



# AUTO + VERKEHR

## Der neue Rangierbahnhof Muttenz

Pforte des europäischen Transitverkehrs durch den Gotthard  
Der modernste Rangierbahnhof der Schweiz hat europäische Geltung

Die nämliche Aufgabe wie die Basler Hafenbecken für die Rheinschifffahrt erfüllen im Schienenverkehr die beiden Basler Rangierbahnhöfe im Wolf und auf dem Muttenzerfeld. Hier wie dort handelt es sich um Auffangbecken, dazu bestimmt, den Güterverkehr aufzunehmen und derart zu regulieren, dass sich Zu- und Abfluss die Waage halten und rasch bewerkstelligt werden können.

Seiner Natur nach ist der Rangierbahnhof eine ausgesprochene Betriebsanlage. Nach modernen verkehrswissenschaftlichen und städtebaulichen Erkenntnissen gehören Betriebsanlagen zur Stadt hinaus und die Verkehrsanlagen mitten hinein. Aus diesem Grunde und um Raum zu gewinnen für den infolge der ständigen Verkehrszunahme auch im Schienensektor dringend nötigen Ausbau des Personen- und des Güterbahnhofes Basel SBB sollen die heute örtlich getrennten zwei Rangierbahnhöfe auf dem Muttenzerfeld vereinigt werden. Diese Planung in all ihren Einzelheiten ist Gegenstand der nachfolgenden, aus der Feder berufener Mitarbeiter stammenden Aufsätze. Die neue Anlage wird uns gestatten, nicht nur im Bereiche des Personen- und Güterbahnhofes kostbare Bodenfläche freizubekommen, sondern auch in bezug auf den Personalaufwand und die Ausnützung der Anlagen und Einrichtungen ein betriebswirtschaftliches Optimum zu erzielen, das für den Finanzhaushalt der Bundesbahnen ganz wesentlich ins Gewicht fällt, erreichen doch ihre jährlichen Aufwendungen für das Rangiergeschäft, wobei allerdings nicht nur der Güter-, sondern auch der Personenverkehr inbegriffen ist, den immensen Betrag von über 100 Mio Fr. Ebensosehr geht es bei diesem grossen Bauvorhaben, das mit einem Kostenaufwand von 125 Mio Fr. rechnet, darum, den Dienst am Kunden zu verbessern, indem durch Beschleunigung der Arbeitsabläufe die Beförderungsfristen im Güterverkehr verkürzt werden. Das gleiche Ziel verfolgt auch die Erstellung eines neuen Rangierbahnhofes Zürich-Limmat sowie die Konzentration der Rangieraufgaben auf die Bahn-

höfe Renens und Biel und der Ausbau der Anlagen der Grenzbahnhöfe Genf, Chiasso, Buchs und Schaffhausen.

Die verkehrlichen und betrieblichen Auswirkungen des hiernach beschriebenen neuen Rangiersystems Muttenz werden indessen im Vergleich zu den andern Anlage Aufgaben gerecht zu werden sein, als diese über regionale und selbst über schweizerische Bedürfnisse hinausgehen, ja, die nach kontinentalem Mass internationalen Güterverkehr der SBB eine beherrschende Stellung ein. Zwei Drittel ihres Import- und Exportverkehrs und vier Fünftel des Transitverkehrs überragende verkehrspolitische Bedeutung ab. Deren Nord-Südverkehr und vorab auf den Gotthardverkehr zurückzuführen. Die Stadt Basel darf sich denn auch Tores der Schweiz zuschreiben, sondern auch Goldene Geltung beanspruchen als Pforte des Transitverkehrs durch den Gotthard.

*J.M.*

Der Direktor des 2. Bundesbahnreisest  
Ing. Hermann Merz



Gesamtübersicht (Flugaufnahme) über das Bahnareal Muttenz. In diese Aufnahme wurde die projektierte Zone des neuen Rangierbahnhofes Muttenz II eingezeichnet. Photo: Kern Film AG, Basel

lichkeit durch den Rangierbeamten im Hauptstellwerk zur Zerlegung abgerufen. Bei den von Westen her einfahrenden Zügen erfolgt die Behandlung im Prinzip gleich. Bei der Einfahrt wird dem Lokomotivführer mittels einer speziellen Einrichtung angezeigt, wann sich die letzten Wagen des Zuges den Rückhaltebremsen nähern und er somit die Schlussbremsung einzuleiten hat. Die Einfahrgruppe ist so konzipiert, dass im günstigsten Falle je ein Zug von Olten, Zürich und dem Jura gleichzeitig einfahren kann. Dabei ist zu erwähnen, dass die Züge von Osten her in alle Geleise gelangen können, während von Westen wegen der geringeren Zugzahl nur die südliche Hälfte der Einfahrgruppe Die Sicherheitsmargen zwischen den

geleise für Frankreich an ihrem Westende an einen Hilfsablaufberg angeschlossen, über den die Wagen in West-Ost-Richtung zu schieben sind. Auf der gleichen Seite der Richtungsgruppe wie der Hilfsablaufberg liegt die Formationszone, in der das Manöver die Züge nach Weisung des Stellwerkbeamten entweder aus einheitlichem Material oder aus mehreren Wagengruppen formiert. Die Lage der Weichenstrassen in der Formationszone erlaubt das ungehinderte Arbeiten verschiedener Rangiergruppen nebeneinander. Nach Beendigung der Formation zieht das Manöver die Züge in die Ausfahrgeleise.

### Die Ausfahrgruppe