

Linie 19 **WB**

Ausgabe 1 – 2023

Das BLT Magazin zur Erneuerung der Waldenburgerbahn.

- 3** Projektleiter Fredi Schödler im Interview
- 6** Fahrplananpassung für sichere Anschlüsse
- 10** Standortleiter Florian Freiburghaus im Interview
- 12** WB Taufe in den Gemeinden



Unsere WB, unsere Zukunft



Das WB Magazin erscheint mit dieser Ausgabe zum letzten Mal. Die Abschluss- und Umgebungsarbeiten laufen und das Projekt Erneuerung Waldenburgerbahn neigt sich dem Ende zu.

Der richtige Zeitpunkt, mit Projektleiter Fredi Schödler einen Blick zurück und nach vorne zu werfen. Seine Aussage «Der Termin der Inbetriebnahme war die einzige Konstante» verdeutlicht, wie viele Herausforderungen in einem Projekt dieser Grösse zu meistern sind. Ein lesenswertes Interview, in welchem er selbstkritisch analysiert, was er heute anders und was er wiederum gleich machen würde.

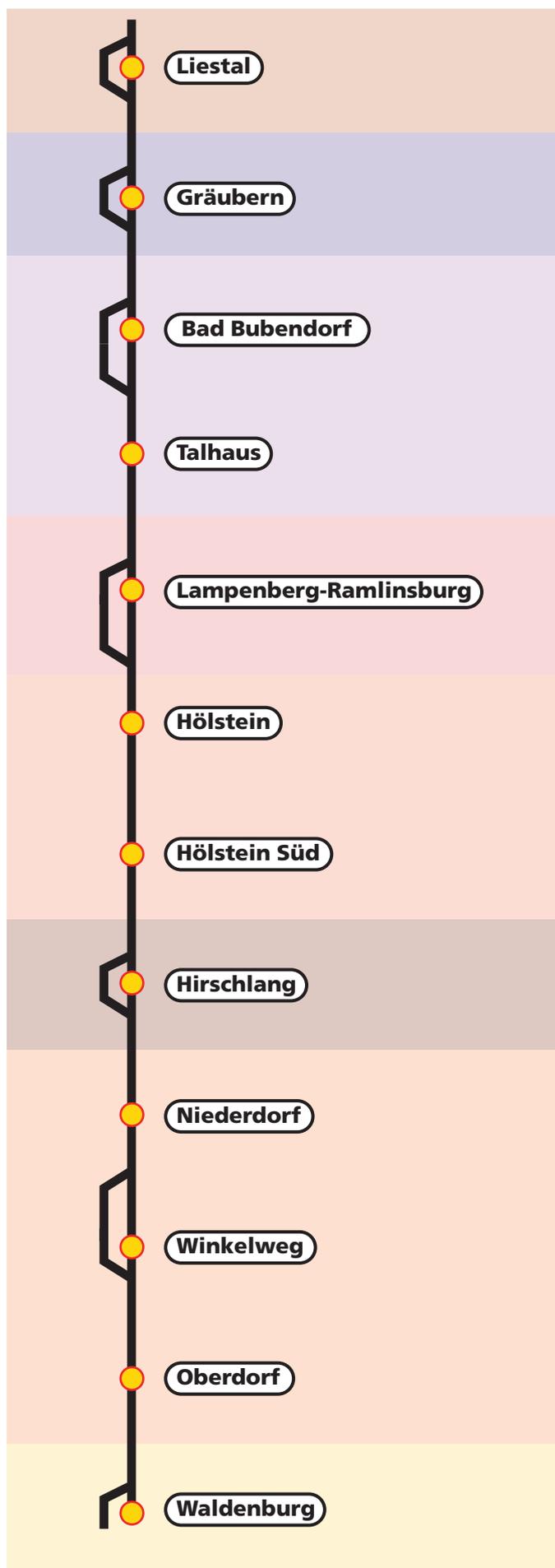
Stark gefordert waren und sind weiterhin Florian Freiburghaus, Standort- und Fahrdienstleiter Waldenburg, und sein Team. Welche Herausforderungen mit der Inbetriebnahme der neuen WB zu bewältigen waren und was ihn und sein Team an der neuen WB begeistert, erzählt er gleich selbst im Interview auf Seite 12.

