elsass, welches in rund drei Jahren Realität werden soll, womit die Basler Trämli wieder trinational würden. So, wie sie es früher bereits einmal waren.

[Zur Bildergalerie:](#) Tramverlängerung - Einweihung und Bau

(Text + Bilder: A. Guillaume, 14.12.2014)

Ein grosser Schritt voran für die trinationale Regio S-Bahn Basel

Die fünf Kantone AG, BL, BS, JU und SO; die Région Alsace und Baden-Württemberg haben sich in der Agglomerationskonferenz über das Konzept der trinationalen RegioS-Bahn Basel geeinigt. Die Planungsregion Nordwestschweiz wird das Konzept per Ende November 2014 beim Bund einreichen. Ziel ist die finanzielle Förderung durch den Bund zu erreichen. Kernstück der S-Bahn ist die DML Herzstück welche die Durchbindung der Linien erlaubt. Für das Herzstück haben der Landrat BL und der Grosse Rat BS im September 2014 einen Planungskredit von 30 Millionen CHF beinahe einstimmig bewilligt. In Basel wurde gegen diesen Kredit ein Referendum erwartet. Dieses hat nun aber das Quorum aufgrund von wenigen fehlenden Stimmen nicht erreicht, somit ist der Kreditbeschluss in Kraft. Die Planungsarbeiten für die Durchmesserlinie können somit ausgeschrieben werden.

(Text: W. Rehmann, 19.11.2014)

Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt:

Keine Décalage ohne Halbstundentakt Basel – Biel

Der Rat verabschiedete am 12.11.2014 eine Resolution zu den Fahrplanprojekten der SBB

Der Grosse Rat will eine massiv verschlechterte Verkehrsanbindung des Laufentals ab 2021 nicht akzeptieren. Er hat auf Antrag seiner Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission mit grossem Mehr eine Resolution verabschiedet, in der er das Bundesamt für Verkehr und die SBB auffordert, den Halbstundentakt auf der Linie Basel – Biel auch zwischen 2021 und 2025 aufrecht zu erhalten. Ansonsten sei die auf 2021 geplante Drehung des ICN um eine halbe Stunde (Décalage) nicht zu akzeptieren und der damit verbundene Fahrplanwechsel auf 2025 zu verschieben. Eine gleichlautende Resolution wird auch Landrat des Kantons Basel-Landschaft verabschieden.

(GR BS 12.11.2014, Text übermittelt: W. Rehmann, 13.11.2014)

Die zwei ersten BVB-Flexity-Tramzüge der Öffentlichkeit vorgestellt

Am sog. Flexity-Tag, Samstag, 8. November 2014 um 11 Uhr feierten die zahlreich im Depot Wiesenplatz erschienenen Zuschauer das pompös mit Musik, Licht und Rauch inszenierte Roll out des ersten der 61 bei Bombardier bestellten und in Bautzen gebauten Flexity Basel-Niederflurtrams, welches die Nummer 5001 trägt.

Ab Montag, 10. November wird das elegant wirkende Fahrzeug mit der runden Nase im Regeleinsatz auf der Linie 8 den Fahrgästen zur Verfügung stehen.

Ab dem 14. Dezember wird es bis nach Weil am Rhein vorstossen und somit auch „grenzüberschreitend wirksam“.

Der ebenfalls präsentierte Wagen 5002 ist gegenwärtig noch mit Kinderzeichnungen beklebt und mit Messinstrumenten belegt und



kommt Ende November auf der Linie 1 / 14 zum Einsatz. Die Linie nach Pratteln kommt dann endlich auch in den Genuss moderner Fahrzeuge.

Ab Mai 2015 werden dann monatlich zwei Fahrzeuge nach einer umständlichen viertägigen Reise auf dem Strassenweg aus Ostdeutschland ausgeliefert und in Betrieb gesetzt. Bis 2017, wenn hoffentlich auch die Linienerweiterung nach Saint-Louis im Elsass eröffnet wird, soll dann die ganze Flotte zur Verfügung stehen. Zusammen mit den 28 älteren Siemens-Combino, deren Hauptrevision ansteht, werden dann im Regelverkehr der BVB ausschliesslich moderne Niederflrzüge zum Einsatz kommen. Aus dem Slogan „Basel erfahren“ könnte dann „die Region erfahren“ werden.



Das neue Tram präsentiert sich in einem von der Bevölkerung aus vier Tonvarianten ausgewählten neuen und etwas kräftigeren BVB-Grün und ist mit modernen, hygienischeren Holzsitzen ausgestattet. Auch diesbezüglich wurde vorgängig mittels einer Testbestuhlung in einem Combino eine „Volksbefragung“ durchgeführt.

