

VCS | MAGAZIN

FÜR ZEITGEMÄSSE MOBILITÄT



Das Tram

Vom Verkehrshindernis zum Hoffnungsträger

Interview
Wohin steuert der Güterverkehr?
Seite 24

Wanderung
In den Schluchten des Jura
Seite 28

Verkehrs-Club
der Schweiz





Neue Trams und Stadtbahnen erobern das Land. Doch der Ausbau des Netzes erfolgt eigentlich zu spät.

DOSSIER TRAM

Vom Hindernis



Der Bau von neuen Tramlinien scheiterte in der Schweiz lang an den hohen Kosten, die ohne Bundeshilfe nicht zu schaffen waren. Im Betrieb hat das Tram dann viele Vorteile, auch finanzielle. Neue Tramlinie im Westen von Bern.

zum Hoffnungsträger



«Wenn schlafen
zum Erlebnis
wird»

Das Bett, das Ihnen Energie und Lebensfreude schenkt – Nacht für Nacht.

Natürlich gebettet, in ein wohlgestütztes Nest aus gesunden Naturmaterialien, fällt es leicht loszulassen und Körper und Geist zu regenerieren. Erholsamer Schlaf ist der Schlüssel für Gesundheit und Leistungsfähigkeit!



So schläft man.

Hüsler Nest AG www.huesler-nest.ch

Freude herrscht. Zur Fahrplanumstellung im Dezember 2011 wurden sowohl in Genf als auch in Zürich neue Tramlinien in Betrieb genommen, die jeweils den Westen dieser Städte erschliessen. Die Genfer Linie 14 stellt eine Verbindung vom Hauptbahnhof Cornavin nach Bernex dar. In Zürich führt die jüngste Neubaustrecke vom Escher-Wyss-Platz zum Bahnhof Altstetten. Auch wenn sich nicht konkret beziffern lässt, wie viele Fahrgäste bisher den neuen Zürcher Tramast benutzen, sind die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) mehr als zufrieden. «Es ist unglaublich, wie viele Leute es bereits auf dieser Linie hat», sagt VBZ-Sprecher Andreas Uhl. «Die Auslastung der Linie 14 ist sehr gut», meint Isabel Pereira von den Verkehrsbetrieben Genf (TPG).

Oft auf eigenem Trasse

Die genannten Tramstrecken sind nur die jüngsten Beispiele einer Renaissance des städtischen Schienenverkehrs. Dabei greift es eigentlich zu kurz, von Strassenbahnen oder Trams zu sprechen. Adäquater erscheint der Ausdruck der Stadtbahn. Denn wo immer möglich, wird versucht, die modernen Strassenbahnen auf eigene Trassees zu legen. Damit sind sie vollständig unabhängig vom

Strassenverkehr und von Staus. Schnelle und pünktliche Fahrzeiten sowie eine hohe Taktdichte können gewährleistet werden. Charakteristisch in diesem Zusammenhang ist die Zürcher Glattalbahn, die auf ihren Neubaustrecken als Regionalbahn mit eigenem Trassees verkehrt, im Stadtgebiet dann aber als Strassenbahn bis zum Hauptbahnhof rollt. Strassenbahn, Stadtbahn, Tramtrain, S-Bahn, Metro: Die Übergänge werden immer fließender. Sicher ist nur: Die stark wachsenden Agglomerationen werden dank Stadtbahnen an die Citys angebunden.

