

Linie 19 **WB**

Ausgabe 1 – 2020

Das BLT Magazin zur Erneuerung der Waldenburgerbahn.

- 3** Communication-Based Train Control CBTC
- 6** Pierre-André Pianzola im Interview
- 10** Ablauf Plangenehmigungsverfahren



Herausfordernde Zeiten



Liebe Leserinnen und Leser

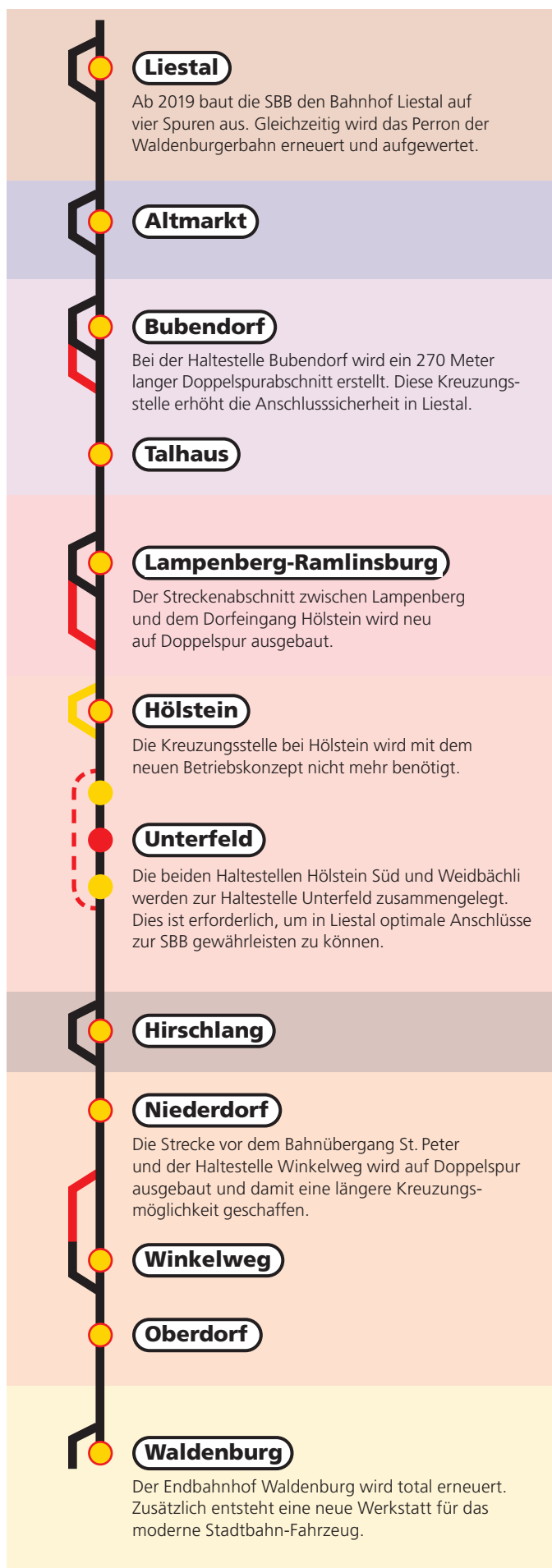
Zurzeit prägt die Coronavirus-Pandemie den Alltag und gibt den Takt vor. Auch die BLT ist, wie viele andere Unternehmen, stark davon betroffen. Sie verzeichnet einen massiven Rückgang an Fahrgästen. Auf die Planung des WB Gesamterneuerungsprojekts hatte die Pandemie bisher geringe Auswirkungen. Da bis auf Weiteres Ansammlungen von mehr als fünf Personen untersagt sind, wird der im Mai geplante Infoanlass für die Bevölkerung des Waldenburgertals auf September verschoben. Wie sich die Lage in den nächsten Monaten weiterentwickeln wird, kann niemand voraussagen.

Die Projektteams arbeiten weiterhin mit Hochdruck am WB Projekt. Ein Team befasst sich zurzeit intensiv mit dem Communication-Based Train Control-System, kurz CBTC genannt. Das digitale System zur Zugsteuerung und Zug-sicherung wird in die neuen WB Niederflurfahrzeuge eingebaut, mit dem Ziel, die Sicherheit und den Fahrkomfort zu erhöhen und das Triebfahrzeugpersonal zu entlasten. Die Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr (BAV) wird im Frühjahr 2021 erwartet. Bereits in diesem Jahr wird mit den Plangenehmigungen der Lose 1–2 und 4–7 gerechnet.

