

Basel/Weil: Unstabiler Betrieb auf der Tramlinie 8

Die ursprünglich für Pendler konzipierte und gebaute Tramverlängerung nach Weil dient diesem Zweck nur zu einem ganz kleinen Bruchteil.

Seit Betriebsaufnahme vor einem Jahr und vor allem seit der Freigabe des Frankenkurses anfangs 2015 werden die Tramzüge unter der Woche vorwiegend von Schweizer Einkaufstouristen regelrecht gestürmt, was beinahe täglich zu grossen Fahrplanunregelmässigkeiten führt.

Seit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 wird nachmittags die Frequenz verdoppelt, so dass nun theoretisch alle 7,5 Minuten ein Tram zum Weiler Bahnhof fährt. Dadurch wurde die Situation leider mehr verschlimmert als verbessert. Infolge chronischer Verkehrsüberlastung durch die vielen Autos mit Schweizer Nummern und einer ungeschickten Tramführung vor dem engen Kreisel beim Rheincenter in Friedlingen bleiben die Tramzüge oft minutenlang im Stau stecken. Zuweilen sind mehrere Tramzüge gleichzeitig blockiert. Dies führt dazu, dass der Fahrplan auf der gesamten Linie 8 gewaltig durcheinander gerät und oft sehr lange Wartezeiten entstehen. Dies wiederum verärgert die ÖV-Benutzer.

Nun erscheinen in der Tagespresse Überlegungen die Tramlinie in zwei Äste aufzugliedern um die Unregelmässigkeiten zumindest auf dem Westast abzufedern und den Weiler Abschnitt durch eine Art Shuttle-Tram ab Wiesenplatz resp. ab Schiffflände zu bedienen. Sollte diese Idee tatsächlich aufgegriffen werden, kann und darf es sich dabei nur um eine vorübergehende Notmassnahme handeln. Das Problem kann nur durch ein Bündel von koordinierten administrativen, verkehrlenkenden und baulichen Massnahmen entschärft werden.

(Text: A. Guillaume, 31.12.2015)

Umspurung der Waldenburgerbahn: Bravo und Dank an den Landrat BL!

Im Jahr 1953 erfolgte die Elektrifizierung der Bahn, nur dank dieser Investition konnte die Bahn überhaupt bis jetzt überleben. Mit dem heutigen Entscheid für die Umspurung und Modernisierung der Bahn stellt der Landrat die Weichen für das nächste, weitere halbe Jahrhundert eines erfolgreichen Bahnbetriebes im Waldenburgerthal.

Pro Bahn NWCH ist sehr erfreut über den Beschluss des Landrates des Kantons Basel-Landschaft und dankt für die Zukunftssicherung der Bahn.

(Text: W. Rehmann, 17.12.2015)

Öffentliches Forum zur Basler Tramnetzentwicklung

Am 8. Dezember 2015 fand im Volkshaus ein vom Basler Bau- und Verkehrsdepartement BVD mit grossem Aufwand organisiertes öffentliches Forum zu den drei anstehenden, vom Regierungsrat letzten Sommer für prioritär erklärten Tramprojekten Claragraben, Grenzacherstrasse (Roche-Tram) und Klybeck statt, welches auf reges Interesse stiess.

Nach der Vorstellung der Projekte durch den verantwortlichen Projektleiter Franzen wurde in mehreren Arbeitsgruppen die Fragen und Bedenken der direkt betroffenen Quartierbewohner zusammengetragen, gewichtet, auf Flipcharts schriftlich festgehalten und gegenseitig vorgestellt. Mangels noch nicht erfolgter Detailplanung blieben dabei einige Diskussionspunkte (z.B. bezüglich Raumgestaltung) eher spekulativ. Viele Befürchtungen betrafen die zu erwartende zusätzliche Verkehrs- und Lärmbelastung, die wegfallenden Parkplätze (ein in Basel besonders heisses Eisen), die erhöhte Staugefahr oder die Sicherheit von Fussgängern und Velofahrern auf Plätzen und bei Haltestellen. Gefordert wurden eine besser koordinierte Verkehrsplanung für den gesamten Bus-, Tram- und S-Bahnbereich, ein grösseres Engagement der Firma Roche in Sachen Personaltransport oder die Klärung der Vor- und Nachteile der Systeme Tram und Bus in diesen konkreten Fällen.

Die massiven Ausbauvorhaben von Roche zwingen die Stadt zur Förderung der ÖV-Angebotes in diesem Perimeter im Zeitraum bis 2022. Generell war einige Skepsis der Bevölkerung gegenüber den Tramplänen zu spüren, doch keine fundamentale Opposition.

Nach den Sommerferien 2016 will das BVD in einem zweiten Forum die geforderten

Antworten vorlegen. Nach dem Volksnein zum Projekt Erlenmatt-Tram will man nun offensichtlich die direkt betroffene Bevölkerung rechtzeitig in den Planungsprozess einbinden. Auf die weiteren Schritte darf man gespannt sein.
(Text: A. Guillaume, 12.12.2015)

Spatenstich für das Tram nach Saint-Louis

„Gemeinsam über Grenzen wachsen“ steht in deutscher und französischer Sprache auf der Gedenktafel, welche am 23. November 2015 in Anwesenheit zahlreicher Vertreter von Behörden, Planungsämtern und der Medien aus der trinationalen Region anlässlich des offiziellen Spatenstichs am Zollübergang Basel-Burgfelderstrasse feierlich enthüllt wurde. Die Tafel soll dereinst zwischen den neuen Tramgleisen auf der Grenzlinie ihren definitiven Platz erhalten. In mehreren Referaten wurden die Bedeutung des Zusammenwachsens und die Verbundenheit innerhalb der trinationalen Agglomeration am Rheinknie sowie die Wichtigkeit und Symbolik grenzüberschreitender Tramverbindungen gewürdigt.

