



Gefahr oder Chance?
Folgen der Neuvergabe
fürs „Karlsruher Modell“



„KSW“ aus Hessen
Die Zweiachser von
Credé für Hannover

Januar 2020
€ 8,90
Österreich: € 9,80
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,20
LUX: € 10,20

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



Tatra-Hochburg Magdeburg



416 Wagen, 44 Jahre: Alles über
die Ära der T4D/B4D an der Elbe

Mehr als die Erfolgsmodelle T2 und GT4

Die Straßenbahn-Ära der
Maschinenfabrik Esslingen



NÄCHSTER HALT: Chronik 2019 + Ausblick 2020



**Jetzt
neu am
Kiosk!**

Das neue *Straßenbahn Jahrbuch* informiert über die aktuellen Entwicklungen der Straßenbahnnetze in Deutschland, Österreich, der Schweiz und weltweit.

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!

Oder online bestellen unter

www.strassenbahnmagazin.de



STRASSENBAHN
MAGAZIN

1

Berichte und Bilder
aus Vergangenheit
und Gegenwart

Goldenes Jubiläum

Seit nunmehr 50 Jahren erscheint dieses Magazin. Gelegenheit, in den Ausgaben des Jahrgangs 2020 mit Ihnen, liebe Leser, zurückzublicken auf das, was damals im Jahre 1970 die Welt der Straßenbahnfreunde bewegte. Zur Einstimmung mögen die Impressionen auf den letzten Seiten dieser Ausgabe dienen. Und als Grundlage für weitere Überlegungen: Wie war das damals? Wie ist es heute? Und was hat sich seither getan?

Zum Beispiel war das Thema Einstellungen in den frühen 1970ern sehr präsent. Die Hamburger Straßenbahn legte zahlreiche Strecken still, mit dem traurigen Ergebnis der Gesamteinstellung 1978. Aktuell gibt es zum Glück keine derartige Meldung – doch das heißt nicht, dass nicht schon bald wieder die Axt irgendwo hierzulande angesetzt wird, um Netze zu kapfen. So deutet sich im klammen Halberstadt die nächste Diskussionsrunde um die Zukunft der Tram an, der Wochenendbetrieb steht aktuell gänzlich zur Disposition. Und neben dem „Dauerbrenner“ Mülheim an der Ruhr verschrecken insbesondere die jüngsten Nachrichten aus Rostock. Die anstehende 120-Millionen-Investition in neue Bahnen, die den Fuhrpark erweitern und die erste Niederflergeneration ablösen sollten, hat der parteilose Oberbürgermeister Claus Ruhe Madsen gekippt. Damit stehen die geplanten 39 neuen Fahrzeuge bis 2027 infrage – und erst recht, ob der vom Betreiber RSAG sehnlich erwartete Ersatz

50 Jahre
**STRASSENBAHN
MAGAZIN**

ab 2024 überhaupt kommt. Madsen verlangt stattdessen eine „neue Strategie“ für den Nahverkehr, dessen Kern offenbar die Straßenbahn nicht sein soll. Ihre Bewährung als umweltfreundlichstes motorisiertes

städtisches Verkehrsmittel scheint in den Hintergrund zu treten. „Vielleicht fahren wir in Zukunft mit E-Bussen oder Wasserstoff-Bussen. Die könnten dieselben Spuren und Trassen wie die Straßenbahnen heute nutzen, wären aber flexibler einsetzbar und auch mit einem höheren Takt“, sagte Madsen. Irgendwie fühlt man sich dabei an Vorhaben der 1970er erinnert, die ebenso den Bus propagierten – nur damals noch mit Verbrennungstechnologie.

Zum Glück gibt es aber auch positive Nachrichten in diesen Tagen. Weltweit gehen fast im Monatstakt neue Stadtbahn-/Tramsysteme an den Start. Die Fahrzeugbauer verzeichnen für die kommenden Jahre volle Auftragsbücher, die Verjüngung bei den Schienenfahrzeugen – was immer auch Investitionsentscheidungen für eine langfristige Zukunft der Bahnsysteme sind – läuft europaweit mit gutem Schwung. Und da können wir wieder den Bogen zurück zur ersten Ausgabe von STRASSENBAHN MAGAZIN spannen. Damals, 1970, entstanden die Prototypen Tw 600 und 601 für Hannover – die Urväter der Tw 6000 gleichwie des M/N-Wagens. Sie waren erste Zeichen eines Epochenwechsels hin zu modernen Stadtbahnsystemen. Die Straßenbahn auf der Höhe der Zeit; ist es nicht das, was wir uns für „unser“ Verkehrsmittel nach 50 Jahren unverändert wünschen?

