



**Meilenstein in München**  
Neue Bahnen und größtes Angebot seit 27 Jahren!



**Lindner im Winter**  
Die letzten Regeldienste der Oldies an der Saale

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

# STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



GT6 von Wegmann



Vor 50 Jahren: So kam Kassel zu ganz speziellen ZR-Gelenkwagen

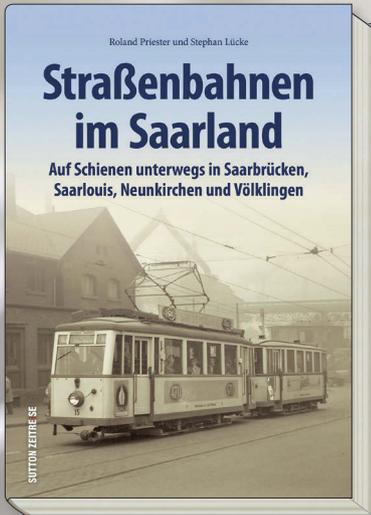


Kaum noch  
KT4D an der Spree:

# Ick war 'n Berliner

Sechs Länder, 14 Betriebe: Den BVG-Tatras auf der Spur

# Einsteigen, bitte!



**NEU**

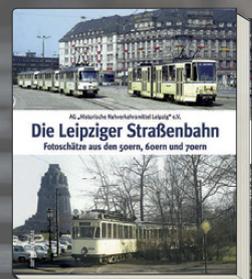
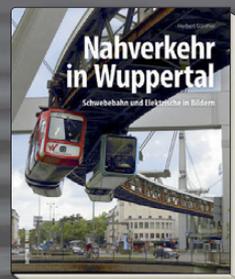
160 Seiten · ca. 160 Abb.  
ISBN 978-3-96303-082-6  
€ [D] 24,99

Mit rund 160 größtenteils unveröffentlichten Aufnahmen wecken Roland Priester und Stephan Lücke nostalgische Erinnerungen an die Straßenbahnbetriebe im Saarland. Die Bilder dokumentieren Geschichte und Betriebsalltag der Saarbahn zwischen Saargemünd und Lebach sowie der Straßenbahnbetriebe in Saarbrücken, Neunkirchen, Saarlouis und Völklingen.



Ihre Leidenschaft ist die Eisenbahn und Sie sind Kenner »Ihrer« regionalen Bahn? Dann suchen wir Sie als Autor!

Weitere Informationen auf [www.suttonverlag.de/autorensuche](http://www.suttonverlag.de/autorensuche)

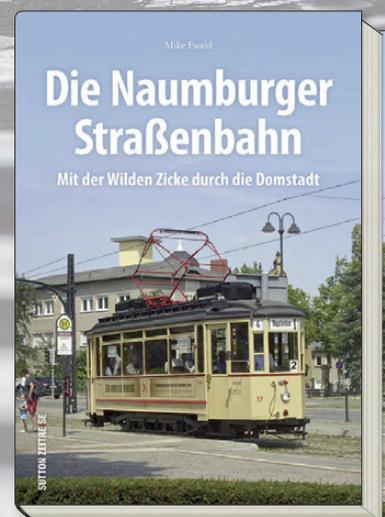


Weitere Eisen- und Straßenbahntitel finden Sie unter [WWW.SUTTONVERLAG.DE](http://WWW.SUTTONVERLAG.DE)

**NEU**

128 Seiten · ca. 160 Abb.  
ISBN 978-3-96303-012-3  
€ [D] 19,99

Die Naumberger Straßenbahn, einer der kleinsten Betriebe in Deutschland, war als Ringbahn mit 5,3 Kilometern Streckenlänge einzigartig in Europa. Straßenbahnfahrer Mike Ewald lädt zu einer Zeitreise durch die bewegte Geschichte der Wilden Zicke ein: von der Inbetriebnahme der Dampfstraßenbahn 1892, über den elektrischen Betrieb ab 1907, die teilweise Stilllegung ab 1991 bis hin zum enthusiastischen Wiederaufbau einer Teilstrecke bis 2007.



