

## Vom Oldtimer-Drämmli zum Combino

Autor(en): Georg Vischer  
Quelle: Basler Stadtbuch  
Jahr: 2001

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/ab8d8732-9cb7-4e6e-8451-ca85f2f82c24>

### **Nutzungsbedingungen**

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

# Vom Oldtimer-Drämmli zum Combino

Georg Vischer

## Die BVB als kundenorientiertes Verkehrsunternehmen

1995 feierten die BVB ihr hundertjähriges Bestehen. Sechs Jahre später sind sie fast nicht wiederzuerkennen: Neue Fahrzeuge in einem helleren Grün und mit einem neuen Logo sowie bei allen Tramkompositionen mindestens ein bequemer Niederflureinstieg prägen heute das Bild der BVB als kundenorientiertes Verkehrsunternehmen. Aber nicht nur neue Trams und Aubobusse wurden beschafft, sondern entsprechend den gewandelten Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden auch das Fahrplanangebot und verschiedene Linienführungen verbessert.

*Durch den Einbau von Niederflurteilen in bestehende Tramwagen wird der Zugang für Eltern mit Kinderwagen und für Gehbehinderte erleichtert.*



An einer grossen Tramparade wurde 1995 Rückblick auf 100 Jahre BVB gehalten und Fahrzeuge aus den verschiedensten Epochen – vom Rössli-Tram bis zum modernen Gelenktram – vorgestellt. Für den Zustand der BVB im Jubiläumsjahr charakteristisch war die Tatsache, dass mehr als drei Viertel der Tag für Tag eingesetzten Tramwagen ein Alter von 25 Jahren und mehr aufwiesen. Die vorzugsweise auf den Linien 2, 3, 15 und 16 eingesetzten Vierachser mit Holzbänken waren sogar schon fast 50-jährig.

### Behindertenfreundliche Einstiege beim Tram

Solange auf jedem Tramkurs ein Biletteur mitfuhr, der gehbehinderten Fahrgästen, aber auch Müttern mit Kinderwagen beim Einsteigen behilflich sein konnte, war der Zutritt zu den öffentlichen Verkehrsmitteln für alle potenziellen Kundinnen und Kunden grundsätzlich sichergestellt. Diese Situation veränderte sich mit der Einführung des biletteurlosen Betriebs ab 1965. Nicht immer halfen Mitfahrgäste beim Ein- und Aussteigen, wes-

halb fortan gehbehinderte Fahrgäste häufig auf die Benützung des öffentlichen Verkehrsmittels verzichteten, soweit sie sich anderweitig organisieren konnten.

Bereits 1987 wurden in Genf und kurze Zeit später in Bern neue Gelenktrams mit einem bequemen tiefen Einstieg beschafft. Die BLT, der Partnerbetrieb der BVB, ergänzte ab 1988 die Hälfte seiner Gelenktrams mit einem Niederflur-Zwischenteil, einer so genannten Sänfte. Mit der Kombination von drei verschiedenen Massnahmen erreichen die BVB, dass in Basel ab Frühjahr 2002 bei sämtlichen Tramkompositionen mindestens ein Niederflureinstieg angeboten werden kann:

- Wie der Partnerbetrieb BLT bauten die BVB in die 28 Gelenktrams des Typs «Guggummere» aus den 90er-Jahren neue Niederflur-Mittelteile ein.
- Die 91 in den Jahren 1963 bis 1973 beschafften vierachsigen Anhänger weisen dank ihrer Luftfederung einen sehr hohen Fahrkomfort auf. In der BVB-eigenen Werkstätte wurden bei 32 dieser Fahrzeuge im Fahrgastraum zwischen den Drehgestellen ein Niederflur-Teil eingesetzt und die gesamte Innenmöblierung erneuert. Erstmals in einem schweizerischen Tramfahrzeug wurde hier auch eine Klimaanlage im Fahrgastraum eingebaut.
- Wegen der Überalterung des Tram-Fahrzeuggparks konnte jedoch auch im Interesse eines wirtschaftlichen Betriebes nicht auf die Beschaffung von neuen Trams verzichtet werden. Mit Beschluss vom 11. November 1998 stimmte der Grosse Rat oppositionslos dem Kredit von 101 Millionen Franken für den Ankauf von 28 Combino-Gelenktrams zu.