50 Jahre STRASSENBAHN MAGAZIN: Zum Jubiläum hat Stammleser Jörg Zimmer ein Bild mit einem Wagen herausgesucht, der eine zum Jubiläum passende Nummer trägt. Es zeigt den Heidelberger Tw 50 in der Steubenstraße und entstand am 19. Juni 1965 – also bereits fünf Jahre vor dem Druck der ersten SM-Ausgabe (links eingeklinkt)



Auch in den Folgeausgaben möchten wir mit Ihnen, liebe Leser auf Zeitreise ins Jahr 1970 gehen. Haben Sie Erinnerung an damalige Straßenbahn-Erlebnisse? Dann schreiben Sie uns!

Fotos oder Texte per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 77).



Michael Sperl
Verantwortlicher
Redakteur
STRASSENBAHN
MAGAZIN



Der GT4 war die erfolgreichste ME-Straßenbahn-Konstruktion. Insgesamt 380 Exemplare wurden in Esslingen gebaut, allein 350 davon für die Stuttgarter Straßenbahnen AG (Tw 638 auf dem Werksgelände)

ARCHIV SSB

TITEL Nicht nur T2 und GT4: Straßenbahnen der Maschinenfabrik Esslingen 62

► Betriebe

■ Schrumpfkur(s) beim „Karlsruher Modell“ 16

Kahlschlag bei der Zweisystem-Stadtbahn? – Einige Strecken, die bisher mit Zweisystem-Stadtbahnen befahren wurden, befährt DB Regio ab 2022 mit Vollbahnfahrzeugen. Das hochgelobte „Karlsruher Modell“ gerät dadurch ins Wanken, die Neuorganisation birgt aber auch Chancen

■ Kleine Schlaufe – große Wirkung 22

Attraktiver Umstieg in Cottbus – Nach drei Jahren Bauzeit ging am Hauptbahnhof im Oktober die komplett neue Gleisanlage ans Netz

■ „Tief im Westen“: Neue Linien, neuer Takt. 28

Bogestra startet „Netz 2020“ – Zum Fahrplanwechsel reformierte die Bogestra ihr gesamtes Liniennetz. Passend zum neuen Takt der S-Bahn Rhein-Ruhr gibt es neue Taktschemen mit gleich drei neuen Linien

■ Wieder ins Limmattal 34

Zürichs Tramnetz expandiert weiter – Seit August 2019 ist der erste – vorerst von der Stadtlinie 2 bediente – Streckenabschnitt der neuen Limmattalbahn bis Schlieren Geissweid in Betrieb. Ab 2022 geht es noch weiter

■ Sur le pont 38

Avignon mit neuem Trambetrieb – Mit mehrjähriger Verzögerung ging in der südfranzösischen Stadt die erste von zwei geplanten Straßenbahnlinien in Betrieb – 87 Jahre nach Einstellung der ersten Tram

► Fahrzeuge

■ Beginn einer Ära 44

Eigenbau-Großraumzug in Leipzig –

1954 bis 1956 in der Hauptwerkstatt Heiterblick der Leipziger Verkehrsbetriebe gebaute vierachsige Großraumzug war in erster Linie ein Versuchsfahrzeug, um die DDR-Waggonbauindustrie zu entsprechenden Entwicklungen anzuregen. Erstmals wurden bei diesem Fahrzeug, das später nach Schöneiche kam, gummigefederte Radsätze erprobt



■ Anfangs schnittig TITEL 46

Hannovers Credé-Wagen – Ein extrem modern gestalteter Prototypzug repräsentierte den Zeitgeist der 1930er – die kriegsbedingt „entfeinerte“ Serie dann aber auch die Abstriche, die der Weltkrieg beim Fahrzeugbau erzwang. Dass 17 bestellte Beiwagen Hannover nie erreichten und stattdessen nach Köln kamen, ist Teil dieser turbulenten Geschichte

■ Typenrein für 11 Jahre TITEL 54

50 Jahre Tatra T4D in Magdeburg – Wenngleich seit Ende 2012 im Liniendienst der Elbestadt schon Geschichte, haben die „runden“ Tattras auch in Magdeburg bis heute eine große Fangemeinde, auch dank vom Verein IGNaH betriebsfähig vorgehaltenen Museumszuges. Einige jüngere Tatra-Abkömmlinge vom Typ T6A2/B6A2 sind noch heute Betriebsreserve





Karlsruhe: Was wird aus dem Zweisystem-Netz?

