

Sektion Nordwestschweiz

Texte Homepage "Aktuell" (Zusammenfassung bis 14.09.2014)

Hafenfest 2014 in Basel-Kleinhüningen

Nach mehrjähriger Pause wurde beim Hafen Basel-Kleinhüningen am zweiten Septemberwochenende wiederum ein Hafenfest durchgeführt. Damit sollte die Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen hervor gehoben und auch für die geplanten Ausbauten geworben werden.

Das öffentliche-rechtliche Unternehmen umfasst neben Kleinhüningen auch die Hafenanlagen in Birsfelden und den Auhafen bei Muttenz. Der frühere Hafen Basel St. Johann wurde per Ende 2009 stillgelegt und inzwischen abgebrochen.

Zum Unternehmen gehört auch als Tochterunternehmen (100%) die Hafenbahn Schweiz, welche über die gesamte Bahninfrastruktur der Häfen verfügt. Am Rheinhafen Weil am Rhein ist der Hafen mit 38% Anteil Kapitalinhaber; die Stadt Weil am Rhein ist Mehrheitseignerin. Die Rheinhäfen funktionieren nach dem

"Landlord"-Prinzip als reine Infrastrukturorganisation, ohne eigene Umschlagsbetriebe.



In Basel-Kleinhüningen stehen grosse Investitionen an. Ein multimodaler Terminal soll direkt neben Güterbahnhof und Autobahn auf CH-Gebiet entstehen. Zudem wird dort ein drittes Hafenbecken geplant. Dank modernen Anlagen soll der Container-Umschlag effizienter und die Kapazität erhöht werden. Das Hafenunternehmen hat bereits die Planungsarbeiten vergeben. Es wird mit Investitionen in der Grössenordnung von 150 - 200 Millionen Franken gerechnet. Noch besteht eine Unsicherheit über die gesetzlichen Grundlagen für eine finanzielle Bundesbeteiligung. Ein Diskrepanz gibt es mit dem Bundesamt für Verkehr BAV, welches das neue Hafenbecken offenbar eher im Bereich des Hafens in Weil am Rhein errichten will.

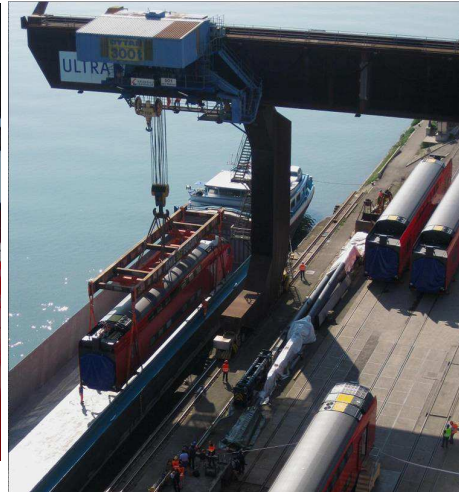
(Text: W.Rehmann, 14.09.14; Foto H.R. 12.09.14)

Doppelstock-Triebzüge verlassen die Schienen

Stadler gewann die Ausschreibung für fünfundzwanzig Doppelstock-Triebzüge für die Zubringerlinien der drei grössten Moskauerflughäfen. Das Auftragsvolumen beträgt rund 380 Millionen Euro.

Vom Zeitpunkt der Bestellung bis zur Lieferung des ersten Zuges vergingen nur achtzehn Monate. Die ersten fünf Züge, basierend auf dem KISS-Konzept, werden in Altenrhein fabriziert, die weiteren im Stadlerwerk in Minsk (Weissrussland).

Aufgrund der russischen Spurweite und den übergrossen Breiten- und Höhenmassen der Fahrzeuge ist ein Schienentransport nicht möglich. Der Transport erfolgte mit Tiefladern über Landstrassen und nur immer nachts von Altenrhein bis zum Auhafen. Dort wurde der erste Zug ins Rheinschiff Miranda verladen. Abfahrt am 6. September 2014 um 17:00 h mit Zielhafen Amsterdam.