Wie eine Plangenehmigung abläuft, welche Kriterien erfüllt sein müssen und worauf das BAV besonders achtet, erzählt Pierre-André Pianzola, Sektionschef BAV, gleich selbst. Im Interview gibt er interessante Einblicke in seinen Arbeitsalltag.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Andreas Büttiker, Direktor BLT





Mehr Sicherheit und Fahrkomfort durch teilautonomes Fahren.

Tramlink mit CBTC-Standard

Die neuen Niederflurfahrzeuge «Tramlink» werden mit dem CBTC-Standard ausgerüstet. Das digitale Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystem unterstützt die Triebfahrzeugführenden mit Assistenzfunktionen und ermöglicht künftig ein teilautonomes Fahren. Informationen zur bevorstehenden Fahrt werden dem Triebfahrzeugführenden direkt auf den Bildschirm im Führerstand übermittelt.

Die Digitalisierung und der Einsatz von zeitgemässen skalierbaren Technologien macht auch im Bahnwesen nicht halt. Digitale Assistenz- und Zugsicherungssysteme unterstützen den Fahrzeugführenden und erhöhen zugleich die Sicherheit für das Personal und die Fahrgäste.

Eine Bahn mit Zukunft

Die neue Waldenburgerbahn bietet mit der Gesamterneuerung der Bahn, den vorhandenen Betriebsbedingun-

gen und dem abgeschlossenen Netz ideale Voraussetzungen für einen künftigen autonomen Fahrbetrieb. Ende 2018 lancierte die BLT das CBTC-Projekt mit Stadler. Das Projektteam klärte die Zulassungsfähigkeit mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) ab. Nachdem sie grünes Licht erhielten, gründeten sie eine Taskforce mit Vertretern des Bundesamts für Verkehr (BAV), von Stadler und der BLT. Gemeinsam erarbeiteten sie das CBTC-Konzept und legten das weitere Vorgehen bei der Anlagen- und Typenzulassung fest. Am 17. Oktober 2019 reichte die BLT das Plangenehmigungsgesuch für die Sicherungsanlage gemäss CBTC-Standard beim BAV ein. Zwei Monate später teilte das BAV nach einer ersten Sichtung mit, dass es aktuell keine Einwände gegen eine Inbetriebnahme des CBTC-Systems von Stadler auf der BLT Linie 19 gebe. Dabei ersetzt das CBTC-System in einem ersten Schritt die klassischen Bahnstellwerke. Die Plangenehmigung wird anfangs 2021 erwartet.

CBTC erhöht die Sicherheit

Mit dem CBTC-Standard wird das Bahnfahren noch sicherer. Sämtliche Infrastrukturkomponenten und Fahrzeuge sind in das System eingebunden und werden kontinuierlich überwacht. Dies ermöglicht es, Defekte, Gefahren und Hindernisse frühzeitig zu erkennen und Massnahmen rasch einzuleiten, bevor eine kritische Situation entstehen kann. Im Vergleich zum heutigen System wird CBTC als redundantes System aufgebaut, das heisst, praktisch jede Komponente gibt es doppelt. Fällt beispielsweise eine technische Komponente aus, übernimmt eine andere technische Komponente deren Funktion. Dadurch wird das Risiko einer Störung, die zu Zugverspätungen oder -ausfällen führen kann, minimiert.

Die Umstellung von einem konventionellen Zugbeeinflussungssystem auf CBTC bedeutet weg von einer punktuellen Positionsüberwachung, z. B. vor oder nach einem Signal, hin zu

einer kontinuierlichen, präzisen Positions- und Geschwindigkeitsüberwachung entlang der gesamten Strecke. Auf der Linie 19 werden die Positionsdaten, die aus den Informationen der Drehzahlgeber am Rad, den Balisen im Gleis und von GPS-Daten aufbereitet werden, vom Fahrzeug per WLAN an den Streckenrechner übermittelt. Ein digitales Netz entlang der Strecke stellt die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Streckenrechner sicher. Der Triebfahrzeugführende erhält die Informationen direkt auf den Bildschirm im Führerstand übermittelt. Eine Signalanlage entlang der Strecke wird somit überflüssig.

Schrittweise Automatisierung des Betriebs

Die neue Waldenburgerbahn wird im Grade of Automation 1 (GoA1) Modus betrieben. Ein am Fahrzeug installiertes Kollisionswarngerät überwacht den Raum und erkennt zusätzlich Hindernisse wie Objekte und Personen auf der Fahrbahn. Bei Gefahr bremst das Fahrzeug selbstständig und automatisch ab.

