



# Viel Volksabstimmung in der Bundesstadt

**Schweiz: Neue Fahrzeuge und Strecken in Bern** ■ Die Bundesstadt Bern strebt seit Jahren einen Ausbau ihres Tramnetzes an. Nun stehen nach der großen Netzerweiterung von 2010 und mehreren Volksabstimmungen weitere markante Neubauten an. Dazu wird der Rollmaterialbestand umfangreich verjüngt und erweitert



**Tramlink 912 passiert auf der Linie 9 am Bubenbergplatz das ehemalige Burgerhospital und fährt in Richtung Wabern**

ERIC JORDANIS

**A**m 1. Oktober 1890 nahm die Berner Tramway-Gesellschaft (BTG) die 2,9 Kilometer lange Strecke Bärengaben – Bahnhof – Friedhof mit zehn Drucklufttrams nach dem System Mèkarski in Betrieb. Es war schweizweit die einzige Bahn mit Druckluftantrieb. 1894 eröffnete dieselbe Gesellschaft ihre zweite, 7,4 Kilometer lange Strecke Länggasse – Bahnhof – Grosswabern mit acht Kastendampfloks und zwölf Anhängern. Pferdebahnen gab es in Bern nie. Nach einer Volksabstimmung mit 3.646 Ja- zu 866 Nein-Stimmen übernahm die Stadt die BTG per 1. Januar 1900. Diese neue „Städtische Strassenbahnen Bern“ (SSB) stellte beide Meterspurstre-

cken bis 1902 auf elektrischen Betrieb um und eröffnete gleichzeitig die Strecke Breitenrain – Zytglogge – Burgernziel. 1908 folgte noch der Abschnitt Bahnhof – Brückfeld. Über die Jahre wurden weitere Streckenabschnitte ergänzt und andere stillgelegt.

### **Fortschritte und Rückschläge**

Ein Paradigmenwechsel hin zum zukunftsfähigen Ausbau der Tram stellte 1973 die 1,7 Kilometer lange, eigentrasseierte Neubaustrecke Burgernziel – Saali dar. Ein weiterer Meilenstein war 2010 die Eröffnung der 6,8 Kilometer langen Neubaustrecken der Tram Bern West mit den beiden neuen Endzielen Bümplitz und Brünnen. Gleichzeitig wurde die Tramlinie 6 mit der durch die Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS) betriebenen meterspurigen Vorortsbahnlinie G verknüpft, sodass eine durchgehende Linie Fischermätteli – Worb Dorf entstand. Als letzte Verlängerung kam 2012 die 1,1 Kilometer lange Strecke Guisanplatz – Bahnhof Wankdorf dazu. Eigentlich war vorgesehen,

Die Niederflurwagen von ACMV waren zum Zeitpunkt ihrer Lieferung hochmodern. Als Wagen 740 am 1. März 2011 den Bubenbergplatz passiert, war sein Nachfolgemodell Tramlink noch weit weg

HANS BODMER

Zwischen 1997 und 2010 war hier auf dem Casinoplatz die Endstelle Zytglogge der RBS Linie G. Am 21. Februar 2023 macht sich Be 4/10 86 als Linie 6 nach Worb Dorf auf

JÖRG D. LÜTHARD

## **Alles Doppelspur in Bern**

In Bern laufen nicht nur Großprojekte – auch kleine, aber nicht unbedeutende Projekte werden realisiert. Auf dem Streckenast der Linie 6 nach Worb Dorf bestand in der Thunstrasse zwischen der Haltestelle Egghölzli und Muri bei Bern eine 1,2 Kilometer lange Einspurstrecke. Zwischen Februar und Oktober 2023 konnte dieser letzte Einspurabschnitt auf Berner Stadtgebiet auf Doppelspur im Mischverkehr umgebaut werden. An den Lichtsignalanlagen wird die Tram bevorzugt. Der Ausbau macht eine zukünftige Fahrplanverdichtung möglich.

danach eine neue Tramstrecke von der westlichen Vorortsgemeinde Köniz durch die Innenstadt ins östliche Ostermundigen für 530 Millionen Franken zu bauen, denn die Buslinie 10 entlang der geplanten Tramstrecke ist mit jährlich 17 Millionen Passagieren die am stärksten frequentierte Linie in Bern überhaupt. 2014 fand dazu in den drei betrof-

