

RandstadRail & Co

Moderne Überland-Stadtbahn in den Niederlanden ■ Im Nachbarland geht's mancherorts eng zu. Großstädte stehen in Sichtweite zueinander, Inseln werden zur Raumgewinnung aufgeschüttet, Wohnsiedlungen systematisch geplant. Die Stadtbahn ist mittendrin und hat dank ihrer Flexibilität ihre Rolle gefunden

Wagen 4003 der RandstadRail fährt am 8. September 2025 auf der Den Haager Linie 19 in Delft vor pittoreskem Hintergrund

ALLE AUFNAHMEN: HARALD A. JAHN

In den Niederlanden ist die Metropolregion Randstad besonders dicht besiedelt, hier leben 40 Prozent der Gesamtbevölkerung des Landes. Die Großstädte Amsterdam, Den Haag, Rotterdam und Utrecht liegen so nah beieinander, dass sie einen fast geschlossenen Siedlungsraum bilden – dementsprechend dicht ist das Verkehrsnetz. Auf den wichtigsten Korridoren verkehren die Eisenbahnzüge alle paar Minuten, während die Straßenbahnnetze die unmittelbaren Einzugsgebiete der Städte versorgen. Der Großraum Den Haag/Rotterdam ist besonders interessant: Die Zentren sind nur 20 Kilometer voneinander entfernt, von der Stadtgrenze kann man die Hochhäuser der jeweils anderen Stadt sehen. Ein S-Bahn-System im herkömmlichen Sinn gibt es nicht, die Sprinter-Züge der NS (Ne-





derlandse Spoorwegen) übernehmen diese Aufgabe.

In den 1980er-Jahren entstand die Idee, von Den Haag ausgehend ein Stadtbahn-system nach Karlsruher Vorbild zu entwickeln. Züge aus dem Umland sollten ohne Umsteigezwang ins Stadtzentrum

weitergeführt werden. Auch Rotterdam entwickelte ähnliche Ideen, setzte aber auf den Ausbau der U-Bahn ins Umland. 1992 wurde die RandstadRail Foundation gegründet. Nach mehrfachen Planänderungen wurde zehn Jahre später mit den Bauarbeiten begonnen.

Mit der U-Bahn-Linie E von Rotterdam nach Den Haag

Rotterdam und Den Haag sind seit langem mit Bahnlinien verbunden. Der Bahnhof Den Haag HS (Hollands Spoor) ist das denkmalgeschützte Relikt der ersten Eisenbahnstrecke der Niederlande. Er war ab 1908 Ausgangspunkt der ersten elektrischen Linie des Landes, die als „Hofpleinlijn“ nach Rotterdam führte – bis 2002, als der Umbau zu einer U-Bahn-Linie begann. Die Rotterdamer U-Bahn-Linie E ging aus der „Erasmuslijn“ hervor, einer Nord-Süd-Linie in Rotterdam und zugleich die erste U-Bahn der Niederlande, eröffnet 1968. Nach mehreren Verlängerungen im Rotterdamer Großraum übernahm die Linie E 2006 die inzwischen umgebaute Hofpleinlijn: Am 11. September wurde die Strecke Rotterdam Hofplein nach Nootdorp eröffnet, am 3. September 2007 erreichten die Züge Den Haag Centraal. Der historische Bahnhof HS wird von der Metro nicht angefahren. Im Überlandbereich fährt die Metro unter Oberleitung, da sie sich die Strecke mit den Stadtbahnen der Randstadrail teilt. Bei der Station Laan van NOI, einige hundert Meter vor Den Haag Centraal trennt sie sich von der Stadtbahnstrecke und fährt ihre elegante Neubaustation über dem Busbahnhof von Centraal an. Bis 2016 war sie in den Vollbahnbereich des Bahnhofs eingebunden.

