

Sektion Nordwestschweiz

Texte Homepage "Aktuell" (Zusammenfassung bis 12.03.2014)

Badischer Bahnhof Basel: Südpasserelle nach siebzig Jahren wieder in Betrieb!

Der Bahnhof wurde beim Bau vor hundert Jahren mit zwei Zu- und Abgängen ausgestattet. Den Südausgang hat man nach dem Krieg nicht mehr geöffnet, denn zwei Ausgänge wären zolltechnisch sehr unpraktisch gewesen. Mit dem Schengenabkommen sind nun Entwicklungen möglich welche man vor wenigen Jahren noch für undenkbar hielt.

Nur sporadisch, bei Extrazügen in Zusammenhang mit Messen, hat man den zweiten Zugang geöffnet. Dies soll nun dauerhaft so sein. Mit einem Finanzaufwand von etwa fünfhunderttausend Euro, getragen durch die Deutsche Bahn und den Kanton Basel-Stadt, wurde der Durchgang aufgefrischt und in einen ordentlichen Zustand versetzt. Via Südausgang kommt man nun direkt zur Haltestelle von Tram 2 und 6 sowie Bus 30.

Der Durchgang verbleibt im 'Schengenregime', es ist also kein beliebiger Warenverkehr erlaubt. Möglicherweise sind die Inhaber der Geschäfte in der vor wenigen Jahren neu gestalteten 'Galerie marchande' des Bahnhofes über den neuen Ausgang nicht allzu glücklich. Denn die Benutzer des neuen Weges werden nicht mehr bei diesen Läden vorbei kommen.

(Text: W. Rehmann, 22.01.2014)

Aargauer S-Bahnnetz wird ausgebaut!

Zustimmung zum Angebotskonzept, Bewilligung Grosskredit Geschäft 13.223

Der Aargauer Grosse Rat hat am Dienstag, 7. Januar 2014 vierzig Millionen Franken gesprochen um den öffentlichen Nahverkehr weiter auszubauen. Die Gesamtkosten der Investitionen für die S-Bahn Aargau betragen rund 163 Millionen Franken, die Hauptlast trägt der Bund.

Es geht um rund 15 Einzelprojekte in den drei Korridoren Aarau-Olten-Zofingen, Heitersberg-Freiamt und der Nationalbahn Lenzburg-Zofingen. Die Ausbauten betreffen vor allem die Bahnhöfe Zofingen, Mägenwil, Othmarsingen, Wohlen, Boswil-Bünzen, Muri, Safenwil, Kölliken Oberdorf, Kölliken, Hunzenschwil, Küngoldingen, Wendegleis Wöschnau.

Pro Bahn NWCH hat sich im September 2013 im Rahmen einer Vernehmlassung klar positiv zum Vorhaben geäußert. Unsere Zustimmung und Dank ging an die Abteilung Verkehr des aargauischen Departementes Bau, Verkehr und Umwelt in Aarau.

(Text: W. Rehmann, 09.01.2014)

Medienorientierung über die Bahnzukunft im Raume Basel

Am Freitag, 15. November 2013 fand im Westflügel des Basler Centralbahnhofs eine Medienorientierung zum Thema "Gesamtperspektive - die Bahnzukunft im Raum Basel" statt. Als Referenten traten auf: Andreas Meyer, CEO SBB AG, Kathrin Amacker, Leiterin Kommunikation SBB AG, Jürg Stöckli, Leiter Immobilien SBB AG, Dr. H.P. Wessels, Regierungsrat BS und Dr. Sabine Pegoraro, Regierungsrätin BL.

Bahnchef Andreas Meyer verwies einleitend auf die drei Komponenten des laufenden Planungsprozesses, die nun zu einer Gesamtperspektive zusammengefasst wurden: Angebotsplanung, Infrastrukturplanung und Arealplanung.

Bis 2030 werden 2,5 Mia Franken in der Nordwestschweiz investiert, wovon 1 Mia Fr. für den Bahninfrastrukturausbau und 1,5 Mia Fr. für die Areal- und Immobilienentwicklung vorgesehen sind. Letztere soll auch von privater Seite mitfinanziert werden.

Bei Annahme der FABI-Vorlage fließen bis 2025 rund 900 Mio Fr. aus diesem Topf für Bahnausbauten in die Region.

Bis 2020 sollen die Sanierung des Westflügels des Centralbahnhofs samt neuen Zugängen und Unterführung, der Trimodale Terminal in Basel-Nord, der Ausbau Basel-St. Johann und der EAP-Anschluss realisiert werden.