Nachdem bereits im Frühsommer dieses Jahres die Bauarbeiten auf französischer Seite mit ersten Leitungsumlegungen entlang des zukünftigen Tramtrasses begonnen hatten, sind nun auch auf Schweizer Seite die Bauarbeiten in Gang gekommen. Die Tramverlängerung der Linie 3 von der heutigen Endschleife bei der Waldighoferstrasse bis zum Südwestausgang des Bahnhofs Saint-Louis misst rund 3,5 km, wovon 500 m auf Schweizer Staatsgebiet liegen und erschliesst mehrere öffentliche Bauten und Einrichtungen diesseits und jenseits der Grenze. Eine gleichzeitig zu bauende P&R-Anlage mit rund 750 Plätzen soll in Saint-Louis einen Teil der rund 30'000 täglichen elässischen Einpendler zum Umsteigen auf den ÖV animieren. Der grosse Erfolg des Weiler Trams gibt Ansporn, wenn gleich die neue Linie mehr auf Pendler als auf Basler Einkaufstouristen abzielt.



vlnr E. Straumann, J.M. Belliard, J.M. Zoellé, M. Linder, E.Lagler, A. Girny

Als Redner präsentierten sich Hanspeter Wessels, Chef des BVD BS, Alain Girny, der Präsident des elässischen Gremgemeindevverbandes Communauté des Communes des Trois Frontières, Jean-Marie Zoellé, Maire von Saint-Louis, BVB-Direktor Erich Lagler und Monica Linder-Gurnaccia, Geschäftsführerin der IBA Basel 2020.

Begrüsst wurde auch Oberbürgermeister Dietz aus Weil am Rhein. Der Basler Baudirektor sprach von einem „historischen“ Tag, 58 Jahre nachdem das Basler Tram als „unzeitgemäss“ aus den Strassen von Saint-Louis verbannt worden war und freute sich auf die Eröffnung der neuen Verbindung Ende Dezember 2017.

Nach der Tramlinie 10 in Leymen (ex-BTB, seit 1910) und dem Weiler Tram 8 Ende 2014 entsteht nun die dritte grenzüberschreitende Tramlinie der Region. In Saint-Louis, wo man entlang der Tramlinie einen neuen Stadtteil plant, denkt man bereits an eine mögliche Verlängerung in Richtung Euroairport. Mit fasnächtlichen Klängen und jenen eines französischen Bläserensembles wurde der öffentliche Teil des Anlasses beendet. Ein schönes Plädoyer für offene Grenzen als unverzichtbare Lebensader der Region Basel. [Link zu tram3](#)
(Bild+Text: A. Guillaume, 24.11.2015)

Einweihung «SBB Betriebszentrale Mitte»



Foto: H.Rothen, 17.11.2015
Stadtpräsident Olten, M.Wey; CEO SBB, A. Meyer;
Regierungsrat Kt. Solothurn, R.Fürst (vlnr)

(Bild+Text: H.R., 17.11.2015)

“Bahnhofputzete“



H.R. Dolder, links; CEO SBB A. Meyer, rechts

(Text+Bild: H.R., 12.11.2015)

2011 wurde mit den Abbrucharbeiten eines Teils des ehemaligen Industrierwerks beim Bahnhof Olten begonnen. 2012 feierte man die Grundsteinlegung für die Betriebszentrale Mitte auf dem frei gewordenen Gelände. 2014, im Dezember erfolgte schrittweise die Inbetriebnahme, die mit der Eingliederung der Region Luzern im kommenden Januar 2016 ihren Abschluss findet.

Gesteuert und überwacht wird der komplette Zugverkehr zwischen Basel, Bern, Brugg und Luzern, inklusive der Zulaufstrecken der beiden NEAT-Achsen Gotthard und Lötschberg. Rund 3000 Signale, 2800 Weichen und 190 Bahnhöfe werden zentral durch 350 Mitarbeitende bedient und überwacht. 2007 waren für die Betriebsabwicklung an den rund 30 Standorten 630 Mitarbeitende im Einsatz.

Alle Mitarbeitende der Stellwerke, Fernsteuerzentren und Betriebsleitzentralen aus dem Mittelland, der Nordwest- und Zentralschweiz sind inskünftig unter einem Dach, im selben Raum in regionalen Teams vereint. Die ehemals telefonische Kommunikation der verschiedenen Dienste entfällt nun, was im Störfall einen raschen und unkomplizierten Informationsaustausch erlaubt. Dies ermöglicht eine gute, zeitgerechte Kundeninformation und eine rasche Störungsbehebung.

Weitere Informationen finden Sie auf dieser Seite “Neue SBB-Betriebszentrale (BZ) “Mitte“ in Olten im Teilbetrieb“ (bitte nach unten scrollen) oder www.sbb.ch/betriebszentralen

Nach dem CleanUp Day im September und der Antilittering-Kampagne im Oktober setzte heute der CEO SBB, Andreas Meyer persönlich ein Zeichen für einen sauberen Bahnhof.

Im Bahnhof Olten konnten sich Medienvertreter ein Bild über den Aufwand machen, welcher alleine die Reinigung von Zigarettenstummeln im Gleis verursacht. Dabei legte Andreas Meyer persönlich Hand an.