Stadtbahn im Brezel

Die Metro E ist nicht die einzige Möglichkeit, die historische Strecke Hofplein-

So sieht die spektakuläre Hallenquerung in Den Haag Centraal aus: Oben fahren Straßenbahn und RandstadRail, unten die Eisenbahn. Am 9. September 2025 stehen ein Doppelstockwagen der niederländischen Staatsbahnen, Regio-Citadis 4001 auf der RandstadRail-Linie 3 und im Hintergrund ein klassischer roter Straßenbahnwagen im Bauwerk

lijn zu bereisen: Auch Stadtbahnzüge der RandstadRail fahren hier. Wegen der unterschiedlichen Fußbodenhöhen der U-Bahn-Züge und der Regio-Citadis der Stadtbahn sind die Bahnsteige im gemeinsamen Bereich zwischen „Laan van NOI“ und „Leidschenveen“ zweigeteilt. Das südwestliche Ende der Linie ist speziell: Die Gemeinde Zoetermeer ist seit 1962 „Wachstumszentrum“ und somit Teil eines Konzeptes zur Schaffung von Satellitenstädten zur Linderung der seinerzeitigen Wohnungsnot. Mit dem Konzept sollten mittelgroße Gemeinden Keimzelle neuer Urbanisierung werden.

Ursprünglich sollte das Gebiet mit einer Straßenbahnlinie erschlossen werden,

Den Haag/Rotterdam (Randstad)

Inbetriebnahme: 29. Oktober 2006

Fahrzeuge: 71 Alstom RegioCitadis der HTM (Verkehrsbetrieb Den Haag) mit den Nummern 4001 bis 4014 und 4016 bis 4072 (4015 und 4046 nach einem Unfall zu einem Wagen zusammengebaut) für die Stadtbahnlinien 3, 4, 34 und 22 Bombardier Flexity Swift RSG der RET (Verkehrsbetriebe Rotterdam) mit den Nummern 5501 bis 5522 für die Metrolinie E

Linienlängen: 33,4 km (3), 29,6 km (4) und 29,6 km (Linie 34 als Hauptverkehrsverstärker zwischen Den Haag De Savornin Lohmanplein und Lansingerland-Zoetermeer) sowie 27,0 km (Metrolinie E)





Das Netz der RandstadRail: Die weiteren Den Haager Straßenbahnlinien neben den Linien 3 und 4 sowie die weiteren U-Bahnlinien neben der Linie E sind weggelassen
WIESENPINGUIN, CC BY-SA 2.0 DE/ANPASSUNGEN: ANNELI NAU

In Leidschenveen trifft die Metro-Linie E auf die Stadtbahnlinien 3, 4 und 34. Die Hochflur-Metrowagen und die Straßenbahnwagen benutzen von hier aus für einige Stationen eine gemeinsame Trasse in Richtung Den Haager Zentrum



dann entschied man sich für den Bau einer Vollbahn. Die 1977 eröffnete Linie hat die Form einer zweigleisigen Brezel und kreuzt sich in der Station Voorweg Hoog selbst. Zu Beginn flügelte man die von Den Haag kommenden Züge und befuhr die Schleife mit den getrennten Garnituren gegenläufig, um sie danach wieder zu vereinigen. Diese praxisfremde Idee vom Reißbrett wurde wegen häufiger Störungen rasch aufgegeben. 2006, als die Hofpleinlijn auf kombinierten U-Bahn-/Stadtbahnbetrieb umgestellt wurde, war die Vollbahnepoche zu Ende. Nun bedienen die Stadtbahnlinien 3 und 4 die „Brezel“, welche noch eine Zweigstrecke nach Lansingerland-Zoetermeer erhielt.

Stadtseitig zweigen die Stadtbahnlinien vor Erreichen von Den Haag Centraal von der mit der Metro geteilten Strecke ab, queren die Bahnhofshalle auf einer Brücke und tauchen dann innerhalb einer Hochhausgruppe in den Untergrund – eine komplexe Konstruktion, denn die Rampengleise sind auch mit dem Straßenbahnnetz verbunden und die Straßenbahnwagen anderer Linien verkehren hier ebenfalls. An die Rampe schließt „Het Souterrain“, wie der Straßenbahntunnel durchs Zentrum offiziell heißt, an. Die architektonisch und bautechnisch anspruchsvolle Unterflurstrecke hat einige Architekturpreise gewonnen. Nach den beiden Tiefstationen fahren die Randstad-Citadis in Richtung

Westen als normale Straßenbahnen weiter, denn sie haben hier die Äste der früheren Straßenbahnlinien übernommen.

