

biläum zu „125 Joor Basler Drämmli“ gefeiert. JÜL

**Schweiz: Zürich**

**Negatives Votum zu Rosengartentram**

Das Projekt des rund 1,1 Milliarden Franken teuren Rosengartentunnels einschließlich der davon abhängigen Tramlinien fiel beim Zürcher Stimmvolk mit 62,8 Prozent Nein- (249.596) gegen 37,2 Prozent Ja-Stimmen (148.011) am 9. Februar durch. Die Rosengartenstraße in Zürich-Wipkingen ist mit über 56.000 Fahrzeugen pro Tag eine der am stärksten befahrenen Straßen der Schweiz. Das gemeinsame Projekt von Stadt und Kanton Zürich wollte den Verkehr auf 1,4 Kilometern vom Wipkingerplatz bis Irchel unter dem Boden verschwinden lassen und Platz für Tramlinien schaffen. Die zwei neuen Tramlinien (Rosengarten tram) sollten vom Albisriederplatz bis zum Milchbuck verlaufen.

Seit 45 Jahren zerschneidet die Rosengartenstraße das Stadtquartier Wipkingen. Täglich staut sich der Berufsverkehr auf dieser wichtigen kantonalen Achse in die Stadt hinein und aus der Stadt hinaus. Immer drängender wird auch die Entlastung des Tramknotens am Hauptbahnhof. Eine Tramtangente zwischen Zürich-Nord und Albisrieden wäre überfällig.

Die Rosengartenachse ist für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich von großer Bedeutung – aufgrund ihrer zentralen Lage im Straßennetz, aber auch, weil sich in ihrem Einzugsgebiet viele Wohnungen und Arbeitsplätze befinden. Dank zweier neuer Tramlinien hätten die Fahrgäste eine attraktive, umsteigefreie Verbindungen zwischen den wichtigen Wohn- und Arbeitsgebieten in Zürichs Norden und Westen/Süden erhalten. Eine Rosengarten tram würde bedeutende zusätzliche Kapazitäten schaffen und könnte das zu erwartende Mobilitätswachstum auf absehbare Zeit aufnehmen. Sie wäre überdies eine Entlastung für den stark ausgelasteten Nahverkehrsknoten um den Hauptbahnhof.

Den Gegnern ist es gelungen, die Rosengarten tram in den Hintergrund zu drängen. Die Folgen dieses Neins sind langfristig schwer abschätzbar. Immerhin ist es seit Jahrzehnten, seit dem Nein zur U-Bahn 1973, die erste Ablehnung eines konkreten Vorhabens für den öffentlichen Verkehr in Zürich. Ob es den städtischen Verkehrsbetrieben gelingt, eine alternative und ebenso leistungsstarke ÖV-Tangente zwischen



**Max Bögl: Für das Magnetschwebbahnprojekt Transport System Bögl in Chengdu ließ die Firmengruppe Max Bögl diesen Magnetbahnzug konstruieren** VISUALISIERUNG FIRMENGRUPPE MAX BÖGL

nesische Partner Xinzhu fügte die Segmente zu Trägern zusammen und setzte diese auf die Stützen. Die Teststrecke verläuft sowohl auf dem Werksgelände von Xinzhu als auch im öffentlichen Raum. Der minimale Kurvenradius der Demonstrationsstrecke beträgt 60 Meter, die maximale Steigung zehn Prozent. Die Station, eine Wartungshalle und eine Weiche liegen auf dem Werksgelände von Xinzhu.

Der gewöhnliche Fahrwegträger des TSB hat 1,2 Meter Höhe und 23,5 Meter Länge. Dank der Magnetschwebetechnologie verteilt sich das Gewicht des Fahrzeugs gleichmäßig auf den Fahrweg, damit ist das TSB sehr geräuscharm. Im Fahrwerk verbaute Magnete erzeugen Magnetfelder, die das Fahrzeug in einen konstanten Schwebestand bringen. Um dies zu erreichen, umgreift der aus Stahlbeton bestehende Fahrweg das Fahrwerk. Damit das Fahrzeug konstant und berührungslos in der Schiene schwebt, werden die Magnete bis zu 2.000 Mal in der Sekunde angesteuert. Für die Fortbewegung ist ein Linearmotor im Fahrwerk verbaut. Durch den modular gestalteten Aufbau des Fahrwegs soll sich das Trans-



**Basel: Überblick von der Empore mit den Einrichtungen für Vorträge über einen Teil des Museums. Links der Kopfteil eines Standardmotorwagens, ganz hinten die Museumsfahrzeuge** JÜRIG D. LÜTHARD

portsystem einfach in urbanen Regionen realisieren lassen. MSP

**Ausland**

**Schweiz: Basel  
Trammuseum  
offiziell eröffnet**

Rechtzeitig zum 125-jährigen Jubiläum erhielt Basel ein Trammuseum.

Die Eröffnung fand anlässlich der Museumsnacht bereits am 17. Januar statt, es strömten über 1.600 Besucher zum Debüt in das Museum.

Auch wenn das Museum relativ klein ist, so zeigt es doch auf sehr gut gelungene Art einen repräsentativen Querschnitt durch die Tramgeschichte. Seien dies beispielsweise die Entwicklungen des Streckennetzes oder der Fahrzeuge, der Infrastruktur, der Signale, aber auch des Umfeldes. Ein ganzer Kopfteil mit dem Führerstand eines Standardmotorwagens ist das größte Einzelexponat. Da sich die beachtliche Fahrzeugsammlung im normal betriebenen Depot befindet, werden die Wagen in geführten Gruppen besichtigt.

Das Museum liegt im Tramdepot Dreispitz der Basler Verkehrs-Betriebe. Betrieben wird das Museum ehrenamtlich durch den Tramclub Basel. Von April bis Oktober ist das Museum jeden dritten Sonntag im Monat von 13:30 bis 17:30 Uhr geöffnet. Der Eintritt ist frei. Es besteht ein Shop für Tramliteratur. Zwischen dem Museum und der Innenstadt verkehrt an diesen Tagen die Museumslinie 7 mit zwei Zügen.

Am Wochenende 5./6. September 2020 wird in Basel das eigentliche Ju-

**Siemens: Calgary Transit hat weitere 15 Stadtbahnwagen vom Typ S200 bestellt, die erstmals 2013 im stadtspezifischen Frontdesign für die kanadische Stadt geordert wurden** SIEMENS MOBILITY

