



Comeback in Schwabing
Wie sich Münchens Tram ihr Terrain zurückerobert



Renaissance in Paris
Die 13 Linien und warum der Ausbau jetzt endet

STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



Hamburgs Straßenbahn-Depots



Welche 37 Betriebshöfe es gab und der Standort „A“ in Hohenfelde im Porträt



Die letzten DÜWAG-N8C

Wie ihre Ära nun auch in Kassel endet

150 JAHRE RINGBAHN BERLIN

Sven Heinemann

DIE BERLINER RINGBAHN

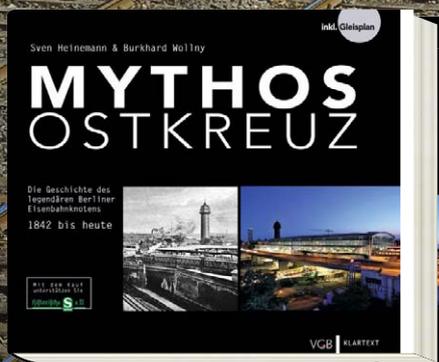
DIE GESCHICHTE DER LEGENDÄREN EISENBAHNSTRECKE 1871 BIS HEUTE



NEU

150 Jahre Ringbahn Berlin. Das Standardwerk zur bedeutenden Bahnstrecke der Hauptstadt geht tief in die Geschichte der Strecke ein und beschreibt nicht nur den aktuellen Zustand, sondern auch, wie es dazu gekommen ist.

336 Seiten · ca. 500 Abb.
Best.-Nr. 53300
€ (D) 49,99



NOCH LIEFERBAR:
Die Geschichte des legendären Berliner Eisenbahnknotens – 1842 bis heute
Das Buch zeigt viele verschiedene historische Bilder und Karten zum Eisenbahnknoten Ostkreuz, die bisher noch nicht veröffentlicht wurden.

272 Seiten
Best.-Nr. 68102
€ (D) 39,95



Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort oder einfach in unserem Onlineshop **www.vgbahn.shop** portofrei* bestellen

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 20,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend



„Dynamisch“ weg vom Zukunfts-Takt?

Die Fahrplangestaltung der Stadtwerke Augsburg seit Ausbruch der Pandemie im Frühjahr 2020 sucht in der Republik ihresgleichen. Während der eine Betrieb nach dem ersten Lockdown etwas früher und der andere etwas später zum Normalfahrplan zurückgekehrt ist, wird in Augsburg nach wie vor eine Art „Fahrplanimprovisation“ betrieben (siehe Beitrag ab Seite 26). Den im Oktober 1990 eingeführten und zum Markenzeichen für die Augsburger Tram gewordenen Fünf-Minuten-Takt gibt es inzwischen seit knapp eineinhalb Jahren nicht mehr. Die Stadtwerke machen in ihrer Pressearbeit sogar Werbung für ihre Vorgehensweise: So war beispielsweise im Oktober 2020 sinngemäß zu lesen, dass man durch Corona die Vorzüge einer flexiblen Fahrplan-Gestaltung anstatt eines starren Fünf-Minuten-Taktes gelernt habe. Das liest sich im Vergleich zu den Überlegungen zur Einführung des zukunftsorientierten Fünf-Minuten-Taktes vor gut 30 Jahren wie eine Rolle rückwärts.

Die Pressemitteilung, die den Fahrplan nach den Pfingstferien im Juni 2021 ankündigte, war von diffus anmutenden Botschaften übersät. Von einem „dynamischen 7,5-Minuten-Takt“ war die Rede. „Wir haben damit weiterhin einen dichten Takt, können aber die zusätzliche Kapazität dort zur Verfügung stellen, wo sie wegen des Fahrgastaufkommens auch tatsächlich gebraucht wird“, war weiter zu lesen. Ob es hierbei nicht

faktisch eher um Einsparungen im Betrieb als um mehr Dynamik geht? Fakt ist, dass der 7,5-Minuten-Takt, so dynamisch er auch gewesen sein mag, nur eine Woche später zumindest in den Spitzenzeiten auf einen Sechs-Minuten-Takt verdichtet werden musste.