1300 Mitarbeiter vom Team Rail-Clean sind täglich für die Sauberhaltung der Bahnhöfe unterwegs. Nicht zu vergessen die Unterwegsreinigung in den Fernverkehrszügen. Für die Sauberkeit setzt die SBB jährlich 160 Millionen Franken ein, davon drei Millionen für die Grundreinigung der Bahnhöfe.

In seinen Ausführungen dankte Andreas Meyer allen Bahnkunden für die Mithilfe bei der umweltgerechten Entsorgung der Abfälle in die Abfallboxen der Bahnhöfe. Diesbezüglich wurden die Erwartungen der SBB bei weitem übertroffen. In einer kommenden Aktion will die SBB ein Zeichen gegen den Missbrauch der Bahnböschungen als Entsorgungsort setzen.

Vierspurausbau und Wendegleis in Liestal

Fazit der Medienkonferenz vom 6. November 2015 im Rathaus Liestal

Anlass: Erfolgte Genehmigung des Vorprojektes durch das BAV

Kurzreferate von

Hr. Urs-Martin Koch, SBB Infrastruktur

Hr. Lukas Ott, Stadtpräsident Liestal

Fr. Sabine Pegoraro Vorsteherin BUD BL

Hr. Alexander Muhm, SBB Immobilien

Technische Aspekte / Aktuelle Situation

Drei Durchgangsgleise, wovon zwei mit Perronkanten, 1 WB-Perrongleis, ein WB-Umfahrungsgleis (für Dampfzüge)

2 Probleme

Kreuzungskonflikte bei der Zusammenführung der beiden Doppelspuren von Basel (Adlertunnel (Bahn 2000) und alte Linie) im nordwestlichen Bahnhofvorfeld im Bereich der Spitalstrasse, wo sich die Züge gegenseitig stark behindern.

Mangelnde Gleiskapazität für die Einführung eines Viertelstunden-Taktes der S-Bahn zwischen Basel und Liestal.

Lösungen

Durchgehende Vierspur im Bahnhof mit 4 Perrongleisen à je 420 m Länge (ohne WB), Erstellen eines neuen Mittelperrons.

Die Reduktion von 4 auf 2 Gleise erfolgt im erweiterten Burggraben Seite Lausen. Entschärfung durch zwei statt nur einem Kreuzungspunkt. Neubau von 2 Personenunterführungen nach neuen BehG-Normen. Die Gleise 2 und 3 (Mittelperron) sind in beiden Richtungen befahrbar, während Gleis 1 (Hausperron) Richtung Olten und Gleis 4 nach Basel führt. Die WB-Anlagen werden im Prinzip tel quel verschoben. Bau eines Wendegleises für die S-Bahn-Züge in der Lage des heutigen selten verwendeten Ladegleises entlang des Hausperrons ([Grafik](#)).

Ziele

Mehr Pünktlichkeit durch grössere Fahrplanstabilität, höhere Kapazität.

Zeitplanung

- Sommer/Herbst 2015: Abschluss Vorprojekte, Genehmigung durch BAV
- 2016 bis 2017: Erarbeitung der Auflage- und Bauprojekte
- 2017 bis 2018: Plangenehmigungsverfahren, Baubewilligungen
- 2019: Baubeginn Vierspurausbau (Beginn auf Seite Oristalstrasse)
- 2022: Neubau Perron- und Gleisanlagen WB (Verschiebung um 16 m)
- 2024: Baubeginn Wendegleis
- Ende 2015: Inbetriebnahme der Vierspur und des Wendegleises

Kosten

- Vierspurausbau 340 Mio CHF, wovon 306 Mio aus ZEB-Kredit, 27 Mio aus Leistungsvereinbarungen SBB-Bund und 7 Mio aus WB-Bund
- Wendegleis 16 Mio CHF aus BIF gemäss FABI

Der Ausbau soll wenn immer möglich unter Vollbetrieb stattfinden. Die WB wird 2022 während eines Jahres durch einen Busbetrieb ersetzt. Eine eventuelle Umspurung hat keinen Einfluss auf die Planung. Ersatz des Niveauüberganges Schwieri durch Passerelle.

Aufwertung des Bahnhofperimeters Liestal durch Bauprojekte der SBB-Immobilien

Baufelder A und B (beim ehemaligen Güterschuppen resp. am zukünftigen Wendegleis) mit zwei Dienstleistungsgebäuden (Nutzung noch nicht definiert)

Baufeld C (Ersatz des alten Bahnhofgebäudes) durch einen Mehrzweckbau (Gesundheit, Wohnen in den OG, im EG SBB-Schalter, Café, Kiosk etc.)

Rechtskräftiger Quartierplan ab Januar 2017, Bauphase A: 2018 – 2020, B und C: 2023 – 2025.

Lukas Ott unterstreicht die grosse Bedeutung des Bahnhofausbaues für die Stadtentwicklung.

Nach jahrelangen Diskussionen und mehreren Projektstudien (Tieflage) scheint nun eine tragfähige Lösung gefunden, die sowohl finanzierbar als auch technisch realisierbar und mit einem allfälligen 3. Juradurchstich (Wisenberg?) kompatibel ist.

Siehe dazu auch www.sbb.ch/liestal

(Text: A. Guillaume, 06.11.2015)

Kein Abbau im Oeffentlichen Verkehr des Kantons Basel-Landschaft!

