

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 42 (1969)

Heft: 10

Artikel: Parkplätze für Basler Autowanderer

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-778268>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

PARKPLÄTZE FÜR BASLER AUTOWANDERER

Die Tatsache, dass immer mehr Gemeinden im Basler Wandergebiet dazu übergehen, das Parkieren zu beschränken und insbesondere das «wilde» Parkieren unter Strafe zu stellen, hat den TCS, Sektion beider Basel, veranlasst, die Schaffung von Parkplätzen in ausgesprochenen Wandergebieten vermehrt zu fördern. Eines der beliebtesten Wandergebiete der Basler ist die Kehlen-

grabenschlucht, das Blauengebiet, welches für dieutowanderer nun noch besser zugänglich gemacht werden soll. Oberhalb des Dorfes Hofstetten (Kanton Solothurn) wurden drei neue Parkplätze für rund 75 Wagen geschaffen. Das Land ist von der Gemeinde Hofstetten kostenlos zur Verfügung gestellt worden, während die Baukosten, die etwa 35 000 Franken betragen, vollumfänglich vom

TCS beider Basel getragen wurden. Ausser der Zufahrtsstrasse nach den Bergmatten sind alle übrigen Wege im Waldgebiet des Blauen mit Fahrverboten belegt. Schon aus diesem Grund erfüllen die neugeschaffenen Parkplätze einen wichtigen Zweck. Sie stehen aber nicht nur den Mitgliedern des TCS, sondern allen Automobilisten zur Verfügung. ag.

Ausbau von Schiene und Strasse in einem Bild: Die Hauptstrecke der Bahnlinie Lausanne-Genf überbrückt hier die Autobahn. Hinter den Streckengeleisen eine im Bau befindliche Verbindungslinie zum Rangierbahnhof Lausanne-Triage. Photo Jean-Pierre Blanchard

Edilizia moderna stradale e ferroviaria colta in una sola immagine: la linea Losanna-Ginevra nel punto in cui scavalca l'autostrada. Parallelo alla ferrovia, il tracciato in costruzione di un binario di raccordo con la stazione di Losanna smistamento

Développement simultané du rail et de la route: La ligne CFF Lausanne-Genève franchit l'autoroute qui relie les deux villes. Le pont de droite relie Lausanne avec la gare de triage en voie d'achèvement

Rail and road development meet: the main Lausanne-Geneva railway line here crosses a new motorway. Behind the main-line tracks a connecting line to the Lausanne marshalling yards is under construction

SBB-BAUTEN VON LAUSANNE BIS BRIG

Der Verkehr auf der Simplonlinie Vallorbe-Lausanne-Brig-Domodossola ist seit Jahren in starkem Zunehmen begriffen. Neben den zusätzlichen Transportaufgaben, die den SBB aus der Entfaltung von Industrie und Tourismus im Wallis erwachsen, ist es vor allem auch der zunehmende Transitverkehr, welcher der Simplonlinie eine sich steigernde Bedeutung zukommen lässt. Seit mehreren Jahren sind die Bundesbahnen daran, die Simplonlinie durchgreifend zu modernisieren und den neuen Verkehrsaufgaben anzupassen. Offenkundig wurden diese Bestrebungen bisher jedoch nur bei der Realisation einzelner augenfälliger Zwischentappen, wie beispielsweise bei der Inbetriebnahme des neuen Stellwerkes im Personenbahnhof Lausanne, durch die Erweiterung der Bahnhöfe Sitten und Siders sowie bei der Fertigstellung neuer Doppelspurabschnitte. Die grossen zusammenhängenden Fortschritte bei der Erneuerung von Geleisen, Fahrleitungen, Stellwerken und Streckenblocks wie auch die entsprechenden betrieblichen Verbesserungen blieben dagegen vielfach noch weitgehend unbekannt. Deshalb war die diesjährige Pressefahrt der SBB für die Bundesstadtkorrespondenten dem Wallis, der Besichtigung von Neuerungen und der Orientierung über betriebliche Zusammenhänge und Projekte auf der Simplonlinie gewidmet.

DER NEUE RANGIERBAHNHOF LAUSANNE-DENGES

Mit dem Bau des neuen Rangierbahnhofes Lausanne-Denges wurde im Jahre 1962 begonnen, und man rechnet damit, die imposanten Anlagen auf Ende Mai 1971 in Betrieb nehmen zu können. Ein Teil der bereits vorhandenen Anlagen, hauptsächlich die vorerst aus elf, im Endzustand aus dreizehn rund 700 Meter langen Geleisen bestehende spätere Einfahrgruppe auf der Seite Lausanne, ist schon im Jahre 1964 zum Abstellen der zahlreichen Extrazüge für die Landesausstellung vollendet und verwendet worden. Er dient heute dem Bahnhof Renens als Hilfsrangierbahnhof zum Bilden der direkten Güterschnellzüge nach Zürich, Olten, Basel und Biel. Zurzeit schreiten die Bauarbeiten im westlich davon gelegenen Teil rasch voran: Diese Richtungs- und Ausfahrgruppe wird insgesamt 45 Geleise erhalten, von denen vorerst wiederum nur deren 33 erstellt werden. Die Richtungsgeleise weisen wegen der gleichzeitigen Verwendung als Ausfahrgeleise Längen von 725 bis 955 Metern auf. Sie sind bereits weitgehend gelegt. Der Bau der Kabel und der Fussgängerunterführungen wird nächstens fertiggestellt; die meisten Fahrleitungsmasten und Joche wurden montiert. Sämtliche Kunstbauten der Zufahrten sind heute beendet und die Zufahrtgeleise in der Mehrzahl verwirklicht. Der neue Rangierbahnhof erstreckt sich über eine Länge von 3,5 Kilometern.

