



Kölner Linien-ABC
So entwickelte sich das
Netz der Vorortbahnen



Privater Trambetrieb
Wie in St. Petersburg die
neuen Linien funktionieren

März 2020

€ 8,90

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

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



Hamburg vor 50 Jahren



Wie 1970 der Anfang
vom Ende der
Straßenbahn an der
Alster begann



Ludwigshafen / Mannheim

DÜWAG-Comeback

wegen einsturzgefährdeter Hochstraßen

STRAßENBAHNEN VON ŠKODA TRANSPORTATION ERRINGEN DEN DEUTSCHEN MARKT



Nur wenige Marken haben die Tschechische Republik so weltweit bekannt gemacht, wie die Pilsner Škoda. Seit über hundertsechzig Jahren begegnen Menschen ihren Produkten. Heute konzentriert sich Škoda Transportation auf Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs und auf Schienenfahrzeuge. Neben der Muttergesellschaft werden einzelne Projekte von mehreren Tochterunternehmen in der Tschechischen Republik, Deutschland, Finnland, Russland und Ungarn verwaltet.

Ende letzten Jahres gewann Škoda Transportation die Ausschreibung für die Lieferung von Straßenbahnen für die Verkehrsbetriebe der Stadt Bonn. Das Pilsner Unternehmen liefert insgesamt 26 moderne Niederflurfahrzeuge von der Plattform ForCity Smart. Die ersten Straßenbahnen erscheinen 2022.

Ein wichtiger Teil des Auftrages ist exklusive Lieferung von Ersatzteilen für die Dauer von 25 Jahren.

Für die Škoda Transportation Gruppe ist der Auftrag für Bonn nicht der erste Erfolg in Deutschland. In den kommenden Jahren werden insgesamt achtzig neue innovative Straßenbahnen auf den Strecken zwischen Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg eingesetzt. Darüber hinaus wurden vor einigen Monaten unsere moderne Straßenbahnen ForCity Classic in Chemnitz in den Betrieb mit Passagieren genommen. Die Chemnitzer Verkehrs-AG erhält insgesamt vierzehn niederflurige Zweirichtungsfahrzeuge. Weitere Straßenbahnen des finnischen Tochterunternehmens Škoda Trans-tech sind bereits in Schöneiche im Einsatz.



Sackgasse 365-Euro-Ticket?

Wer trägt wie viel zur Finanzierung von Ausbau und Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) bei? Über diese Frage streiten Fachleute seit Langem – und je nach eigener Funktion mit überraschend vielfältigen Ergebnissen. Die Verkehrsunternehmen möchten am liebsten kräftig an der Fahrpreisschraube drehen, um steigende Kosten aufzufangen. Das erscheint auf den ersten Blick betriebswirtschaftlich zweckmäßig: Es spült mehr Einnahmen in die Kasse, und selbst wenn dadurch Fahrgastzahlen stagnieren oder gar sinken sollten, lohnt sich dies noch für den Betrieb, muss er so doch weniger in den Ausbau der Kapazitäten investieren. Doch viel Mitsprache bei den Tarifen haben die Unternehmen als öffentliche Institutionen nicht. Obwohl sich Fahrkarten im Vergleich zur Inflation insgesamt in der Vergangenheit überproportional verteuert haben, hat doch die Politik ein Interesse an zumindest moderaten Preissprüngen.

Völlig gegen die stetigen Steigerungen stehen die auf der Welle der vielfach geforderten Verkehrswende immer lauter Forderungen nach dem „Wiener Mo-

dell“, dem 365-Euro-Ticket: Nahverkehr für einen Euro pro Tag. Offenbar scheint dieses „Schreckgespenst“ inzwischen so bedrohlich, dass sich der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) als größter Branchenlobbyist jüngst genötigt sah, dieser Variante eine klare Absage zu erteilen. Von vier Milliarden Euro oder einem Drittel Fahrgeldeinnahmeverlust bundesweit ist die Rede, bei Abos teils noch mehr. Der VDV bevorzugt stattdessen eine Angebotsoffensive im ÖPNV. Sein Argument: Die Kapazitäten sind in den Ballungsräumen schon heute ausgeschöpft und gehören ausgebaut. Mit Schnäppchenpreisen weitere Fahrgäste anzulocken, endet da womöglich im Desaster.

