

Sektion Nordwestschweiz

Texte Homepage "Aktuell" (Zusammenfassung bis 31.12.2017)

Die Zeit ist reif für eine Bahnstation am EuroAirport

Die Einrichtung eines Bahnhaltens am EuroAirport ist längst überfällig und wird seit Jahren angestrebt. Basel-EuroAirport wird sich rasch zum drittstärksten Bahnhof in Basel entwickeln und im Verbund mit Basel SBB und dem Badischen Bahnhof den Bahnknoten Basel stärken. Mit dem Bahnanschluss EAP wird ein grosser und dringender Schritt zum Ausbau der trinationalen S-Bahn trireno gelingen.

Bahnanschluss EAP (<http://www.eapbyrail.org/de/>)

trireno (<http://www.trireno.org/de/bahnanschluss-euroairport.html>)

(Text: W. Rehm, Präsident, 19.12.2017)

Protest von Pro Bahn NWCH an Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) gegen Einstellen der Druckausgabe des Regio Fahrplans

Für den Fahrplan 2018, gültig ab 9./10. Dezember 2017, werden vom TNW keine Fahrpläne mehr gedruckt abgegeben. Diese konnten bisher an den Schaltern der BVB, BLT, SBB usw. gratis bezogen werden und waren sehr beliebt. Die interessierte Kundschaft wird nun auf das Smartphone verwiesen.

Pro Bahn Nordwestschweiz protestiert gegen diesen Abbau.

Siehe Text anbei! (http://www.pro-bahn.ch/14/1474/2017_NW_BVB1512?force)

(Text: W. Rehm, 15.12.2017)

Ein Wiedersehen nach 60 Jahren

Am Samstag, 9. Dezember 2017 wurde die um 3,1 km von Basel nach Saint-Louis verlängerte Tramlinie 3 feierlich, aber auch mit Misstönen, eröffnet.

Zwei Jahre lang wurden diesseits und jenseits der Landesgrenze Trassen geebnet, Schienen und Fahrleitungen verlegt, Haltestellen errichtet, Ampeln montiert, Bäume gepflanzt und insgesamt rund 95 Millionen Franken verbaut. Nun ist das grenzüberschreitende Werk pünktlich vollendet worden.

Ab Fahrplanwechsel verkehrt nun tagsüber alle 15 Minuten ein Tramkurs bis zur vorläufigen Endstation Gare de Saint-Louis. In den Randstunden erweitert sich das Intervall auf 30 Minuten. Am Streckenende liegen bereits die Abzweigweichen für eine spätere Verlängerung in Richtung EuroAirport. Eine erste, rund 800 m lange Etappe soll bis 2022 in Betrieb gehen und weitgehend privat finanziert werden.

Der Eröffnungstag war von Pannen geprägt. Nach den offiziellen Feierlichkeiten am Vormittag blieb ein Polizeiauto im regenweichen Rasentrasse stecken und musste mühsam aus dem Schlamm gezogen werden. Zudem geriet der Fahrplan rasch ins Stocken. Gegen 15 Uhr fiel auf Schweizer Seite noch der Fahrstrom aus, was zu einem rund einstündigen Tramunterbuch führte. Viele Festbesucher steckten in Saint-Louis fest oder kamen gar nicht erst dorthin. Einmal mehr wurde unzureichend informiert. Irgendwie befremdlich, wenn an einer Trameinweihung Autobusse die Fahrgäste befördern müssen, die extra fürs Tramfahren gekommen sind. Hoffen wir, dass der Regelbetrieb pannenfrei beginnen kann und die neue binationale Tramverbindung rege benutzt wird.



Tramway de Saint-Louis" am 31.12.1957

Von 1900 bis Ende 1957 verkehrten kleine grüne Basler Tramwagen auf holprigen Gleisen durch die Rue de Bâle, die Hauptstrasse von Saint-Louis, das bis 1918 Sankt-Ludwig hiess und seit 1870/71 Teil des Zweiten Deutschen Reiches war.

Die neu eröffnete Tramlinie verkehrt jedoch auf einer ganz anderen, westlicher gelegenen Trasse als ihre Vorgängerin und bedient das Stadtzentrum nur peripher. Ein neues Parkhaus mit vielen Gratisparkplätzen, welches im kommenden Frühjahr eröffnet wird, soll die

elsässischen Autopendler zum Umsteigen auf Zug, Tram und Bus bewegen.