Dies gilt auch für Bern, wo topmoderne Niederflurwagen seit Dezember 2010 nach Bern-West fahren und die boomenden Entwicklungsgebiete jenseits der Stadtgrenze wie Brünnen und Bümpliz mit der City verbinden. Die Anbindung durchs Tram drängte sich auf, weil die Trolleybusse trotz hoher Takzeiten mit der Entwicklung nicht Schritt halten konnten und ihre Kapazitätsgrenze erreicht hatten. Tramkompositionen bieten mehr als doppelt so vielen Fahrgästen Platz wie ein Gelenkbus. Und das Fahrgefühl ist gleich noch angenehmer als im Bus. Gegenüber dem Autoverkehr sind sie sowieso unschlagbar. Ein einzi-

Die wichtigsten Projekte der Schweizer Tramstädte

Basel: Wieder über die Grenze

Wichtigstes Erweiterungsprojekt ist die grenzüberschreitende, zurzeit in Bau befindliche Verlängerung der Tramlinie 8 um 2,8 Kilometer via Kleinhünigen nach Weil am Rhein (Deutschland). Kostenpunkt: Mehr als 100 Millionen Franken. Im Raum Basel soll das Tramnetz im nächsten Jahrzehnt um 20 Kilometer wachsen, nachdem es seit 1934 praktisch unverändert auf zirka 74 km Länge blieb. Ein konkretes Projekt: Die Verlängerung des Trams 3 von Burgfelden-Grenze nach St-Louis Gare Ouest (Frankreich). Nach ihren Problemen mit den Combino-Trams von Siemens haben die Basler Verkehrsbetriebe die Beschaffung von 60 Niederflurwagen des Typs «Flexity Basel» aus dem Hause Bombardier beschlossen. Dafür werden 255 Millionen Franken investiert. 2013 sollen die beiden ersten Fahrzeuge auf der neuen Linie nach Weil verkehren.

Basler Verkehrsbetriebe BVB www.bvb.ch und Baselland-Transport BLT www.blt.ch



© zvg



Dank ihrer Laufruhe sind Trams bei den Fahrgästen beliebt. Moderne Kompositionen erlauben einen nahezu stufenlosen Zutritt.

ges modernes Tram befördert rund 180 Leute (teils auch schon deutlich mehr). Sie würden auf der Strasse eine stehende Kolonne von etwa 800 Metern Länge verursachen und einen Parkplatz benötigen, der so gross ist wie der Berner Bundesplatz.

Aufholjagd in Genf

Am radikalsten fiel die Aufholjagd in Genf aus, das sein einst vorbildliches Tramnetz bis in die 1950er-Jahre fast gänzlich ausgerottet hatte. Im Jahr 2000 fällte die Genfer Kantonsregierung dann den Grundsatzentscheid zum Ausbau des

öffentlichen Verkehrs und setzte dabei vorab aufs Tram, auch um die grenzüberschreitenden Pendlerströme in den Griff zu bekommen. Seither wurden etliche Kilometer Gleise verlegt, wobei auch einige Widerstände und Rekurse aus der Bevölkerung zu überwinden waren. Das

Zürich: Spitzenreiter der Schweiz

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 nahm in Zürich das neue Tram Zürich-West seinen Betrieb auf: Eine drei Kilometer lange Neubaustrecke mit sieben neuen Haltestellen führt seither zum Bahnhof Altstetten. Es war die erste Netzerweiterung des Zürcher Tramnetzes seit 25 Jahren. Gemäss Liniennetzentwicklungsstudie 2025 der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) soll als nächste Etappe (2015) die Tramverbindung Hardbrücke realisiert werden. Demnach wird die Tramilinie 8 über die heutige Endstation Hardplatz bis zum Werdhölzli verlängert. Es folgen die Tramtangente Rosengarten (2020) und die Tramtangente Zürich-Süd mit Verlängerung der Forchbahn (2025). Geplant ist auch eine 13,4 Kilometer lange Strassenbahn vom Bahnhof Zürich-Altstetten bis ins aargauische Killwangen-Spreitenbach. Die Limmattalbahn soll 2020 ihren Betrieb aufnehmen. Mit 272 Schienenfahrzeugen und einem Stadtnetz von 113 Kilometern Länge sind die VBZ Spitzenreiter in der Schweiz.

Verkehrsbetriebe Zürich www.vbz.ch Limmattalbahn www.limmattalbahn.ch



Tramnetz ist jedenfalls kräftig gewachsen, von 15,8 Kilometer (2006) auf 34 Kilometer (2011).