**JETZT UNTER SUTTONVERLAG.DE**  
IM BUCHHANDEL ODER BEI AMAZON

**SUTTON**

# Ohne Fahrer, ohne Schiene!



**D**er Hersteller CRRC Zhuzhou Locomotive Company machte Ende 2019 Schlagzeilen mit der Inbetriebnahme und Präsentation eines auf immerhin 17,7 Kilometern Streckenlänge autonom fahrenden Stadtbahnsystems namens Autonomous Rail Rapid Transit (ART) im chinesischen Yibin, Provinz Sichuan. Schien dem Gespenst der „gummibereiften Stadtbahn“ in seinem bisherigen Hauptverbreitungsgebiet Frankreich langsam das letzte Stündlein zu schlagen, legen die Chinesen in dem Bereich mit neuen technischen Innovationen gerade richtig vor: Sie haben in der letzten Zeit auch in Zhuzhou in der Provinz Hunan sowie in Yongxiu in der Provinz Jiangxi ähnliche Systeme in Betrieb gebracht, dort jedoch zunächst mit Fahrpersonal. Auch im Wüstenstaat Qatar laufen bereits Versuche mit einem ART.

Die dreiteiligen Zweirichtungsfahrzeuge des ART für Yibin sind bis zu 70 Stundenkilometer schnell und benötigen keinen Fahrer, nach Herstellerangaben haben in einer Fahrzeugeinheit bis zu 300 Passagiere Platz. Die Fahrzeuge folgen vollautomatisch einer mit Doppelstrichen markierten Spur auf der Straße. Die Steuerung übernehmen optische Sensoren in Zusammenarbeit mit dem eingebauten globalen Navigationssystem. Die Energieversorgung der Lithiumtitanat-

Akkumulatoren erledigen Stromabnehmer während der Haltestellenaufhalte. Die Wiederaufladezeit beim Schnellladen soll laut Herstellerangaben nach einer halben Minute für bis zu fünf Kilometer Fahrstrecke ausreichen, nach zehn Minuten seien 25 Kilometer Streckenlänge zu schaffen. Die überzeugenden Argumente solcher Bahnsysteme sind freilich gegenüber der klassischen Schienen-Stadtbahn stark reduzierte Investitionskosten, denn es braucht weder Oberleitungen im Trassenverlauf geschweige denn ein durchgehendes, stählernes Gleisband.

Doch wie sieht es mit der Übertragbarkeit solcher Konzepte nach Europa aus? Da ist zunächst die technische Frage, ob die Steuerung tatsächlich so weit ausgereift ist, auch innerhalb belebter Metropolen das Mitschwimmen im Verkehrsfluss sicherzustellen. Oder die juristische Sicht: Erscheint es uns vorstellbar, 300 Fahrgäste bei 70 Kilometern pro Stunde ohne physisch gebundene, vom sonstigen Verkehr strikt unabhängige Spurführung führerlos zu befördern? Wer trägt dafür die enorme Verantwortung? Wie lange hält so eine Straße, wenn die schweren Wagen immer auf derselben Spur daherkommen? Und ist es an der Schwelle zu den 2020er-Jahren tatsächlich en vogue, verschleißintensiv Gummiräder auf Asphalt abzufahren oder ist nicht über den Lebenszyklus der Bahnen betrachtet doch die Kombination Stahlrad auf Schiene ökonomischer und ökologischer?

**Die schienenlos autonom fahrende Stadtbahn erlebt in China (im Bild Zhuzhou) gerade eine neue Blüte; besonders der billige Aufbau der Streckeninfrastruktur verlockt die Kommunen, die sich ein modernes, masentaugliches Verkehrsmittel herbeisehnen, zu dieser Betriebsart**

DPA



**Was halten Sie von autonomen Massenverkehrsmitteln? Könnten diese in Westeuropa die klassische Straßenbahn bald verdrängen?**

Schreiben Sie uns per E-Mail an [redaktion@strassenbahn-magazin.de](mailto:redaktion@strassenbahn-magazin.de) oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 75).