Von Den Haag nach Delft

Die Hofpleinlijn war die erste Schnellverbindung zwischen Den Haag und Rotterdam, inzwischen hat jedoch die weiter westlich liegende Bahnstrecke über Delft die größere Bedeutung. In der Relation Den Haag HS – Delft verläuft auch die Straßenbahnlinie 1, die stellenweise den Charakter einer Überlandlinie hat. Als neue Tangentialverbindung kam 2010 die stadtbahnartig trassierte Linie 19 dazu, die den Osten Den Haags mit dem Wissenschaftspark der Uni Delft verbinden soll.

Auch diese Linie wird mit den Regio-Citadis betrieben. Noch endet sie am Bahnhof von Delft. Die Gleise zum Technopolis Innovation Park liegen zwar schon, immer neue Probleme verhinderten bisher die Inbetriebnahme. Nun wird Sommer 2026 als Eröffnungstermin angepeilt. Für die Zukunft ist eine Weiterführung zum Flughafen Rotterdam und eine Verknüpfung mit der dortigen Straßenbahn angedacht: Vom derzeitigen Gleiseende beträgt die Lücke sechs Kilometer.

Downgrade oder Upgrade?

Ähnlich wie in Belgien gab es um Amsterdam herum ein großes Netz an Lokalbahnlinien, die sämtlich verschwunden sind. Der Dampfbetrieb überzeugte nicht und



Die erste elektrische Straßenbahn ZESM 6, Baujahr 1908, Hersteller Beijnes Haarlem für die Oude Lijn, ist im sehr empfehlenswerten Eisenbahnmuseum von Utrecht ausgestellt

Amsterdam Amsteltram

Inbetriebnahme der Linie 25: 13. Dezember 2020 von Amstelveen Westwijk bis Zuid (6,5 km) und am 21. Juli 2024 weiter bis Uithoorn (4,4 km), davor vom 1. Dezember 1990 bis 3. März 2020 U-Bahn-Betrieb bis Zuid

Fahrzeuge: 72 CAF-Urbos 100, in Amsterdam 15G genannt, mit den Nummern 3001 bis 3072, davon 3001 bis 3025 und 3070 bis 3072 in grauer R-NET-Lackierung, die übrigen in blau-weißer Stadtnetz-Lackierung

Amsterdam: 2005 teilten sich noch Metro und Straßenbahn die Strecke nach Amstelveen. Die Bahnsteighöhen waren für die jeweiligen Züge angepasst. Rechts steht ein Wagen der Serie 11G. Die kleine Serie von Zweirichtungswagen wurde extra für die Linie 5 angeschafft



in den 1950er-Jahren wurde der Großteil des Netzes stillgelegt. Die malerische Strecke der Amsterdamer Museumstramway ist ein letzter Rest der ehemaligen Pracht. Es gibt aber zumindest einen Nachfolger: Die kombinierte Straßenbahn-/Metro-Linie 5/51 folgte der Trasse von Amsterdam Zuid bis Amstelveen. Ein Umbau der Station Zuid brachte das Ende der direkten Metroverbindung, war allerdings auch Gelegenheit, die Strecke Richtung Uithoorn wieder aufzubauen.

Vom Amsterdamer Zentrum bis Amstelveen verkehrt die Straßenbahnlinie 5 wie zu Metro-Zeiten und statt der Metro 51 hat nun die neue Linie 25 übernommen: Von Zuid nach Uithoorn verlängert verkehrt sie mit modernen CAF-Urbos in Doppeltraktion. Der neue Endpunkt der Linie ist ein schlichter Mittelbahnsteig, außer den beiden Stumpfgleisen existieren keine besonderen Betriebsanlagen. Trotzdem gibt es für Eisenbahnfreunde einen Grund, die

Am 14. September 2025 wartet eine CAF-Doppeltraktion als Linie 25 nach Uithoorn an ihrem stadtseitigen Startpunkt auf die Abfahrt. Im Hintergrund entschwindet ein baugleicher Einzelwagen als Straßenbahnlinie 5 in Richtung Zentrum

So etwas hat Seltenheitswert: Die Amsterdamer Metro-Linie 51 wurde in die Straßenbahnlinie 25 umgewidmet

