

Linie 19 **WB**

Ausgabe 2 – 2020

Das BLT Magazin zur Erneuerung der Waldenburgerbahn.

- 3** 140 Jahre Waldenburgerbahn
- 6** Gemeindepräsident Martin Zürcher im Interview
- 8** Kommunikation und Information



Innovativ unterwegs



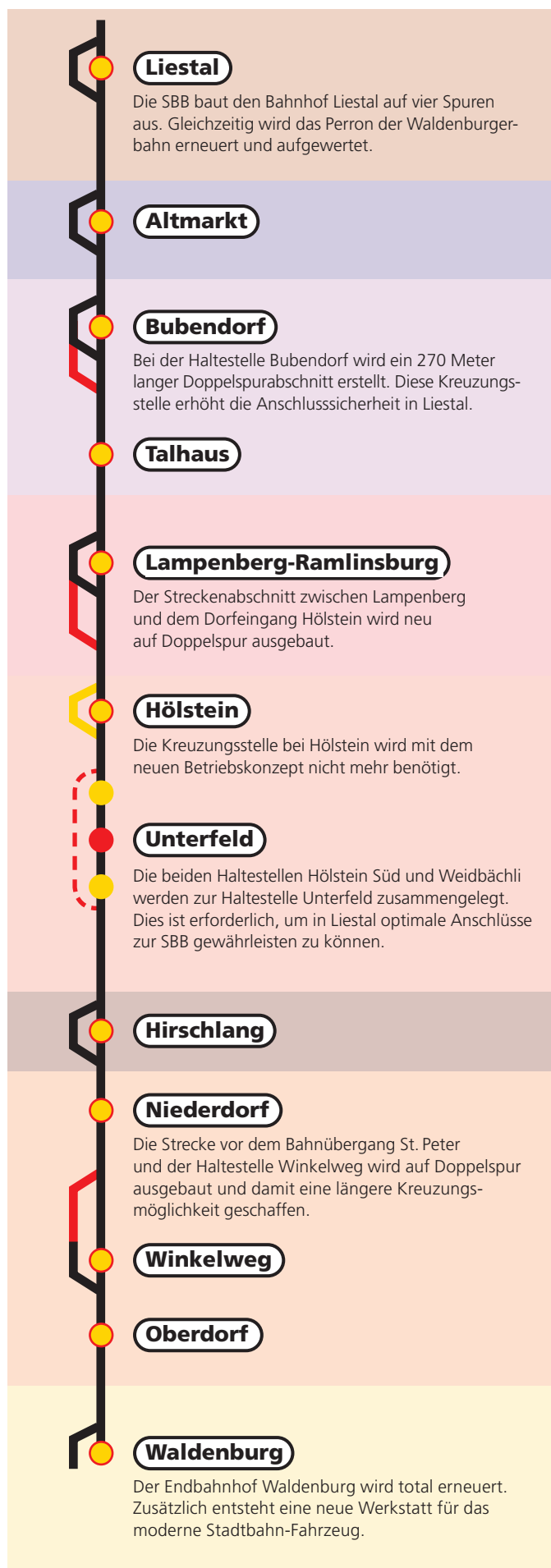
Liebe Leserinnen und Leser

Am 1. November 1880 war das Waldenburger Tal in freudiger Aufruhr. Zum ersten Mal dampfte das «Waldeburgerli» durch das Tal. Dies ist dem grossen Pioniergeist und der starken Innovationskraft seiner Gründer zu verdanken. Jahrzehntelang kämpften sie für ihre Bahn und setzten sich konsequent dafür ein.

Am 25. Oktober 1953 herrschte wiederum Aufregung im Tal. Das «Waldeburgerli» fuhr erstmals elektrifiziert von Liestal nach Waldenburg, ein Quantensprung in der Bahntechnologie. Heute steht die Innovationskraft der WB erneut im Zentrum. Denn die BLT baut nicht nur eine neue Bahn, sondern setzt mit CBTC eine für die Bahnwelt neue, zukunftsweisende Technologie bei den Sicherungsanlagen ein. Gemeindepräsident Martin Zürcher spricht im Interview von einer «zukunftsweisenden Investition für das Tal und die Region».

Das Projekt ist gut unterwegs. Bis Ende Jahr erwartet die BLT die Plangenehmigungsverfügungen des BAV, sodass die Hauptbauarbeiten am 6. April 2021 starten können. Auf gutem Wege sind auch die Verhandlungen mit den Eigentümern. 52 der 53 Einsprachen sind gütlich geregelt. Bei der letzten offenen Einsprache hat die BLT die Anforderungen mit der Projektänderung im Bereich der Grundwasserfassung Helgenweid erfüllt, sodass auch diese zeitnah abgeschlossen werden kann. Im Namen der Projektleitung und der BLT danke ich allen Bewohnerinnen und Bewohnern für die konstruktiven Gespräche und für das uns entgegengebrachte Vertrauen!

Fredi Schödler, stv. Direktor BLT





Dampflok Nr. 6 mit Güter- und Personentransportwagen
im Jahr 1949

140 Jahre Waldeburgerli

Am 1. November 2020 feiert die Waldenburgerbahn ihr 140-jähriges Bestehen. Das Waldeburgerli, die Lebensader des Waldenburgerlands, ist der Beharrlichkeit und Hartnäckigkeit des «Initiativkomitees für die Erstellung einer Eisenbahn durch das Waldenburgerland» zu verdanken. Von der Idee bis zur Umsetzung brauchte es einen langen Atem, denn viele Hürden waren zu überwinden.

