

Linie 19 **WB**

Ausgabe 1 – 2022

Das BLT Magazin zur Erneuerung der Waldenburgerbahn.

- 3** Kantonsplaner Thomas Waltert im Interview
- 8** Verkehrliche Herausforderung
- 10** Vorankündigung Testbetrieb neue WB



Auf der Zielgeraden



Liebe Leserinnen und Leser

In rund sechs Monaten geht die neue Waldenburgerbahn in Betrieb. Wer von Liestal nach Waldenburg fährt, stellt fest, dass in der unteren Talhälfte die Gleisbau- und Fahrleitungsarbeiten abgeschlossen und in der oberen Talhälfte weit fortgeschritten sind. Beim Dorfeingang Waldenburg präsentiert sich der neue Bahnhof im Rohbau. Ende Mai werden dort die Bahnhofsgleise gebaut und die Fahrleitungsarbeiten ausgeführt. Zugleich starten die Innenausbauarbeiten des Bahnhofgebäudes, der Bau des Perrondaches und abschliessend die Umgebungsarbeiten.

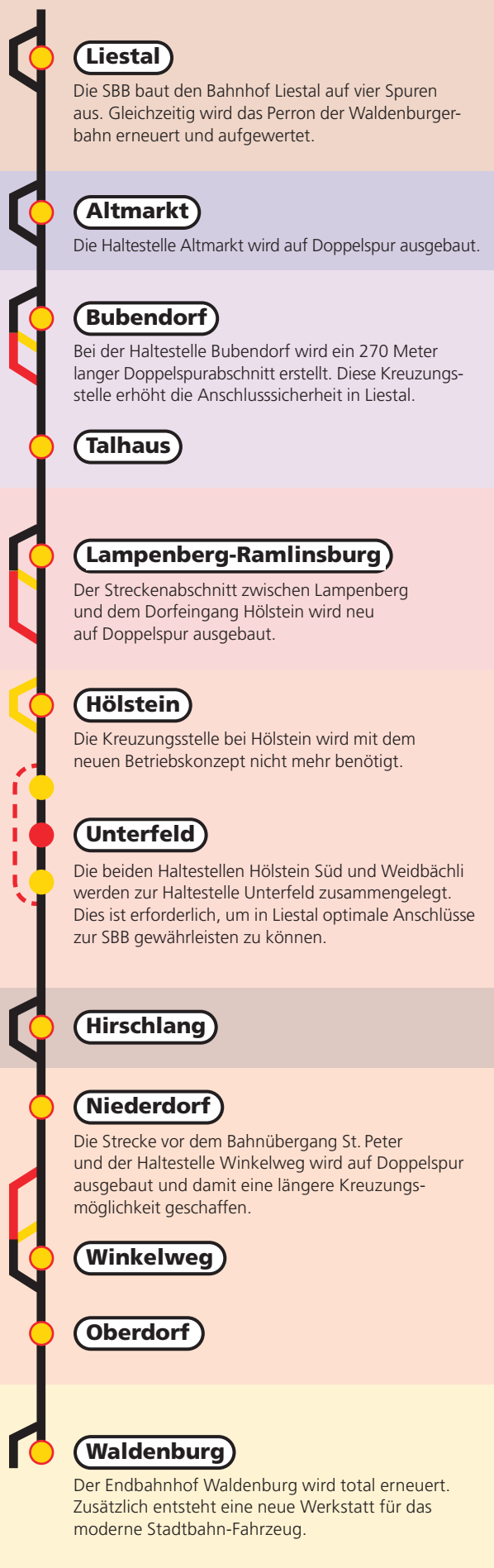
Das Waldenburger Tal erhält nicht nur eine neue Bahn, sondern auch eine vollständig sanierte Kantonsstrasse. Erfahren Sie im Gastbeitrag des Tiefbauamts Basel-Landschaft, wie der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit trotz Sanierungsarbeiten gewährleistet sind. Welche Chancen Kantonsplaner Thomas Waltert mit der Eröffnung der neuen WB in der Raumplanung und Siedlungsentwicklung des Waldenburger Tals sieht, lesen Sie im Interview ab Seite 3.

Ab Juli 2022 werden bereits die ersten Tramlink Niederflurfahrzeuge auf dem Streckenabschnitt Altmarkt und Lampenberg-Ramlinsburg zu Testzwecken verkehren, ab Oktober 2022 auf der gesamten Strecke. Während dieser Testphase ist die neue WB ohne Fahrgäste unterwegs. Die ersten Fahrgäste werden wir am Sonntag, 11. Dezember 2022, gemäss Fahrplan auf der neuen Waldenburgerbahn begrüßen.

Voller Freude blicken wir der Eröffnung der neuen WB entgegen. Ein einmaliges Ereignis, das wir mit einem grossen Fest und mit Ihnen gemeinsam feiern wollen. Reservieren Sie sich schon heute den Termin: Samstag, 10. Dezember 2022, in Waldenburg. Sie sind herzlich eingeladen.