**Michael Sperl**  
Verantwortlicher  
Redakteur  
STRASSENBAHN  
MAGAZIN



## TITEL Von Berlin in die Welt: Den ehemaligen KT4D der BVG auf der Spur ..... 18

### ► Betriebe

- **Schluss nach 22 Jahren** ..... 16  
**Posen: Einsatzende für Rheinbahn-DÜWAG** – Die Ära ehemaliger Düsseldorfer Gelenkwagen (GT6/GT8) im Liniendienst ist in Posen/Posen nach 22 Jahren Geschichte. Nun gibt es dort aber einen Museumswagen in Rheinbahn-Optik mit alter Düsseldorfer Nummer und Wappen
- **„Ick war ‘n Berliner!“** TITEL ..... 18  
**Hauptstadt-KT4D in aller Welt** – Wenn die letzten KT4DM über kurz oder lang aus Berlins Straßen verschwinden, haben sich die Wagen längst in alle Welt verstreut. Mittlerweile fahren Berliner Gelenk-Tatras in Rumänien, Polen, Russland, Kasachstan, der Ukraine und stehen aktuell sogar in der ägyptischen Wüste. Christian Lücker hat sie alle besucht – und neben vertrauten Anblicken auch überraschende Verwandlungen gesehen
- **Fataler Brückenschaden** ..... 30  
**Ludwigshafen: Gesperrte Strecken und DÜWAG-Comeback** – Die Sperrung der „Hochbrücke Süd“ („Pilzhochstraße“) wegen akuter Einsturzgefahr hat weitreichende Folgen für den Betrieb – auch in Mannheim
- **Debüt und Comeback** TITEL ..... 32  
**München: Neue Bahnen und neue Linie** – Endlich dürfen die neun dreiteiligen Avenio fahren, was den chronischen Fahrzeugengpass lindert. Ebenfalls ein Jahr später als geplant ergänzt die zurückgekehrte Linie 29 das Angebot. Auch der Tramknoten Romanplatz ist wieder am Netz

### ► Fahrzeuge

- **Von der Pferdekutsche zum Doppeldecker**... 38  
**Fahrzeugentwicklung bei Obussen, Teil 1 (1882 bis 1929)** – In ihrer Frühzeit zeigten sich Obusse als Kutsche mit Elektromotor, zogen Personen- und Güterzüge und halfen u.a. bei Straßenbauarbeiten mit
- **Ein schwerer Brocken** ..... 44  
**„Züricher Riese“ Be 6/6 1802** – Die Verkehrsbetriebe Zürich beschafften 1960 erstmals zwei Gelenkwagen-Prototypen, die als Erprobungsträger für die spätere Beschaffung der Be 4/6 „Mirage“ dienten
- **Im „Lindner“ durch den Winter** TITEL ..... 46  
**Die letzten Lindnerwagen in Halle/Saale** – Noch bis 1979 fuhren die charakteristischen in Ammendorf gebauten Zweichsler auf der Merseburger Linie 35 und bis 1981 noch im Berufsverkehr an der Saale
- **Von Wien ins Allgäu** ..... 52  
**Neue Heimat für Lohner-E, 4513** – Christoph Peukert hat einen ausgemusterten Wiener Klassiker vor der Schrottpresse bewahrt
- **Kasseler Trio** TITEL ..... 74  
**Wegmann-Sechssachser 315, 316, 317** – 1970 erhielt die Kasseler Verkehrsgesellschaft drei Zweirichtungs-Gelenkwagen, die stets aus der Masse des übrigen Fahrzeugparks gleichen Typs herausstachen