16



Bochum: Neuer Takt mit drei neuen Linien

28



Avignon: Neuer Straßenbahnbetrieb eröffnet

38



Hannover: Die „Kriegs-Zweiachser“ von Credé

46

Geschichte

Die „ME“-Wagen TITEL 62

Straßenbahn-Fahrzeuge aus der Maschinenfabrik Esslingen –
Der Hersteller aus dem württembergischen Esslingen lieferte während seines 120-jährigen Bestehens Eisenbahnfahrzeuge in alle Welt. Doch auch als Produzent von Straßenbahnen war das kurz „ME“ genannte Unternehmen von – allerdings auf die Region beschränkter – Bedeutung

50 Jahre Straßenbahn Magazin 78

Jubiläum: 1970-2020 – Ein halbes Jahrhundert Straßenbahngeschichte im Zeitschriftenformat, das gibt die Gelegenheit für einen Rückblick ins Gründungsjahr mit faszinierenden Straßenbahn-Impressionen. Vieles befand sich seinerzeit im Umbruch, auf der einen Seite gab es Streckenstilllegungen, andererseits aber neue Stadtbahnwagen und Prototypen. Auch die Gründung der Vereine Bergische Museumsbahnen e.V. und Deutsches Straßenbahn-Museum e.V. fiel in dieses besondere Jahr

RUBRIKEN

Einsteigen, bitte	3	Einst & Jetzt	60
Bild des Monats	6	Forum (Leser, Medien)	76
Journal (Kurzmeldungen) ...	8	Impressum	81
Nächster Halt	26	Vorschau	82

Straßenbahn im Modell

Wie ein echter Tramfahrer 76

Mit der Kurbel steuern: Alfred Spühr betreibt seine H0m-Straßenbahnanlage schon lange mit einem echten Fahrschalter. Nun macht 3-D-Druck einen Nachbau möglich



Titelmotiv

Auch für die 1974 eingestellte Reutlinger Straßenbahn baute die ME drei Straßenbahnwagen analog des Stuttgarter Typs T2 (Typ 29), hier porträtiert in einer Werksaufnahme von 1956

ARCHIV SSB

Rücktitel

Schlagzeilen machte am 25. November 2019 der spektakuläre Coup zum Juwelenraub in Dresdens „Grünem Gewölbe“. Die Täter stiegen durchs Erdgeschossfenster rechts des Eckturmes ein. Als am 22. Dezember 2016 eine „Tatra-8“ vor dem Schloss hielt, war davon noch nichts zu ahnen

MICHAEL SPERL







Innsbrucker Christkindlbahn

Wie in vielen anderen Städten fährt auch in Innsbruck in der Adventszeit – jeweils freitags und samstags – eine weihnachtlich dekorierte Nostalgie-Straßenbahn und lässt den Charme vergangener Tage aufleben, während draußen die stimmungsvolle Weihnachtsbeleuchtung strahlt. Zum Einsatz kommt dabei das von den Tiroler MuseumsBahnen betreute Zweiachser-Gespänn Tw 19 + Bw 147 des Baujahrs 1907, hier an der Haltestelle Maria-Theresien Straße

ROBERT SCHREMPF

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

Fortsetzung der B-Wagen-„Zweiterstellung“, neue Niederflurbahnen, Taktverdichtungen

Bonn investiert in Stadt- und Straßenbahn



B100C 9374 mit einem Schwesterfahrzeug unterwegs auf Linie 66. Die Zweiterstellung der Hochflur-Sechssachser weiten die Stadtwerke Bonn und die Elektrischen Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises GmbH (SSB) auf 40 der 61 vorhandenen Wagen aus MICHAEL BEITELSMANN (3)