Ein klare Äußerung, ob oder wann zum vor der Pandemie geltenden Fahrplan zurückgekehrt wird, womit wieder alle fünf Minuten eine Bahn kommen würde, gab es bisher nicht. Haben die Stadtwerke keinen Plan oder steckt da Strategie dahinter? Will man schauen, was man sich im Hinblick auf das Angebot erlauben kann, ohne allzu heftig von der Politik oder der Öffentlichkeit kritisiert zu werden?

Vielleicht ist öffentlicher Druck die einzige Chance, dass Augsburg den Weg zurück zum Fünf-Minuten-Takt findet. Da es aktuell in der Fuggerstadt aber wieder recht ruhig um das Thema geworden ist, könnte es durchaus sein, dass die Ära dieser attraktiven Frequenz auf den Straßenbahnlinien knapp drei Jahrzehnte nach Einführung „dank“ der Pandemie beendet ist. Hoffentlich ist dem nicht so. Augsburg würde damit im Zuge der eigentlich anstehenden Verkehrswende kein gutes Signal aussenden. Natürlich werden im Vergleich zum „Geburtsjahr 1990“ des Fünf-Minuten-Taktes nun größere Bahnen eingesetzt. Aber erstens war das auch schon vor der Pandemie der Fall, zweitens hat sich die Stadt seither ebenfalls deutlich vergrößert. Augsburg zählt nun fast 40.000 Einwohner mehr als damals.

Vor 30 Jahren waren Augsburgs Straßenbahnen, hier Tw 548 (GT5) an der Oberhausener Bahnunterführung, mit Fähnchen und Girlanden geschmückt, um für den Fünf-Minuten-Takt zu werben. Kommt dieses zukunftsweisende Fahrtenintervall zurück oder ist es ein „Opfer der Pandemie“?

HEINZ LANDHERR



Philipp Kramer schreibt seit über zehn Jahren für STRASSENBAHN MAGAZIN

Soll Augsburg zum Fünf-Minuten-Takt zurückkehren? Müssen die Fahrplanangebote auf den Stand vor Pandemiebeginn kommen?

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



TITEL Kassel: Insgesamt 22 N8C in zwei Serien kamen 1981 bzw. 1986 nach Nordhessen48

► Betriebe

- **Pause für das Erfolgsmodell?** **TITEL** 16
Straßenbahn in Paris – Nach einer Renaissance der Tram Anfang der 1990er-Jahre kommt der Ausbau jetzt zu seinem Ende
- **Taktisch heruntergefahren?** 26
Augsburg: Was aus dem Fünf-Minuten-Takt wurde – Seit dem ersten „Lockdown“ 2020 ist der 1990 auf den Tramlinien der Fuggerstadt eingeführte Fünf-Minuten-Takt Geschichte. Kommt er überhaupt wieder?
- **Gut aufgelegt** 32
Technik und Einsatz von Auflegeweichen – Um temporär die Möglichkeit herzustellen, das Richtungsgleis zu wechseln, können sogenannte Kletterweichen und Klettergleise zum Einsatz kommen
- **Früher und günstiger als geplant!** 36
Finland: Die neue Straßenbahn von Tampere – Das Normalspurnetz mit zwei Linien, das noch erweitert wird, wurde am 8. August 2021 eröffnet. Bauzeit und Baukosten der Planung wurden unterschritten!
- **Kuriosum im Schwabinger Norden** **TITEL** 76
München: Die Betriebsstrecke in der Parzivalstraße – Die 2009 eröffnete „Insellinie“ 23 benötigte eine Verbindung zum bestehenden Tramnetz. Diese entstand dort, wo früher bereits Schienen lagen. Nun ist auch die Rückkehr des Linienbetriebs auf die Strecke beschlossene Sache

