



Rhein-Neckar-Revival
Das sind die aktuellen
Dienste der DÜWAG-Oldies



Wohin fährt die SRS?
Kleinbetrieb vor großen
Herausforderungen

August 2021
€ 8,90
Österreich: € 9,80
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,20
LUX: € 10,20
DK: DKK 99,95

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



Tatras in Leipzig



Traminos verdrängen T4D:
Wo die letzten Klassiker noch fahren



Abschied vor 50 Jahren
Die Neusser Strassenbahn
Der linksrheinische Betrieb und was davon blieb

Eisenbahn-Erinnerungen im opulenten Großformat

Entdecken Sie die besten Geschichten und Bilder von der Reichsbahn bis zum top-aktuellen Geschehen.



nur
€15,-
statt €38,70
Sie sparen €23,70
(61%)

2 Ausgaben
BahnExtra plus
Sonderheft Schweiz

3 gute Gründe,
BahnExtra zu testen:

- ✓ Jetzt sechs Mal im Jahr ein Heft zur klassischen Eisenbahn
- ✓ Jetzt noch breitere Themenmischung; freuen Sie sich auf Erlebnisberichte, Bildbeiträge, Personen im Porträt und interessante Beitragsreihen
- ✓ Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie *Bahn Extra* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 11,60* (statt € 12,90) alle 2 Monate frei Haus.

Die Schweizer Eisenbahnen sind voller Attraktionen: Ob Gotthardbahn (heute als »Flachbahn«), Bahnknoten Brig, Matterhorn-Gotthard-Bahn und ihre Vorläufer, Dampfbahn Furka oder der Jubilar 2021, die Vitznau-Rigi-Bahn – alle haben eine interessante Geschichte und brillieren mit ihrem Betrieb. Das Bahn Extra-Sonderheft stellt sie und weitere Besonderheiten vor – einschließlich aktueller Reisetipps und des Nachdrucks einer Streckenkarte von 1928!

Gleich bestellen unter **www.bahn-extra.de/abo**



Stillstand in Karlsruhe

Am späten Nachmittag des 15. Juni ereignete sich nahezu Undenkbares in der Fächerstadt. Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe VBK und ebenso die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft AVG stellten innerhalb kürzester Zeit in ihrem gesamten Netz den Schienenverkehr aus Sicherheitsgründen ein. Selbst Anfang Juli bestanden noch einige Einschränkungen fort, etwa beim Taktangebot und auf dem erst vor wenigen Monaten eröffneten Streckenabschnitt zwischen Städtischem Klinikum und Knielingen-Nord, der im Schienenersatzverkehr bedient wurde. Was war geschehen?

Durch die ersten heißen Tage des Jahres bedingt, traten enorme Hitzeschäden bei der zwischen Gleis und Straßenbelag eingelassenen Vergussmasse auf, die sich vielerorts in einen zähflüssigen Brei verwandelte. Die Räder der Bahnen zogen diese Masse aus den Fugen, verteilten das Material weiter auf und neben dem Schienenkopf oder sammelten es mit dem Fahrwerk auf und setzten mit dem schwarzen Überzug Räder, Verkabelung und Bremsen matt. Im Ergebnis meldete die Werkstatt mindestens 32 Garnituren – sieben Mehrsystem-Stadtbahnen sowie 25 Niederflurwagen – als nicht einsatzfähig. VBK und AVG versuchten mit einem Notnetz und einem schnell initiierten Busverkehr gegen das Chaos anzukämpfen – jedoch war das Störausmaß zu

groß. Die Server der Internetseiten von AVG und Verkehrsverbund waren unter der Anfragenflut zeitweilig zusammengebrochen. Immerhin die „KVV.nextbike“-Leihräder konnten zur Entlastung vorübergehend kostenlos genutzt werden. Beginnend ab 17. Juni fuhren wieder die ersten Bahnen auf Teilstrecken. „Es war ein völlig unvorhergesehenes Ereignis, das uns kalt erwischt hat“ – so das Statement des technischen VBK-Geschäftsführers Ascan Egerer.

