



Bern: Mit Inbetriebnahme der im kommenden Jahr zu liefernden Tramlink-Neufahrzeuge soll der Einsatz der Be 4/8 enden. Tw 735 setzt gleich nach Querung des Casinoplatzes zur Überfahrt über die Kirchenfeldbrücke an

JAN RODENS

Chronik Schweiz

Generationswechsel und Ausbaupläne ■ In Basel soll das Tramnetz in der Innenstadt verdichtet werden, gleichzeitig scheiterte ein Projekt östlich der Stadtgrenze an einer Volksabstimmung. In Bern laufen die Vorbereitungen für den Ausbau der Straßenbahn, 2022 werden Neufahrzeuge erwartet. Beispiellos ist der Ausbau des Genfer Tramnetzes, das in alle Himmelsrichtungen erweitert wird. In Zürich läuft die Inbetriebnahme der Flexity stockend

Das Jahr 2021 war durch die behördlichen Maßnahmen stark geprägt. Auch wenn sich die Beförderungsleistungen gegenüber 2020 erholten, erreichen sie noch immer erst 80 Prozent der Zahlen des Jahres 2019. Trotz finanzieller Einbußen können alle Trambetriebe mit weiteren Ausbauten rechnen.

Basel

Basel plant das Tramnetz zu ergänzen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf innerstädtischen Verbindungsstrecken, um einzelne Streckenabschnitte zu entlasten. Besonders im Blick ist der Abschnitt Barfüsserplatz – Schiff-

flände, den sieben Tramlinien im 7,5-Minuten-Takt bedienen.

Einen herben Rückschlag brachte die Volksabstimmung vom 13. Juni 2021 im Kanton Basel-Landschaft. Der Souverän lehnte den Kredit über rund 200 Millionen Franken zur 3,2 Kilometer langen Verlängerung der Tramlinie 14 von Pratteln nach Augst mit 57,7 Prozent ab. Die Strecke hätte durch das Entwicklungsgebiet Salina Raurica mit zukünftigen 3.000 Einwohnern und 4.000 Arbeitsplätzen geführt. Bemerkenswert ist, dass die Gemeinde Augst selbst für die Vorlage war. Aber alle ländlichen Gemeinden waren dagegen.

In Basel sind die Tramwagen 2,3 Meter breit und die geöffneten Türen sind bündig mit den 27 Zentimeter hohen Haltekanten. Zwischen diesen und der rechten Schiene besteht für den Radverkehr nur ein schmaler Streifen von maximal 65 Zentimetern. Zukünftige Wagen will man mit Schiebetritten ausrüsten, um diesen Streifen baulich zu verbreitern.

Im Februar 2020 bestellte die Baselland Transport (BLT) bei Stadler für 125 Millionen Franken 25 Tramwagen. Die in der Schweiz produzierten siebenteiligen Einrichtungswagen vom Typ Be 8/10 mit Stahlkästen werden 45,5 Meter lang und 2,3 Meter

Basel

Basler Verkehrs-Betriebe bzw. BLT Baselland Transport AG . . . www.bvb.ch, bzw. www.bl.ch
Streckenlänge 88,5 km (BVB+BLT)
 Spurweite 1.000 mm
 Wagenpark BVB 115 Tw
 (davon nicht Niederflur 26 Tw),
 ca. 27 Bw,
 BLT 97 Tw (davon nicht Niederflur 27 Tw)
 Betriebshöfe 3 BVB, 2 BLT

breit. Bis auf die Wagenenden sind die vollklimatisierten Wagen durchgehend zu 85 Prozent niederflurig und erhalten acht breite Doppeltüren sowie 96 Sitz- und 160 Stehplätze sowie zusätzliche sieben Klappsitze. Die besonders großen Räder ermöglichen auf den Überlandstrecken auch bei 80 km/h einen guten Fahrkomfort. Die Fahrzeuge erhalten ein Kollisionswarnsystem analog dem der neuen Fahrzeuge für die Waldenburgerbahn. Zudem werden sie für den Einbau von Schiebetritten vorbereitet (siehe weiter oben). Die Fahrzeuge kommen ab Oktober 2023 zum Einsatz und ersetzen die gleiche Anzahl Züge mit Be 4/8 + Be 4/6 von 1978–1981.