Die Geschichte der Waldenburgerbahn (WB) geht bis auf das Jahr 1855 zurück. Die Schweizerische Centralbahn sicherte damals die Subvention für den Bau einer WB zu, welche sie mit dem Projekt einer Bözbergbahn und der Konzession für die Strecke Muttenz–Augst verknüpfte. 1862 erklärte ein Schiedsgericht die Konzession als nicht rechtskräftig. Erst neun Jahre später, mit der Volksabstimmung vom 18. Juni 1871, wurde die Konzession

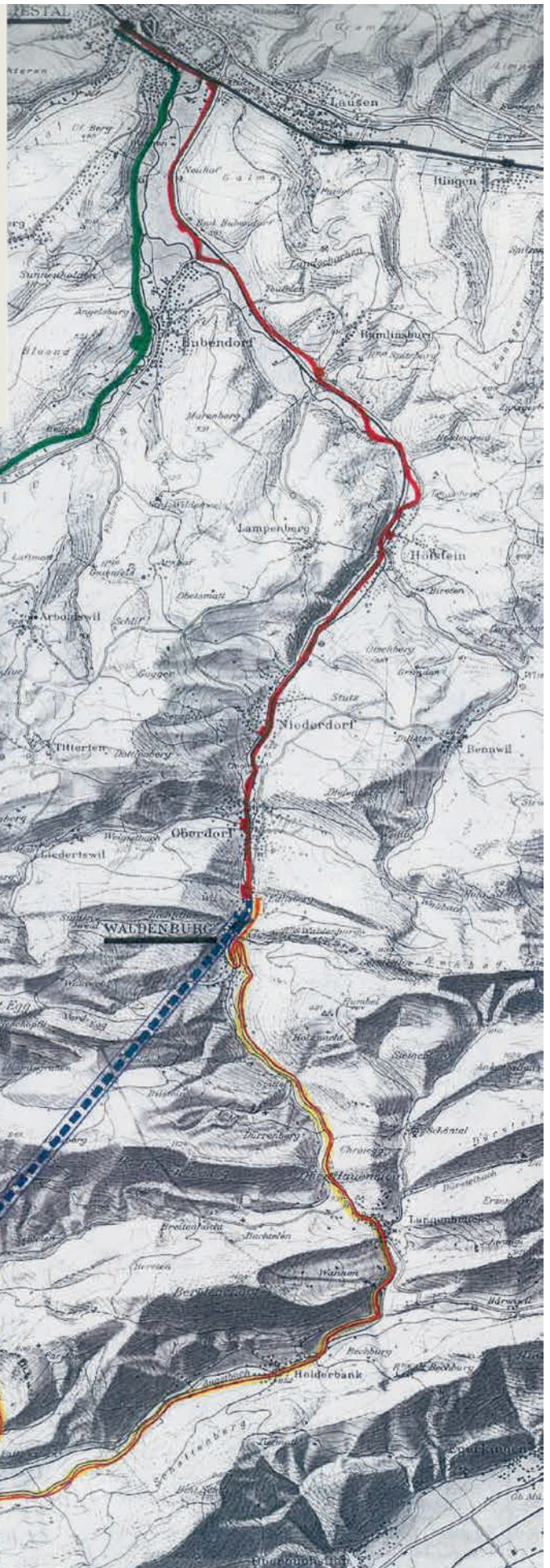
der WB definitiv angenommen und das Projekt gutgeheissen. Weitere neun Jahre verstrichen, bis am 1. November 1880 der erste Zug von Liestal nach Waldenburg fuhr.

Im Eisenbahnfieber

Mitte des 19. Jahrhunderts brach in der Schweiz ein regelrechtes Eisenbahnfieber aus. Die Geschichte der WB ist eng mit zwei Bahnprojekten verknüpft, der Wasserfallen- und der

Karte über den Streckenverlauf der geplanten Wasserfallenbahn, Kellenbergbahn, Hauensteinbahn und der ausgeführten Waldenburgerbahn

- Unausgeführter Vorschlag aus den Jahren 1873 und 1899 für eine Wasserfallenbahn mit 4,6 Kilometer langem Tunnel zwischen Reigoldswil und Mümliswil.
- Unausgeführter Vorschlag aus dem Jahr 1899 für eine Kellenbergbahn mit 4,8 Kilometer langem Tunnel zwischen Waldenburg und Mümliswil.
- Unausgeführter Vorschlag aus dem Jahr 1909 für eine Hauensteinbahn Waldenburg–Langenbruck–Balsthal, mit Stichbahn nach Mümliswil. Ausführung: Meterspur, elektrischer Adhäsionsbetrieb.
- (Alte) Streckenführung (1908) der 1880 dem öffentlichen Verkehr zum Betrieb übergebenen Waldenburgerbahn. Ausführung: 750 mm Spurweite, Dampfbetrieb.



Verschiedene Täler kämpften für ihre Bahn. Die Gründer der WB setzten sich durch.

Kellenbergbahn. 1872 plante die Schweizerische Centralbahn das Projekt einer normalspurigen Wasserfallentunnelbahn mit der neuen Bahnlinie Liestal–Reigoldswil–Wasserfallentunnel–Mümliswil–Balsthal–Solothurn–Biel. Obwohl die Konzession im selben Jahr erteilt wurde, machten sich weder die Baselbieter Behörden noch die Schweizerische Centralbahn explizit für den Bau der Wasserfallentunnelbahn stark. Die 1874 gestarteten Bauarbeiten wurden mangels Finanzen und technischer Erfahrung bereits ein Jahr später eingestellt. 1898 startete ein Initiativkomitee aus den Gemeinden des Reigoldswilertals einen zweiten Versuch, die Wasserfallentunnelbahn zu realisieren. Zur selben Zeit schloss sich ein Komitee aus der Talschaft Waldenburg zusammen und legte das Projekt einer normalspurigen Kellenbergbahn mit der Bahnlinie Liestal–Waldenburg–Kellenbergtunnel–Mümliswil–Balsthal vor. Sie befürchteten, dass die Wasserfallentunnelbahn sämtlichen Verkehr an sich ziehen, dadurch das Vordere Frenkental verarmen und zugleich die schmalspurige Waldenburgerbahn ruinieren könnte. Das Projekt Kellenbergbahn hatte wie jenes der Wasserfallentunnelbahn keine Chance. Denn 1910 beschloss die eidgenössischen Räte die Verlegung der Hauensteinlinie von Sissach über Gelterkinden und Tecknau nach Olten sowie den Bau des Hauenstein-Basistunnels. Damit waren die Projekte Wasserfallentunnel- und Kellenbergbahn endgültig vom Tisch.