Die Tarifgestaltung erweist sich als komplex. Während das U-Abo des TNW auf dem Tram unbeschränkt Gültigkeit hat, wird es auf den Basel mit Saint-Louis verbindenden Distribus-Linien nicht anerkannt. Auch GA und Halbtax gelten im Elsass nicht und für Einzelbillette wird auf die grenzüberschreitenden Tarife verwiesen.

Grenzüberschreitenden Tarife (<https://www.tnw.ch/tickets-preise/grenzueberschreitende-angebote/angebote-ch-f/tarif-infex-basel-saint-louis>)

Bilder (http://www.pro-bahn.ch/14/1470/2017_NW_Tram3?force)

(Bilder + Text: A. Guillaume, 09.12.2017)

Verflixte Billettautomaten – ein schwacher Trost

Wem Billettautomaten bei Tram und Zug ein Greuel sind, dem sei ein Reislein ins Elsass empfohlen, wie am 17.11.2017 durch den Berichterstatter. Auch dort gibt's Ticketautomaten, dachte ich. Hier mein Erlebnisbericht.

Mehr lesen... (http://www.pro-bahn.ch/14/1455/2017_NW_AutomatSNCF?force)

(Text: K.P. Woker, 22.11.2017)

Läufelfingerli erhalten: Eine Talschaft kämpft um ihre Bahn

Gemäss den Absichten von Regierung und Landrat des Kantons Baselland soll ab dem Jahre 2020 der Personentransport auf der S 9 zwischen Sissach, Läufelfingen und Olten aus Spargründen von der Schiene auf die Strasse verlegt werden. Als Hauptgründe werden die relativ schwache Auslastung der Züge und als deren Folge der zu niedrige Kostendeckungsgrad der Strecke genannt. Hintergrund ist die aktuell desolante finanzielle Situation des Kantons.

Es handelt sich beim „Läufelfingerli“ nicht einfach um irgendeine Nebenlinie, sondern um die historisch bedeutsame, ursprünglich doppelspurige „kleine Gotthardbahn“, welche seit dem 1. Mai 1857 als eine der ersten Bahnlinien unseres Landes Basel mit Olten verbindet und als Alpenbahnzubringer nach dem Vorbild der Semmeringbahn konzipiert wurde. Nach der Eröffnung des Haustein-Basistunnels 1916 zwischen Tecknau und Olten sank die einst wichtige Transitachse zur eingleisigen Nebenbahn herab. Ihre Elektrifikation erfolgte sehr spät, nämlich erst 1953. Als Bedarfs-Ausweichstrecke der SBB soll sie auch in Zukunft betriebstauglich unterhalten werden.



Einladung von Pro Bahn NWCH

Montag, 13. November 2017, 19:15 – 21:00 h

Restaurant Flügelrad Telefon 061 271 59 70
Sitzungszimmer (nahe Hinterausgang gegen Markthalle)
Elisabethenanlage 11
4051 Basel

Mehr (http://www.pro-bahn.ch/14/1448/2017_NW_Laeferf-2?force)

(Text: W. Rehmann, 06.11.2017)

Läufelfingerli erhalten: Eine Talschaft kämpft um ihre Bahn (Fortsetzung)

Gegen den Landratsbeschluss zur Stilllegung wurde erfolgreich das Referendum ergriffen, welches am kommenden 26. November dem Baselbieter Stimmvolk vorgelegt wird.

Das Referendumskomitee rief für Sonntag, 15. Oktober in Rümlingen, wo der berühmte Bahnviadukt steht, zu einer „Landsgemeinde“ auf um so ein deutliches Zeichen für den Erhalt der Bahn zu setzen. Es handelt sich dabei um eine erfolgreiche Mischung aus Demonstration und Volksfest. Bei prächtigem spätsommerlichen Wetter folgten rund 900 Personen aus der näheren und fernerer Umgebung diesem Aufruf und setzen damit ein deutliches, aber auch fröhliches Zeichen gegen die Stilllegungspläne. Solidarisch mit dem Homburgertal zeigte sich auch eine andere Randregion, das Laufental. Leider liess sich niemand von der Baselbieter Regierung blicken und auch FDP und CVP glänzten durch Abwesenheit.