Der durchgängig niederflurige, im Gegensatz zum Tango treppenlose Tramzug wird in einer langen, siebengliedrigen und in einer kürzeren, fünfgliedrigen Version gebaut. Letztere ist für die beiden weniger belasteten Bruderholzlinien mit starken Steigungen und engen Kurvenradien vorgesehen.

Der Innenraum wirkt hell, aufgeräumt und sachlich kühl. Die Doppelsitze wurden etwas auseinander gerückt, was den Mittelgang verengt und ein Vorbeikommen an stehenden Personen erschwert. Das Raumgefühl wirkt, im Vergleich zum Combino, etwas einengend. Leider fehlen, wieder im Gegensatz zum Combino, einige Haltestangen.

Doppelbildschirme bieten nebst den üblichen Haltestellenangaben auch Platz für weitere Informationen und Werbung, hängen aber tief von der Decke.



Ob sich der Flexity gegenüber den Schienen weniger aggressiv verhalten wird als der Combino, wird die Zukunft weisen. Die Basler Trambenutzer sind dankbar, wenn die zum Teil „uralten“ hochflurigen Vier- und Sechssachser (Düweg 1967/71) aus dem Verkehr gezogen werden können. Gleichzeitig wird demnächst auch die Busflotte massgebend erneuert. Die BVB haben dabei den modernen Dieselmotor dem Erdgasbus vorgezogen, was zu einigen Diskussionen geführt hat. Vor wenigen Jahren wurde anlässlich der vom Volk knapp gutgeheissenen Abschaffung der

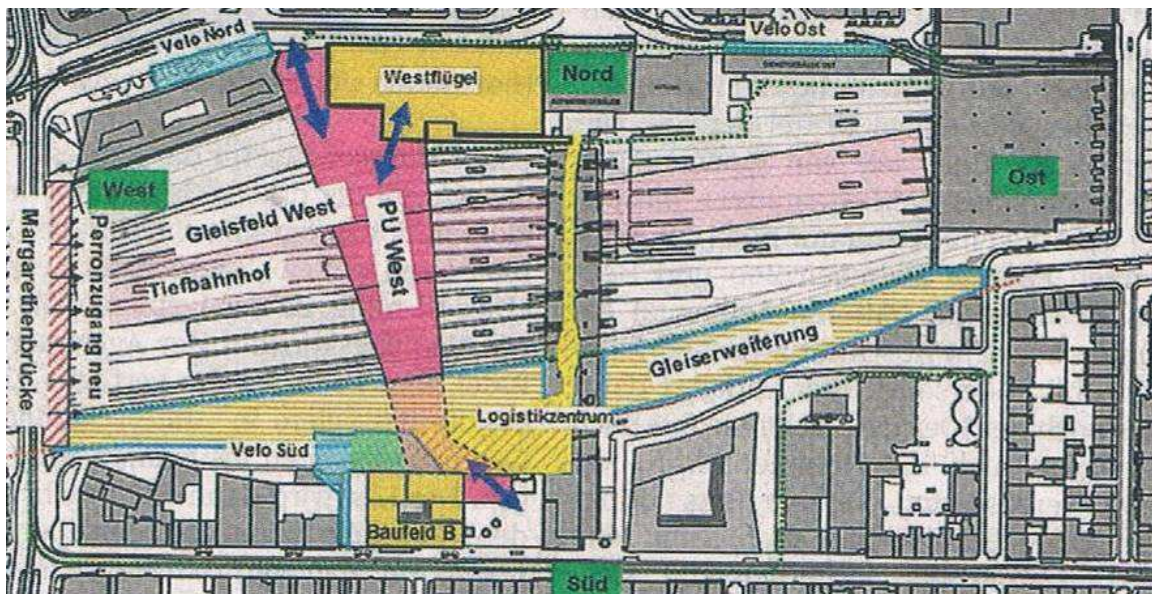
Trolleybusse noch voll auf den umweltfreundlichen Gasbus gesetzt. Tempora mutantur!
Die BLT erwartet im Frühjahr 2015 die Auslieferung der zweiten Tango-Serie im Umfang von 19 Tranzügen, was deren Gesamtzahl auf 38 erhöht. Die Region Basel dürfte sich dannzumal ÖV-rollmaterialmässig als „on the top“ fühlen!
(Text + Bilder: A. Guillaume, PBNWCH, 09.11.2014)

