

Sektion Nordwestschweiz

Texte Homepage "Aktuell" (Zusammenfassung bis 30.06.2016)

Der Badische Bahnhof Basel im Dezennium grosser Umbrüche Ein Rück- und Ausblick

Zahlen und Fakten aus dem Referat von Wolfgang Hugenschmidt, Deutsche Bahn, Mitarbeiter des Beauftragten für die Deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet und Verantwortlicher für Projektkoordination, gehalten anlässlich der Jahresversammlung von Pro Bahn Nordwestschweiz von Samstag, 11. Juni 2016 im Bad. Bahnhof Basel.

Mehr... > http://www.pro-bahn.ch/14/1205/2016_NW_BadBhf1506?force

(Zusammengestellt: A. Guillaume, 15.06.2016)

Umgebautes Reisezentrum in Basel SBB eröffnet

Das neu eingerichtete SBB – Reisezentrum im Basler Centralbahnhof wurde am Montag, 6. Juni 2016 um 09 Uhr 30 in einer kurzen Zeremonie eröffnet. Jeannine Pilloud, Leiterin SBB Personenverkehr, Urs Köppel, Centerleiter Bahnhof Basel SBB und Dr. Martin Sandtner, Leiter Planungsamt Basel-Stadt würdigten in kurzen Ansprachen den schön gelungenen Umbau und kündigten weitere Transformationen im Westflügel an, welche ab 2017 umgesetzt werden. Basels



Einwohnerzahl wächst wieder und mit zunehmendem Passagieraufkommen ist zu rechnen. Das Zentrum präsentiert in hellen und warmen Tönen, eine gläserne Decke trennt die im Obergeschoss liegenden Büros ab und erlauben einen Blick auf die originale Kassetten-Holdecke. Die Anzahl Schalter wurden von 9 auf 15 erhöht und der Raum wirkt aufgeräumt und einladend. Durch die Aufhebung des SBB-Reisebüros konnte ausreichend Platz gewonnen werden und Sitzgelegenheiten machen ein eventuelles Warten angenehmer.

Ein elektronisches Nummernsystem lässt abschätzen, wann wo ein Schalter frei wird. Die Anlage muss sich nun in der alltäglichen Praxis bewähren. Wer in Zukunft ein Billet am Schalter beziehen will, muss den kleinen Umweg durch die ursprüngliche Gepäckhalle machen. Dank des zweiten Ausgangs bei den Gleisen und nahe den Rolltreppen sollte dies allerdings für die Bahnkunden nicht allzu umständlich sein.



Um 11 Uhr, also eine gute Stunde nach dem Durchschneiden des symbolischen roten Bandes durch Frau Pilloud haben die Billetschalter mit den schönen Holzverkleidungen in der denkmalgeschützten Schalterhalle für immer geschlossen. Ein Ära Basler Bahngeschichte ging zu Ende, an die viele Erinnerungen geknüpft sind.

In den nächsten zwei Jahren werden dort Provisorien Einzug halten und später soll sich ein

Gastronomiebetrieb in den alten Räumlichkeiten, wo vor Jahrzehnten noch schöne Kartonbillette

gedruckt wurden, einquartieren.

Pro Bahn NWCH war anfänglich bezüglich der Schliessung der historischen Schalter sehr skeptisch. Mit der nun getroffenen Lösung haben sich einige Bedenken aufgelöst. Somit wünschen wir dem Reisezentrum für die Zukunft allzeit gute Fahrt! Bleibt nach wie vor die Hoffnung der Bahnhof möge nicht zum Supermarkt verkommen.

(Text + Bilder: A. Guillaume, 06.06.2016)

Bald wieder mit dem Tram nach Saint-Louis

Ende 2017 wird, nach 60-jähriger Abwesenheit, das Basler Tram wieder über die französische Grenze nach Saint-Louis rollen. Während auf dem kürzeren Schweizer Abschnitt bis zur Burgfelder Grenze der Strassen- und Gleisbau schon weit gediehen ist, haben in der Avenue Charles de Gaulle in Saint-Louis erste Gleisbauarbeiten, ausgeführt durch eine französische Firma, soeben begonnen.



Auffällig an der Streckenführung sind die vielen relativ engen 90-Grad-Kurven in noch dünn besiedeltem Gebiet. In Zukunft wird jeder zweite Kurs der Linie 3 bis Saint-Louis Gare fahren, während der Zwischenkurs auf der neuen Schlaufe rund um das Zollgebäude wendet.

Bild links: Stadteinwärts führendes Gleis auf Schweizer Seite

Bild rechts: Erste Gleise in Saint-Louis

(Bilder +Text: A. Guillaume, 16.05.2016)

Neue Pläne für das Basler „Herzstück“

Im Rahmen des Europäischen Bahnkongresses wurden gestern in Basel neue Pläne für das Projekt einer unterirdischen Durchmesserlinie, in Basel prägnant „Herzstück“ genannt, vorgestellt.