In mehreren temperamentvollen Reden kommunaler und kantonaler Politiker wurde auf die grosse Bedeutung der Bahn für die Talbevölkerung hingewiesen und die durch die geplante Umstellung erhofften Spareffekte relativiert. Gleichermassen wurde der permanente und schleichende Abbau des Service public scharf kritisiert. Ebenso wurde betont, dass es nicht akzeptierbar sei, wenn eine kürzlich aufwändig und umfassend modernisierte Bahnstrecke aus Spargründen aufgegeben werde, denn die Nachteile für das Tal überwiegen. Ein Busbetrieb über den Hauensteinpass könne die lebenswichtige Anbindung der Talschaft an den Knoten Olten niemals so zuverlässig gewährleisten wie die durch den Tunnel führende, staufreie Bahn. Zudem wurde erneut die Durchbindung der S 9 bis nach Basel gefordert.

Unter grossem Jubel wurde einstimmig eine entsprechende Resolution verabschiedet und hunderte von gelben Luftballons mit dem Aufdruck „S 9 stilllegen: NEIN!“ stiegen in den tiefblauen Oktoberhimmel und flogen dank günstigem Wind in Richtung Liestal.

Bemerkenswert ist, dass sich eine oftmals geringgeschätzt fühlende Randregion vehement für den Erhalt ihrer Bahn einsetzt. Die erfolgreiche Veranstaltung hat offenbar tiefe Eindrücke hinterlassen.

So bleibt uns die Hoffnung, dass die Argumente bei der Baselbieter Bevölkerung Gehör finden und das Stimmvolk am 26. November ein deutliches NEIN zur Stilllegung des beliebten „Läuferfingerli“ auf den Stimmzettel schreiben wird.

(Foto: F. Zahler; Text: André Guillaume, Pro Bahn Schweiz, Sektion Nordwestschweiz, 16.10.2017)

Liestal dem Viertelstundentakt wieder einen Schritt näher

Ausbau Bahnknoten Liestal: Planauflage

Medienorientierung vom 21. September 2017



Seit 1980 fordert Liestal den Viertelstundentakt Richtung Basel bzw. von Basel nach Liestal. Nicht befriedigende Planungen mit Untertunnelung oder Überwerfung, wo kein Stein auf dem andern geblieben wäre hat dazu beigetragen, dass das heute überarbeitete Ausbauprojekt, das auch in der Bevölkerung breit abgestützt ist, zur Ausführung gelangen kann.

Mit der vorliegenden Planung wird die Bahnhofinfrastruktur merklich kundenfreundlicher. Auch bettet sich die neue Anlage ideal ins Siedlungsgebiet ein.

Mit dem Start der öffentlichen Planauflage (5.10. - 3.11.2017) für den Vierspurausbau und das Wendegleis für die S-Bahn kommt Liestal dem ersehnten Viertelstundentakt einen Schritt näher.

Mehr Details... (http://www.pro-bahn.ch/14/1435/2017_NW_Liestal2109?force)

(Bericht: A. Guillaume, PBS, Sektion Nordwestschweiz, Bild: H. Rothen, 21.09.2017)

Margarethenstich: BLT-Direktor Andreas Büttiker stellt Faktenlage klar

Am 24. September 2017 wird im Kanton Baselland über den Kantonsbeitrag von 7,3 Mio für die Realisierung des Margarethenstichs (direkte Tramverbindung Leimental – Bahnhof SBB – Wettsetinplatz – Bad. Bahnhof) abgestimmt.

In einer für den 12. September 2017 kurzfristig einberufenen Pressekonferenz legte BLT-Direktor Andreas Büttiker die Faktenlage klar. Im Laufe der zunehmend heftig geführten Abstimmungsdebatte vor dem Urnengang wurden wissentlich oder unwissentlich falsche Fakten in Umlauf gebracht, die zum Teil hartnäckig kolportiert werden. Obwohl die BLT grundsätzlich keine Abstimmungspropaganda betreibt, ist es in Anbetracht der grossen Bedeutung dieses seit rund zehn Jahren erarbeiteten ÖV-Infrastruktur-Projektes und der sich in zahlreichen Presseartikeln, Leserbriefen und Plakaten äussernden Gegnerschaft vordringlich, den effektiven Sachverhalt wieder ins Zentrum zu rücken.

Die wichtigen Punkte sind:

Mehr... (http://www.pro-bahn.ch/14/1432/2017_NW_Margarethenstich150917?force)

(Text: A. Guillaume, 12.09.2017)

Kanton Basel-Landschaft: Ja zur «Margarethen-Direttissima»!