► München: Avenio-Dreiteiler endlich im Liniendienst 32



► Frankfurt am Main: Das Stilllegungsjahr 1985 54



► Halle/Saale: Mit dem „Lindner“ durch den Winter 46



► 1970: Ein ganz spezielles Wagen-Trio für Kassel 74

► **Geschichte**

■ **Vier auf einen Streich** ..... 54

**Stilllegungsjahr 1985 in Frankfurt am Main** – Mitte der 1980er galt die Straßenbahn vielerorts noch als antiquiert – und auch in „Mainhattan“ setzte man auf den Gedanken einer schienenfreien Innenstadt

■ **Ein Hamburger in den USA** ..... 60

**Maine: Seashore Trolley Museum** – Das nach eigenem Bekunden weltgrößte Straßenbahnmuseum sammelt nicht nur alte amerikanische Fahrzeuge. Auch aus Kanada, Japan, Neuseeland und Europa kamen ausgeleihte Wagen hierher, darunter auch ein Hamburger und Berliner Exemplar

■ **Am Rio Paraguay** ..... 64

**Die Straßenbahn von Asunción** – In der Hauptstadt Paraguays fuhr von 1871 bis 1997 eine Straßenbahn – zuletzt sogar mit gebrauchten Wagen aus Brüssel. Vor 33 Jahren besuchte Jens Perbandt den kleinen Betrieb im Herzen Südamerikas, der damals nur noch aus einer Linie bestand

RUBRIKEN	
Bild des Monats	6
Journal (Kurzmeldungen)	8
Nächster Halt	37
Einst & Jetzt	52
Fundstück	69
Forum (Leser, Medien)	74
Impressum	75
Vorschau	82

► **Straßenbahn im Modell**

**Die Hand immer an der Kurbel** ..... 70

So wie ein echter Tramfahrer, Teil 2: Alfred Spühr steuert seine H0m-Anlage mit einem umgebauten alten Fahrschalter. Moderner 3-D-Druck macht heute einen Nachbau möglich



**Titelmotiv**  
Viele Berliner KT4D – an der Spree inzwischen eine Seltenheit – haben in etlichen Ländern eine neue Heimat gefunden, wie ex-BVG-Tw 6055 als Wagen 218 im rumänischen Oradea  
FREDERIK BUCHLEITNER

**Rücktitel**

Rom: Tw 7097 durchfährt im Einsatz auf Linie 14 am 21. Mai 2015 das alte Stadttor an der Porta Maggiore. Die über 60 Jahre alten Stanga-Gelenktriebwagen sind in der „Ewigen Stadt“ noch immer im Einsatz  
MICHAEL BEITELSMANN



## Nordhäuser Spezialitäten

Wo sonst sind Straßenbahnen ohne Fahrdrabt und mit Formsignalen im planmäßigen Einsatz zu erleben? Combino-Duo 202 kommt am 5. Dezember 2019 als Zug 8713 aus Ilfeld im Bahnhof Nordhausen Nord an. Gleich wird er von den Gleisen der Harzer Schmalspurbahnen auf das städtische Tramnetz wechseln, auf dem Bahnhofsvorplatz halten und aufgebügelt unter Fahrdrabt weiter zum Südharz-Klinikum fahren. Schlagzeilen machte im Dezember bei der Nordhäuser Straßenbahn auch der Einsatz des Gotha-Tw 40 im Plandienst – nach Unfällen von Combinos herrschte Fahrzeugmangel.

Ein Füllhorn an Impressionen des vergangenen Straßenbahn-Jahres, ausführliche Chroniken und Ausblicke – von den deutschen Betrieben besonders ausführlich – und spannende Reportagen haben wir im **Straßenbahn-Jahrbuch 2020** für Sie zusammengestellt. Sie erhalten es im Zeitschriftenhandel oder können es direkt beim Verlag bestellen: [www.verlagshaus24.de](http://www.verlagshaus24.de) oder Telefon: 0 81 05 / 388 329.