Von der durch die BLT betriebenen alten Waldenburgerbahn mit 750-Millimeter-Spurweite besteht nichts mehr. Das ganze Tal ist zur Errichtung der neuen meterspurigen Bahn eine einzige bereits weit fortgeschrittene Baustelle. Im Juni erforderte ein Hochwasser einen zweiwöchigen Baustopp. Der auszubauende Hochwasserschutz ist ein wesentlicher Grund für die Bahnerneuerung. Am 1. September 2021 traf daraus resultierend die letzte Baubewilligung für den 1,2 Kilometer langen Abschnitt bei Hölstein ein. Per 11. September 2022 soll die 13,1 Kilometer lange Bahnstrecke betriebsbereit sein. Der Fahrplanbetrieb startet am 11. Dezember 2022 mit zehn 45 Meter langen Tramlinks von Stadler in Valencia.

Bern

Ab Herbst 2022 sollen die ersten neuen Tramlinks von Stadler in Bern eintreffen und ab



Auch im Jahr 2021 gibt es in Basel noch einige wenige klassische Tram-Gespanne. Der Einsatz beschränkt sich auf die Linien 2 und 6. Am 21. April steht Tw 487 mit Beiwagen und zweitem Triebwagen abfahrtsbereit in Allschwil in Richtung Riehen

MICHAEL BEITELSMANN (2)



Bern: Am 20. April biegt Tw 82 auf der Fahrt nach Worb Dorf aus der Thun- in die Muristrasse

Frühling 2023 zum Einsatz gelangen. Zu den bestellten siebenteiligen 20 Zweirichtungs- und sieben Einrichtungswagen bestehen Optionen für insgesamt bis zu 50 Wagen.

Seit den 1990er-Jahren ist eine Tramstrecke nach Ostermundigen im Gespräch. 2014 kam es dazu zu einer Volksabstimmung für eine „Tram Region Bern“, mit Neubaustrecken in die Gemeinden Köniz sowie Ostermundigen. Die Vorlage scheiterte knapp vor dem Souverän. 2016 erfolgte in Ostermundigen eine erneute Abstimmung zu einem modi-

fizierten Projekt, das der Souverän mit 56 Prozent annahm. Im Jahr 2017 stimmte auch die Stadt Bern dem Projekt mit 62 Prozent zu und 2018 der Kanton Bern mit 51,6 Prozent. Im Februar und März 2021 lag das geänderte Projekt öffentlich aus. Nun läuft die Planung zur 4,2 Kilometer langen Strecke. Der Baubeginn erfolgt frühestens 2024. Mit der Verlängerung der Tramlinie 9 um 1,4 Kilometer von Wabern zum Bahnhof Kleinwabern will man erst 2025 beginnen.

Visualisierung der Stadler Tramlink für die Baselland Transport (BLT)

STADLER RAIL



Genf: Am 7. September zeigt sich der neue, im aktuellen Farbschema gelieferte Tango-Tw 1835 auf der im Juni eröffneten Neubaustrecke der Linie 14 nach Ausfahrt aus der Haltestelle Bernex-Hainard in Richtung Innenstadt



Bern

BERNMOBIL, Städtische Verkehrsbetriebe Bern bzw. Regionalverkehr Bern – Solothurn (RBS)
 www.bernmobil.ch bzw. www.rbs.ch
Streckenlänge 28,7 km (SVB + RBS)
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge SVB: 48 Tw
 (bestellt 27 Tw Tramlink)
 RBS: 9 Tw
Betriebshöfe 2 SVB, 1 RBS

Die bisherige Weichensteuerung sowie die Signalanlagenbeeinflussung mittels Induktionstechnik und Antennen an den Pantografen wird Bern bis 2025 durch ein Infrarotsystem ersetzen.