Seit 1887 fährt die Birsigthalbahn, bereits ab 1905 wurde elektrisch gefahren. 1910 erreichte die Bahn Rodersdorf. Der Ausbruch des ersten Weltkrieges stoppte weitere Pläne zur Linienverlängerung. Riesenschritte waren 1974 die Fusion der Bahn mit der Birseckbahn, Trambahn Basel-Aesch und Basellandschaftliche Ueberlandbahn zur BLT. 1984 erfolgte die Umstellung auf Trambetrieb.

Grosse Meilensteine waren der Depotneubau in Oberwil, Doppelspurausbau bis Ettingen, die Integration ins Basler Tramnetz mit Verknüpfung als Linie 10 über Bahnhof Basel SBB bis Dornach-Arlesheim. Alle diese Massnahmen und Ausbauten haben sich als äusserst erfolgreich erwiesen. Tram 10 und 17 erbringen im Leimental enorme Leistungen. Die Verknüpfung am Margarethenstich wird diese Erfolgsgeschichte weiterschreiben, gar potenzieren!

Im Bericht der Basler Zeitung vom 24.08.2017 über den Margarethenstich werden den wenig überzeugenden Argumenten des Referendumskomitees weit mehr Raum gewährt als jenen der Befürworter. Ausgewogener Journalismus sieht anders aus. Wenn Binningen täglich im Verkehrschaos versinkt, ist dies nicht auf den ÖV zurückzuführen, sondern auf die schlichte Tatsache, dass sich zu viele Autopendler durch die beiden Talachsen zwängen. Ein besser ausgebauter ÖV soll dem entgegenwirken, denn es gibt dazu keine Alternative.

Die von den Gegnern vorgebrachte Umweg-Linienführung via Heuwaage und Innere Margarethenstrasse mit engen Kurven und starker Steigung ist betrieblich ein unsinniger Vorschlag, zugleich wird das Chaos auf der Markthallenkreuzung noch grösser als es heute schon ist. Dass Autofahrer den ÖV-Benützern fünf Minuten Zeitgewinn nicht zugestehen, während sie selbst keine dreissig Sekunden zu warten bereit sind, zeugt von einseitiger Denkweise. Es gibt schlicht keine triftigen Gründe das Projekt Margarethenstich abzulehnen.

Nun braucht es an der Referendumsabstimmung BL zum partnerschaftlichen Projekt der Kantone BS+BL am 24. September 2017 ein klares Ja!



Pro Bahn NWCH ist Mitglied
beim
**Komitee Margarethenstich
Ja**

(Text: A. Guillaume / W. Rehmann,
28.08.2017)

Jahresbericht des Präsidenten 2016

Allgemeines

Die Umstellung der Waldenburgerbahn auf Meterspur konkretisiert sich, die Arbeiten sollen 2020-2022 erfolgen. Im Herbst übernahm die BLT die Betriebsführung der WB, per 01.01.2017 wird die Bahn mit BLT fusionieren. Der Markenname WB Waldenburgerbahn wird erhalten bleiben. In Sachen Umbau Bahnhof Liestal wurden weitere Fortschritte erzielt,.....

Mehr.... (http://www.pro-bahn.ch/14/1412/2017_NW_Jahresbericht2016-korr?force)

(Text: W. Rehmann, 12.08.2017)

Erstes Teilstück der Tramverlängerung nach St-Louis geht in Betrieb

Seit Montagmorgen, den 31. Juli 2017 rollen die Flexities der BVB-Linie 3 bis zur neuen Wendeschleife beim Burgfelderhof am Grenzübergang nach Frankreich (Bild 1+2), rund 500 m weiter nördlich der alten Endstation. Beim Wenden überqueren die Tramszüge innerhalb weniger Meter zweimal die Landesgrenze (Bild 3), so dass ab heute die BVB-Trams trinational verkehren. Die alte Schleife wurde vor einigen Wochen still gelegt, um die neue Haltestelle Waldighoferstrasse anlegen zu können.

Noch stehen einige Abschluss- und Umgebungsarbeiten an.

Mitte Dezember soll dann das rund 2,6 km lange französische Teilstück bis zum Bahnhof von St-Louis in Betrieb gehen. Dort liegen bereits die Weichen für eine spätere Verlängerung in Richtung Euroairport. Demnächst finden die ersten Testfahrten auf französischem Boden statt.