## Rollmaterial Linienverkehr

Nummer	Typ	Anzahl	Baujahr (Umbau)	Länge	Hersteller	Modell
651-671	Be 6/8 ER	21	2009/10	41,45 m	Siemens	Combino Classic
731-742	Be 4/8 ER	12	1989/90	31,14 m	ACMV/DUEWAG/ABB	
751, 752, 760-765	Be 6/8 ER	8	2003/04 (2009)	41,29 m	Siemens	Combino Advanced
753-759	Be 4/6 ER	7	2002/03	31,48 m	Siemens	Combino Advanced
RBS 81-89	Be 4/10 ZR	9	1987/8888 (2009/10)	39,80 m	Schindler	Tram 2000
911-930	Be 6/8 ZR	20	2023/24	42,50 m	Stadler	Tramlink*
901-907	Be 6/8 ER	7	2024/25	42,50 m	Stadler	Tramlink**
*in Auslieferung	**bestellt					



fenen Gemeinden je eine Volksabstimmung statt. Die Gemeinde Bern stimmte zu, die Gemeinden Köniz und Ostermündigen lehnten das Projekt deutlich respektive knapp ab. Man stand vor einem Scherbenhaufen.

### Tram Ostermündigen

Die Idee einer Tramverbindung nach Ostermündigen kam Mitte der 1990er-Jahre auf. Nach der Jahrtausendwende entstand ein Konzept. 2008 fiel die Zweckmäßigeitsbeurteilung für die „Tram Region Bern“ positiv aus, worauf 2014 die bereits erwähnte Volksabstimmung stattfand. Nach dem negativen Votum kam es in Ostermündigen bereits 2016 mit einem angepassten Konzept zur erneuten Volksabstimmung, welche 56 Prozent

Zustimmung lieferte. Auch die Stadt Bern bewilligte 2017 die Tram nach Ostermündigen mit 62 Prozent. Die kantonale Abstimmung fiel 2018 knapp für das Projekt aus. Folglich begann 2019 die Detailplanung und Ende 2020 startete das Baubewilligungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr. Der Bauentscheid wird im laufenden Jahr erwartet, sodass der Bau voraussichtlich im nächsten Jahr beginnen kann. Es wird mit einer Bauzeit von vier bis fünf Jahren gerechnet.

Die 4.450 Meter lange Neubaustrecke beginnt am Viktoriaplatz und führt über zehn Haltestellen sowohl auf Eigenstrasse als auch im Mischverkehr zur Endhaltestelle Oberfeld. An der Haltestelle Bahnhof Ostermündigen entsteht ein optimaler Umsteigepunkt zur S-Bahn. An der Endhaltestelle durchfährt die Tram die Wendeschleife gegen den Uhrzeigersinn und erhält zwei parallele Haltekanten. Dem Hauptperron liegen die Haltekanten für die Buslinien an. Entlang der Strecke stehen zukünftig 630 Bäume – 61 mehr als bisher. Die Neubaustrecke erhält von der Haltestelle Schosshaldenfriedhof ausgehend eine 300 Meter lange Dienstgleisverbindung zum nördlich gelegenen Tramdepot Bolligenstrasse. Die Gesamtkosten für die Tramstrecke betragen approximativ 264 Millionen Franken.

### Tram Kleinwabern

Während das Volk in Köniz 2014 den eigenen Streckenast nach Köniz ablehnte,

### Verlauf der künftigen Berner Tramstrecke in die Nachbargemeinde Ostermündigen

GRAFIK: TRAM BERN  
OSTERMÜNDIGEN AG

Das erweiterte Depot Bolligenstrasse aus der Vogelperspektive: Links befindet sich die Erweiterung, mittig die ältere Abstellhalle und rechts der Wartungstrakt. Aus dem Gleiskreis führt nicht sichtbar nach links über die A6 das Dienstgleis zur Haltestelle Guisanplatz Expo. Die Weichen zur zu erstellenden Dienstgleisverbindung zur Tramstrecke nach Ostermündigen sind bereits eingebaut

BERNMOBIL



### Depots

Das 2011 eröffnete Depot Bolligenstrasse bot bisher Platz für 35 Tramwagen. Im Hinblick auf die Erweiterung des Rollmaterials ging 2023 eine Erweiterung mit 32 Abstellplätzen in Betrieb. Längerfristig reicht der Platz in den bestehenden Anlagen nicht aus. Das historisch gewachsene Depot Eigerplatz entspricht weder den heutigen Anforderungen, noch kann es erweitert werden. Deshalb soll westlich des Bahnhofs eine neue Anlage „Bodenweid“ für 25 Tramwagen entstehen, die eine Erweiterungsmöglichkeit um weitere 20 Wagen enthält.

