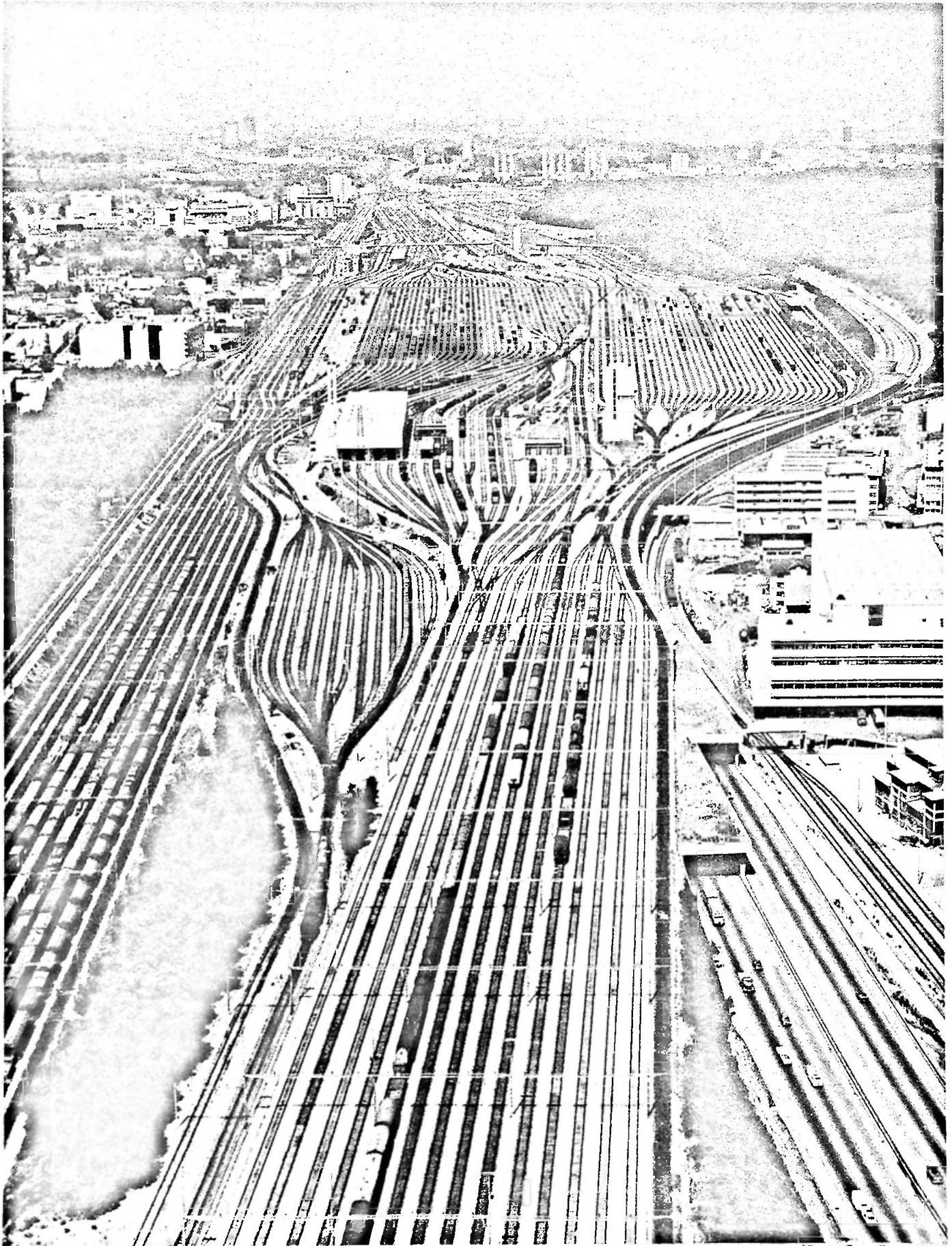
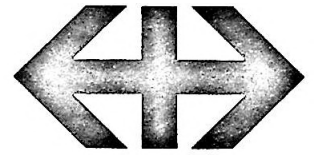


Rangierbahnhof Basel SBB

Drehscheibe im europäischen Güterverkehr !