1



2



3



4 Haltestelle Burgfelderhof

(Bilder + Text: A. Guillaume, 31.07.2017)

Einladung von Pro Bahn NWCH

Wann: Montag, 12. Juni 2017, 19:15 – 21:00 h

Wo: Restaurant Flügelrad Telefon 061 271 59 70
Sitzungszimmer (nahe Hinterausgang gegen Markthalle)
Elisabethenanlage 11
4051 Basel

DML-Herzstück Basel und andere OeV-Projekte: Die Sicht von Paul Stopper, Verkehrsplaner, Uster

Paul Stopper gilt als einer der Väter der zweiten Durchmesserlinie in Zürich. Er wird seine Anmerkungen und Kritik zu den aktuellen Basler Planungen einbringen. Danach soll es möglich sein Fragen zu stellen und zu diskutieren.

Diese interessante Präsentation und der Diskurs mit Paul Stopper sollte nicht verpasst werden. Wir laden alle Interessierten, Gäste, Freunde und Mitglieder von Pro Bahn zur Teilnahme herzlich ein.

Pro Bahn NWCH
Willi Rehmann

Einladung W. Rehmann, 01.06.2017

(http://www.pro-bahn.ch/14/1377/2017_NW_120617?force)

Schienenschluss in Burgfelden-Grenze Schweiz-Frankreich

Am Freitag, 12. Mai 2017 wurden an der Landesgrenze in Burgfelden im Rahmen einer offiziellen Feier symbolisch die beiden letzten Schienenstücke der neuen Tramverbindung von Basel ins elsässische Saint-Louis eingesetzt und somit nach rund anderthalbjähriger Bauzeit der Lückenschluss vollzogen.

Im Sommer wird die Tramverlängerung der Linie 3 bis zur neuen Schlaufe an der Grenze und am

10. Dezember 2017 die ganze rund 3,1 km lange Neubaustrecke bis zum Bahnhofvorplatz in Saint-Louis in Betrieb genommen.

Eine weitere Verlängerung des Trams in Richtung EuroAirport durch die Gemeinde Saint-Louis ist angedacht, jedoch im Moment noch nicht ausführungsfähig.



Oben rechts Alain Girny (l) und Hanspeter Wessels (r)
Die letzte Schiene (ohne goldigen Nagel) wird eingebaut

Regierungsrat Hanspeter Wessels vom Basler Bau- und Verkehrsdepartement und Alain Girny von Saint-Louis Agglomération erinnerten an die früheren Tramlinien nach Hünigen und Saint-Louis und sprachen lobend von einem gemeinsamen Werk, welches die Region besser verknüpfen wird und gaben der Hoffnung Ausdruck, dass möglichst viele Elsässer Pendler, Schüler und Basler Ausflügler die neue Tramverbindung nutzen mögen.

Gleichzeitig wurde der neue gläserne Zollpavillon eingeweiht. Das Ereignis wurde anschliessend gemeinsam mit einem grossen Apéro auf einem von Basel betriebenen Sportplatz auf Elsässer Boden gefeiert.

(Text + Bilder: André Guillaume, 22.05.2017)

Trinationale S-Bahn Herzstück-Basel

Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz (NWCH) begrüsst die oberirdische Anbindung der Bahnhöfe Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof. Dank dem zusätzlichen Knoten Margarethenplatz und seinen Anschlüssen an die Perrongleise am Bahnhof SBB muss keine weitere unterirdische Personenunterführung erstellt werden. Die direkte Anbindung mit Tram aus dem Leimental, wie sie von Grossrat und Landrat bereits beschlossen wurde, ist zwingend.

Pro Bahn NWCH plädiert für den sofortigen Bau des Y-Astes zum St. Johannbahnhof, denn so können Zusatzkosten eingespart werden.

Die vorgeschlagene Variante HOCH ist ein glaubwürdiger Schritt für den überfälligen Ausbau der Trinationalen S-Bahn Basel.

(Text: Präsident Pro Bahn NWCH, W. Rehmann, T 061 421 31 80, 26.04.2017)

Einladung zur Versammlung von Pro Bahn NWCH

Zum Referat und Präsentation der S-Bahn Mailand durch Ernst Rota, Pro Bahn CH, laden wir Sie herzlich ein. Ernst Rota kennt die Mailänder S-Bahn sehr gut. Nach dem Fahrplanwechsel im vergangenen Dezember ist bereits mehrmals durch den Gotthard-Basistunnel nach Mailand gefahren und kann über gute und weniger gute Reiseerfahrungen mit der Bahn berichten.