Beim Combino handelt es sich um ein zu 100 Prozent niederfluriges Tram in Modulbauweise, das in verschiedenen Varianten in weltweit über 400 Exemplaren von der deutschen Firma Siemens gebaut wird und in vielen Städten, so unter anderem in Freiburg im Breisgau und bald auch in Bern, im Einsatz steht. Der Basler Combino besteht aus sieben Teilen und misst dreiundvierzig Meter. Er ist damit gleich lang wie die bisherigen langen Tramzüge der BVB, aber drei Meter kürzer als die von der BLT auf den Linien 10 und 11 eingesetzten Kompositionen. Durch die acht Türen gelangt man

stufenlos in das geräumige Wageninnere, das insgesamt 90 Sitzplätze und 163 Stehplätze anbietet. Für Elektrorollstühle steht eine ausklappbare Rampe zur Verfügung. Die 28 Fahrzeuge reichen aus, um die beiden am stärksten belasteten Linien der BVB, nämlich die Linie 6 von Allschwil nach Riehen und die Linie 8 von Kleinhüningen via Bahnhof SBB zur Neuweilerstrasse, auszurüsten.

Für ihre rasche und umfassende Einführung von behindertenfreundlichen Einstiegen beim Tram wurden die BVB im November 2001 im Rahmen des Schweizer «Innovationspreises öffentlicher Verkehr» mit einer Auszeichnung geehrt.

### **52 neue Autobusse**

Von den 76 im Jahre 1999 eingesetzten Bussen und Trolleybussen der BVB wiesen 52 ein Alter von zwischen 14 und 31 Jahren auf. Sie entsprachen nicht mehr zeitgemässen Komfortansprüchen und verursachten infolge der Überalterung hohe Wartungskosten.

Zwischen 1999 und 2001 beschafften die BVB in drei Serien insgesamt 38 Gelenkautobusse, 8 zweiachsige Autobusse und 6 Kleinbusse. Sämtliche Fahrzeuge sind niederflurig, mit einer Klapprampe für Elektrorollstühle und die grossen Busse zusätzlich mit einer Klimatisierung ausgerüstet.

### **Neues Erscheinungsbild**

Dank der Beschaffung der neuen Niederflur-Busse und der Combinos konnten die BVB in kurzer Zeit eine sehr grosse Anzahl von alten Fahrzeugen austarnen. Diesen Erneuerungsprozess nahmen sie zum Anlass, nach über 50 Jahren zu einem neuen Erscheinungsbild mit einem helleren Grün und einem vom Basler Grafiker Armin Vogt entworfenen neuen Logo überzugehen. Wie nicht anders zu erwarten war, gab die Inverkehrsetzung der neuen Fahrzeuge zu einigen Diskussionen Anlass. Mittlerweile ist jedoch das neue Erscheinungsbild akzeptiert.

### **Änderungen am Liniennetz**

Aus verschiedenen Studien wissen die BVB, dass weit mehr als die Hälfte ihrer Fahrgäste grund-

sätzlich auch die Möglichkeit haben, ein Auto zu benutzen. Sie fahren mit Tram oder Bus, weil ihnen die öffentlichen gegenüber dem individuellen Verkehrsmittel den Vorteil bieten, bequem an Orte zu gelangen, wo ein Mangel an Parkplätzen besteht. In Basel sind dies in erster Linie die Innenstadt sowie das Gebiet um den Bahnhof SBB.

Wollen die BVB weiterhin auch für solche Kundinnen und Kunden attraktiv sein, müssen sie möglichst viel Direktfahrmöglichkeiten zu den Gebieten mit Parkplatzmangel anbieten. Innerhalb der letzten fünf Jahre wurden deshalb verschiedenste Anpassungen bestehender Linien vorgenommen und neue Buslinien, eine davon sogar grenzüberschreitend nach Weil und Haltingen, eingeführt.

Gewiss die spektakulärste Massnahme war der Bau der neuen Tramstrecke von der Münchenerbrücke entlang den SBB-Gleisen und durch die Post Basel 2 zum Centralbahnplatz im Rahmen von EuroVille. Dank dieser neuen Tramverbindung haben die rund 100 000 Einwohner im Einzugsgebiet der Linien 10 und 11 aus dem Birseck, dem

