

Linie 19

Ausgabe 2 – 2017

Das BLT Magazin zur Erneuerung der Waldenburgerbahn.

- 3** Bahnhof Liestal: direkter Anschluss
- 5** Lukas Ott im Interview
- 6** Hölstein: Linienführung der WB
- 8** Ein «neues Bett» für die Frenke



Im Plan



Seit zwei Jahren arbeitet ein kleines Planungsteam der BLT intensiv am Erneuerungsprojekt der Waldenburgerbahn. Noch sieht man keine baulichen Massnahmen auf der Strecke. Diese starten im kommenden Jahr bei der Haltestelle Talhaus. Aber in den Köpfen vieler Mitarbeitenden und beigezogener Planer, und vor allem auf den Plänen selbst, erhält die neue Linie 19 zwischen Liestal und Waldenburg eine immer deutlichere Kontur.

Wir verfügen inzwischen über ein ausgereiftes Betriebskonzept, das dereinst unseren Fahrgästen einen stabilen Fahrplan und optimale Anschlüsse in Liestal ermöglichen wird. Die Bahnlinie haben wir in acht Bauabschnitte unterteilt. Die Planerarbeiten für die ganze Strecke sind vergeben. Und für die Endbahnhöfe in Liestal und Waldenburg liegen konkrete Projekte vor.

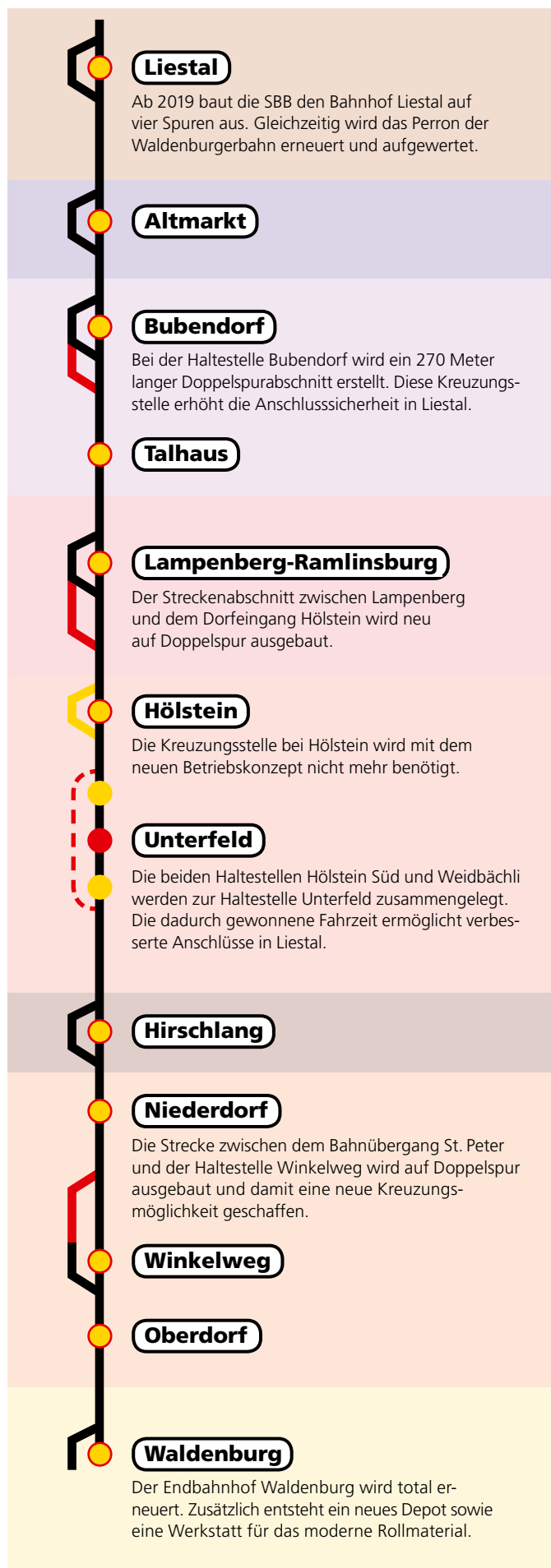
Die Einbindung der Waldenburgerbahn in den neuen Bahnhof Liestal ist mit den SBB geregelt. Das Waldenburgerthal wird damit auch künftig eine erstklassige ÖV-Anbindung haben und von der Aufwertung des Bahnhofs Liestal zusätzlich profitieren.