■ In Bewegung befinden sich derzeit die Rahmenbedingungen des ÖPNV in Bonn. Nachdem auf dem Fahrzeugsektor die sogenannte „Zweiterstellung“ der Stadtbahnwagen erfolgreich läuft, wird das Programm ausgeweitet. Gleichzeitig verzögert sich die Auslieferung der dringend erwarteten Niederflurbahnen für die beiden reinen Straßenbahnlinien, für deren Strecken wiederholt Ausbauplanungen aufgerollt werden. Dank üppiger Bundes- und Landesförderung wird zudem massiv in die bestehende Infrastruktur investiert, Busse und Bahnen fahren häu-

figer. Allerdings wird gerade in Bonn weiterhin um den richtigen Weg bei der Verkehrswende gerungen – Gerichte drohen angesichts der noch immer zu hohen Stickoxidbelastung weiterhin mit Diesel-Fahrverboten für die Innenstadt.

Wagenpark aktuell

Das erfolgreiche Projekt „Zweiterstellung“, in dem 25 ältere Bonner Stadtbahnwagen von Grund auf modernisiert werden, wird von den Stadtwerken Bonn (SWB) und der Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-

Kreises GmbH (SSB) fortgesetzt und um 15 weitere Fahrzeuge aufgestockt. Zudem ist ein Lüftungs- und Klimatisierungskonzept entwickelt worden, um den Komfort für die Fahrgäste insbesondere an heißen Sommertagen zu erhöhen. Seit Dezember 2012 wurden die in den 1970ern beschafften Serien der Stadtbahnwagen des Typs B80/B100 (Nummernreihen 74 bis 77) in der eigenen Werkstatt einer Verjüngungskur unterzogen. Sie stehen dem Betrieb damit längerfristig zur Verfügung.

Aber auch im Wagenpark für die beiden Bonner Straßenbahnlinien wird

sich etwas tun. Nachdem die Stadtwerke vor drei Jahren entschieden, die schadanfälligen und von Korrosionsschäden betroffenen 24 Niederflurbahnen vollständig zu ersetzen, startete eine Neuausschreibung für dann insgesamt 26 Fahrzeuge. Zuvor erhielten die 1994 beschafften Siemens/DUEWAG-Niederflurbahnen Typ „Bonn“, die über konventionelle Antriebsdrehgestelle und Einachslaufwerke im Mittelteil verfügen, eine notdürftige Instandsetzung. Zwischenzeitlich sind mehrere Angebote eingegangen, die aktuell geprüft werden. Mit einer Vergabeent-



Bei Tw 7578 ist die Zweiterstellung, die auch mit einer markanten Umgestaltung der Fahrzeugfront einhergeht, bereits vollzogen



Technisch verschlissen sind die 1994 beschafften 24 Niederflrzüge Typ „Bonn“. Voraussichtlich ab 2022 sollen sie, so die aktuelle Planung, von der nachfolgenden Wagengeneration abgelöst werden

scheidung ist in Kürze zu rechnen. Dennoch wird sich die Lieferung der Bahnen aller Voraussicht nach noch hinziehen. Die Stadtwerke rechnen mit einer Auslieferung der ersten Fahrzeuge nicht vor Ende 2021, vor 2022 ist mit dem Fahrgasteinsatz daher nicht zu rechnen.

Taktverdichtungen bei Bus und Bahn

Schon seit dem 28. August 2019 wurden die Takte der Straßenbahn- und Stadtbahnlinien im Bonner Stadtgebiet und im Verkehr zum benachbarten Rhein-Sieg-Kreis sowie verschiedener Buslinien verdichtet. Die Grundtakte der Regionallinien wurden mit den angrenzenden Städten und Gemeinden mehrheitlich angepasst und aufeinander abgestimmt.