Ich wünsche Ihnen eine abwechslungsreiche Lektüre.

Andreas Büttiker, Direktor BLT





Wohnen im ländlichen Raum
bietet hohe Lebensqualität.

«Die Stärke des Walden- burgertals liegt im attraktiven Landschaftsraum»

**Kantonsplaner Thomas Waltert sieht die Attraktivität des Walden-
burgertals im naturnahen Wohnen und in der lokalen Wirtschaft. Die Auswirkungen der Pandemie sowie neue Arbeitsmodelle mit Homeoffice machen Wohnen im Grünen attraktiv. In unmittelbarer Zukunft wird die Wertschätzung gegenüber ländlichem Raum massiv zunehmen. Die Erneuerung der Waldenburgerbahn leistet dabei als Lebensader des Tals einen wichtigen Beitrag.**

»» Herr Waltert, Sie sind seit rund anderthalb Jahren für die Raumplanung im Kanton Basel-Landschaft verantwortlich. Welches sind die zentralen Herausforderungen der Zukunft?

Vor zehn Jahren startete ich eine Recherche zum Stand des nachhaltigen Baus mit dem Satz «Wir leben in einer Zeitenwende.» Das Wort «Zeitenwende» hat seit dem 24. Februar 2022 nochmals eine ganz andere Bedeutung bekommen. Das friedliche Zusammenleben steht selbstredend über allem.

Die Digitalisierung, die Nachhaltigkeit, der demografische Wandel und die Standortentwicklung sind zentrale Herausforderungen, mit denen wir

uns intensiv beschäftigen müssen. Die Digitalisierung ist so einzusetzen, dass der Nutzen für die Gesellschaft maximiert werden kann. Die Nachhaltigkeit umfasst die drei Themenfelder Wirtschaft–Gesellschaft–Umwelt. Eine gute Raumplanung steht für Nachhaltigkeit. Dem Ressourcenverbrauch, dem Klima und den Energiefragen müssen wir dringend noch grösseres Augenmerk schenken. Ebenfalls dem demografischen Wandel: Wir werden immer älter, was sich unmittelbar auf die Gestaltung unserer Wohn- und Lebenswelten auswirkt. Dafür steht auch der Schwerpunkt «Standortentwicklung». Dabei geht es nicht nur darum, die Arbeits-, Wirtschafts- und Bildungsareale für die Zukunft fit zu machen, sondern auch unsere Dörfer

und Städte, unsere Schaffens- und Lebenswelten, mit hohen Standort-, Aufenthaltsqualitäten und einem ausgewogenen Nutzungsangebot auszustatten. Ein lebenswertes Wohn- und Arbeitsumfeld reduziert die Mobilitätsbedürfnisse, schafft Identität und «Ortschaften der kurzen Wege».

»» Der öffentliche Verkehr soll die Entwicklungsgebiete erschliessen und eine umweltgerechte, wirtschaftlich effiziente Verkehrsordnung anstreben. Wie beurteilen Sie die Verkehrssituation im Waldenburger Tal?

Damit wir die Mobilitäts Herausforderungen heute und in Zukunft meistern können, brauchen wir integrale Ansätze. Die Verkehrssituation muss für jede Mobilitätsform optimiert werden. Im Waldenburger Tal geht es nicht primär um die Erschliessung von neuen Entwicklungsgebieten, sondern um die Aufrechterhaltung und Verbesserung der schienengebundenen Mobilität. Mit dem Neubau der Waldenburgerbahn wird die Lebensader des Tals, die mit dem Bau der Bahn vor gut 140 Jahren geschaffen wurde, in die Zukunft geführt. Der Landrat hat mit dem Entscheid, den Viertelstundentakt unmittelbar einzuführen, die Weichen in Richtung einer ausgezeichneten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gestellt. Das wird der Verkehrssituation in den beiden Frenkentalern insgesamt zugutekommen. Grosses Potenzial sehe ich auch beim Veloverkehr. Die Velowege werden im Zuge der aktuellen Bauvorhaben ebenfalls optimiert. Ein gut ausgebautes öV- und Velowegenetz hat unmittelbar positive Auswirkungen auf die Auslastung der Strasseninfrastruktur.

»» Welche Entwicklungschancen bieten sich dem Waldenburger Tal mit der Erneuerung der WB?

Die 300 Millionen Investitionskosten für die Erneuerung der Waldenburgerbahn kommen aus dem nationalen Bahninfrastrukturfonds. Die ungedeckten Betriebskosten werden vom Kanton Basel-Landschaft übernommen. Das sind starke Signale in die Wertschätzung des ländlichen Raumes und

«Eine gute Raumplanung steht im Dienst der Nachhaltigkeit.»

unterstreicht die innerkantonale Solidarität mit dem Waldenburger Tal. Genauso bringen wir unseren Kanton weiter, mit gegenseitiger Wertschätzung und Unterstützung durch die unterschiedlichen Baselbieter Regionen.