Zusammen mit seinem Team hat Florian Freiburghaus massgeblich dazu beigetragen, dass die Störungen an den Anlagen und den Fahrzeugen während den ersten Wochen der Inbetriebnahme rasch behoben wurden. Heute ist die WB zuverlässig unterwegs, mit einer Fahrplanstabilität von 97 Prozent. Die leichte Fahrplananpassung Anfang April hat die Anschlüsse auf die SBB Züge in Liestal deutlich verbessert.

Am Samstag, 13. Mai 2023, war im Waldenburgerthal Feiern angesagt. Die Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten taufte feierlich die zehn WB Züge und stiessen gemeinsam mit der Bevölkerung auf ihre WB und auf die Zukunft an. Das Waldenburgerthal ist mit der Erneuerung der Infrastruktur und der Inbetriebnahme der modernsten Meter-spurbahn bestens für die Zukunft gerüstet. Nutzen wir diese Chance!

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Andreas Büttiker, Direktor BLT





«Mister WB» Fredi Schödler

«Der Termin der Inbetriebnahme war die einzige Konstante»

Fredi Schödler, stv. Direktor und ehemaliger Leiter Betrieb und Technik, war für das Projekt Erneuerung Waldenburgerbahn verantwortlich. Im Interview blickt er zurück und nach vorne, zeigt auf, was er anders machen würde, was ihn besonders beeindruckte und wie die WB weiterentwickelt wird.

»» Fredi Schödler, Sie waren für das Projekt Erneuerung WB verantwortlich. Wie kam die BLT zu diesem Grossprojekt?

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft beschloss im April 2015 die Integration der Waldenburgerbahn AG in die BLT Baselland Transport AG. Im selben Jahr sprach sich der Landrat für die Umspurung der WB auf Meterspur aus. Die Integration der Waldenburgerbahn AG in die BLT erfolgte per 1. Januar 2016.

Mit der Fusion übernahm die BLT das Projekt der Gesamterneuerung WB vom Tiefbauamt Basel-Landschaft. Das bestehende Rollmaterial und die Infrastruktur hatten das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und mussten

komplett erneuert werden. Dazu kamen die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes, bis Ende 2023 den barrierefreien Ein- und Ausstieg für alle Fahrgäste zu gewährleisten. Wegen des Vierspurausbaus im Bahnhof Liestal wäre die WB so oder so ein Jahr stillgelegt worden. Es war also der ideale Zeitpunkt, das Projekt Erneuerung WB umzusetzen.

»» Sie erlebten den Bau der neuen WB und die Produktion der neuen Fahrzeuge hautnah mit. Was beeindruckte Sie besonders?

Die Vielfalt der Themen von Bahnbau, Wasserbau, Hochwasserschutz, Renaturierung bis zum Fahrzeugbau. Beeindruckt haben mich auch die hohe Akzeptanz und Toleranz der

Bevölkerung bis heute, auch während den Startschwierigkeiten, die wir bei der Inbetriebnahme der neuen Bahn hatten. Man spürt die Verbundenheit der Bevölkerung mit der Bahn. Ich habe den Austausch mit der Bevölkerung, mit den Fachspezialisten und den Behörden sehr geschätzt.

»» In einem Projekt dieser Grösse gibt es auch schwierige Phasen. Welche forderten Sie besonders stark?