Im Schienenverkehr wurden die Taktzeiten der Stadtbahnlinie 16 von Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit von etwa 7:30 bis 9:30 Uhr und von ca. 15:00 bis 19:00 Uhr zum 10-Minuten-Takt verdichtet. Ferner wurde ein 30-Minuten-Grundtakt bis Betriebsschluss eingeführt. Sonn- und

feiertags gilt nach dem morgendliche 60-Minuten-Takt neu eine halbstündliche Zugfolge. Der bestehende stündliche Nachtverkehr zwischen Köln-Niehl und Wesseling verkehrt jetzt bis Bonn Hbf. Aufgrund des neuen 10-Minuten-Taktes der Stadtbahnlinie 16 in der Hauptverkehrszeit wurden Fahrplananpassungen auf den Linien 61, 62, 63 und 66 auch an den Wochentagen nötig. Samstags wurde der Takt von ca. 9:30 bis 20:30 Uhr vom bisherigen 15/30- auf einen 10/20-Minuten-Grundtakt verbessert. Der 15/30 Minuten-Takt an Sonn- und Feiertagen beginnt jetzt schon ab 9:30 Uhr.

Investitionen in Infrastruktur

Insgesamt rund 150 Millionen Euro Infrastrukturinvestitionen sind von 2018 bis 2023 für neue Gleise und Weichen, barrierefreie Ausbauten von Haltestellen, neue Aufzüge, moderne Sicherungsanlagen und Stellwerkserneuerung vorgesehen. Die Sanierungen der Bahnhöfe „Hochkreuz“ und „Rheinaue“ begannen 2019, ebenso der barrierefreie Ausbau der Station „Buschdorf“. In Vilich wird gemeinsam mit der Deutschen

Bahn AG der neue Verknüpfungshaltepunkt zwischen der in Bau befindlichen S-Bahn-Linie 13 und der Stadtbahnlinie 66 erstellt. Hinzu kommen Maßnahmen aus dem NRW-Programm „Fördermittel für Erhaltungsmaßnahmen an kommunalen Schienenstrecken“ nach dem vom Land Nordrhein-Westfalen in Auftrag gegebenen, sogenannten „Spiekermann-Gutachten“ zum Zustand der kommunalen Schienen-Infrastruktur. Die Höhe der Fördersumme beläuft sich hier auf 73,8 Millionen Euro. SWB-Fachleute erarbeiten hierfür derzeit eine Maßnahmenliste.

Tram nach Endenich?

In die jahrzehntealte Diskussion über eine adäquate Schienenanbindung in die Stadtteile Poppendorf, Endenich und Hardtberg kommt wieder Bewegung. Der Bonner Stadtrat lässt aktuell die Möglichkeiten einer schienengebundenen oberirdischen Verbindung von der Innenstadt in den Bonner Westen prüfen, nunmehr unter dem Namen „Westbahn“. Hierzu hat die Verwaltung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie fünf denkbare Varianten untersucht. Eine Tunnelanlage, wie sie bis 2015 zumindest offiziell geplant wurde, ist nicht mehr dabei. Laut Ratsvorlage präferiert die Verwaltung die Varianten A und C, wobei die Variante C (über die Endenicher Straße) den höchsten Punktwert erzielt hat. Allerdings bedient sie nicht den sensiblen Bereich um die Poppeldorfer Allee und den Uni-Campus. Das weitere Vorgehen der Stadt bleibt abzuwarten; bis zu einer konkreten Trassenfestlegung unter Einbindung der Öffentlichkeit ist es noch ein langer Weg.

MBE

Bremen

Klage gegen Tram-Ausbau abgewiesen

■ Zwar noch nicht am Ziel, doch einen wesentlichen Schritt vorangekommen ist nun das Projekt der Verlängerung der Linie 8 über Huchting hinaus ins niedersächsische Weyhe/Leeste auf einem Teilstück der Trasse der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn (BTE). Im März 2013 war der Planfeststellungsbeschluss für diese Maßnahme ergangen, gegen den Anwohner jedoch erfolgreich vor dem Oberverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg Klage einlegten. Das Lüneburger Urteil hob nun das Bundesverwaltungsgericht (BVG) Leipzig Anfang November 2019 auf. Damit ist die Realisierung der Linie 8 ein erhebliches Stück näher gerückt. Allerdings hatte die vorherige Landesregie-

Ludwigshafen

■ Möglicherweise Einsturzgefahr besteht offenbar für Abschnitte der als Hochstraße geführten B 37. Zum Teil gesperrt ist daher der darunterliegende Berliner Platz, betroffen sind alle dort fahrenden Tramlinien. Daher hat die rnv ad hoc am 22. November Umleitungen für die Linien 4/4A, 6/6A und 9 zur Umfahrung der Problemstelle eingerichtet. Unterbrochen ist die Linie 7, die im Bereich Ludwigshafen mit Linienübergang auf die 10 verkehrt. Der Mannheimer Ast der Linie 7 wendet in einer großen Innenstadt-Schleifenfahrt. Die Linie 8 fährt verkürzt zwischen Rheinau und Mannheim Hbf.