Wir sprechen bei der Erneuerung der Waldenburgerbahn aktuell «nur» von einem modernen 1:1-Ersatz. Von lokalen Akteuren habe ich bereits von weitergehenden Ideen und

Fragestellungen gehört, wie beispielsweise: Könnte Bubendorf und insbesondere das Arbeitsplatzgebiet im Norden mit der florierenden Weltfirma Bachem auch mit der Bahn erschlossen werden? Wäre es nicht an der Zeit, die alte Idee einer Bahn durch das Fünflibertal mit einem Wasserfallentunnel neu zu prüfen? Sollten im Zeichen des Klimawandels die Bahntrassen nicht als Grüntrassen und die Strassen mit Alleebäumen ausgebildet werden? Nun liegt es an den lokalen Akteuren, den Impuls der neuen Waldenburgerbahn aufzunehmen und mit klugen Ansätzen die Attraktivität als Wohn- und Arbeitsstandorte zu erhöhen. Die kantonalen

«Mit dem Viertelstundentakt sind die Weichen in Richtung einer guten öV-Erschliessung gestellt.»

Fachstellen, insbesondere die Standortförderung und das Amt für Raumplanung, stehen den Gemeinden mit Unterstützung zur Seite.

»» Inwiefern kann das Gewerbe davon profitieren?

Eine gute Verkehrsanbindung ist von zentraler Bedeutung für eine wirtschaftliche Entwicklung. Die bestehenden Betriebe werden unmittelbar von einer verbesserten öV-Erschliessungsgüte profitieren. Bei der Standortwahl für neue Betriebe spielen der Ausbau der Infrastruktur und damit die Erreichbarkeit eine zentrale Rolle.

»» Gibt es in der Siedlungsentwicklung des Tals Optimierungspotenzial?

Auf jeden Fall. Die Dörfer im Waldenburger Tal zeichneten sich über Jahre als kompakte Siedlungskörper mit aktiven und lebenswerten öffentlichen Räumen aus. Diesen ortsspezifischen Eigenheiten wieder vermehrt Beachtung zu schenken und neuen Wohnraum immer auch vom gemeinsamen Aussenraum her zu denken, ist nicht nur ein Gebot der Stunde, sondern Garant für eine nachhaltige Weiterentwicklung der Dorfgemeinschaften.

»» Mit welchen Qualitätskriterien und Vorzügen können die Gemeinden im Waldenburger Tal Mehrwerte schaffen und potenzielle Einwohnerinnen und Einwohner anlocken?

Die Entwicklung der Ortschaften sollte sich an den grossen Herausforderungen ausrichten. Aus meiner Sicht liegt die Stärke des Waldenburger Tals primär im attraktiven Landschaftsraum und damit beim naturnahen Wohnen. Im Moment befindet sich Einiges im Umbruch, und durch die Pandemie werden die Karten neu gemischt. Neue Arbeits-

«Die Erneuerung der Waldenburgerbahn ist ein starkes Signal – sowohl vom Bund als auch vom Kanton.»

modelle mit Homeoffice bewirken, dass Dörfer mit viel Natur und hoher Lebensqualität an Attraktivität gewinnen. Kommt hinzu, dass Wohneigentum für junge Familien in Stadt und Agglomerationen zunehmend nicht mehr erschwinglich sind. Ich bin überzeugt, dass in unmittelbarer Zukunft sich die Wertschätzung gegenüber dem ländlichen Raum massiv erhöhen wird.

»» Im Waldenburgerthal gibt es diverse Industriebranchen. Welches Nutzungs- und Entwicklungspotenzial sehen Sie darin? Was wären dazu die nächsten Schritte?

Bei der Entwicklung von Brachflächen liegen die Erfolgsfaktoren in der Stärkung der lokalen, lebendigen Wirtschaft. Neben den vorhandenen Gewerbebetrieben, die auf lokalen Traditionen und vor Ort vorhandenen Ressourcen aufbauen, gibt es Potenziale für Startups und neue Arbeitsmodelle. Im besten Fall entstehen aus günstigen Randbedingungen auf diesen Brachflächen die nächsten Weltfirmen. Höchst unsicher über den Mehrwert für das Waldenburgerthal bin ich bei «implantierten» Ansiedlungen, wie aktuell vorgesehen durch einen Aldi oder eine Fast-Food-Kette im Bereich des Bad Bubendorf.