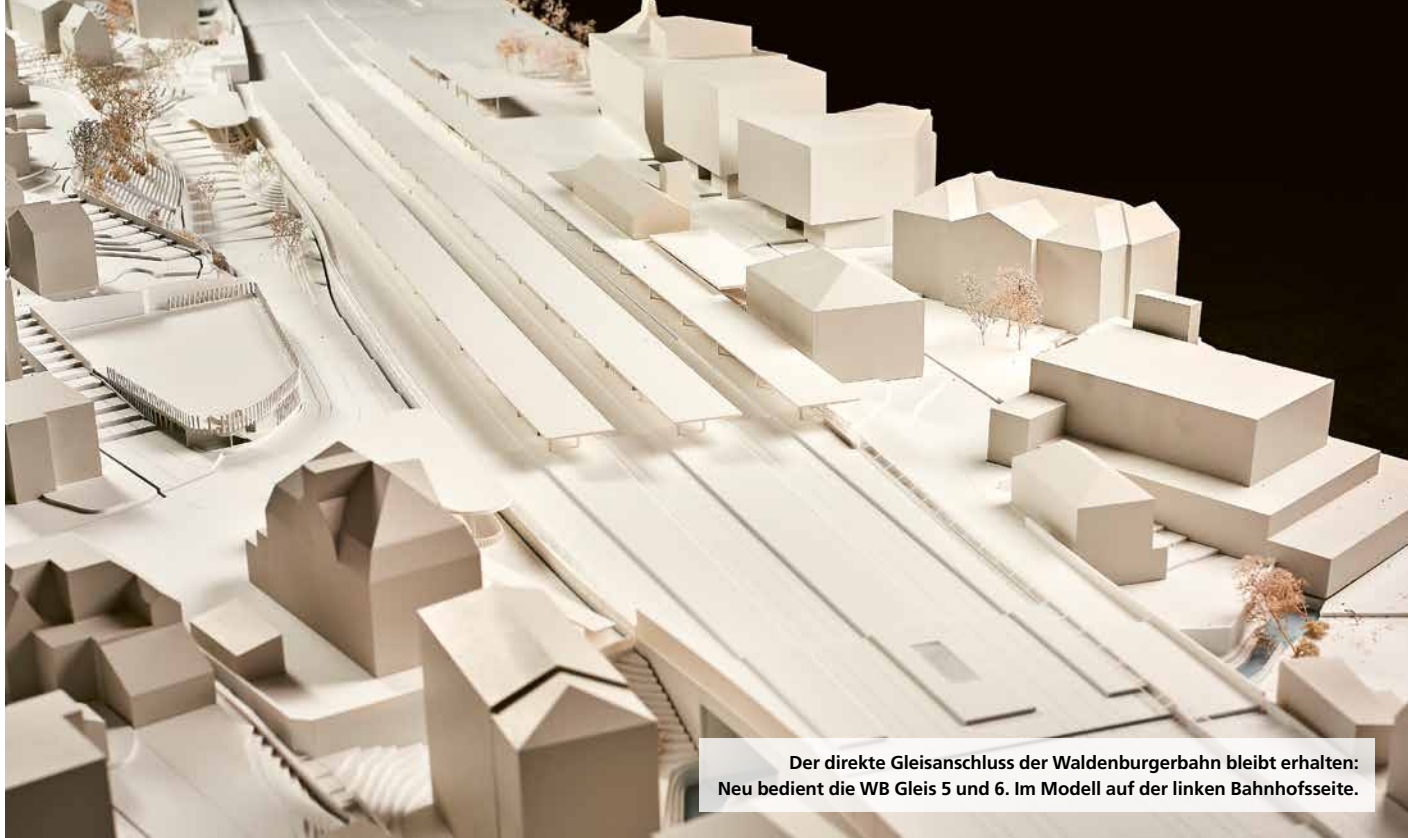
Die zehn neuen Züge, das künftige Gesicht der Waldenburgerbahn, werden wir in diesen Wochen öffentlich ausschreiben. Wir sind gespannt auf die eingehenden Angebote.

Die Erneuerung der Waldenburgerbahn ist jedoch nicht nur ein Bauprojekt, sie ist auch ein Kommunikationsprojekt. Wir möchten beim Bau der neuen Bahn einen offenen Dialog mit der Bevölkerung führen. Wir stehen Red und Antwort, sei es an Informationsanlässen oder an Gemeindeversammlungen. Bei Fragen oder Anliegen bitten wir darum, uns zu kontaktieren. Ein direktes Gespräch hilft oft weiter.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung.

Fredi Schödler, Sissach, stv. Direktor BLT





Der direkte Gleisanschluss der Waldenburgerbahn bleibt erhalten: Neu bedient die WB Gleis 5 und 6. Im Modell auf der linken Bahnhofseite.

Anschluss gesichert

Der Bahnknoten Liestal wird bis 2025 erneuert und vergrössert. Geplant sind u.a. ein Ausbau von drei auf vier Spuren und ein Wendegleis. Die Waldenburgerbahn wird auch künftig über einen direkten Gleisanschluss mit den SBB Linien verfügen. Die Fahrgäste der WB werden mit dem neuen Bahnhof von verbesserten Verbindungen ab Liestal nach Basel und in die übrige Schweiz profitieren.

Mit dem Ausbau des Bahnknotens Liestal wollen die SBB die Pünktlichkeit der Züge verbessern und gleichzeitig zusätzliche Kapazitäten schaffen. Der 4-Spurausbau und neue Durchfahrtswege durch den Bahnhof sollen die heute vorhandenen Kreuzungskonflikte der Züge entschärfen. Zusätzlich soll beim Busbahnhof ein Wendegleis gebaut werden; eine Voraussetzung für den Viertelstundentakt der Regio-S-Bahn nach Basel.

Neue Gleise für die Waldenburgerbahn

Die Verbreiterung der Gleisanlage der SBB im Bahnhof Liestal auf vier Spuren erfordert umfangreiche Anpassungen an Strassen, Über- und Unterführungen und am Burggraben, was in den kommenden Jahren zu vielen baubedingten Einschränkungen führen wird. Auch das heute parallel zu den SBB verlaufende Gleisfeld der Waldenburgerbahn ist betroffen. Der Bahnhof der Linie 19 wird um rund 12 Meter nach Süden Richtung Oristalstrasse verschoben. Die Gleisanlage der WB besteht aus einem Hauptgleis (neu Gleis 5) dem gemeinsamen Perron mit den SBB-Zügen Richtung Basel und einem Umfahrgleis (Gleis 6), so dass im Bedarfsfall weiterhin zwei Züge der Linie 19 gleichzeitig den Bahnhof Liestal bedienen können. Platzbedingt wird auch die Bahnhofs-einfahrt der WB bis Liestal Altmarkt auf einem neuen Trasse erstellt.

