

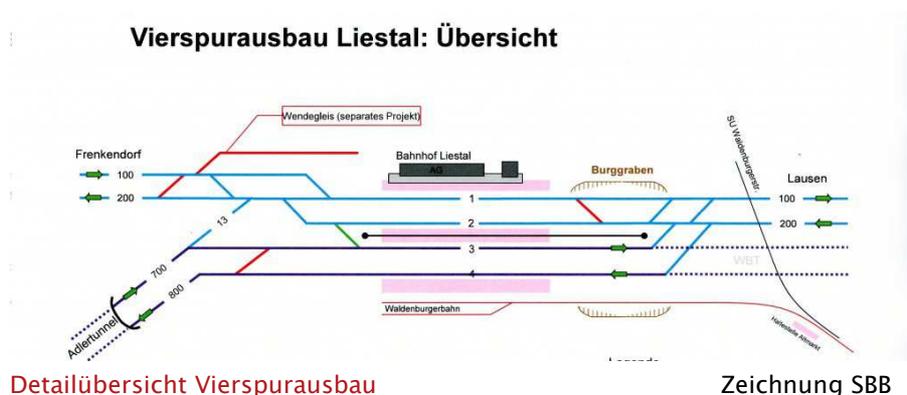
Sektion Nordwestschweiz

Texte Homepage "Aktuell" (Zusammenfassung bis 24.7.2012)

Neue Pläne für den Vierspurausbau des Bahnhofs Liestal

Vor über zwanzig Jahren ist der Bau des Wisenbergstunnels hauptsächlich deswegen gescheitert, weil man sich mit der Stadt Liestal nicht über die Gestaltung des Bahnhofes Liestal einigen konnte. Die städtebaulichen Überlegungen der Stadt waren im Konflikt mit den Absichten der Bahn. Es blieb damit beim Bau des Adlertunnels, eine neue Juraquerung konnte nicht vollständig verwirklicht werden. Aus heutiger Sicht wird der Wisenbergtunnel erst um oder nach 2050 gebaut werden können. Nach wie vor ist der Bahnhof Liestal ein grosses Hemmnis für den Bahnbetrieb. Mehrere Projektideen erwiesen sich als überdimensioniert und hatten aus Kostengründen und der Landschaftseingriffen wegen kaum eine Realisierungschance. Jetzt liegen neue Vorschläge vor, die auch vom Stadtrat Liestal begrüsst werden. Der Bahnhof soll auf SBB-eigenem Areal gegen Südwesten erweitert werden, die Anlagen der Waldenburgerbahn werden gegen den Hang verschoben, sodass ein Mittelperron für die SBB gebaut werden kann. Der Bahnhof Liestal wird künftig bis zum Burgeinschnitt über vier Geleise verfügen. Mit dem geplanten "Wendegleise" für die Regio S-Bahn Basel gibt es fünf Haltestellenkanten (bisher zwei) sowie jene der WB. Der Bau könnte ums Jahr 2020 beginnen, die Kosten dürften sich um dreihundert Millionen Franken bewegen. Kritiker bemerken zu Recht, dass es damit keine vollständige Lösung der Kreuzungskonflikte geben wird. Dem Projekt werden trotzdem hohe Umsetzungschancen zugeschrieben, es ist zudem kompatibel mit einem künftigen Wisenbergtunnel. Übersicht Vierspurausbau Liestal

24.07.2012 wr



Grundsteinlegung für Betriebszentrale Mitte der SBB in Olten

Auf dem Areal der ehemaligen SBB Industriewerke beim Bahnhof Olten erfolgte am Donnerstag, 5. Juli 2012 die Grundsteinlegung. Die BZ Mitte soll ab Ende 2014 etappenweise in Betrieb gehen, sie steuert den Zugsverkehr im Mittelland sowie der Nordwest- und Zentralschweiz. BZ Mitte wird auch in der Lage sein bei Ausfall der BZ beim Flughafen Kloten deren Funktionen zu übernehmen. Kleinere Betriebszentralen sind in Poleggio (TI) für den Gotthardbasistunnel und Lausanne für die Westschweiz im Aufbau. BZ Mitte wird somit auch den nördlichen Zulauf zu den Tunnels (GBT und LBT) steuern, beim LBT koordiniert mit der BZ der BLS in Spiez. Insgesamt sollen künftig rund 350 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Olten tätig sein.

