

Zeitschrift:	Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber:	Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band:	17 (1976)
Heft:	2
Rubrik:	Landschaft im Wandel = Actualités régionales

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

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

Der neue Rangierbahnhof Basel-Muttenz

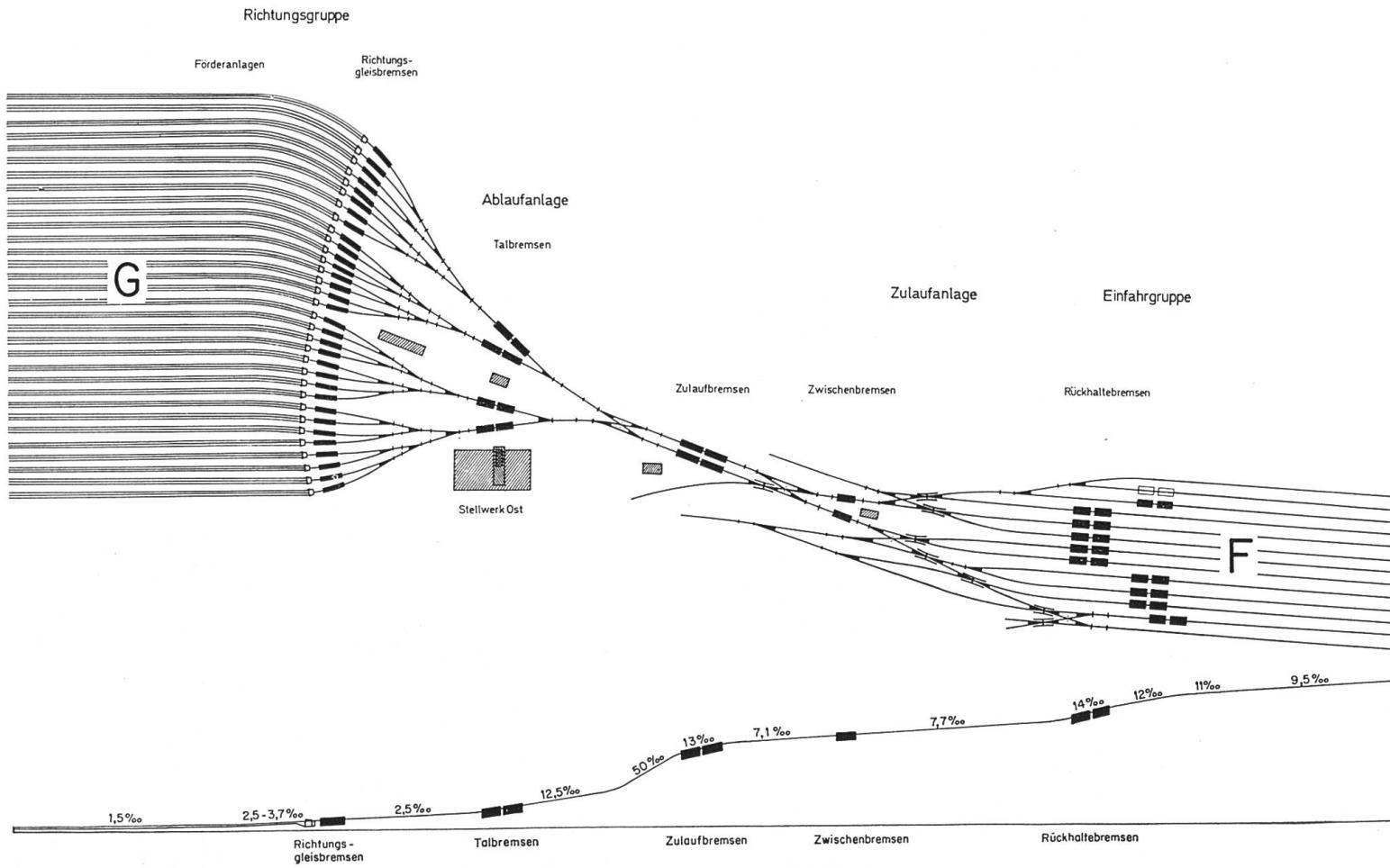
HANS-ULRICH SULSER

Am 30. Mai 1976 hat der Rangierbahnhof Muttenz II als erster vollautomatischer Rangierbahnhof der SBB den Dreischichtenbetrieb aufgenommen und ist damit nach einer langen Entwicklungs- und Bauzeit vollendet worden. Schon vorher wurde er seit dem 11. November 1975 einschichtig und ab 4. Mai 1976 in zwei Schichten automatisch betrieben, nachdem er bereits seit dem 1. Oktober 1973 voll – aber noch ohne automatische Ablaufsteuerung – in Betrieb gestanden hatte.