Die neuen Anlagen an der Kreuzung der Simplonlinie mit der Ost-West-Transversale sollen – analog zu Zürich und Basel beziehungsweise Muttetz und Rangierbahnhof Limmattal – das moderne Rangierzentrum der Westschweiz werden und dasjenige von Renens, dessen im Jahre 1876 erstellte Anlagen veraltet und den heutigen Anforderungen bei weitem nicht mehr gewachsen sind, ersetzen. Von den rund 2700 täglich im künftigen Rangierbahnhof Lausanne zu rangierenden Wagen dienen 870 dem internen Ver-

kehr des Einzugsgebietes von Lausanne, 920 stammen aus anderen Zonen, und 910 sind für andere Zonen bestimmt. Man rechnet mit der Bildung von 19 Zügen mit je 50 Wagen im Tag, die über mittlere und längere Strecken verkehren, und mit der Zusammenstellung von 15 Lokalzügen zur Bedienung von Bahnhöfen in einem Umkreis von zehn Kilometern. Die Baukosten für den Rangierbahnhof Lausanne-Denges sind auf 150 Millionen Franken veranschlagt.

MIT 140 STUNDENKILOMETERN DURCH DAS WALLIS

Das Schergewicht der Ausbauten im Wallis lag nicht bei einer Leistungssteigerung, sondern bei der Leistungsverbesserung und der Rationalisierung. Die gewaltigen Investitionen dafür erreichen die Höhe von gegen 300 Millionen Franken. Darin sind die Bauten im Raume Lausanne mit dem neuen Rangierbahnhof mit 200 Millionen Franken vertreten. Der automatische Streckenblock und verschiedene Fernsteuerbezirke zwischen Vallorbe und Iselle kosten 30 Millionen, und die Doppelspurbauten sowie der Ausbau von Siders nochmals 30 Millionen Franken. Der Ausbau der Stromversorgung und die Neumontage der Fahrleitung im Simplontunnel verschlingen 35 Millionen Franken.

Zur Leistungsverbesserung gehört in erster Linie die Schliessung der Einspurlücken: Noch in diesem Jahr soll die durchgehende Doppelspur von Lausanne bis Salgesch – eine Strecke von 112 Kilometern – erstellt sein. Zusammen mit dem Doppelspurabschnitt Visp-Brig wird die Gesamtlänge der Doppelspur im Rhonetal 121 Kilometer oder 83 Prozent der gesamten, 146 Kilometer langen Strecke Lausanne-Brig betragen. Zählt man die 22 Kilometer des doppelspurigen Simplontunnels dazu, so steigt der Anteil der Doppelspur auf 85 Prozent. Damit ist eine bedeutende Etappe erreicht, und es verbleibt lediglich noch die Schliessung der 25 Kilometer langen Einspurstrecke zwischen Salgesch und Visp.

Neben der Doppelspur bringen aber auch verschiedene Erneuerungsarbeiten an Geleisen und technischen Einrichtungen starke Leistungsverbesserungen. Auf der Simplonlinie waren Ende 1968 von den 248 Kilometern Hauptgeleise deren 222 Kilometer oder rund 90 Prozent lückenlos verschweisst. Neue Weichen, die mit Geschwindigkeiten von über 125 Kilometern in der Stunde befahren werden können, wurden eingebaut und Kurvenradien vergrössert, das heisst, die Kurven im Rahmen der laufenden Erneuerungsarbeiten gestreckt, um höhere Geschwindigkeiten zu erreichen. Der Neubau der Fahrleitung – Verkürzung der Spannweiten – ist eingeleitet, und im Zeitraum von 1967 bis 1977 werden insgesamt 33 Niveauübergänge ausgemerzt.

Mit all diesen Neuerungen und den neuen technischen Sicherungsanlagen wird die Simplonlinie für die Hebung der Höchstgeschwindigkeit auf 140 Kilometer in der Stunde weitgehend vorbereitet sein. Heute schon legt man gewisse Strecken im Wallis im 140-Kilometer-Tempo zurück, und von Jahr zu Jahr werden weitere Lücken mit der «alten» Höchstgeschwindigkeit von 125 Stundenkilometern geschlossen. Damit ist die Simplonlinie jetzt schon die modernste der Schweizerischen Bundesbahnen. Hans Wilhelm