

Teilinbetriebnahme des Rangierbahnhofes Muttenz II

Innerhalb der Entwicklung der Basler Bahnanlagen ist der Neubau des Rangierbahnhofes Muttenz II ein bedeutender Baustein. Bereits während des Ersten Weltkrieges entstanden die Projekte für die Verlegung der Rangieraufgaben auf das Muttenzerfeld. Nach der Kreditbewilligung im Jahre 1919 wurde in den Jahren 1920–1935 der Rangierbahnhof Muttenz I gebaut. Bereits damals hätte der Rangierbahnhof Muttenz II miterstellt werden sollen. Die Wirtschaftskrise und der nachfolgende Zweite Weltkrieg verhinderte jedoch nach der Fertigstellung des Rangierbahnhofes I die Fortsetzung der Bauarbeiten, so dass bis heute der Verkehr Süd–Nord bzw. Schweiz–Ausland in den alten Anlagen im Wolf zu rangieren war. Da die Anlagen im Wolf eine rationelle Bewältigung des ständig zunehmenden Verkehrs nicht erlauben, musste unmittelbar nach dem zweiten Weltkrieg die Projektierung für den Bau von Muttenz II an die Hand genommen werden. Im Jahre 1956 wurde das Vernehmlassungsverfahren für das neue Projekt eingeleitet. In den Jahren 1956–1961 wurde das Ausbauprojekt mit den Behörden und den zuständigen Fachdiensten der SBB bereinigt, so dass der Verwaltungsrat der SBB am 19. Dezember 1961 den Kredit von damals 120,5 Millionen Franken genehmigen konnte. Mit Baubeginn ab Frühjahr 1962 wurde auf 3 unabhängigen Bauplätzen mit den Bauarbeiten begonnen: 1. Zufahrten auf der Ostseite, 2. Neugestaltung der Wagenreparatur- und Depotanlage, 3. Zufahrten auf der Westseite.

1. Zufahrten auf der Ostseite

Nach rund 6 Jahren Bauzeit konnte der Bereich der Zufahrten auf der Ostseite im Dezember 1967 bereits dem Verkehr übergeben werden. In diesem Zusammenhang wurden folgende Veränderungen an den Bahnanlagen vorgenommen:
Bau von 4 neuen Bahnbrücken. Entflechtung der Personen- und Güterlinien im Bereich dieser Überwerfungsobjekte einschl. Anpassung des Linksverkehrs auf den Rechtsverkehr im Einfahrtsbereich beider Rangierbahnhöfe. Von den 8 Überschneidungen, die früher bestanden, blieben nur noch 2 unbedeutende Kreuzungen übrig. Verlegung der Hochspannungs-Übertragungsleitungen, Umgestaltung sämtlicher Fahrleitungsanlagen für den Endausbau inkl. neue Sektionierung des Vorbahnhofes Pratteln und Einfahrtsbereich in die Rangierbahnhöfe. Bau eines neuen Stromspeisernetzes inkl. zugehöriger Schaltposten. Bau eines neuen Gleisstellwerkes auf der Westseite des Bahnhofes Pratteln mit elektronischer Zugnummernmeldeanlage.

2. Wagenreparatur- und Depotanlage

Die bereits früher bestandene Wagenreparatur- und Depotanlage musste wegen ihrer zentralen Bedeutung und den nicht mehr zeitgemässen Arbeitsprozessen nach der Inbetriebnahme des neuen Rangierbahnhofes komplett neugestaltet und unter Betrieb ausgebaut werden. Die gesamte Bauzeit betrug etwas mehr als 7 Jahre und steht bereits seit Ende 1968 im Betrieb. Für die Neuanlage wurde eine neue Wagenreparaturhalle mit 60 000 m³ umbauten Raumes errichtet. Ein zusätzliches Annexgebäude enthält die für den Reparaturbetrieb notwendigen administrativen und technischen Räume. Zusätzlich ist in diesem Annexgebäude eine Kantine mit 120 Plätzen samt Wohn- und Nebenräumen für das Kantinenpersonal eingerichtet. Die Reparaturen in der Halle werden im Fließbandbetrieb von West nach Ost ausgeführt. Im gleichen Bereich wurde eine neue Lokremise mit 9 500 m³ umbauten Raumes gebaut. Die 3 durchlaufenden Geleise sind mit Putzgruben für den Kleinunterhalt ausgerüstet. In einem Neubau sind die notwendigen Personal-, Neben- und Magazinräume untergebracht.