Die WB-Infrastruktur und -Fahrzeuge werden so vorbereitet, dass in Zukunft auch weitere Stufen des Grade of Au-

tomation umgesetzt werden könnten. Beispielsweise würde der Betrieb nach GoA2 bedeuten, dass der Triebfahrzeugführer die Abfertigung des Fahrgastwechsels durchführt und anschließend dem Zug die Fahrtfreigabe erteilt. Der Zug würde selbstständig von Haltestelle zu Haltestelle fahren. Die Verantwortung bliebe jedoch beim Triebfahrzeugführer, welcher die Steuerung jederzeit, wie beim Autopiloten, selbstständig übernehmen kann.

Unterstützung des Triebfahrzeugpersonals

CBTC wird die Triebfahrzeugführerinnen und -führer bei der täglichen Arbeit besser unterstützen und zugleich entlasten. Beispielsweise bei der Fahrgeschwindigkeit. Bisher weisen Tafeln entlang der Strecke auf die erlaubte Fahrgeschwindigkeit hin. Mit CBTC wird diese automatisch überwacht und auf dem Display im Führerstand eingeblendet. CBTC verhindert, dass die maximale Geschwindigkeit überschritten werden kann. Das Ziel von CBTC ist es, die Arbeitsbelastung für das Führen des Zuges zu reduzieren, damit sich die Triebfahrzeugführerinnen und -führer stärker und vorausschauend auf die Strecke und den Verkehr konzentrieren können.

Vorteile für die Fahrgäste

CBTC wird den Fahrkomfort erhöhen und die Fahrplanpünktlichkeit verbessern. Der Zug wird nur so viel beschleunigen wie nötig, damit er weniger stark verzögern muss, im Sinne von «smooth is safe, safe is fast». Die sanfte und sichere Fahrweise wird der Fahrgast unmittelbar spüren. Holpern und Schütteln werden der Vergangenheit angehören. Hinzu kommt, dass CBTC den stabilen und zuverlässigen Fahrplanbetrieb zusätzlich unterstützt.

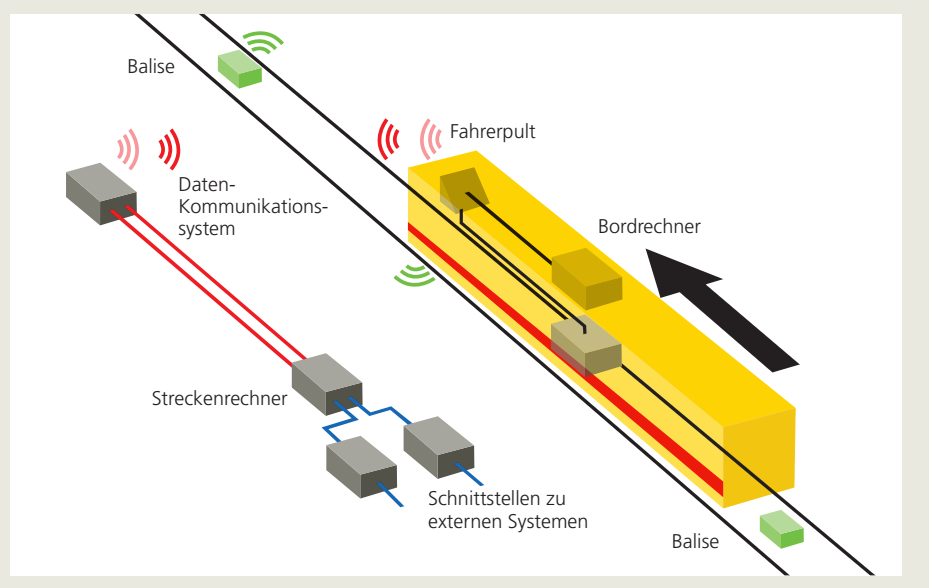
Schonung der Ressourcen

CBTC ermöglicht ein gleichmässiges, schonendes Fahren der Züge. Damit können Ressourcen wie der Verbrauch von elektrischer Energie reduziert sowie Gleise und Räder vor Verschleiss durch zu starkes Bremsen oder Beschleunigen geschont werden. Ebenso reduziert sich der Unterhalt der Infrastruktur, da es entlang der Strecke keine Signale mehr geben wird. Der Aufwand für die Instandhaltung des IT-Systems hingegen wird zunehmen.

Wie funktioniert CBTC?

In den Balisen – fest montierte technische Einrichtungen im Gleis – sind bahnbetriebliche Informationen (Positionen) gespeichert. Sie übermitteln diese an das Fahrzeug, sobald dieses den Ort der Balise passiert.