Postauto Nordschweiz Linie 111: "Direttissima" Laufen - Liestal

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird Postauto die beiden Orte erstmals direkt und umsteigefrei verbinden. Bereits bisher konnte man mit etwas Mühe und mit Umsteigen die Strecke mit Postauto zurücklegen. Doch "untendurch", mit der Regio S-Bahn Basel via Basel SBB, war man allemal schneller am Ziel. Der neue Fahrplan ist Teil des verbesserten Buskonzeptes Dorneckberg. Es wurde möglich dank intensiver Zusammenarbeit von Postauto Nordschweiz (Basel), der Abteilung für öffentlichen Verkehr im Kanton Solothurn (Amt für Verkehr und Tiefbau), dem Geschäftsbereich Mobilität im Tiefbauamt (BUD Bau- und Umweltdirektion BL, Liestal) und den betroffenen Gemeinden im Schwarzbubenland. Das neue Angebot mag unspektakulär erscheinen bringt den Anwohnern im Einzugsgebiet aber grosse Vorteile und Fahrzeitverkürzung. Pro Bahn NWCH dankt und gratuliert allen Beteiligten zu diesem Erfolg!
(Text: W. Rehmann, 25.10.2014)

Neue Personenunterführung "West" in Basel SBB bis 2022?

An einem Informationsanlass der "Neuen Gruppe Bahnhof" waren von Urs-Martin Koch, Netzentwickler SBB Nordwestschweiz, Details über die geplante Unterführung zu erfahren. Die künftige Passage soll die bestehende Passerelle entlasten, welche bereits nach wenigen Jahren an Kapazitätsgrenzen stösst. Der neue westliche Durchgang soll auf der Südseite eine Breite von zehn bis fünfzehn Metern aufweisen und danach im nördlichen Bereich sich bis auf fünfunddreissig Meter ausweiten. Dort werden auch Geschäfte für den täglichen Bedarf eingerichtet. Künftig sollen die Züge weiter westlich als heute positioniert werden um optimal an die bestehende Passerelle und die künftige neue Unterführung angebunden zu sein. Bauherr sind die SBB, die Investition wird sich in einem dreistelligen Millionenbetrag bewegen.



Plan: SBB

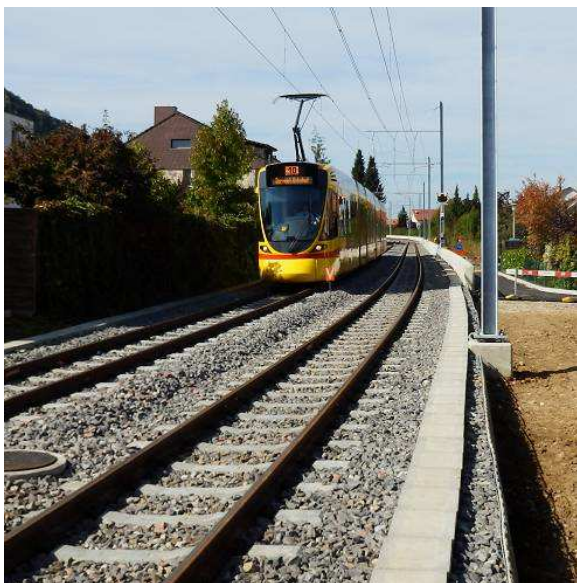
Noch vor dem Bau der neuen Unterführung wird die SBB ein Wohn- und Bürohochhaus auf der Südseite des Bahnhofs Basel SBB realisieren, es könnte bereits im Jahr 2018 erstellt sein. In den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren werden die SBB in der Nordwestschweiz Investitionen im Umfang von etwa 1,2 Milliarden Franken tätigen. Darunter fallen Linienentflechtungen östlich Basel SBB, in Muttenz, Pratteln und Liestal. Die Residenzstadt des Kantons Basel-Landschaft soll zudem auch ein neues Bahnhofsgebäude erhalten.
(Text: W. Rehmann, 10.10.2014)

BLT 10: Neue Doppelspur zwischen Ettingen und Flüh, TGV-Betrieb?

TGV steht für Tango à Grande Vitesse. Diese Bezeichnung ist absolut verdient, denn dank den perfekt gebauten neuen Geleisen und den vorzüglichen Laufeigenschaften der Stadler-Fahrzeuge kann man sich wirklich wie im TGV fühlen.

Während einer dreizehnwöchigen Streckensperrung mit Busersatzbetrieb im Sommer 2014 wurde an sieben Baustellen gleichzeitig gearbeitet. Gegen fünf Kilometer Geleise, zwei Weichen, fünf Kilometer Oberleitung mit siebzig Fahrleitungsmasten und die gesamte Zugsicherung wurden neu erstellt.