Die reguläre Rollmaterial besteht gegenwärtig aus vier Fahrzeugtypen mit insgesamt 57 Fahrzeugen. Zwei Typen mit 21 Fahrzeugen werden gegenwärtig durch 27 Tramlink in zwei Varianten ersetzt. Folglich besteht die zukünftige Flotte aus drei Typen mit total 63 Fahrzeugen.

### Be 4/8 731 bis 742

Die durch das Ateliers de constructions mécaniques de Vevey (ACMV, Vevey) 1989 und 1990 gelieferten Wagen 731 bis 742 gehörten mit ihrem hohen Niederfluranteil seinerzeit zu den weltweit avantgardistischsten Trams. Vevey war damals Lieferant von innovativen Rollböcken für Meterspurbahnen und übertrug dieses Konzept auf die beiden mittleren Drehgestelle der zu bauenden Trams. Da die Firma damals nur noch Rollmaterial für meterspurige Überlandbahnen in die Westschweiz lieferte, fand man mit der DÜWAG einen auf Straßenbahnen spezialisierten Partner, von dem viele konstruktive Lösungen übernommen werden konnten. Zur jetzt anstehenden Ausmusterung suchte Bernmobil lange vergebens einen Abnehmer. Insbesondere die

veraltete Technik mit Gleichstromstellern erschwerte die Suche. Nun werden zehn Wagen ins ukrainische Lwiw (Lemberg) verschenkt. Ein Fahrzeug bleibt in Bern, eines im Verkehrshaus Luzern museal erhalten.

### Be 4/10 81 bis 89

Zwischen 1987 und 1988 lieferte Schindler Waggon aus Pratteln bei Basel die neun Zweirichtungsfahrzeuge Be 4/8 81 bis 89 an die Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS). Konstruktiv lehnen sich die Fahrzeuge stark an das Tram 2000 aus Zürich an. 2009 und 2010 setzte Stadler ihnen eine Niederflursänfte ein: Die Be 4/8 wurden zu Be 4/10. Die RBS beschaffte die Wagen für das „Blaue Bähnli“ von Bern-Helvetiaplatz nach Worb Dorf. Ab 1997 startete das Bähnli um 500 Meter stadteinwärts verlängert ab Zytglogge. Seit Dezember 2010 verkehrt es, zusammengelegt mit der Tramlinie 6, bis zur Tramendhaltestelle Fischermätteli als Linie 6. Die Konzession für die Strecke hält nun Bernmobil. Die Fahrzeuge werden durch Tramlink ersetzt und wohl der Altstoffverwertung zufallen.



## Tramlink

In 2018 schrieb Bernmobil 50 neue Fahrzeuge aus. Die Firmen CAF, Siemens und Stadler gaben Angebote ab. Den Zuschlag erhielt Stadler mit dem Tramlink. Im ersten Abruf wurden für 125 Millionen Franken 20 Zwei- und sieben Einrichtungswagen fest bestellt. Mit den Zweirichtungswagen soll die Linie 6 bestückt und mit neuen Gleiswechseln im Netz eine allgemein größere betriebliche Flexibilität erzeugt werden. Die Optionen werden mit dem angestrebten Netzausbau gezogen. Die Lieferung der Zweirichtungswagen läuft; die Einrichtungswagen folgen im Anschluss. Seit dem 1. November 2023 befindet sich das erste Fahrzeug im Fahrgastbetrieb.