S. Pegoraro erinnerte an den Umstand, dass Basel der einzige Knoten der Schweiz ist, wo alle vier Verkehrsträger (Schiene, Strasse, Schifffahrt und Luftverkehr) zusammen treffen. Nach Zürich (1.9 Mio Einwohner) und dem ArcLémanique (1.5 Mio Einwohner) figuriert die Nordwestschweiz resp. der Eurodistrict (1.0 Mio Einwohner) bezüglich Einwohnerzahl national an dritte Stelle. Bezüglich Güterverkehr ist Basel das wichtigste Ein- und Ausfuhrort. Die verschiedenen Referenten erläuterten anschliessend die einzelnen Projektschwerpunkte, welche hier in Kurzform dargestellt werden.

Bahnhof Basel SBB:

- Neue Personenunterführung westlich der bestehenden Passerelle zwischen Meret
- Oppenheim-Platz und Elsässertor. Die Finanzierung ist noch unklar, ebenso die Anbindung an die Stadt und ihren ÖV. Das Prinzip Unterführung statt Überführung (zweite Passerelle) scheint allerdings festzustehen
- Sanierung und Aufwertung des heute heruntergekommenen und nur schwach genutzten Westflügels (samt Zollanlagen und SNCF-Teil)
- Neues Hochhaus und städtebauliche Aufwertung des Südeinganges Gundeldingen
- Angedacht ist für die fernere Zukunft ein Neubau der Margarethenbrücke mit einer Tramhaltestelle direkt auf der Brücke mit Gleisabgängen zu allen Perrons

Arealentwicklung Bahnhof Liestal:

- Bahnhof Liestal: Neue Vierspur bis zur Frenkenbrücke und zusätzliches Wendegleis als Voraussetzung für die Einführung des Viertelstundentaktes der S-Bahn
- Neues Bahnhofsgebäude gemeinsam mit der künftigen Mieterin Kanton BL (eine Studie wurde beauftragt). Baubeginn 2018, geplante Fertigstellung 2025

Strecken-Kapazitätserweiterungen:

- Ausbau Bahnhofeinfahrt Basel-Ost
- Muttenz: Überwerfung, zusätzliches Perrongleis
- Pratteln: Ausbau Bahnhof, neuer Perron, neue Überwerfung Pratteln-West
- Fricktal: Ausbau bis 2040 (Vierspur Pratteln – Rheinfelden)
- Laufental: Der Bau von Doppelspurinseln muss vorgezogen werden, weil unabdingbare Voraussetzung für den S-Bahn-Taktausbau ist

Areal Wolf und Basel-St. Johann:

- Mögliche Verlagerung der Umschlagsanlage für den kombinierten Verkehr ins neue trimodale Zentrum in Basel-Nord in Prüfung, ebenso die Verlegung des dortigen Güterverkehrs in den RB Muttenz. Ziel: neue Flächen gewinnen für die Stadtentwicklung
- Testplanung für das Areal St. Johann läuft. Ausbau zum ÖV-Knoten, neue Passerelle zum Mittelperron und Bahnanbindung an den Euroairport EAP bis 2020. Zukunft des (schützenswerten?) Güterschuppens ungewiss. Ein möglicher späterer Anschluss als Y-Ast an das S-Bahn-Herzstück wird miteinbezogen

Basel-Nord / Kleinhüningen:

- Bau eines dritten Hafenbeckens parallel zur bestehenden Autobahn auf dem Areal des ehemaligen DB-Rangierbahnhofs Weil am Rhein.
- Neues trimodales Umschlagszentrum (Bahn – Schiff – Strasse)

Beide Vorhaben sollen 2020 in Betrieb gehen.

Das projektierte Terminal Limmattal wird nicht als Konkurrent, sonder als Ergänzung gewertet. Das S-Bahn-Herzstück ist nicht Bestandteil dieser Perspektive, da es einem eigenen Planungsprozess unterliegt. Auch für die Velofahrer sollen ausreichend Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

(Text: A. Guillaume, Pro Bahn NWCH, 15.11.2013)

Pro Bahn NWCH tritt den FABI-Regionalkomitees Aargau und Nordwestschweiz bei! Abstimmung Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur vom 9. Februar 2014

Der Vorstand von Pro Bahn Sektion Nordwestschweiz hat am 21. Oktober 2013 den Beitritt zu beiden Komitees beschlossen. Im Hinblick auf die eminent wichtige FABI-Abstimmung wurde auch je ein Kampagnenbeitritt bewilligt. An der unmittelbar folgenden Mitgliederversammlung wurde darüber orientiert.

(Text: W. Rehmann, 03.11.2013)

Basel: Tram 8 grenzenlos bald Wirklichkeit

Nachdem im letzten Sommer in Basel-Kleinhüningen die vor längerer Zeit verlegten Gleise der neuen "internationalen" Tramlinie nach Weil am Rhein an das BVB-Netz angeschlossen wurden und auch am Zoll ein erster Gleiszusammenschluss mediengerecht gefeiert wurde, schreiten inzwischen die Bauarbeiten auf deutschem Boden zügig voran.