Da könnte ich einige aufzählen. Die Bewilligungen rechtzeitig zu erhalten, erachte ich neben allen anderen Anforderungen als eine der grössten Herausforderungen. In Erinnerung wird mir auch die Bewilligung für den Abschnitt Lampenberg-Ramlinsburg bis Hölstein bleiben. Um Platz für die Doppelspur zu schaffen, wollten wir die Vordere Frenke

«Die Baubewilligungen rechtzeitig zu erhalten, waren eine der grössten Herausforderungen.»

verlegen und renaturieren. Letztlich planten wir das Teilprojekt dreimal. Die Bewilligung erhielten wir erst im September 2021, also ein halbes Jahr nach Baubeginn und ein Jahr vor Aufnahme des Testbetriebs. Das war knapp. Was hier unsere Infrastrukturabteilung zusammen mit den Planern und den Bauunternehmen geschafft hat, ist eine absolute Meisterleistung.

»» Welche Lehren zieht die BLT aus den Startschwierigkeiten der Inbetriebnahme?

Mehrfach habe ich gehört, «Hätten wir den Termin verschoben, wären die Startschwierigkeiten einfach später erfolgt». Das sehe ich auch so.

Berücksichtigen wir die allgemeine Situation mit der Coronapandemie, um nur ein Beispiel zu nennen, haben wir sicher vieles richtig gemacht.

Selbstkritisch und rückblickend würde ich heute einige Fragen während des Projektverlaufs früher stellen, um die Einhaltung der Zwischenziele früher einschätzen zu können. Ebenso würde ich mehr Zeit einplanen für den Testbetrieb auf der gesamten Strecke. Wir rechneten mit zwei Wochen.

«Hätten wir den Termin der Inbetriebnahme verschoben, wären die Startschwierigkeiten einfach später erfolgt.»

Was ich aber wieder gleich machen würde: am Termin der Inbetriebnahme vom 11. Dezember 2022 unbeirrbar und motivierend festhalten. Dies war seit Projektbeginn am 1. Januar 2016 die einzige Konstante. Das empfehle ich meinen Nachfolgern für alle anderen Projekte.

»» Die neue WB wird als modernste Meterspurbahn Europas bezeichnet. Weshalb?

Weil es so ist (lacht). Nein, Spass beiseite. Wir standen vor der Wahl, im Sicherungsanlagenbereich das bisher zugelassene System für die Zugbeeinflussung nach Meterspurstandard einzusetzen und die Bahn klassisch mit Aussensignalen zu bauen. Dies hätte dazu geführt, dass die Bahn für die nächsten 40 Jahre so betrieben würde und keine weiteren Entwicklungen möglich wären. Dies ist nicht im Sinne der BLT. Es ist weder zukunftsorientiert noch wirtschaftlich sinnvoll.

«Wir wollten eine moderne WB mit einer Bahnsicherungstechnologie, die man weiterentwickeln kann.»

Wir befinden uns mitten im Digitalisierungszeitalter. Wenn wir heute eine neue Bahn bauen, muss diese evolutionär weiterentwickelt werden können. Nur so können wir für die nächsten 40 Jahre die Bedürfnisse der Bevölkerung erfüllen. Deshalb hat die BLT eine Bahnsicherungstechnologie – CBTC – evaluiert, welche dies zulässt. Und dass die

«Wir prüfen den autonomen Betrieb von Rangier- und Depotfahrten.»

Schweizer Firma Stadler diesen Schritt mit uns gewagt hat und die Zulassungsbehörde, das Bundesamt für Verkehr (BAV), diesen Weg mitgegangen ist, macht mich stolz und stimmt mich zuversichtlich.

»» Die WB ist auf Zukunft gerichtet. Was sind die nächsten Schritte?