Die Fahrerlaubnis und weitere Steuerungsbefehle erhält der Triebfahrzeugführer nicht wie bisher über äussere optische Signale, sondern CBTC übermittelt diese digital via Datenkommunikation zwischen Fahrzeug und Streckenausrüstung direkt auf den Monitor im Führerpult.





Grundwasserschutzzone Helgenweid.

Grundwasserschutz höher gewichtet

Die geplante Renaturierung und Verlegung der Vorderen Frenke auf dem Streckenabschnitt zwischen Lampenberg-Ramlinsburg und Hölstein wird nicht umgesetzt.

Die Stadt Liestal bezieht einen grossen Teil ihres Trinkwassers aus der Grundwasserfassung Helgenweid auf dem Gemeindegebiet Hölstein. Sie erhob Einsprache gegen das Projekt, weil die geplante Flussverlegung und Renaturierung der Vorderen Frenke die Grundwasserfassung Helgenweid tangierte und ihr die geplanten Sicherheitsmassnahmen während der Bauphase nicht genügten. Das Bundesamt für Um-

welt (BAFU) hat entschieden, dass die Verlegung der Vorderen Frenke in die Grundwasserschutzzone nicht genehmigungsfähig ist. Denn der Grundwasserschutz ist höher zu werten als die Renaturierung eines Flusses.

Die Gemeinde müsste die Grundwasserschutzzonen neu ausscheiden, damit sie rechtskräftig sind. Dieser Prozess ist langwierig und würde die Umsetzung des Projekts stark verzögern. Deshalb plant die BLT zurzeit eine Alternativvariante, die gemäss BAFU genehmigungsfähig ist und keine Projektverzögerung verursacht.

Neue Variante in Planung

Die Variante sieht vor, die Vordere Frenke zwischen Hölstein und Gewerbegebiet Bärenmatten so zu belassen wie sie ist und stattdessen die Hauensteinstrasse Richtung Osten in den Hang zu verschieben. Da ein Teil des Hanges abgetragen werden muss, wurde das betroffene Gelände untersucht und Sondierschlitze angelegt. Dazu haben die Grundeigentümerin, der Gemeinderat und die Bürgergemeinde Hölstein ihr Einverständnis erteilt. Die BLT wird die Alternativvariante im September 2020 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Genehmigung einreichen.

«...ein facettenreiches und ko



Sektionschef Pierre-André Pianzola

Pierre-André Pianzola

52, verheiratet, ausgebildeter Bauingenieur mit Weiterbildung in Sicherheit- und Qualitätsmanagement. Seit 2000 als Bauingenieur im Bundesamt für Verkehr BAV tätig, seit 2006 als Sektionschef Bewilligungen II

»» Herr Pianzola, was ist der Kernauftrag des Bundesamtes für Verkehr?

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) setzt sich dafür ein, dass der öffentliche Verkehr (öV) in der Schweiz sicher und nachhaltig betrieben werden kann und laufend an die sich verändernden Bedürfnisse und Entwicklungen angepasst wird. Es gewährleistet, dass der Sicherheitsstandard für die Bahnen, Busse, Schiffe und Seilbahnen auf dem neuesten Stand ist und von den öV-Unternehmen eingehalten wird. Zudem finanziert das BAV notwendige Infrastrukturausbauten und Verkehrsangebote und sorgt dafür, dass die Ausbauten rechtzeitig und vorschriftskonform erstellt werden. Kurzum, das BAV gestaltet die Verkehrsangebote der Zukunft, finanziert sie und wacht darüber, dass die Angebote den Vorschriften entsprechend realisiert werden. Eine der Hauptaufgaben des BAV ist die Durchführung von Plangenehmigungsverfahren (PGV), also Baubewilligungsverfahren.

«Die Verantwortung für die Sicherheit des Betriebs liegt ausschliesslich bei der BLT»

»» Zurzeit prüfen Sie mit Ihrem Team unter anderem die Plangenehmigungsgesuche der WB-Infrastruktur. Worauf achten Sie dabei besonders?

Die Prüfungen reichen weit über die eisenbahntechnischen und -betrieblichen Aspekte hinaus, für die das BAV fachlich zuständig ist. So prüft beispielsweise das Bundesamt für Umwelt (BAFU) sämtliche betroffenen Umweltbereiche, das Bundesamt für Raumplanung (ARE) alle raumplanungsrechtlichen Fragen, das Bundesamt für Kultur (BAK) untersucht das Vorhaben aus der heimatenschutzrechtlichen und denkmalpflegerischen Sicht, und die Kantone prüfen dieselben Fragen aus der regionalen Optik.