Doch auch andere Städte plagten in den vergangenen Jahren solche Vorkommnisse, wenngleich nicht in einem solchen Ausmaß. Fehlte es also an Vorbeugung? Mit Verweis auf die noch nicht abgeschlossene Ursachenforschung weisen die Verantwortlichen in Karlsruhe solche Überlegungen zurück: „Wir haben das jetzt geschmolzene Vergussmaterial seit Jahrzehnten benutzt, und es hat bisher jeder Belastung ohne Probleme standgehalten – selbst bei Sommern mit höheren Temperaturen.“ Und da es „in Karlsruhe selbst nie Anzeichen für solche Probleme gab, haben wir auch keine Lösungen für die Probleme anderer Städte gesucht.“ Das dortige Know-How half dann zumindest bei der Mammutaufgabe der Streckenreinigung. Die Ursachenforschung geht indes weiter und hat aufgrund der sich ergebenden Haftungsfragen durchaus noch eine juristische Dimension.



Michael Sperl
STRASSENBAHN
MAGAZIN
Redaktion
Journal/aktuelle
Meldungen

➔ **Wie bewerten Sie den Stillstand in Karlsruhe? Hätte man das „Fugenmassen-Desaster“ verhindern können? Schreiben Sie uns!**

Schreiben Sie per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 73).



TITEL Neuss: Vor 50 Jahren ging die Ära des eigenen Straßenbahnbetriebs zu Ende..... 54

► Betriebe

■ Im Schatten des Hauptbahnhofs 16

SM-Serie
Es fährt
(k)eine Bahn
nach ...

Frankfurt (Main): Die Gleisanlagen im Gutleutviertel – Südlich des Frankfurter Hauptbahnhofs existiert eine Straßenbahnstrecke, die den Betriebshof Gutleut an das Netz anbindet. In ihrer Geschichte war sie mal Teil des Liniennetzes, mal reine Betriebsstrecke. In den aktuellen Tram-Ausbauplanungen spielt sie eine Rolle

■ Mit Chinas Hilfe zur Stadtbahn 22

Addis Abeba: Moderner Nahverkehr südlich der Sahara – Mit dem dank großer Unterstützung aus China realisierten Light-Rail-System begann das Kapitel des schienengebundenen Stadtverkehrs in Äthiopien

■ Alles Gute zum 111.! **TITEL** 27

Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn: Jubiläum und Herausforderungen – Der Betrieb vor den Toren Berlins holt die für letztes Jahr geplante Jubiläumsfeier nach. Und in der Zwischenzeit tat sich bei der SRS einiges. Der Zehn-Minuten-Takt auf der Linie 88 und die Betriebsübernahme der Linie 87 sind mit großen Herausforderungen verbunden

■ Von A und B nach C und D 32

Konstruktion und Einsatz von Kreuzungsweichen – Die Gleiskreuzung mit integrierten Weichen als kompakte Einheit ermöglicht platzsparend an einer Stelle drei (EKW) oder vier (DKW) Fahrwege. Bei der Straßenbahn findet man sie recht selten, zumeist in Betriebshöfen

SM-SERIE
ab Weiche
nd

► Fahrzeuge

■ Typenvielfalt mit letzten Tatrass **TITEL** 36

Leipzig: Aktueller Reisetipp für Straßenbahn-Fans – Sechs interessante Fahrzeugtypen, unterschiedlichste Strecken und Betriebsfacetten, herrliche Fotomotive: Leipzig ist für Tramfreunde eine Reise wert – umso mehr jetzt, da das Ende der weiter zurückgedrängten T4D naht

■ Abschied auf (ganzer) Linie 42

Prag: Der T6A5 hat ausgedient – Nur 25 Jahre standen die eckigen Tatrass in der tschechischen Hauptstadt im Einsatz. Nachdem in den letzten Jahren der Bestand sukzessive reduziert wurde, erfolgte nun die feierliche Außerdienststellung mit einem Sondereinsatztag auf „ihrer“ Linie 4