Im Gegensatz zur bisherigen Planung, die eine reine S-Bahn-Streck mit starkem Gefälle vorsah, soll der Tunnel nun „normgerecht“ gebaut werden und für alle Zuggattungen befahrbar sein. Dies bedingt eine neue Linienführung, wobei die vorgesehenen Tiefbahnhöfe Basel SBB und Bad. Bahnhof / Messe mehr oder weniger quer zu deren Achsen zu liegen kommen. Die SBB sollen erst kürzlich von dieser Neuplanung in Kenntnis gesetzt worden sein.

Im Bereich Uni / Spital ist ein weiterer Tiefbahnhof geplant, vorher lag dieser unter dem Perimeter Lyss / Marktplatz. Ein direkter Anschluss Richtung Oberrheintal fehlt allerdings weiterhin, so dass durchgehende Züge Deutschland – Schweiz nach wie vor in Basel SBB wenden müssten. Durch diese „Optimierung“ wird allerdings eine seit Jahren laufend Planung (Vorprojekt) in Frage gestellt und könnte die Umsetzung um weitere Jahrzehnte verzögern, zumal unsicher ist, ob das Projekt „Herzstück“ überhaupt in das Ausbauprogramm 2030 aufgenommen wird.

Ausgereifere Projekte wie der Durchgangsbahnhof Luzern konkurrenzieren ernsthaft das Basler Vorhaben.

(Text: A. Guillaume, 28. 04.2016)

Siegerprojekt aus dem Projektwettbewerb Bahnhofareal Liestal vorgestellt

Am Montag, 25. April 2016 wurde im Liestaler Rathaus das von einer zehnköpfigen Fach- und Sachjury unter dem Vorsitz von Prof. Johannes Käferstein, ETH/SIA Zürich, erstplatzierte Bauprojekt für die Neuüberbauung des Bahnhofareals Liestal vorgestellt. Es handelt sich um das Projekt „Le Mur du Quai“ von Burkhard Meyer Architekten BSA in Baden. Auftraggeberin des im August 2015 lancierten Projektwettbewerbes war die SBB AG.

Liestals Stadtpräsident Lukas Ott würdigte in einer kurzen Rede die Qualität des prämierten Projektes und betonte die Wichtigkeit eines funktionierenden und modernen Anspruchs genügenden Bahnhofs und seines unmittelbaren Perimeters für seine Stadt und deren Entwicklung. Der Leiter von Development SBB Immobilien, Alexander Muhm, stellte anschliessend die wichtigen Details zum Projekt vor. Bestandteile des Wettbewerbes waren die beiden Baufelder C (der eigentliche Bahnhof am Standort des heutigen) und B, wo ein kommerziell zu nutzendes siebengeschossiges Gebäude vorgesehen ist. Beide langgezogenen Gebäude sind im ersten Stock durch eine gedeckte Passerelle verbunden, welche auch als Wetterschutz für die wartenden Bus- und S-Bahn-Passagiere beim neuen Kopfgleis und als eine Art Eingangstor zum „Corso“ genannten Bahnhofvorplatz dient.

Im eigentlichen Bahnhofsgebäude befinden sich im Erdgeschoss alle bahn- und publikumsrelevanten Einrichtungen, im ersten OG sind medizinische Praxen und in den zwei obersten Stockwerken sind viele kleinere Wohnungen vorgesehen, welche durch einen Laubengang seitlich erschlossen werden. Das Ganze bildet eine feingliedrige architektonische Einheit, welche die bestehenden Neubauten gegenüber von der Höhe her nicht konkurrenzieren. Ausgesuchte Baumaterialien wie Backstein und Sichtbeton sorgen für ein ausgewogenes Erscheinungsbild. Leider wird der erst wenige Jahre alte grazile Neubau der Kantonsbibliothek wegen des auf Baufeld B geplanten Neubaus von der Bahn aus kaum mehr zu sehen sein. Dafür soll zwischen den Gebäuden ein verkehrsberuhigter, baumbestandener Platz entstehen. Das Baufeld A, welches nicht Teil des Projektwettbewerbes war, könnte von einem weit höheren Neubau belegt werden, der ev. auch für universitäre Zwecke verwendet werden kann. Die SBB wollen für den nördlichen Teil des Areals, wo noch tote Gütergleise liegen, einen weiteren Projektwettbewerb lancieren.

Anschliessend begründete Prof. Käferstein die einstimmig erfolgte Wahl der Jury. Im Foyer wurden auch die anderen fünf Projekte, welche die Vorprüfung bestanden hatten, ausgestellt.

Entsprechende Broschüren wurden aufgelegt.