Beim BAV prüfen Fachleute aus den Bereichen Bau- und Eisenbahnwesen, elektrische Anlagen und Sicherungs-

mplexes Projekt.»

anlagen, Bahnbetrieb usw., ob die Sicherheitsnormen und die anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden. Juristinnen und Juristen analysieren die Ergebnisse der Vernehmlassungsverfahren, verlangen, wo nötig, Präzisierungen und führen den Schriftenwechsel mit den Betroffenen durch, um den Sachverhalt als Grundlage für die Verfügung festzustellen. Dabei bearbeiten sie ganz unterschiedliche Themen, die von raumplanerischen Fragen, z. B. Fruchtfolgeflächen, zu umweltrechtlichen Bereichen, z. B. Störfällen, Boden- und Grundwasserschutz, reichen.

»» Welche Kriterien müssen erfüllt sein, damit das BAV die Plangenehmigungen (PG) erteilt?

Das Vorhaben muss den technischen, raumplanerischen und umweltrechtlichen Vorschriften entsprechen, seine Auswirkungen müssen in einem angemessenen Verhältnis zu den mit dem Projekt verfolgten Zielen stehen.

»» Welches sind die kritischen Punkte, die eine Bewilligung gefährden können?

Das können Aspekte oder Auswirkungen sein, denen bei der Ausarbeitung des Vorhabens zu wenig Beachtung geschenkt worden ist oder schlicht vergessen wurden und nun im Laufe des Verfahrens aufkommen. Es können aber auch technische Fehler bei der Ausarbeitung des Projekts passieren. All dies kann zu einer Projektänderung, einer erneuten öffentlichen Auflage sowie einer neuerlichen Vernehmlassung mit mehreren Schriftenwechseln führen.

»» Wie viele Mitarbeitende des BAV sind im Plangenehmigungsverfahren der WB involviert?

Für die Erneuerung der WB sind mehrere Plangenehmigungsverfahren am Laufen. In unterschiedlichem Ausmass sind mehr als zwanzig Personen in diesen Verfahren involviert.

»» Die BLT erwartet die ersten Plangenehmigungen des BAV Mitte dieses Jahres, um die ersten Vorbereitungsarbeiten für die Bauarbeiten der Gesamterneuerung starten zu können. Wie beurteilen Sie die Situation?

Das Projekt Erneuerung WB ist sehr facettenreich und komplex und wirkt sich als Gesamtprojekt unterschiedlich auf die verschiedenen Lose aus. Die Ergebnisse der Vernehmlassungen beleuchten eine Vielzahl von Themen, auf die erst noch näher eingegangen werden muss. Deshalb hängt es stark von der BLT ab, inwiefern sie schnell gute Lösungen für die während der Vernehmlassung und der

technisch-betrieblichen Prüfung aufgeworfenen Fragen bereitstellen kann. Die Planung der BLT erachtet das BAV als sehr ambitioniert. Zudem spielt die ausserordentliche Lage wegen der Coronakrise, in der wir uns seit mehreren Wochen befinden, eine nicht unerhebliche Rolle bei der Terminierung.

»» Vorausgesetzt die PG liegen vor, wie kontrolliert das BAV die korrekte Umsetzung?

Das BAV prüft im Verfahren risikoorientiert und stichprobenweise, ob die Anlage richtig ausgelegt ist. Die Verantwortung für die Sicherheit des Betriebs liegt jedoch ausschliesslich und allein bei der BLT. Das BAV kann im Rahmen der PGV eine Betriebsbewilligung anordnen oder von der BLT eine Selbstdeklaration verlangen, mit welcher

«An der Gestaltung des künftigen öV mitzuwirken, begeistert mich.»

diese bestätigt, gemäss den vorgelegten Planunterlagen und den in der Verfügung angeordneten Auflagen gebaut zu haben. Zudem prüft das BAV mit Systemaudits, Betriebskontrollen und Inspektionen, ob ein Unternehmen so organisiert ist, dass die Sicherheit und der sichere Betrieb der Anlage gewährleistet sind.

»» Was fasziniert Sie in Ihrer Funktion als Sektionschef Bewilligungen am meisten?

Am meisten begeistert mich, dass ich zusammen mit dem Team an der Gestaltung des künftigen öV mitwirken kann. Faszinierend ist zudem die Vielfalt an unterschiedlich grossen Projekten, die wir in der ganzen Schweiz bearbeiten dürfen, vom Bahnübergang für hunderttausend Franken bis zum Grossprojekt Bahnhof Bern für eine Milliarde Franken. Vor allem jedoch sehen wir uns Tag für Tag Problemstellungen gegenüber, die nur gemeinsam und multidisziplinär in bestmöglicher Weise bewältigt werden können. Deshalb ist meine Arbeit sehr abwechslungsreich, spannend und bereichernd.