FOTO: DIETMAR LINSER





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

Würzburg bestellt neue Bahnen und plant den Bau neuer Straßenbahnstrecken

## Niederflur-Vamos debütiert in Unterfranken



Würzburg kauft bei HeiterBlick 18 Vamos in der Niederflurversion, die damit erstmalig einen Abnehmer findet. Von 2022 bis 2024 sollen die Neufahrzeuge aus Leipzig geliefert werden und neben den GT-E von Linke-Hofmann-Busch (LHB) auch die DÜWAG-GT-D ersetzen VISUALISIERUNG: WVV (2)

Seitenansicht des künftigen Würzburger Vamos mit vier Drehgestellen. Vier Doppeltüren dienen dem Fahrgastwechsel, die Einfachtür dem Fahrer



■ Aktuell betreibt die Würzburger Straßenbahn GmbH (WSB) unter dem Dach der Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (WVV) fünf meterspurige Straßenbahnlinien. Der Fahrzeugpark besteht aus 14 dreiteiligen Triebwagen des Typs GT-E Nr. 201-214 von

Linke-Hofmann-Busch (LHB) und Siemens der Baujahre 1988–1989, 20 niederflurigen, fünfteiligen GT-N von LHB und Siemens der Baujahre 1995/96 Nr. 250–269 und sechs zwischen 1968 und 1975 gebauten DÜWAG GT-D. Bereits seit längerer Zeit stand eine Ablö-

sung vor allem der teilweise über 50 Jahre alten, hochflurigen und damit nicht barrierefreien DÜWAG im Raum. Nachdem der Würzburger Stadtrat im Januar 2018 der Beschaffung von insgesamt 18 neuen Triebwagen für 80 Millionen Euro zugestimmt hatte,

konnte die entsprechende europaweite Ausschreibung gestartet werden.

Am 9. Dezember 2019 unterzeichneten die Geschäftsführer der WVV und des Herstellers HeiterBlick GmbH aus Leipzig den Vertrag zur Lieferung von 18 Vamos-Niederflurwagen, die

Neben den letzten klassischen DÜWAG-Achtachsern stehen auch die LHB-Gelenkwagen, hier Tw 210, zur Ablösung an. 14 dieser Fahrzeuge mit Niederflreinstieg im Mittelteil kamen Ende der 1980er-Jahre nach Würzburg

MICHAEL KOCHERS



von 2022 bis 2024 ausgeliefert werden sollen. Sie sind sowohl als Ersatz für die verbliebenen GT8, als auch für die GT-E Triebwagen von LHB vorgesehen. Auch für Neuverkehre wie beispielsweise die geplante Linie in die Stadtteile Hubland und Frauenland werden die modernen Fahrzeuge dringend benötigt. Neben der Lieferung der 18 Wagen umfasst der Vertrag auch die Lieferung von Ersatzteilen und ein Obsoleszenzmanagement für 30 Jahre sowie eine noch nicht rechtsverbindliche Option zur Lieferung von weiteren neun Triebwagen mit einer größeren Länge von 42 Metern.

In der unterfränkischen Metropole stellen einige besonders enge Radien und steile Streckenabschnitte wie hinauf zum Stadtteil Heuchelhof besondere Anforderungen an den Fahrzeugpark. Daher sollen die neuen fünfteiligen Gelenkwagen unter anderem auch eine vergleichsweise hohe Antriebsleistung von 760 Kilowatt mittels acht Motoren und Allradantrieb besitzen, die eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Kilometern pro Stunde ermöglichen. Das Fahrzeug verfügt an den Enden über Drehgestelle. Die beiden mittleren Fahrwerke sind nicht ausdrehbar. Die Drehgestelle an den Wagenenden sollen eine Reduzierung der Querschleunigungen und Querkräfte um rund die Hälfte beim Bogeneinlauf im Vergleich zu einem reinen Multigelenkwagen bewirken.

Insgesamt soll das Gewicht der rund 36 Meter langen und 2,4 Meter breiten Einrichtungswagen 49,4 Tonnen betragen. Die Fahrgäste werden 76 Sitz- und 147 Stehplätze (bei vier Personen/m<sup>2</sup>) neben zwei großen Sondernutzflächen für Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen vorfinden. Zur technischen Ausstattung im Fahrgastraum gehören neben Klimaanlage überdies große Informationsmonitore, WLAN und 20 USB-Ladebuchsen. Den raschen Fahrgastwechsel ermöglichen vier Einstiege mit einer Breite von jeweils 1.300 Millimetern.

