

Erstes Tango-Tram für die Genfer Verkehrsbetriebe

Die Genfer Verkehrsbetriebe (Transports Publics Genevois, TPG) haben am 16. September 2011 das erste Tram des Typs „Tango“ erhalten. Die neuen Fahrzeuge werden benötigt, um die steigende Nachfrage zu bewältigen und um die nächste Netzerweiterung abzudecken, die Verbindung Cornavin – Onex – Bernex. Diese geht zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember in Betrieb.

Anders als die zuletzt abgelieferten „Flexity Outlook“ von Bombardier, die mittels Strassenstransport von Belgien in die Schweiz gelangten, werden die Stadler-Trams auf dem Schienenweg von Bussnang nach Genève La Praille transportiert. Nur den letzten Kilometer vom Güterbahnhof zum TPG-Depot Bachet-de-Pesay legen die 44 Meter langen, aus sechs Modulen bestehenden Fahrzeuge auf der Strasse zurück.

Weil das einzige Tramdepot der TPG nachts aus allen Nähten platzt, wählte man einen Vormittag als Termin für den eindrücklichen Transport, der die zeitweilige Sperrung einer vielbefahrenen Strasse nötig machte. Das ermöglichte ein Spektakel für die zahlreich anwesenden Fotografen und Kameralente, führte aber während gut einer Stunde zu be-

trächtlichen Verkehrsbehinderungen, die auch auf mehreren TPG-Buslinien den Fahrplan zur Makulatur werden liessen.

Nur teilweise niederflurig

Der Ostschweizer Hersteller will bis Ende Jahr noch sieben Tango-Trams an die TPG liefern. Die weiteren Fahrzeuge folgen bis 2014. Fest bestellt sind 32 Trams; sie erhalten die Betriebsnummern Be 6/10 1801 – 1832. Es bestehen zwei Optionen für 14 beziehungsweise zehn weitere Trams.

Dass die TPG nun nur teilweise niederflurige Trams beschaffen, nachdem sie zuletzt 39

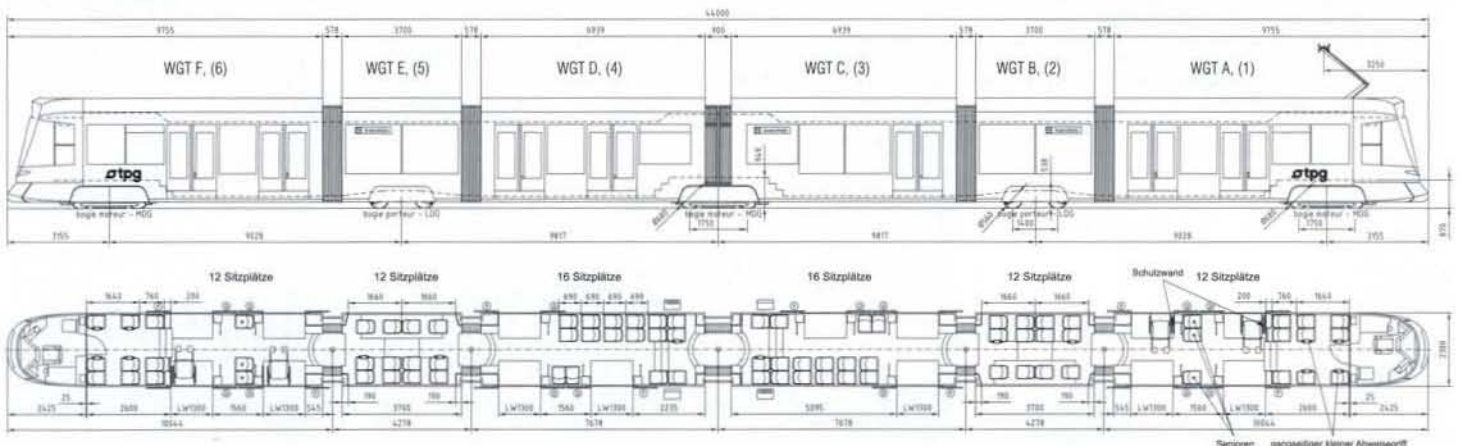
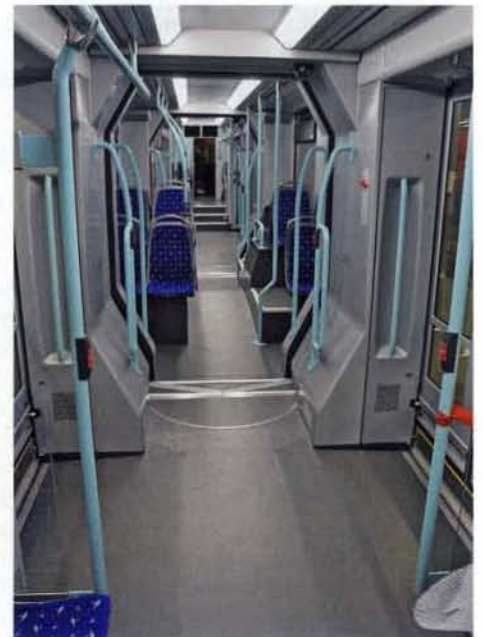
Unten links: Vom Bahnhof La Praille kommend, fährt der Spezialtransporter rückwärts durch die Route des Jeunes Richtung TPG-Depot (Foto: M. Rellstab, 16. September 2011).