Genf

Im Dezember 2020 traf von Stadler der erste Tango der dritten Serie Be 6/10 mit den Nummern 1833–1841 in Genf ein. Sie trägt im Unterschied zu den ersten beiden Serien 1801–1819 (2011/12) und 1820–1832 (2016–2018) die Farbe Orange statt Blau. Es bestehen noch Optionen für 15 weitere Tangos.

Im neuen Depot En Chardon übernachteten seit Oktober 2020 je 45 Tramzüge und 130 Autobusse. Die für den Dezember 2020 vorgesehene Inbetriebnahme der Verlängerung der Tramlinie 14 um 2,3 Kilometer von P+R Bernex nach Bernex-Vailly konnte nun im Juni 2021 erfolgen. Die Gesamtkosten beliefen sich auf gut 100 Millionen Franken.

Seit Februar 2021 sind erste Vorarbeiten zur sechs Kilometer langen Streckenverlängerung von Palettes ins französische Saint-Julien im Gange. Die eigentlichen Bauarbeiten zwischen Palettes und Ziplo starteten im Mai 2021. Auf dem französischen Streckenabschnitt beginnen die Bauarbeiten erst 2022. Die Finanzierung über 42,8 Millionen Euro für den französischen Abschnitt ist gesichert. Die Eröffnung soll 2023 erfolgen.

Für die 3,8 Kilometer lange Verlängerung der Linie 15 vom Place des Nations bis zum Aéroport / französische Grenze liegt seit September 2021 die Infrastrukturkonzession

Genf

Transport publics genevois (TPG) ... www.tpg.ch
Streckenlänge 35,4 km
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 126 Tw (alle Niederflur)
Betriebshöfe 2



Genf: In Bernex-Vailly – dem Endpunkt der Neubaustrecke der Linie 14 – treffen ein Flexity-Wagen und ein Tango-Wagen aufeinander. Tw 1811 verlässt soeben die Haltestelle über den doppelten Gleiswechsel in Richtung Genf

ROBERT SCHREMPF (2)

vor. Die Eröffnung ist für 2024 vorgesehen. Die Kosten belaufen sich auf 125 Millionen Franken. Für den Zeitraum 2024–2027 sind Bundesmittel zur nochmaligen Verlängerung dieser Strecke um 2,6 Kilometer bis ins französische Ferney-Voltaire beantragt.

Die mit dem Genfer Netz integral verbundene, 2,1 Kilometer lange Tramstrecke von der Grenze bei Moillesulaz bis zum Parc de Montessuit im französischen Annemasse wird bis 2025 um weitere 1,2 Kilometer bis Lycée des Glières verlängert. Nebenbei: In den 1920er-Jahren überquerte das Genfer Tramnetz an sechs Stellen die Grenze nach Frankreich.

Lausanne

Für die Metrolinie m1, eigentlich eher eine normalspurige Stadtbahnstrecke, gibt es kaum Neuigkeiten. Für die Pneumetro m2 sind umfangreiche bauliche Maßnahmen zur Leistungssteigerung bis 2030 geplant. Die 3,6 Kilometer lange Neubaustrecke m3 Flon – Blécherette, ein Abzweig zur m2, soll bis 2031 entstehen. Beide Ausbauten sollen 2024 beginnen. Die Kosten für die m2 und m3 belaufen sich auf 228 Millionen Euro, respektive 582 Millionen Franken.

Von 2016 bis Februar 2020 verzögerte ein Gerichtsverfahren die Baubewilligung zur ersten Etappe der neuen normalspurigen Tramstrecke t1 von Lausanne-Flon nach Renens.