Wäre die Kellenbergbahn gebaut worden, hätte man die Strecke der WB zurückgebaut sowie Schienen und Rollmaterial für den Bau der Schmalspurbahn im Reigoldswilertal verwendet. Die WB hätte die Funktion einer normalspurigen «Stichbahn» mit Ausgangspunkt und Anschluss beim Bad Bubendorf an die Kellenbergbahn erhalten.

Ohne Bahn keine Entwicklung der Täler

Die Täler waren sich der Wichtigkeit der Bahn bewusst. Denn diese brachte neue Verdienstmöglichkeiten und wirtschaftliche Entwicklung in die Talschaften. Die Gemeinde Waldenburg

erkannte dies schon früh und setzte alles daran, Industriebetriebe in das Tal zu locken. So gründete sie im Jahr 1853 die Uhrenfabrik Societé d'Horlogerie à Waldenburg und verkaufte diese 1859, zur Entlastung der Gemeindekasse, an die Unternehmer Gédéon Thommen und Louis Tschopp. Ab 1870 war Gédéon Thommen alleiniger Inhaber. Er war auch die treibende Kraft hinter dem WB-Projekt.

Am 1. November 1880 eröffnete Gédéon Thommen die WB von Liestal bis Waldenburg und wirkte zehn Jahre lang als Direktionspräsident. Später hauchte sein Schwiegersohn, Dr. Hermann Straumann, der WB neues Leben ein. Als langjähriger Verwaltungsratspräsident der WB erneuerte er das Rollmaterial und beschaffte eine neue, starke Dampflokomotive sowie vier Personenwagen. Damit verhinderte er zugleich die Umstellung auf einen viel diskutierten Busbetrieb. Sein Sohn, Dr. med. Roland Straumann, führte die Arbeit weiter und sicherte das definitive Weiterbestehen der Bahn, indem er 1953 die WB elektrifizierte. Am 25. Oktober 1953 herrschte Freude und Jubel im Waldenburgerthal. Die offizielle Einweihung des elektrischen Betriebes der WB zog unzählige Besucher an. Tausende wollten bei diesem einmaligen Ereignis dabei sein. Am selben Tag verkehrten die offiziell mit Dampf betriebenen Züge zum letzten Mal im Waldenburgerthal. Der erste grosse Schritt hin zur modernen Bahn war vollzogen.

Für die Zukunft gerüstet

Die WB entwickelte sich zunehmend von der Güter- und Ausflugsbahn zur rege benützten Pendlerbahn. Die starke Entwicklung der grossen Industriebetriebe liessen sowohl die Einwohnerzahlen als auch die Pendlerzahlen im Tal steigen. Der Bezirk Waldenburg verzeichnete zwischen 1980 und 1997 ein Bevölkerungswachstum von 21 Prozent und die Anzahl Fahrgäste verdoppelte sich innerhalb von zwanzig Jahren. Dazu trugen die Einführung des U-Abos am 1. April 1984, der Beitritt der WB zum Tarifverbund BVB/BLT am 1. Januar 1986 sowie die Einführung des Tarifverbundes Nord-

westschweiz am 1. Juli 1987 wesentlich bei. Schon bald stiessen die im Jahr 1985 neu beschafften Pendelzüge an ihre Kapazitätsgrenzen, sodass bereits Ende 1992 eine zweite Lieferung erfolgte. Im Jahr 1998 beförderte die WB über 1,6 Millionen Fahrgäste.

Weiterentwicklung der Waldenburgerbahn

Am 10. Oktober 2010 reichte die Bau- und Planungskommission Basel-Landschaft im Landrat einen Bericht ein zur Erschliessung des öV im Raum Salina-Raurica–Liestal–Waldenburg und zur Zukunft der Waldenburgerbahn. Während die Verlängerung der Linie 14 von Pratteln nach Liestal wegen hoher Kosten und geringem Potenzial keine Option war, zeigte die Studie auf, dass die Bahn für das Waldenburgerthal nach wie vor die richtige Lösung ist. In Zukunft sollten jedoch Infrastrukturarbeiten am Unterbau auf die Spurweite 1'000 mm ausgerichtet werden, um eine Umspurung zu ermöglichen. Der Landrat stimmte am 28. Oktober 2010 der Vorlage zu und entschied damit, bis 2030 die aktuelle Betriebsform und Spurweite beizubehalten. Doch bereits im Jahr 2015 wurden beide Themen wieder intensiv diskutiert. Ein weiterer Bericht der Bau- und Planungskommission zeigte die Vor- und Nachteile eines Systemwechsels von Bahn auf Bus sowie der Umspurung auf 1'000 mm auf. Die Kommission empfahl den Ausbau auf Meterspur und die Ablehnung der Bus-Variante. Am 17. Dezember 2015 beschloss der Landrat nach einer emotionalen Debatte die Erneuerung der WB als Meterspurbahn, eine Fahrzeugbreite von 2,40 Metern und eine Auslegung des Lichtraumprofils auf 2,65 Meter. Damit konnten das vom Bund und der SBB geplante Bauprogramm zwischen 2017 und 2025, darunter der Vier-spurausbau Liestal, und die Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn in Angriff genommen werden. Am 1. Januar 2016 ging die Projektleitung für die Erneuerung der WB vom Tiefbauamt an die BLT über.