Exklusiver Anschluss ans SBB-Netz

Die Projektleitung für den Neubau der Gleise der Waldenburgerbahn im Bahnhof Liestal wird von der SBB Infrastruktur wahrgenommen. Die Bauarbeiten erfolgen in enger Abstimmung mit der BLT. Während des Umbaus der WB von Dezember 2021 bis Dezember 2022 verkehren Bahnersatzbusse. Die baubedingte Totalsperre der Waldenburgerbahn nutzt die BLT, um gleichzeitig die gesamte Strecke zwischen Liestal und Waldenburg zu erneuern und auf Meterspur umzuspuren.

Mit der neuen Bahnhofsanlage in Liestal wird das Reisen für die Fahrgäste der Waldenburgerbahn gegenüber heute deutlich komfortabler. Erhöhte Perronkanten ermöglichen ein hindernisfreies Ein- und Aussteigen in die neuen Züge. Moderne, helle Unterführungen zu den anderen Gleisen und in die Stadt Liestal erleichtern das schnelle und direkte Umsteigen. Dazu gehört auch ein



modernes Fahrgastinformationssystem in den neuen WB-Zügen sowie auf den Perrons, welches auf die Anschlüsse in Liestal hinweist.

Der neue Bahnhof in Liestal ist nicht nur ein Gewinn für den Kantonshauptort, sondern wird zu einem Standortvorteil für die ganze Region. Gerade auch das Waldenbertal profitiert von einer ausgezeichneten ÖV-Anbindung mit direkten Anschlüssen an das SBB-Netz ab Liestal von und nach Basel bzw. Bern, Zürich, Luzern und die weitere Schweiz.

Damit die guten Anschlüsse in Liestal sicher erreicht werden können, wurde für die Waldenburgerbahn ein neues Betriebskonzept erarbeitet.

Betriebsunterbruch Waldenburgerbahn 2022

Im Rahmen des Ausbaus des Bahnknotens Liestal wird der Gleisanschluss der Waldenburgerbahn um 12 Meter nach Süden Richtung Oristalstrasse verschoben. Dies führt im Zeitraum zwischen 2019 und 2024 zu verschiedenen baulich bedingten Betriebsanpassungen für die WB. Bereits 2019 wird ein Teil der Gleisanlagen der Waldenburgerbahn abgebrochen. Zwischen Dezember 2021 und 2022 erfolgt der komplette Neubau der Gleisanlage der WB in Liestal. Während des Neubaus der Waldenburgerbahn wird ein Bahnersatz mit Gelenkbussen den Anschluss des Waldenbertals von und nach Liestal sicherstellen.

Dank zusätzlicher Doppelspurabschnitte, dem Verzicht auf eine Haltestelle in Hölstein und Optimierungen bei den Fahrzeiten kann der Fahrplan ab

2021/22 stabilisiert werden. Zudem ist die WB inskünftig in der Lage, bedarfsgerecht auf veränderte Abfahrtszeiten der SBB in Liestal zu reagieren.



Impulse für die ganze Region

Der Bahnhof Liestal wird zum leistungsfähigen Verkehrsknoten ausgebaut

»» Herr Ott, das «Waldenburgerli» gehört zur Region so wie das Matterhorn zu Zermatt. Was löst das bei Ihnen aus, wenn sie «Waldenburgerli» hören?

Lukas Ott: Jugend. Ich sehe Bilder aus meiner Jugendzeit. Ich habe während eines Teils meiner Schulzeit in Hölstein gewohnt und bin täglich mit der Bahn nach Liestal gefahren. Ausser wenn der Zug schon abgefahren war und ich mit dem Velo gegen die knapp werdende Zeit strampeln musste. Für uns gab es nichts Schöneres, als auf der damals offenen Plattform des Wagens im Wind zu stehen. Noch heute kenne ich die meisten Lokführer des Waldenburgerlis. Und hin und wieder lässt einer zum Gruss die Lok kurz pfeifen, wenn er mich sieht. Das finde ich einfach schön.

»» Die Bahnstrecke wird in den kommenden Jahren neu gebaut. Es gibt Stimmen, die fragen: Lohnt sich dieser Aufwand?

Es gibt immer Zweifler, wenn man vorwärts schaut. Ich bin aber davon überzeugt, dass diese doch beträchtliche Investition sich auszahlen wird. Dann, wenn die Menschen im Waldenburgerli und darüber hinaus diese Investition in ein neues Waldenburgerli als Chance und Impuls für eigene Initiativen verstehen. Sie müssen sich einfach an die Geschichte dieser Bahnstrecke erinnern. Das Waldenburgerli wurde in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts als Massnahme zur Wirtschaftsförderung gebaut. Klar gab es auch damals kritische Stimmen. Aber die Pioniere hatten recht bekommen: Dank der Bahn siedelten sich viele Firmen im Waldenburgerli an, die ohne diese Bahnlinie nicht gekommen wären. So etwas muss doch auch heute wieder möglich sein.