Unten rechts: Das Innere der Genfer Tango-Trams ist, wie auch bei den an die BLT gelieferten Fahrzeugen, nüchtern gestaltet (Foto: M. Rellstab).

Ganz unten: Typenskizze. Nach anfänglicher Planung sollte das hinterste Modul nur eine Türe erhalten. Auf Klappsitze haben die TPG aus Angst vor Vandalenakten verzichtet (Zeichnung: Stadler).

Technische Daten

Spurweite	1000 mm
Sitzplätze	80
Stehplätze (4/m ²)	181
Bodenhöhe niederflur	320 – 370 mm
Länge ohne Kupplung	44 m
Breite	2300 mm
Höhe	3590 mm
Leergewicht	57 t
Betriebsgewicht	85 t
Ausstertüren	7 je Seite
Triebradurchmesser neu	680 mm
Lauf rad durchmesser neu	560 mm
Fahrdrahtspannung	600 V
Antriebsleistung	6 x 125 kW
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Minimaler Kurvenradius	20 m (Depot: 18 m)



vollständig niederflurige Fahrzeuge gekauft haben, ist bemerkenswert. Offenbar werden die im Bereich der Drehgestelle teils nur über Stufen zugänglichen Sitzplätze nicht als gravierender Nachteil aufgefasst – anders als in Basel, wo die BVB unter anderem mit diesem Argument aus einer gemeinsamen Bestellung mit der BLT ausstieg.

In Genf könnte eine Rolle spielen, dass sich das Tramnetz vom rein städtischen Verkehrsmittel allmählich zu einem Stadtbahnnetz entwickelt, das viele Abschnitte mit Eigentrassee und grossen Haltestellenabständen umfasst. Dies trifft bereits auf die jüngste TPG-Linie Cornavin – Meyrin – CERN zu; mit der Strecke in die Vororte Onex und Bernex und den geplanten Erwei-

terungen über die Grenze nach Frankreich setzt sich die Entwicklung fort. Unter solchen Bedingungen kann der Einsatz von Fahrzeugen mit klassischen, luftgefederten Drehgestellen vorteilhaft sein. Nicht auszuschliessen ist, dass die TPG bewusst auf einen Schweizer Hersteller setzen wollten, nachdem die erste Serie der Bombardier-Trams in Österreich, die zweite in Belgien gebaut worden war.

Anders als ursprünglich geplant, erhalten die Tango-Trams nun sieben statt sechs Türen je Seite. Hierfür mussten acht Sitzplätze geopfert werden; dafür hat die Zahl der Stehplätze zugenommen. Zweirichtungsfahrzeuge sind für die Strecke nach Meyrin und zum CERN zwingend, weil diese

keine Wendeschleifen und einige Haltestellen mit Mittelperrons aufweist.

Nur noch drei Linien

Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke nach Onex und Bernex wird die Zahl der Genfer Tramlinien von sieben (12 – 18) auf drei (12 – 14) reduziert. Das bisherige System, das jede Endstation mit den übrigen Endstationen verbindet, ist mit der Erweiterung des Tramnetzes nicht mehr haltbar. Ausserdem haben Störungen sehr grosse Auswirkungen, weil die Linien betrieblich miteinander verknüpft sind. Mit dem neuen System fahren die einzelnen Linien im dichteren Takt, in den Hauptverkehrszeiten alle drei Minuten. (mr/lüt)

Zweite Ausgabe der Suissetraffic in Bern

Rund 170 Aussteller zeigten vom 6. bis 9. September 2011 an der Suissetraffic in Bern ihre Produkte. Es war die zweite Ausgabe der „Internationalen Fachmesse des öffentlichen Verkehrs“, so die Eigendeklaration. Auch wenn dieses Jahr ein Fünftel der Aussteller aus dem EU-Raum kam, dient die Messe vor allem den Akteuren der Schweizer Bahnbranche als Begegnungsort: In den beiden Messehallen ist in kompakter Form ein grosser Teil der Schweizer Bahnindustrie und der Bahnen vertreten – eine gute Gelegenheit, um bestehende Kontakte zu pflegen und neue aufzugleisen.