Quellen: Friedrich Gysin, Waldenburgerbahn. Die Schmalspurbahn im Baselbieter Jura. September 2000, Dietschi AG, Waldenburg. <https://de.wikipedia.org/wiki/Waldenburgerbahn>. Protokolle VR WB, Landrat BL, Kanton BL

Chronologie der Waldenburgerbahn

18. Juni 1871

Volkssabstimmung mit Annahme der Konzession für eine Schmalspurbahn Liestal–Waldenburg.

25. November 1879

Gründung der WB als eigenständige Gesellschaft.

20. Dezember 1879

Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur offeriert den Bahnbau mit Rollmaterial für 350'000 Schweizer Franken.

März 1880

Startschuss für den Bau der Waldenburgerbahn.

30. Oktober 1880

Einweihung der neuen WB mit grossen Festivitäten im gesamten Tal.

1. November 1880

Betrieb der Waldenburgerbahn nach Fahrplan im Personenverkehr. Rollmaterial: Dampflokomotiven G 2/2 Nr. 1/2, vier zweiachsige Personenzüge, B2 Nr. 1/2 sowie C2 Nr. 3/4, mit je 18 Sitz- und zehn Stehplätzen.

10. April 1947

Der Verwaltungsrat der WB beschliesst die Elektrifizierung der Bahn auf bestehendem Trasse bei gleicher Spurweite (750 mm).

20. Oktober 1950

Die Baselbieter Regierung beantragt dem Landrat einen Beitrag an die WB von 633'000 Franken (20 Prozent der Gesamtkosten) für die Elektrifikation der Waldenburgerbahn. Der Landrat heisst den Antrag am 28. Juni 1951 gut.

Ab 1953

Aufbau und Wartung der Infrastruktur für den elektrischen Betrieb: Erneuerung des Schotterbetts, Wiederherstellung des Oberbaus, Erhöhung der Anzahl Schwellen von 19 auf 21 Stück pro 16 Meter. Die 15 Meter lan-

gen Vignolschienen werden thermisch zu einer 30 Meter langen Schiene zusammengeschweisst und so an die erhöhten Anforderungen des elektrischen Betriebs angepasst. Als Fahrleitung wird die windschiefe Vielfachaufhängung gewählt, und auf der gesamten Strecke werden 150 Eisen- und 250 Holzmasten gesetzt. Zur Einspeisung der Fahrleitung dienen zwei Gleichrichterstationen. Die Elektra Baselland liefert den Strom in Form von 13'600 Volt Drehstrom.

Ab September 1953

Anlieferung neues Rollmaterial mit drei Motor-Triebwagen CFe 4/4, Nr. 1, 2, 3.

25. Oktober 1953

Offizielle Einweihung des elektrischen Betriebes der WB und Verabschiedung des Dampfbetriebes. WB-Verwaltungsratspräsident Dr. Roland Straumann würdigte den Tag der Einweihung als «Jubeltag für die ganze Bevölkerung des Tales» und Fürsprecher Armin Schaad, Oberinspektor der SBB, zeigte die Bedeutung der Bahn für das Tal und die SBB auf und schloss seine Rede mit den Wünschen: «Möge die Entwicklung die gehegten Erwartungen übertreffen zum Wohle nicht nur der Bahn, sondern auch der Bevölkerung im Waldenburger Tal, ihrer Industrie, Gewerbe und Arbeit.» (Zitate: F. Gysin, S. 120/121)

Dezember 1985 bis April 1986

Schindler Waggon AG liefert vier neue Pendelzüge, bestehend aus je einem Triebwagen BDe 4/4 Nr. 11–14 mit Gepäckabteil und einem Steuerwagen Bt Nr. 111–114. Wagen und Züge können als Mehrfachtraktionen eingesetzt sowie mit älteren Fahrzeugen aus dem bisherigen Bestand gekuppelt werden. Die Investition von rund 15 Millionen Franken zahlte sich aus durch steigende Passagierzahlen.

Ende 1992, Anfang 1993

Das hohe Passagieraufkommen macht die Beschaffung einer zweiten Serie Pendelzüge notwendig: Triebwagen DBe 4/4 Nr. 15–17 und Steuerwagen Bt Nr. 115–120. Als Dank für die gute Unterstützung der Bahn erhält jede Gemeinde symbolisch einen Pendelzug, der aussen mit dem jeweiligen Gemeindewappen gekennzeichnet ist.

28. Oktober 2010

Der Landrat entscheidet gegen einen Busbetrieb und für die Weiterführung der Bahn mit 750 mm Spurweite.

17. April 2015

Der Regierungsrat BL verabschiedet die Eigentümerstrategien der Beteiligungen am öV und beabsichtigt die Integration der Waldenburgerbahn AG in die BLT Baselland Transport AG.

17. Dezember 2015

Der Landrat beschliesst die Umspurung der WB auf Meterspur.

1. Januar 2016

Integration der Waldenburgerbahn in die BLT Baselland Transport AG.



Zur Erinnerung an 140 Jahre WB hat der «Plakette-Müller» in Basel einen edlen Pin gestaltet. Das handgefertigte Bijou, geprägt aus Kupfer, vergoldet und mit Anstecknadel, gibt es in einer limitierten Auflage von 150 Stück. Ab Montag, 2. November 2020, können Sammler und Bahninteressierte jeweils von 10–12 Uhr den Jubiläumspin für 14 Franken am Bahnhof Waldenburg kaufen. «S'het so lang s'het».



1949



1902



1938



1940

140 JAHRE WB



1953



1953



1938



1971



1953

Bauarbeiten unter Betrieb mit einzelnen Verkehrseinschränkungen

In Kürze werden die Bauarbeiten unter Betrieb starten. Die meisten Arbeiten haben keine Auswirkungen auf den Individualverkehr. Auf einzelnen Streckenabschnitten kommt es zu Verkehrseinschränkungen.