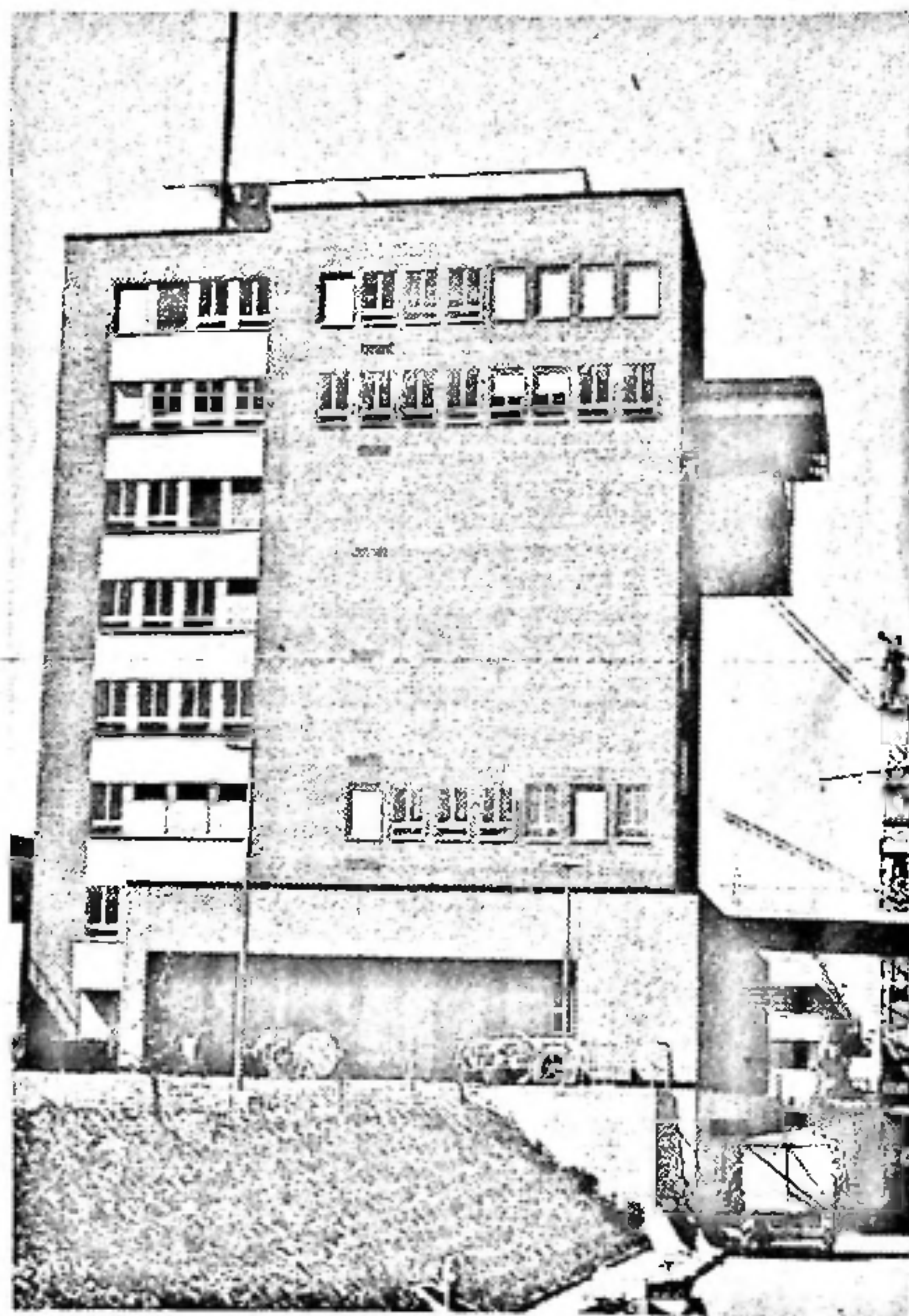
3. Zufahrten auf der Westseite

Dieser Bauabschnitt reicht von der Freiverladeanlage Zeughausmatte bzw. Güterbahnhof Wolf bis zum Stellwerk I im Rangierbahnhof Muttenz II. Im gesamten Abschnitt wurden, verursacht durch den Ausbau der Rangieranlagen, 8 Bahnbrücken um- oder neu gebaut einschl. einer Fussgängerbrücke in der Hagnau. Eine Strassen- und eine Bahnbrücke wurden in diesem Abschnitt abgebrochen. Dazu mussten 4 neue Bahnbrücken für die Anpassung der Bahnanlagen im Bereich der Nationalstrasse errichtet werden und parallel zu den übrigen Ausbauten wurde eine weitere doppelspurige Autobahnbrücke über die Birs

errichtet, deren Zu- und Wegfahrten sich mit den Bahndämmen überschneiden. Die Verbindungslinie vom Güterbahnhof Wolf zum Rangierbahnhof musste aus technischen Gründen im Bereich des Schänzli um ca. 3,5 m angehoben werden. Die hauptsächlichsten Bauarbeiten, inkl. Erdarbeiten und Ausrüsten mit Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen, nahmen ungefähr 8 Jahre in Anspruch. Wegen den verschiedenen Behinderungen durch die Bauten der Nationalstrasse im Gellert und in der Hagnau ergaben sich verschiedene Verzögerungen auf die Bauzeit der Bahnanlagen. So kann die Doppelspur nach dem Gellert, die