Pro Bahn Schweiz war beim Anlass vertreten durch Andres Theiler, Ernst Tresch (Olten) und Willi Rehmann.

Jahresbericht 2011

Als Daueraufgabe von Pro Bahn NWCH gehört der Einsatz für die Regio S-Bahn Basel.
Im Berichtsjahr....
(Siehe Archiv)

Tramnetz Region Basel 2020

Medienorientierung vom 8. Februar 2012
Vorgesehen sind 11 Tramlinien
(Siehe Archiv)

Regionalverkehr Nordwestschweiz

Resultate der Arbeitsgruppe Regionalverkehr (Regio S-Bahn Basel) der Sektion Nordwestschweiz
Themen: Ist-Zustand / Feststellungen / Forderungen – Vorschläge
(Siehe Archiv)

Regio S-Bahn Basel: Ende des Einsatzes von NPZ-Triebzügen der SBB zwischen Basel und Mulhouse

Mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 endete der Betrieb der NPZ im Elsass. Diese Zweistromfahrzeuge der SBB wurden ab 1997 zwischen Frick und Mulhouse auf der S 1 („Ligne verte“) der Regio S-Bahn Basel durchfahrend eingesetzt. Bereits vor zwei Jahren wurde der Durchlauf beendet, denn die Regio S-Bahn fährt in der Schweiz nur noch mit FLIRT-Fahrzeugen. Der Abschnitt zwischen Basel und Mulhouse verblieb isoliert mit NPZ-Zügen, denn die FLIRT sind in Frankreich nicht zugelassen. Nun werden AGC-Fahrzeuge (Autorail Grand Capacité) von Bombardier durch SNCF eingesetzt, diese sind aber nicht schweiztauglich. Ein erneut durchlaufender Betrieb der S1 wäre wohl nur mit frankreichtauglichen FLIRT möglich, deren Zulassung im Nachbarland wird für Mitte 2012 erwartet. Trotzdem wird das jetzige Betriebsregime in absehbarer Zeit kaum geändert werden. Erst die Realisierung des angestrebten Bahnanschlusses des EuroAirports dürfte die Situation verändern und den Einsatz von FLIRT's bedingen, wie zum Beispiel Zell im Wiesental – Lörrach – Badischer Bahnhof – Basel SBB – EAP.

2012.01 wr

Bericht über die Medienorientierung der BVB zur Trambeschaffung

Depot Wiesenplatz Basel vom Dienstag, 25. Oktober 2011, 11:00 – 11:45 Uhr
[Zum ausführlichen Bericht](#)

Keine Vorfinanzierung für Bahnausbauten im Laufental

Der Entscheidung keine kantonale Vorfinanzierung für Bahnausbauten im Laufental zu leisten ist ein schwerer Rückschlag für die jahrzehntelangen Bemühungen um die Verbesserung des Bahnverkehrs im Laufental. Im Gegensatz zum Kanton Zürich oder zu westschweizer Kantonen hat man hier immer noch nicht begriffen wie Ausbauten für den öffentlichen Verkehr mit Bundesmitteln voran gebracht werden müssen. Ins gleiche Bild gehören die aufgeschobenen Doppelspurausbauten der BLT Linie 10 im Leimental, aufgrund verzögerter Bundesbeiträge. Mit dieser defensiven, gar passiven Haltung verpasst die Nordwestschweiz den Anschluss. Die Kantone ennet des Juras sind da viel dynamischer und aktiver.

Pro Bahn NWCH
Willi Rehmann