[ZUR BILDERGALERIE](#)



Bild: StadlerRail

Mit einem Küstenmotorschiff geht es danach via Nord-Ostseekanal weiter nach Mukran auf Rügen. Die Eisenbahnfähre mit Breitspurgeleisen bringt die Wagen nach Klaipeda. Dort gibt es Anschluss ans Bahnnetz mit 1'522 mm-Spur zur Fahrt nach Minsk.

(Text: W. Rehmann; Bild H.R. + StadlerRail, 06.09.2014)

Basel SBB-Ost: Kompetenzzentrum für Räder



Am Servicestandort Basel SBB installierte die SBB eine Tandem-Unterflurdrehbank, einen Ultraschallprüfautomaten und eine Anlage zum raschen Wechseln von Drehgestellen, speziell von FLIRT-Regionalverkehrszügen. Die neuen Einrichtungen ermöglichen sehr effiziente Arbeitsabläufe. Ein Lok-Drehgestell kann in rund einer Stunde am Fahrzeug abgedreht und profiliert werden. Es ist somit möglich Räder einer Lokomotive über die Mittagszeit zu kontrollieren und abzdrehen; vor- wie nachmittags bleibt steht das Fahrzeug aber dem Betrieb zur Verfügung. Insgesamt investierten die SBB Maschinen und Einrichtungen im Wert von rund vierzig Millionen Franken.

(Text + Bild: W. Rehmann, 21.08.2014)

Basel: Die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein ist fertig!

Mit den letzten Schienenschweissungen und dem Hängen der Drähte der Fahrleitung wurde die Linienverlängerung soeben abgeschlossen. In den nächsten Wochen werden Probefahrten stattfinden. Im Herbst wird das gesamte Fahrpersonal der BVB eine Linieninstruktion erhalten und die Strecke im Schulbetrieb befahren. Am Wochenende des Fahrplanwechsels vom 14. Dezember

2014 wird die Linie mit einem grossen, grenzüberschreitenden Volksfest eingeweiht werden. Fahrten auf der gesamten Linie 8 sind an diesem Tag gratis.

[Mehr ...](#)



(Text: W.Rehmann, 14.08.2014; Bild: H.R.26.08.2014)

Basel: Ein grosser Schritt zur Verlängerung der Tramlinie 3 nach St. Louis

Der Ratschlag zur Tramverlängerung wurde durch den Grossen Rat BS am 26. Juni 2014 bewilligt. Die Referendumsfrist dazu ist soeben abgelaufen, der Beschluss des Rates ist somit in Kraft. Damit ist eine Haupthürde des Projektes überwunden. Bis zum Baustart im Jahre 2015 sind noch verschiedene planungsrechtliche und administrative Schritte auf beiden Seite der Grenze zu tun. Die Inbetriebnahme der Linienverlängerung ist für Ende 2017, Beginn 2018 geplant. Mit dieser Verlängerung wird eine zweite Tramlinie über die Grenze geführt, denn bereits im Dezember 2014 wird Tram 8 von Basel bis nach Weil am Rhein fahren. Es bleibt hier an die Zeit zu erinnern, als das Tram von Basel nach Lörrach, Hünigen und St. Louis fuhr. Seit 1910 fährt die Birsigthalbahn, jetzt Tramlinie 10, nach Rodersdorf und führt dabei auch in einem Abschnitt über französisches Gebiet.

[Mehr...](#)

(Text: W.Rehmann, 14.08.2014)

Sektion Nordwestschweiz, Jahresbericht 2013

[Mehr](#)

Basel: Verlängerung der Tramlinie 3 nach St. Louis-Gare

Der Ratschlag zur Tramverlängerung wurde zuhanden des Grossen Rates BS verabschiedet. Baubeginn soll Herbst 2015 sein, Betriebsaufnahme Ende 2017. Details zum Vorhaben sind auf der [Internetseite zu Tram 3](#) zu finden.

Weiteres im [Ratschlag der Regierung BS](#) zuhanden des Grossen Rates.

(Text W.Rehmann, 23.05.2014)

Sanierung der Tramlinie nach Riehen

Am 18. Mai 2014 wird in Basel-Stadt über das Projekt Erlenmatt-Tram abgestimmt. Während Links-Grün das Projekt als Puzzle-Teil von Tramnetz 2020 befürwortet, stellt sich der bürgerliche Block mit dem Kostenargument geschlossen dagegen.