Die stetige Zunahme des Güterverkehrs erforderte schon zu Beginn dieses Jahrhunderts die Trennung der Rangierfunktionen von jenen des Güterverkehrs, die beide damals im Wolfbahnhof vereinigt waren. Da Basel nicht über den für grossflächige Verkehrsanlagen notwendigen Raum verfügte, planten die SBB während des Ersten Weltkrieges die Verlegung der Rangieranlagen auf das Muttenzer Feld. Als erste Etappe entstand in den Jahren 1920 bis 1935 der Rangierbahnhof Muttenz I, der dem Verkehr in der N–S-Richtung dient. Durch die Weltwirtschaftskrise und den Zweiten Weltkrieg wurde jedoch der Bau der zweiten Anlage für den S–N-Verkehr blockiert, so dass dieser weiterhin im Bahnhof Wolf abgewickelt werden musste. In beiden Richtungen fällt ungefähr die gleiche Verkehrsmenge an: je 2700 Wagen pro Tag, an Spitzentagen bis zu 3100 Wagen. Da die Prognosen auf eine weitere Verkehrszunahme lauteten, welcher der Wolfbahnhof nicht mehr gewachsen gewesen wäre, begann nach dem Zweiten Weltkrieg die Neuprojektierung für den Bahnhof Muttenz II, mit dessen Erstellung dann im Jahre 1962 begonnen werden konnte. Mit dem Bau des neuen Rangierbahnhofs hingen auch eine ganze Reihe von Anpassungsbauten zusammen, wie die Erstellung der Doppelpur bis zur Verbindungsbahn (Gellert), die z. T. in einem Tunnel verläuft, die Anpassung der bestehenden und die Errichtung von einigen neuen Bahnbrücken bei den Zufahrten auf der Westseite im Bereich der Birs und die Entflechtung der Fahrstrassen mit Geleiseüberwerfungen bei den Zufahrten auf der Ostseite zwischen den Rangierbahnhof und dem Bahnhof Pratteln. Die Ballung von Verkehrslinien im Süden des Hardwaldes zwang zudem zu neuen Lösungen: Die Autobahn, die zwischen Bahnlinie und Hardwald verläuft, musste bei der Schweizerhalle in eine Gallerie verlegt werden, über welcher sich ein bedeutender Teil des Eisenbahn-Rangierverkehrs abwickelt.

Eine weitere topographisch bedingte Eigenheit des neuen Rangierbahnhofs ist die bisher in der Schweiz einmalige Einrichtung als Gefällsanlage. Die Zufahrt von Pratteln her erfolgt über das Überwerfungsbauswerk in Hochlage. Die Einfahrgruppe mit ihren elf Geleisen konnte deshalb in einer schiefen Ebene angelegt werden, so dass für den Ablauf keine Abdrücklokomotiven benötigt werden, die in anderen Anlagen die Züge über den Ablaufberg stossen müssen. Hier werden die eingefahrenen Züge durch Rückhaltebremsen festgehalten. Nach Eingabe sämtlicher relevanter Daten in das Rechner-System erfolgt der automatische Ablauf der Wagen, der durch verschiedene Bremssysteme (siehe Abbildung) verzögert und geregelt wird. Nach der durch den Computer gesteuerten Zuleitung der Wagen auf die 32 Geleise der Richtungsgruppe werden diese durch die Richtungsgleisbremsen vollautomatisch auf eine Geschwindigkeit von 1,5 m/s abgebremst und dann durch spezielle Förderanlagen beigedrückt, worauf sie zu neuen Zügen gekuppelt werden können. Für die neu formierten Züge steht sodann eine Ausfahrgruppe von zwölf Geleisen zur Verfügung. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass der vollautomatische Betrieb – trotz der hohen Kosten der Rechner- und Bremseinrichtungen und trotz einiger Anfangsschwierigkeiten – die Erwartungen erfüllt hat. Die Anlage erlaubt Leistungen am Ablaufberg von 4500 Wagen pro Tag. Noch ungelöst ist hingegen das Problem des Kreischens der Balkengleisbremsen in der Zulaufanlage, da die bisher entwickelten Verfahren zur Unterdrückung dieser Kreischgeräusche bei den hier erreichten geringen Geschwindigkeiten unwirksam sind. Diese ebenso unangenehme wie unerwartete Tatsache hat die SBB dazu veranlasst, sofort einen entsprechenden Forschungsauftrag zu erteilen, damit diesem Übel im Interesse der in der näheren Umgebung wohnenden Bevölkerung sobald wie möglich abgeholfen werden kann.

Lageplan und Längsprofil der Zu- und Ablaufzone (Cliché: SBB-Nachrichtenblatt).