Auf dem Streckenabschnitt Bubendorf–Lampenberg–Ramlinsburg wird die Wasserleitung ersetzt. Auf der

Kantonsstrasse wird entlang der Baustelle dafür eine Bauspur eingerichtet. Für den motorisierten Individualverkehr wird die Fahrspur verengt, das Tempolimit reduziert und die Baustellenein- und -ausfahrt signalisiert. Fussgänger werden via Grünenstrasse umgeleitet.

Während dem Bau der Wasserleitung in Hölstein wird die Kantonsstrasse

um drei Meter verengt und der Verkehr mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Die Umleitung ist signalisiert und markiert.

In Niederdorf wird die Kanalisation erneuert. Während der Bauarbeiten wird die Kantonsstrasse verengt und der Verkehr mit einer Lichtsignalanlage geregelt.

Das Waldeburgerli passiert die Kirche St. Peter in Oberdorf



BLT vergibt Tiefbauarbeiten Waldenburgerbahn im Umfang von 116 Mio. Franken

Die BLT hat die Tiefbauarbeiten zur Erneuerung der Waldenburgerbahn ab Liestal/Altmarkt bis Oberdorf an erfahrene regionale Bauunternehmungen vergeben. Drei Arbeitsgemeinschaften unter der Leitung von Albin Borer, Tozzo und Meier + Jäggi sowie Implenia Schweiz erhielten den Zuschlag.

Die BLT hatte im März 2020 die Tiefbauarbeiten von Altmarkt bis Oberdorf, Lose 1–6, ausgeschrieben. Pro Los reichten drei bis vier Bauunternehmungen Offerten ein. Diese wurden nach einem definierten Kriterienkatalog bewertet sowie nach Qualitätskriterien und Preis gewichtet. Da der komplexe Auftrag und die straffe Bauplanung spezifische Erfahrungen und Fähigkeiten der Bauunternehmungen erfordern, wurde die Qualität höher gewichtet als der Preis.

Wertschöpfung bleibt in der Region

Die BLT ist erfreut, dass regionale Unternehmungen bei den Tiefbauarbeiten zum Zuge kommen. Dies sichert Arbeitsplätze, gerade in der anspruchsvollen Corona-Situation, und bringt Stabilität.

Den Zuschlag erhielten die Implenia Schweiz AG sowie drei Arbeitsgemeinschaften (ARGE) unter der Federführung von Albin Borer AG, Tozzo AG und Meier + Jäggi AG.

Los 1, Abschnitt Altmarkt–Bubendorf:

ARGE A–Z, c/o Albin Borer AG mit Anliker AG, Rudolf Wirz AG und Ziegler AG

Los 2, Abschnitt Bubendorf–Lampenberg/Ramlinsburg:

ARGE Liestal–Waldenburg 2022 c/o Tozzo AG mit Marti AG, Sersa Group AG und Walo Bertschinger AG

Los 3, Abschnitt Lampenberg/Ramlinsburg–Hölstein:

ARGE A–Z, c/o Albin Borer AG mit Anliker AG, Rudolf Wirz AG und Ziegler AG

Los 4, Abschnitt Hölstein–Niederdorf:

ARGE Liestal–Waldenburg 2022 c/o Tozzo AG mit Marti AG, Sersa Group AG und Walo Bertschinger AG

Los 5, Haltestelle Hirschlang:

ARGE WB c/o Meier + Jäggi AG mit Vanoli AG

Los 6.1, Abschnitt Niederdorf–Winkelweg:

Implenia Schweiz AG

Los 6.2, Winkelweg–Oberdorf:

ARGE A–Z, c/o Albin Borer AG mit Anliker AG, Rudolf Wirz AG und Ziegler AG

Weitere Ausschreibungen

Die BLT hat die Submissionen für den Gleisbau öffentlich ausgeschrieben und die bis 20. August 2020 eingereichten Offerten geprüft und ausgewertet. Die Arbeitsgemeinschaft Meier + Jäggi AG mit Vanoli AG erhielt den Zuschlag und wird die Arbeiten ausführen.

In einem nächsten Schritt wird die BLT die Submissionen für den Bahnhof Waldenburg öffentlich ausschreiben. Dabei sind die Arbeiten für den Bahnhof Waldenburg unterteilt in Rückbau der bestehenden Bauten auf dem Bahnhofareal, Baugrube, Baumeisterarbeiten Hochbau sowie Tiefbauarbeiten inklusive Trassebau und Werkleitungen.

«Eine zukunftsweisende Investiti



Gemeindepräsident Martin Zürcher

Martin Zürcher

56, verheiratet, zwei erwachsene Töchter. Parteilos. Gemeindepräsident von Niederdorf, Mitglied in technischen Kommissionen und Gremien. Mandate als Beirat und Delegierter der Gemeinde Niederdorf.

Berufliche Stationen: Leiter Rohr- und Anlagenbau Novartis Services AG, Leiter Bau- und Montage Versorgungsleitungsbau Gas, Wasser und Fernwärme IWB, Inspektor in einem Durchführungs- und Kontrollorgan im Gasfach, Marktüberwacher SECO, Leiter Technik und Unterhalt Psychiatrie Baselland.

»» Herr Gemeindepräsident, die WB feiert dieses Jahr ihr 140-jähriges Bestehen. Was bedeutet dies für Niederdorf und das Waldenburger Tal?

Die Waldenburgerbahn steht für Verbindung, Vernetzung, Anschluss und Verlässlichkeit für das Tal und für unser Dorf. Sie verkörpert den Innovationsgeist, den Mut und die Hartnäckigkeit unserer Vorfahren, die sich damals für das zu-

kunftsweisende Projekt eingesetzt und den Bau der WB realisiert hatten. Diese Pioniere erkannten schon damals, wie wichtig eine Bahn für die Weiterentwicklung des Waldenburger Tals war, und auch heute noch ist, und sie setzten sich konsequent für den Bau der WB ein. Dafür zolle ich ihnen hohen Respekt.