Thomas Waltert ist seit Dezember 2020 Kantonsplaner und Mitglied der Geschäftsleitung der Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft. Zum Bereich Raumplanung gehören die Orts-, Regional- und Kantonsplanung, die Fachstellen Lärmschutz und Rauminformation, die kantonale Denkmalpflege und der öffentliche Verkehr. Thomas Waltert studierte Raumplanung und absolvierte einen Master in Urban and Real Estate Management. Während rund zehn Jahren war er für die trinationale Stadt- und Regionalentwicklung in Basel-Stadt verantwortlich. Er ist verheiratet und lebt mit seiner Familie abwechselungsweise in Baselland und Basel-Stadt. Aktuell auf Stadtboden, unweit der Kantonsgrenze, und vielleicht schon bald im Waldenburgerthal.

»» Haben Sie einen persönlichen Lieblingsort oder Geheimtipp im Waldenburgerthal?

Das Waldenburgerthal liegt ziemlich genau in der Mitte meines Wohnorts und jenem meiner Eltern. Wir haben uns immer wieder mal in der Mitte getroffen und beispielsweise das Kloster Schönthal und seine Umgebung lieben gelernt. Insgesamt schätze ich die eindrucksvollen Landschaften, die historisch bedeutende Verkehrsachse und die Ortschaften. Wir unternehmen gerne Spaziergänge mit der Familie. Letztes Osterwochenende gingen wir auf eine Kirschblütentour von Reigoldswil über Titterten via Egg nach Lampenberg und Hölstein – fantastisch. Und – zwar kein wirklicher Geheimtipp – die Uhren von Oris aus Hölstein sind Weltklasse.



Thomas Waltert, Kantonsplaner

«Die Waldenburgerbahn fährt



Patrick Zeller, Leiter elektrische Anlagen

Wie energieeffizient wird die Waldenburgerbahn in Zukunft unterwegs sein? Auf welche Techniken setzt die BLT? Welche alternativen Energiequellen nutzt sie? Was passiert bei einem Stromausfall? Patrick Zeller, Leiter elektrische Anlagen, gibt Auskunft.

»» Die Energiestrategie 2050 des Bundes verlangt, dass der öV die Energieeffizienz steigert und die Nutzung von erneuerbaren Energien erhöht. Welchen Beitrag leistet die Waldenburgerbahn dazu?

Die neuen Tramlink Fahrzeuge rekuperieren die Bremsenergie. Diese wird zurück ins Fahrleitungsnetz gespiesen und beim Anfahren wieder verwendet. Da die WB im 15-Minuten-Takt fährt, wird die Bremsenergie in einem modernen Hochleistungsspeicher, einem Superkondensator, am Standort Bachmatten zwischengespeichert. Die fünf Gleichrichterstationen entlang der Strecke verdeutlichen, wie viel Energie eine Bahn benötigt. Rund 2,7 Millionen kWh für den gesamten Betrieb, was dem Strombedarf von 600 Vierpersonenhaushalten entspricht. Aktuell wird im Gleichrichter Bachmatten ein Energiespeicher mit einer Kapazität von 4kWh gebaut, womit 630'000 kWh pro Jahr eingespart werden können. Diese decken den Energiebedarf von 140 Vierpersonenhaushalten.

Hinzu kommen die Photovoltaikanlagen auf den Dächern des neuen Bahnhofs Waldenburg sowie auf den Technikabzügen entlang der Strecke, in welchen die gesamte Technik für den Bahnbetrieb integriert ist. Der produzierte Strom wird für den Eigenbedarf und Betrieb dieser Gebäude verwendet. Mit der PV-Anlage auf dem Bahnhof Waldenburg können wir zwischen 50 bis 70 Prozent des Strombedarfs der Bahnhofanlage durch Eigenproduktion abdecken, bei den Technikabzügen rund 50 Prozent. Die Photovoltaikanlage in Waldenburg produziert jährlich Strom für ca. 40 Einfamilienhäuser.

»» Die BLT ist eines der ersten öV-Unternehmen in der Schweiz, das stationäre Superkondensatoren für eine Bahn einsetzt. Weshalb und wie funktionieren diese?

Der Einsatz von stationären Energiespeichern oder Superkondensatoren in dieser Technologie ist noch nicht verbreitet. Die BLT installiert in der Gleichrichterstation Bachmatten zwischen Hölstein und Niederdorf, sogenannte Supercaps, die ähnlich wie eine Batterie funktionieren. Der Unterschied ist jedoch, dass die Superkondensatoren in sehr kurzer Zeit sehr grosse Mengen von Energie aufnehmen können. Wenn das Fahrzeug in der Haltestelle einfährt und bremst, ist der Energiepeak in diesen wenigen Sekunden extrem hoch. Batterien können nur langsam und kontinuierlich geladen werden, ansonsten würden sie überhitzen und zerstört werden.

energieeffizient»

Die heutigen Superkondensatoren sind technologisch ausgereift und weisen eine hohe Lebensdauer auf. Es rechnet sich auch wirtschaftlich, mit dieser Technologie einen hochleistungsfähigen Energiespeicher zu realisieren. Hinzu kommt, dass mit der Simatex AG der Hersteller und die Technologie aus der Schweiz stammen.