MSP

Augustusburg

■ Die Anfang September 2019 begonnene Modernisierung der Drahtseilbahn Erdmannsdorf – Augustusburg liegt im Zeitplan, die 1.239 Meter lange Trasse war für 220.000 Euro vor Beginn der Frostperiode fertig saniert. Unterdessen läuft der Neuaufbau der Wagenkarosserien bei einem Fachbetrieb in Güstrow. Das Aufgleisen der beiden grundsanierten Seilbahnwagen ist für Februar in Augustusburg geplant, die Wiederinbetriebnahme der Bahn folgt im März. Insgesamt kostet die Generalsanierung der vom Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) betriebenen Bahn rund zwei Millionen Euro.

MSP

Bielefeld

■ Die Brackweder „Bürgerinitiative zum Erhalt der Hauptstraße“ (BI) hatte 2017 über 14.000 Unterschriften gesammelt und wollte damit die Errichtung von Hochbahnsteigen im Zuge der Sanierung der Stadtbahn-Linie 1 nach Senne beziehungsweise des Weiterbaus nach Sennestadt verhindern. Nach Ansicht der Stadt kam es dabei zu Ungereimtheiten, sodass jetzt wegen möglicher Wahlfälschung ermittelt wird. Bei stichprobenartigen Kontrollen der Unterschriften erwiesen sich zahlreiche als ungültig, sodass der Rat der Stadt Bielefeld das Bürgerbegehren ablehnte. Die BI hält den Vorwurf für absurd und sieht sich und ihr Anliegen diskreditiert.

JF



Bremen: Noch heißt die Endstation der Linie 8 Huchting. Doch nach dem jüngsten Gerichtsurteil scheint ein Weiterbau nach Niedersachsen bis Weyhe/Leeste jetzt wieder greifbar

FREDERIK BUCHLEITNER

rung ein Junktim herbeigeführt und beschlossen, die Linie 8 sowie die ein kurzes Stück auf derselben Trasse verlaufende Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting nur im Paket zu betrachten. Erst, wenn Baurecht für beide Maßnahmen vorliege, solle – so der Beschluss – mit der Netzerweiterung begonnen werden. Da gegen die Verlängerung der Linie 1 ebenfalls geklagt wurde, muss hier der weitere Verfahrensablauf abgewartet werden. Anfang Februar 2020 geht es vor dem OVG Bremen bei diesem Projekt in die nächste Runde.

Anlässlich des Urteils zur Linie 8 verwiesen Bremens Bürgermeister Boven-schulte (SPD) und Bausenatorin Schä-

fer (Grüne) auf die Bedeutung der Maßnahmen in Bremens Süden für die gesamte Stadt. Schäfer wurde dahingehend in der Lokalpresse zitiert, dass der Ausbau des Straßenbahnnetzes gerade auch im Hinblick auf das Projekt „Autofreie City bis 2030“ – ein wesentlicher Bestandteil der Koalitionsvereinbarung der Rot-grün-roten Landesregierung – von besonderer Wichtigkeit sei. Sie hoffe sehr, auch im Falle der Verlängerung der Linie 1 werde in absehbarer Zeit eine Entscheidung fallen.

Gegen beide Projekte regte sich von Anfang an Widerstand in der Ortspolitik und bei Anwohnern. Man fürchtet

vor allem, der beliebte Ringbusverkehr werde der Verlängerung der Linie 1 zum Opfer fallen. Ferner wurde immer wieder die Führung der Strecken über die Trasse der BTE kritisiert und eine alternative Route gefordert. Aus der Ortspolitik kommt nun die Forderung nach Beibehaltung des Ringbusverkehrs und Verzicht auf die Verlängerung der Linie 1. Die Linie 8 findet dagegen Zustimmung. Die Spitze der Landespolitik hat dagegen gerade erneut die Notwendigkeit des Netzausbaus in vorgesehener Form zur Stützung der Verkehrswende unterstrichen.

