

Trinational unterwegs

61 neue Niederflurbahnen vom Typ FLEXITYBasel von Bombardier Transportation tragen dazu bei, dass die Basler Verkehrs-Betriebe komplett barrierefrei fahren können.

TEXT UND FOTOS: JÜRIG D. LÜTHARD

Bereits am 6. November 2014 hatte der FLEXITYBasel im Depot Wiesenplatz der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) vor geladenen Gästen Premiere. In diesem Rahmen wurde die erste Einheit mit der Nummer 5001 auf den Namen Basilisk, das mythische Basler Wappentier, getauft. Am 8. November konnte auch die Bevölkerung mitfeiern: Anlässlich eines FLEXITY-Tages konnte die 100-prozentige Niederflurstraßenbahn des Herstellers Bombardier Transportation von außen und innen entdeckt werden. Dabei fielen nicht nur das neue, dunklere Grün der Außenlackierung, sondern auch die Echtholzsitze im Fahrgastraum ins Auge. Seit dem 10. November ist der imposante Siebenteiler planmäßig im Einsatz. Nur einen Monat später, am 12. Dezember, wurde mit dem fabrikneuen Wagen die grenzüberschreitende Tramverlängerung ins deutsche Weil (Rhein) eingeweiht.

Der neue FLEXITYBasel

Eine Besonderheit des meterspurigen Tramnetzes in Basel ist dessen Betrieb durch zwei Gesellschaften: im Kanton Basel Stadt durch die BVB und im Kanton Basel Land durch die Baselland Transport (BLT), welche durch einen Zusammenschluss mehrerer privater Vorortbahnen entstand. 2005 planten beide Betriebe eine gemeinsame Fahrzeugbeschaffung. Letztendlich bestellte aber nur die BLT teilmeterflurige Tango-Straßenbahnen bei Stadler Rail. Die BVB startete stattdessen im Jahr 2010 eine Neuausschreibung über 60 durchgehend niederflurige Einheiten. 2011 entschied man sich für den Hersteller Bombardier, der mit dem FLEXITYBasel, einer Weiterentwicklung des Flexity 2, angetreten war. Der Auftrag hat einen Wert von umgerechnet 183,6 Millionen Euro. Zudem besteht bis 2025 eine Option über 51 weitere Bahnen.

Am 12. Dezember 2014 wird mit Wagen 5001 die grenzüberschreitende Streckenverlängerung nach Weil (Rhein) eingeweiht.





Imposant: Der siebenteilige FLEXITYBasel ist 43,26 Meter lang und bietet sechs Doppel- und zwei Einzeltüren.

Ursprünglich sollten bereits Mitte 2013 die ersten beiden FLEXITYBasel abgeliefert werden. Da die erste Einheit jedoch erst am 4. September 2014 eintraf, fertigt der Hersteller nun einen 61. Zug gratis. Geliefert werden jetzt 44 siebenteilige Einheiten mit den Wagennummern 5001 bis 5044 und, daran anschließend, 17 fünfteilige Züge mit den Nummern 6001 bis 6017. Die Fünfteiler sollen vorwiegend auf der Linie 15/16, die über kürzere Bahnsteige verfügt, verkehren. Ab Mitte 2015 kommen jeden Monat zwei Fahrzeuge.

Der siebenteilige FLEXITYBasel besteht aus vier Fahrwerks- und drei Sänftenmodulen. Letztere haben jeweils zwei Doppeltüren, während Kopf- und Endmodul mit einer einfachen Tür ausgestattet sind. So stehen bei der 43,26 Meter langen Einrichtungsbahn acht Einstiegstüren zur Verfügung, geboten werden 83 Sitzplätze. Beim 31,83 Meter langen Fünfteiler sind es sechs Einstiege und 60 Sitze. Die Fußbodenhöhe beträgt durchgehend 32 Zentimeter, die an den Türen nochmals abgesenkt wurde, sodass die Bahn von entsprechend hohen Bahnsteigen stufenlos betreten werden kann. Im ersten Sänftenmodul stehen eine elektrisch ausfahrbare Rampe und in einem Mehrzweckbereich zwei Rollstuhlplätze zur Verfügung, im hinteren Sänftenmodul eine weitere Multifunktionszone. Die Türen lassen sich mit Leuchtdruckastern der Baureihe 56 von EAO öffnen. Von Hübner stammen die Faltenbälge zwischen den Modulen. Sechs Fahrmotoren mit einer Leistung von jeweils 120 Kilowatt beschleunigen den Siebenteiler 70 Stundenkilometer, beim Fünfteiler sind es vier Motoren.