»» Gibt es weitere Massnahmen, die zur Energieeffizienz beitragen?

Wir sind laufend daran, vielversprechende Innovationen von Firmen zu prüfen und gegebenenfalls zu testen. Als öV-Unternehmen bieten wir eine Plattform, um Entwicklungen voranzutreiben. Dabei achten wir jedoch nicht nur auf die Energieeffizienz, sondern auch auf die Wirtschaftlichkeit.

Sämtliche Haltestellen sind mit einer bedarfsgerechten Beleuchtung ausgerüstet. Befindet sich keine Person auf der Haltestelle, wird die Leistung auf ein absolutes Minimum von 5 Prozent gedimmt, wodurch Energie eingespart wird. Sobald sich eine Person oder die Bahn dem Perron nähert, wird die Beleuchtung mittels Bewegungssensoren erhöht. Entfernen sich die Person und die Bahn vom Perron, wird die Beleuchtung automatisch auf das Minimum gedimmt. Dies wirkt sich insbesondere in der unteren Talhälfte aus, wo die Stationen ausserhalb des Dorfes liegen. Denn nebst der Energieeffizienz ist auch die Lichtverschmutzung ein Thema.

Mit der gedimmten Beleuchtung und möglichst geringen Lichtemissionen können wir aktiv zu einer Verbesserung der Vielfalt an nachtaktiven Insekten und Faltern beitragen.

»» Was würde bei einem längeren Unterbruch der Energieversorgung passieren?

Die Energieversorgung der WB ist so aufgebaut, dass wir eine Gleichrichterstation mehr haben als für den Bahnbetrieb und für den Unterhalt benötigt wird. Sämtliche Technikanlagen sind redundant erschlossen. Falls ein Modul ausfällt, übernimmt ein zweites identisches Modul dessen Funktion. Teilnetzausfälle können damit aufgefangen werden. In den Technikanlagen verfügen wir über eine Notstromanlage, sodass die Leitstelle auch bei Stromausfall die Anlagen weiterhin überwachen und bei Bedarf korrigierend eingreifen kann. Wenn es jedoch zu einem Totalausfall der Energieversorgung, zu einem Blackout, kommt, fährt auch die Waldenburgerbahn nicht mehr.

»» Was fasziniert Sie besonders beim WB Projekt?

Mich faszinieren die Grösse und das Volumen dieses Bauprojekts. Das sind Dimensionen, die ich bisher in keinem Projekt erlebt habe. Wir haben beispielsweise 200 km Kabel entlang der Strecke im Boden verlegt, 300 Fahrleitungs-masten gestellt und rund 60–80 km Kupferdrähte für die Fahrleitungen montiert.



Ein eingespieltes Team: Patrick Zeller und Projektleiter Stephan Arnold vor dem Gleichrichter Bachmatten, bei welchem der Superkondensator angeschlossen wird.

Eine verkehrliche Herausforder



Blick auf das Gleistrasse und die fertiggestellte Kantonsstrasse im Bereich Station Lampenberg

Der Neubau der Waldenburgerbahn ist eines der Projekte, welches die Bevölkerung im Baselbiet derzeit am meisten beschäftigt. Gebaut wird auf der 13 km langen Strecke sowohl für die BLT als auch für das Tiefbauamt Basel-Landschaft. Während die Waldenburgerbahn ab Fahrplanwechsel Dezember 2022 in Betrieb gehen wird, dauern die Arbeiten in Teilabschnitten der Kantonsstrasse bis ins Jahr 2023.

Den Verkehrsfluss während den Bauarbeiten zu regeln, ist eine permanente Herausforderung. Bis zu fünfzehn Verkehrsdienstmitarbeitende und vier Baustellen-Lichtsignalanlagen regeln den Verkehr im Waldenburgertal, um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss sicherzustellen.

Unterhaltsarbeiten wie Mäharbeiten, Strassenreinigungen und Schachtpülungen verlegte das Tiefbauamt in Randzeiten, um den Verkehrsfluss nicht noch zusätzlich zu beeinträchtigen. Das Unterhaltspersonal des Kantons ist deshalb vermehrt am Abend, in der Nacht und an Wochenenden im Einsatz.

Verkehr und sichere Schulwege

Die Sicherstellung des Verkehrs und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer haben sowohl für das Tiefbauamt als auch für die BLT höchste Priorität. Seit rund einem Jahr arbeiten deshalb das Tiefbauamt, die Polizei und das von der BLT beauftragte Verkehrsplanungsbüro Rapp AG eng zusammen. Ein besonderes Augenmerk legen sie dabei auf die Verkehrssicherheit von Schulwegen, welche vor allem in den Gemeinden Hölstein, Niederdorf und Oberdorf direkt durch den Bauperimeter führen.