■ Oldie-Summer 2.0 **TITEL** 46

DÜWAG-Klassiker an Rhein und Neckar – Nach wie vor kommen die reaktivierten RHB-Hängierzüge in den Hauptverkehrszeiten zum Einsatz – nun aber auf anderen Kursen und Routen als im „Premiersommer“

RUBRIKEN

Bild des Monats 6	Forum (Leserbriefe) 72
Journal (aktuelle Meldungen) 8	Buchrezension 73
Nächster Halt 35	Impressum 73
Einst & Jetzt 52	Vorschau 82



Äthiopien: Das Stadtbahn-System in Addis Abeba

22



Leipzig: Typenvielfalt und letzte Tatra

36



Schöneicher-Rüdersdorf: Straßenbahn aktuell

27



Österreich: 50 Jahre Tramway Museum Graz

74

► Geschichte

■ Das linksrheinische „Stiefkind“ 54

TITEL

Die Straßenbahn in Neuss – Noch heute fahren in der linksrheinischen Großstadt Straßen- bzw. Stadtbahnen – allerdings unter Düsseldorfer Regie. Die Ära des eigenen Neusser Straßenbahnbetriebs ging vor einem halben Jahrhundert zu Ende. Ihren Ursprung nahm sie 70 Jahre zuvor, und auch dabei führte die große Rheinbahn Regie

■ Die „Schmugglertram“ an der Elbe 66



Hamburg: Die Straßenbahn-Verbindung in den Freihafen – Vor 60 Jahren ging die Geschichte einer einzigartigen Tramstrecke zu Ende. Sie führte in zollfreies Gebiet, und deshalb wurden Fahrgäste und Fahrzeuge bei ihrer Rückkehr an der Zollgrenze kontrolliert

■ Lebendige Tram-Historie in der Steiermark 74

Der Verein Tramway Museum Graz (TMG) wird 50 – Viele große Straßenbahn-Jubiläen der steiermärkischen Landeshauptstadt in den vergangenen fünf Jahrzehnten lebten vom Engagement des TMG. Jetzt feiert der Verein, der an der Endstelle Mariatrost der Tramlinie 1 seine Heimat hat, selbst einen großen runden Geburtstag

Straßenbahn im Modell 68–71

Hannovers Fracht-Straßenbahnen: 3-D-Drucke lassen einige Fahrzeuge im Maßstab 1:87 wieder aufstehen

Weicher Faltenbalg: Harte Übergänge machen Modell-Einsätze oft unmöglich. Gefaltetes Papier bringt die Lösung



Titelmotiv

Tw 31 hat am 2. Oktober 1959 in der Endschleife der Linie 3 an der Eichendorffstraße gedreht und fährt zurück zur Neußerfurth. Mit diesen 1953 beschafften Zweirichtungs-Großraumwagen hielt das grüne Farbschema bei der Straßenbahn in Neuss Einzug

FRITS VAN DER GRAGT, SLG. VDVA

Rücktitel

Bis zum 20. Juni 1977 endete die Straßenbahnlinie 7 in Porto am Praça da Liberdade (Platz der Freiheit). Ein Wagen des „Semi-convertible“-Typs von Brill (Baujahr 1932) zeigt sich vor dem Turm des Rathauses der zweitgrößten Stadt Portugals, in der es heute neben der modernen Stadtbahn „Metro do Porto“ nur noch drei historische/touristische Tram-Linien gibt