► Fahrzeuge

- **Klassiker mit neuem Gesicht** 42
Krakau: Modernisierung der Ex-Düsseldorfer GT8S – Nach rund zehn Jahren ging die Ära der ehemaligen Rheinbahn-Gelenkwagen des DÜWAG-Typs „Mannheim“ in ihrer klassischen Form in Krakau zu Ende. Modernisiert, mit neuen Fronten und Niederflurmittelteil sollen sie aber noch viele weitere Jahre unterwegs sein
- **Für einen Tag Werdauer** 46
Brandenburg/Havel: Spezielle LOWA-Sonderfahrt – Der Museumswagen 42 hatte am 7. August 2021 einen ganz besonderen Auftritt. Aus Anlass des 70. Jahrestags der Übernahme des ersten LOWA-Triebwagens schickte ihn der Verein Freunde der Brandenburger Straßenbahn e. V. als „Werdauer“ Wagen 39 auf eine ausgedehnte Sonderfahrt
- **Karriere vor dem Ende** **TITEL** 48
Die DÜWAG-N8C in Kassel – Drei letzte Exemplare von einst 22 Achtachsern des „Standard-Stadtbahnwagens“ vom Typ N werden in Nordhessen noch für den Linieneinsatz vorgehalten. Wer sie im Dienst erleben will, muss früh aufstehen. Die vor dem endgültigen Ende stehende N-Wagen-Ära in Kassel begann 1979 – mit einem Dortmunder Fahrzeug





▶ Paris: Tram-Ausbau erreicht vorläufiges Ende 16



▶ Tampere: Finnlands zweiter Straßenbahnbetrieb 36

Seite 62: Komplette Liste aller Hamburger Tram-Betriebshöfe



▶ Hamburg: Der Betriebshof Angerstraße schloss 1969 58



▶ München: Eine Trambahn-Rückkehr in Schwabing 76

▶ **Geschichte**

■ **A wie Angerstraße** ^{TITEL} 58

Das Hamburger Straßenbahn-Depot im Stadtteil Hohenfelde – 1969 schloss der Straßenbahn-Betriebshof mit der internen Abkürzung „A“ seine Pforten. 51 Jahre lang war er ein wichtiger Standort für die Hochbahn (HHA). Die Karriere als Straßenbahn-Depot begann aber bereits 1890 unter der Ägide der Großen Hamburg-Altonaer Pferdebahn Gesellschaft

■ **„Gleislose Bahn“ zu den Heurigenorten** .. 66

Wien: Zwei Obus-Episoden – Vor dem Ersten Weltkrieg 30 Jahre und danach noch einmal zwölf Jahre währten die beiden Oberleitungsbus-Kapitel in der Nahverkehrsgeschichte Wiens. Die jeweils einzige Linie erklimmte die Ausläufer des Wienerwalds im Nordwesten der Donaumetropole

■ **Zu Ehren der ersten Elektrischen** 75

In Lichterfelde im Südwesten Berlins begann 1881 die Geschichte der elektrischen Straßenbahn. Ein Haltestellen-Denkmal erinnert daran

RUBRIKEN	
Bild des Monats	6
Journal (aktuelle Meldungen)	8
Nächster Halt	35
Einst & Jetzt	56
Forum (Leserbriefe)	72
Termine	72
Impressum	73
Vorschau	82

■ **Straßenbahn im Modell** 68-71

An de Alster, an de Elbe, an de Bill ...: Mit den drei großen Flüssen der Hansestadt hatte die Hamburger Straßenbahn zahlreiche Berührungspunkte. Seit 1978 ist sie Geschichte, auf einer tollen H0-Anlage lebt sie aber weiter



Titelmotiv
Kassels Tw 416 am 5. März 2011 kurz vor der Haltestelle Korbacher/Universität. Wie alle 16 N8C der ersten Serie wurde er 2014 Richtung Danzig abgegeben. Von den sechs N8C der zweiten Serie sind in Kassel dagegen noch drei Exemplare betriebsfähig vorhanden MICHAEL KOCHENS

Rücktitel
Am 21. August 2021 kamen in Freiburg im Fußball-Sonderverkehr noch einmal alle drei betriebsfähigen Altwagen vom Typ GT8K zum Einsatz. Tw 214 durchfährt als „Eilzug“ das Schwabentor und bringt die Fußballbegeisterten ohne weiteren Halt zum Dreisamstadion, wo Bundesligist SC Freiburg an diesem Nachmittag 2:1 gegen Borussia Dortmund gewann NICOLAI SCHMIDT