bereits sehr früh hätte realisiert werden können, erst im Oktober 1973 dem Verkehr übergeben werden. Aus verschiedenen internen Gründen ergaben sich zudem Komplikationen in der Programmierung und Realisierung des Zentralstellwerkes West.

Geleisegruppen

Ausfahrgruppe G, Einfahrgruppe E, Richtungsgruppe F.
Nachdem, im Einvernehmen mit dem Kanton Baselland, der Gemeinde Muttenz und den SBB, die Grenzacherbrücke über die N2 und den Rangierbahnhof II Ende 1964 fertiggestellt war, konnten die Erdarbeiten ohne Behinderung in Angriff genommen werden. In einem grossen Baulos wurden alsdann in den Jahren 1965/66, von insgesamt 550 000 m³ Erdbewegungen, 250 000 m³ im Gebiet der F-Gruppe ausgehoben und damit die Geleiseplanien der G- und E-Gruppen erstellt und gleichzeitig die Dammaufbauten der Güterlinie geschüttet. Anschliessend erfolgte der Rohbau der Fahrleitungsanlagen, Fundamente, Masten mit Beleuchtung und Joche. Die notwendigen Leitungen wurden ab den fertig verlegten Geleisen verlegt. Die Montagearbeiten richteten sich dabei nach den finanziellen, personellen und zeitlichen Möglichkeiten der engagierten Fachdienste der SBB. Im Anschluss an diese Bauarbeiten konnten dann die Signal-, Sicherungs-, Fernmelde- und Beleuchtungsanlagen montiert werden.