Für den Hersteller HeiterBlick ist dieses der erste Auftrag für die niederflurige Variante in der Fahrzeugfamilie, die bisher deutschlandweit nur als Hochflurfahrzeug nach Bielefeld und Dortmund sowie als „Tw 3000“ nach Hannover verkauft werden konnte.

Nach den 18 nun bestellten Vamos wird es gemäß der aktuellen Planungen eine mehrjährige Beschaffungspause geben. Erst zwischen 2027 und 2030 sollen dann 20 weitere Fahrzeuge in zwei Schritten zu je zehn Exemplaren die vorhandenen GT-N ersetzen. Ob es sich dabei dann um weitere Vamos oder einen gänzlich neuen Typ handeln wird, steht zurzeit noch nicht fest.

### Streckenverlängerungen

Im Stadtteil Grombühl ist aktuell die Straßenbahnverlängerung im Areal der Universitätskliniken um 1,2 Kilometer im Gange, die Bauarbeiten begannen im Sommer 2019. Künftig wird das Universitätsklinikum über vier Haltestellen verfügen, sodass der gesamte Klinikbereich per Straßenbahn erschlossen ist. Da sich die Universitätskliniken in Hanglage befinden, wird ähnlich wie am Heuchelhof auch im Klinikum die Straßenbahn über eine Steilstrecke mit 9,1 Prozent Neigung geführt.

Auch die Planungen für die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland sind auf der Zielgeraden. Bereits seit sieben Jahren läuft wegen der hohen Zahl von Einwendungen das Planfeststellungsverfahren für die künftige Straßenbahnlinie, die eigentlich bereits 2018 zur Landesgartenschau fertig gebaut sein sollte. Nun erwarten Stadt und WVV einen Abschluss des Verfahrens

im ersten Halbjahr 2020. Dann könnten nach der entsprechenden Ausschreibung die Arbeiten an der neuen Verbindung beginnen, die über 5,5 Kilometer Streckenlänge künftig die beiden Stadtteile und das Universitätsgelände am Hubland an das Stadtzentrum anschließen soll. Es ist geplant, die heutige Linie 2 vom Hauptbahnhof in die Stadtteile Frauenland und Hubland weiterzuführen. Ebenso soll die heutige Linie 3 aus dem Würzburger Süden dorthin fahren. Die Neubaustrecke zweigt am Barbarossaplatz ab und verläuft durch die Theaterstraße zur Residenz. An der Residenz vorbei führt die Trasse über den Südbahnhof weiter zum Wittelsbacherplatz und hinauf zum Hubland. Die WVV rechnet mit rund 28.000 Fahrgästen pro Tag. Statt der ursprünglich veranschlagten Baukosten in Höhe von 80 Millionen Euro muss inzwischen wohl ein dreistelliger Millionenbetrag aufgewendet werden.

MICHAEL KOCHERS

### Hamburg Neue Stationen in Betrieb

Die Hamburger Hochbahn nahm am 9. Dezember 2019 den neuen U-Bahnhof Oldenfelde in Betrieb. Diese Haltestelle entstand an der bestehenden U-Bahnlinie U1 zwischen den Haltestellen Farmsen und Berne. Als die Strecke 1918 in Betrieb genommen wurde, verlief diese hier mitten durch Felder,

### Hamburg: „Auf nach Oldenfelde“ schilderte der aus dem DT5 392 gebildete Eröffnungszug am 9. Dezember 2019

LARS BRÜGGEMANN



## Bremen

Nachdem Anfang November das Bundesverwaltungsgericht den Weg für den Ausbau der Linie 8 nach Weyhe/Leeste ebnete, stand eine Klärung zur teils gemeinsam projektierten Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting aus. Auch gegen deren Ausbau lagen Klagen vor, im Februar sollten weitere Anhörungen erfolgen. Überraschend kam bereits Anfang Dezember 2019 eine Einigung mit der letzten verbliebenen Klägerin zustande, sodass auf dem Weg zum wegen zahlreicher Einsprüche immer wieder verschobenen Start des Doppelprojekts jetzt nur noch Feinabstimmungen anstehen. AMA