Landratsvorlage 2015/386

„Anpassungen des 7. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahr 2014-2017“

[Mehr...](#)

(W. Rehmann, 03.11.2015)

Spatenstich Verlängerung Tram 3 nach Frankreich

Montag, 23.11.2015, 15:30h

Zoll Basel-Burgfelden, fünf Fussminuten von jetziger Endstation Tram 3

[Mehr...](#)

(W. Rehmann, 03.11.2015)

Ausstellung zur Tramnetzentwicklung Basel

Am Dienstag, 20. Oktober 2015 um 17 Uhr fand im Lichthof des Bau- und Verkehrsdepartementes Basel-Stadt am Münsterplatz 11 die Vernissage der bis zum 30. des Monats dort stattfindenden Ausstellung zur Tramnetzentwicklung statt.

Die Herren Alain Groff vom BVD und Rainer Franzen, Teamleiter Tramnetzentwicklung, stellten den zahlreich anwesenden Mitgliedern der Quartiervereine und anderen Interessierten die Tramprojekte vor, welche in erster Priorität angegangen werden sollen. Auf einem Dutzend Stelen und mittels eines grossen Stadtmodelles werden diese Vorhaben erläutert und veranschaulicht. Vier Projekte stehen in einer ersten Ausbauphase an, wovon sich drei bereits in einer umfassenden Planungsphase und das vierte noch in der Variantendiskussion befinden.

[Ergänzende Informationen...](#)

Die Ausstellung ist im November im Badischen Bahnhof und im Dezember im Quartierzentrum Burg zu sehen. Ein Besuch lohnt sich.

(Text: A. Guillaume, 20.10.2015)

Tramnetzentwicklung von Basel

Im Sommer hat der Regierungsrat die nächsten Ausbaustufen zur Weiterentwicklung des Basler Tramnetzes beschlossen. Damit wird der konsequente Ausbau des Streckennetzes, welcher der Grossen Rats bereits 2012 im Grundsatz beschlossen hat, weiter vorangetrieben. Das bestehende Netz wird optimiert und auf die neuen Ansprüche in Basel ausgerichtet. Künftige Arbeitsplatzzentren und neue Wohngebiete werden mit dem Tram stadt- und umweltgerecht erschlossen.

Aktuell werden Vorstudien für die Tramprojekte Claragraben, Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse und für das Tramprojekt Klybeck-Kleinhüningen erarbeitet. Zudem wird die Linienführung des Trams 30 auf der Gross- und Kleinbasler Seite der Johanniterbrücke und die Anbindung an die beiden Bahnhöfe Basel SBB und Badischer Bahnhof anhand vertiefter Studien geklärt.

Unsere [Wanderausstellung](#) zur Weiterentwicklung des Basler Tramnetzes soll allen Interessierten Einblick in dieses Vorhaben geben, den Nutzen für unsere Region und für ihre Bevölkerung ausweisen sowie die nächsten Projektschritte erläutern. Erste Station der Ausstellung ist im Lichthof des BVD, dann macht sie am Badischen Bahnhof und schliesslich im Quartiertreffpunkt Burg halt. (Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, 9.10.2015)

Durchbruch für Elektrifizierung der Hochrheinstraße Basel – Erzingen (- Schaffhausen)? Strategisches Organ einigt sich auf Finanzierungsmodell

Am 24.09.2015 trafen sich im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) die Vertreter des BAV Bern, der Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen, den Landkreisen Waldshut und Lörrach. Dieses strategische Organ „Hochrhein Elektrifizierung“ einigte sich auf die Grundsätze einer Projektstruktur. Bis Ende 2015 soll eine Absichtserklärung zur Gesamtfinanzierung vorliegen um Anfang 2016 die weiteren Planungsphasen einleiten zu können. Die Kosten bewegen sich in der Grösse von rund 160 Millionen Euro.

(Baden-Württemberg, MVI 24.09.2015 (Pressemitteilung)
(W. Rehm, 27.09.2015)

Systementscheid: Spurweite Waldenburgerbahn

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft beantragt Anpassung der Spurweite der Waldenburgerbahn auf einen Meter.

Im Landrat wurde 2015 ein Kredit zur Umsetzung der ersten Arbeiten im Zeitraum 2014 bis 2016 sowie ein Projektierungskredit für weiterführende Arbeiten bewilligt.

In der Bau- und Planungskommission wurde bei der Beratung nochmals die Frage nach der Spurweite der Waldenburgerbahn aufgeworfen. Nach der Gegenüberstellung aller Vor- und Nachteile empfiehlt die Regierung nun eine Umspurung der Waldenburgerbahn auf Meterspur.

Das zeitliche Zusammentreffen von Rollmaterialersatz, Betriebskonzeptumstellung und Erneuerung des Trasses der Waldenburgerbahn mit der Totalsperre Liestal–Altmarkt stellt eine einmalige Gelegenheit dar, die Umspurung und die Anpassungen an eine breitere Wagenkastenbreite relativ schnell und kostengünstig umzusetzen.

Unabhängig von der Spurweite sind für die Waldenburgerbahn in den Spitzenzeiten mit Viertelstundentakt für jede Verbindung schlankere Anschlüsse in Liestal geplant. Mit der Umspurung auf Meterspur ist die Einstellung des Dampfbetriebes auf der Waldenburger Strecke allerdings voraussichtlich unvermeidbar.

[Mehr....](#)

(23.09.2015 Regierungsrat BL)

Kommentar Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz

Mit diesem Entscheid wird eine grosse Chance wahrgenommen, die bereits schon mal im Jahre 1912 versäumt wurde. Damit wird die Zukunft der Bahn, die unter Beibehaltung ihres Markennamens in die BLT integriert werden soll, gesichert. Das Waldenburger Tal wird über ein attraktives, modernes und effizientes Nahverkehrsunternehmen verfügen. Der allfällige Verlust des historischen Dampfbetriebes bedauert auch Pro Bahn. Doch auch beim Erhalt der schmalen Spur wäre dessen Zukunft höchst ungewiss; derzeit ist der Dampfbetrieb eingestellt.

