

Berner Trams für die Ukraine



Bereits auf dem Gelände des Tramdepots zu Beginn des Transports wird es eng.

Schon im September sorgten zwei Trams, welche für die Ukraine bestimmt waren, für Aufsehen. Denn die zwei rund 40 m langen Sondertransporte blieben im solothurnischen Erlinsbach stecken. Erst nachdem der Dorfbrunnen demontiert wurde, konnte weitergefahren werden. Schuld war allerdings nicht direkt der Brunnen, sondern ein Baugerüst, welches gegenüber an der Brandruine des Restaurants „Löwen“ steht und so die Durchfahrt verengte.

Bilder und Text: Erich Urweider

Insgesamt werden 11 Tramkompositionen der Bernmobil, im Rahmen von Wirtschafts- und Entwicklungshilfe des SECO, nach Lviv transportiert und sollen dort noch einige Jahre im Einsatz stehen.

Der Transport im Konvoi

Etwa 40 m lang sind die Transporte, welche im Berner Tramdepot an der Bolligerstrasse mit je einer Tram beladen worden sind. Morgens um 9 Uhr sind sie abfahrbereit. Begleitet werden die beiden Transporte zum einen, von je einem Transportbegleiter der Transportfirma,

welcher den Auflieger wo notwendig nachlenkt. Dazu kommen Ausnahmetransportbegleiter der MAMO Verkehrsdienst GmbH aus dem aargauischen Unterentfelden. Damit die Transporte möglichst hindernisfrei fahren können, sind zwei Mitarbeiter von MAMO damit beschäftigt Verkehrsteiler, Schneepfosten oder sonstige Hindernisse aus dem Weg zu räumen. Hinterher fährt wiederum ein mit zwei Leuten besetztes Fahrzeug, die alles wieder vorschriftsgemäß aufstellen. Damit in der Stadt Bern, wo ein Teilstück unter der Oberleitung der Tram- und Buslinien verläuft, nichts Folgschweres passiert, fährt am Anfang des Transports auch Bernmobil mit einem Turmwagen mit. Von diesem aus wird der Abstand der Transporte zu

den Oberleitungen überwacht, denn die Sondertransporte dürfen den Tramverkehr nicht beeinträchtigen. Aus diesem Grund werden die Oberleitungen nicht ausgeschaltet und sind stromführend.

Die Behörden wollten erst nur jeweils einen Transport nach dem anderen an die Grenze in Rheinfelden fahren lassen – zwei Transporte zusammen mit Abstand und Begleitern usw. würden über 100 m lang.

Aus Sicherheitsgründen wie auch aus logistischen Gründen musste jedoch argumentiert werden, dass es viel mehr Sinn ergibt, die Behinderung durch Abbau und Aufbau der Verkehrsinfrastruktur nur einmal zu machen. Auch die Wartezeiten für die übrigen Verkehrsteil-



Bei der Ausfahrt über die Trambrücke muss weit ausgeholt werden, da der Trailer leider keine Ziehharmonikagelenke aufweist wie die Tram.

ANZEIGE



Trotz großzügiger Platzverhältnisse bei dieser Kurve muss zwischen den beiden Ampelanlagen durchmanövriert werden.



In Fraubrunnen wird der historische Ortskern passiert.





Besuchen Sie uns!

NUFAM DIE NUTZFAHRZEUG MESSE

25. - 28. September 2025

Halle 3 / F 311



MaXafe Schwerlastzurrung

Das Ziel, der Weg und das Vertrauen.



www.spanset.de



In Olten muss rangiert werden.

nehmer sind nur minimal länger, wenn bei der gleichen Anhaltung zwei Transporte im Konvoi die Engpässe und Kreuzungen passieren. Diese Argumentation wurde auch bei den Genehmigungsbehörden verstanden und der Konvoi-Transport wurde unter der Prämisse bewilligt, falls es zu größeren Verkehrseinschränkungen und Reklamationen komme, dies zukünftig nicht mehr bewilligt werden würde. (An dieser Stelle sei spoiled, dass es beim Debriefing mit den Behörden zu keinen Beanstandungen kam und die weiteren Trams somit wieder im

Konvoi fahren dürfen) – so konnten die beiden Trams hintereinander durch die Schweiz transportiert werden. Von Bern her ging es flott via Schwerlastroute nach Solothurn und danach durch Olten nach Erlinsbach.