Bis im Sommer 2023 werden die Umgebungsarbeiten und die Kantonsstrasse entlang der Bahnlinie fertiggestellt, ebenso die Teilrenaturierung zwischen Hölstein und Lampenberg im Bereich «Helgenweid». Anfang Mai 2023 erfolgte der nächste Zulassungsschritt für die Bahnsicherungsanlage. Seither können wir bei Weichen und Bahnübergängen ohne Geschwindigkeitsreduktionen fahren

und damit den Fahrplan für unsere Fahrgäste noch zuverlässiger einhalten. Voraussichtlich Anfang 2024 werden wir zusammen mit dem Hersteller Stadler die Zulassung des Kollisionswarnsystems beim BAV einreichen.

Und wie sieht es mit dem autonomen Betrieb der WB aus? Technisch sind wir mit der WB vorbereitet. In einem nächsten Schritt planen wir zusammen mit dem Hersteller und dem BAV, den autonomen Betrieb von Rangier- und Depotfahrten im Bereich Bahnhof Waldenburg zu prüfen und gegebenenfalls einzuführen.

»» Mit dem Projektabschluss treten Sie auf dem Höhepunkt Ihrer Karriere ab und gehen in Pension. Wird man Sie ab und zu als Fahrgast auf der WB antreffen?

Man sagt, man habe ja dann Zeit - oder eben auch nicht. Da ich im Oberbaselbiet zuhause bin und gerne zu Fuss oder mit dem E-Bike unterwegs bin, werde ich die Dienstleistungen der BLT und damit auch der WB selbstverständlich als Fahrgast geniessen.



Blick auf den Bahnhof Waldenburg

WB Fahrplananpassung bringt sichere Anschlüsse



Zuverlässige Anschlüsse in Liestal

Die BLT hat den Fahrplan der Linie 19 leicht angepasst. Die Fahrgäste profitieren von besseren Anschlüssen in Liestal und grosszügigeren Umsteigezeiten. Die Fahrpläne der Buslinien 92 und 93 sind auf die veränderten Fahrzeiten der Linie 19 abgestimmt.

Seit dem 3. April 2023 verkehrt die Waldenburgerbahn mit leicht angepasstem Fahrplan. Ab Waldenburg Richtung Liestal fährt die WB wie bisher tagsüber im Viertelstundentakt sowie im Spätbetrieb im Halbstundentakt, mit leichten Anpassungen im Minutenbereich an einzelnen Haltestellen. Die Ankunftszeiten in Liestal sind unverändert. Ab Liestal Richtung Waldenburg erfolgen die Abfahrten tagsüber alternierend im 10- und 20-Minutentakt (xx:04 / xx:24 / xx:34 / xx:54) sowie im Spätbetrieb jeweils um xx:24 und xx:58. Die Abfahrtszeiten der Nachtfahrten an den Wochenenden sind unverändert.

Zuverlässige Anschlüsse in Liestal

Die Fahrgäste profitieren durch die Fahrplananpassungen der WB von zuverlässigen Anschlüssen in Liestal. Die grosszügigeren Umsteigezeiten in Liestal ermöglichen sichere Anschlüsse zwischen den Zügen der SBB und der WB und berücksichtigen auch die baustellenbedingte Situation im Bahnhof Liestal. Die Fahrgäste haben dadurch mehr Zeit, umzusteigen und können ihren Anschluss planmässig erreichen. Die zahlreichen Rückmeldungen der Fahrgäste auf die Fahrplananpassungen fallen allesamt positiv aus.

Buslinien 92 und 93 auf WB Fahrplan angepasst

Die Fahrpläne der Buslinien 92 (Hölstein Station–Reigoldswil Dorfplatz) und 93 (Lampenberg Dorf–Lausen Bahnhof Nord) sind auf die neuen Abfahrtszeiten der Linie 19 angepasst. Die Anschlüsse auf die Linie 94 in Waldenburg Richtung Langenbruck sind berücksichtigt.

Die aktuellen Fahrpläne und Abfahrtszeiten sind in der BLT App «Abfahrten» und im SBB Online Fahrplan abrufbar.