Die Tramlink für Bern weisen einige Besonderheiten auf: Die Wagen sind mit einem Bremsassistsenzsystem zur Kollisionsvermeidung sowie einem Totmannpedal und einer Zugsicherung ausgerüstet. Die Geschwindigkeit wird auf die Frontscheibe projiziert. Bernmobil verzichtet bewusst auf eine Videoüberwachung. Auch Streckdosen oder WLAN sucht man vergebens. Die Fahrgäste nehmen auf Holzsitzen Platz. Die Multifunktionsflächen sind zulasten der Sitzanzahl großzügig dimensioniert. Die auszurangierenden Trams weisen mit 62 respektive 87 Sitzplätzen wesentlich mehr Sitze auf. Das Fahrzeugdesign der neuen Wagen stammt von Döllmann.

### Technische Daten der Tramlink

	Einrichtung	Zweirichtung
Betriebsnummern	901-907	911-930
Fahrdrahtspannung	600/750 Volt	
Länge/Breite/Höhe	42.500 mm/2.300 mm/ 3.620 mm	
Einstiegshöhe	320 mm	
Sitzplätze	71	56
Stehplätze (4 Personen/m <sup>2</sup> )	186	198
Türen	7	beidseitig 6
Raddurchmesser	600 mm	
Minimaler Kurvenradius	16,5 m (Strecke)	
Fahrmotorleistung	6x105 kW	
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	

Der Führerstand des Tramlink: Die wichtigsten Bedienelemente sind in die Armlehnen integriert

JÖRG D. LÜTHARD

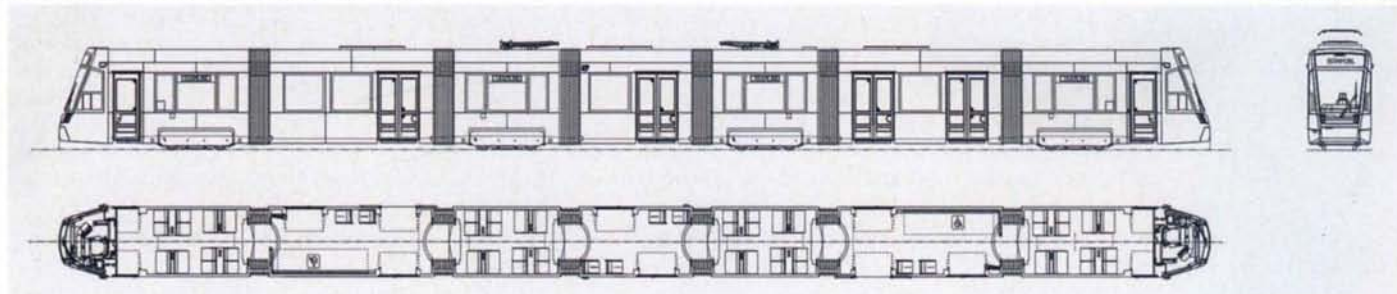


Blick durch den jungfräulichen Innenraum eines Tramlink: Die Sitze über den Fahrwerken sind als versetzte 2+1,5-Bestuhlung angeordnet

STADLER

Typenskizze der Zweirichtungs-Tramlink für Bern: Die beiden äußeren Sänften bieten große Mehrzweckbereiche für Gepäck, Rollstühle, Kinderwagen und Velos und kaum Sitzplätze