Lausanne

Transports Publics de la région lausannoise
 www.t-l.ch
Streckenlänge 7,8 km
Spurweite 1.435 mm
Fahrzeuge 22 Tw (alle Hochflur-Tw,
 alle Haltestellen haben Hochbahnsteige)
Betriebshöfe 1

Doch nun erfolgte am 28. August 2021 der erste Spatenstich dazu. Die 4,5 Kilometer lange Strecke wird zehn Stationen umfassen. Die Eröffnung soll Ende 2025 erfolgen. Das Depot für 13 Fahrzeuge entsteht in Renens unmittelbar neben der bestehenden Auto- und Trolleybusgarage. Die Gesamtkosten betragen 367 Millionen Franken. Bereits ab Inbetriebnahme wird mit jährlich 13 Millionen Passagieren gerechnet. Für die 3,1 Kilometer lange zweite Etappe von Renens nach Croix-du-Péage mit sechs Stationen ist beim Bundesamt für Verkehr mittlerweile das Planenehmigungsverfahren eingeleitet. Die Bauarbeiten sollen im Jahr 2022 beginnen. Im September 2020 erfolgte die Ausschreibung für zehn Zweirichtungswagen zu 45 Metern Länge und 2,65 Metern Breite. Es sind Optionen für bis zu acht weiteren Wagen vorgesehen.

Neuchâtel (Neuenburg)

Transports Publics du Littoral Neuchâtelois, transN www.tnneuchatel.ch
Streckenlänge 8,9 km
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 5 Tw (davon Hochflur 6 Tw) und 4 Steuerwagen
Betriebshöfe 2

Der letzte einspurige Lausanner Straßenbahnabschnitt der Lausanne–Echallens–Bucher-Bahn ist seit September 2021 außer Betrieb und wird bis zum Frühjahr 2022 im Schienenersatzverkehr betrieben. Damit wird es möglich, den neuen fertiggestellten 1,7 Kilometer langen Doppelspurtunnel zwischen Lausanne–Chauderon und Union-Prilly anzuschließen.

Neuchâtel

Am 1. und 2. Juli 2021 war in Folge eines entdeckten technischen Fahrzeugdefektes der ganze Trambetrieb eingestellt. Ab 9. Juli verkehrten die Wagen jedoch wieder fahrplanmäßig.

St. Gallen

Ende September 2021 ging für die Durchmesserlinie Appenzell – St. Gallen – Trogen (DML) der Appenzeller Bahnen in Teufen der runderneuerte Bahnhof in Betrieb. Neu umfasst er nicht nur zwei, sondern drei Gleise. Damit wird ab Teufen via St. Gallen nach Trogen der Viertelstundentakt erleichtert.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 geht für die DML beim Güterbahnhof St. Gallen eine neue Haltestelle mit Ausweichgleis in Betrieb. Zusammen mit der Streckenbegradigung werden dadurch im Bahnhof St. Gallen verbesserte Zuganschlüsse möglich.

Im Juli 2022 ist in Appenzell Baustart für das neue Servicezentrum, welches alle Dienste zentralisiert. Bis Ende 2024 werden dazu 55,5 Millionen Franken aufgewendet.

Zürich

Die geplante Ablieferung von jährlich 17 Flexity-Wagen wird wohl im Jahr 2021 nicht ganz erreicht. Zumindest ist seit 1. April 2021 der Einsatz der beiden Museumswagen „Mirage“ Be 4/6 1674–1675 nicht mehr erforderlich. Die per November 2019 eingestellte Linie 17 wird zum Fahrplanwechsel Ende 2021 wieder in Betrieb gehen und die Linien 6 und 10 erhalten ihre angestammten Linienführungen zurück. Die dazumal auf einen 15-Minuten-Takt umgestellte Linie 15 konnte bereits per Ende Dezember 2020 wieder zum 7,5-Minuten-Takt zurückkehren. Gegenwärtig verkehren einzelne Flexity auf den Linien 4, 11 und 14.