Das Tiefbauamt verantwortet jedoch nicht nur den Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit und den Unterhalt, sondern investiert als aktiver Bauherr zusätzlich rund 14 Millionen Franken im Waldenburgertal.

Vom Gleisbau zur Sanierung der Kantonsstrasse

Während sich die Baumeisterarbeiten für das Bahntrasse vielerorts dem Ende nähern, verschiebt sich der Bauperimeter immer mehr in den Bereich der Kantonsstrasse, insbesondere in den Gemeinden Niederdorf und Hölstein. Erste Sanierungsarbeiten starteten bereits anfangs Oktober 2021

ung für das Tal

in Niederdorf, weitere folgten anfangs April 2022 in Hölstein. In beiden Dörfern werden die Sanierungsarbeiten der Kantonsstrasse bis ins Jahr 2023 dauern.

Verkehrsknoten Bad Bubendorf im Umbau

Der Verkehrsknoten Bad Bubendorf ist die am stärksten befahrene Verkehrsachse auf der Baselbieter Kantonsstrasse. Rund 20'000 Fahrzeuge passieren täglich den Knoten. Entsprechend empfindlich reagiert diese Verkehrsachse auf Einschränkungen. Die Umbau- und Sanierungsarbeiten laufen dort zurzeit auf Hochtouren und werden bis August 2022 abgeschlossen sein.

Ein für Kantonsstrassen aussergewöhnliches Verkehrsregime kommt ausserorts von Hölstein zwischen der Haltstelle Lampenberg und dem Bärenmattenquartier zum Einsatz. Das Einbahnregime durch das Bärenmattenquartier ermöglicht es, die Bauarbeiten auf der Hauptachse sowohl für das Gleistrasse als auch für die Kantonsstrasse parallel voranzutreiben und damit die Bauzeit zu verkürzen.

In Oberdorf können die Einwohnerinnen und Einwohner bereits die neue Kantonsstrasse nutzen. Um Platz für das zukünftig breitere Gleistrasse zu schaffen, wurde die Kantonsstrasse in Oberdorf vorgängig in Richtung Osten verschoben. Die Arbeiten innerorts und auf dem Streckenabschnitt Hirschlang sind bis auf die Deckbelagsarbeiten bereits erfolgt.

Die Waldenburgerbahn wird am 11. Dezember 2022 in Betrieb gehen. Die Fertigstellungsarbeiten entlang der Bahnstrecke und einige verkehrliche Herausforderungen werden bis Mitte 2023 andauern. Umso grösser wird die Freude sein, wenn es auch auf der Strasse wieder heisst «Fahrt aufnehmen».

*Céline Hüsler, HOLINGER AG
(Bauherrenunterstützung Tiefbauamt-Kreis 2)*



Belagseinbau auf der
Kantonsstrasse in Niederdorf

Vorankündigung Testbetrieb der neuen Waldenburgerbahn

Die ersten Tramlink Niederflurfahrzeuge werden anfangs Juli 2022 nach Waldenburg geliefert. Ab diesem Zeitpunkt fährt die WB wieder durch das Waldenburgertal, jedoch ohne Fahrgäste. Denn bis zur Eröffnung vom 11. Dezember 2022 werden die Tramlinks unter Betrieb auf Herz und Nieren getestet sowie das Fahrpersonal geschult.

In Valencia ist die Endabnahme der ersten Tramlinks der BLT erfolgt, und der Transport in das Waldenburger Tal wird zurzeit vorbereitet. Der erste Tramlink wird kurz vor Beginn des Testbetriebs im Waldenburger Tal eintreffen, zwei weitere folgen im Juli. Ab 4. Juli 2022 werden die Fahrzeuge die ersten zwei Monate in der unteren Talhälfte zwischen Altmarkt und Lampenberg zu Testzwecken verkehren und ab 3. Oktober 2022 zwischen Altmarkt – Liestal sowie Lampenberg – Waldenburg. Ab 3. Dezember 2022 werden die Tramlinks auf der gesamten Strecke zwischen Liestal und Waldenburg getestet.

Während des sechsmonatigen Testbetriebs werden das korrekte Zusammenspiel zwischen dem Fahrzeug und der Infrastruktur sowie die Betriebsprozesse geprüft und validiert. Dabei werden zum Beispiel Gleis, Fahrleitung, Stellwerk, Funk/WLAN und Bahnübergangsanlagen abschliessend getestet sowie Rollproben von Gleis, Weichen und Fahrleitung durchgeführt. Gleichzeitig werden die Triebfahrzeugführerinnen und -führer auf den Tramlink Niederflurfahrzeugen ausgebildet und geschult. Erst wenn das Bundesamt für Verkehr alle Tests geprüft und genehmigt hat, erfolgt die Betriebsbewilligung für die neue Waldenburgerbahn.