(Text: W. Rehm, 23.09.2015)

Totalrevision Gütertransportgesetz im Nationalrat: Mitfinanzierung von Hafenanlagen

Am 10. September 2015 hat der Nationalrat im Rahmen der Totalrevision des Gütertransportgesetzes der Mitfinanzierung für den Bau von Hafenanlagen innerhalb des Rahmenkredites 2016 bis 2019 zugestimmt.

Dieser Entscheid ist für die Schifffahrt und die Rheinhäfen von zentraler Bedeutung. Alle Verkehrsträger (Schiff – Schiene – Strasse) sind nun auch faktisch gleichberechtigt.

Für den geplanten Bau des trimodalen Containerterminals Basel Nord ist dies ein weiteres positives Signal.

(Text: W. Rehm, 14.09.2015 / Quelle: SRH Schweizerische Rheinhäfen, 11.09.2015)

Tram 8 Basel - Weil am Rhein: Taktverdichtung ab Fahrplanwechsel Dezember

Wie die Zeitung BZ Basel (Regionalausgabe Nordwestschweiz der Aargauer Zeitung) berichtet, soll ab Fahrplanwechsel 2015 nachmittags der Takt auf siebeneinhalb Minuten verdichtet werden. Grund ist die sehr grosse Nachfrage auf dem Abschnitt Kleinhüningen - Weil, sie übersteigt alle Erwartungen.

Redaktor Peter Schenk von der BZ Basel schreibt in seinem Kommentar, die Kritik an Tram sei unfair. Man würde das Tram sozusagen für die Probleme des Basler Detailhandels verantwortlich machen, was unzutreffend ist.

(Text: W. Rehm, 19.08.2015)

BLT: Jetzt ist auch erstmals eine Mehrfahrtenkarte im Handy nutzbar!

Vor zehn Monaten war Start von «Tickets», der ersten Smartphone-App, welche für die Bedürfnisse von Schweizer Tarifverbänden konzipiert und entwickelt wurde.

Nun ist diese App bereits in über 26'000 mobilen Telefonen installiert, über 280'000 Einzelbillete TNW (Tarifverbund Nordwestschweiz) wurden schon verkauft. Die Anwendung ist sehr einfach zu nutzen. Wohl deswegen gewann sie die Auszeichnung «Best of Swiss Apps 2014», Gold in der Kategorie Travel.

Die Anwendung wurde nun erweitert und es können Mehrfahrtenkarten (mit Rabatt) gebucht und zum Fahrtantritt durch Klick entwertet werden.

(Text: BLT / W. Rehmann, 25.06.2015)

Neue SBB-Betriebszentrale (BZ) "Mitte" in Olten im Teilbetrieb

Besichtigung der SBB-Betriebszentrale "Mitte" im Anschluss an die Jahresversammlung der Sektion Nordwestschweiz in Olten ([Jahresbericht 2014](#)).

Seit dem 1. März 2015 wird ein grosser Teil des Bahnbetriebes im Mittelland und der Nordwestschweiz von der in einem Neubau beim Bahnhof Olten eingerichteten BZ „Mitte“ aus gesteuert.

Die Aufnahme des Vollbetriebes ist für Januar nächsten Jahres vorgesehen. In absehbarer Zukunft wird das gesamte SBB- und BLS-Netz von insgesamt 5 BZ aus ferngesteuert:



Grafik: SBB

- BZ Ost in Zürich-Flughafen
- BZ West in Lausanne
- BZ Süd in Pollegio (Neubau beim Südportal des GBT)
- BZ Mitte in Olten (Neubau)
- BZ Spiez (BLS)

Zusätzlich besteht in Bern mit dem OC I eine übergeordnete operative Netzleitung und Koordinationsstelle für den grenzüberschreitenden Verkehr.

Jede BZ besteht aus den Bereichen Operation (Zugverkehrsleitung), Disposition und Kundeninformation.

Neu- und Ausbauten im Bahnnetz, zunehmende Verkehrsdichte sowie eine zuverlässige Qualitätssicherung sind wichtige Gründe für die angestrebte Zentralisierung der Betriebsleitung. Dadurch werden 3 bestehende Betriebsleitzentralen, 12 Fernsteuerzentralen mit rund 700 Bahnhöfen und 130 nichtautomatisierte Bahnhöfe in den fünf BZ zusammengeführt. Technisch wäre es möglich gewesen, den gesamten Bahnbetrieb mittels einer einzigen BZ zu steuern, doch führten Sicherheitsüberlegungen und die Schaffung von Rückfallebenen bei Störfällen (damit eine andere BZ die Funktion einer dysfunktionierenden BZ übernehmen kann) sowie die Berücksichtigung der Landessprachen zur Schaffung von regionalen BZ. Als einzige BZ wird Pollegio zweisprachig geführt, weil ihre Zone bis Arth-Goldau reicht, damit der Gotthard einheitlich gesteuert werden kann.