Für die Metropolen mag das gegenwärtig zutreffen, aber was ist in den kleineren Städten? Sind neben einem – vor allem – guten Verkehrsangebot nicht auch die Fahrpreise eine Stellschraube, um dort den ÖPNV wieder attraktiv zu machen und die Leute zum Einsteigen zu animieren? Im „Alibi-Bus“ ist noch viel Platz! Dass den Betrieben für Mindereinnahmen aus dem attraktiven Abo-Preis ein Ausgleich zusteht, ist klar. Wenn die Verkehrswende aber wirklich politisches Ziel ist, sollte dieses Budget doch selbstverständlich sein?

In Görlitz ist das 365-Euro-Jahresticket schon Realität. Sollen die Nutzerzahlen steigen, muss neben dem Preis aber auch das Verkehrsangebot stimmen ...

MICHAEL SPERL



Michael Sperl
Verantwortlicher
Redakteur
STRASSENBAHN
MAGAZIN



Ist das 365-Euro-Ticket sinnvoll für die Verkehrswende oder sollten steigende Fahrpreise den ÖPNV-Ausbau stärker mitfinanzieren?

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



TITEL Ludwigshafen | Mannheim: Rückkehr der RHB-Gelenkzüge in den Liniendienst 16

► Betriebe

- **DÜWAG-Festspiele** TITEL **16**
Ludwigshafen | Mannheim: Reaktivierte Altwagen im Einsatz – Durch einsturzgefährdete Hochstraßen in Ludwigshafen ist der Straßenbahn-Betrieb des RNV gehörig durcheinander geraten. Drei reaktivierte Gelenkzüge sind zunächst auf der umgeleiteten Linie 7 im Einsatz
- **Nadelöhr an Linie 4** **22**
Dresden: Überlandstrecke mit Bau-Provisorium – Im Zuge der Sanierung von Gleisanlagen gibt es gegenwärtig eingleisigen Betrieb
- **Platte mit Tramanschluss** **26**
Gera: 40 Jahre Anbindung Lusan/Zeulsdorf – Der Plan zum Bau der Strecke bedeutete den Wendepunkt im Wandel vom einstellungsbedrohten Betrieb hin zum Leistungsträger des städtischen Nahverkehrs
- **Auf den Schwingen des Zeisigs** TITEL **32**
Russlands erste Privat-Tram in St. Petersburg – Der bereits seit Frühjahr 2018 betriebene „Tschizhik“ ist ein Leuchtturmprojekt. Seit September 2019 sind alle vier zugehörigen Strecken in Betrieb
- **Systemneustart mit Niederflur** **36**
Utrecht eröffnet neue Stadtbahn – Mit der Uithoflin betrat am 14. Dezember 2019 die Stadtbahn im niederländischen Utrecht ein neues Zeitalter. Schon 2020 steht auch die Umstellung der Hochflurlinien an

► Fahrzeuge

- **„Ackerwagen“** **44**
Die dreiachsigen Bremer Sattelgelenkwagen
 In vielfacher Hinsicht stellten die Mitte der 1950er-Jahre entstandenen Gelenkzüge etwas Besonderes dar. Einem teilweise aus Zweiaxsern umgebauten Einzelstück folgte eine Serie Neubauten. Ihr harter Lauf brachte diesen ersten Sattelwagen für Deutschland den Spitznamen „Ackerwagen“ ein
- **Tatra-Schmiede in der Ukraine** **46**
Der Straßenbahnhersteller Tatra-Yug – Hervorgegangen aus einem Joint-Venture von CKD Praha und einem Raketenhersteller, baut Tatra-Yug im ukrainischen Dnipro heute moderne Niederflurfahrzeuge
- **Comeback in den 1930ern** **50**
Fahrzeugentwicklung bei Obussen (1930 – 1949) – Die „Neuzeit“ des Obusses ab 1930 ging mit einer fortschrittlichen Fahrzeugentwicklung einher, welche sich auch in der Produktion von Einheitstypen niederschlug. Trotz einer Unterbrechung im Zweiten Weltkrieg setzten die genormten Obusse wichtige Entwicklungstendenzen