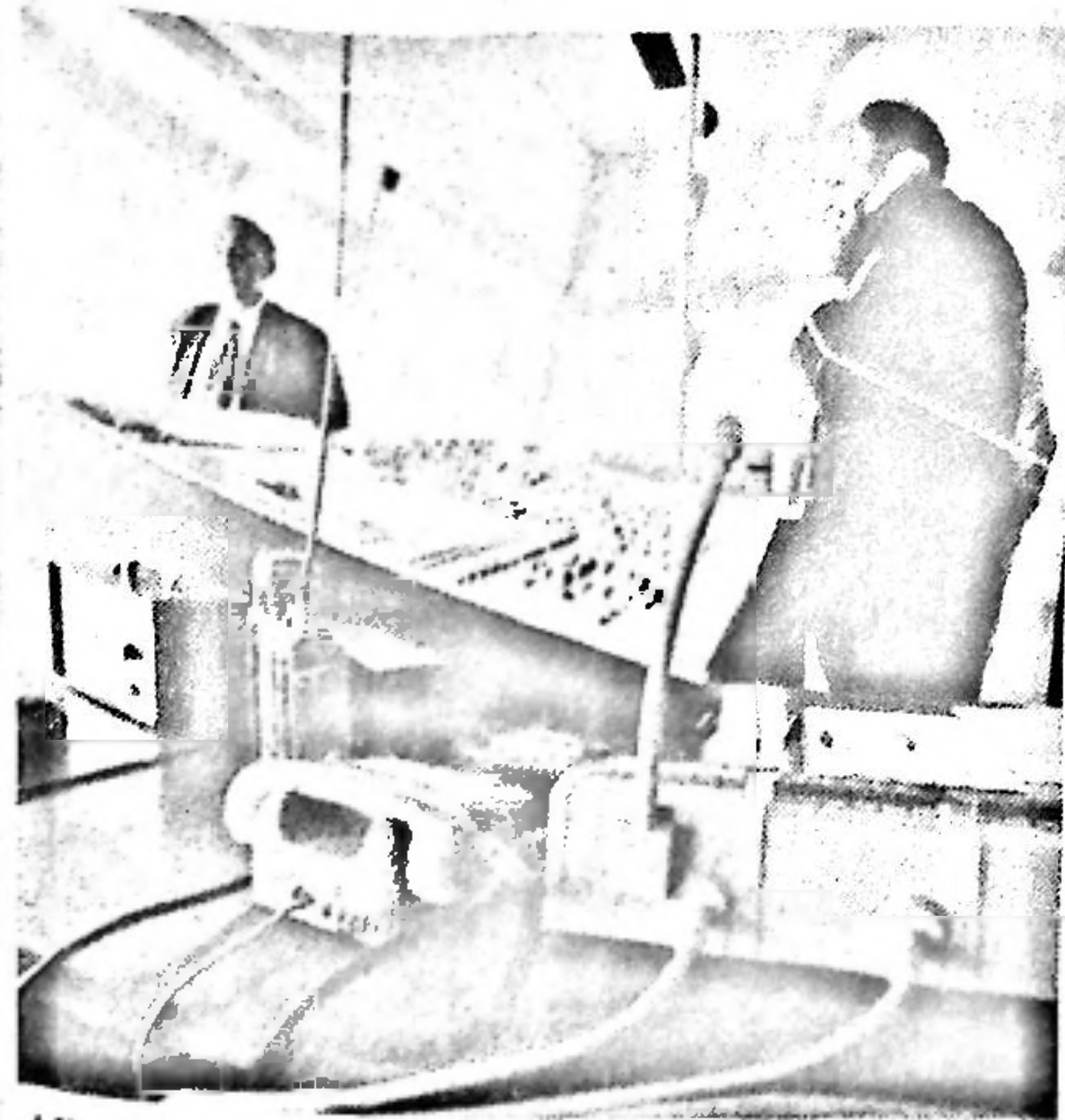
Das 9-geschossige Hauptstellwerk West mit Kommandoraum im 6. Stock

Hochbauten

In den bereits erwähnten Bauten, Wagenreparaturhalle und Lokremise, wurden noch eine Vielzahl grosser und kleinerer Objekte im gesamten Bereiche der Rangierbahnhöfe I und II erstellt:

Dienstgebäude West, eingeschossig, unterkellert, ca. 2 600 m³ umbauter Raum. Büroräume für franz. Zoll, Personal-Magazin, Werkstätte, Nebenräume für Betriebs- und Zugförderungspersonal der SBB, DB und SNCF.

Visiteurgebäude Ost, eingeschossig, unterkellert, ca. 2 200 m³ umbauter Raum, Büro-, Aufenthalts-, Garderoben-, Werkstatt- und Nebenräume für SBB-Personal.



Alle Fäden des Rangierbahnhofes laufen in einer Hand zusammen.

Magazingebäude für Besserverlad, eingeschossig, 450 m³ umbauter Raum.

Vorfabrizierte Bauten, Zollgebäude auf Zollrampe. Aufenthaltsgebäude am Hilfsablaufberg. Stellwerkhütte Hilfsablaufberg. Weitere 5 Bauten für verschiedene Bedürfnisse werden in den nächsten Monaten montiert.

Hauptstellwerkgebäude West, Turmbau, 9 Geschosse, umbauter Raum 17 500 m³. Der Kommandoraum mit den Stellischen im 6. Geschoss ist als auskragende Kanzel ausgebildet. In den übrigen Geschossen sind Relais-, Personal-, Werkstatt-, Magazin-, Büro- und Konferenzräume untergebracht.