Einige Fragen aus der Zuhörerschaft betrafen die Lage der beiden Unterführungen, die Parkiermöglichkeiten und Taxistandplätze.

Die Realisierung von „Le Mur du Quai“ ist zwischen 2022 und 2025 geplant, also parallel zum bereits im Herbst 2015 vorgestellten Projekt „Ausbaus des Liestaler Bahnhofs auf vier Durchgangsperrongleise“. Hinzu kommen ein neues S-Bahn-Kopfgleis (für den Viertelstundentakt nach Basel) und auf der Südseite eine Perronkante für die auf Meterspur aufzuweitende Waldenburgerbahn. Mit den neuen Bahnanlagen und Gebäuden dürfte die Stadt Liestal einen ihrer Funktionen als Kantonshauptort würdigen architektonischen Akzent erhalten.

Bilder Projekt SBB >

<http://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/projekte/ausbau-schienennetz/projekte-mittelland-tessin/liestal.html>

(Text: A. Guillaume, 25.4.2016)

Nach achtzig Jahren: Ende der Schweizer Zugsicherung!

Schweizweit, landauf, landab, so auch im Bahnhof Basel SBB (siehe Bild), werden in den Eisenbahngleisen tausende gelbe Balisen im 'Doppelpack' montiert. Manche Personen bezeichnen diese auch als 'Kilometersteine', was nicht falsch ist.

Die knallfarbigen Dinger sind Teil der Zugsicherung und lösen die herkömmlichen Gleismagnete Signum ab, diese kommen ins Alteisen. Bis zum Jahr 2017 oder 2018 wird diese Aktion abgeschlossen sein.



Das Schweizer System Signum wurde vor über achtzig Jahren, nach schweren Zugunfällen eingeführt und immer wieder verbessert.

Das moderne System ETCS wird zu einem noch nicht bekannten Zeitpunkt das einheitliche europäischen Zugsicherungssystem sein.

(Text + Bild: W. Rehmann, 25.04.2016)

Vertiefte Studie Weissensteintunnel

Stellungnahme von Pro Bahn NWCH

Pro Bahn NWCH hat an der Versammlung vom 21. März 2016 die Stellungnahme zugunsten Erhalt der Bahn beschlossen.

Mehr.... http://www.pro-bahn.ch/14/1169/2016_NW_OevSO-210316?force

(Text: W. Rehmann, 02.04.2016)

Baustart am zweiten Bözbergtunnel



Der neue Tunnel ist das grösste Objekt im Viermeterkorridor der Bahn von Basel nach Luino und Chiasso. Im Jahr 2017 wird er innert zehn Monaten von Süden her, Seite Schinznach-Dorf, maschinell gebohrt und mit Betontübbinges gesichert. Für den Ausbau des Korridors mit Massnahmen an insgesamt zwanzig Tunnels und einer grossen Zahl weiterer Objekte wurde durch das Parlament 2013 ein Kredit von 710 Millionen Franken bewilligt. Beinahe die Hälfte der Summe wird alleine für den Bözberg gebraucht, mit einer Tunnellänge von 2,7 Kilometern. Nach Inbetriebnahme des Korridors im Jahre 2020 wird der alte Tunnel von 1875 zum Dienst- und Rettungstollen umgebaut.

(Text+Bild: W. Rehmann, 09.03.2016)

Untertützung für die Weissensteinbahn

Die Sektion Nordwestschweiz von Pro Bahn Schweiz tritt dem Komitee „Weissensteintunnel erhalten“ bei und unterstützt damit dessen Bestrebungen zum Erhalt der auch für die Region Basel wichtigen Regionalbahn zwischen Moutier und Solothurn. Eine Verlegung des Bahnverkehrs auf die Strasse bedeutet Mehrbelastung für die Anliegergemeinden, verlängert die Reisezeiten, läuft den Bestrebungen um Reduktion des Schadstoffausstosses zuwider und entwertet vorhandene funktionsfähige Bahninfrastrukturen.

(Text: A. Guillaume, 29.02.2016)

Nächster Halt: Belgrad!



Zu Beginn des neuen Jahres werden die letzten Düwag-Tramwagen der BVB mit der Bahn nach Belgrad verschickt. Dies wurde möglich nachdem bereits zwölf Flexity-Trams in Basel verkehren. Die Auslieferung aller 61 Flexity-Fahrzeuge wird bis Ende des Jahres 2017 erfolgen. Entsprechend werden weiterhin Basler Trams exportiert werden. Die Ausrangierung der Fahrzeuge ist für die BVB kostenneutral, denn die Aufwände für den Transport werden durch das Staatssekretariat für Wirtschaft

SECO des Bundes übernommen. Das Gleiche gilt auch für Fahrzeuge der BLT die ebenso nach Belgrad geliefert werden.

(Text/Bild: W. Rehmann, 11.01.2016)