Wie Geras Linie 3 zum Rückgrat des Betriebs wurde 26



Privater Betrieb: „Zeisig“-Tram in St. Petersburg 32



Bis 1969 gab es in Köln „Buchstabenlinien“ 56



Anfang vom Ende: Hamburgs Straßenbahn 1970 76

Geschichte

Das ABC der Kölner Vorortbahnen TITEL 56

Die „Buchstabenlinien“ der Domstadt – Zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstanden eine Vielzahl von Vorortlinien, die im Interesse einer klaren Abgrenzung vom Kölner Stadtnetzbetrieb Buchstaben statt Ziffern als Linienkennung erhielten. Längst ist dieses Kuriosum verschwunden, entweder durch Übernahme von Stadtliniennummern oder Stilllegung

Anfang vom Ende an Alster und Elbe TITEL 76

Hamburgs Straßenbahn 1970 – In unserer Serie zum Jubiläum „50 Jahre STRASSENBAHN MAGAZIN“ sind wir dieses Mal in Hamburg zu Besuch, wo sich die Tram vor 50 Jahren mitten im Rückzug befand. Die Hochbahn stellte die Strecken nach Billbrook und Othmarschen Hochrad sowie die Tangente Hoheluft – Altona auf Busverkehr um. Acht Jahre später wurde das Straßenbahn-Kapitel in der Hansestadt endgültig geschlossen

50 Jahre
STRASSENBAHN
MAGAZIN

RUBRIKEN

Bild des Monats	6	Fundstück	69
Journal (Kurzmeldungen) . . .	8	Forum (Leser, Medien)	74
Nächster Halt	24	Impressum	75
Einst & Jetzt	54	Vorschau	82

Straßenbahn im Modell

Wenn sich drei einen Tunnel teilen... 70

Ein H0-/H0m-Modell mit Überland-Straßenbahn und Nebenbahn nach einem Vorbild aus dem Bergischen Land



Titelmotiv

Drei ehemalige RHB-Gelenkzüge sind in frischem Lack zurück im Linienbetrieb. Tw 1018 und Bw 1058 haben am 15. Januar ihre Frührschicht in Ludwigshafen getan und passieren auf Einrückfahrt die Haltestelle Mannheim Handelshafen

Rücktitel

Frankfurt am Main: Der 1977 von DUEWAG gebaute Pt-Triebwagen 128 verlässt am 11. April 2019 die Haltestelle Festhalle im Zuge der Linie 17. Das Fahrzeug trägt (wieder) seinen ursprünglichen Lack und gehört zum offiziellen Museumsbestand, darf aber im Linienbetrieb aushelfen

FREDERIK BUCHLEITNER (2)





Eingleisig durch den Vorfrühling

Vom Halleschen Stadtzentrum führen zwei Straßenbahnstrecken nordwärts in Richtung des Stadtteils Giebichenstein. Die Linie 8 nimmt dabei die besonders romantische Streckenführung über Mühlweg und Burgstraße. Am 31. März 2019 ist Niederflurtriebwagen MGT6D 615 auf dem Mühlweg unterwegs in Richtung Endpunkt Trotha.

NICOLAI SCHMIDT

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

Rheinbahn: Leistungsausweitungen dank Hochflur-Neufahrzeugen vom Typ HF6

Dichterere Takte ab Sommer in Düsseldorf



Sehnsüchtig erwartet die Rheinbahn die Betriebserlaubnis für die neuen Hochflur-Stadtbahnen. Am 16. Januar überquert HF6 4309 im Rahmen einer Fahrerschulung auf der Oberkasseler Brücke den Rhein; die Fahrerausbildung auf dem neuen Wagentyp läuft auf Hochtouren

MICHAEL BEITELSMANN (3)

