

Sektion Nordwestschweiz Zusammenfassung 31.12.2018

Weitere SNCF-Streckenstilllegung am Vogesenfuss

Die Wiederinbetriebnahme der Bahnverbindung Delle – Belfort darf nicht über die Abbaupolitik der SNCF hinwegtäuschen.

Der Grossandrang am 8. Dezember 2018 anlässlich der «portes ouvertes» in Delle könnte vermuten lassen, dass Bahnfahren in Frankreich weiterhin ausserordentlich populär ist. Ob die neu-alte Verbindung künftig auch die Alltagspendler in der Grenzregion Franche Comté – Ajoie dazu motiviert, ihr Auto in der Garage zu lassen, wird sich erst noch weisen müssen. Liegen nämlich Wohn- und Arbeitsort jeweils etwas abseits der Bahnstationen, wird es der Zug schwer haben.

In den letzten Jahrzehnten sind in und rund um die Vogesen zahlreiche Bahnverbindungen eingestellt worden: Lunéville – Bruyères – Gérardmer, Remiremont – Bussang, Remiremont – Cornimont, Sélestat – Saint-Dié, Aillevillers – Plombières. Immerhin wurden im Rahmen des TGV-Est die Flügelstrecken Lunéville – Saint-Dié und Lunéville – Epinal – Remiremont elektrifiziert. Am kommenden 22. Dezember wird nun auch der Bahnverkehr zwischen Epinal, Bruyères und Saint-Dié auf die Strasse verlegt. Der einstige Bahnknoten Bruyères wird ohne Bahnanschluss sein.

Lokale «comités de ligne» wehren sich vehement gegen den Kahlschlag. Die SNCF hatte die Stilllegungspläne nicht ganz zufällig zu Beginn der langen Sommerferien bekannt gegeben, als viele Bewohner der Region in den Ferien weilten und diese Botschaft deshalb nicht oder nur verspätet haben zur Kenntnis nehmen können. Solches Vorgehen erregt Unmut im Volk!

Immer wieder von der Einstellung bedroht sind auch Epinal – Luxeuil – Lure und Saint-Dié – Col de Saales – Schirmeck (-Strasbourg). Ganz im Norden kam das Aus für Niederbronn – Bitsch – Sarreguemines bereits vor einige Jahren.

Ein kurzer Blick auf die Bahnkarte macht deutlich, dass westlich des Vogesenkammes so allmählich eine grosse «Bahnwüste» entsteht, vergleichbar mit jener im Massif central. Seit Jahrzehnten leidet die «France profonde» unter einer alarmierenden Abwanderung aus den «zones rurales». Mit der fortschreitenden Stilllegung von Bahnlinien wird diese gefördert, während im Grossraum Paris Milliarden Euros für riesige regionale Metroprojekte locker gemacht werden. Der «Wasserkopf» gedeiht, während der Körper austrocknet. Der jakobinische Zentralismus hat die Regionalisierung überlebt!

(Text: André Guillaume, 09.12.2018)

Wiedereröffnung Delle – Belfort, ein halb leeres oder ein halb volles Glas?

Am 6. Dezember 2018 wurde mit langen Reden, geknüpften und durchschnittenen Bändern und viel regionaler Prominenz die Wiedereröffnung dieser Bahnlinie gefeiert, welche 26 Jahre in einem Dornröschenschlaf verharrte.

Pro Bahn hat auf der Webseite und im InfoForum über die Baufortschritte berichtet. Laut diesen Elogen wird diese Linie Regionen zusammenbringen, den Austausch beflügeln und stellt im Lande der Linienschliessungen eine seltene Ausnahme dar. In den nahegelegenen Vogesen macht die Strecke Epinal – St-Die am 22. Dezember dicht. Die Region Bourgogne

– Franche Comté gilt als sehr bahnfreundlich wie deren Präsidentin hervorhob. Mit 16 täglichen Zugpaaren sei der Fahrplan ausgezeichnet. Ob dies die zukünftigen Benutzer auch so sehen, wird sich weisen. Zweistündige Lächer und Anschlussbrüche auch bei Pendlerangeboten lassen zweifeln. Hingegen bietet der RE aus Biel – Delémont in Meroux/Belfort-Montbéliard TGV immerhin sechs Mal einen Anschluss Richtung Paris.