»» Liestal selbst hat beim Bahnhof Grosses vor. Man hat das Gefühl, beim Bahnhof Liestal bleibt kein Stein mehr auf dem anderen.

Dafür kommen viele neue Steine hinzu, um bei Ihrem Bild zu bleiben. Doch konkret: Es gilt zwei Vorhaben zu unterscheiden. Zum einen bauen die SBB die Gleiskapazitäten aus. Dieses Projekt wollen wir nutzen, in dem wir die Möglichkeit schaffen, das Bahnhofgebiet neu zu denken, also mit einem modernen Bahnhof und zwei weiteren Gebäuden mit Wohnungen, Läden und Büros.

Das ist das zweite Vorhaben. Die Hauptstadt des Kantons, das Zentrum des oberen Baselbiets, soll zu einem leistungsfähigen Verkehrsknotenpunkt werden, der als Impulsgeber der wirtschaftlichen Zukunft der ganzen Region einen kräftigen Schwung gibt. Und damit auch dem Waldenburgerli. Deshalb ist der Neubau des Waldenburgerlis auch für uns in Liestal wichtig.

»» Und dafür hat man dann jahrelang mit Baustellen zu leben. Das finden auch nicht alle so toll und hätten darum lieber, dass es so bleibt, wie bisher.

Glauben Sie mir, ich habe grosses Verständnis für diese Bedenken. Wir leben in einer Zeit, in der sich vieles rasch und meistens grundlegend verändert. Ja, es ist schade, dass die Fahrt mit dem Waldenburgerli auf der offenen Plattform nicht mehr möglich ist. Ich würde das gerne mal wieder machen. Aber so eine Baustelle ist auf absehbare Zeit wieder weg und dann ist das, was als Neues entstanden ist, von einer besseren Qualität, als das was war. Beurteilen wir deshalb all diese Vorhaben aus der Sicht der Jungen, der 18-, 20-, 30-Jährigen. Sie werden sich an das, was heute ist, als «die gute alte Zeit» erinnern. Aber leben werden sie mit einem modernen Bahnhof Liestal und einer neuen Waldenburgerli. Die werden sie noch immer Waldenburgerli nennen, obwohl es sich um die Linie 19 der BLT handeln wird. Und das ist auch gut so.



Lukas Ott, Stadtpräsident von Liestal



Hölstein bleibt gut angebunden

Nach dem Neubau der Waldenburgerbahn werden sich die Züge nicht mehr wie heute in Hölstein, sondern auf dem Doppelspurabschnitt zwischen Dorfausgang und der Station «Lampenberg-Ramlinsburg» abkreuzen. Dies ermöglicht es, die Haltestelle «Hölstein» umzugestalten: eingleisig und behindertengerecht. Der heute recht enge Gleisradius wird weitgehend beseitigt, um einen ebenerdigen Einstieg in die Züge zu ermöglichen. Anstelle des Mittelperrons wird neu ein 90 Meter langes Aussenperron erstellt, ausgestattet mit einem Wartehäuschen, einem Billettautomaten sowie elektronischen Fahrgastanzeigetafeln. Der Zugang zur Haltestelle «Hölstein» bleibt auch nach dem Umbau aus drei Richtungen möglich: Von der Hauptstrasse her gelangen die Fahrgäste über zwei Fussgängerstreifen direkt auf den Perron. Von den Liegenschaften

zwischen Bahn und Vorderer Frenke führt ein Gleisübergang ebenfalls auf den Perron. Dieser ist auch für Fahrgäste aus Richtung Steinenweg geeignet. Die Bushaltestelle für den Bus Nr. 92 soll verlegt und behindertengerecht ausgestaltet werden.

Neue Haltestelle «Unterfeld»

Um inskünftig in den Hauptverkehrszeiten einen 15-Minuten-Takt einhalten und die Anschlüsse in Liestal gewährleisten zu können, werden in Hölstein nur noch zwei Haltestellen betrieben werden. Anhand der Fahrgastzahlen wurde entschieden, die heutigen Haltestellen «Hölstein Süd» und «Weidbächli» neu in der Haltestelle «Unterfeld» zusammenzuführen. Diese kommt südlich der Haltestelle «Hölstein Süd» zu liegen und wird zweigleisig ausgeführt.

Aussenperrons verringern den Landbedarf

Bei der Machbarkeitsstudie für die Haltestelle «Unterfeld» hat sich gezeigt, dass eine Ausführung mit zwei Aussenperrons anstelle des ursprünglich vorgesehenen Mittelperrons deutlich weniger Platz benötigt. Der erforderliche Landerwerb kann so spürbar reduziert werden, was auch eine Entlastung für die Anstösser bedeutet.

»» «Es gibt viele Änderungen und Anpassungen in unserem Dorf – die neue WB bringt uns jedoch bessere Anschlüsse in Liestal und insgesamt eine kürzere Reisezeit.»

Gabriel Antonutti,
Gemeindepräsident Hölstein



Die zwei Aussenperrons der Haltestelle «Unterfeld» haben eine Länge von je 90 Meter. Beidseitig werden Wartehäuschen als Witterungsschutz sowie Bilettautomaten und elektronische Fahrgastanzeigen platziert. Um den notwendigen Platz für die Haltestelle zu schaffen und den Höhenunterschied zur Dammstrasse abzufangen, soll zwischen Gleisanlage und Dammstrasse eine rund 300 m lange Stützmauer erstellt werden.