«Die sehr gut ausgebaute Anbindung zum Bahnhof Liestal ist für die Zukunft unseres Tals von grosser Bedeutung.»

»» In wenigen Monaten fahren in Niederdorf die Bagger auf und die effektive Bauphase der WB startet. Mit welchem Gefühl blicken Sie auf diese Phase? Mit einem sehr guten Gefühl. Ich bin persönlich überzeugt, dass der Neubau der WB Strecke eine zukunftsweisende Investition für das Tal und die Region ist.

tion für das Tal und die Region»

» In Niederdorf sind die baulichen Massnahmen inkl. Hochwasserschutz einschneidend. Praktisch kein Stein wird auf dem anderen bleiben. Wo sehen Sie die kritischen Punkte?

Es gibt mehrere kritische Punkte, welche eine Herausforderung sein werden. Zum einen wird die Bauzeit mit dem Bahnbau und der nachfolgenden Umsetzung des Hochwasserschutzes sowie der Sanierung der Kantonsstrasse eine lange Zeit dauern. Zum andern entstehen durch diese baulichen Massnahmen Einschränkungen für die Dorfbewohner und die Bevölkerung talaufwärts, mit denen sie täglich konfrontiert sein werden.

«Die Waldenburgerbahn verkörpert den Innovationsgeist unserer Vorfahren.»

» Der Kontakt mit den Bewohnerinnen und Bewohnern ist in der Bauphase besonders wichtig. Wie werden Sie den Dialog mit der Bevölkerung pflegen?

Selbstverständlich werden wir als Gemeinderat für die Anliegen der Bevölkerung ein offenes Ohr haben und die Bevölkerung nach unseren Möglichkeiten unterstützen. Ebenfalls stellen wir der BLT die Gemeinde-App und die Gemeinde-Website als Kommunikationsplattformen zur Verfügung.

» Welche spezifischen Anforderungen stellen Sie an die BLT Projektleitung während der Bauphase?

Es ist sehr wichtig, dass die Bevölkerung und Gemeindeverwaltung jeweils frühzeitig informiert werden. Ebenso wünschen wir uns einen laufenden Dialog und Austausch mit der Bevölkerung. Die BLT hat an den Infoanlässen im September bereits darauf hingewiesen, dass sie mit verschiedenen Massnahmen die Kommunikation mit der Bevölkerung während der Bauphase intensivieren wird. So wird beispielsweise eine Infostelle in Niederdorf eingerichtet, was wir sehr begrüssen.

» Nach der Bauphase wird sich das Dorfbild von Niederdorf in neuem Kleid präsentieren. Wo sehen Sie den Mehrwert für die Bevölkerung?

Nebst der aus meiner Sicht sehr attraktiv gestalteten Dorf-
gasse sind dorfverbindende Massnahmen geplant. Das Baum-

gartenareal wird künftig mit dem neuen Fussgängersteg über die Frenke direkt mit der Haltestelle Dorf verbunden. Auch entstehen neue Zugänge zur Frenke, welche aus meiner Sicht einen Mehrwert für Kinder und Jugendliche darstellen.

» Inwiefern profitiert die Gemeinde Niederdorf vom Neubau der Waldenburgerbahn?

Nach wie vor besteht eine gesicherte und sehr gut ausgebaute Anbindung zum Bahnhof Liestal, was für die Zukunft unseres Tals und natürlich auch für Niederdorf selbst von grosser Bedeutung ist. Ebenfalls ermöglicht uns der Neubau der WB den Ersatz der eigenen in die Jahre gekommenen Werkleitungen und der öffentlichen Beleuchtung innerhalb des Bauperimeters. Diese Arbeiten können mit Kostenteiler ausgeführt werden, was sich für die Gemeinde finanziell positiv auswirkt.

«Der kontinuierliche Dialog zwischen BLT, Bevölkerung und Gemeindeverwaltung ist sehr wichtig.»

» Was zeichnet Niederdorf als Gemeinde aus?

Niederdorf steht für eine hohe Wohnqualität mit vielen schönen Naherholungsgebieten in der umliegenden Region wie zum Beispiel Wildenstein, Wasserfallen oder auch der benachbarte Jurapark. Zudem bestehen gute Verbindungen durch den öffentlichen Verkehr nach Liestal und den umliegenden Dörfern. Die Autobahn ist ebenfalls problemlos zu erreichen. Niederdorf bietet auch eine gute Infrastruktur mit ortsansässigem Gewerbe, der eigenen Primarschule und vielem mehr.

» Welches ist Ihr persönlicher Lieblingssort in Niederdorf?

In Niederdorf gibt es sehr viele schöne Orte bzw. Aussichtspunkte, an denen man verweilen, entspannen oder eindruckliche Sonnenauf- und -untergänge geniessen kann. Jedoch würde ich ganz unkonventionell das Beisammensein mit meiner Familie, vielen Freunden und Bekannten in unserem Dorf als meine «Lieblingsorte» bezeichnen.

Gut informiert und stets auf dem Laufenden



Schon bald starten die ersten Bauarbeiten unter Betrieb zwischen Lampenberg-Ramlinsburg und Hölstein. Damit wird die bis 2022 dauernde Bauphase eingeläutet. Die BLT wird in dieser Zeit die Kommunikation mit gezielten Massnahmen verstärken.

Die Kommunikation mit den Anspruchsgruppen wie Bund, Kanton, Gemeinden, Bewohnerinnen und Bewohnern des Waldenburger­tals wird die BLT weiterhin aktiv pflegen und während der Bauphase intensivieren.