Dienstag, 28. März 2017, 19:15 – 21:00 h

Restaurant Flügelrad Telefon 061 271 59 70, Sitzungszimmer (nahe Hinterausgang gegen Markthalle)

Elisabethenanlage 11, 4051 Basel

[Details zur Versammlung](http://www.pro-bahn.ch/14/1323/2017_NW_MV?force) (http://www.pro-bahn.ch/14/1323/2017_NW_MV?force)

Mit freundlichen Grüßen
Pro Bahn NWCH
Willi Rehmann, Präsident

(Text: W. Rehmann, 17.03.2017)

Tramprojekt Margarethenstich - Nun droht das Referendum

Das Tramprojekt Margarethenstich, welches die Verbindung vom Leimental zum Bahnhof Basel SBB verkürzen will, ist seit rund zehn Jahren im Gespräch und Bestandteil des von den Kantonen BS und BL 2012 beschlossenen Tramnetzes 2020. Die Umsetzung wurde aus diversen Gründen immer wieder verzögert. Nachdem vor einiger Zeit der Basler Grosse Rat den baselstädtischen Anteil an die Baukosten bewilligt hat, hat nun kürzlich auch der Baselbieter Landrat dem entsprechenden Kantonsbeitrag endlich zugestimmt.

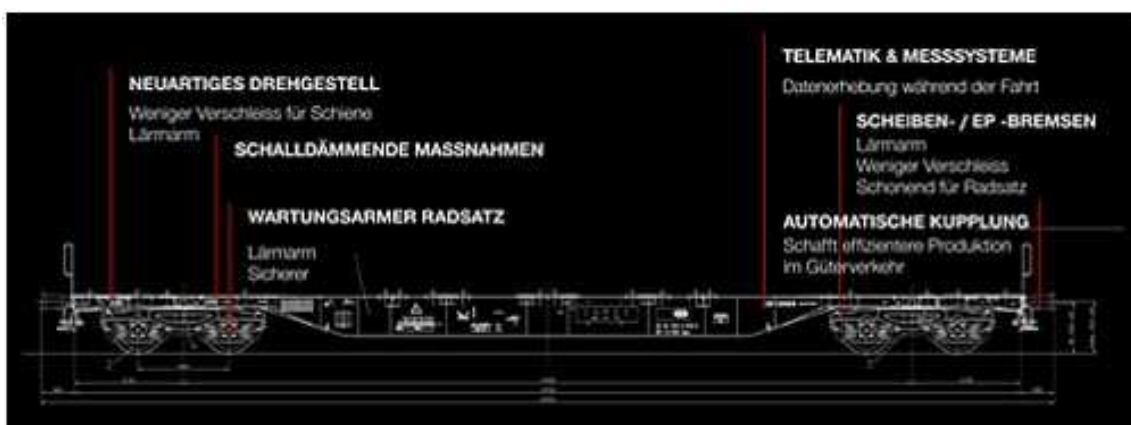
Wie aus der Presse zu erfahren war, werden nun in Binninger Kreisen Unterschriften für ein Referendum gesammelt. Die ampelgesteuerten niveaugleichen Kreuzung beim zukünftigen Abzweig Dorenbach an der Binningerstrasse und jene am Ende des Dorenbachviaduktes bei der Haltestelle Margarethen würden beim MIV zu langen Rückstaus und zur Verlängerung der Fahrzeiten für die Automobilisten führen, wird argumentiert. Dabei nicht erwähnt wird allerdings, dass das ganze Leimental mangels einer S-Bahn auf eine optimal ausgebaute und effiziente Trammerschliessung sowohl Richtung Innenstadt als auch zum Bahnhof SBB und zu den im Kleinbasel angesiedelten Arbeitsplätzen angewiesen ist. Die Leimentaler Tramlinien 10 und 17 (ehemalige Birsigtalbahn), welche von den BLT effizient betrieben werden, sind ein grosser Erfolg. Angestrebt wird die Einrichtung eines Expresstrams um der Bevölkerung eine möglichst attraktive Alternative zum Auto anbieten zu können. Infolge der ungebrochen hohen Bautätigkeit in den Leimentaler Gemeinden nimmt der Pendlerverkehr auf der Strasse stetig zu, was in den Dörfern zu immer stärkeren Immissionsbelastungen führt.