Der Zugang zur Haltestelle «Unterfeld» erfolgt hindernisfrei aus vier Richtungen. Von der Dammstrasse führt der Hauptzugang auf Grund des Höhenunterschieds über eine kombinierte Treppen- und Rampenanlage. Ein weiterer Zugang von der Dammstrasse ist über den Gleisübergang bei der heutigen Haltestelle «Hölstein Süd» möglich. Von der Hauptstrasse gelan-

gen die Fahrgäste via Fussgängerübergang direkt zu den Perrons. Von der heutigen Haltestelle «Hölstein Süd» führt zusätzlich ein Weg entlang der Gleise zu den Perrons.

Die neue Linienführung auf der Strecke zwischen der Haltestelle «Unterfeld» und der Haltestelle «Hirschlang» in der Gemeinde Niederdorf entspricht im Abschnitt bis Ausfahrt Hölstein im Grossen und Ganzen der heutigen Gleisführung. Im weiteren Verlauf Richtung Niederdorf wird die Gleisachse um einige Meter weg von der Strasse verschoben. Dies ermöglicht für diesen Abschnitt eine maximale Geschwindigkeit von 80 km/h.

Sicherheitsabstand Schiene-Strasse

Die Linienführung der Kantonsstrasse wird – wie bereits erwähnt – innerhalb

Hölsteins durch das Bahnprojekt an mehreren Orten tangiert, da sie heute teilweise sehr dicht der Bahn entlangführt. Sie muss abschnittsweise entsprechend der neuen Gleislage leicht verschoben, bzw. angepasst werden, dies aufgrund des grösseren Lichtraumprofils und dem erforderlichen Sicherheitsabstand zwischen Schiene und Strasse. Die BLT achtet darauf, dass nur die zwingend notwendigen Flächen für die Bahn in Anspruch genommen werden und führt mit den betroffenen Liegenschaftsbesitzern zusammen mit der Gemeinde einen offenen Dialog.

Neues Bett für die Frenke

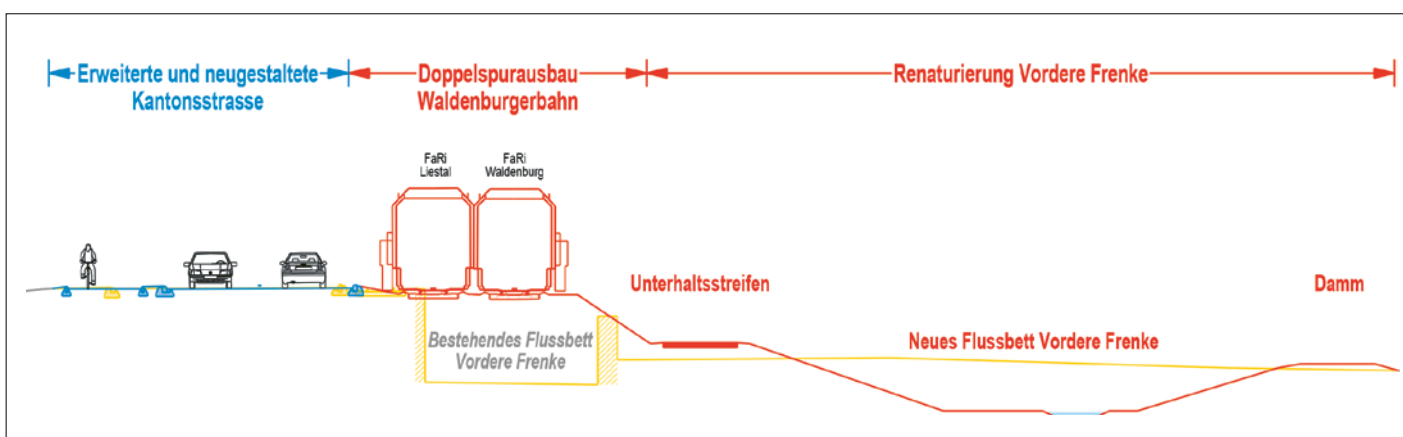


Die Strecke der Waldenburgerbahn verläuft zwischen den beiden Haltestellen «Lampenberg-Ramlinsburg» und «Hölstein» heute auf einem schmalen Damm, eingezwängt zwischen Kantonsstrasse und der kanalisierten Vorderen Frenke. Mit dem Neubau der Bahnlinie wird dieser Abschnitt zwischen der Haltestelle «Lampenberg-Ramlinsburg» und dem Bahnübergang Steinenweg auf Doppelspur ausgebaut, um neue Kreuzungsmöglichkeiten zu schaffen. Die parallel zur Bahnlinie geführte Vorderer Frenke erhält ein neues Flussbett und wird renaturiert.

Im Rahmen der Erneuerung der Waldenburgerbahn werden neue Kreuzungsmöglichkeiten für die Züge geschaffen. Neben den Haltestellen werden auch Doppelspurabschnitte, also längere Vorbeifahrstrecken, realisiert. Diese ermöglichen es, den Fahrplan zu stabilisieren und die Anschlüsse an die SBB-Züge in Liestal sicherzustellen.