Die BZ Mitte ist betrieblich in 6 Sektoren aufgeteilt (Birs, Aare, Südbahn, Mittelland, Gurten, Pilatus), welche ihrerseits wiederum intern aufgegliedert sind. So besteht der z.B. Sektor Birs aus den Bereichen Laufental, Basel GB, Basel-West, Basel-Ost, Rhein und Ergolzthal. Der grosse, in kreisförmige Arbeitsbereiche aufgeteilte Kommandoraum der BZ ist räumlich nach Zugläufen angeordnet und steht unter der Kontrolle des Disponenten Bahnverkehr DBV. So kann jeder Zug, der in den BZ-Bereich einfährt, optisch durch alle Kontrollsektoren verfolgt werden, bis er den Bereich wieder verlässt und an die benachbarte BZ übergeben wird. Informationsspezialisten (IS) sorgen sich um die Durchsagen auf den Bahnhöfen. Diese sind jedoch weitgehend automatisiert.

Täglich kommen bis 550 Abweichungen vom programmierten Zugsverkehr vor, was komplexe Entstörungsprozesse und Vorsorgemassnahmen erfordert. Jeder Zug wird dank dem automatisierten Fahrplan mit einem zeitlichen Interventionsspielraum von 30 Sekunden auf den Bildschirmen optisch sichtbar verfolgt. Als Grundsatz gilt: verspätete Züge dürfen die fahrplanmässigen nicht beeinflussen.

In der Mitte des Kommandoraumes besteht eine sog. Hot Zone, wo bei grossen Störungen die Mitarbeiter rasch informiert werden und entsprechend rasch und zielgerichtet interveniert werden kann.

Das technische Zentrum überwacht zeitgleich sämtliche Unterhaltsarbeiten an der Infrastruktur und bestimmt die Priorisierungen bei Störfällen. Bis zu 11 Bildschirme muss ein/e Mitarbeiter/in der BZ im Auge behalten können, was höchste Konzentration erfordert und zu rascher Ermüdung führen kann. Deshalb sind alle 4 Stunden Erholungspausen vorgesehen, für die entsprechend ausgestattete Räume zur Verfügung stehen.



Die BZ ist als Hochsicherheitstrakt durch strikte Zuganskontrollen geschützt. Auch statisch, technisch und energiemässig ist das Gebäude mehrfach abgesichert und abgeschirmt, um einen möglichst zuverlässigen und sicheren Bahnbetrieb sicherzustellen.

(Text; A. Guillaume, Bilder H.R., 24.06.2015)

Mit Volldampf nach Basel
Der erste Schweizer Bahnhof verändert die Stadt
Ausstellung im Museum Kleines Klingental Basel
9. Mai - 27. September 2015

[Mehr...](#)

(Text: W. Rehmann, 06.05.2015)

Spatenstich Eppenbergtunnel

Bundesrätin Doris Leuthard, die Regierungsräte Roland Fürst (SO) und Stephan Attiger (AG) sowie SBB CEO Andreas Meyer gaben am 2. Mai 2015 in Eppenber-Wöschnau den Startschuss für die Hauptarbeiten des Vierspurausbaus Olten–Aarau durch den der grösste "Flaschenhals" im West - Ost Verkehr beseitigt wird.



(vlnr) Gesamtprojektleiter Th. Schweizer (SBB), Regierungsrat R. Fürst (SO), Bundesrätin D. Leuthard, CEO A. Meyer (SBB), Regierungsrat St. Attiger (AG).

Das 855-Millionen-Franken-Projekt umfasst Ausbauten im Osten von Olten, ein viertes, 2,5 Kilometer langes Gleis zwischen Dulliken und Däniken und den doppelspurigen, drei Kilometer langen Eppenbergtunnel mit umfangreichen Massnahmen zu dessen Anbindung an die bestehende Trasse.

Die 100 Meter lange und 2400 Tonnen schwere Tunnel-bohrmaschine wird ab Frühjahr 2016 in der Baugrube am Wöschnauer Hang installiert. Ende 2016 beginnt der Vortrieb und im Frühjahr 2018 soll die Tunnel-bohrmaschine in Gretzenbach ankommen. Die ausgebaute Strecke wird Ende 2020 in Betrieb gehen.

Im Zusammenhang mit dem Vierspurausbau erfolgte in der Nacht vom 2. auf den 3. Mai 2015 die Inbetriebnahme der modernisierten Stellwerktechnik mit kürzeren Signalabständen. Diese erlaubt, dass sich die Züge trotz baubedingten Langsamfahrstellen in gewohnt kurzen Abständen folgen können und so den Fahrplan stabil gehalten wird.

Pünktlich zum Spatenstich vom 2. Mai 2015 öffnete das SBB InfoCenter Eppenber in Eppenber-Wöschnau die Türen. Informationstafeln und Modelle informieren über das Projekt, seine Herausforderungen und Nutzen. Eine Spielecke steht Kindern zur Verfügung.



Blick vom Aussichtsturm Richtung Olten bzw. auf das künftige Tunnelportal

Weitere Informationen zum Projekt: www.sbb.ch/eppenberg

(Text und Bilder: H.R., 03.05.2015)

Eingliederung der Waldernburgerbahn in die Baselland Transport?

Das heute noch eigenständige Bahnunternehmen Walderburgerbahn mit der in der Schweiz einzigartigen Spurweite 75 cm soll gemäss den Plänen der Baselländer Regierung in die BLT (Baselland Transport) eingegliedert werden.