Seit dem 8. September 2014 fährt die Linie 10 zwischen Ettingen und Flüh wieder. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird Tram 10 dank der neuen Doppelspur in den Hauptverkehrszeiten neu bis Flüh im siebeneinhalb Minutentakt verkehren.



Das eben abgeschlossene Ausbauprojekt mit einem Kostenvolumen um vierzig Millionen Franken stellt eine markante Weiterentwicklung der Linie dar.

Das Leimental verfügt über keine normalspurige S-Bahn. Die Tramlinie mit Intervallen bis dreieinhalb Minuten ist eine grosse Erfolgsgeschichte, eine kaum geahnte Weiterentwicklung der Birsigthalbahn von 1887. In den kommenden Jahren soll ein weiterer Einspurabschnitt in Binningen zweigleisig ausgebaut und eine neue Verbindung zum Tram 2 beim Margarethenstich bei Basel gebaut werden. Dies wird einen Direktanschluss zum Bahnhof Basel SBB erlauben. Die gesamten Investitionen seit Umstellung auf Trambetrieb im Jahre 1984 dürften zweihundert Millionen Franken übersteigen.

(Text+Foto: W. Rehmann, 29.09.2014)

Projektkredit für Doppelspurausbau im Laufental

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat einen Kredit von 3,5 Mio. Franken für die Projektierung des Doppelspurausbaus Laufental, Abschnitt Duggingen–Grellingen Chessiloch. Mit dem Doppelspurausbau ab 2017 kann verhindert werden, dass sich die Anbindung des Laufentals in Basel an den Fernverkehr ab 2021 stark verschlechtert.

Auf der Bahnstrecke Basel–Biel–Lausanne/Genf verkehrt heute stündlich ein Intercity-Neigezug ICN (abwechselnd bis Lausanne oder Genf). Der ICN kommt kurz vor der vollen Stunde in Basel an, was eine direkte Weiterfahrt mit den Fernverkehrszügen in Richtung Bern, Luzern und Zürich ermöglicht. In die Gegenrichtung sind die Anschlüsse in Biel gewährleistet. Zwischen 2016 und 2025 wird der Bahnhof Lausanne komplett umgebaut. Dies erfordert Anpassungen im Fahrplan mit Auswirkungen in der ganzen Westschweiz und auch auf die Bahnstrecke Basel–Biel–Genf.

Nach 2021 wird die Taktlage des ICN um eine halbe Stunde gedreht, wodurch der Anschluss des Laufentals in Basel an den Fernverkehr in die übrige Schweiz und nach Deutschland nicht mehr gewährleistet ist. Als Kompensation soll neu ein zweiter Schnellzug (RE) zwischen Basel und Biel verkehren, um die Fernverkehrsanschlüsse in Basel zur vollen Stunde zu erreichen. Damit der zweite Schnellzug auf der Strecke Basel–Biel fahren kann, braucht es im Laufental

Infrastrukturausbauten mit teilweisen Doppelspuren im Abschnitt Duggingen–Grellingen Chessiloch.

Die Kantone Basel-Stadt, Jura und Solothurn tragen 1'291'500 Franken an die Projektierung bei.

Quelle: BUD Bau- und Umweltschutzdirektion BL, Mobilität, Tiefbauamt.

(Text: W. Rehmann, 25.09.2014)

Durchmesserlinie Herzstück Basel

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt und der Landrat des Kantons Basel-Landschaft haben am 17. und 18. September 2014 einen Planungskredit von 30 Millionen Franken für das Vorprojekt Herzstück Basel beschlossen. Es gab dabei kaum Gegenstimmen. Im Kanton BS muss mit Opposition und einer Volksabstimmung gerechnet werden. Pro Bahn NWCH steht voll hinter dem Vorhaben, welches eine Durchmesserlinie unter dem Rhein für die Regio S-Bahn Basel errichten will. Das Kostenvolumen dürfte um 1, 2 Millionen Franken betragen. Damit sollen die Linien der S-Bahn durch gebunden und auch neue Streckenkapazität geschaffen werden. Gegenwärtig bestehen im Raum Basel enorme Engpässe, weil sich Güterverkehr, Personenfernverkehr und die S-Bahn gegenseitig behindern. Basel will mit einem Verzug von rund 30 Jahren den Erfolg der ersten DML in Zürich endlich nachvollziehen.

Link: www.herzstueck-basel.ch

(Text: W. Rehmann, 22.09.2014)