Der heutige Kreuzungspunkt in der Haltestelle «Hölstein» wird aufgehoben, die Haltestelle auf eine Spur reduziert. Neu sollen sich die Züge auf der Strecke zwischen den Haltestellen «Lampenberg-Ramlinsburg» und «Hölstein» abkreuzen. Dazu wird dieser Abschnitt auf Doppelspur erweitert. Der durch

den Ausbau erforderliche Platzbedarf wird durch zwei Massnahmen gewonnen: Zum einen wird das Trasse der Bahn Richtung Kantonsstrasse verschoben, die nach dem Umbau in diesem Bereich ebenfalls erneuert und erweitert wird. Zum anderen soll die heute kanalisierte Vorderer Frenke ein neues Flussbett erhalten und auf diesem Abschnitt renaturiert werden.



Neues Bachbett für Vordere Frenke

Die Vordere Frenke verläuft im Bereich Wasmatt heute parallel zum WB-Trasse. Beide Ufer sind mit Mauern befestigt, die Sohle mit Schwellen fixiert. Der Doppelspurausbau der Waldenburgerbahn erfolgt über dem heutigen Flusslauf. Auf einer Länge von rund 400 Metern soll der Fluss deshalb um rund 20 Meter verschoben und gleichzeitig umfassend renaturiert werden. Der bestehende Durchlass der Frenke unter der Kantonsstrasse wird an die neue Linienführung angepasst. Pläne für eine natürlichere Gewässerführung in diesem Abschnitt gab es bereits seit den 1990er-Jahren. Die Erneuerung der Waldenburgerbahn bietet jetzt die Gelegenheit, dieses seit langem geplante Vorhaben umzusetzen, den Fluss aus seinem Betonkorsett zu befreien und eine landschaftliche Aufwertung zu erreichen.

Durch die Renaturierung wird die Vordere Frenke von heute 6.50 Meter auf zukünftig 7 bis 9 Meter verbreitert. Die Böschungen werden flach geneigt

und mit einheimischen Sträuchern bepflanzt. Die Sohle bietet so Lebensraum für Fische und andere Wasserbewohner, dank einer Niederwasserrinne auch in Zeiten spärlicher Wasserführung. Verschiedene Elemente wie z.B. Störsteine, Faschinen und Wurzelstöcke sorgen zusätzlich für Strömungsvielfalt.