OLAF GÜTLER





Der „Frührente“ entkommen

Rauchende Schloten soweit das Auge reicht – das ist Temirtau im Herzen von Kasachstan. Während sich Unternehmen in Deutschland wohl damit brüsten würden, dass sie eine eigene, umweltfreundliche Straßenbahn betreiben, ticken die Uhren in der ehemaligen Sowjetunion noch anders. Der Stahlriese Arcelor Mittal wollte seine exklusive Straßenbahnverbindung zwischen dem Werk und der Stadt eigentlich im Herbst 2020 nach 57 Betriebsjahren in „Frührente“ schicken. Doch damit hätte Temirtau auch ein wichtiges Verkehrsmittel verloren, das viele „normale“ Fahrgäste – die Stadt zählt knapp 180.000 Einwohner – von A nach B bringt. Deshalb war der öffentliche Druck auch stärker als der Wille des Unternehmens und die einzige Straßenbahnlinie in Temirtau fährt auf ihrer knapp elf Kilometer langen Route – auf unbestimmte Zeit – weiter. Auf der langen Ausfallstraße zum Stahlwerk sah unser Fotograf Christian Lückert im Sommer 2019 den KTM-5 36 bei schlechter Gleislage schon lange „anhoppeln“, bevor er im sanften Abendlicht vor der beeindruckenden Kulisse aus riesigen Kaminen und kunstvoll gestalteten Oberleitungsmasten endlich die Stadt erreichte.

Kasachstan: Temirtau



■ Meldungen aus Deutschland,
aus der Industrie und aus aller Welt

Großes Umbauprogramm abgeschlossen – 28 Stadtbahn-Doppeltriebwagen zweiterstellt

Kölns Serie 2400: Aufpoliert statt verschrottet



Mit ihrem charakteristischen „V“ auf der Front fallen die Wagen der Serie 2400 im Stadtbild auf. Charakteristisch sind die nur am führerstandsseitigen Wagenende vorhandenen Dachverkleidungen. Die Wagen fahren planmäßig nur in Doppeltraktion

MICHAEL BEITELSMANN

■ Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) haben im Frühjahr ihr Projekt „Umbau 2100er“ erfolgreich abgeschlossen. Als letztes von 28 Fahrzeugen absolvierte der zuletzt umgebaute Tw 2414 seinen 2.000-Kilometer-Test. Mit der nun kompletten Serie 2400 haben die KVB ihren Stadtbahnbetrieb gestärkt und die Qualifikation ihrer Hauptwerkstatt verbessert. Dabei sparte der

Verkehrsbetrieb durch die Sanierung alter Fahrzeuge 40,6 Millionen Euro gegenüber dem Erwerb 28 neuer Stadtbahnwagen.

Das Sanierungsprogramm „Umbau 2100er“ zur Überführung der alten Stadtbahn-Serie 2100 in die neue Serie 2400 begann 2011 mit den praktischen Arbeiten am Prototyp. Zuvor liefen ab 2008 grundlegende Untersu-

chungen und Machbarkeitsstudien. Möglich wurde das Projekt der Zweiterstellung durch die hohe Qualität des Stahls, der 1984 und 1985 bei der Stadtbahnserie 2100 durch die damalige Firma DÜWAG verbaut wurde. So lohnte es sich, die alten Fahrzeuge zu sanieren und damit auf den Neukauf von Hochflurbahnen zu verzichten. Neben den Stadtwerken Bonn waren

die KVB das erste kommunale Verkehrsunternehmen, das Stadtbahnen umfangreich sanierte, anstatt diese neu zu beschaffen. Die Fahrzeuge der KVB-Serie 2400 können so weitere zwei bis drei Jahrzehnte im Liniendienst eingesetzt werden. Zu Beginn des Projektes kalkulierten die Planer die Sanierung eines Stadtbahnwagens mit 1,7 Millionen Euro. Die erste Ab-



Blick auf einen im Zuge der Zweiterstellung in der Hauptwerkstatt demontierten Gelenkbereich

KVB/STEPHAN ANEMÜLLER (2)

Weniger Sitzplätze, dafür geräumiger für Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen präsentiert sich der Fahrgastraum der Serie 2400



rechnung zum Ende des Projektes ergibt einen finanziellen Aufwand von 1,75 Millionen Euro je Fahrzeug. Insgesamt flossen damit rund 49 Millionen Euro Investitionen in die gesamte Serie mit 28 Fahrzeugen, davon trug das Land 76 Prozent gemäß den Regelungen des ÖPNV-Gesetzes NRW. Doch der enorme Kostenvorteil ist weitgehend geblieben: Hätte die KVB die 28 Fahrzeuge neu gekauft, wären etwa 89,6 Millionen Euro nötig gewesen.