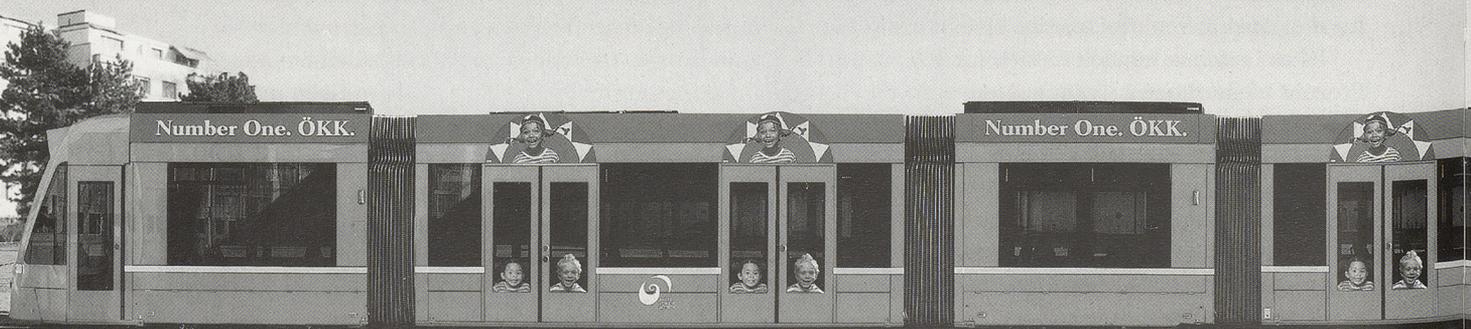
Leimental und dem Basler St. Johann-Quartier eine Direktverbindung zum Bahnhof SBB erhalten.

Bei den Buslinien ist vorab die Verknüpfung der Linie von Bottmingen zur Schifflande mit der Linie vom Claraplatz zur Bäumlhofstrasse über die Mittlere Rheinbrücke sehr erfolgreich. Dank der vielen Direktfahrmöglichkeiten wurde die neue Busverbindung und die gleichzeitige Verlängerung via Grenzacherweg bis zur Bettingerstrasse bereits im ersten Betriebsjahr der neuen Linie 34 von wesentlich mehr Kundinnen und Kunden benützt als die Vorgängerlinien zusammen.

### Neues Fahrplanangebot

Die Lebensgewohnheiten und die Mobilitätsbedürfnisse der Kundinnen und Kunden der BVB haben sich in den letzten Jahren stark gewandelt. Vor dreissig Jahren waren noch sehr ausgeprägte Spitzenbelastungen am Morgen, über Mittag und am Abend festzustellen, wo jeweils doppelt so viele Fahrgäste Trams und Busse benützten als in den Zwischenzeiten. Bis zum Jahr 2000 sind die ehe-