Dass gerade das im motorisierten Individualverkehr erstickende Genf die Trams wiederentdeckte, ist kein Zufall. Die Stadt steht stark im Banne Frankreichs. Und in keinem anderen Land Europas war und ist die Renaissance der Trams ausgeprägter als in Frankreich. In Nantes erfolgte 1985 landesweit die erste Inbetriebnahme eines neuen Strassenbahnnetzes nach dem Zweiten Weltkrieg, Grenoble folgte 1987 mit einem Vorzeigeprojekt und dem ausschliesslichen Einsatz von kundenfreundlichen Niederflrwagen. Strassburg, Nizza, Bordeaux und sogar Paris bauen seither neue Tramlinien – durchwegs mit grossem Erfolg.

Auch Genf freut sich über einen Zuwachs von Passagieren auf seinen Trams. Die Zahl stieg laut TPG zwischen 2006 und 2011 von 44 587 000 Fahrgästen pro Jahr (122 156/Tag) auf 65 631 000 (179 811). Allerdings wird die Feststimmung der Genfer Verkehrsbetriebe seit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke im Dezember durch hitzige Diskussionen getrübt. Seither werden die sechs Äste des Tramnetzes nur noch durch drei Durchmesserlinien bedient – vorher waren es

sieben Linien. Dies verursacht vermehrt ein unangenehmes Umsteigen in den beiden Knoten Plainpalais und Bel-Air. Ausserdem bleiben die Trams häufig im Verkehr stecken.

Späte Aufholjagd in der Schweiz

Generell hat die Schweiz den Ausbau des Tramnetzes in den Städten und Agglomerationen durch Stadtbahnen spät in Angriff genommen. Erst durch den Infrastrukturfonds und den Agglomerationsfonds hat der Bund griffige Instrumente zur finanziellen Unterstützung von Tramprojekten geschaffen. Diese Unterstützung ist nötig, denn der Bau von Trams ist kostspielig. Für das Tram Zürich-West erreichte der Kilometerpreis 42 Millionen Franken, bei der projektierten Tramstrecke von Köniz nach Ostermundigen (Bern) geht man von 37 Millionen Franken pro Kilometer aus, wobei ein kurzer Tramtunnel inbegriffen ist. Die Kosten erhöhen sich auch auf Grund der immer länger werdenden Planungszeiten. Bisher gehen die Fachleute davon aus, dass für die Einführung eines Trams mindestens ein Einzugsgebiet von 200 000 Einwohnern nötig ist. Inzwischen werden allerdings auch günstigere Systeme entwickelt, die in kleineren Me-



Mit dem Tram geht es vorwärts. Gut gelaunter Berner Tramführer.

tropolen schon ab 100 000 Leuten punkto Kilometerkosten gegenüber dem Bus konkurrenzfähig wären.



Bern: Ein erster Ausbau

Seit 12. Dezember 2010 fährt das Tram Bern-West nach Brünnen, Bethlehem und Bümpliz. Zwölf Jahre Planungs- und Bauzeit sowie mehrere Volksabstimmungen waren nötig, bis nach fast vierzig Jahren in Bern erstmals wieder eine Erweiterung des Tramnetzes in Betrieb ging. 152 Millionen Franken wurden in die 6,8 Kilometer lange Neubaustrecke investiert. Bern Mobil steigerte sein Tramnetz um 40 Prozent von 17 auf 24 Kilometer. Die nächsten Ausbaustapen der «Tram Region Bern» beinhalten zwei Projekte: Umstellung der Buslinie 10 von Köniz nach Ostermundigen auf Trambetrieb (2017) sowie die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern. Auch ein Tram durch die Länggasse ist in der Pipeline.