Website www.blt.ch/wb

Wichtigste Informationsquelle während der effektiven Bauphase wird die BLT Website sein. Unter www.blt.ch/wb werden aktuelle Informationen zu Baustellen, Baubereich, Verkehr, Umleitungen und Nacharbeiten sowie der aktuelle Fahrplan der Buslinie 19 als Bahnersatz publiziert werden. Zusätzlich liefern Webcams aktuelle Bilder von einzelnen Baustellen.

Informationsanlässe und WB Magazin

Der regelmässige Kontakt und der direkte Austausch mit der Bevölkerung des Waldenburger­tals ist für die BLT zentral. Die BLT wird die Bewohnerinnen und Bewohner des Waldenburger­tals weiterhin an Informationsanlässen über den aktuellen Projektstand und die nächsten Schritte informieren sowie den direkten Austausch pflegen. Ebenso wird das WB Magazin zweimal im Jahr erscheinen und die Bewohnerinnen und Bewohner über das Bauprojekt auf dem Laufenden halten.

WB Infopoint in Niederdorf

Für die effektive Bauphase ab April 2021 hat die BLT in Niederdorf an der Dorf­gasse 74 Räumlichkeiten gemietet. Sie wird dort temporäre Büros für die Bau- und Projektleitungen sowie für fachspezifische Bereiche einrichten.

Für die Bevölkerung des Waldenburger­tals ist im Erdgeschoss ein WB Infopoint geplant. Ein Ausstellungsraum

vermittelt aktuelle Infos zum Projektstand, zum Bau- und Verkehrskonzept und bietet die Möglichkeit, Gespräche und Sitzungen direkt vor Ort mit den diversen Anspruchsgruppen zu führen. Der WB Infopoint wird ab Januar 2021 ein- bis zweimal monatlich für die Bevölkerung geöffnet sein. Die Öffnungszeiten werden auf der Website blt.ch/wb kommuniziert. Besprechungstermine ausserhalb der Öffnungszeiten können auf Anfrage vereinbart werden.

E-Mail-Adresse wb@blt.ch

Ab 1. November 2020 können die Bewohnerinnen und Bewohner des Waldenburger­tals ihre Anfragen und Anliegen rund um das Projekt zur Erneuerung der Waldenburgerbahn per Mail an die BLT richten unter wb@blt.ch.

Die Plangenehmigungen sind auf Kurs

Das Jahr 2020 ist das eigentliche Bewilligungsjahr. Die Plangenehmigungsverfügungen des Bundesamtes für Verkehr werden erwartet, sodass die Bauarbeiten unter Betrieb im 4. Quartal 2020 starten können.

Die Plangenehmigungen der Lose 1 bis 7 sind beim Bundesamt für Verkehr (BAV) in Prüfung. Bis Ende Jahr rechnet die BLT mit den Plangenehmigungen der Baulose durch das BAV. Eine Ausnahme bildet das Los 3, das im Abschnitt Lampenberg und Hölstein im Bereich Grundwasserfassung Helgenweid umgeplant werden musste

(s. WB Magazin 1 – 2020). Das Dossier für diese Projektänderung reichte die BLT im September 2020 beim BAV ein. Zugleich beantragte sie eine Teilgenehmigung für den unveränderten Abschnitt Lampenberg-Ramllinsburg bis inklusive Spitzenberg.

Ende August 2020 reichte die BLT die Plangenehmigungsdossiers für die Schrankenanlagen an allen Bahnübergängen ab Liestal-Altmarkt bis Oberdorf ein. Die Pläne werden in allen betroffenen Gemeinden öffentlich aufgelegt.

Sobald die Baubewilligungen der Lose vorliegen, erfolgen die ersten Bauarbeiten unter Betrieb der Waldenburgerbahn. Dabei werden die Installationsflächen angelegt, Werkleitungen verlegt, Wasserleitungen ersetzt, Gleichrichter gebaut, Sickerbecken, Lärmschutzwände und Stützmauern errichtet, Trassearbeiten ausgeführt und die neue provisorische Endhaltestelle in Waldenburg gebaut.

Am 6. April 2021 wird der Betrieb der Waldenburgerbahn eingestellt und die Hauptarbeiten werden auf der gesamten Streckenlänge beginnen.



Das erste Fahrzeug ist in Produktion

Stadler Rail hat in Valencia, Spanien, die Produktion für das erste Niederflrfahrzeug «Tramlink» gestartet. Die Lieferung der zehn modernen, modularen Fahrzeuge nach Waldenburg wird ab Mitte 2022 erfolgen.

Im Oktober 2020 hat Stadler Rail die Produktionsphase der zehn «Tramlink» Niederflrfahrzeuge eingeläutet. Bis Ende April 2021 werden die Kasten-elemente zugeschnitten, abgekantet und zusammengeschweisst sein. Danach wird im Mai 2021 die Endmon-

tage starten, sodass die Endabnahme des ersten Fahrzeugs im Dezember 2021 erfolgen wird. Ab Januar 2022 wird die sogenannte «dynamische Inbetriebsetzung» durchgeführt. Stadler Rail wird das Fahrzeug auf der firmeneigenen 2,5 Kilometer langen Teststrecke auf Herz und Nieren prüfen und eventuelle Unstimmigkeiten beheben, bevor im Mai 2022 die Zulassung durch das Bundesamt für Verkehr BAV respektive die Betriebsbewilligung beantragt wird. Die Lieferung der ersten drei «Tramlink» Niederflrfahrzeuge ist Mitte 2022 geplant. Die

BLT wird ab diesem Zeitpunkt die Fahrzeuge auf der Strecke zwischen Altmarkt und Lampenberg/Ramlinsburg testen. Dazu setzt sie drei Fahrzeuge ein, um sowohl in Doppeltraktion fahren als auch den gleichzeitigen Spurwechsel von Doppel- auf Einspurbetrieb testen zu können.

Sind die Fahrzeuge nicht im Testein-satz, stehen sie unter Aufsicht auf der eingerichteten Abstellanlage in Grüngen.