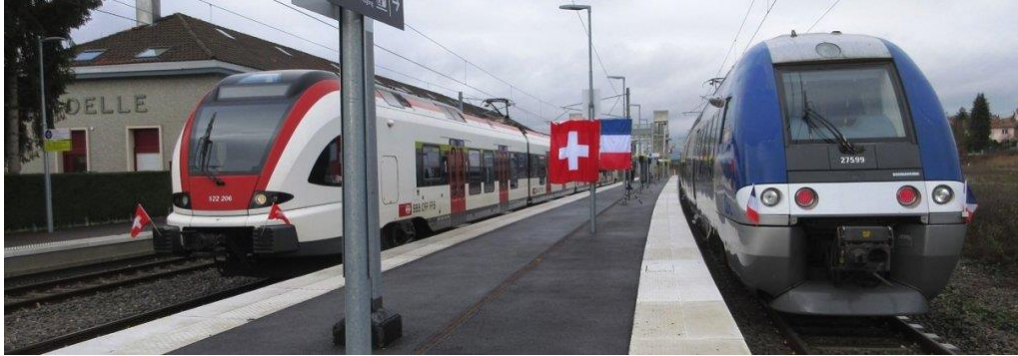


Bild: H.Rothen

Die SBB setzen FLIRT France in Marsch, die SNCF die bewährten AGC-Triebwagen, alle niederflurig, geeignet

auch für den Selbstverlad von Velos (gratis in F). Doch Achtung: Perrons teilweise nur über steile Treppen und enge Lifts erreichbar. Hingegen bieten sich das Territoir de Belfort und der Sundgau mit dem Canal du Rhône au Rhin wunderbar für Radtouren an. Rundfahrten Basel – Mulhouse – Morvillars oder Grandvillars – Delémont – Basel sind purer Genuss. Überall kann auf die Bahn umgestiegen werden.

Die Gretchenfrage lautet nun: Kommt das Angebot bei Grenzgängern, Pendlern, Freizeitreisenden an? Sicherlich als Zubringer zum TGV ab Belfort-Ville statt Auto oder Bus, weniger offensichtlich für Reisen über die Grenze. Darauf angesprochen gibt David Asséo, der öV-Verantwortliche des Kantons Jura, sybillinisch zur Antwort: «on verra, dans trois mois, dans trois ans» und fügt lachend bei – schau dir selbst an, ob das Glas nun halbleer oder halbvoll ist.

Pro Bahn Schweiz begrüsst diesen erneuten Lückenschluss im Schienennetz Schweiz-Frankreich. Dabei hoffen wir, dass die Frequenzen bald nach einem dichteren Fahrplan rufen, auch für Sa/So ein integraler Stundentakt zwischen Delémont und Belfort. Am Rande der Veranstaltung haben wir mit Freude erfahren, dass die erwähnte Region nun auch in den «Train des horlogers» Besançon – Morteau – Le Locle mehrere Millionen für Infrastruktur und Rollmaterial investieren will. Dans l'arc jurassien, le train, ça bouge! Tipp: jedenfalls elektronischen Fahrplan konsultieren.

(Text: Kaspar P. Woker, 06.12.18)

Preisvergabe an die Stadt Kehl für grenzüberschreitende Tramverbindung

Der Landesvorsitzende Baden-Württembergs des Deutschen Bahnkunden-Verbandes DBV, Roland Morlock, hat am 21. November 2018 der Stadt Kehl resp. ihrem Oberbürgermeister Toni Vetrano anlässlich einer kleinen Feier im schmucken Kehler Rathaus den Deutschen **Schiennenverkehrspreis 2018** übergeben.

Nebst der Presse waren auch Vertreter der Strassburger Verkehrsbetriebe CTS anwesend. Nach rund zehnjährigen Verhandlungen, Vorbereitungs-, Planungs- und Bauarbeiten geht am 23. November 2018 die von Strassburg kommende und vom Kehler Bahnhof zum Rathausplatz verlängerte Tramlinie D in Betrieb. Ein Tram sei für die Benutzer attraktiver als

der Bus, wurde in der Laudatio vermerkt. Seit der Wiedereinführung der Strassenbahn in Strassburg vor rund 25 Jahren steigen die Frequenzen kontinuierlich an.



Seit April
2017
überqueren
die modernen
Strassburger

Auffahrt zur Beatus Rhenus-Brücke, Seite Strassburg

Strassenbahnzüge der CTS den Rhein und damit die Landesgrenze auf der architektonisch bemerkenswerten Beatus Rhenus-Bogenbrücke, welche für Tram, Fussgänger und Velofahrer konzipiert wurde.