Bern Mobil www.bernmobil.ch

Genf: Wieder eine Tramstadt

Die Calvin-Stadt hat ihr Tramnetz in den letzten Jahren sukzessive erweitert. Zuletzt wurde im Dezember 2011 die westliche Verlängerung des Trams um 7 Kilometer bis zum Park & Ride nach Bernex in Betrieb genommen, welche auch Lancy, Onex und Confignon an die Innenstadt anschliesst. 320 Millionen Franken wurden in den Bau dieser Linie gesteckt. Im April 2011 konnte die Verlängerung des Tramastes zum Forschungszentrum Cern gefeiert werden. Weitere Projekte: Im Rahmen des grenzüberschreitenden, vom Bund subventionierten Agglomerationsprojekts soll ab dem Jahr 2016 das Tram Genf mit dem französischen Annemasse verbunden werden. Schon 2015 wird ein Tram nach Saint-Genis angestrebt. Die Verkehrsbetriebe Genf haben 94 Trams im Einsatz, davon 9 moderne Tango-Kompositionen von Stadler sowie 39 Bombardier-Cityrunner. 22 Stadler-Tango-Trams sind bestellt und sollen bis 2013 geliefert werden.

Transports publics genevois TPG www.tpg.ch





In der Stadt Genf hat das Tram in den letzten Jahren eine spektakuläre Wiedergeburt erlebt. Vorbild war Frankreich.

Manche Städte und Regionen haben die Entwicklung indes ganz verschlafen, beispielsweise Basel. Dort ist die grenzüberschreitende Verlängerung des Trams nach Weil am Rhein zwar endlich im Bau und soll Ende 2013 in Betrieb gehen, ansonsten hat sich in den letzten Jahrzehnten praktisch nichts getan. Erst im Februar dieses Jahres haben die Verkehrs- und Baudepartemente beider Basels das Konzept «Tramnetz 2020» mit einer Ausweitung des Netzes um 25 Prozent vorgestellt. Dabei konnte auch der Laie feststellen, dass Basels Innenstadt Entlastungsspannen braucht, weil

in Folge der Taktverdichtung zwischen Barfüsserplatz und Marktplatz ein Tram aufs nächste folgt.

Besonders eklatant ist der Fall Lugano im Kanton Tessin. Schon vor 20 Jahren forderte der VCS, dass Lugano ein Tram brauche und dieses möglichst in die Schmalspurbahn Lugano-Ponte-Tresa integriert werden soll. Was damals von den Behörden als Hirngespinnst abgetan wurde, ist mittlerweile Teil der offiziellen Verkehrspolitik des Luganese und des Kantons Tessin. Das Projekt ist aufgegleist, mit einer Verwirklichung der ersten Etappe ist aber nicht vor 2023 zu rechnen

– zu spät angesichts einer bereits im Verkehrskollaps liegenden Mini-Metropole.

Offene Projekte

Nur skizziert sind Tramprojekte in weiteren Schweizer Städten. In St. Gallen haben die Jusos mit VCS und SP im Jahr 2010 eine Petition «Zukunft dank Tram» gestartet. Darin wird das Projekt eines städtischen Trams lanciert. Die Stadt hat die Petition wohlwollend aufgenommen und will in den nächsten Jahren mit der Eigentrasse der Stadtbusse die Voraussetzungen schaffen, damit man beim nächsten Generationenwechsel der Busse (2020) möglicherweise auf Tram umstellen kann.

In Winterthur wird ebenfalls über die Einführung einer Stadtbahn nachgedacht. Eine Studie ergab, dass die Stadt mit 90 000 Einwohnern zwar an der «unteren Grenze» für die Wiedereinführung einer Strassenbahn beziehungsweise eines Tram-trains liegt, allerdings eine sehr günstige Struktur mit der Konzentration der Bevölkerung in den Tälern auf zwei Hauptachsen aufweist. Schliesslich hat der VCS Aargau die Idee für eine Stadtbahn in Baden lanciert.