Die durch das Referendum angestrebte Behinderung des ÖV-Ausbaus ist daher nicht zielführend.

(Text: A. Guillaume, 16.03.2017)

Ein grosser Modernisierungsschritt!

In Muttenz präsentierte SBB Cargo zwei Sgnss-Güterwagen die momentan umgebaut werden. Ab Sommer 2017 sollen sie einem Zug mit insgesamt 16 Wagen, zuerst in der Schweiz und später in weiteren europäischen Ländern verkehren.



Die Wagen werden mit sechs verschiedenen Systemen modernisiert welche von den Herstellern zur Verfügung gestellt werden. Der Einbau der Komponenten geschieht durch SBB Cargo in eigene Güterwagen. Mit der vierjährigen Erprobung wird ein längst fälliger Modernisierungsschritt für die Güterbahn gestartet. Ziel ist eine konkurrenzfähige Güterlogistik mit der Bahn

Der Erprobung von automatischen Kupplungen verschiedener Systeme ist ebenso vorgesehen. Interessierte Beobachter wunderten sich in Muttenz sehr über den geplanten Einsatz einer adaptierten AK-Kupplung aus dem Personenverkehr. Mit dieser Kupplung könnte der Versuchszug nicht mit anderen Güterwagen und deren klassischen Schraubekupplungen verbunden werden. Seit über zehn Jahren ist hingegen eine UIC-konforme halbautomatische Kupplung erprobt und im Einsatz. Mit dieser kompatiblen Kupplung, C-AKv genannt, kann klassisch 'von Hand', aber auch automatisch gekuppelt werden. Es bleibt zu hoffen, dass auch der neue Versuchszug so ausgestattet wird.

(Bild: SBB, Text: W. Rehmann, 25.01.2017)

Auch für Doppelstockzüge des Personenverkehrs



Der neue Bözbergtunnel auf dem Zubringer von Basel über Frick – Brugg zum Gotthard Basis-Tunnel gibt, nebst dem Güterverkehr mit 4 Meter Eckhöhe, die Möglichkeit im Personenverkehr doppelstöckig zwischen Basel und Brugg zu verkehren.

Zur Zeit werden beim ehemaligen Bahnhof Schinznach Dorf die Vorarbeiten für den Einsatz der Tunnelbohrmaschine getätigt. Die ersten 130 Meter des ca. 2,7 km langen Tunnels werden im Lockergestein bergmännisch ausgebrochen. Im Frühling 2017 erfolgt dann der maschinelle Vortrieb mit der Tunnelbohrmaschine.

Die ersten Züge werden ab Ende 2020 den neuen Tunnel befahren. Der alte Tunnel wird zu einem Dienst- und Rettungsstollen umgebaut.



Mehr Infos... (http://www.pro-bahn.ch/14/1297/2017_NW_Bzberg-1?force)

(Text + Bilder: H.R., 23.02.2017)

Regio S-Bahn Basel: Mit oder ohne Herzstück?

(Beitrag zu Diskussion BaZ vom 04.01.2017)

Seit beinahe dreissig Jahren ist die Zürcher S-Bahn eine Erfolgsgeschichte. Sie gilt als Vorreiterin und Muster für andere S-Bahn-Projekte in diesem Land. Dies war möglich dank dem Konzept bestehende S-Bahnlinien zu verknüpfen statt diese in Kopfbahnhöfen zu wenden. Mit der unterirdischen Durchbindung der Linien konnten in Zürich direkte, umsteigefreie Verbindungen eingerichtet werden. Zudem gelang es mit Einsatz von nur einem Drittel zusätzlichen Fahrzeugen insgesamt eine doppelte Leistung des S-Bahnsystem zu erreichen.

Der Erfolg und Nutzen der Zürcher S-Bahn ist offenkundig und genau deswegen will Basel mit dem Herzstück eine ähnliche Wirkung zu erzielen. Nach wie vor unbeantwortet bleibt aber die Frage, ob das Basler Herzstück, im Gegensatz zu Zürich, auch für Fernverkehrszüge tauglich sein soll. Die Stellungnahme der IGOeV NWCH, Interessengemeinschaft für öffentlichen Verkehr zeigt, das Konzept „Herzstück“ ist grundsätzlich richtig, denn mit Ringlinien kann das Erfolgsmodell Zürich der S-Bahn in Basel nicht wiederholt werden.

Pro Bahn NWCH, 04.01.2017

Willi Rehmann, Präsident