*Der Combino, das erste hundertprozentig niederflurige Tram der Schweiz.*



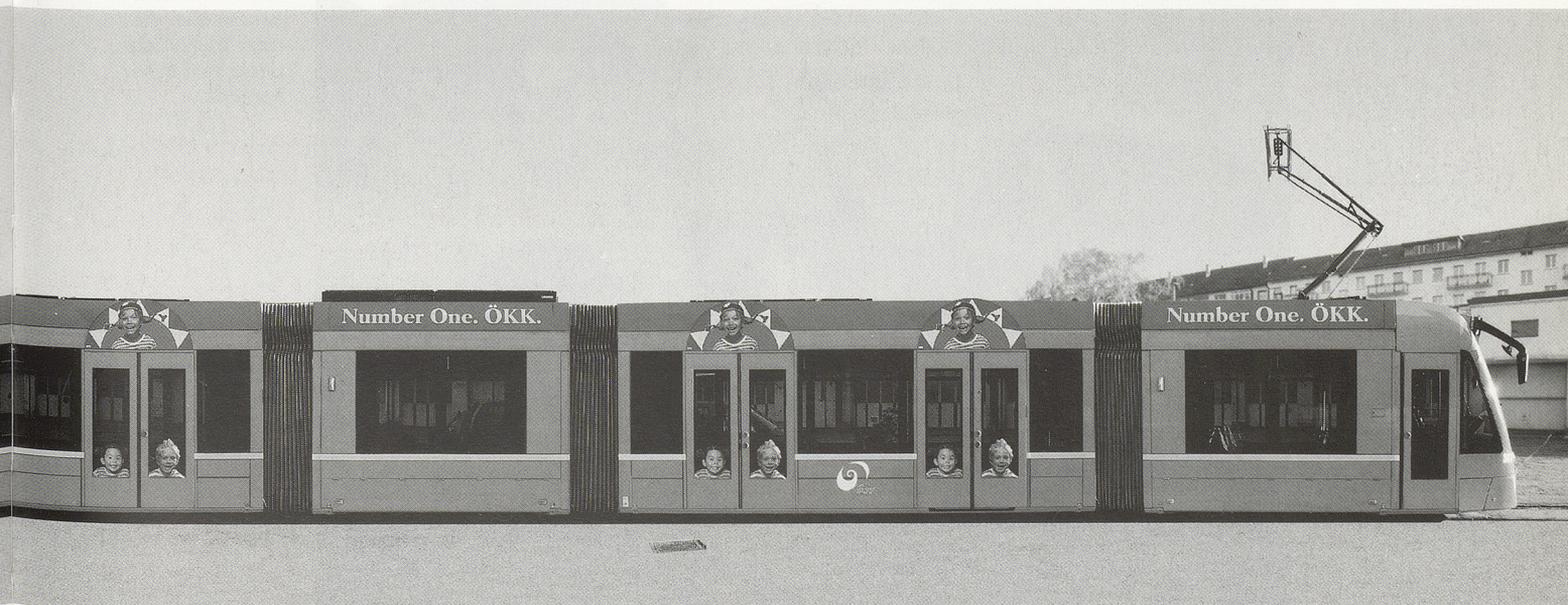
maligen Spitzen fast vollständig verschwunden, weil nur noch ein Viertel aller Fahrgäste Pendler sind, welche mit der BVB von und zur Arbeit oder Schule fahren. Bereits ab 11 Uhr gibt es mehr Kundinnen und Kunden als während der Morgenstosszeit, und während des ganzen Nachmittags werden nur wenig tiefere Werte gemessen als zur Abendstosszeit um 17 Uhr. Der in den letzten Jahren nur noch in der Morgen- und Abendspitze angebotene 6-Minuten-Takt wurde deshalb vollständig aufgegeben, ebenso wie der unbeliebte Sommerfahrplan mit den ausgedünnten Fahrplanintervallen. Während des ganzen Jahres verkehren die Trams und Autobusse an Werktagen von Betriebsbeginn bis 20 Uhr (an Samstagen bis 17.30 Uhr) durchgehend im 7½-Minuten-Takt. Bei diesem eigentlichen Taktfahrplan gelten grundsätzlich an jeder Haltestelle immer die gleichen, leicht merkbaren Abfahrtszeiten.

Auch im Spätbetrieb haben sich die Kundenbedürfnisse verändert. War vor hundert Jahren die Abfahrtszeit der letzten Strassenbahnen noch auf

22 Uhr festgelegt, so fahren heute sämtliche aus der Innenstadt in die Aussenquartiere und Vororte führenden Linien erst nach Mitternacht vom Barfüsserplatz ab. 1997 konnte dank privater Initiative auch für Busse ein nachmittägliches Angebot eingerichtet werden; heute verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag drei städtische Nachtbuslinien im Stundentakt bis 03.30 Uhr.

#### **Weitere kundenfreundliche Neuerungen**

Die verstärkte Ausrichtung der BVB auf ihre Kundinnen und Kunden zeigt sich noch in weiteren Neuerungen: Entlang der Autobus-Einsatzlinie 40 vom Leimgrubenweg via Lehenmatt-Quartier – Schwarzwaldbrücke zum Claraplatz sowie auf dem Centralbahn- und weiteren wichtigen Plätzen zeigen elektronisch gesteuerte Anzeigergeräte, wie lange man warten muss, bis das nächste Fahrzeug abfährt. Die automatischen Haltestellenanzeigen und -ansagen in den Trams und Bussen orientieren über den nächsten Halteort beziehungsweise auch



über allfällige Umsteigemöglichkeiten. Im umgebauten Kundenzentrum am Barfüsserplatz wird man von freundlichen Damen und Herren in einem modernen Verkaufsraum bedient und muss nicht mehr wie früher in der Kälte vor mit dicken Glasscheiben geschützten Schaltern anstehen. Die dank der neuen Leitstelle mögliche Anschlussicherung hilft mit, bei ausgewählten, wichtigen Umsteigeknoten wie zum Beispiel Brausebad (Linien 1 und 6) oder Heiliggeistkirche (Linien 15 und 16) die Qualität der Umsteigeverbindungen zu erhöhen.

Die BVB bieten den Baslerinnen und Baslern und den Fahrgästen aus der Agglomeration zusammen mit der BLT eine sehr gute Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln: eine attraktive Alternative zum individuellen Verkehrsmittel – und erst noch kostengünstig und umweltfreundlich.



*Seit dem 29. Juni 2001 fahren die BLT-Tramlinien 10 und 11 aus dem Birseck über die neue Trambrücke direkt zum Bahnhof SBB.*