Unabhängig von diesen Ausbauvorhaben geht die Sanierung des bestehenden, zeitweise etwas vernachlässigten BVB-Gleisnetzes voran. So soll in den nächsten Jahren die weitgehend auf eigener Trasse verlaufende Linie nach Riehen umfassend erneuert werden: neue Gleise, besserer Schutz des Grundwassers im Bereich der Trinkwasseraufbereitung Langen Erlen, Anpassung der Haltestellen an das Behindertengleichstellungsgesetz, neue Kaphaltestelle bei der Bettingerstrasse und teilweise Begrünung des Gleiskörpers. Anfang Mai hat als erste Etappe die Erneuerung der Tramwendeschlaufe beim Eglisee begonnen, wofür auf einer Länge von ca. 220 m ein temporärer signalgesteuerter Einspurbetrieb mittels Kletterweichen eingerichtet wurde. Die dadurch ausgelöste Fahrzeitverzögerung wird durch vorverschobene Abfahrtszeiten in Riehen ausgeglichen.



Trambegegnung beim Spurwechsel zwischen Eglisee und Habermatter



Sanierungsarbeiten im Bereich Schlaufe Eglisee

Im Hinblick auf die bestellten Flexity-Tramzüge muss die Gleisgeometrie der Schlaufe angepasst werden. Für Diskussionen sorgt die geplante, lichtsinalgesteuerte Zusammenlegung von Tram- und Autospur in Richtung Deutschland im Abschnitt Weilstrasse bis Riehen-Grenze, wo heute das Tram auf eigener Spur fährt. Die Eröffnung der Zollfreistrasse Weil – Lörrach hat in Riehen bis heute nicht zur erhofften massiven Entlastung vom Pendler-Durchgangsverkehr geführt, da es am Grenzübergang Weil-Otterbach seither zu vermehrten Staus kommt, was die Autofahrer motiviert, wieder häufiger auf die alte Route mitten durch Riehens Dorfkern auszuweichen. Ob dereinst das Tram über die Grenze nach Lörrach-Stetten verlängert werden kann, ist noch ungeklärt.

(Text + Bilder: A. Guillaume, 11.05.2014)

Zell im Wiesental: Dreissig Jahre Pro Schiene

Im Textilmuseum in Zell im Wiesental feierte am 25. April 2014 [Pro Schiene Wiesental](#) das grosse Jubiläum und gab sich mit Pro Schiene Dreiland gleich einen neuen Namen. Damit will die Organisation ihren künftigen, erweiterten Handlungsraum aufzeigen, welcher das Gebiet des RVL, Regio Verkehrsverbund Lörrach, umfasst, aber auch die Hochrheinstrecke bis Waldshut und darüber hinaus einschliesst. Trotz vieler Rückschläge kann als grosser Erfolg der Erhalt der Bahnlinie bis Zell gewertet werden. Nach zehn Jahren der Betriebsführung durch SBB GmbH Konstanz mit modernen FLIRT-Triebzügen ist die sehr erfolgreiche Bahn in keiner Weise mehr gefährdet. Seit 1913 wird im Wiesental elektrisch gefahren. Auf der Hochrheinstrecke aber muss im Abschnitt zwischen Basel und Erzingen immer noch dafür gekämpft werden.

(Text: W. Rehmann, 28.04.2014)

Basel-Stadt: Medienorientierung des Komitees „Ja zum Tram“

Das breit abgestützte baselstädtische Komitee „Ja zum Tram“ orientierte am 8. April 2014 die Pressevertreter über die am 18. Mai zur Abstimmung kommende Vorlage „Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof / Tram Erlenmatt“. Dabei geht es um eine fussgängerfreundliche Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes und um eine 1200 m lange Tram-Neubaustrecke vom Bad. Bahnhof via Schwarzwaldallee und Erlenstrasse zum Riehenring mit Anschluss in die aktuelle Linie 14 beim Musical Theater. Das Projekt stellt die erste Etappe der Umsetzung des 2012 vom Basler Grosse Rat beschlossenen Tramnetzes 2020 dar, welches diverse Neubaustrecken von rund 21 km Länge vorsieht. Das Ende 2014 in Betrieb gehende Weiler Tram („Tram 8 – grenzenlos“) wurde bereits vor der Erarbeitung des Tramnetz 2020-Konzeptes aufgegleist.