Tatra-Paradies Magdeburg

Seit August 2020 verstärken acht aus Berlin übernommene KT4D, die im Regelfall in Doppeltraktion zum Einsatz kommen, die Flotte der Magdeburger Straßenbahn. Es sind übrigens nicht die einzigen aus der Bundeshauptstadt übernommenen Fahrzeuge, welche nun die Magdeburger Verkehrsbetriebe MVB in den Linieneinsatz schicken. Schon 2009 kamen elf Tatra-Beiwagen vom Typ B6A2M aus Berlin in die Domstadt an der Elbe, die seitdem hinter Alstom-Niederflurwagen ihren Dienst leisten. Außerdem haben die MVB noch vier T6A2M und zwei passende Beiwagen im Einsatzbestand, sodass Tatra-Freunde auch im Jahr 2021 in Magdeburg noch auf ihre Kosten kommen – zumindest unter der Woche. Die Tatra-Triebwagen sind dann montags bis freitags auf Kursen der Linien 2, 3, 5 und 10 bzw. im Frühverkehr auch auf der Linie 8 anzutreffen, bei Ausfällen von Niederflurbahnen kann es auch zu Einsätzen auf den Linien 4 oder 6 kommen. Das Bild zeigt die KT4D-Doppeltraktion aus den Tw 1292 und 1293 am 11. September 2020 (in ihrer zweiten vollen Einsatzwoche) in Magdeburg am Alten Markt.

FREDERIK BUCHLEITNER





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

Halle: Stadtrat votiert für weiteren Netzausbau der Straßenbahn

Stadtbahnprogramm an der Saale geht in die dritte Runde



Am Anhalter Platz, hier MGT6D 654 an der gleichnamigen Haltestelle, soll gemäß jüngst gefasstem Stadtratsbeschluss künftig eine Neubaustrecke von der Bestandstrasse in Richtung Betriebshof Rosengarten führen und dabei zugleich eine neue Siedlung erschließen FREDERIK BUCHLEITNER (3)

■ Schon vor der Sommerpause hat der Hallesche Stadtrat am 30. Juni den Grundsatzbeschluss zur dritten Stufe des Stadtbahnprogramms gefasst. Bei einem Investitionsvolumen von 250 Millionen Euro und einem Realisierungszeitraum von 2023 bis 2035 beinhaltet diese

Etappe zum einen weitere Streckensanierungen im Umfang von 16,8 Kilometern Länge: Dies betrifft Abschnitte in der Bernburger Straße, Freimfelder Straße, Elsa-Brändström-Straße, Damaschkestraße, Paul-Suhr-Straße sowie in Silberhöhe und Giebichenstein.

Letztgenannter Stadtteil galt bislang als Untersuchungsgebiet und wird von den drei Straßenbahnlinien 3, 7 und 8 mit jeweils eigener Streckenführung erschlossen. Im Rahmen des Grundsatzbeschlusses haben die Stadtverordneten entschieden, diesen Status quo

grundsätzlich beizubehalten und die kurze eingleisige Strecke durch den Mühlweg zweigleisig auszubauen. Die aktuell lediglich als Betriebsstrecke genutzten Gleise in der Geschwister-Scholl-Straße sollen saniert werden und zukünftig der Linie 8 als Endstelle

Die derzeit etwas „zerstreute“ und damit nicht besonders nutzerfreundliche Haltestellensituation am Reileck soll sich deutlich verbessern

An der Burg Giebichenstein soll eine barrierefreie „Zentralhaltestelle“ entstehen. Aufgrund der hier herrschenden Enge der Bebauung ein ambitioniertes Projekt