## Brandenburg/Havel

Seit dem 5. Dezember 2019 ist eine der Hauptverkehrsachsen in Brandenburg an der Havel gesperrt. Die Brücke „20. Jahrestag“ über den Altstädter Bahnhof ist schadhaft und deshalb für Bahnen wie Autos nicht mehr befahrbar. Ob die Brücke abgerissen werden muss oder ob sie durch Reparaturen zumindest teilweise wieder nutzbar wäre, müssen nun zunächst Untersuchungen klären. Die Linien 2 und 12 entfallen bis auf Weiteres. Ab Haltestelle Dreifertstraße ist ein Ersatzverkehr über Quenzbrücke nach Waldcafé Görden und zurück mit Übergang von und zur Linie 1 eingerichtet. MBE

## Darmstadt

Schon am 21. November 2019 feierten Stadt und HEAG mobilo den symbolischen ersten Spatenstich an der zukünftigen Wendeschleife TU-Lichtwiese/Mensa der 1,1 Kilometer langen Lichtwiesenbahn. Die Darmstädter TU nutzt den Bau der neuen Straßenbahnanbindung zur Neugestaltung der Außenflächen mit einem insgesamt grüneren Campus. Die Inbetriebnahme der neuen Linie 2 ist für den Fahrplanwechsel 2021 vorgesehen. Es wird neben der Endhaltestelle auch eine neue Station Kletterhalle geben. Die Gesamtkosten sind aktuell mit 20,21 Millionen Euro veranschlagt, Hessen beteiligt sich mit 12,27 Millionen Euro an der Neubaustrecke. MSP



**Schwerin: Der Triebwagen 815 präsentierte sich bereits 2019, nach Verlust seiner Ganzwerbung, in geändert Lackierung** KNORR-KIEPE/SLG. PERBANDT



**Düsseldorf: Noch nicht auf Linie sind bisher die HF 6, doch hat inzwischen seitens Bombardier die Serienlieferung begonnen, der Linien-einsatz soll im Frühjahr 2020 starten** STEFAN WEISSKOPF

sodass die Haltestellen einen Abstand von 2,6 Kilometern erhielten. Seitdem hat sich die Besiedlung in den Hamburger Stadtteilen erheblich verdichtet. Trotz vorbeifahrender U-Bahnen mussten die Anwohner mit dem Bus die nächste Haltestelle anfahren. Dank der jetzt eröffneten Station verkürzt sich die Fahrzeit für die im Umkreis befindlichen rund 4.000 Anwohner in die Hamburger Innenstadt von 40 auf 22 Minuten. Der Schwerpunkt lag bei der

Planung auf einer fahrradfreundlichen Gestaltung des Umfeldes mit einer Bike&Ride-Anlage, welche 160 überdachte und 170 freie Stellplätze besitzt. Die Gesamtkosten für das Bauvorhaben beliefen sich auf rund 20 Millionen Euro. In den nächsten Jahren soll das Hamburger U-Bahnnetz durch die Verlängerung der U4 sowie dem Neubau der U5 weiterwachsen.