Hauptdienstgebäude West, zweistöckig mit doppelter Unterkellerung, umbauter Raum 25 700 m³, vollklimatisiert. Hauptsitz der Bahnverwaltungen der SBB und SNCF, Schweizer und franz. Zoll sowie Spediteurbüros und Personalkantine.

Wohnbauten Schweizerastrasse Muttenz. 3 Hochhäuser mit 133 Wohnungen à 3- und 4-Zimmer, Verwaltung SBB. 4 Mehrfamilienhäuser mit 48 Wohnungen à 3- und 4-Zimmer, Verwaltung durch Eisenbahner-Genossenschaft für das SBB-Personal.

Nachdem es wegen grossen Schwierigkeiten in technischer Hinsicht nicht möglich war die rechnergesteuerte Ablaufanlage rechtzeitig fertig zu stellen, musste man sich entschliessen, einen Teil der Anlagen dem Betrieb für die unbedingt notwendigen Abstellbedürfnisse zur Verfügung zu stellen.

In Betrieb genommen wurden am 30. September 1973 folgende Anlagenteile: Geleise-, Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen, Geleisebeleuchtung, Fernmeldeanlagen, Zentralstellwerk West, Dienstgebäude West sowie die Bremsprüfeinrichtung in der Ausfahrgruppe.

Ein weiteres Handicap für das kontinuierliche Arbeiten an den neuen Bahnanlagen lag darin, dass parallel zu den eigenen Bauten die N2 im Gellertdreieck und in der Hagnau unter und über den Bahnanlagen zu realisieren waren. In den letzten 2 Jahren kamen dazu die arbeitsintensiven Anlagen des neuen Postbetriebsgebäudes über dem Personenbahnhof Basel. Die gleichen Fachdienste der SBB, die sowohl den Unterhalt wie auch die Neubauarbeiten auszuführen hatten, waren auch dort beschäftigt.

Kosten für den Ausbau des Rangierbahnhofes Muttenz II

Bewilligte Kosten 1961	Fr. 120,5 Mill.
Zusätzlicher Nachtragskredit, welcher in den nächsten Monaten zur Genehmigung vorgelegt werden wird	ca. Fr. 90,0 Mill.
(davon sind 27,5 Mill. bereits bewilligt)	
Ausgabenstand Ende 1972	Fr. 120,1 Mill.
Budgetierte Ausgaben pro 1973	Fr. 42,0 Mill.

Wie wird auf den neuen Anlagenteilen gearbeitet?