Die Neugestaltung mit alternierender Einspur-Rasentrasse in der Friedlinger Hauptstrasse ist weitgehend abgeschlossen. Allerdings fehlt hier noch die Fahrleitung. Auf Schweizer Seite ist sie bis zum neuen pilzförmigen Zollgebäude bereits montiert. Ende Oktober 2013 sind die Gleise fast durchgehend bis zur Eingangskurve zur neuen Trambrücke, verlegt, welche parallel zur bestehenden Friedensbrücke über die Bahnanlagen der DB führen wird. Entlang der Auffahrtsrampe liegt auf seitlichem Eigentrasse ein solides Schottergleis auf Betonschwellen. Hier waren zuvor umfangreiche Aufschüttungen notwendig. Die Bogenbrücke, welche dereinst die (vorläufige?) Endhaltestelle Weil Bahnhof trägt, wird gegenwärtig auf dem Areal der künftigen Wendeschleife zusammengebaut und nach Vollendung der Widerlager in ihre definitive Lage geschoben.

Link zur Bildergalerie > <http://www.pro-bahn.ch/de/12/317/Basel-Tram8grenzenlos-Weil>

Die ursprünglich für Ende 2012 geplante Eröffnung der neuen grenzüberschreitenden Tram-Verbindung musste infolge zeitlicher Verzögerungen bei der Planung des Rheintalbahn-Vierspurausbaus um rund zwei Jahre hinausgeschoben werden. Nun sind die Arbeiten soweit fortgeschritten, dass der Endzustand sehr gut vorstellbar wird. Vielleicht wird das Tram in einigen Jahren auch das Weiler Stadtzentrum erschliessen.

(Text + Bildgalerie: A. Guillaume 30.10.2013)

Rangierbahnhof Basel I: Jungbrunnen für ein achtzigjähriges Sortierwerk



Der Rangierbahnhof Basel I dient dem Wagenladungsverkehr in Richtung Nord-Süd. Die Anlagen aus der Vorkriegszeit waren überholt und mussten ersetzt werden, nur so kann ein effizienter Weiterbetrieb des RB gewährleistet werden.

Drei neue Stellwerke, 38 neue Weichen, 24 Kilometer Geleise auf neuer Planie; moderne, radargestützte Bremsrechner; effiziente und lärmarme Balkengleisbremsen usw.: Dies ist die knappe Aufzählung der ersetzten Einrichtungen. Die täglich mögliche Leistung der Anlage steigt von 2'000 auf rund 2'400 Wagen.

Der Betrieb ist sicherer, braucht weniger Personal und hat eine massiv kleinere Lärmkomtur. Die rund sechsjährigen Umbauarbeiten haben sich gelohnt. Dank günstigen Wechselkursen und einer sehr sorgfältiger Projektsteuerung konnten die Kosten gegenüber den Voranschlägen um beinahe ein Viertel verringert werden.

Beim Beobachten des Ablaufbetriebes fällt aber ein Mangel sofort auf: Wären die Güterwagen mit automatischen Kupplungen ausgerüstet, könnte der Bahnhof noch perfekter arbeiten. Dies ist immer noch Zukunftsmusik, denn in Europa begnügt man sich bei den Bahnen seit 160 Jahren mit Schraubekupplungen. In den USA wurde der Schritt zum automatisierten Kuppeln vor rund hundert Jahren vollzogen, in Russland liegt dies bereits auch schon achtzig Jahre zurück.

(Text: W. Rehmann, Bild: Balkengleisbremse H.R., 03.10.2013)

Die SBB Betriebszentrale Mitte steuert ab 2016 den Zugsverkehr zwischen Basel, Bern, Luzern, Olten sowie Zulauf der NEAT-Achsen Gotthard und Lötschberg



Der Rohbau der BZ Mitte in Olten auf dem Areal der ehemaligen Industriewerke ist weitgehend fertig. Der Einbau der Bahntechnik beginnt im Herbst 2013, Inbetriebnahme erfolgt Ende November 2014. Danach wird bis zum Frühjahr 2016 die Netzsteuerung in die neue BZ migriert und die bestehenden Organisationen einbezogen.

In der neuen BZ mit vierundzwanzig Stundenbetrieb werden gegen 400 Mitarbeitenden tätig sein. Der Kontrollraum mit rund hundert Arbeitsplätzen ist in einer grossen verglasten Halle, die raumhohen Fenster bieten Durchblick zum nahen Tannwald und nordwärts zu den Hängen des Juras.

Die SBB investieren für die neue BZ etwa hundert Millionen Franken.

Die BZ kann bei Störungen die Funktion anderer Betriebsleitzentralen übernehmen.

(Text: W. Rehmann, Bild: H.R., 23.09.2013)