■ Um der gestiegenen Kundennachfrage Rechnung zu tragen, will die Rheinbahn im Sommer auf vielen Linien ihre Taktfrequenz erhöhen. Das hat der Ordnungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Düsseldorf am 15. Januar einstimmig beschlossen. Die bemerkenswerteste Verbesserung stellt die Taktverdichtung der sehr gut nachgefragten Stadtbahnlinie U75 (Eller, Vennhauser Allee – Neuss Hbf) montags bis freitags im Zeitraum zwischen sechs und 21 Uhr von jetzt 10 auf 7,5 Minuten dar. Ferner

beabsichtigt die Rheinbahn, die oft verspätete Linie U79 durch Entlastungsfahrten in den Hauptverkehrszeiten zu stabilisieren. Darüber hinaus sollen viele Busse und Bahnen auch an Samstagen häufiger als derzeit fahren. Neben einigen Buslinien betrifft das die Linien U72, U75, U78, U79, 704, 705 und 706. Diese sollen künftig ab neun Uhr im 10-Minuten-Takt fahren, die Linie, U76 und U77 im 20-Minuten-Takt. In der Woche wird der 10-Minuten-Takt bei den Linien 701, 705, 706, 707 und 709 weiter in die

Abendstunden bis etwa 21 Uhr ausgedehnt.

Fast eine Million Zusatzkilometer

Mit der für den Sommer geplanten Umsetzung dieser Taktverdichtungen würden die Fahrzeuge der Rheinbahn künftig zusätzliche 952.000 Fahrplan-kilometer pro Jahr zurücklegen. Die Verdichtung bei der U75 soll hingegen erst nach den Sommerferien kommen. Für die Verbesserungsmaßnahmen be-

nötigt der Verkehrsbetrieb naturgemäß mehr Fahrer und ebenso mehr Fahrzeuge. Daher erwartet die Rheinbahn sehnsüchtig die Zulassung der zurzeit in Auslieferung befindlichen Stadtbahnfahrzeuge des Typs HF6 durch die Technische Aufsichtsbehörde. Seit Mitte Januar befinden sich die ersten Bombardier-Bahnen dieser Serie in der Fahrerausbildung. Auf die teilweise bald 50 Jahre alten GT8SU-Bahnen kann selbst nach Inbetriebnahme der ersten HF6 vorerst nicht verzichtet wer-



Immer noch unverzichtbar sind die Düsseldorfer GT8SU, die auch 2020 auf der U75 – hier auf dem Weg Richtung Neuss an der Tonhalle – ihr Refugium haben

Die B80D tragen die Hauptlast auf den Hochflurlinien der Rheinbahn wie hier auf der Düsseldorf mit Duisburg verbindenden U79



den; ihr Haupteinsatzgebiet wird weiterhin die U75 bleiben.

Bessere Ampelbevorrechtigung

Auch im Bereich der Infrastruktur gibt es Neues: Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fördert die Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs in Düsseldorf durch intelligente Steuerung der Lichtsignalanlagen mit über 413.000 Euro. Den entsprechenden Förderbescheid nahm die Rheinbahn zusammen mit Vertretern der Stadt Düsseldorf Ende Dezember 2019 in Berlin entgegen. Mit diesem Geld installiert die Rheinbahn Infrarot-Baken an 240 Ampelanlagen. Diese Baken geben allen Bussen und Bahnen beim Vorbeifahren ein Signal, damit sie sich bei der Ampel „anmelden“. Diese schaltet dann auf „Frei“ und die Fahrzeuge können so ohne unnötigen Halt weiterfahren. MBE

Hamburg

DT5-Fahrzeugflotte kurzzeitig ausgefallen

■ Aufgrund eines Softwarefehlers stand zum Jahreswechsel 2019/2020

fast die gesamte Fahrzeugflotte Hamburgs modernster DT5 U-Bahnzüge still. Derzeit hat die Hochbahn davon 109 dreiteilige Züge im Einsatz. Zwangsweise schickten die Verantwortlichen der Hochbahn ab dem 1. Januar stattdessen alle verfügbaren Züge der Bau-reihen DT3 und DT4 auf die Strecke, um den Fahrplan weitestgehend erfüllen zu können. Derzeit hat die Hochbahn noch 23 DT3 Einheiten und 126 DT4 Einheiten in Betrieb. Zusätzlich sorgte der Einsatz verkürzter Züge für eine Entspannung im Fahrplan, außerdem waren auf Grund der Ferien beziehungsweise Brückentage weniger Fahrgäste als in einer normalen Woche unterwegs. Trotz der