Es wird eng

In Erlinsbach ist der Platz richtig knapp. Die Vorausmannschaft deckt den Platz, wo normalerweise der Dorfbrunnen vor sich hin

plätschert, mit überfahrbaren Platten ab, sodass die Schachtdeckel darunter nicht beschädigt werden. Damit sich das Verkehrschaos in Grenzen hält, wird der hintere Transport am Ortseingang kurz ausgestellt, so dass nur jeweils ein Tramtransport im Weg steht. So kann der übrige Verkehr zwischenzeitlich kurz abfließen und die Behinderung hält sich in Grenzen. Beide Transporte müssen das Hindernis nach demselben Verfahren überwinden: Als erstes kann vorwärts in Richtung Saalhöhe gezogen werden, um sofort rückwärts und mit der Hilfe



Rückwärts geht es in die Straße um geradeaus weiter zu kommen.



Erneut muss der Transportzug rückwärts, hier in die Baslerstrasse, stoßen.

des nachlenkenden Begleiters auf den Dorfplatz zu fahren. Dabei wird klar, dass der Platz an allen Enden beschränkt bleibt. Neben dem Brunnen, der nur seines Troges beraubt ist, ist vorne recht bald ein Geschäftshaus und hinten das Gemeindehaus im Weg, sodass die Transporte nur jeweils ganz knapp um die Ecke kommen. Der letzte Streich ist dann die Weiterfahrt in Richtung Aarau, wo die beiden Transporte beim Feuerwehrmagazin wieder vereint werden. Dann ist erstmal Pause angesagt.

Weiterfahrt

Der folgende Kreisverkehr, welcher aktuell durch eine Baustelle geziert wird, wird im Gegenverkehr genommen und via Horentaltunnel geht es über die Staffelegg. In Frick wird die Abfahrt wiederum im Gegenverkehr gefahren und anschließend geht es Überland nach Rheinfelden, wo als letztes Hindernis die Autobahneinfahrt auf die Autobahnbrücke des Zolls wartet. Die Fahrt der beiden Trams geht weiter via Deutschland – Polen bis nach Lviv im Westen der Ukraine. Mit den hier gezeigten Transporten sind nun bereits 6 Trams abtransportiert worden. Bis Mitte 2025 sollten alle 11 Tramkompositionen geliefert sein.

Vorgeschichte

Mitte Januar wurde bekannt, dass Bernmobil der ukrainischen Stadt Lviv (Lemberg) im Westen des Landes, 11 Tramkompositionen schenkt. Es handelt sich dabei um Trams des Typs „Vevey“. Dieser Tramtyp war der erste Niederflurtramtyp, welcher in der Schweiz gebaut



Aufstieg zur Staffelegg: Die beiden Volvo kommen ins Schnaufen.

wurde. In der Ukraine sollen sie noch 10 bis 12 Jahre ihren Dienst verrichten, bevor sie endgültig außer Dienst gestellt werden. Den Transport organisiert dabei das SECO und übernimmt auch die Kosten für den Transport, welcher als Export von einer polnischen Spedition ausgeführt wird. Ebenso werden 4 Mitarbeiter der Trambetriebe Lviv im Betrieb und Unterhalt

der „Vevey“-Trams geschult. Laut dem Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) hat der Export von Schweizer Trams in Partnerländer Tradition. So wurden bereits Trams von Bernmobil nach Rumänien und Trams der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) nach Vinnytsa (Ukraine) exportiert.