Breitenbach in der Rezession

PETER HABERTHÜR

Der kleine Industrieort Breitenbach (2500 Einwohner), der noch immer ebensoviele Arbeitsplätze wie Einwohner hat, ist vom Bauerndorf zum industriellen Zentrum des Thiersteins geworden. Zu Beginn unseres Jahrhunderts wurden hier die ersten Industriebetriebe gegründet, und sie sind teilweise zur Basis von internationalen Industriegruppen geworden. Die Anfangszeiten waren hart und erforderten die Energie und die Durchhaltekraft der Gründertypen. Die Dreissigerjahre überstand die Breitenbacher Industrie recht gut. Die Krisenempfindlichkeit sollte nicht allzugross sein, da verschiedene Branchen vertreten sind: Elektrotechnik, Drähte, Kabel, Seidenband, Kunststoffartikel und Uhren. Neben der Industrie war das Gewerbe eher schwach, doch entstand in den letzten Jahren unter den Schloten der ansässigen Fabriken ein grosses Unternehmen der Baubranche.

Die Industrialisierung brachte eine stete, jedoch nicht stürmische Bevölkerungsentwicklung. Im Jahre 1900 zählte das Dorf an der Lüssel 717 Seelen. Die ersten Fabriken wirkten als Anziehungskraft und 1910 waren bereits 826 Einwohner da. Die Aufwärtsbewegung dauerte an, und heute wohnen hier trotz Industrieluft 2500 Personen. Stärker als die Einwohnerzahl nahmen die Steuereinnahmen der öffentlichen Hand zu. Dies trotz günstigem Steuersatz von 110 Prozent der solothurnischen Staatssteuer. Der Breitenbacher Säckelmeister kassierte anno 1900 ganze Fr. 5 000.–; 1910 waren es bereits Fr. 10 000.– und heute nimmt der Gemeindeverwalter Gemeindesteuern von natürlichen und juristischen Personen ein in der Höhe von insgesamt 3,5 Mio. Franken.

Trotz der mässigen Bevölkerungsentwicklung und der beneidenswerten finanziellen Lage hat sich der Hauptort des Bezirks Thierstein neuerdings mit neuen, den Breitenbachern ungewohnten Problemen herumzuschlagen. Die Rezession geht auch hier nicht ohne Folgen vorbei.

Die wichtigsten Industriezweige wissen die Vollbeschäftigung zu halten, müssen aber die Gewinnmargen wesentlich verengen. Dies wird ab nächstem Jahr Rückschläge aufs Gemeindebudget bewirken. Gravierend wird die Steuereinbusse nicht sein, da bisher die meisten Arbeitnehmer noch voll bezahlt werden und heute die Steuern von den natürlichen Personen 67 Prozent und jene von den juristischen Personen nur 33 Prozent ausmachen. Jedoch die grossen Infrastrukturaufgaben und der Ruf nach öffentlichen Aufträgen ans Baugewerbe lassen Ausfälle, die ansonsten ganz erträglich erscheinen würden, wichtig werden.

Bis heute blieb die Arbeitslosenzahl Breitenbachs eher klein; man darf sogar sagen, dass kaum der Hauptverdiener einer ansässigen Familie zur Zeit stempeln geht. Damit steht der kleine Industrieort an der Peripherie der Region Basel gut da, und die finanziellen Sorgen sind, gemessen an jenen anderer Gemeinden und Regionen, bescheiden. Doch stehen auch am Breitenbacher Himmel dunkle Wolken:

Nachdem das Baugewerbe in den letzten Jahren neben der Industrie für Breitenbach zu Bedeutung gelangt ist, könnten von dort her vermehrt Probleme auftauchen, ist doch dieser Wirtschaftszweig der am unmittelbarsten betroffene. Im weitern arbeiten ungefähr dreihundert Personen in einem Betrieb der Kunststoff- und Uhrenbranche. Diese Fabrik ist infolge von Fehlinvestitionen im Ausland und gleichzeitig eingetretener Verschlechterung der allgemeinen Wirtschaftslage verschuldet und steht vor dem Verkauf oder vor der Konkursliquidation. Hier gilt die grosse Sorge den gefährdeten Arbeitsplätzen.

Nachdem sich, wie man hört, die Verkaufsverhandlungen über den Betrieb zerschlagen haben, hofft man mit einiger Berechtigung, dass mehrere Zweige der Fabrik in verschiedene Hände übergehen dürften, und dass somit mindestens ein Teil der Arbeitsplätze gerettet werden könnte.

Im gesamten geschen wird das kleine Industriezentrum im Schwarzbubenland wohl einiges von der Rezession abbekommen, jedoch auch diese schwere Zeit überstehen, zumal die Leute am Passwang aus recht hartem Holz geschnitzt sind.