Technische Daten FLEXITYBasel fünf- / siebenteilig

- Spurweite: 1000 / 1000 mm
- Achsanordnung: Bo' 2 Bo' / Bo' 2 Bo' Bo'
- Fahrzeuglänge: 31,83 / 43,26 m
- Fahrzeugbreite | Fahrzeughöhe: 2,3 / 2,3 | 3,7 / 3,7 m
- Fußbodenhöhe: 32 / 32 cm
- Leergewicht: 40,9 / 55,2 t
- Fahrdrachtspannung: 600 Volt (750 Volt) / 600 Volt (750 Volt)
- Antrieb: 4x / 6x 120 kW
- Maximale Geschwindigkeit: 70 / 70 km/h
- Minimaler Kurvenradius: 11,8 / 11,8 m
- Außentüren: 6 / 8
- Sitzplätze | Stehplätze (4 Pers./m²): 60 / 83 | 123 / 171

Bei einer Umfrage im Jahr 2012 zur Inneneinrichtung der neuen Bahnen, an der über 3500 Fahrgäste teilnahmen, sprachen sich 58,5 Prozent für Holzsitze aus, für Stoffsitze jedoch nur 27,5 Prozent. So sind in den FLEXITYBasel nun ausschließlich Echtholzsitze verbaut, was zusammen mit den passenden Holzpaneelen in den mittleren Deckenelementen ein edles Ambiente ergibt. Die ein- und zweiteiligen Sitze des Herstellers Kiel sind ergonomisch geformt und waren bereits auf der InnoTrans 2014 in Berlin zu sehen. Das Innere der klimatisierten Bahnen wirkt aufgeräumt und übersichtlich, insbesondere die Decke besticht durch ihre klaren Linien.

Zur Fahrgastinformation sind in den Sänftenmodulen unter der Decke vier Flachbildschirme angeordnet, die jeweils paarweise zusammengefasst und nach vorn und hinten ausgerichtet sind. Auf diese Weise können die Anzeigen aus allen Richtungen gut eingesehen werden. Während der eine Bildschirm die nächsten Haltestellen mit Umsteigebeziehungen nennt, sind auf dem anderen Zusatzinfos oder Werbung zu sehen.

Der Führerstand bietet sehr gute Sichtverhältnisse. Alle Anzeigen erfolgen auf modernen Touchscreens, Schalter sind auf das Minimum reduziert. Anstelle von Rückspiegeln gibt es Kameras, die ihre Bilder auf zwei Bildschirme links und rechts oberhalb des Fahrerpults übertragen. Eine weitere Kamera und ein zusätzlicher Bildschirm decken den toten Winkel vor der vordersten Tür ab.

Seit dem 10. November 2014 verkehrt der erste Wagen planmäßig auf der Linie 8. Das zweite Fahrzeug folgte zur Inbetriebnahme der Verlängerung nach Weil. Zuvor war der Erstling, noch mit Erbkönigsbeklebung, zu ausgiebigen Test- und Einstellfahrten im Basler Netz unterwegs.

Der neue FLEXITYBasel verfügt über einen guten und ruhigen Wagenlauf. Zumindest im Neuzustand ist dieser besser als bei den vorhandenen Niederflurbahnen. Weichen- und Kreuzungsanlagen werden komfortabel überquert. Die Bahnen genügen nicht nur den Vorschriften der Schweizer Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) und der deutschen Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab), sondern auch den französischen Vorgaben. Ab 2017 ist der FLEXITYBasel trinational unterwegs: Dann geht die Verlängerung der Linie 3 nach Saint Louis in Betrieb.

Erweiterung nach Weil

Am 12. Dezember 2014 erfolgte die Einweihung der Tram nach Weil. Bereits am folgenden Tag, der als Volksfest mit Gratisfahrten gestaltet war, wurde die Leistungsfähigkeit der Strecke durch den extremen Besucherandrang mehr als ausgeschöpft. Seitdem rollt jeder zweite Kurs der Tramlinie 8 von Kleinhüningen nach Weil (Rhein) Bahnhof / Zentrum. Damit variiert der Takt zwischen 15 und 30 Minuten.