(Foto: Fotodienst SBB)

Rangierbahnhof Basel SBB

1876	erste Anlagen eines Rangierbahnhofes "Auf dem Wolf"
1933	Inbetriebnahme des Rangierbahnhofes Basel RB I auf dem Muttenzerfeld für die Verkehrsrichtung Nord – Süd
1976	Fertigstellung des zweiten Teils des Rangierbahnhofes, Basel RB II, für den Verkehr Süd – Nord.
Länge der gesamten Anlage RB I + RB II	4,2 km
Grösste Breite	400 Meter
Totale Geleiselänge	150 km, was der Geleiselänge Basel-Luzern-Aldorf entspricht

Mehr als zwei Drittel des Import- und Exportverkehrs und vier Fünftel des Transitverkehrs durch die Alpen berühren die Basler Bahnhöfe. Der grösste Teil der notwendigen Zugserlegungen wird im Rangierbahnhof Basel SBB RB ausgeführt. Die grosszügig ausgebaute Anlage gliedert sich in die Teile RB I und RB II, die nach zwei verschiedenen Betriebskonzepten arbeiten:

RB I: Verkehrsrichtung Nord-Süd

Im klassischen Flachbahnhof mit einer Tageskapazität von rund 3000 Wagen werden die zerlegten Züge mit einer Rangierlokomotive über den sogenannten Ablaufberg geschoben. In der Steigung werden die Wagen entkuppelt. Sobald sie den höchsten Punkt überschritten haben, rollen sie selbstständig mit zunehmender Geschwindigkeit weiter und schaffen dadurch die notwendigen Zwischenräume für das Umlegen der Weichen am Anfang der Verteilzone. Ein erfahrener Mitarbeiter mit viel Fingerspitzengefühl reguliert hier mit der hydraulischen Gleisbremse die Geschwindigkeit der anrollenden Wagen. In den einzelnen Richtungsgleisen halten Rangierangestellte die Güterwagen schliesslich mittels Hemmschuhen auf – eine nicht ungefährliche Arbeit.

RB II: Verkehrsrichtung Süd-Nord

Im Gegensatz zum Flachbahnhof mit Ablaufberg ist die Anlage II ein Gefällsbahnhof. Hier hat man sich die günstigen topografischen Verhältnisse und vor allem die neuesten Erkenntnisse der Computertechnik zunutze gemacht. Dank dem natürlichen Gefälle von Ost nach West ist die Anlage in einer schiefen Ebene angelegt, künstlicher Ablaufberg und Schiebelok sind deshalb nicht mehr nötig. Ein Prozessrechner steuert und überwacht die Zerlegung der Züge. Automatische Mess-, Brems- und Fördereinrichtungen entbinden den Menschen von eintönigen oder gefährlichen Aufgaben.

Die in der Einfahrgruppe angekommenen Güterzüge werden in der hydraulischen Rückhaltebremse festgehalten. Die Daten der einzelnen Wagen (Zielbahnhof, Anzahl Achsen, Gewicht usw.) werden per Funk an die Zettelschreiberei im Stellwerk West übermittelt und dort direkt dem Computer eingegeben. Letzterer erstellt eine Zerlegeliste, mit der die Bahnhofüberwachung die Auflösung des Zuges disponieren kann. Im gleichen Arbeitsgang sind im Rechner alle für die Zugzerlegung nötigen Daten abgespeichert. Mit dem Startbefehl an den Prozessrechner löst sich die Rückhaltebremse, Wagen und Wagenrollen rollen selbstständig nach den Richtungsgleisen ab. Unterwegs messen Radaranlagen laufend die Geschwindigkeiten, Lichtschranken kontrollieren die Abstände. Der Computer vergleicht diese Messungen sofort mit den eingegebenen Sollwerten und steuert entsprechend die nachfolgenden Staffeln hydraulischer und elektromagnetischer Gleisbremsen. In den Richtungsgleisen schieben automatische Fördereinrichtungen die einzelnen Wagen kupplungsreif zusammen.

Nur die letzten Handgriffe werden in herkömmlicher Weise durch Rangierpersonal ausgeführt: das Zusammenkuppeln der sortierten Wagen untereinander und das Vorziehen in die Ausfahrgeleise.

Dank dem Einsatz der modernen Techniken ist es möglich geworden, die Leistungsfähigkeit gegenüber der Anlage I um 50 Prozent auf 4500 Wagen im Tag anzuheben und somit den Bahngüterverkehr wirtschaftlicher und kundenfreundlicher zu gestalten.