Die Städte Strassburg, Colmar, Kehl und Offenburg und ihr weites Umland waren in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts durch ein dichtes Netz von Meterspurstrecken verbunden, welche im Zuge der individuellen Massenmotorisierung allesamt verschwunden sind.

Nach den beiden Basler Tramlinien nach Weil (2014) und St-Louis (2017) ist dies inzwischen die dritte grenzüberschreitende Tramverbindung am Oberrhein.

Vertreterinnen und Vertreter der IG Verkehr Lörrach und von Pro Bahn Schweiz, Sektion Nordwestschweiz, nahmen als Gäste an der Preisverleihung teil. Dabei konnten wichtige Kontakte im Hinblick auf eine mögliche Wiedereinführung des Trams in Lörrach geknüpft werden.

(Text + Bild: A. Guillaume, 22.11.2018)

EuroAirport Bahnanbindung

Öffentliches Mitwirkungsverfahren vom 13.09. bis 12.10.2018

NEUE BAHNANBINDUNG EUROAIRPORT

**VOM 13. SEPTEMBER
BIS 12. OKTOBER 2018:
NEHMEN SIE AN
DEM ÖFFENTLICHEN
MITWIRKUNGSVERFAHREN TEIL!**

**TRAGEN SIE MIT
IHRER MEINUNG
ZUM PROJEKT BEI**

Jede Person oder Organisation kann sich in der genannten Frist zum Projekt äussern (Sprachen: deutsch oder französisch). Eine konstruktive Mitarbeit ist sehr erwünscht. Alle Details finden sich

auf: www.eapbyrail.org

Öffentliche Präsentation in Basel:

Dienstag, 18. September 2018, 19:00h, Parterre Rialto Basel, Birsigstrasse 45, 4054 Basel

Die Termine der vier Informationsanlässe sind im beiliegenden Flyer erwähnt.

Weitere Infos : <http://www.trireno.org/de/bahnanschluss-euroairport.html>

(Text: W. Rehmann, 13.09.2018)

Nachbarn im Norden bauen ihre Schienennetze zügig aus

Ein Blick über die Landesgrenze in die Nachbarschaft kann den Horizont erweitern. Während die Regio-S-Bahn ihr bescheidenes Dasein fristet und nicht so recht weiss, ob und wie es mit dem Herzstück weiter geht, machen unsere Nachbarn im Norden (S-Bahn Breisgau) mit dem Ausbau ihres Schienennetzes zügig vorwärts.

Ein kleiner Wermutstropfen: leider fehlt noch immer die Brücke über den Rhein in Breisach in Richtung Colmar. Ein letztes Puzzleteilchen in einem sonst überzeugenden Konzept.

Mehr Text: [Es geht vorwärts mit der Breisigbahn](#)

(Text: A. Guillaume, 11.07.2018)

Das Projekt Tram 8 findet in Weil am Rhein seinen Abschluss



Mit dem Bau
der neuen

Perronerschiessung "Dreizack" zu den Zügen der Rheintalbahn fand das letzte Projekt der Tramlinie 8 bei der Endhaltestelle in Weil am Rhein am 30. Juni 2018 seinen Abschluss. Reisende erreichen neu von der Tramhaltestelle auf der Friedensbrücke barrierefrei die Perrons 1, 2 und 3 über einen Steg der zu den Treppenabgängen und Liften führt.



Reisende aus Freiburg i Br. die an Gleis 8 ankommen (Perron 4) müssen gemäss der Deutschen Bahn bis im August 2019 auf einen barrierefreien Zugang (Lift) verzichten und über ein Treppenprovisorium zur Trambrücke aufsteigen, von wo auch die Perrons 1, 2 und 3. erreichbar sind. Nach Fertigstellung der Neubaustrecke halten die Züge dann an den Perronkanten die durch den "Dreizack" erschlossen sind.

Die Kosten für den Bau des "Dreizack" belaufen sich auf über 7,5 Millionen Euro (ursprünglicher Kostenrahmen 6,2 Millionen

Euro). Wie bei der Tramlinie 8 trägt auch beim "Dreizack" die Schweizerische Eidgenossenschaft 50% der Kosten.

[Weitere Bilder...](#)

(Bilder +Text: HR, 14.07.2018)

Grosse Pläne nördlich von Basel - Dereinst mit Tram 3 zum EuroAirport?