Weil die Bahn in den kommenden Jahren ohnehin gründlich erneuert werden muss (neues Rollmaterial, Depotneubau, Gleiserneuerungen, Doppelspurinsel Talhaus-Hölstein, grosser Umbau Bahnhof Liestal etc.), könnte die Bahn vom vorhandenen Knowhow der BLT profitieren, Betriebsabläufe vereinfacht und dadurch die Betriebskosten gesenkt werden. Damit soll auch der langfristige Fortbestand der kleinen Bahn, deren Umstellung auf Busbetrieb bereits vor ihrer Elektrifizierung 1953 und neulich wieder diskutiert und verworfen wurde, gesichert werden. Das Baselländer Parlament und der Verwaltungsrat der WB müssen noch darüber befinden, doch darf damit gerechnet werden, dass dem Vorhaben kein grosser Widerstand erwachsen wird. Weil die Bahn im wirtschaftlich bedrängten Vorderen Frenkental bei der lokalen Bevölkerung auch einen grossen emotionalen Stellenwert hat, wird die WB auch nach einer Fusion mit der BLT unter ihrem alten Namen und in den aktuellen Fahrzeugfarben rot-crème weiter geführt.

Die Frage einer eventuellen Umstellung auf Meterspur wird gegenwärtig erneut geprüft. Der kühne Gedanke einer möglichen späteren Verknüpfung mit dem Basler Tramnetz in Augst oder Pratteln wurde zwar offiziell verworfen, sollte aber trotzdem nicht ganz aus Abschied und Traktanden fallen. Der populäre historische Dampfbahnzug „Gedeon Thommen“, der dieses Jahr aus Sicherheitsgründen nicht verkehren darf, scheint im Falle einer Umspurung allerdings vor dem Aus zu stehen. Hat es in einem modernen, leistungsfähigen und durchrationalisierten Regionalbahnbetrieb keinen Platz mehr für Nostalgie?

(Text: A.Guillaume, 17.04.2015)

Totalrevision Gütertransportgesetz im Nationalrat Meilenstein für Rheinschifffahrt und Rheinhäfen

Im Rahmen der Totalrevision des Gütertransportgesetzes hat der Nationalrat als Erstrat einem Antrag zur Mitfinanzierung für den Bau und die Erneuerung von Hafenanlagen im kombinierten Verkehr zugestimmt. Damit wird die gesetzliche Grundlage geschaffen, dass die Rheinschifffahrt gegenüber den Verkehrsträgern Schiene und Strasse gleichgestellt wird. Für das Projekt „Trimodales Containerterminal Basel Nord“ ist dieser Entscheid ein wichtiger Meilenstein. Für künftige Projekte für den Bau und die Erneuerung von Hafenanlagen wird dieser Entscheid positive Auswirkungen haben.

(W. Rehmann, 20.03.2015, Quelle: SRH Schweizerische Rheinhäfen 19.03.2015)

Der Verkehrsladen im Bahnhof Tecknau schliesst per 31. März 2015!

Soeben hat Ueli Pfister, Stationshalter in Tecknau, die Schliessung des Ladens nach fast 25 Jahren bekannt gegeben. Seit 1991 wurde der Laden betrieben, anfänglich war dort auch viel Velozubehör zu haben. Der Eindruck, die SBB würden die Stationshalter eigentlich nicht besonders schätzen, war für aussenstehende Beobachter latent immer da. Als zusätzliche Verkaufspunkte hätten die Halter eigentlich hochwillkommen sein müssen! Den ‚Tecknauer‘-Kunde fällt es schwer künftig auf die Dienste von Lena Bringold, Ljiljana Mihajlovic und Ueli Pfister zu verzichten. Es bleibt nur den dreien für ihren jahrelangen engagierten Einsatz zu danken.

Ueli Pfister zur Schliessung:

„Heute stehen wir an einem Wendepunkt: Trotz aller Bemühungen um grösstmögliche Effizienz und Zuverlässigkeit müssen wir erkennen, dass die Zukunft des Billettverkaufs anders tickt und somit auch das Weiterbestehen von kleinen Service public-Punkten - weg von den grossen Zentren - keine Überlebenschancen mehr haben. Dem virtuellen 'online-Verkauf' können wir mit den mittlerweile sehr unvorteilhaften Vertragsbedingungen der SBB nichts entgegen halten! Die Komplizierung der Tarifsysteme im In- und Ausland und die technisch wie administrativ uferlos wachsenden Aufwendungen lassen uns schlicht kapitulieren.“

Verbleibende Stationshalterbahnhöfe:

Elgg ZH, Ermatingen TG, Islikon TG, Nottwil LU, Ossingen ZH, Rorschach Hafen SG, Schänis SG
[Mehr ...](#) [Stationshalter.....](#) / [Interessengemeinschaft.....](#)

(Text: W. Rehmann, 17.02.2015)

Behindertengerechte Tramhaltestelle Kirschgarten in Warteposition

Bei anstehenden Umgestaltungen resp. Erneuerungen des städtischen Strassenraumes werden auch in Basel die Tramhaltestellen nach und nach den Anforderungen des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes angepasst, d.h. die Perronkanten müssen durchgängig auf 27 cm erhöht und möglichst in einer Geraden zu liegen kommen.

Entsprechend diesen Vorgaben wurde in den letzten Monaten auch die Haltestelle Kirschgarten neu angelegt. Die Bauarbeiten sind inzwischen praktisch vollendet, doch kann die neue Haltestelle erst in rund einem Jahr in Betrieb genommen werden.

Der Grund: die Linien 1 und 2, welche die Haltestelle bedienen, werden noch mit altem Schindler-Rollmaterial geführt, dessen Türklappbretter beim Öffnen mit den erhöhten Kanten in Konflikt geraten. Aus diesem Grund halten die Tramzüge rund 50 m unter- resp. oberhalb der neuen Anlagen, wo mittels eines provisorischen Betonstreifens der Abstand zwischen Tram und Trottoirrand vermindert werden musste, was wiederum für die Velofahrer eine zusätzliche Gefahrenquelle darstellt. Mitte 2016 sollen dann genügend Niederflur-Flexities ausgeliefert sein, um das Provisorium aufheben zu können.