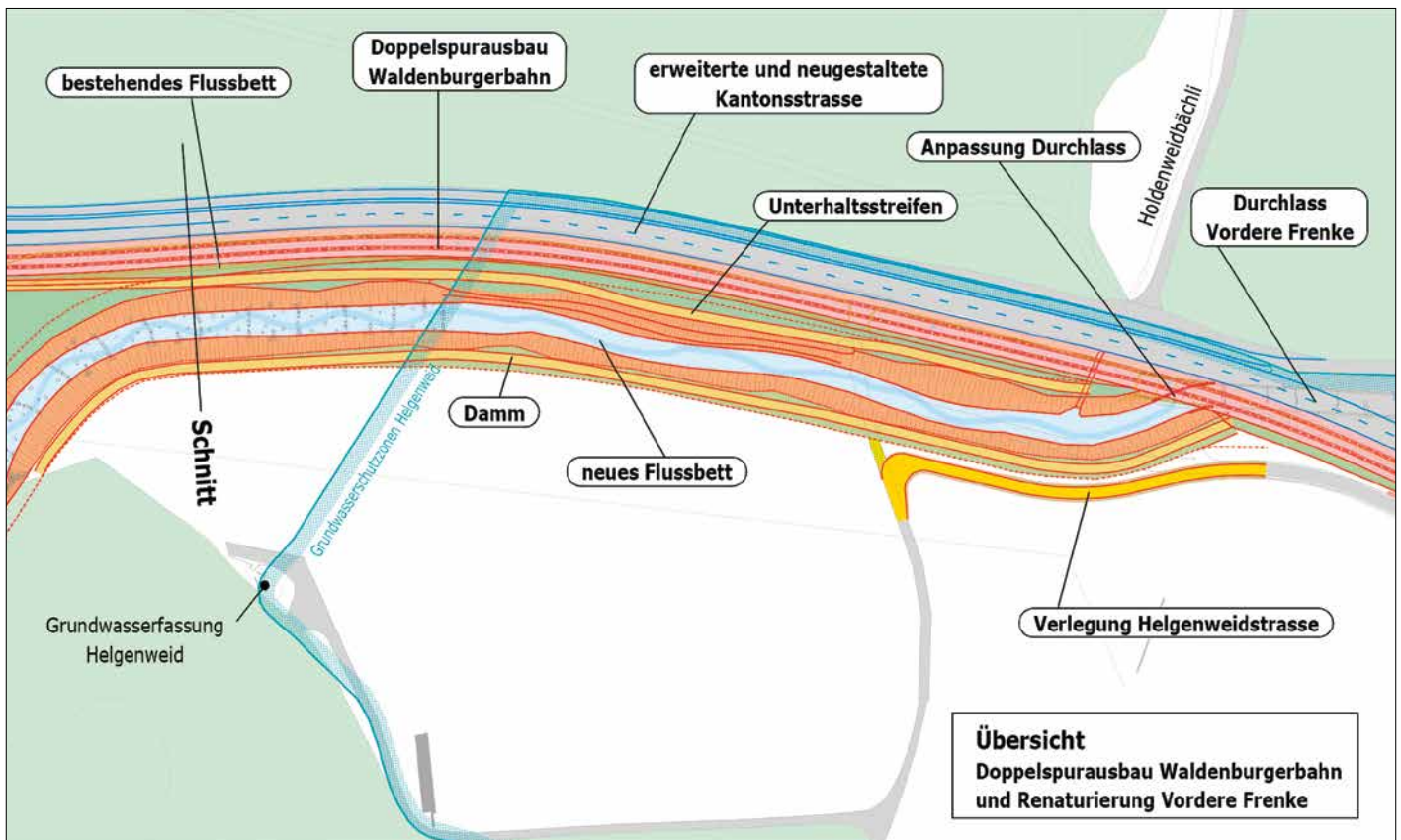
Grundwasserschutzzone Helgenweid

Das Trasse der Waldenburgerbahn und die verlegte Vordere Frenke verlaufen teilweise durch die Grundwasserschutzzone Helgenweid. Hier gewinnt die Stadt Liestal einen wesentlichen Teil ihres Trinkwassers. Damit die Nutzung der Wasserfassung nicht beeinträchtigt wird, werden Risiken – wo möglich – schon bei der Planung ausgeschlossen. Dazu gehört, dass die Sohllage der revitalisierten Frenke auf heutiger Höhe gehalten wird. Ausserdem finden derzeit Untersuchungen des Untergrunds statt. Die Ergebnisse werden zeigen, ob eine Abdichtung der neuen Bachsohle erforderlich

sein wird. Ebenfalls anzupassen sind diverse Bachquerungen unter dem Bahntrasse sowie Werkleitungen im Projektperimeter.

Totalerneuerung Haltestelle «Lampeberg-Ramlinsburg»

Über die Haltestelle «Lampeberg-Ramlinsburg» und die Busverbindung werden die Dörfer Lampeberg und Ramlinsburg erschlossen. Heute bietet die Station den Fahrgästen für den Wechsel von Zug auf Bus wenig Komfort. Durch den Neubau der Waldenburgerbahn werden an der Haltestelle «Lampeberg-Ramlinsburg» zwei Perrons mit einer nutzbaren Länge von je 90 Metern realisiert. Die Perronoberkanten für Bahn und Bus werden so ausgebildet, dass ein vollständig barrierefreier, ebenerdiger Einstieg in die Züge und Busse möglich sein wird. Erneuert wird auch die übrige Haltestelleninfrastruktur: Es werden Wartehäuschen mit Sitzgelegenheiten, ein Fahrgastinformationssystem, gedeckte Veloabstellplätze sowie Parkplätze erstellt.



Ausschreibung neuer Züge startet



BLT und BDWM schreiben gemeinsam aus

Bis 2022 beschafft die BLT zehn neue Pendelzüge für die Waldenburgerbahn. Um Synergien beim Kauf wie auch später beim Unterhalt nutzen zu können, arbeitet die BLT für die Fahrzeugbeschaffung mit der BDWM Transport AG zusammen. Die BDWM benötigt im gleichen Zeitraum wie die BLT acht baugleiche Fahrzeuge für die Limmattalbahn. Die Ausschreibung der Züge wird im November 2017 publiziert.

Mit einer gemeinsamen Ausschreibung unter Federführung der BLT ergibt sich für die beiden Transportunternehmen ein grösseres Beschaffungsvolumen. BLT und BDWM erhoffen sich dadurch eine höhere Attraktivität für das Bestellos auf dem Fahrzeugherstellermarkt und aufgrund der Stückzahl von zusammen 18 Zügen auch konkrete Preisvorteile.

Testfahrten auf BDWM-Netz

Synergien aus einer gemeinsamen Beschaffung ergeben sich aber nicht

nur bei den Investitionen, sondern auch später beim Unterhalt und bei der Ersatzteilbewirtschaftung. Aus der Kooperation resultieren für die BLT weitere Vorteile: So steht bei der Inbetriebsetzung der ersten BLT Fahrzeuge die Strecke Liestal – Waldenburg noch nicht für Inbetriebsetzungsfahrten zur Verfügung, weil die Umspurung von heute 75 cm auf Meterspur erst mit dem Neubau der Strecke im 2022 erfolgt. BDWM und die BLT haben daher vereinbart, dass die neuen BLT Züge auf dem Netz der BDWM in Bremgarten (AG) in Betrieb gesetzt und dort ihre Probefahrten absolvieren können. Die Testfahrten mit den Fahrzeugen auf der erneuerten Strecke zwischen Liestal und Waldenburg erfolgen dann im Herbst 2022.

Moderne Pendelzüge für das Waldenburgertal

Die Linie 19 Liestal-Waldenburg ist eine Pendellinie. Die Endbahnhöfe sind sogenannte Kopfbahnhöfe und haben keine Wendeschleife. Deshalb werden Zweirichtungsfahrzeuge mit zwei

Die **BDWM Transport AG** (BDWM steht für Bremgarten-Dietikon/Wohlen-Meisterschwanden) erbringt Leistungen im öffentlichen Regionalverkehr per Bahn und Bus für die Kantone Aargau und Zürich. Zum Unternehmen gehören die Bremgarten-Dietikon-Bahn (Linie S17 im Zürcher S-Bahn-Netz), die Buslinie Wohlen-Meisterschwanden, der SBB-Bus Zofingen/Reiden, der Schnellbus Bremgarten/Remetschwil-Zürich Enge und die Limmat Bus AG.

www.bdwm.ch

Führerständen sowie beidseitig angeordneten Einstiegstüren ausgeschrieben. Die neuen Züge werden 45 Meter lang sein, und während der Hauptverkehrszeiten zu 90 Meter langen Doppeltraktionen gekuppelt. Der Niederfluranteil der neuen Züge muss mindestens 70% betragen, die Breite liegt bei 2,40 Metern. Die Fahrzeuge sollen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt sein. Erwartet wird zudem, dass Bremsenergie über Rekuperation in die Fahrleitung zurückgespielen und somit Energie eingespart werden kann.