Die Planung des nun zur Abstimmung vorliegenden Streckenabschnittes geht ebenfalls bereits auf das Jahr 2005 zurück, als der Beschluss zur Umwandlung des ehemaligen Güterbahnhofs der DB in eine neues Kleinbasler Stadtquartier inklusive einer Anbindung an das Tramnetz in einer Volksabstimmung gutgeheissen wurde. Inzwischen ist die Erlenmatt in der Phase der Realisierung. Dort entstehen rund 3000 neue Wohnungen, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten. Eine erste Etappe ist bereits bezogen. Als provisorische Massnahme zwecks besserer Anbindung wurde inzwischen die Buslinie 30 in die Erlenstrasse verlegt.

Die bürgerlichen Parteien haben gegen das Erlenmatt-Tram erfolgreich das Referendum ergriffen mit den Argumenten „zu teuer“ und „der Bus genügt“.

Das Pro-Komitee führte dem gegenüber folgende Argumente auf:

- Die neue Linie ist eine erste Etappe von Tramnetz 2020 und eine Vorinvestition in ein zukünftiges Pharma-Tram, auch Roche-Tram genannt (St. Johann SNCF – Novartis – Bad. Bahnhof DB – Roche – Basel SBB).

- Das Erlenmatt-Tram findet (möglicherweise) auch eine logische Fortsetzung durch die Feldbergstrasse und über die Johannerbrücke in Richtung Bahnhof SBB (sog. Tram 30) und erschliesst publikumsintensive Zonen wie Spitäler und Universität, Biozentrum und bald auch die ETH.
- Die vom Basler Stimmvolk angenommene Städteinitiative verpflichtet die Regierung zu einer spürbaren Reduktion des MIV, was nur durch einen Ausbau des ÖVs, vorzugsweise des Trams, und durch verkehrslenkende Massnahmen zu erreichen ist.
- Die Schadstoffbelastung (vor allem im dicht bewohnten, verkehrsgeplagten Kleinbasel) wird durch das umweltfreundliche Tram merklich reduziert werden.
- Nicht nur für betagte und behinderte Menschen bietet das Tram grössere Sicherheit, erhöhte Zuverlässigkeit und besseren Fahrkomfort. Eine Buserschliessung ist für Mobilitätsbehinderte keine Alternative. Im neuen Quartier entstehen auch Alterswohnungen.
- Das Tram ist „verbindlicher“ als der Bus.
- Mit zusätzlichen Weichenverbindungen wird die Erlenmatt-Linie zur gewünschten Flexibilisierung des Tramnetzes (Gleisspange Riehen und Abzweig Riehenring Richtung Mustermesse resp. späteres Tram 30) beitragen.
- Von der autogerechten Stadtplanung der Sechziger Jahre gilt es nun endlich definitiv Abschied zu nehmen.

Dem gegnerischen Argument „68 Mio. ist teuer“ wird entgegengehalten, dass die reinen Trambaukosten lediglich 27,2 Mio. Fr. betragen, wovon eine Bundessubvention von 12,37 Mio abgezogen werden kann. Die restlichen Gelder sind für die Sanierung des Schwarzwald-Autobahntunnels (14,6 Mio), für die Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes (6 Mio), für diverse Strassenarbeiten (17,8 Mio), für Baumpflanzungen (0,86 Mio) und für zusätzliche Weichenverbindungen (Flexibilisierung, 1,7 Mio) vorgesehen.

Der Kilometerpreis Schiene (rund 57 Mio) ist in Basel folglich nicht höher als in anderen vergleichbaren Schweizer Städten wie Zürich, Bern oder Genf).

Das Gegenargument „der Bus genügt“ klammert die zukünftige demografische Entwicklung des Gebietes aus.