Feiertage und der Urlaubszeit konnten die Mitarbeiter der Hochbahn durch eine kurzfristige Anpassung der Software die DT5 wieder kurzfristig in Betrieb nehmen. Mit Beginn der zweiten Kalenderwoche standen alle Einheiten den Fahrgästen wieder wie gewohnt zur Verfügung. JEP

Dortmund

Bombenentschärfung mit Netzteilung

■ Im Gebiet zwischen den Stadtbahnhaltestellen Westentor und Städtische Kliniken wurden am 12. Januar zwei Blindgänger aus dem Zweiten Weltkrieg

Hamburg: Fast die gesamte DT5-Serie als modernster U-Bahn-Typ der Hansestadt konnte zum Jahreswechsel 2019/2020 wegen eines Softwarefehlers nicht fahren

JENS PERBANDT



Frankfurt a.M.

■ Frankfurt und die Nachbarstadt Bad Vilbel haben vereinbart, eine Potenzialstudie über den Bau einer Straßenbahn zwischen beiden Orten zu erstellen. Damit würde erstmals seit über 100 Jahren ein Ausbau der Frankfurter Tram über die Stadtgrenzen hinaus forciert. Die zu untersuchende Verbindung würde nördlich der Friedberger Warte in Frankfurt etwa in Höhe Haltestelle Bodenweg von der bestehenden Linie 18 abzweigen und via Friedberger Landstraße verlaufen. Ab Stadtgrenze Bad Vilbel sind zwei alternative Trassenvarianten zu untersuchen. Das Ergebnis der Studie soll möglichst bis zum Sommer 2020 vorliegen. MSP

Erlangen

■ Die Stadt-Umland-Bahn (StUB) ist nach Beurteilung der Regierung von Mittelfranken im Rahmen des Raumordnungsverfahrens verträglich. Lediglich ein Teilabschnitt der Strecke in Tennenlohe benötigt eine veränderte Vorplanung, um naturschutzrechtliche Vorgaben zum Erhalt des „Bannwaldes“ zu erfüllen. Die aktualisierte Kostenschätzung weist nur einen leichten Anstieg aus. Da zugleich der Bund den Bau der StUB mit 75 statt 60 Prozent höher fördert als bislang kalkuliert, ergibt sich eine deutliche finanzielle Entlastung für die drei beteiligten Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach. MSP

Regensburg

■ Die Regensburger CSU möchte die alte Tram als erlebbare und sich selbst refinanzierende Attraktion auferstehen lassen. Im aktuellen Wahlprogramm findet sich die Forderung nach der Nostalgiebahn als neuer Sehenswürdigkeit für Regensburg. Dabei möchte die CSU prüfen, ob sich die Maximilianstraße oder eine Verbindung vom Marinaforum zum Museum der Bayerischen Geschichte entlang des Donauufers dafür eignet. Mit dem Trambetrieb auf der Donaulände könnte das Gebiet rund um das Marinaforum an die Altstadt angeschlossen werden und dort eine einladende Flaniermeile entstehen. MSP



■ **Karlsruhe:** Nach dem Einsatzende 2019 für die GT6-80C ist auch der Bestand der GT8-80C stark rückläufig, nur noch 14 Wagen (GT6-80C 551, 552, 559, 560, 563, 567, 569, 570, 580-583, 585, 588) waren bei Redaktionsschluss im Bestand der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH und der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft, darunter vier Wagen mit Panoramafenster-Mittelteil. Tw 552 ist davon als historischer Wagen vorgesehen. Am 27. Dezember 2019 steht GT8-80C 569 auf dem Karlsruher Bahnhofsvorplatz

MICHAEL BEITELSMANN

entschärft. Rund 14.000 Menschen wurden aus Wohnungen, Hotels, Seniorenheimen und Krankenhäusern evakuiert.

Ab Betriebsbeginn galt auf sämtlichen Stadtbahnlinien ein Ausstiegsverbot an den Haltestellen Westentor, Kampstraße, Stadtgarten, Städtische Kliniken und Möllerbrücke. Bis zur Sperrung durfte hier lediglich ein- und

umgestiegen werden, um aus dem Evakuierungsbereich herauszufahren. Die Linie U42 fuhr für die zu Evakuierenden zusätzlich zum regulären Viertelstundentakt alle 15 Minuten mit Einsatzwagen zwischen den Haltestellen Theodor-Fliegener-Heim und Grevel.