Rund eine Woche später hat auch die Deutsche Bahn-Tochter S-Bahn

Hamburg eine zusätzliche Haltestelle in Betrieb genommen. Die Station Elbbrücken entstand zwischen den bestehenden Stationen Hammerbrook und Veddel der S-Bahn-Linien S3/S31 nach Harburg. Die Haltestelle bietet den Fahrgästen über den ebenfalls neu eröffneten Skywalk die Möglichkeit, an der gleichnamigen U-Bahn-Haltestelle in die Züge der U-Bahn-Linie U4 umzusteigen. Damit verkürzen sich die Fahrzeiten der Fahrgäste aus dem Süderelberaum in die neu entstehende HafenCity erheblich. JEP

## Schwerin Kiepe Electric saniert Stadtbahnwagen

Die anstehende zweite Hauptuntersuchung (HU) der Schweriner Stadtbahnwagen vom Typ SN2001 möchte der Betreiber Nahverkehr Schwerin GmbH (NVS) dazu nutzen, die Wagen grundlegend zu modernisieren und für weitere 20 Einsatzjahre fit zu machen. Dabei wird die vorhandene Fahrzeugsteuerung und Elektrik auf den aktuellen Stand der Technik gebracht, da die bislang eingebauten Komponenten größtenteils nicht mehr erhältlich sind. Zusätzlich wird eine Rampe für den barrierefreien Einstieg und ein Fahrerassistenzsystem, welches das Auffahren auf eine vorausfahrende Bahn verhindern soll, in die Triebwagen eingebaut. Die ebenfalls neue Ausstattung der Züge mit WLAN und Klimageräten für den Fahrgastraum schafft für die Fahrgäste zusätzliche Annehmlichkeiten. Auch das Äußere der Wagen wird sich durch die Auffrischung des Designs und ein modernisiertes Firmenlogo leicht än-

## Ihre Prämie



Noch mehr Auswahl unter [www.strassenbahn-magazin.de/abo](http://www.strassenbahn-magazin.de/abo)

dern. Nachdem die NVS bereits 2018 den Triebwagen 811 als Prototypen umgebaut hat, verzögerte sich aufgrund der europaweiten Ausschreibung die 2019 anstehende Hauptuntersuchung. Jetzt konnten die Arbeiten zur Modernisierung der 30 Stadtbahnwagen umfassenden Flotte an die Kiepe Electric, ein Tochterunternehmen der Knorr-Bremse AG, vergeben werden. Diese hat sich verpflichtet, die Arbeiten an allen Fahrzeugen im Rahmen der jeweils anstehenden HU bis 2023 komplett abzuschließen. JEP

## Düsseldorf Neue Hochflur-Stadtbahnen vor Inbetriebnahme

Im November hat die Serienlieferung der HF 6-Stadtbahnen begonnen. Als erste Wagen wurden die Fahrzeuge mit den Nummern 4308 und 4309 per Tieflader an den Rhein transportiert. Insgesamt liefert Bombardier 59 Fahrzeuge des Typs HF 6 an die Rheinbahn nach Düsseldorf. Der bereits 2018 zu Testzwecken am Rhein befindliche Prototyp, Wagen 4303, ging wie geplant wieder an Bombardier zurück. Die bisher gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Serienproduktion ein. Die Bahnen erhielten eine Zulassung für den Fahrschuleinsatz, die endgültige Erlaubnis für den Fahrgastbetrieb steht noch aus, da die Technische Aufsichtsbehörde bei einigen sicherheitsrelevanten Punkten Nachbesserungsbedarf geäußert hat, beispielsweise bei der Türsteuerung.

Als erstes Einsatzgebiet ist die Linie U75 (Neuss – Düsseldorf-Eller) vorgesehen. Ab dem Frühjahr sollen die neuen HF 6 nach und nach die betagten GT8SU-Gelenkwagen ablösen, die aber weiterhin im Bestand bleiben sollen, um Fahrplanverbesserungen zu ermöglichen. Nach den Sommerferien soll die U75 im Siebeneinhalb-Minuten-

## Zwickauer Hauptbahnhof nun ohne Straßenbahn-Anschluss

Von der Öffentlichkeit kaum beachtet endete am Abend des 13. Dezember 2019 in Zwickau der Straßenbahnbetrieb auf der Strecke zum Hauptbahnhof. Die Ehre des letzten Linienwagens wurde dem retro-lackierten KT4DM 947 zuteil; ein Chor sang ein kleines Ständchen, ansonsten verlief das denkwürdige Ereignis weitgehend im Stillen

UWE MÖCKEL

