

Rangierbahnhof Muttentz

- 1920: Projekt genehmigt.
Zweirichtungsbahnhof. I. Etappe Ausland-Schweiz.
- 1932: Inbetriebnahme. Endgültige Vollendung einige Jahre später.
Infolge des Einbruchs der Wirtschaftskrise konnte mit dem Bau des Güterbahnhofes II nicht wie vorgesehen unmittelbar nach Beendigung des Güterbahnhofes I begonnen werden.
- 1952:—Erst, konnten unter dem Druck der Verkehrssteigerung die Planungsarbeiten wieder aufgenommen werden. Das Projekt von 1920 wurde vollständig umgearbeitet, unter Berücksichtigung der Entwicklung in der Verkehrstechnik und der aus der Automation sich ergebenden neuen Möglichkeiten.
- 1961: Projekt 2. Ausbaustufe genehmigt mit einem Kredit von 120 Mio. Franken.

Der Rangierbahnhof I hat eine Fläche von 440'000 m², eine Länge von 4 Km und eine Breite von 70 - 200 m. Die Geleiselänge beträgt ca. 90 Km mit 8 Stellwerken, 290 - 300 Weichen, 3 Km Rohrpost. Trotz ihrem 30-jährigen Bestehen gilt die Anlage immer noch als zeitgemäss.

Personal: Betrieb 215 Mann, inkl. Baudienst, Wagenreparatur. Mit Franz. Bahnhof total 360 Mann.

Leistungsfähigkeit:

	Reisezüge Pratteln-Basel fahrplanmässig, werktags	238 Züge/Tag
<u>Stand 1967</u>	<u>R.B.T.</u> ablaufende Wagen pro Werktag	2560 Wagen/Tag
	und 6 Blockzüge à ca. 40 Wagen Spitze	3136 Wagen/Tag
	<u>RB Wolf</u> ablaufende Wagen Spitze	2549 Wagen/Tag 3267 Wagen/Tag

Prognose 1985

<u>RB I</u>	Ausland-Schweiz	ca. 4030 Wagen/Tag
<u>RB II</u>	Schweiz-Ausland	ca. 4137 Wagen/Tag

Rangierbahnhof II hat eine Fläche von 480'000 m².

1962 Baubeginn.

1972 Inbetriebnahme.

Im Gebiet Schweizerhalle auf 2. Ebene, über der 6-spurigen, in einer Galerie liegenden Autobahn.

Bodenverhältnisse günstig, Meteorwasser versickert.

Ausgleich zwischen Aushub und Auffüllung. Gesamtmaterialverschiebung rund 500'000 m³.

Im Gebiet des neuen Bahnhofs und seiner Zufahrtsstrecken müssen insgesamt 16 neue Brücken erstellt werden.

Es werden ca. 77 Km Geleise und 285 Ausweichungen zu verlegen sein., was einen Schotterbedarf von ca. 120'000 m³ ergibt.

Die neue Abrollanlage gestattet eine fast kontinuierliche Zugsverlegung, ohne andere Zufahrten oder Manöverwege zu überschneiden.

Die Leistungsfähigkeit wird um rund 75% gesteigert.