Prototyp 2014 fertig

Seit Fertigstellung des Prototypen 2014 gingen im Schnitt 3,5 Fahrzeuge pro Jahr in Betrieb. Beim Umbau in Eigenregie konnte die KVB-Hauptwerkstatt ihren Sachverstand nicht nur voll einbringen, sondern sogar vergrößern. Eine wesentliche Erkenntnis aus dem Projekt ist, dass in allen Fachbereichen ein Wissenstransfer stattfand – auch in der Zusammenarbeit mit Zulieferfirmen. Die Serie 2100 hatte bereits 30 Einsatzjahre erreicht, durch die Fahrzeugsanierung sollen die nunmehr neuwertigen Fahrzeuge der Serie 2400 weitere 25 Jahre fahren. Die ersten Hauptuntersuchungen von 2400ern verliefen ohne nennenswerte Auffälligkeiten. Aus Sicht der KVB spricht dies für eine hohe Qualität der Sanierung.

Der Wagenkasten blieb grundsätzlich bestehen. Nach Entkernung und Sandstrahlung haben die Wagenkästen zusätzliche Verstärkungen erhalten, um den wachsenden Gewichtsbelastungen Rechnung zu tragen. Die von Siemens/DÜWAG gelieferten Drehgestelle erwiesen sich als so stabil, dass eine Grundüberholung ausreichte. Die Gestelle wurden gründlich auf Risse untersucht, die Getriebe überholt und die Achsen ausgetauscht. Das Türsystem wurde beibehalten, aber komplett überarbeitet. Alle bekannten Schwachpunkte haben die Techniker analysiert und verbessert. Der Fahrgastraum hingegen erhielt eine neue Aufteilung: Es entstanden großzügigere, breitere Durchgänge und damit mehr Steh-

plätze sowie Stellplätze, beispielsweise für Kinderwagen. Eine der beiden Fahrererkabinen ist entfallen, was mehr Platz für Fahrgäste bedeutet. Da die Bahnen stets in Doppeltraktion fahren, genügt eine Kabine je Doppelwagen. Die Antriebssteuerung blieb im Wesentlichen so erhalten, allerdings erhielten die Fahrzeuge eine komplett neue Verkabelung. Der Fahrerarbeitsplatz entspricht nun den jüngeren Bau-reihen der KVB.

Optisch sind die umgebauten Fahrzeuge leicht zu erkennen: das charakteristische „V“ an den Fahrzeugfronten sowie die auf dem Dach verbauten Klimaanlage lassen sie im Kölner Stadtbild sichtbar werden. Zusammen mit den bestellten und nach und nach auszuliefernden neuen Stadtbahnwagen „HF6“ von Bombardier/Alstom steht den KVB damit nun ein moderner Fuhrpark für die Hochflurlinien zur Verfügung.

MBE

Magdeburg

Ersatzneubau Strombrückenzug

Der Brückenbau über die Elbe in Magdeburg hat erste Auswirkungen auf den Straßenbahnverkehr der MVB. Im Zuge der Bauarbeiten wird der Heumarkt gesperrt. Die Straßenbahnlinien 5 und 6 fahren deshalb verändert. Seit 4. Juli kann der Heumarkt nicht mehr von der Straßenbahnlinie 6 angefahren werden. Grund sind Bauarbeiten im Rahmen des städtischen Projekts „Ersatzneubau Strombrückenzug“. Notwendig sind daher folgende Linienänderungen: Die Linie 5 wird eingekürzt und fährt nicht mehr zum Messege-lände, sondern endet in der Innenstadt an der Haltestelle City Carré. In Richtung Klinikum Olvenstedt fährt die Linie 5 über die Otto-von-Guericke-Straße. Den Linienweg über Breiter Weg Nordabschnitt und Nordbrückenzug übernimmt die Linie 6. Die Linie 6 fährt ab City Carré über den Breiten

Magdeburg: Bald endet der Tramverkehr über den alten Strombrückenzug via Hst.Zollhaus. Schon seit 4. Juli fährt die Linie 6 umgeleitet, weil am Heumarkt die neue Trasse angebunden wird