Besondere planerische Kacknüsse stellen die umzubauenden Haltestellen am Spalentor, am Aeschenplatz oder an der Schiffflände dar, die allesamt in Kurven oder teilweise auf Schienenkreuzungen liegen. Auf dem Bruderholz führt die geplante Aufhebung der in einer Kurve liegenden Haltestelle Airolostrasse zu Protesten der Quartierbevölkerung. Es wird unter anderem argumentiert, dass es nicht nötig sei, die Haltekante auf der gesamten Tramlänge auf die geforderten 27 cm zu erhöhen.

(Text: A. Guillaume, 28.02.2015)

Neuer BVB-Direktor will Tram und Bus entwickeln

Der seit rund dreieinhalb Monaten amtierende BVB-Direktor Erich Lagler will die Basler Verkehrsbetriebe konsequent weiter modernisieren. Hierzu gab er die wichtigsten Punkte bekannt:

- konsequente Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes. Die Anpassung der Haltestellen wird sehr hohe Investitionen erfordern.
- durchgreifende Modernisierung der Tram- und Busflotte, so dass ab Ende 2017 alle Fahrzeuge durchgängig niederflurig sind. In Ablieferung befinden sich bis 2017 die 61 Bombardier-Flexities im neuen Grünton. Neue Dieselsebusse in analogem „New Look“ werden demnächst folgen.
- Anpassung der 28 Combino-Tramzüge im Rahmen der bevorstehenden „Midlife-Revision“ (Doppelbildschirme, neuer Anstrich).

- Mittelfristig wird die Flottenstrategie auf die ausschliessliche Nutzung erneuerbarer Energien ausgerichtet sein.
- Einführung eines einfachen, grenzüberschreitenden Ticketing.
- Mit Partnern zusammen sollen grenzüberschreitende „Mobilitätsdienstleistungen“ geprüft werden.
- Gemeinsam mit der BLT und der Autobus AG Liestal sollen bis Ende 2017 die Haltepunkte einheitlich mit den neuen Informationsstelen gekennzeichnet werden. Einige Exemplare wurden zu Versuchszwecken bereits aufgestellt.
- Auftritt der BVB als sicherer und attraktiver Arbeitgeber.
- Eine Fusion wird sowohl von den BVB als auch von den BLT zugunsten einer engeren Kooperation abgelehnt.

15 der verbliebenen „unverwüstlichen“ BVB-Düwags (Baujahr 1968/72) werden ihre bereits früher nach Belgrad ausgewanderten Brüder unterstützen und die Schindler-Sänften Be 4/6 S sollen ab 2016 im bulgarischen Sofia ihren Lebensabend bestreiten. Als Reservefahrzeuge verbleiben in Basel einzig die 26 robusten „Cornichons“ Be 4/4 und einige umgebaute B4-Anhänger mit Niederflureinstieg.

Für das Trammuseum bestimmt sind drei Düwags und eine „Gummikuh“ Be 4/4 (luftgefedert, mit Handrad-Steuerung).

Die verlängerte Tramlinie 8 nach Weil am Rhein übertrifft punkto Frequenzen alle Erwartungen. Auch die BLT nehmen ab diesem Frühjahr ihre zweite Tranche von 19 Tango-Trams von Stadler Rail in Dienst, so dass die alten, über dreissigjährigen Schindler-Doppeltraktionen Be 4/8 + Be 4/6 von den Linien 10 und 11 abgezogen werden können.

(Text: A. Guillaume, 20.02.2015)

Grosser Ansturm auf die Tramlinie nach Weil am Rhein

Seit der Freigabe des Euro-Wechselkurses durch die Schweizer Nationalbank herrscht in den Läden der stadtnahen Grenzgemeinden Weil und Lörrach ein noch grösserer Andrang von Schweizer Kunden als sonst. Dies bekommt die im Dezember letzten Jahres eröffnete Tramverlängerung nach Weil am Rhein deutlich zu spüren.

Die Tramzüge sind häufig überbelegt und an den Haltestellen drängen sich die Einkaufstouristen. Dies bewog die BVB am vergangenen Wochenende den 15-Minutentakt zu verdoppeln um ihren Transportauftrag erfüllen zu können. Auch am kommenden Wochenende ist diese Massnahme vorgesehen. Ob sie dauerhaft eingeführt werden soll ist noch ungewiss.

Während sich die Läden im benachbarten Ausland sehr hoher Umsätze erfreuen, verzeichnen gewisse Geschäfte und Restaurants in der Basler Innenstadt einen markanten Rückgang ihrer Kundschaft. Den BVB wird vorgeworfen, sie würden durch ihre Einsatzkurse den Einkaufstourismus zusätzlich fördern. Aus Gewerbekreisen wird die Forderung erhoben, die Stadt Weil müsse sich vermehrt an den Betriebskosten ihrer mehrheitlich von der Schweiz finanzierten Tramlinie beteiligen. Ursprünglich war diese grenzüberschreitende Verbindung als Angebot für die zahlreichen deutschen Pendler gedacht vermehrt mit dem Tram zu ihren Arbeitsplätzen in der Stadt zu fahren. Humoristen haben bereits den Übernamen „Schnäppchen-Express“ kreiert.

(Text: A. Guillaume, 20.01.2015)