Anfang Dezember 2020 lösten die VBZ bei Bombardier eine Option über weitere 40 Flexity ein. Die Wagen werden im An-



Zürich: Die neuen Flexity-Wagen setzt die VBZ auf den Linien 4, 11 und 14 ein. Am 9. September nähert sich Tw 4013 dem Knotenpunkt Bellevue

Die Gemeinde Teufen durchqueren die Appenzeller Bahnen derzeit noch eingleisig. Tw 4101 ist unterwegs nach Trogen

ROBERT SCHREMPF (2)



schluss zu den ersten 70 Wagen zwischen 2025 und 2027 folgen. Somit verbleiben noch Optionen auf weitere 30 Flexity.

Bedingt durch die missliche Finanzlage hat der Stadtrat (Exekutive) beschlossen, dass nun nicht nur fünf, sondern sieben Trams mit Vollflächenwerbung verkehren dürfen. Während maximal acht Wochen pro Jahr dürfen es sogar mehr Trams sein. Nun steht definitiv fest, dass alle auszurangierenden 148 Tram-2000-Wagen ins ukrainische Winnyzja gelangen.

Im Juni 2021 bestellte die VBZ für die Dolderbahn, die sie auf Stadtgebiet betreibt, bei Stadler zwei neue Bhe 1/2-Fahrzeuge. Geprüft wurde, ob sich diese Zahnradbahn für einen vollautomatischen Betrieb eignet. Die Komplexität und der finanzielle Aufwand sowie die Planungsunsicherheiten wären aber trotz durchgehender Eigentrasse so hoch, dass man die Wagen auch weiterhin manuell bedient.

Ein Tiefpunkt waren die Folgen des Schneefalls Mitte Januar 2021: Am Abend des 14. Januar stellte die VBZ gegen 22 Uhr den gesamten Tram-, Trolleybus- und Busbetrieb gänzlich und ersatzlos ein! Es dauerte dreieinhalb Tage, bis am darauffolgenden Sonntag alle Tramstrecken wieder befahrbar waren. Anzumerken bleibt: Bereits am Samstag waren alle Quartierstraßen von den 35 Zentimetern Neuschnee geräumt. Auf der Webseite der VBZ stand die ganze Zeit über lediglich „Diverse Linien: Beeinträchtigungen im gesamten ZVV-Gebiet infolge Schnee und Eisglätte“. Die dy-

namischen Haltestellenanzeigen kündigten die fahrplanmäßigen Soll-Abfahrtszeiten an.

Der Bau der vier Kilometer langen Neubaustrecke nach Affoltern soll 2024 beginnen und 2027 in Betrieb gehen.

Erfreulich ist der Baufortschritt der Limmatbahn. Die Tiefbauarbeiten zwischen Schlieren und Killwangen-Spreitenbach sind überall abgeschlossen und der größte Teil der Schienen ist verlegt. Teilweise hängt bereits die Fahrleitung. Das neue Depot „Müsli“ ist im Rohbau fertig erstellt. Der Bauabschnitt innerhalb der Stadt Zürich zwischen Bahnhof Altstetten und Farbhof ist schon betriebsbereit. Einer Betriebsaufnahme im Dezember 2022 scheint nichts im Wege zu stehen.

Der Bau der Verlängerung der Glattalbahn um drei Kilometer vom Flughafen Kloten bis zur Grenze nach Bassersdorf soll 2025 beginnen und 2029 enden. JÜRIG D. LÜTHARD

Zürich

Verkehrsbetriebe Zürich, VBZ Züri Linie bzw. Verkehrsbetriebe Glattal, VBG www.vbz.ch bzw. www.vbg.ch
Streckenlänge 81,8 km (VBZ + VBG)
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 258 Tw (davon nicht Niederflur 147 Tw)
zusätzlich in Ablieferung: 110 Be 6/8 (30 Optionen)
Betriebshöfe 5 (+ 2 Abstellanlagen)