Die Stadt Basel liegt unmittelbar an der französischen und deutschen Grenze. Es besteht ein reger Wirtschaftsaustausch der sich auch dadurch manifestiert, dass über 34.000 Grenzgänger täglich aus Frankreich und Deutschland zur Arbeit in die Stadt pendeln. Aus Weil selbst ist es jeder dritte Arbeitneh-



Links: Im ersten Sänftenmodul stehen zwei Rollstuhlplätze zur Verfügung. Rechts oben: Zeitgemäße Touchscreens prägen das Cockpit. Rechts unten: Kiel liefert die ergonomisch geformten Buchenholzsitze, die über den Fahrwerken in Vis-à-vis-Anordnung gruppiert sind.

mer (zirka 4000 Personen). Da über die Grenzen hinweg der öffentlich Verkehr bruchstückhaft ist, pendeln die meisten Grenzgänger mit dem eigenen Auto. Nur 17 Prozent nutzen Bahn und Bus. Um dem Verkehrskollaps entgegenzuwirken, ist Basel seit Jahren bestrebt, die ÖPNV-Verbindungen ins nahe Ausland zu verbessern. Ein bedeutender Schritt ist die nun nach Weil verlängerte Tram.

Die 2,8 Kilometer lange Neubaustrecke beginnt an der Endstelle Kleinhüningen der Linie 8 und ist durchgehend zweigleisig. Auf kompletter Länge kamen die in Basel üblichen Normen zur Anwendung, wobei im Verlauf des Neubauabschnitts keine Weichen verlegt wurden. Der Spatenstich erfolgte in der Schweiz am 6. Dezember 2008, in Weil am 18. März 2011. Auf dem 900 Meter langen Teilstück von Kleinhüningen bis zur Grenze befindet sich die Haltestelle Kleinhüningeranlage, und die Gleise liegen durchgehend in Straßenmittellage ohne Eigentrasse. Vier Brücken mussten neu erstellt werden, darunter drei im Bereich des Basler Rheinhafens. An der Grenze schwenken die Gleise von der Mittellage zur Seitenlage. In Fahrtrichtung Deutschland besteht hier lediglich ein Diensthaltepunkt für Grenzkontrollen. In Fahrtrichtung Schweiz wurde hingegen eine Haltestelle eingerichtet, da viele Schweizer hier zum Abstempeln ihrer Kassenbelege aussteigen. Der Hintergrund: In Deutschland beträgt die Mehrwertsteuer sieben oder

19 Prozent, in der Schweiz jedoch nur 2,5 bzw. acht Prozent. Lässt der Kunde die Quittungen am deutschen Zoll abstempeln, kann er beim nächsten Einkauf in demselben Geschäft die Mehrwertsteuer zurückfordern.

Die nächste Haltestelle in Richtung Weil, die Station Dreiländerbrücke, liegt auf beiden Seiten eines Kreisverkehrs mit einer 90-Grad-Kurve. Hier befindet sich auch das Rhein Center mit über 50 Geschäften. In der nun folgenden Hauptstraße liegt die Haltestelle Riedlistraße, einzelne Abschnitte sind mit Rasengleis versehen. Das größte Einzelbauwerk ist schließlich die 170 Meter lange und 16 Meter breite Brücke über die 14 Gleise der DB-Hauptstrecke Basel – Freiburg (Breisgau). Ab 2016 soll es möglich werden, von der Trambrücke über Lift- und Treppenanlagen direkt auf die Bahnsteige der Bahn zu gelangen. Zurzeit werden die Gleise hier für höhere Geschwindigkeiten aus- und umgebaut. Die Tramstrecke endet in einer eingleisig angelegten Wendeschleife.

Die Baukosten betragen 86,6 Millionen Euro. Davon übernahmen die Eidgenossenschaft 34 Millionen, der Kanton Basel Stadt 30 Millionen und das Bundesland Baden-Württemberg 22,6 Millionen Euro. In Weil bemerkten die Geschäfte bereits in den ersten Tagen eine markante Zunahme an Schweizer Kunden. Um den zeitweise überfüllten Trams entgegenzuwirken, wird bereits eine Taktverdichtung gefordert. ■