Die Präsentation grösserer Neuheiten und Innovationen sparen sich die Unternehmen traditionell für die Innotrans auf, die ein Jahr später in Berlin stattfindet. Die Messeleitung gab sich Mühe, ein zugkräftiges Begleitprogramm zusammenzustellen. Beim Suissetraffic-Symposium trafen sich neben Bundesrätin Doris Leuthard, SBB-CEO Andreas Meyer und BLS-Chef Bernard Guillemon auch Marcel Verslype, Direktor der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA), und Michael Cramer, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Europäischen Parlament. Die SBB hielten ihre Pressekonferenzen zu den Halbjahreszahlen und zur ETCS-Strategie auf der Messe ab.

Das Ingenieurunternehmen Enotrac zeigte an der Messe „Zedas Mobile“, eine Lösung für die mobile, papierlose Zustandserfassung von Fahrzeugen und Anlagen. Mittels eines tragbaren, einfach zu bedienenden Geräts werden die Daten direkt an der Quelle, also zum Beispiel auf der Lokomotive, erfasst. Die betroffene Komponente wird mittels Strichcode und Scanner schnell und fehlerfrei identifiziert. Zedas Mobile ist eine Ergänzung zu Zedas Asset, einer bewährten Softwarelösung für das Instandhaltungsmanagement.

Als Beispiel für die mittelständische Schweizer Bahnindustrie, die an der Messe stark vertreten war, mag die Arthur Flury AG dienen. Das Deitinger Unternehmen mit gut hundert Mitarbeitern hat sich auf Fahrleitungsmaterial spezialisiert. Produkte wie Aufhängungen, Verbindungsteile, Isolatoren, Phasentrenner oder Erdungsstangen werden nicht nur an Bahnen in ganz Europa geliefert, sondern auch nach Brasilien, Argentinien, Südafrika, Australien, Neusee-

land, China oder in die USA. Zu den Neuheiten der Arthur Flury AG gehört eine mit 250 km/h passierbare Phasentrennstelle für Wechselstromnetze.

Der Seilbahnbauer Doppelmayr/Garaventa zeigte an seinem Stand, dass sich Gondelbahnen und Luftseilbahnen nicht nur für den touristischen Verkehr, sondern auch für den urbanen Raum eignen. In Städten mit verstopften Strassen, in denen eine Schieneninfrastruktur fehlt, ist der Weg durch die Luft bisweilen der schnellste, sicherste und günstigste. Die Überwindung von Höhendifferenzen steht dabei häufig nicht im Vordergrund. In mehreren algerischen Städten wurden in den letzten Jahren Seilbahnen realisiert, die als Zubringer zu schienengebundenen Verkehrsmitteln dienen. In den südamerikanischen Städten Caracas (Venezuela) und Medellín (Kolumbien) ergänzen Seilbahnen das unterentwickelte Metronetz. In Zürich ortet Garaventa Potential für eine Seilbahn vom Bahnhof Hardbrücke zum ETH-Standort Hönggerberg, der in den letzten Jahren enorm gewachsen, aber nicht ans Tramnetz angebunden ist. Dem Seilbahnbauer ist aber bewusst, dass ein solches Projekt in der Schweiz aus städtebaulichen Gründen kaum Chancen hätte.

Im neuen Tramdepot Bolligenstrasse, das über einen Pendelbus mit der Suissetraffic verbunden war, informierte Bernmobil über das Projekt „öV-Kommunikation 3.0“, das sich um die verkehrsmittel- und unter-

nehmensübergreifende Kundeninformation dreht. Ziel ist es, während der gesamten Reisekette verlässliche, dynamische Informationen in Echtzeit zu liefern. Hierzu braucht es einen permanenten Datenaustausch zwischen Betriebsleitstellen, Fahrzeugen und Fahrpersonal. In Zusammenarbeit mit der AEG Gesellschaft für moderne Informationssysteme wurde eine Systemplattform entwickelt, die als Datendrehscheibe zwischen bestehenden Systemen dienen soll. Bestehende Hardware-Komponenten können weiterverwendet werden.

Die Besucherzahl lag mit 5000 Eintritten (inklusive Freikarten) auf dem Niveau der ersten Suissetraffic, die vor zwei Jahren stattgefunden hatte. Trotz dieses für eine viertägige Messe eher bescheidenen Werts zeigten sich die Aussteller mehrheitlich zufrieden. Ein Problem der Suissetraffic ist, dass das Bernexpo-Gelände nicht über einen Gleisanschluss verfügt, so dass die Präsentation von Fahrzeugen kaum möglich ist. Swissrail-Direktorin Michaela Stöckli hofft diesbezüglich auf eine Lösung bis 2015, wenn die Messe wiederum in Bern stattfinden soll. Die nächste Ausgabe der Messe ist an einem ungewohnten Ort zu ungewohntem Termin angesetzt, nämlich vom 27. bis 29. Mai 2013 in Genf. Den Anlass bietet der dort stattfindende Weltkongress der UITP, des Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen. (mr)

Ein Modell des RABe 515 001, des ersten Doppelstockzuges für die BLS, war an der Suissetraffic zu sehen. Mit ersten Probefahrten des richtigen Zuges ist im Frühling 2012 zu rechnen (Foto: A. Schmutz).