FREDERIK BUCHLEITNER



Duisburg

Offenbar durch Verzögerungen bei einem Zulieferer kommt die Produktion der Serienfahrzeuge des Typs Flexity Classic für die Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) nicht voran. Insgesamt 47 Wagen hatte die DVG bei Bombardier, jetzt Alstom, bestellt. Wie die „Westdeutsche Allgemeine Zeitung“ (WAZ) meldet, ist derzeit noch unklar, wann mit der Auslieferung begonnen werden kann. Als Tw 2001 befindet sich ein erstes Vorserienfahrzeug bereits seit September 2020 in Duisburg. Die Auslieferung der Serie sollte eigentlich im Sommer 2021 beginnen und bis 2023 abgeschlossen sein.

MBE

Darmstadt

Am 28. Juni begann HEAG mobil mit bauvorbereitenden Arbeiten im Bereich der Frankfurter Straße an der Kreuzung Alsfelder Straße. Am bisherigen Streckenabzweig entsteht in den kommenden Monaten ein vollwertiges Gleisdreieck. Durch die zusätzliche Verbindung sind künftig Direktfahrten zwischen Kranichstein und Arheilgen möglich. Die Bauarbeiten dauern bis voraussichtlich Anfang November, seit 17. Juli ist davon auch der Tramverkehr auf den Linien 4, 5, 6, 7 und 8 mit Schienenersatzverkehr betroffen. Die Fahrplanänderungen sollen bis zum Ende der Herbstferien gelten.

MSP

Frankfurt (Oder)

Der barrierefreie Haltestellenausbau kommt langsam voran. Seit 19. Juni ist die umgestaltete Haltestelle Klingestraße an der Linie 4 Richtung Lebus Vorstadt fertiggestellt. Stadtauswärts fahrende Bahnen hielten bisher rund 150 Meter weiter nördlich. Jetzt befinden sich beide Bahnsteige gegenüberliegend. Landwärts entstand ein überfahrbares Haltestellenkap. Stadtwärts rückte das Gleis an den Bordstein heran, welcher durch eine erhöhte Bahnsteigkante ersetzt wurde. Die neuen Bahnsteige sind recht kurz und offenbar nur für Solowagen bemessen. Weitere 15 Haltestellen der Stadt warten noch auf den barrierefreien Umbau.

ULW

Weg Nordabschnitt und den Nordbrückenweg zum Messegelände und weiter zum Herrenkrug. Sie übernimmt damit den Linienweg der Linie 5. Die Buslinie 51 fährt als Ersatz für die Linie 6 mit allen Fahrten über die Haltestelle Arenen, um das dortige Gebiet zu erschließen. Die Haltestellen Georg-Heidler-Straße/Jerichower Platz sowie die Haltestelle Heumarkt werden nicht bedient. Fahrgäste sollen alternativ die Haltestellen Zollhaus oder Am Craucauer Tor nutzen. Diese werden durch die Straßenbahnlinie 4 bedient. PM/MSP

Wuppertal Schwebbahn fährt wieder täglich

■ Wie die Wuppertaler Stadtwerke (WSW) bekräftigt haben, soll die Wuppertaler Schwebbahn ab August wieder regulär fahren – nach rund einem Jahr aufgrund technischer Probleme stark eingeschränktem Fahrbetrieb. Das kündigte WSW-Vorstandschef Markus Hilkenbach an. Im Frühjahr 2020 waren enorm hoher Verschleiß an den Laufrädern und starke Vibrationen der Wagen aufgefallen. Wegen der nötigen Reparaturen fielen zahlreiche Wagen aus. Seit August 2020 fuhr die Schwebbahn nur noch am Wochenende.

Über die möglichen Ursachen rätselten Experten. Zeitweise hieß es, dass vielleicht die coronabedingt geringere Fahrgastzahl und das damit verringerte Zuggewicht zu den aufgetretenen Problemen beitrugen. Nun hätten die Stadtwerke die Probleme jedoch im Griff, so Hilkenbach. Der Verschleiß der Räder sei durch eine Weiterentwicklung des Radprofils begrenzt worden.