Die elsässische Nachbargemeinde Saint-Louis möchte zwei insgesamt mehrere hundert Hektaren grosse, heute brachliegende Areale östlich des EuroAirports zwischen der Autobahn A35 und der Bahnlinie nach Mulhouse im Rahmen eines grossen Siedlungsentwicklungsprojektes überbauen lassen. Im südlichen Teil, welcher «Quartier du Lys» heissen wird, werden rund 1000 Wohnungen, neue Hotels und Büros und nördlich davon, im «Quartier du Technoport», sollen Firmen aus der Aviatik-, Dienstleistungs- und Pharmabranche und ein Campus für Berufe rund um den Flughafen angesiedelt werden. Die im Dezember 2017 zum Bahnhof St-Louis verlängerte Tramlinie 3 soll dieses Entwicklungsgebiet erschliessen und in einer zweiten Phase auch den Flughafen anbinden. Vorerst müssen die notwendigen Erschliessungsstrassen erstellt werden, das Tram kommt anschliessend. Baustart soll in zwei Jahren sein.

Ob die Tramlinie 3, welche das Ortszentrum von St-Louis umfährt, auch für die Stadt Basel eine attraktive Verbindung zum EAP darstellen wird, darf wegen der kurvenreichen Linienführung zwischen Landesgrenze und Bahnhof St-Louis kritisch hinterfragt werden. Der Vollbahnanschluss des EAP habe eine andere Funktion als jene des Trams und soll weiter gefördert werden, wird auf elsässischer Seite erklärt. Die aktuelle französische Planung weist dem EAP-Schienenanschluss keine Priorität zu.

Gesucht werden nun Geldgeber, und dabei denkt man natürlich auch an die Schweiz, weil das unter Raumnot leidende Basel von dieser Entwicklung auch profitieren werde, so die Begründung aus dem Elsass.

(Text: A. Guillaume, 20.04.2018)

Mitgliederversammlung 2018

Niklaus Riggerbach: **Ein Leben für die Eisenbahn**
Pro Bahn NWCH ladet ein: **Restaurant Kaserne Liestal**
Mittwoch, 11. April 2018, 1930 Uhr

(Vorgängig findet am selben Ort um 1845Uhr die Mitgliederversammlung der Sektion statt)

(Text: W. Rehmann. 09.04.2018)

SBB Viertelstundentakt Basel-Liestal Ausbau und Entflechtung der Linie Basel-Muttenz

(Präsentation vom 16.03.2018 in Muttenz)

Bauliche Massnahmen

- Vierte Spur ab Basel SBB dank Donnerbaumbrücke zwischen Schänzli und Bahnhof Muttenz.
- Südumfahrung Rangierbahnhof Muttenz für Güterzüge dank neuer zweispuriger Linie.

Nutzen

- Viertelstundentakt im Regionalverkehr ab Basel SBB
- Entflechtung der Züge, mehr Kapazität.
- Besserer Komfort im Bahnhof Muttenz:
- Einstieg Richtung Basel nur Geleise 1,
- Einstieg Gegenrichtung nur Geleise 4.
- Keine Güterzüge mehr im Personenbahnhof Muttenz.
- Durchfahrende Züge passieren auf Geleisen 2 und 3 ohne Beeinträchtigung von wartenden Personen.

Realisierungszeitraum: 2019-2025

Kostendach: um 300 Millionen CHF

Info: **Entflechtung Basel–Muttenz**
Film und Visualisierungen
Angebotsausbauten Basel–Liestal

(Text: W. Rehmann, Präsident, 16.03.2018)

Kollisionswarnsystem für Tram

Die BLT testet ein Kollisionswarnsystem für ihre Trams. Es handelt sich um ein Assistenzsystem, welches das Fahrdienstpersonal in seiner Arbeit unterstützen und die Fahrsicherheit weiter erhöhen soll. Das Projekt wird in Zusammenarbeit mit Stadler und Bosch Rail Transport vorangetrieben. Bei positiven Testergebnissen ist vorgesehen, die gesamte Tango-Tramflotte mit dem Kollisionswarnsystem auszurüsten.

Mehr.Text: Medienmitteilung BLT_Kollisionswarnsystem



Beide Sensoren (Bildmitte)



Tango-Tram bremsst rechtzeitig

(Text: W.
Rehmann, Bilder
+ Mehr.. BLT
23.01.2018)