Strausberg

Die Strausberger Eisenbahn GmbH (STE) betreibt per Notvergabe seit 1. September bis Ende 2022 weiterhin die Linie 89. Die Geschäftsführung der STE sah sich im Frühsommer gezwungen, aus wirtschaftlichen Gründen den bis Ende 2024 laufenden Verkehrsvertrag mit dem Landkreis Märkisch-Oderland vorzeitig zu kündigen. Der Landkreis erhöht im Rahmen der Notvergabe seinen Zuschuss für die STE pro Jahr um 525.000 Euro. In einer Sondersitzung des Kreistages am 18. August erhielt der Landrat zugleich den Auftrag, für die Betriebsdurchführung der Linie 89 ab 2023 ein Vergabeverfahren nach EU-Recht einzuleiten. CMU



Chemnitz

Mit Ende der Sommerferien gilt seit 6. September bei der Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) wieder der Normalfahrplan. Aufgrund von Personalmangel sind allerdings bis auf Weiteres Angebotskürzungen nötig. Die Trams der Linien 1 und 2 fahren verkürzt nur bis beziehungsweise ab Zentralhaltestelle Steige 10 und 11. Die Haltestellen Roter Turm, Brückenstraße sowie Stefan-Heym-Platz werden nicht bedient. Zudem sind die Linien 3 und 4 am Hauptbahnhof nicht mehr verknüpft, auf Linie 3 gilt ein geänderter Fahrplan. Um den Fahrermangel zu mildern, bildet die CVAG wieder verstärkt selbst Straßenbahnfahrer aus. MSP

hofs Rosengarten soll sie in die Bestandsstrecke in der Merseburger Straße einfädern. Diese Neubaustrecke soll einerseits ein geplantes Einfamilienhauswohngebiet erschließen. Andererseits sollen mit ihrer Hilfe Ein- und Ausrückfahrten der Linien 1, 2 und 3 verkürzt und somit Betriebskosten eingespart werden.

Als letzten Baustein beinhaltet die dritte Stufe des Stadtbahnprogramms die Anlage eines neuen Park&Ride-Platzes im Bereich Halle-Neustadt mit Kapazität für 100 Autos. BHM

Hamburg Hochbahn erneuert Hilfstriebwagen

Um auch in Zukunft bei schweren Störungen oder Entgleisungen schnell reagieren zu können, hat die Hochbahn ihren 54 Jahre alten Hilfstriebwagen modernisieren lassen. Dazu erhielt die Firma FWM Hennigsdorf den Auftrag zur kompletten Erneuerung der Antriebskomponenten sowie der Inneneinrichtung und elektrischen Ausstattung. So wird der Triebwagen jetzt durch einen 180 Kilowatt leistenden Dieselmotor nach Euro VI-Standard angetrieben. Auch ein neues hydrodynamisches Automatik-Wandlergetriebe und einen modernen Onboard-Dieselelgenerator für die unabhängige Bord-

dienen. An der Burg Giebichenstein soll eine barrierefreie „Zentralhaltestelle“ entstehen. Am Knoten Reileck ist eine gemeinsame Haltestellenanlage für alle Fahrrichtungen vorgesehen. Deshalb sollen die nach Kröllwitz fahrenden Bahnen der Linie 7 nicht mehr die Richard-Wagner-Straße, sondern die Adolfstraße befahren, wozu letztere ein eigenes Gleis für die landwärtige Fahrtrichtung erhalten soll.

cke im Brandbergweg zwischen Heide-Universitätsklinikum und Kröllwitz zweigleisig ausgebaut werden.

Als zweite Neubaustrecke ist eine Querverbindung zwischen der Strecke nach Silberhöhe und Beesen (Linie 3) und jener nach Ammendorf, Merseburg und Bad Dürrenberg (Linie 5) vorgesehen. Diese soll am Anhalter Platz beginnen und entlang der Industriestraße geführt werden. In Höhe des Betriebs-

Fast fünf Kilometer Neubaustrecken

Zum anderen wurden zwei Neubaustrecken mit einer Gesamtlänge von 4,9 Kilometern beschlossen: Der Plattenbaustadtteil Heide-Nord soll von Kröllwitz aus an das Hallesche Straßennetz angeschlossen werden. Hierzu würde gegenüber dem Status quo ein zusätzlicher Kurs benötigt, der durch die Einkürzung der Linie 8 von Trotha nach Giebichenstein kompensiert werden könnte. Im Zusammenhang mit der Neubaustrecke nach Heide-Nord soll die 2007 eröffnete und größtenteils eingeleisige Bestandsstre-