Was bei einer allfälligen Ablehnung der Vorlage bezüglich Tramnetzausbau geschieht, ist derzeit noch offen. Fest steht jedoch, dass Bundesbern die Subventionsgelder anderweitig verwenden wird und weitere Tramprojekte in Basel einen ausserordentlich schweren Stand haben werden. Am 18. Mai geht es folglich um die Grundsatzfrage, ob die Basler Stimmbürger-innen und Stimmbürger den Trambau wollen oder nicht.

Link zum Komitee Ja zum Tram: <http://www.ja-zum-tram.ch>

(Text: A. Guillaume, 08.04.2014)

Internationaler Fernverkehr Abschluss der Modernisierung der Eurocity-Flotte



Im Taktsystem wurden 152 Zweitklass- und 68 Erstklasswagen der Eurocity-Flotte in den vergangenen fünf Jahren im SBB Industriewerk Olten komplett modernisiert. Ausgerüstet wurden die Wagen mit elektronischen Innen- und Aussenanzeigen (ein lang gehegter Wunsch älterer Kunden), Ski- und Velohalter, Anlagen für verbesserten Mobilfunkempfang, behinderten gerechte WC - Anlage sowie einer komplett umgestalteten Inneneinrichtung.

Dank diversen Massnahmen, Überarbeitung der Steuerung der technischen Anlagen (Schlummerbetrieb) wird bei der ganzen Flotte insgesamt rund 6 GWh Energie pro Jahr gespart. Dies entspricht dem Verbrauch von über 1'500 Haushalten.

Die Wagen werden neben dem internationalen - auch im nationalen IC- und IR-Verkehr in Pendelzügen eingesetzt.

Erfreulich auch, dass die 12 Panoramawagen 1. Klasse bis Ende 2014 ein analoges Fitnessprogramm wie die Eurocitywagen durchlaufen. Nach Abschluss der Revision werden diese im In- und Ausland anzutreffen sein.

(Text + Bild: HR, 04.04.2014)

Mit Dieselöl, Erd-/Biogas oder elektrisch?

Zur aktuellen Diskussion um die Busbeschaffung der Basler Verkehrsbetriebe

2007 beschloss die Basler Bevölkerung an der Urne die Abschaffung der bewährten Trolleybusse, welche in Basel seit 1941 auf mehreren Linien im Einsatz waren.

Dies auf Empfehlung der Regierung, welche sich Einsparungen durch den Wegfall des Fahrleitungsunterhaltes erhoffte, die Busflotte vereinheitlichen wollte und dazu das klare Versprechen abgegeben hat, bei anstehenden Busbeschaffungen nur noch erdgas- resp. biogasbetriebene Fahrzeuge zu kaufen.

Kurz nach diesem Entscheid wurden für 3, 5 Mio Franken die vorhandenen, intakten Trolleyfahrleitungen demontiert.

Jetzt, sieben Jahre später, wollen die BVB vorerst 46 neue Citaro-Dieselbusse bestellen mit dem Argument, moderne Dieselmotoren seien bezüglich Umweltbelastung den Gasmotoren gleichzusetzen, im Betrieb günstiger und mangels ausreichend Biogas zudem ohne Alternative. Was dabei jedoch kaum erwähnt wird und auf der Strecke bleibt, ist die Nachhaltigkeit: Statt auf erneuerbare Energien zu setzen, was massgebende politische Kreise und Umweltverbände längst fordern, soll nun wieder auf, inzwischen massiv teurer gewordene, fossile Brennstoffe zurückgegriffen werden. Dies ist umweltpolitisch ein klarer Rückschritt und ein eindeutiger Bruch des 2007 dem Basler Stimmvolk abgegebenen Versprechens. Wenn so mit dem Volkswillen umgegangen wird, darf man sich über die Politikverdrossenheit vieler Mitbürgerinnen und Mitbürger nicht mehr wundern.