Die Fahrzeuge sind auf 90 Sitz- und 100 Stehplätze ausgelegt. Somit stehen in einer Doppeltraktion insgesamt 380 Plätze zur Verfügung. Die Kapazität entspricht der heutigen Auslastung inkl. einer Wachstumsreserve von 20%.

Meilensteinplanung für Fahrzeugbeschaffung:

- 2017** – Publikation der gemeinsamen Ausschreibung (Submissionsverfahren) mit Fristsetzung für die Angebotsabgabe bis 28. Februar 2018
- 2018** – Auswertung und Bereinigung der Offerteingaben
– Lieferantenentscheid durch die Verwaltungsräte der BLT und BDWM
- 2019** – Bestellung der WB-Fahrzeuge durch den BLT Verwaltungsrat
– Bereinigung des Lastenhefts mit der Lieferantin
- 2021** – Inbetriebnahme erster Zug der BLT bei der BDWM
- 2022** – Inbetriebnahme der 10 Züge auf dem neuen WB-Streckennetz



Abstand Schiene – Strasse?

Das Trasse der Waldenburgerbahn verläuft an vielen Stellen parallel zur Kantonsstrasse. Der «Abstand Schiene – Strasse» ist zum Schutz der Verkehrsteilnehmer gesetzlich geregelt. Was bedeutet das für die Waldenburgerbahn?

Weil die Waldenburgerbahn erneuert wird, ist es gesetzlich vorgeschrieben, dass bestehende Abstände Schiene-Strasse neu überprüft werden.

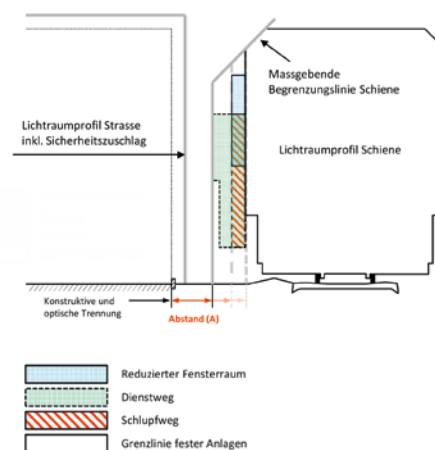
Die Gesetzgebung «Abstand Schiene – Strasse» definiert die notwendigen Sicherheitsmassnahmen bei einer Parallelführung und beim Zusammentreffen von Bahn und Strasse. Sprich es soll ein Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit des Strassen- und Bahnverkehrs sowie zur Verhütung von Unterbrüchen beim ÖV durch von der Strasse abkommende Fahrzeuge geleistet werden. Sicherheitsabstände und Schutzmassnahmen sind gemäss Norm SN 671 253 oder mittels Risikoanalyse zu bestimmen.

Die Norm fordert einen geschwindigkeitsabhängigen Mindestabstand zwischen den beiden Lichtraumprofilen oder die Errichtung von Fahrzeugrückhaltesystemen wie etwa Leitplanken.

Für die Ermittlung des Abstandes, resp. der notwendigen Sicherheitsmassnahmen zwischen Strassenrand und Gleisachse, werden auch die örtlichen Gegebenheiten, die Geschwindigkeiten auf der Strasse sowie der Schiene und die Unfallstatistik berücksichtigt. Die Beurteilung erfolgt risikobasiert.

Bei Neubau- und Erneuerungsprojekten wird so geplant, dass der erforderliche Abstand Schiene-Strasse ohne zusätzliche bauliche Sicherheits-einrichtungen erreicht werden kann. Eine zentrale Voraussetzung ist, dass der Bahnkörper und die Fahrbahn der Strasse deutlich getrennt sind, sowohl konstruktiv wie auch optisch. Als geeignete konstruktive Trennung gelten unter anderem hohe Randabschlüsse oder Leitplanken und als

optische Trennung können Markierungen, Leitpfosten oder Zäune vorgesehen werden.



Der Abstand Schiene – Strasse berücksichtigt das Lichtraumprofil der Bahn (lichter Raum um Fahrzeug) sowie der Strasse, den ermittelten Sicherheitsabstand (gemäss Gesetzgebung) und den Sicherheitsraum Strasse sowohl inner- wie ausserorts.



Impressum: Redaktion: BLT Baselland Transport AG, Tel. +41 61 406 11 11, www.blt.ch.
Auflage: 18'000 Exemplare. **Konzept und Layout:** cR Werbeagentur AG, Basel. **Litho:** Sturm AG,
Muttenz. **Druck:** Offsetdruck Grauwiller Partner AG, Liestal. **Copyright:** BLT. Abdruck
von Artikeln ist unter Quellenangabe erlaubt. **Bilder:** Christian Aeberhard, SBB AG, Lukas Ott

www.blt.ch/Linie19