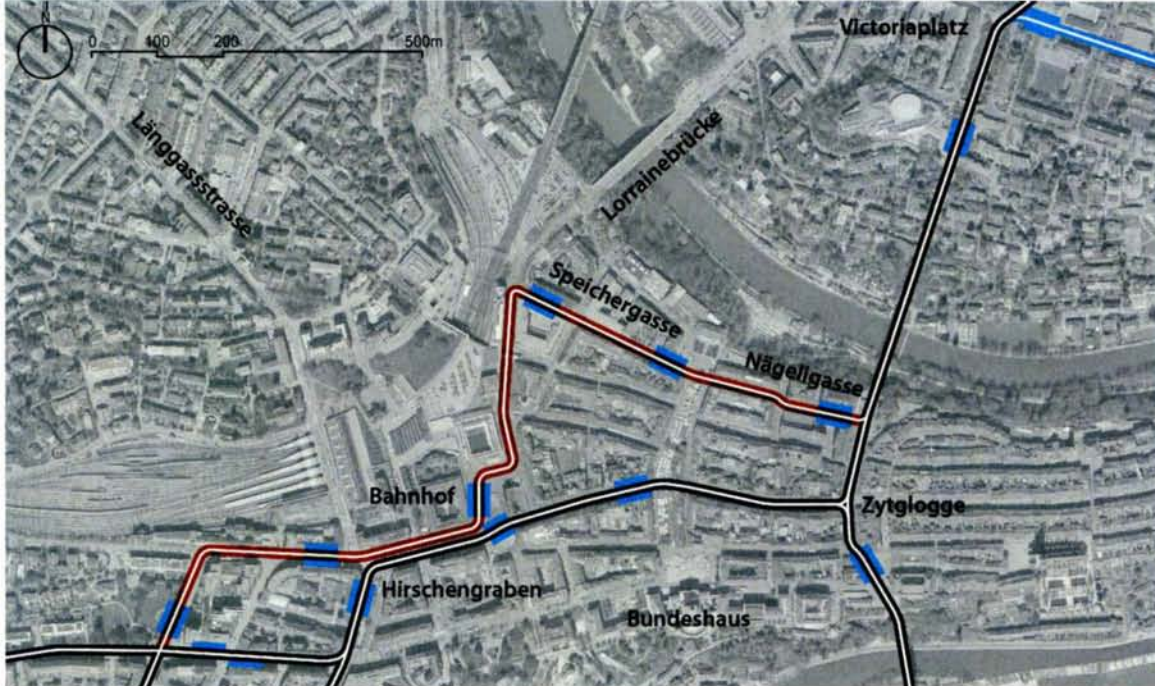
ZEICHNUNG: STADLER



Die Aufnahme in „voller Breitseite“ offenbart die Länge des Tramlink von über 42 Metern

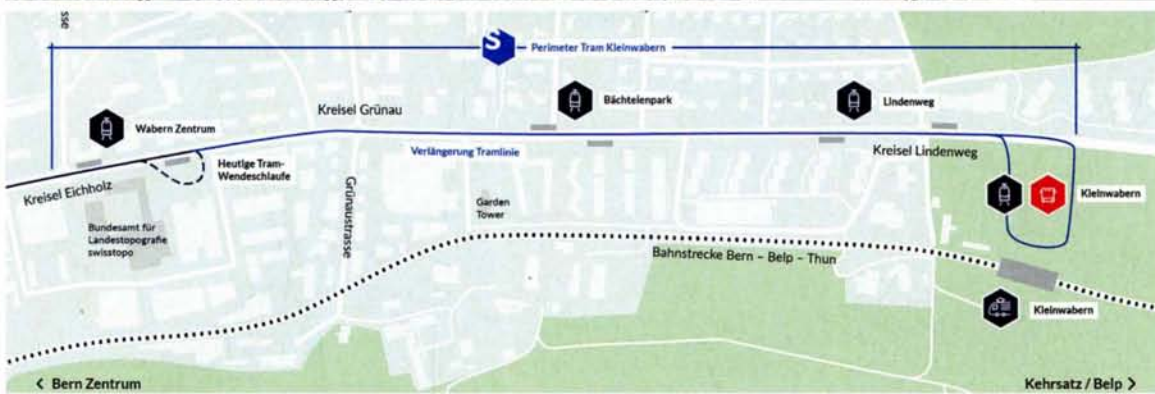
STADLER





**Zweite Innenstadtachse:** Die von Bernmobil favorisierte Streckenführung durch die Innenstadt über die Spital- und Markt-gasse ist rot, das bestehende Tramnetz schwarz und ab Viktoria-platz die Tram Ostermundigen blau dargestellt

SKIZZE: REGIONALKONFERENZ BERN-MITTELLAND, ANPAS-SUNGEN: ANNELI NAU



**Die projektierte Streckenverlängerung** verläuft von der heutigen Wenden-schleife Wabern geradeaus weiter nach Kleinwabern

GRAFIK: BAUHERRENGEMEINSCHAFT SEFTIGENSTRASSE

stimmte es der Streckenverlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern, welche auf Könizer Flur liegt, mit 63 Prozent zu. Bis 2019 hatte auf nationaler Ebene auch der National- und Ständerat der Finanzierung zugestimmt und bis 2022 erfolgte die Detailplanung des Projektes. Seitdem läuft das Baubewilligungsverfahren, welches Ende des Jahres abgeschlossen sein soll. Der Baustart ist für nächstes und die Inbetriebnahme für übernächstes Jahr – 2026 – vorgesehen.