GRAFIK: ANNELI NAU



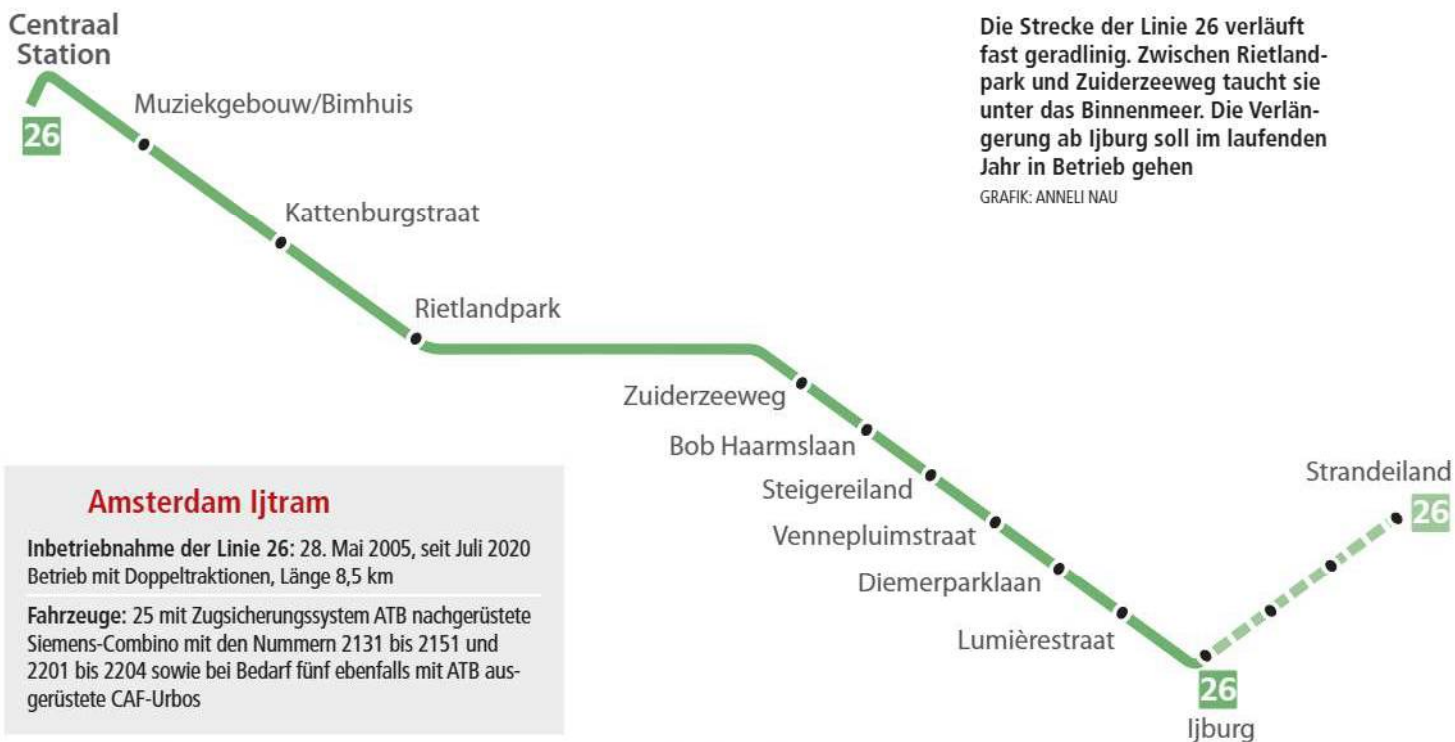
Reise mit der „25“ anzutreten: Der historische Bahnhof Uithoorn wurde mustergültig renoviert und zu einem gemütlichen Restaurant mit allerlei Reminiszenzen an den früheren Kleinbahnbetrieb herausgeputzt.