Texte: Gerhard Lob, Bilder: Peter Mosimann

Lausanne: Renaissance als «Metro»

Lausanne verfügte über ein 66 Kilometer langes Tramnetz, das auf die Landesausstellung Expo 1964 (!) stillgelegt wurde. Die Stadtbahnen erleben inzwischen als «métro» eine Renaissance. Die M1 ist effektiv eine Stadtbahn, wurde auch zuerst TSOL genannt (Tramway du sud-ouest lausannois). Sie verbindet das Stadtzentrum mit dem westlichen Teil der Stadt und dem Universitätscampus sowie Renens. Drei Haltestellen sind unterirdisch. Als erste vollautomatische Metro der Schweiz wurde die M2 am 27. Oktober 2008 in Betrieb genommen. Diese steile Bahn auf Pneus verbindet Ouchy (373 m) am Seeufer mit Epalinges (711 m) im Norden der Stadt und ist so zur Hauptverkehrsader in der Agglomeration Lausanne geworden. Sie befördert bereits mehr als 20 Millionen



Passagiere pro Jahr. Ab 2017 soll ein Tram als M3 das Zentrum von Lausanne mit dem Vorort Bussigny verbinden. Der Bundesrat hat die Konzession für den Bau der Tramlinie zwischen Lausanne-Flon und Renens-Gare im September 2011 erteilt. Der Anteil des Bundes beträgt 40 Prozent der Projektkosten, ist jedoch auf maximal 74 Millionen Franken beschränkt.

Transport publics de la région lausannoise www.t-l.ch

Lugano: Gewaltige Probleme

Im Dezember 1959 wurde in der grössten Tessiner Stadt das letzte Tram aus dem Verkehr gezogen. Nun soll die Strassenbahn in moderner Form wieder auferstehen, um die gewaltigen Verkehrsprobleme der Stadt wenigstens teilweise zu lösen. Geplant ist in einem ersten Schritt eine vier Kilometer lange Tramlinie vom Zentrum (dem Knoten Piazza Ex-Scuole) zu den Vororten Bioggio und Manno. Kernstück ist ein 2,2 Kilometer langer Tunnel, der den Bahnhof unterquert. Von der unterirdischen Haltestelle sollen Lifte zum Bahnhof nach oben führen. Das aufwändige Projekt mitsamt der «Mini-U-Bahn» ist auf 271 Millionen Franken veranschlagt. Der Baubeginn ist für 2016 geplant, die Inbetriebnahme für 2023. Zu einem späteren Zeitpunkt soll diese West-Ost-Verbindung durch eine Nord-Süd Linie von Cornaredo (im Norden beim Stadion) zu den Einkaufszentren auf der Sciarolo-Ebene im Süden erweitert und ergänzt werden. Diskutiert wird zudem über eine Verlängerung der Schmalspureisenbahn Lugano-Ponte Tresa (FLP) über die Grenze hinaus bis nach Italien.

Projekt Tram Lugano www.lugano.ch/news/rete-tram-del-luganese.html



© zvg



Auf dem Zürcher Paradeplatz herrschte schon 1938 ein reger Trambetrieb. Die Fahrzeuge waren unter der Bezeichnung «Städtische Strassenbahn» unterwegs.

Bewegtes Auf und Ab

Das Tram gehörte einst ins Bild von vielen Schweizer Städten. Es verkehrte auch in kleinen und mittleren Zentren. Zudem gab es zahlreiche «Überlandtrams».

Zürich, Basel, Bern, Lausanne und Genf: Einzig die fünf grössten Schweizer Städte besitzen heute noch Tramnetze, wobei Lausanne mit seinen beiden «métros», die durchgehend auf einem eigenen Trasse abseits der Strasse verkehren, ein Spezialfall ist. Eine letzte Linie dem See entlang ist ausserdem in Neuenburg noch vorhanden. Bis in die 1950er-Jahre war die Strassenbahn in zahlreichen weiteren Städten heimisch.

Damals verkehrten in mittleren Städten wie La Chaux-de-Fonds, Freiburg, Biel, Luzern, Lugano, Winterthur und St. Gallen Strassenbahnen. Sogar in den relativ kleinen touristischen Orten St. Moritz und Locarno leisteten sie gute Dienste. In Spiez verband eine kurze Linie den Bahnhof mit der Schiffflände.