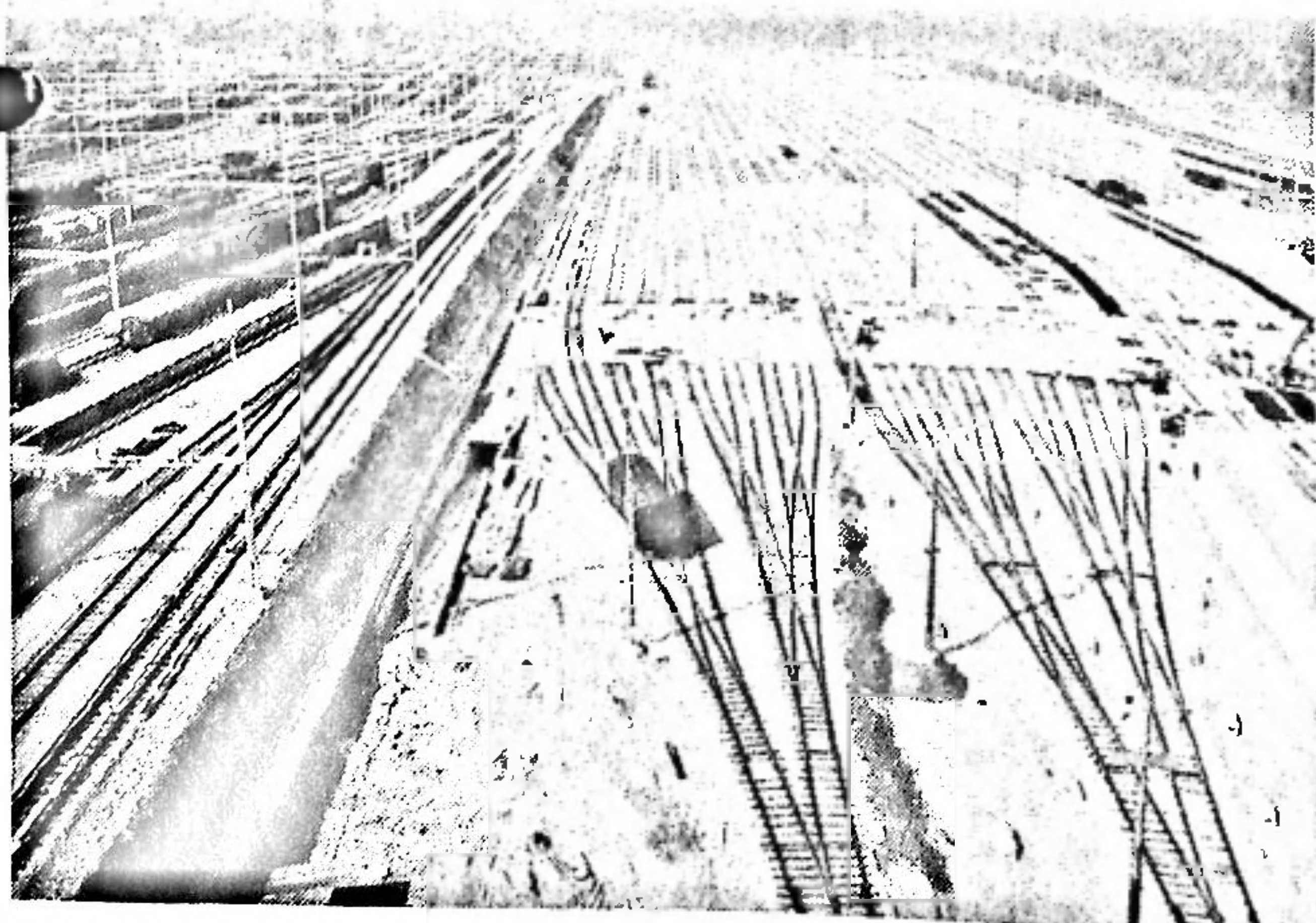
Da die Einfahrgruppe fehlt, müssen die Güterzüge in die G-Gleisgruppe einfahren. Hier warten sie auf die Weiterfahrt in irgend einer Richtung oder werden nach den F-Gleisen zurückgestellt. Diese dienen vor allem jenen Zügen und Wagen, die längere Zeit auf eine Weiterfahrt warten müssen. Administrativ wird an diesen Zügen nichts gemacht, denn die administrativen Dienste der Güterverwaltung verbleiben im Güterbahnhof, bis das Hauptdienstgebäude mit der Vollenbetriebnahme des RB bezugsbereit ist.

Welche Aufgaben werden auf diesen Anlagen gelöst?

Alle über das Gleis 3 in Muttenz verkehrenden Ein- und Zweigruppen-Lebensmittelzüge, TEEM und Leerzüge Süd–Nord werden nach der G-Gruppe umgeleitet. Dadurch wird der Bf Muttenz vollständig von Transitgüterzügen Süd–Nord befreit.

Güterwagen und Personenwagen werden auf diesen Anlagen gesammelt und abgestellt. Für Basel Güterbahnhof Wolf und Rangierbahnhof bestimmte Güterzüge, die bisher zum Überbrücken der Verkehrsspitzen in den Anlagen rund um Basel zurückgehalten werden mussten, werden in diesen Anlagen angenommen und vorübergehend garagiert.

Für diese drei Hauptaufgaben ist eine minutiöse Fahrplanstudie erstellt worden, damit die Anlagen sofort optimal genutzt werden. Je nach Verkehrssituation werden zusätzliche betriebsorganisatorische Massnahmen vorgesehen, denn bei gleichbleibender fortdauernder wirtschaftlicher Prosperität in und rund um Europa zwingt das Wachstum des Güterverkehrs, bis zur Vollenbetriebnahme „Feuerwehraktionen“ auf diesen Geleisen durchzuführen.



Blick vom Stellwerk Ost auf die Anlagen des Rangierbahnhofes Muttenz II. Links der seit bald 40 Jahren in Betrieb stehende RB Muttenz I.