Nach Ijburg

Eine weitere Regional-Stadtbahnstrecke in Amsterdam hat keine historischen Wurzeln. Sogar die Stadtteile, die sie erschließt, waren vor den 2000er-Jahren noch nicht vorhanden: Es sind künstlich aufgeschüttete Inseln, auf denen Ijburg entstand. 2002 zogen die ersten Bewohner in

ihre neuen Häuser, seither wuchs die Bevölkerung rasch. Heute sind die Wohnungen auf Steigereiland, Haveneiland und Rieteilanden begehrt und die Planstadt wächst rasch weiter. Ursprünglich war eine Metro zur Anbindung an die Kernstadt vorgesehen. Aus Kostengründen wurde eine Stadtbahn auf eigener Trasse daraus – eindeutig die bessere Wahl, denn die Reise-





Die Strecke der Linie 26 verläuft fast geradlinig. Zwischen Rietlandpark und Zuiderzeeweg taucht sie unter das Binnenmeer. Die Verlängerung ab Ijburg soll im laufenden Jahr in Betrieb gehen

GRAFIK: ANNELI NAU

Amsterdam Ijtram

Inbetriebnahme der Linie 26: 28. Mai 2005, seit Juli 2020 Betrieb mit Doppeltraktionen, Länge 8,5 km

Fahrzeuge: 25 mit Zugsicherungssystem ATB nachgerüstete Siemens-Combino mit den Nummern 2131 bis 2151 und 2201 bis 2204 sowie bei Bedarf fünf ebenfalls mit ATB ausgerüstete CAF-Urbos



Am 26. Juli 2018 ist Combino 2140 auf der Julius Pergerstraat Richtung Bahnhof unterwegs. Im neuen Amsterdamer Stadtteil Ijburg war die Straßenbahn von Anfang an Träger des Verkehrs

geschwindigkeit ist hoch und die Zugänge im Niveau praktischer als bei Tiefstationen. Einzig die Trennwirkung der Trasse in der Mitte des Ijburglaan ist störend.

Stadtseitig endet die Linie 26 am Amsterdamer Bahnhof, weshalb in Richtung Innenstadt umgestiegen werden muss. Möglicherweise fördert der Bruch die Zentrumsbildung in der unfertigen Stadt und verhindert, dass der ÖPNV die neuen Bewohner zum Einkaufen in der Amsterdamer Innenstadt animiert. Dieser negative Effekt ist in der Wiener Seestadt durch die attraktive U2 eingetreten. Seit 2005 sind die Siemens-Combinos nach Ijburg unterwegs. Mit der fortlaufenden Besiedelung wurde der Verkehr verdichtet, seit 2020 fahren die Züge in Doppeltraktion. Sie sind mit Zugbeeinflussungssystem ausgestattet und bieten die in Amsterdam sonst nicht übliche Möglichkeit, Fahrräder mitzunehmen. Für moderne Züge ist der Schaffnerplatz in den Combinos ungewöhnlich; bei Doppeltraktion ist nur der hintere Wagen schaffnerbesetzt. Für das laufende Jahr ist die erste Verlängerung der Linie vorgese-



Einige Jahre später, am 15. September 2025 in Ijburg: Inzwischen werden die Combinos auf der Linie 26 in Doppeltraktion eingesetzt, die Reisegeschwindigkeit auf der Eigentrasse ist hoch

Sneltram Utrecht

Inbetriebnahme: Heutige Linien 20 und 21 am 17. Dezember 1983, Verlängerung der Linien 20 bis 22 nach Uithof am 14. Dezember 2019, Streckenlänge insgesamt 18,3 km

Fahrzeuge: 54 CAF Urbos 100 in 2,65 Meter Breite, davon Nummern 6001 bis 6027 fünfteilig (33 Meter lang) und 6051 bis 6077 siebenteilig (41 Meter lang) für gemischte Doppeltraktionen mit 75 Meter Länge und einer Kapazität für 490 Fahrgäste

hen: Auf Centrumeiland stehen bereits Häuser, dahinter wächst mit Strandeiland eine weitere Entwicklungszone aus dem Wasser des IJ, noch größer als Haveneiland. Auch hier wird die Straßenbahn das Rückgrat des Verkehrs bilden.