Einblick in das Verkehrs- und Baukonzept.

Informationsanlässe 2020

Die BLT wird aufgrund der Coronavirus-Pandemie den im Mai geplanten Informationsanlass nicht durchführen. Der Schutz und die Gesundheit der Bevölkerung des Waldenburgertals haben erste Priorität.

Die BLT setzt die Hygiene- und Verhaltensmassnahmen des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) im Rahmen der Coronavirus-Pandemie und zum

Schutz der Menschen konsequent um. Aus diesem Grunde plant die BLT, den nächsten Informationsanlass frühestens im September dieses Jahres durchzuführen. Vorausgesetzt der Bundesrat hat die ausserordentliche Lage bis dahin aufgehoben und Ansammlungen von vielen Personen sind wieder erlaubt.

Der Infoanlass wird in den Mehrzweckhallen in Bubendorf und in Oberdorf

stattfinden. Die BLT wird über den aktuellen Stand folgender Themen informieren: erste Plangenehmigungen, Baubeginn, Bauplanung, Bauablauf, Verkehrsplanung. Danach folgt die Frage- und Diskussionsrunde mit den anwesenden Bewohnerinnen und Bewohnern. Im Anschluss offeriert die BLT wie gewohnt einen Apéro, der Gelegenheit für weitere Gespräche und den direkten persönlichen Austausch bietet.



Die WB bleibt weiterhin im Einsatz.

Die «alte» WB zieht Richtung Osten

Die BLT hat den Verkauf der WB Trieb- und Steuerwagen ausgeschrieben. Mit der Firma Čiernohronská železnica in der Slowakei konnte ein Käufer gefunden werden, der die Bahn weiterhin betreiben wird.

Die sieben Triebwagen BDe 4/4 und die zehn Steuerwagen Bt Schindler der Waldenburgerbahn werden in Zukunft in der Slowakei im Einsatz sein

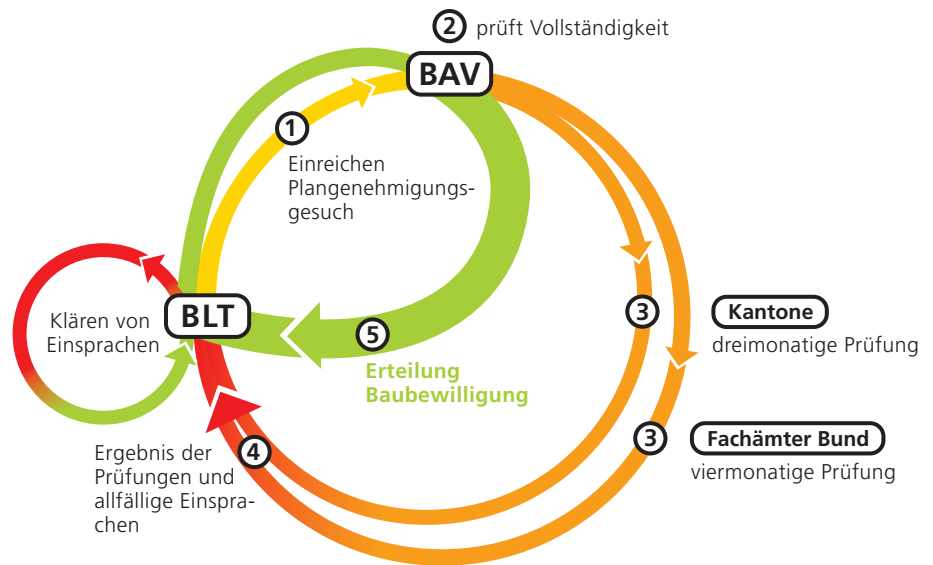
und weiterhin Fahrgäste befördern. Die BLT und Čiernohronská železnica haben im April den Kaufvertrag unterzeichnet. Die WB Fahrzeuge inklusive Ersatzteile werden voraussichtlich im April 2021 von Waldenburg nach Čierny Balog in die Slowakei transportiert. Eine Delegation von Mitarbeitenden der Čiernohronská železnica werden im Vorfeld die BLT besuchen und eine Schulung im Fahrzeugunterhalt absolvieren.

Die BLT ist erfreut, eine Lösung gefunden zu haben, die künftigen weiteren Betrieb der heutigen Waldenburgerbahn-Fahrzeuge ermöglicht.

Wie läuft ein eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren ab?

Das BAV ist nach Artikel 18 des Eisenbahngesetzes (EBG) zuständig für die Erteilung von Plangenehmigungen für Eisenbahnanlagen. Mit der Plangenehmigung erteilt es sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen.