Nun regt sich Widerstand. Das Komitee Pro Trolleybus, welches sich 2007 den Erhalt des Systems Trolleybus zum Ziel gesetzt hatte, verlangt nun die Wiedereinführung der elektrischen Busse auf wichtigen Buslinien mit der einleuchtenden Begründung, der moderne Trolleybus sei ein in vielen Städten bewährtes, zukunftsorientiertes, leises und vor allem umweltfreundliches Transportmittel. Die Energie stammt aus Wasserkraft, Solar- und Windanlagen. Der Trolleybus hat, wie in Zürich, Genf und Bern, auch in Basel auf mittelstark belasteten Achsen durchaus seinen Platz zwischen dem Bus als Feinverteiler resp. Peripherie-Erschliesser und dem Tram als Träger der stark belasteten Hauptachsen.

(Text: A. Guillaume, Pro Bahn NWCH, 21.03.2014)

Rheintalbahn: Wettbewerb zur Wiesequerung in Basel entschieden

Im Rahmen des Ausbaues der Rheintalbahn auf vier Spuren werden zwei Güterzuggeleise mit einer neuen Brücke über die Wiese zum Badischen Bahnhof in Basel geführt. Dieser südlichste Abschnitt der Ausbaustrecke der Rheintalbahn liegt völlig auf Schweizer Gebiet. Das Bewilligungsverfahren (Planabschnitt PFA 9.3) wird somit nach Schweizer Recht durchgeführt, Bauausführung 2015-2020.

[Mehr...](#)

Zwischen dem Bahnhof Haltingen und jenem von Weil am Rhein können auf Höhe des Bw Haltingen bereits jetzt umfangreiche Bauarbeiten für eine Unterwerfung beobachtet werden (Planabschnitt PFA 9.2).

Im [Info-Center Haltingen](#) werden die Planungen und Arbeiten des Streckenabschnittes Katzenbergtunnel Süd bis Badischer Bahnhof Basel dokumentiert. Info-Center DB Netz beim Bahnhof Haltingens an der Güterstrasse, jeden Mittwoch und Freitag offen von 15 bis 18 Uhr.

(Text: W.Rehmann, 19.02.2014)

Ein grosser Schritt vorwärts

Mit dem Einschleppen der fünf Brückenelemente (eine vierteilige Balken-Vorbrücke und eine grosse Bogenbrücke) über die DB-Gleise am Bahnhof Weil am Rhein ist im Dezember ein weiterer Schritt in Richtung Vollendung der Tramverlängerung der Linie 8 erfolgt. Damit ist die letzte grosse technische Herausforderung gelungen. Die Stahlteile der eindrucklichen und eleganten Brückenkonstruktion wurden in Ostdeutschland vorgefertigt.



Nach Beendigung der Betonierungsarbeiten an der Brückenplattform können alsbald die Gleise verlegt und die Fahrleitung gespannt werden. Die Eröffnung der Neubaustrecke soll noch in diesem Jahr erfolgen.

Auch das U-Abo wird erstmals grenzüberschreitend gültig haben, gilt doch ab Inbetriebnahme der Linie bis Weil der Basler Stadttarif.

Nach der Stilllegung der drei grenzüberschreitenden Tramlinien nach

Saint-Louis (1957), Hünningen (1961) und Lörrach (1967) ist dies nun ein erster Schritt in Richtung eines trinationalen Tramnetzes.

Als nächstes "tram transfrontalier" der Region dürfte die Tramlinie von Strassburg ins badische Kehl folgen, bevor dann vielleicht in einigen Jahren das Basler Tram wieder ins elsässische Saint-Louis fährt. Entsprechende Verhandlungen mit Bern zwecks erhöhter Priorisierung im neuen Agglomerationsprogramm laufen. Angedacht wird auch eine mögliche Verlängerung der Linie 6 über die Grenze in Richtung Lörrach-Stetten, doch ist diesbezüglich noch kein Grundsatzentscheid gefallen.

Gerne vergessen geht, dass die ehemalige Birsigt(h)albahn, heute Tramlinie 10 der BLT, seit 1910 zwischen Flüh und Rodersdorf etwa drei Kilometer über ehemals reichsdeutsches und ab 1918 französisches Territorium führt und dort die Ortschaft Leymen bedient.

Grenzüberschreitende Tramlinien haben im Dreiland, wie einst in Genf, also eine lange Tradition.
(Text: A. Guillaume, 27.01.2014, Bild: HR 12.03.2014)