Ein Kind der Industrialisierung
Das Aufkommen des «Tramways» ist eng

mit der Industrialisierung verknüpft. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wuchsen die meisten Städte über ihre klassischen Grenzen hinaus. Es wurden ausserhalb der Stadtmauern neue Quartiere gebaut, die Bevölkerungszahl nahm stark zu. Gleichzeitig entstand parallel zur Fabrikarbeit das Phänomen der «Pendler». Grosse Massen von Arbeitern und Arbeiterinnen strömten jeden Tag von ihren Wohngebieten in die Fabriken.

Das grosse Tramsterben setzte in den 1950er-Jahren ein. Der öffentliche Verkehr kam unter die Räder.

Das Tram war zusammen mit dem Fahrrad ein ideales und effizientes Verkehrsmittel, um die wachsenden Distanzen innerhalb der grösser werdenden Städte zurückzulegen.

Am Anfang zogen oft noch Pferde die auf Schienen verkehrenden kutschenartigen Wagen, manchmal kamen während einer Übergangszeit auch Dampftrams zum Einsatz, bis sich schliesslich die Elektrizität durchsetzte. Als erste Schweizer Stadt nahm Genf 1862 eine Pferdestrassenbahn in Betrieb. Zürich folgte erst zwanzig Jahre später, wobei die drei ersten 8,6 Kilometer messenden, normalspurigen Linien drei Vorortsgemeinden mit dem Hauptbahnhof und dem Paradeplatz verbanden, die längst eingemeindet sind: Enge, Riesbach und Aussersihl. Mit dem Start der «Elektrischen Strassenbahn Zürich» wechselte die Limmatstadt auf die Meterspur, die sich in den Schweizer Städten für die meisten Tramlinien durchsetzte. Sie hat

den Vorteil, dass sie engere Kurvenradien zulässt als die Normalspur.