Plangenehmigungsverfahren (PGV) sind klassische Verwaltungsverfahren mit der Besonderheit, dass nicht alle Stakeholder, Interessengruppen und betroffene Dritte im Voraus identifizierbar sind. Deshalb werden die Pläne öffentlich aufgelegt. Ein PGV läuft wie folgt ab:



① Die Gesuchstellerin, für die WB ist es die BLT, reicht beim BAV ein Plangenehmigungsgesuch mit sämtlichen erforderlichen Planunterlagen ein.

② Das BAV führt eine Vollständigkeitsprüfung durch, bevor die ersten Verfahrensschritte eingeleitet werden.

③ Wenn das Dossier vollständig ist, wird die Konsultation der Betroffenen gestartet: Die betroffenen Kantone haben drei Monate Zeit, um sich zur Planvorlage zu äussern, die Fachämter des Bundes einen Monat mehr, nachdem sie die Stellungnahme des Kantons erhalten haben. Während der dreimonatigen Vernehmlassung der Kantone werden die Pläne für das Vorhaben bei der betroffenen Gemeinde und beim betroffenen Kanton öffentlich aufgelegt. Behörden, Interessengruppen und Privatpersonen können sich auf diese Weise mit dem Vorhaben auseinandersetzen. Parallel zu den

Vernehmlassungsverfahren (Anhörung) führt das BAV eine technisch-betriebliche Prüfung durch. Weist das Dossier Mängel auf, verlangt das BAV von der Gesuchstellerin, dass diese vor der Einleitung des Verfahrens behoben werden.

④ Das Ergebnis der Vernehmlassungsverfahren und die allenfalls eingegangenen Einsprachen werden der Gesuchstellerin zugestellt, mit der Aufforderung, zu sämtlichen Begehren Stellung zu nehmen. Gleichzeitig wird die Gesuchstellerin angehalten, mit den Einsprechenden Kontakt aufzunehmen und nach möglichen Lösungen zur Erledigung der Einsprachen zu suchen.

⑤ Je nach Komplexität der aufgeworfenen Fragen kann es notwendig sein, den Schriftenwechsel mit den involvierten Behörden fortzusetzen und Einigungsverhandlungen mit den Einsprechenden durchzuführen.

Sobald die Sachlage geklärt und die technisch-betriebliche Prüfung abgeschlossen ist, kann das BAV den rechtserheblichen Sachverhalt beurteilen und in der Form einer Plangenehmigungsverfügung, die eine Baubewilligung darstellt, den Parteien zustellen. In der Plangenehmigungsverfügung beurteilt das BAV, ob das Bauvorhaben die technisch-betrieblichen Vorschriften sowie die raumplanungs- und umweltrechtlichen Bestimmungen einhält. Das BAV kann in seinem Entscheid Auflagen aufnehmen, welche von der Gesuchstellerin zu erfüllen sind. Zudem beurteilt es die Rechtmässigkeit der nicht erledigten Einsprachen. Wird gegen die Plangenehmigungsverfügung des BAV innerhalb von 30 Tagen, nachdem sie den Parteien zugestellt wurde, keine Beschwerde erhoben, wird sie rechtskräftig und die Bauarbeiten dürfen aufgenommen werden.

(Quelle: BAV)

Meilenstein um Meilenstein

Die Plangenehmigungen werden dieses Jahr vom Bundesamt für Verkehr erwartet. Die Hauptarbeiten mit Vollsperrung der Waldenburgerbahn werden am 6. April 2021 beginnen.

Für Bauten und Anlagen im Bereich Eisenbahn und Tram ist eine Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr (BAV) notwendig. Die Plangenehmigung respektive Baubewilligung der Lose 1–2 und 4–7 werden dieses Jahr erwartet. Die Plangenehmigung für das Los 3 wird aufgrund der Projektänderung im September 2020 beim BAV neu eingereicht und die Baubewilligung wird im Frühjahr 2021 erwartet.