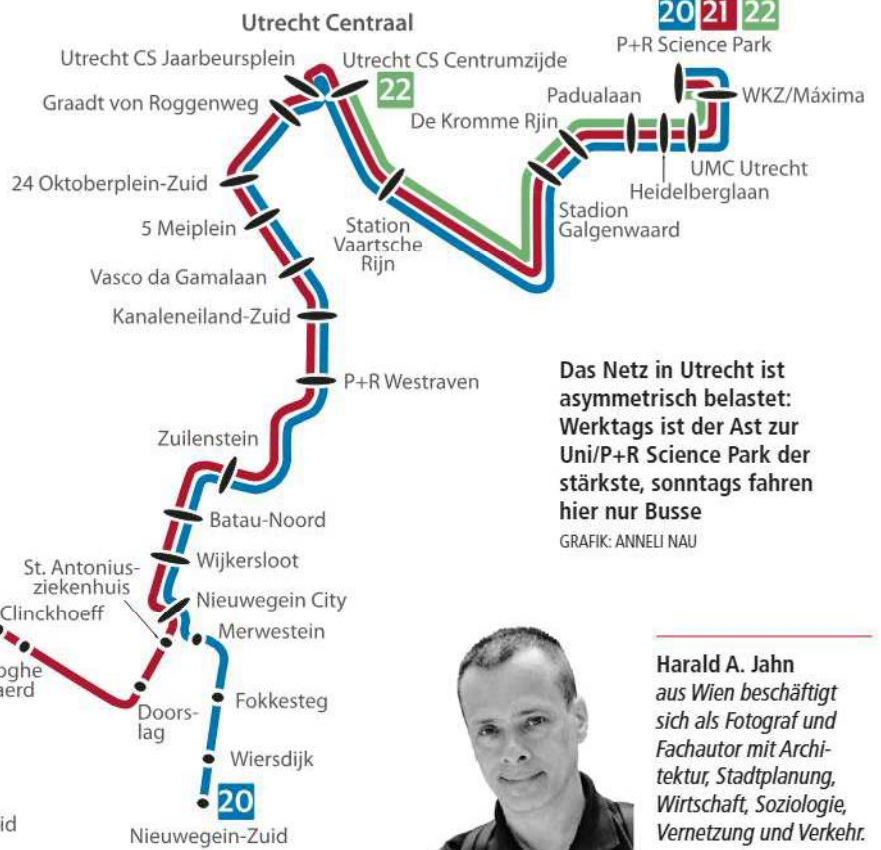
Sneltram in Utrecht

Im Großraum Utrecht entstand in den 1980er-Jahren eine Sneltram zur Verbindung der Gemeinden Nieuwegein und IJsselstein, wie Zoetermeer bei Den Haag ebenfalls „Wachstumszentren“, die den Besiedlungsdruck aus der Altstadt nehmen sollten. Wie bei den RandstadRail-Linien nach Zoetermeer war eine Vollbahn geplant. Zum Bau kam es nicht – zu teuer wäre die teilweise aufgeständerte Trasse geworden. 1983 fuhr stattdessen die erste Stadtbahn von Utrecht Centraal Richtung Südwesten nach Nieuwegein-Zuid und 1985 kam ein Ast nach IJsselstein dazu.

Die Strecken wurden von der staatlichen Eisenbahn Nederlandse Spoorwegen ge-

baut. Die privaten Betreiber wechselten mehrmals, auch der Wagenpark bot öfter was Neues: Anfangs waren Hochflur-Gelenkwagen der Schweizer Firma SIG unterwegs. Als diese saniert werden mussten, kaufte der Betrieb als Zwischenlösung ausgediente E₆/c₆ der Wiener U6, die mit Trittbrettern an die Hochbahnsteige angepasst wurden. 2020 wurde das System für die neuen Niederflzüge vorbereitet. Die Bahnsteige wurden abgesenkt und auf

Bahnsteiggleiches Umsteigen zwischen Vorortzug und Metro in Rotterdam: Für den Fahrgast sind die Vorteile von offenen Systemen wie in Deutschland oder Österreich offensichtlich



Das Netz in Utrecht ist asymmetrisch belastet: Werktags ist der Ast zur Uni/P+R Science Park der stärkste, sonntags fahren hier nur Busse

GRAFIK: ANNELI NAU



Harald A. Jahn aus Wien beschäftigt sich als Fotograf und Fachautor mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie, Vernetzung und Verkehr.