BOGESTRA: Bisher enden die beiden Linien 309 und 310 an einem Gleisstumpf an der Haltestelle Heven Dorf
RICHARD HOLTZ



Wuppertal: Ab August soll die Schwebbahn als Wahrzeichen der Stadt endlich wieder täglich im Einsatz stehen, seit August 2020 fuhr die Bahn nur sehr eingeschränkt
MICHAEL BEITELSMANN

blemen beitrugen. Nun hätten die Stadtwerke die Probleme jedoch im Griff, so Hilkenbach. Der Verschleiß der Räder sei durch eine Weiterentwicklung des Radprofils begrenzt worden.

Außerdem hätten die Stadtwerke die Kapazität der Werkstatt erweitert, so dass ein regulärer Betrieb wieder möglich sei. Allerdings führen die Bahnen vorerst weiter verlangsamt und in den

■ Chemnitz: Wegen Gleis- und Kanalbauarbeiten herrscht seit 13. Juni auf der Trasse Annaberger Straße im Abschnitt unter dem Eisenbahnviadukt der Bahnstrecke Dresden – Hof eingleisiger Betrieb. Dabei wird an der im Bauabschnitt liegenden Haltestelle Gustav-Freytag-Straße in Richtung Gablenz der gegenüberliegende Bahnsteig mit den linksseitigen Türen bedient. Die ungewöhnliche Gleisführung samt temporärer Verschwenkung im Baufeld soll bis voraussichtlich 20. Oktober in Betrieb bleiben
TILL MENZER



Kurven nur 40 Kilometer pro Stunde schnell. Die WSW hoffen, dass die Wagen spätestens 2022 wieder schneller fahren dürfen. MBE

BOGESTRA Verlängerung zum Kemnader See?

■ Der mögliche Anschluss des Kemnader Sees an das von der BOGESTRA betriebene Bochum-Wittener Straßenbahnnetz ist einen kleinen Schritt näher gerückt. Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Vorplanung mit 128.000 Euro. Weitere 10.000 Euro steuert die Stadt Witten bei. Ob die Verbindung dann tatsächlich verwirklicht wird, hängt unter anderem von der Kosten-Nutzen-Analyse ab, die Teil der Vorplanung ist. Diese soll zum Herbst hin ausgeschrieben werden.

Die angedachte Strecke wäre rund 1.000 Meter lang. Sie würde an der Haltestelle Heven Dorf beginnen, die bislang Endstation der Linien 309 und 310 ist. RIH

Berlin Neuer U-Bahnhof Museumsinsel

■ Am 4. Dezember 2020 nahmen die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) im Zentrum der Hauptstadt den 2,2 Kilometer langen Lückenschluss der U-Bahnlinie U5 zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor in Betrieb. Seitdem fährt die U5 auf 22 Kilometern zwischen dem Hauptbahnhof und Hönow am östlichen Stadtrand.

Der bauglogistisch herausforderndste Bahnhofsneubau Museumsinsel konnte dabei 2020 noch nicht eröffnet werden. Aufgrund ausstehender Restarbeiten an den Ausgängen und in den Zwischengeschossen durchfahren die Züge in den letzten sieben Monaten die Station ohne Halt. Am 9. Juli war es dann soweit: Die BVG konnte den nunmehr 175. Berliner U-Bahnhof in Betrieb nehmen. Er liegt direkt unter der namensgebenden Museumsinsel und den zwei Armen der sie umfließenden Spree und entstand im bergmännischen Vortrieb im Schutze eines 28.000 Kubikmeter großen Eismantels mittels aufwendiger Vereisungsbohrungen. Nur die Ausgänge konnten in offener Bauweise entstehen. Die Bahnsteigebene ist geprägt von einem blauen Sternenhimmel mit 6.662 Lichtpunkten. Der verantwortliche Schweizer Architekt Max Dudler ließ sich bei der Gestaltung vom fehlenden Licht unter der