Elektroantrieb setzt sich durch

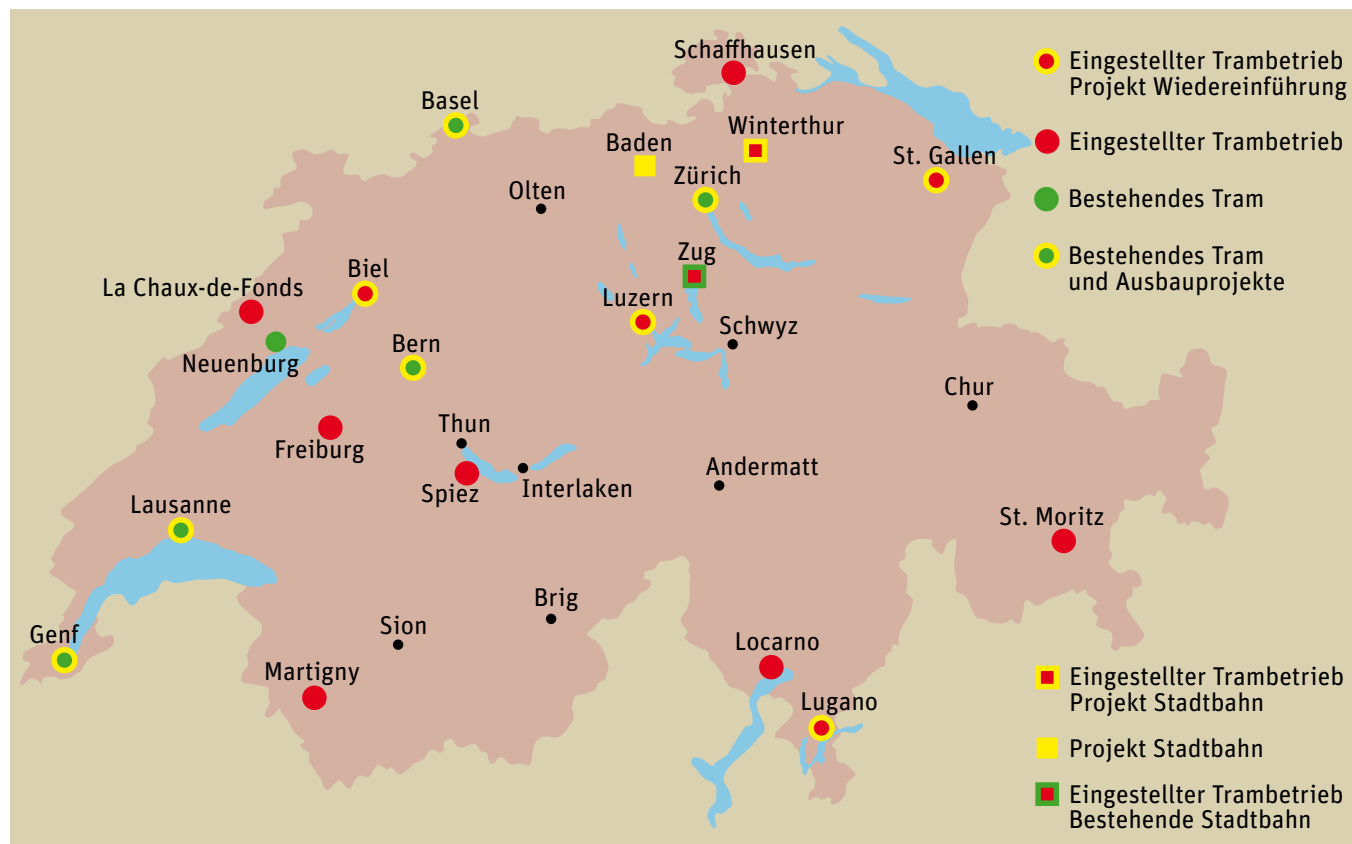
In Bern nahm die «Tramwaygesellschaft» ihren Betrieb 1890 auf: mit einem originellen Druckluftantrieb, wobei die Druckluft im Wasserkraftwerk Matte erzeugt und dann per Rohrleitung zum Tramdepot neben dem Bärengraben geleitet wurde. Um die Jahrhundertwende waren die meisten Linien elektrifiziert. Es gab noch kaum Autoverkehr, die Trams hatten Erfolg, die Städte und die teils privaten Gesellschaften bauten ihre Netze zügig aus. Die Schweizer Städte entwickelten sich zu Tramstädten. Genf besass um 1925 das längste Tramnetz von Europa (130 km). Die Grenzstadt Basel verbanden bereits vor dem Ersten Weltkrieg zwei internationale Linien mit den noch deutschen Vororten St. Ludwig (St-Louis) und Hüningen. 1919 erreichte die Strassenbahn auch den Bahnhof von Lör-

rach. Diese sogenannten «Ausländerstrecken» fielen später dem «Autowahn» zum Opfer. Das Basler Tramnetz erreichte im Jahr 1934 seine grösste Ausdehnung, als es insgesamt 72 Kilometer mass. Auch in kleineren Zentren existierten beachtliche Netze. In Luzern mass das Netz gut elf, in St. Gallen zwölf, in Biel acht Kilometer.

Der Kampf gegen das Tram

Es folgte der Abbau. Mehrere Städte stellten einzelne Linien schon vor dem Zweiten Weltkrieg auf Busbetrieb um, den sie als flexibler und billiger einstufte. Das grosse Tramsterben setzte aber erst in den 1950er-Jahren ein. Mit dem Wirtschaftwunder konnten sich immer mehr Leute ein eigenes Auto leisten. Der öffentliche Verkehr kam unter die Räder der Autoeuphorie, allen voran das Tram, das als veraltet galt und als «Verkehrshindernis» verschrien war, weil es den Platz mit dem Individualverkehr teilte. Es hatte nicht nur bei den Automobilisten, son-

In der Schweiz gab es einst auch in vielen mittleren Städten Trambetriebe. Einige, die sie abschafften, denken jetzt an die Wiedereinführung von Tramlinien. In Lugano ist der Beschluss dazu schon gefasst.



