

Referenz Verkehrstechnik: Bahntechnik

Bahnübergang Margarethenstich Basel / Binningen

Bei Kreuzungen von Strassen mit schienengebundenen Fahrzeugen hängt die Umsetzung eines Projekts von der Betriebsart des Schienenfahrzeugs ab. Es wird nach SN 671 512 grundsätzlich nach den Betriebsarten «Fahren auf Sicht» (Strassenbahnbetrieb) und «Fahren nach Signalen» (Eisenbahnbetrieb) unterschieden.

Bei «Fahren auf Signal» wird die Kreuzung als Bahnübergang (BUe) signalisiert und muss die Vorgaben gemäss Eisenbahn-Verordnung (EBV) erfüllen. Die Zuständigkeit liegt beim BAV. Bei diesen Sicherungsanlagen geht es im speziellen um die Sicherung von Kreuzungen Schiene/Strasse mit einer kombinierten Anlage BUe und LSA. Dabei hat die Bahnsicherungsanlage (BSA) die Steuerungshoheit und kann, im Falle einer Störung der LSA, diese abkoppeln und die bahnfeindlichen Signale selbst schalten.

Im Rahmen der geplanten Tram-Neubaustrecke Margarethenstich, für die direkte Tramführung aus dem Leimental zum Basler Bahnhof SBB, mussten diverse Trasse-Führungen und Steuerungsvarianten für den Knoten Binningerstrasse-Margarethenstich untersucht werden. Diese Trasse-Varianten wurden zusammen mit den unterschiedlichen Steuerungsformen „LSA“, „LSA kombiniert mit BSA“ und „reine BSA“ mit VISSIM simuliert. Zudem wurden für alle Steuerungsvarianten die Vor- und Nachteile detailliert aufgezeigt und dokumentiert. Nach dem Abwägen aller Argumente wurde die Variante BSA mit „Fahren nach Signalen“ zur Weiterbearbeitung im Projekt festgelegt.



Bauherrschaft

Bau und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt

Referenzperson

Herr Pascal Bossert, Städtebau & Architektur

Bausumme

CHF 160'000

Erbrachte Leistungen

Variantenstudien Trasse mit VISSIM, Nachweis Machbarkeit, Steuerungsvarianten

Zeitraum

2012 bis 2013