WB stabil unterwegs

In den ersten Wochen der Inbetriebnahme der neuen Waldenburgerbahn traten Störungen an den Anlagen und Fahrzeugen auf. Diese sind behoben, und die Waldenburgerbahn ist mit einer Fahrplanstabilität von 97 Prozent zuverlässig unterwegs. Die Lieferung des zehnten Fahrzeugs erfolgte am 20. April 2023. Somit sind alle zehn WB Fahrzeuge in Betrieb und während der Hauptverkehrszeiten als Doppeltraktionen im Einsatz.

Bd Bubdrf

Mit
Live-Infos
über
Störungen!



Schneller ans Ziel mit der BLT App «Abfahrten».

Abfahrten

Aktuelle Abfahrtszeiten
in Echtzeit auf dem
Smartphone abrufen.



Jetzt kostenlos
downloaden:
www.blt.ch/mobile



In Einklang mit der Umgebung

Die funktionale Anlage des Bahnhofs Waldenburg wird strassenseitig durch das Perrondach und die neuen WB Fahrzeuge aufgelockert und durch die extensive Begrünung in die Umgebung eingebettet.

Die sandgestrahlte, roh wirkende Fassade wird bewusst der Witterung ausgesetzt, damit sich über die Jahre Algen, Flechten und Moos ansiedeln. Die lange Front der Anlage bildet vorderseitig den steinigen Abschluss des Strassen- und Bahnhofsraums und rückseitig den Sockel der Hanglandschaft und des Parks der Villa Gelpke. Die aus statischen Gründen hohe Betonmauer ist strassenseitig fast vollständig mit Erde angefüllt und bepflanzt. Vor dem begrünten Bord ist der bisher eingedolte Bach freigelegt. Die grosszügige Grünzone vergrössert optisch den Ortseingang und trägt zur Attraktivität des Ortsbildes bei.



Der neue Bahnhof prägt das Ortsbild des Städtlis Waldenburg.



«Wir waren alle stark gefordert»



Florian Freiburghaus ist vom CBTC-System begeistert.

Die Monate vor und nach der Inbetriebnahme der neuen Waldenburgerbahn waren für Florian Freiburghaus und sein Team intensiv und spannend zugleich. Mittlerweile haben sich alle gut im neuen Bahnhof Waldenburg eingelebt. Die nächsten Monate werden jedoch herausfordernd bleiben, wie der Standort- und Fahrdienstleiter im Interview erläutert.

»» Florian Freiburghaus, Sie arbeiteten bereits vor der Erneuerung der WB im Depot Waldenburg. Wo standen Sie während der 21-monatigen Bauphase im Einsatz?

Zu Beginn der Bauphase absolvierte ich die Tramfahrschule im Unterbaselbiet und arbeitete im Depot Hüslimatt im Tramunterhalt. Letztes Jahr war ich regelmässig als Tramwagenführer auf der Linie 10 unterwegs. Die meiste Zeit jedoch investierte ich in die Planung des neuen Depots Waldenburg und in die Vorbereitungen des WB Testbetriebs. Als das erste WB Fahrzeug in Bubendorf eintraf, koordinierte ich sämtliche Inbetriebnahme- und CBTC-Tests für Stadler Valencia und Stadler Signalling und bediente jeweils die CBTC-Leitstelle.

»» Wie sieht Ihr Arbeitstag als Standort- und Fahrdienstleiter aus?

Vielfältig, abwechslungsreich und intensiv. Zu Beginn standen die Inbetriebnahme und der Bezug des neuen Depots im Vordergrund, die Instruktion und Bedienung der Anlagen und die Koordination des Testbetriebs zwischen Waldenburg und Liestal. Seitdem die WB wieder in Betrieb ist, starte ich in der Regel um 7 Uhr morgens. Ich begrüsse das Depot-Team, tausche mich mit dem Pikettmitarbeiter über Vorkommnisse aus und teile die Arbeiten für die nächsten Tage zu. Danach startet das Tagesgeschäft: Anrufe tätigen, E-Mails beantworten, Meetings mit Stadler, BAV und BLT, Infrastrukturarbeiten und externe Handwerker koordinieren, CBTC-Funktionen testen und validieren, Modifikationen und Reparaturen an den Fahrzeugen mit Stadler besprechen, koordinieren sowie die verbleibenden Fahrzeuganlieferungen planen und organisieren.