Der Widerstand gegen das Tram ist nicht verschwunden. In Bern droht der nächste Ausbau zur Zitterpartie zu werden.

dern auch bei den Verkehrsexperten und vielen Stadtbehörden einen schlechten Ruf, die oft kaum noch in die Modernisierung der Netze und des Rollmaterials investierten. So kam es erst recht ins Hintertreffen: Es setzte eine eigentliche Abwärtsspirale ein.

Wenn die Städte das Tram fördern wollten, mussten sie mit dem erbitterten Widerstand der Automobilverbände ACS und TCS rechnen, die eine eigentliche Antitramideologie vertraten. So ergriffen sie 1955 in Basel das Referendum gegen einen Kredit für neue Tramwagen. Sie wollten das Tram ganz aus den Strassen verbannen und sie für den Autoverkehr reservieren. Nach einem heftig geführten Abstimmungskampf nahmen die Stimmbürger den Kredit dennoch an. Das Basler Tram konnte so dem Schicksal vieler anderer Betriebe und Linien entgehen, die aufgehoben wurden. Weniger Glück hatte Genf, das konsequent in eine Autostadt umgebaut wurde. 1969 waren vom einst stolzen Schienennetz gerade noch neun Kilo-

meter übriggeblieben. Weil die Stadt im Autoverkehr erstickte, entschloss sie sich vor gut 20 Jahren dazu, für teures Geld ein neues Strassenbahnnetz aufzubauen. Genf ist ein besonders krasses Beispiel für das bewegte Auf und Ab, das die Geschichte des Trams begleitet. Heute gilt es wieder als unentbehrliches und modernes Verkehrsmittel, das die Lebensqualität fördert. Das Hauptproblem ist inzwischen der Privatverkehr. Dennoch ist der Widerstand gegen das Tram nicht verschwunden. Im Kanton Bern akzeptierten die Stimmenden die Umstellung zweier städtischer Buslinien auf Trambetrieb erst im zweiten Anlauf. Auch der nächste Ausbauschnitt droht zu einer Zitterpartie zu werden.

Mit dem Tram über Land

Strassenbahnen verkehrten nicht nur innerhalb der Städte. Man sah sie oft auf Überlandstrecken, wo sie den Personentransport auch auf längeren Distanzen übernahmen. So gab es am Genfersee mehrere Tramstrecken, die heute meist

von Bussen bedient werden. Die längste Tramstrecke existierte zwischen Vevey und Villeneuve. Auch am rechten Thunerseeufer verkehrte ab 1913 eine Strassenbahn durchgehend von Thun bis Interlaken und bis 1952 noch bis zur Beatenbucht. Eine andere Strassenbahn verband Altdorf mit Flüelen. Der Strassenverkehr machte diesen «Überlandtrams» allerdings noch viel systematischer den Garaus als jenen innerhalb der Städte.

Ein Spezialfall sind die meist kurzen Linien, die einst als Zubringer zu Hotels und Kurorten gebaut wurden. Auch von ihnen haben nur wenige überlebt. Immerhin verkehrt oberhalb von Zermatt seit dem Jahr 2000 wieder das rekonstruierte Riffelalptram auf einer 600 Meter langen Strecke zwischen dem Hotel und der Bahnstation Riffelalp. Dieses höchstgelegene Tram Europas war 1961 nach dem Hotelbrand stillgelegt und später abgebrochen worden. Nur die zwei Triebwagen überlebten. Sie wurden restauriert und stehen heute wieder in Betrieb: eine Renaissance im Kleinen. Peter Krebs

© Bernmobil



So sah der Bahnhof-Vorplatz in Bern ums Jahr 1925 aus, als sich der Bahnhof direkt neben der Heiliggeistkirche befand.