Produktionsplan «Tramlink»

2020	Oktober	Beginn Produktion Details
	<hr/>	
2021	Mai	Beginn Endmontage
	Dezember	Endabnahme 1. Fahrzeug
<hr/>		
2022	Januar	Beginn dynamische Inbetriebsetzung
	Mai	Zulassung BAV (Betriebsbewilligung)
	ab Mitte Jahr	Lieferung nach Waldenburg

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, 4–7 und die Teilgenehmigung Los 3 werden dieses Jahr erwartet. Die Plangenehmigung für das Los 3 im Bereich Grundwasserschutzzone Helgenweid wurde im September 2020 beim BAV neu eingereicht. Die Baubewilligung wird im Frühjahr 2021 erwartet.

Aktueller Stand Plangenehmigung (PGV)

Liestal, Los 0

PGV erteilt, Baustart erfolgt

Altmarkt, Los 1

4. Quartal 2020 erwartet

Bubendorf – Talhaus, Los 2

4. Quartal 2020 erwartet

Lampenberg-Ramlinsburg, Los 3

Teilgenehmigung Herbst 2020 erwartet

Frühjahr 2021 erwartet

Hölstein – Unterfeld, Los 4

4. Quartal 2020 erwartet

Hirschlang, Los 5

4. Quartal 2020 erwartet

Niederdorf, Los 6.1

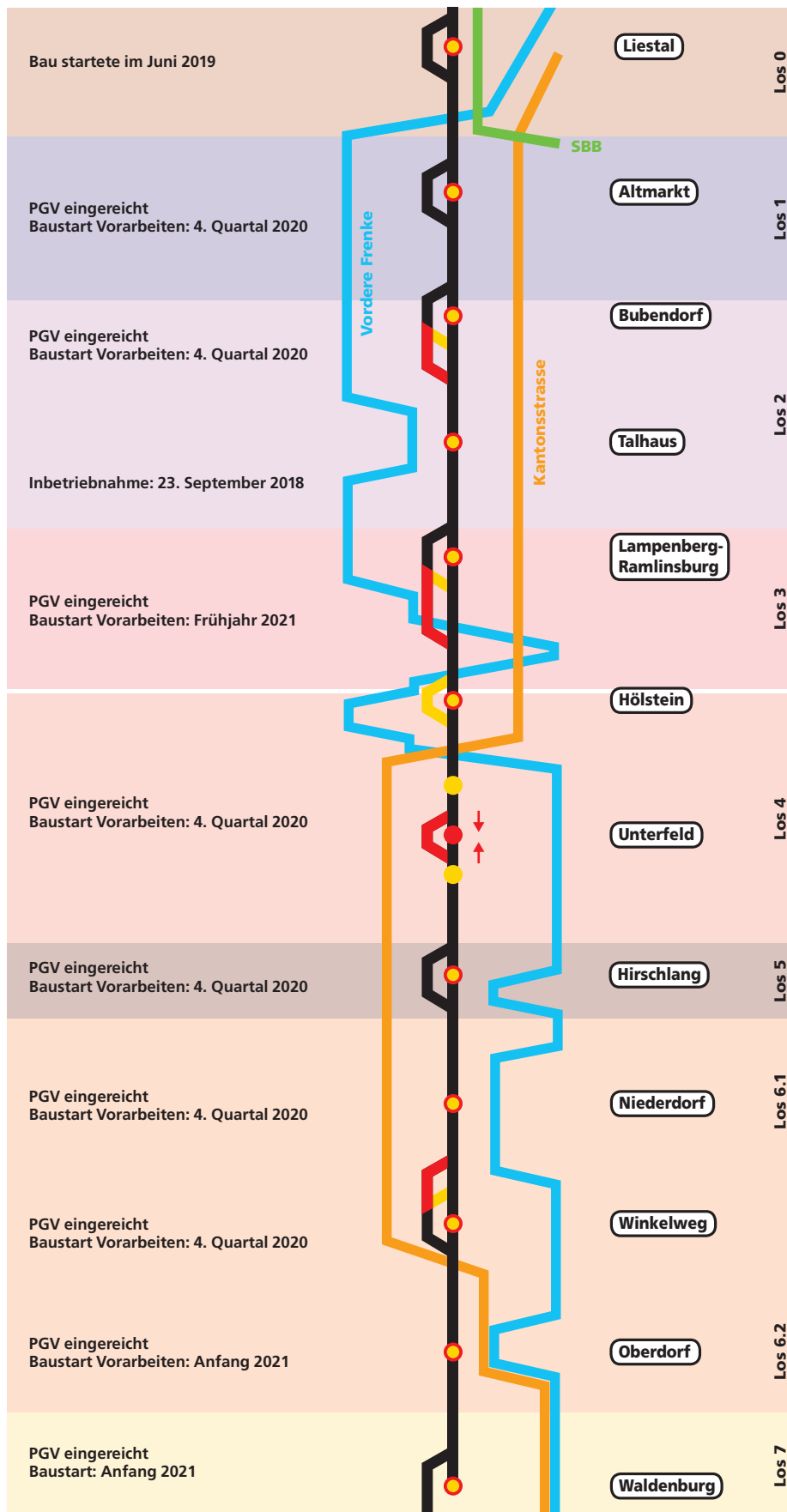
4. Quartal 2020 erwartet

Oberdorf, Los 6.2

Ende Januar 2021 erwartet

Waldenburg, Los 7

4. Quartal 2020 erwartet





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

Auflage: 17'000 Exemplare. **Konzept und Layout:** cR Werbeagentur AG, Basel.

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

Bilder: BLT, Dominik Plüss, Christian Aeberhard

Historische Bilder, Seiten 3, 4, 7: Archiv BLT, Archäologie und Museum BL, Lorenz Degen, Staatsarchiv BL. Abdruck nur auf Anfrage.
8. Ausgabe

www.blt.ch/Linie19