»» Welche Herausforderungen fordern Sie am meisten?

Wir hatten mit der Inbetriebnahme der Fahrzeuge einige Probleme zu lösen, was alle Beteiligten sehr forderte. Denn die Verfügbarkeit der Fahrzeuge hatte für uns höchste Priorität. Da nicht alle zehn Fahrzeuge vor Ort verfügbar waren, mussten wir improvisieren. Wir konnten keinen geregelten Tagesablauf bestreiten. Hinzu kam, dass wir bei den vorgeschriebenen Systembremsungen im Testbetrieb sogenannte Flachstellen einführen - die Räder liefen nicht mehr rund und verursachten Vibrationen und Klopfgeräusche. Wir mussten an mehreren Zügen die Fahrwerke demontieren und das Radprofil im BLT Depot Ruchfeld bearbeiten lassen.

«Die Verfügbarkeit der Fahrzeuge hatte für uns höchste Priorität.»

Die Modifikation der Fahrzeuge wird uns weiterhin beschäftigen und Ressourcen binden. Umso wichtiger sind eine straffe Planung und eine gute Organisation aller internen und externen Beteiligten. Die Zusammenarbeit funktionierte bisher sehr gut.

Was zurzeit leider zu kurz kommt, ist der regelmässige Austausch mit den Fahrdienstangestellten und ein offenes Ohr für ihre Anliegen zu haben.

»» Wie haben sich Ihre Mitarbeitenden am neuen Standort eingelebt?

Sie haben sich rasch an das neue Depot gewöhnt und gut eingelebt. Sie schätzen den modernen Neubau mit seinen Vorzügen sehr. Es gibt noch diverse Kleinigkeiten, die fehlen oder Abläufe, die anzupassen sind. Erst wenn man im Gebäude arbeitet, merkt man, was man zusätzlich braucht oder welcher Prozess noch nicht optimal läuft.

»» Wie sind die Rückmeldungen der Mitarbeitenden zum neuen Bahnhof und zur neuen WB?

Durchwegs positiv. Das lichtdurchflutete Depot gefällt, die Terrasse ist während den Pausen beliebt und die moderne Küche mit Aufenthaltsraum wird gerne genutzt. Vor dem hochmodernen Fahrzeug mit der neuen Technik hatten einige Mitarbeitende Respekt, andere waren von Anfang an fasziniert. Mittlerweile haben sich alle an das neue Fahrzeug gewöhnt und sind begeistert vom CBTC-System. Sie schätzen die starke Unterstützung des Assistenzsystems. So können sie sich noch mehr auf das Fahren konzentrieren.

»» Sind Sie ab und zu im Führerstand der neuen WB anzutreffen?

Wenn es meine Zeit zulässt oder Not am Mann ist, bin ich im Führerstand anzutreffen. Dies hat den Vorteil, dass ich mit den Fahrdienstangestellten besser fachsimpeln oder bei Fahrplananpassungen mitreden kann.

»» Was fasziniert Sie an der neuen WB besonders?

Ganz klar CBTC. Das Zusammenspiel von Technik und Software ist grossartig und erhöht zudem die Sicherheit im Fahrbetrieb. Es ist zum Beispiel nicht mehr möglich, ein Rotlicht zu überfahren oder die Geschwindigkeit zu übertreten.

»» Die WB ist seit einem halben Jahr in Betrieb. Welches Fazit ziehen Sie?