**Hamburg:
In frischem
Gewand
und mit modernen
LED-Scheinwerfern
ausgestattet,
wartet der
54 Jahre alte
Hilfstriebwagen
in der
Barmbeker
Hauptwerkstatt
auf
seinen Einsatz**

JENS PERBANDT

Erlangen

Die Verbandsversammlung zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) hat Ende Juli eine Zweckvereinbarung für eine vertiefte Planung des Ostastes durch den Zweckverband StUB beschlossen. In den Wochen zuvor hatten die Kreistage Forchheim, Erlangen-Höchstadt und der Stadtrat Erlangen bereits zugestimmt. Schon 2012 wurde das gesamte T-Netz (L-Netz einschließlich Ostast-Erweiterung) mit der GVFG-Rahmenanmeldung beim Bund angemeldet. Um nun Fördermittel für einen möglichen Bau des StUB-Ostastes zu erhalten, sind vertiefende Planungsleistungen der StUB unter Einbezug des Ostastes nötig. MSP

stromversorgung hat das Fahrzeug erhalten. Neben dem neuen Fahrerpult und einer neuen LED-Beleuchtung hat das Fahrzeug auch einen neuen Stauraum für die Werkzeuge und Geräte erhalten. Damit steht der Hochbahn für die nächsten Jahre weiterhin ein zeitgemäß ausgestattetes Fahrzeug für die Bewältigung von Havarien zur Verfügung.

JEP

Düsseldorf

Politik prüft mögliche neue Tramstrecken

■ Um die Menschen zum verstärkten Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr zu animieren, prüfen die Fraktionen im Düsseldorfer Stadtrat in Zusammenarbeit mit den Fachleuten der Stadt und der Rheinbahn einen Ausbau des Straßenbahnnetzes.

Wie die Neuss-Grevenbroicher Zeitung und die Rheinische Post meldeten, geht es dabei um insgesamt 17 Ideen, die in den kommenden Monaten bewertet und 2022 entschieden werden sollen. Erst anschließend würde eine mögliche Realisierung der verbliebenen Vorschläge eingeleitet. Neben den hier nun zur Diskussion stehenden Strecken gibt es weitere Vorhaben, die bereits in der Realisierung oder kurz davor stehen, wie beispielsweise die neue Stadtbahnlinie U81 mit der projektierten Rheinüberquerung ins Linksrheinische, die Messeumfahrung U80 oder die Verlängerung der U73 ins

neue Glasmacherviertel im Stadtteil Gerresheim. Diese sind darum nicht in der Vorschlagsliste enthalten.

MKO

Schöneiche Jubiläumsfeier 111 Jahre SRS

■ In diesen Tagen feiert die Straßenbahn Schöneiche-Rüdersdorf (SRS) ihr 111-jähriges Bestehen. Nachdem das 110. Jubiläum im vergangenen Jahr coronabedingt nur in aller Stille begangen worden war, fand am 28. August im Betriebshof in der Schöneicher Dorfstraße von 10 bis 18 Uhr ein Tag der offenen Tür statt. Das Angebot stieß auf reges Interesse. Zahlreiche Straßenbahnfans und Interessierte strömten in die Waldgartengemeinde am Ostrand Berlins. Zur Belohnung ließ sich ab Mittag entgegen aller Vorhersagen auch die Sonne blicken.

Als jüngsten Neuzugang konnte die SRS dabei den ursprünglich aus Cottbus stammenden Tatra-KT6NF-Triebwagen 29 nach umfassender Hauptuntersuchung offiziell in Betrieb nehmen.