AMA

Düsseldorf

Direktvergabe und NF6-Verschrottung

■ Das Gesamtnetz der Rheinbahn wird auch in den nächsten gut 22 Jahren ausschließlich durch das Düsseldorfer Verkehrsunternehmen bedient. Das Oberlandesgericht Düsseldorf entschied am 28. Oktober, dass die Rheinbahn auch nach dem Auslaufen der Bestandsbetrauung am 31. Oktober 2019 weiterhin direkt mit den Verkehrsleistungen beauftragt werden kann. Der Vergabesenaat des OLG Düsseldorf

ANZEIGE

Ihre Prämie



Noch mehr Auswahl unter www.strassenbahn-magazin.de/abo

hatte die Entscheidung der Vergabekammer Rheinland am 28. Oktober 2019 aufgehoben und den Nachprüfungsantrag eines Busunternehmers als unbegründet zurückgewiesen. Der Beschluss des OLG ist rechtskräftig.

Ein mittelständischer Busunternehmer wollte lediglich einige Buslinien aus dem Netz herauslösen und hatte deshalb einen Nachprüfungsantrag bei der Vergabekammer Rheinland gestellt. Die Vergabekammer gab dem Unternehmer Recht und verbot die Direktvergabe des gesamten von der



Am 24. Februar 2017 war der Kasseler N8C 419 noch im Linieneinsatz, hier zwischen Königsplatz und Friedrichsplatz. Er war der letzte dieser Wagen mit Vollreklame

CHRISTOPH HEUER (2)

Der Kasseler Beiwagen 510 ist der vorerst letzte umgebaute ex-Rostocker Beiwagen. An seinem zweiten Tag im Einsatz, dem 10. September 2019, überquert er im Schlepp von Tw 610 den Königsplatz



Kassel: Beiwagen-Umbau beendet – Abgabe von N8C nach Danzig

■ Die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) hat das Programm zum Umbau der ex-Rostocker Beiwagen zunächst abgeschlossen. Am 6. September 2019 fand die Abnahme des zehnten und letzten Wagens – Bw 510, ex Rostock 758 – statt. Der Umbau umfasste neben einer generellen Aufarbeitung mit neuer Verkabelung vor allem ein neues Bremssystem, das mit den Bombardier-Gelenkwagen der KVG kompatibel ist und auf den Gefällestrecken im Kasseler Straßenbahnnetz einen sicheren Betrieb erlaubt. Als zugehörige Triebwagen hat die KVG die Wagen 601 bis 611 für Beiwagenbetrieb angepasst.

Im November 2013 hatte die KVG als erstes den Rostocker Beiwagen 857 zur Erprobung nach Kassel geholt. Nachdem die Versuche erfolgreich verliefen, fiel die Entscheidung, zehn weitere derartige Wagen zu beschaffen, einen davon als Ersatzteilsponder. Zwischen Juli und Dezember 2014 traten die Wagen ihre Reise an. Im November und Dezember 2015 folgten noch einmal vier Beiwagen. Der erste Wagen,

501 ex 857, lief ab 13. Dezember 2016 im Linienvorkehr.

Die Beiwagen erhöhen die Kapazität auf der Linie 6 und ersetzen auf der Linie 1 den zweiten Triebwagen von Doppeltraktionen. Der Umbau von vier weiteren Beiwagen wird erwartet, ist aber noch nicht entschieden.

Der Verkehrsbetrieb GAIT in Danzig hat indes die drei seit mindestens Februar 2018 abgestellten N8C 417, 419 und 422 erworben. Am 28. Oktober 2019 verließen die Wagen Kassel. In Danzig sollen sie als Arbeitswagen und Ersatzteilsponder dienen. In Kassel wurden schon diverse Teile entnommen, um die noch verbliebenen drei N8C betriebsfähig zu halten.

Übrigens wird die KVG nach erteilter Zustimmung des Regierungspräsidiums zur erneuten Linienkonzession bis Sommer 2042 den Nahverkehr in Kassel erbringen. Die Stadt als Aufgabenträgerin und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) haben demnach per 10. November Tram- und Bussenverkehr für weitere 22,5 Jahre an die KVG vergeben.

CHE