Nach sehr harzigem Start sind wir heute immer zuverlässiger unterwegs. Die Organisation rund um den Betrieb verbessern wir kontinuierlich, und schon bald werden wir in Doppeltraktion fahren.

»» Sie wohnen im Waldenburger Tal. Haben Sie einen persönlichen Lieblingsort?

Der Weg direkt an der Vorderen Frenke zwischen Hölstein und Niederdorf ist immer einen Spaziergang wert. Ich geniesse mit meiner Familie oft die gemütliche Grillstelle am Bach. Es ist ein kleines Naherholungsgebiet, und zwischendurch kann ich immer wieder einen Blick auf die vorbeifahrende WB werfen.

Feststimmung im Waldenburger Tal

Die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Liestal und der Gemeinden Bubendorf, Ramlinsburg, Lampenberg, Hölstein, Bennwil, Niederdorf, Oberdorf, Liedertswil und Waldenburg strömten am Samstag, 13. Mai 2023, in Scharen zu den WB Haltestellen. Sie wollten sich die Taufen der zehn WB Züge mit den spezifischen Gemeindewappen nicht entgehen lassen. In festlichem, musikalischem Rahmen und mit kurzen Ansprachen würdigten die Gemeindepräsidentinnen und -präsidenten und die BLT die Bedeutung der Waldenburgerbahn für das Tal, dessen Zukunft und Entwicklung.

«Unsere Pluspunkte, die wir im Waldenburger Tal haben sind: Wohnen, Tourismus, Freizeit, eine wunderschöne Naturlandschaft und ein abwechslungsreiches Kulturleben. In diesen Bereichen ist man auf einen ausgezeichneten ÖV und auf Topverbindungen angewiesen. Unsere WB-Bahn macht das möglich. Vielen herzlichen Dank an die BLT dafür.»

Andrea Kaufmann-Werthmüller, Gemeindepräsidentin Waldenburg

«Mit einem guten Einstieg für ältere Leute oder Familien mit Kinderwagen, ein 1/4-Stundentaktfahrplan mit Anschlüssen in Liestal, nicht nur nach Basel, sondern auch nach Zürich, Bern und Luzern, wertet die neue WB das Tal massiv auf. Ruhe, Nähe zur Natur, erschwinglicher Wohnraum und doch oft und schnell in Stadtnähe sind dank der neuen WB starke Argumente für das Waldenburger Tal.»

Piero Grumelli, Gemeindepräsident Oberdorf

«Wir freuen uns sehr, dass die Überschwemmungen in Niederdorf dank dem Hochwasserschutz ein Ende haben. Die neue Infrastruktur, die moderne WB und die Neugestaltung des Dorfzentrums bringen Niederdorf und dem Waldenburger Tal einen Mehrwert. Wir sind für die Zukunft bestens gerüstet.»

Martin Zürcher, Gemeindepräsident Niederdorf



Die jüngste Generation des Stedtli taufte die WB ihrer Zukunft



Die Hip Hop Tanzgruppe des Studio1 aus Niederdorf sorgte für gute Stimmung trotz Regenwetter

«Nach der langen Planungs- und Bauzeit mit zahlreichen Einschränkungen und dem zwischenzeitlichen Frust über die harzigen Inbetriebnahmewochen ist die Freude über unsere neue WB gross. Der Fahrkomfort hat u.a. dank dem hindernisfreien Zugang für Rollstühle, Kinder- und Einkaufswagen einen enormen Schritt nach vorne gemacht. Die Standortattraktivität erhöht sich dadurch sowie dem Viertelstundentakt ganz klar. Und nicht zuletzt sind wir aus Hölstein besonders stolz, erweisen dank der grossflächigen Oriswerbung zwei WB-Wagen unserem Dorfnamen die Ehre.»

Andrea Heger, Gemeindepräsidentin Hölstein

«Die neue Waldenburgerbahn ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsdrehscheibe Liestal. Sie verbindet die Kantonshauptstadt mit dem Waldenburgerthal und steht damit auch als Symbol für den Zusammenhalt der gesamten Region.»