Der einzigartige, in den 1960ern in Eigenbau entstandene Schöneicher Triebwagen 73 kam wieder für Sonderfahrten zwischen den Haltestellen S Friedrichshagen und Betriebshof Schöneiche, Dorfstraße zum Einsatz. Als weiteres Fahrzeug war der ehemals Heidelberger DÜWAG-GT6 Nr. 47 auf Sonderfahrt. Im Betriebshof bot sich die Gelegenheit, zahlreiche Schmuckstücke des sehr bunten Fuhrparks zu bewundern – unter an-



Schöneiche: Mit dem vierachsigen Museumswagen 73 konnten Besucher zum 111. Jubiläum der SRS Sonderfahrten unternehmen

ULF LIEBERWIRTH



Karlsruhe: Die Turmbergbahn wird modernisiert und bis zur Bundesstraße B3 verlängert. VBK und Architekturbüro Forum 4 haben dazu Visualisierungen des aktuellen Planungsstandes erstellt

GARAVENTA/FORUM 4

Düsseldorf: Folgende neue Verbindungen stehen zur Diskussion

- Eckener Straße – Flughafenterminal
- Unterrath S – Lichtenbroich
- Unterrath S – Rather Broich und Gerresheim S – Vennhauser Allee – Reisholz – Benrath (beides Teile einer Osttangente Flughafen – Unterrath – Gerresheim – Eller – Reisholz – Benrath)
- Seestern – Nordfriedhof – Mörsenbroicher Ei – Staufenbergplatz – Bergische Kaserne (Nordtangente, mit optionaler Verlängerung in den Kreis Mettmann)
- Graf-Recke-Straße – Flingern – Erkrather Straße (Optionaler Zweig zur Nordtangente)
- Spichernplatz – Rather Straße (Querspange als Anschluss an nördliche Stadttangente)
- Brehmplatz – Graf-Recke-Straße
- Grafenberger Allee – Hellweg – Torbruchstraße – Gerresheim S
- Reisholzer Straße – Nachbarschaftspark Lierenfeld
- Anschluss Uni-West (Stichstrecke ab Südpark)
- Uni-Ost – Münchener Straße/Itter (mit Option Am Steinberg – Münchener Straße)
- Auf'm Hennekamp – Südring – Südfriedhof (Südtangente)
- Kesselstraße – Hafen (zwei mögliche Routen)
- Stadttor – Zollhof – Medienhafen

derem den im Wiederaufbau befindlichen Lindner-Tw 3, für den aktuell eine Spendenaktion läuft. Im Betriebshof konnten die Besucher Technikvorführungen beiwohnen. Für das leibliche Wohl war selbstredend gesorgt.

ULW

Karlsruhe Gestaltungs-Workshops zur Turmbergbahn

■ Die Modernisierung und Verlängerung der Turmbergbahn nimmt konkrete Formen an. Eine neue Talstation am Fuße der Bergbahnstraße ist ebenso vorgesehen wie eine Unterführung für Radfahrer und Fußgänger am Knoten Posseltstraße/Turmbergstraße/Bergbahnstraße. „Nachdem Gemeinderat, Ortschaftsrat und VBK-Aufsichtsrat mit großer Mehrheit für die Modernisierung und Verlängerung der Turmbergbahn gestimmt haben, wollen wir nun bei drei Workshops die Kritikpunkte aufnehmen und die vorliegende Planung optimieren“, erklärt VBK-Projektleiter Christian

Höglmeier die Idee hinter den drei Veranstaltungen, bei denen dann auch über das Fahrzeugdesign und die Gestaltung des Fahrgastinnenraums diskutiert werden sollte.

Als Diskussionsgrundlage für die Workshop-Teilnehmer des ersten Treffens präsentierte das mit den Planungen beauftragte Architekturbüro Forum 4 aus Interlaken den aktuellen Planungsstand und detaillierte Visualisierungen der zukünftigen Bergbahntrasse. Bei der Formgebung der Stationen bestand am Ende Einigkeit über die grundsätzliche Gestaltung. Breite Zustimmung erhielten auch die überarbeiteten Entwürfe der Fußwegunterführung am Knotenpunkt Bergbahn-/Turmberg/Posselt-/Kastellstraße. Hier könnten, so die Anregung der Workshop-Teilnehmer, Lichtelemente, das Architektur-Design auflockernde Materialien und eine weniger starke Versiegelung in die Planungen einfließen.

Für viel Gesprächsstoff in der Öffentlichkeit sorgte zuletzt der für den