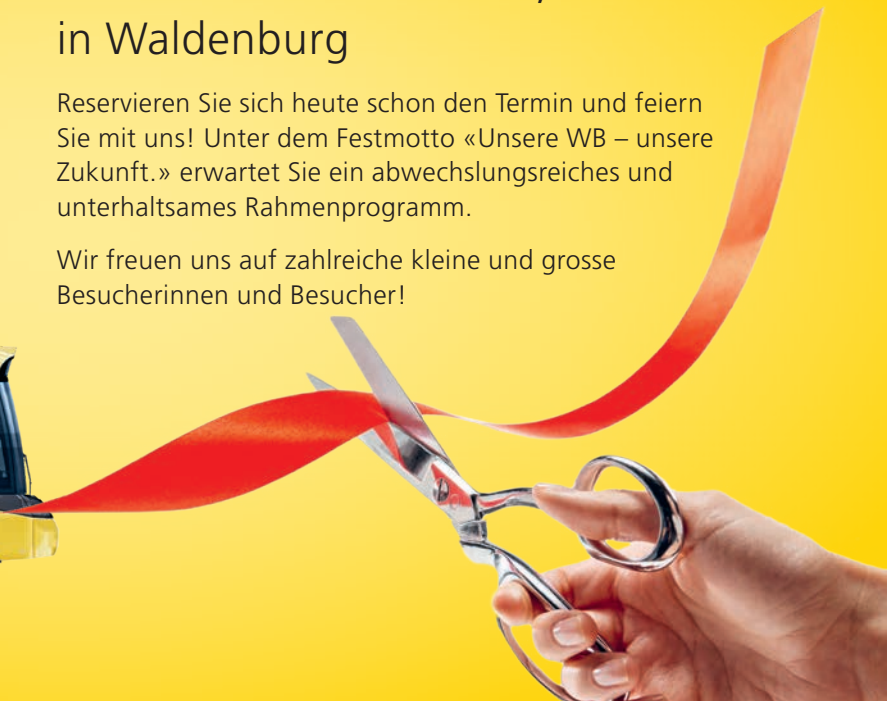
Ab 4. Juli 2022 verkehren auf dem Abschnitt Altmarkt bis Lampenberg-Ramlinsburg die neuen Züge der Waldenburgerbahn. Alle Bahnübergänge sind bis dahin fertiggestellt und in Betrieb. Die Haltestellen sind für die Fahrgäste bis am 10. Dezember 2022 gesperrt.

Unsere
WB
unsere Zukunft.

Grosses WB Eröffnungsfest!
Samstag, 10. Dezember 2022,
von 12.00 bis 21.00 Uhr,
in Waldenburg

Reservieren Sie sich heute schon den Termin und feiern Sie mit uns! Unter dem Festmotto «Unsere WB – unsere Zukunft.» erwartet Sie ein abwechslungsreiches und unterhaltsames Rahmenprogramm.

Wir freuen uns auf zahlreiche kleine und grosse Besucherinnen und Besucher!



Wissenwertes

Informationsanlässe

Oberdorf, Waldenburg (Los 6.2 + 7)
1. Juni 2022, 19 Uhr, Mehrzweckhalle Oberdorf

Niederdorf (Los 6.1)
9. Juni 2022, 19 Uhr, Mehrzweckhalle Niederdorf

WB Ausstellung in Liestal

Die Schweizer Bahnen feiern ihr 175-jähriges Jubiläum und bieten der Bevölkerung ganzjährig spannende Einblicke in die Geschichte der Bahn. Vom 21. Mai bis 11. Juni 2022 findet in der Kantonsbibliothek Baselland in Liestal eine Ausstellung zur Erneuerung der Waldenburgerbahn, der modernsten Meterspurbahn Europas, statt. Erfahren Sie mehr dazu unter 175-jahre.ch oder blt.ch/175.

Infopoint WB

Der Infopoint WB an der Dorfstrasse 74 in Niederdorf ist jeden zweiten Donnerstag von 16–19 Uhr geöffnet. Nutzen Sie die Gelegenheit und informieren Sie sich im Gespräch mit unseren Fachspezialisten aus erster Hand über die Erneuerung der WB.