Daniel Spinnler, Stadtpräsident Liestal

«Die Einwohnerinnen und Einwohner von Lampenberg sind dankbar für das Transportmittel der neuen Waldenburgerbahn auf der Linie 19, welches mit dem neuen Taktfahrplan eine komfortable Möglichkeit bietet und ein wichtiger Bestandteil der ÖV-Erschliessung an die weiterführenden Verbindungen ausmacht. Die vorhandenen Parkmöglichkeiten an der Station sind als praktikables «Park & Ride» eine tolle Option, da die Busverbindungen ins Dorf natürlich nicht der Frequenz der Waldenburgerbahn entsprechen.»

Charlotte Gaugler, Gemeindepräsidentin Lampenberg

Abschlussarbeiten

Die WB Infrastruktur ist gebaut und die Inbetriebnahme der neuen WB erfolgt. Das Grossprojekt neigt sich dem Ende zu und die letzten Arbeiten werden bis im Herbst 2023 abgeschlossen sein.

Im Jahr 2022 legte die BLT den Fokus auf alle Arbeiten, die für den Bahnbetrieb ab 11. Dezember 2022 notwendig waren. Diverse Abschluss- und Fertigstellungsarbeiten, die den Betrieb nicht direkt tangieren, werden dieses Jahr ausgeführt.

Renaturierung Vordere Frenke

Nach Ablauf der Fischeschonzeit konnte die BLT die Arbeiten in der Vorderen Frenke zur Renaturierung des Teilabschnitts oberhalb des Gewerbegebiets Bärenmatten in Hölstein Anfang Mai aufnehmen. Zeitgleich wird in Niederdorf das Bachbett neugestaltet und bepflanzt. Störsteine, Steinbuchten und Wurzelstöcke werden die Strömungsvielfalt des Wassers verstärken, sodass der Bach bei Niedrigwasser mäandriert.

Förderung der Biodiversität

Die Naturstreifen entlang der Bahnstrecke werden bepflanzt sowie Saatgut für ökologische Magerwiesen ausgesät, die zur Förderung der Biodiversität beitragen. Die BLT ist gemäss Auftrag des Bundesamts für Umwelt verpflichtet, mit gezielten Massnahmen die Biodiversität zu fördern und diese in einem jährlichen Bericht nachzuweisen. Dazu gehört auch, die Verbreitung von Neophyten zu verhindern. Denn diese gebietsfremden Pflanzenarten bedrohen die biologische Vielfalt einheimischer Pflanzen. Die Massnahmen zur Förderung der Biodiversität setzt die BLT mit Unterstützung eines Gartenbauunternehmens um.

Diverse Instandstellungsarbeiten

Die Landwirtschaftsflächen, welche die BLT als Installationsplätze während der Bauphase nutzen konnte, werden zurückgebaut und in den ursprünglichen Zustand gebracht. In den nächsten Monaten werden auch die letzten Instandstellungsarbeiten auf den direkt angrenzenden Grundstücken der Eigentümerinnen und Eigentümer erfolgen, wie beispielsweise benutzte Flächen zurückbauen, Vorplätze instandstellen, Zäune und Stützmauern errichten oder Bepflanzungen anlegen.

Sanierungsarbeiten Kantonsstrasse

Die Belagsarbeiten, die Instandsetzung der Kantonsstrasse inklusive Werkleitungersatzarbeiten erfolgen unter der Federführung des Tiefbauamtes Basel-Landschaft. Die finalen Deckbelagsarbeiten sind bereits im Gange, werden in Etappen an Wochenenden ausgeführt und bis im Herbst 2023 abgeschlossen sein.



Magerwiesen entlang der Bahnstrecke fördern die Biodiversität





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

Auflage: 16'900 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

13. Ausgabe

www.blt.ch/Linie19