75 Meter verlängert. Nach mehrmonatiger Betriebspause ersetzen ab Frühjahr 2021 CAF-Niederflurwagen die Altbauzüge.

Schnell nach Uithof

Ab 2011 wurde der Hauptbahnhof neugestaltet: Utrecht Centraal ist der verkehrsreichste Bahnhof des Landes und wurde praktisch neu errichtet. Über den 16 Bahnsteiggleisen liegt eine Halle und der Bahnhofsvorplatz, seitlich wurde die größte Fahrradgarage der Welt angeordnet. Hier befinden sich auch die Stadtbahnstation und das Terminal für die städtischen Busse. Seit 2019 fährt die Stadtbahn von hier aus in Richtung Südosten nach Uithof. Vorerst waren die beiden Netzteile wegen des unterschiedlichen Wagenmaterials getrennt, seit 2021 können die CAF-Wagen durchgehend verkehren.

Der neue Ast nach Uithof folgt erst der Bahnstrecke und wendet sich dann Richtung Osten, wo die Universität Utrecht, das Universitätsklinikum und das Galgenwaard-Stadion hohes Fahrgastaufkommen garantieren. Am Bahnhof in Utrecht wurden deshalb zwei von Uithof her befahrbare Wendegleise angelegt. Die Auslastung im Tagesverlauf ist äußerst unterschiedlich: Während der Ab-

schnitt zu Uni-Zeiten stärker als die anderen Strecken genutzt wird, endet das Angebot dort werktags gegen 22:00 Uhr; sonntags ruht der Betrieb und die Fahrgäste werden auf die Buslinien verwiesen.

Utrecht wächst weiterhin stark. Neben dem großen Stadtentwicklungsgebiet Leidse Rijn im Nordwesten soll ein altes Industrieareal südlich des Bahnhofs am Merwedekanaal neu bebaut werden und ein weitgehend autofreies Stadtquartier für 12.000 Menschen entstehen. Auch hier ist eine ÖPNV-Trasse geplant. Derzeit sieht es nach einer Stadtbahn in Hoch- oder Tief-lage aus – das letzte Wort ist noch nicht gesprochen.

Ein Land, ein Tarif

Ein komplexes, städteübergreifendes Verkehrsnetz kann für den Kunden herausfordernd sein. Seit 1980 ist das ganze Land in Waben eingeteilt und mit der „Strippenkaart“ einfach zu bereisen; die Eisenbahn hatte zu dieser Zeit einen eigenen Tarif. Mit dem nationalen Tarifsystem konnte ein Fahrschein in Rotterdam, Den Haag oder Amsterdam beliebig verwendet werden, es musste nur die Anzahl der Waben auf der Streifenkarte entwertet werden.

Ab 2009 ersetzte nach einigen technischen Schwierigkeiten eine Plastikkarte mit NFC-Tag das bisherige System. Terminals lesen die Karte beim Betreten des Verkehrsmittels aus. Allerdings fielen die einzelnen Gültigkeitsbereiche mehr und mehr auseinander und für den Nutzer ist oft unklar, wie die Fahrt abgerechnet wird. Unpraktischerweise muss man bei jeder Fahrt ein- und auschecken. Städtische Netzkarten können nur teilweise auf dieselbe Karte gebucht werden. Über eine Website kann man die gebuchten Fahrten im Nachhinein einsehen.

Inzwischen ist das Chipkartensystem auf dem Rückzug und soll aufgelassen werden. Künftig sollen die Tickets direkt auf die Bankomat- oder Kreditkarte geladen werden. In den Niederlanden ist man mit der Virtualisierung von Bezahlvorgängen weiter als im deutschsprachigen Raum – Papiertickets sollen weitgehend verschwinden! Ob all das praktischer und übersichtlicher ist, wird die Praxis erweisen. Die Preisermittlung wird zur Wissenschaft und ist kaum nachvollziehbar, während die Infrastruktur dem Fahrgast mit kompatiblen Fahrzeugen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel immer einfacher macht.

HARALD A. JAHN

Utrecht, 11. September 2025:
Am Heidelberglaan an der
berühmten Universität Utrecht
begegnet uns, angeführt vom
kurzen Urbos 6015, eine Dop-
peltraktion aus CAF-Urbos