Öffnungszeiten

Juni bis Dezember 2022:

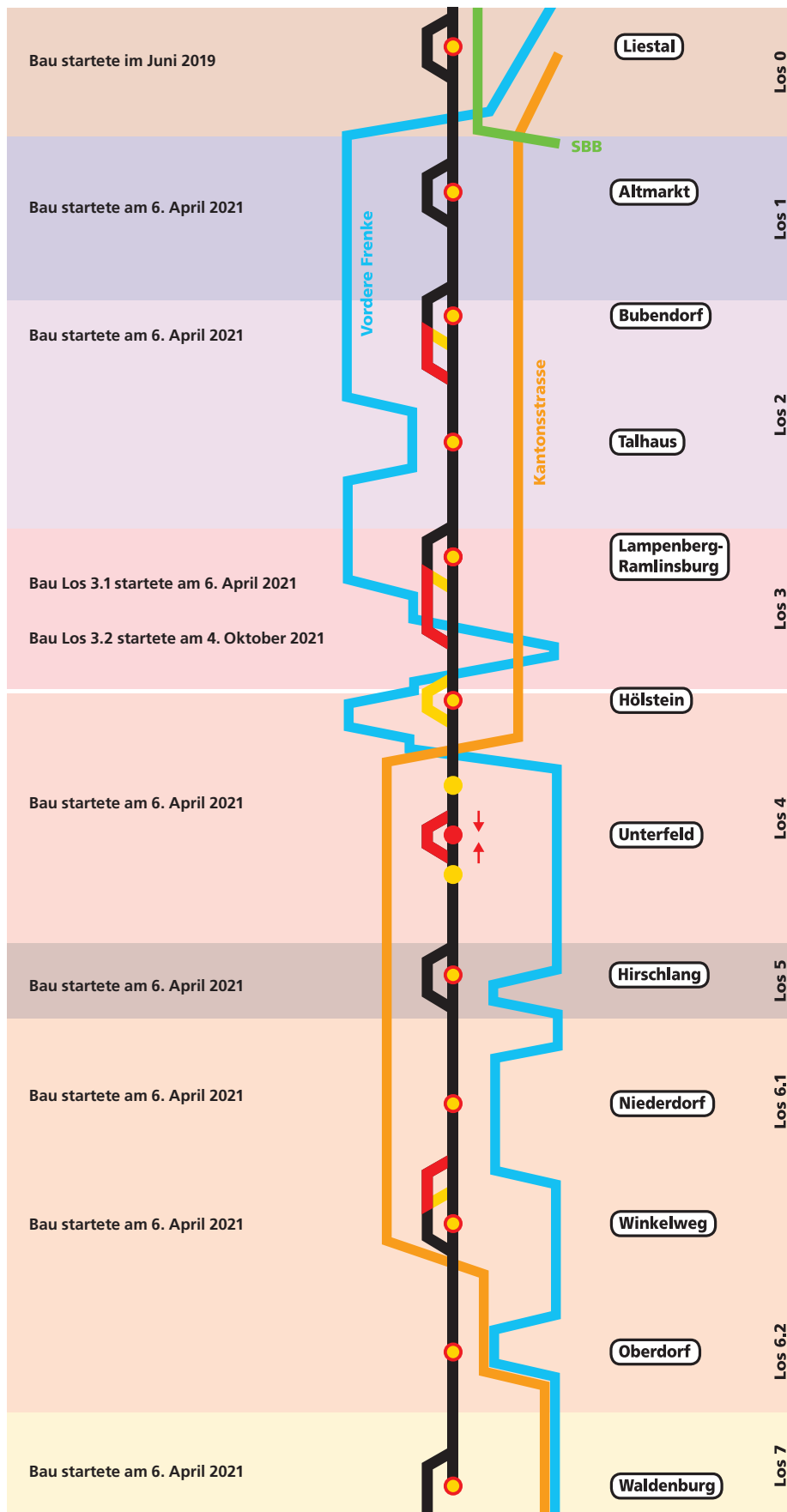
2., 16. und 30. Juni, 14. und 28. Juli, 11. und 25. Aug., 8. und 22. Sept., 6. und 20. Okt., 3. und 17. Nov., 1. und 15. Dez.

Terminanfragen ausserhalb der Öffnungszeiten richten Sie bitte per E-Mail an wb@blt.ch.

Aktuelle Informationen rund um das Bauprojekt erhalten Sie jederzeit auf der Website www.blt.ch/wb.

Hotline WB: 076 573 17 24

Fachspezialisten beantworten Ihre Fragen und Anliegen von Montag–Freitag jeweils von 8–9 Uhr und 14–15 Uhr. Ausserhalb dieser Zeiten können Sie Ihre Nachricht auf dem Telefonbeantworter hinterlassen.





Impressum: Redaktion: BLT Baselland Transport AG, Tel. +41 61 406 11 11, www.blt.ch

Auflage: 17'300 Exemplare. **Konzept und Layout:** cr Werbeagentur AG, Basel.

Druck: Steudler Press AG, Basel. **Copyright:** BLT. Abdruck von Artikeln ist unter Quellenangabe erlaubt.

Bilder: BLT, Christian Aeberhard, Dominik Plüss, HOLINGER AG

11. Ausgabe

www.blt.ch/Linie19