Aktueller Stand Plangenehmigung (PGV)

Liestal, Los 0

PGV erteilt, Baustart erfolgt

Altmarkt, Los 1

Sommer 2020 erwartet

Bubendorf – Talhaus, Los 2

Sommer 2020 erwartet

Lampenberg-Ramlinsburg, Los 3

Teilgenehmigung Sommer 2020 erwartet
Frühjahr 2021 erwartet

Hölstein – Unterfeld, Los 4

3. Quartal 2020 erwartet

Hirschlang, Los 5

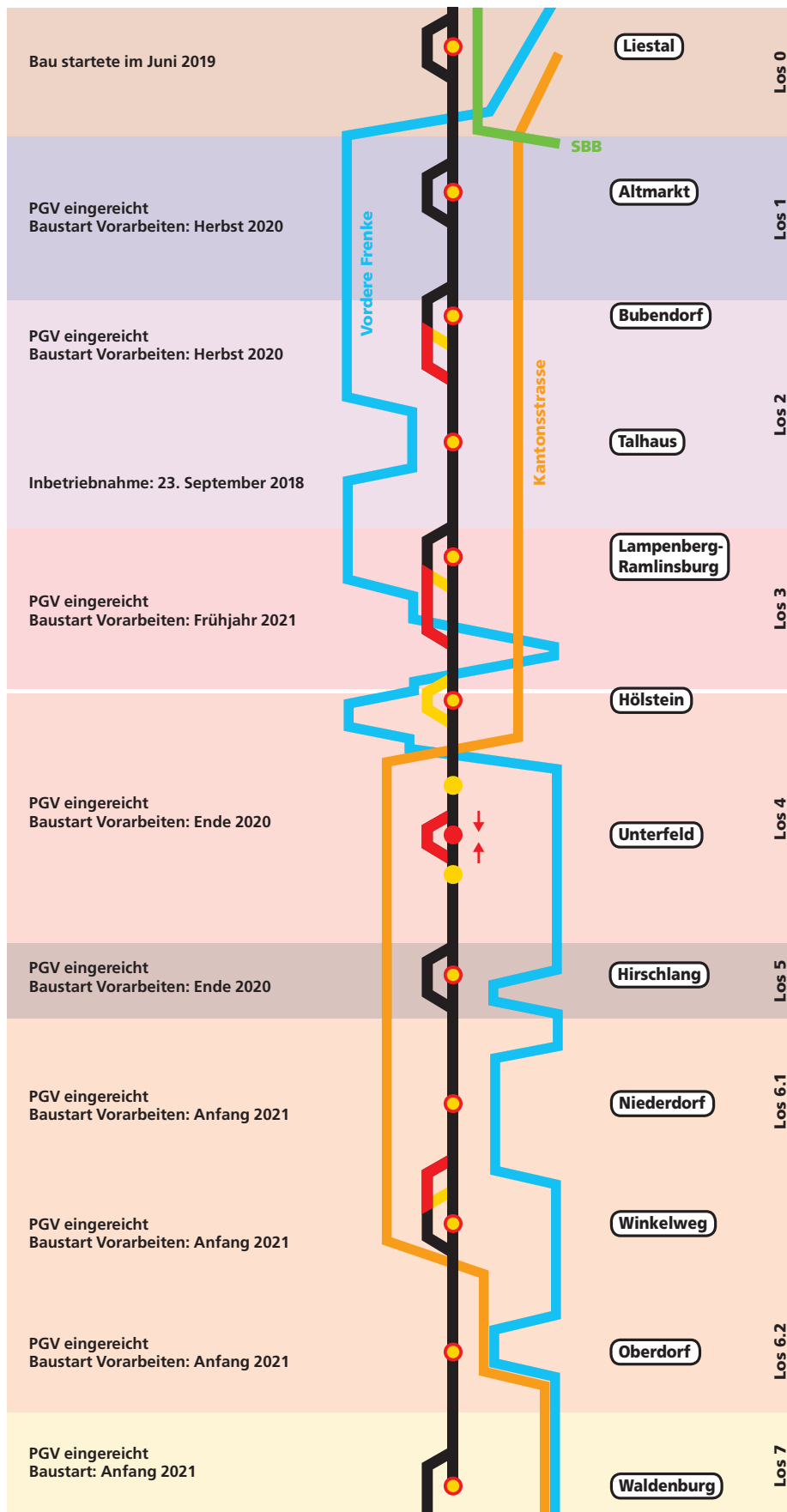
Sommer 2020 erwartet

Niederdorf – Oberdorf, Los 6

3. Quartal 2020 erwartet

Waldenburg, Los 7

3. Quartal 2020 erwartet





Impressum: Redaktion: BLT Baselland Transport AG, Tel. +41 61 406 11 11, www.blt.ch, facebook.com/BasellandTransport. **Auflage:** 16'500 Exemplare. **Konzept und Layout:** cr Werbeagentur AG, Basel.
Druck: Steudler Press AG, Basel. **Copyright:** BLT. Abdruck von Artikeln ist unter Quellenangabe erlaubt.
Bilder: BLT, Dominik Plüss, Christian Aeberhard, Gregor Brändli, BAV
7. Ausgabe

www.blt.ch/Linie19