Die Strecke führt von der heutigen Wendeschleife Wabern der Linie 9 über die Haltestellen Bächtelenpark und Lindenweg auf 1,4 Kilometern zur neuen Schleife Kleinwabern. Hier entsteht ein Anschlussknoten von regionaler Bedeutung mit Perron-gleicher Umsteigemöglichkeit zu den Buslinien und unmittelbar daneben zu einer neuen, separat projektierten S-Bahn-Station am Doppelspurabschnitt der Strecke von Bern über Belp nach Thun durchs Gürbetal. Die neue Strecke wird im Mischverkehr betrieben. Von den approximativen Kosten von 66,4 Millionen Franken übernehmen Bund und Kanton 56,5 Millionen. Die Gemeinde Köniz beteiligte sich mit 9,3 Millionen Franken.

**Innenstadt: zweite Tramachse**

Durch die zentrale Innenstadtachse Hirschengraben – Bahnhof – Zytglogge verkehren

heute die Tramlinien 6, 7, 8, 9 und die Trolleybuslinie 12. Zwischen Hirschengraben und Bahnhof kommt die Tramlinie 3 dazu. Zur Hauptverkehrszeit fahren die Linien 3 und 6 im Zehn- und die Linien 7, 8, 9 im Sechs-Minuten-Takt; die Linie 12 bietet einen Fünf-Minuten-Takt. Folglich durchfahren die Spital- und die Markt-gasse zwischen Bahnhof und Zytglogge pro Stunde und Richtung bis zu 48 Kursfahrzeuge, was den Abschnitt stark belastet. Bei störungsbedingten Unterbrechungen zerfällt das Berner Tramnetz in zwei Teile. Um die Belastung nicht weiter zu erhöhen, wird mit der Inbetriebnahme der Tram Ostermundigen die Trolleybuslinie 12 nach Süden über den Bundesplatz verlegt.

Bemerkenswerterweise ist die Querschnittsbelastung auf dem zentralen Abschnitt mit 20.000 Fahrgästen pro Tag geringer als auf den Zulaufstrecken mit 25.000 Fahrgästen. Die höchste Belastung an ein- und aussteigenden Fahrgästen weist der Bahnhof mit je 12.000 Fahrgästen pro Richtung auf. Bereits 2012 erfolgte die Zweckmäßigkeit Beurteilung zu einer zweiten Tramachse durch die Innenstadt, woraus drei prinzipielle Trassenvarianten evaluiert wurden. Unterirdische Lösungsansätze waren ausgeschlossen. Seit 2014 ruhte das Ganze.

Im Juni 2023 präsentierte dann die Regionalkonferenz Bern-Mittelland drei

weiterzuverfolgende Varianten: eine nördliche ab Bahnhof über die Lorrainebrücke zum Victoriaplatz, eine mittlere über die Speicher- und Nägelgasse und eine südliche direkt vor dem Bundeshaus durchführend. Bereits im September 2023 benannte Bernmobil ihre Bestvariante mit der Streckenführung durch die Nägeli- und Speicher-gasse. Nur diese Variante würde eine Redundanz zulassen. Die südliche Variante wird politisch befürwortet, birgt jedoch durch die vielen Veranstaltungen vor dem Sitz der beiden Parlamente und der Regierung Konflikte. Bis 2025 soll die Bestvariante erkoren werden.

**Netzstrategie 2040**

Die Netzstrategie 2040 sieht zwei weitere Tramstrecken nach Wankdorf vor: eine Strecke ab Bahnhof via Lorrainebrücke und eine Strecke ab der heutigen Endhaltestelle Ostring zur Erschließung der östlichen Quartiere. Auch ab Bahnhof soll das nordwestlich gelegene Quartier Läng-gasse wieder durch die Tram erschlossen werden. Der Ast Länggasse ließe sich gut mit dem Ast über die Lorrainebrücke nach Wankdorf zu einer neuen Tramlinie verbinden. Auch die vier Kilometer lange Neubaustrecke nach Köniz-Schlieren ist nicht ganz vom Tisch. JÜRGEN D. LÜTHARD