Mit Beginn der Bombenentschärfung um 14 Uhr begann für DSW21 der

Verkehr auf einem reduzierten Liniennetz. Die Linien U41, U42 und U47 waren in je einen nördlichen und einen südlichen Abschnitt geteilt (Brambauer – Hauptbahnhof/Märkische Straße – Clarenberg, Grevel – Brüggmannplatz/Theodor-Fliegener-Heim – Grotenbachstraße, Westerfilde – Hafen/Märkische Straße – Aplerbeck). Die Linie U43 fuhr nur noch zwischen Ostentor und Wicked, die Linie U44 ausschließlich zwischen Walbertstraße und Wittener Straße. Der Betrieb auf den Stadtbahnlinien U45, U46 und U49 wurde vollständig eingestellt.

Nach Entschärfung der beiden Blindgänger durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe und Freigabe des Sperrgebiets konnte ab etwa 17:30 Uhr der normale Verkehr nach Sonntagsfahrplan wieder aufgenommen werden.

SLI

Bielefeld Vorplanung für Verlängerung der Linie 1

■ Bereits seit vielen Jahren geplant, hat das Bielefelder Verkehrsunternehmen moBiel Ende November 2019 seine Ausbaupläne für die Verlängerung der Stadtbahn-Linie 1 über Senne hinaus nach Sennestadt präsentiert. Am 2. und 4. Dezember fanden darüber hinaus in Senne und Sennestadt Informationsveranstaltungen statt, zu denen mehr als 300 Bürgerinnen und Bürger erschienen. Mit der Verlängerung soll für rund 85.000 Menschen in den südlichen Stadtteilen Brackwede, Senne und Sennestadt ein deutlicher Mobilitäts- und Komfortgewinn erreicht werden, heißt es in einer Presse-

ANZEIGE

Ihre Prämie



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

aussendung. Die um rund sechs Kilometer verlängerte Linie wird den südlichen Stadtteil Sennestadt an das bestehende Stadtbahn-Liniennetz anschließen, das derzeit an der Rosenhöhe im Stadtteil Senne endet.

Geplant ist, die Trasse der verlängerten Stadtbahn-Linie 1 von der bisherigen Endhaltestelle Senne entlang der Landesstraße L756 – entweder in Nord- oder in Mittellage – nach Sennestadt zu führen. Sieben (optional acht) Haltestellen – allesamt als Hochbahnsteige in Seitenlage ausgeführt – sollen eine wohnort- und arbeitsplatznahe Anbindung ermöglichen. In Sennestadt wird die Trasse aller Voraussicht nach in die Elbeallee abbiegen.

Durch den Ausbau wird es für die Bevölkerung im Bielefelder Süden künftig möglich sein, barrierefrei, schnell und ohne Umstieg direkt über Brackwede ins Stadtzentrum von Bielefeld zu gelangen. Auch die Schulen im Süden sollen besser angebunden werden. Die Fahrgäste profitieren in Zukunft zudem von moderneren und geräumigeren Fahrzeugen.

Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern soll in diesem Jahr ein Nahverkehrskonzept für den Bielefelder Süden erarbeitet werden. In einem dreistufigen Mitwirkungskonzept sollen der Trassenverlauf in Sennestadt, ein Buskonzept in Verbindung mit der gesamten Stadtbahn-Trasse sowie ergänzende Mobilitätsangebote entwickelt werden. Bis das Planfeststellungsverfahren kommt, wird allerdings noch geraume Zeit vergehen.

JFR

Nürnberg Redesign: Den GT6N folgen nun die GT8N

■ Mittlerweile ist kein unmodernisierter Niederflurgelenktriebwagen vom kurzen 27-Meter-Typ GT6N mehr im Linieneinsatz in der Frankenmetropole.

Dortmund: Frühmorgendlicher Evakuierungs-Einsatzzug aus den Tw 313+332 als Linie U46E in der Station Reinoldikirche auf dem Weg zur Betreuungsstelle Scharnhorst

STEFAN LIMBURG



Cottbus: KTNF6150 am 5. Januar 2020 an der neuen Umsteigeanlage Cottbus Madlow, dem Endpunkt der Tramlinie 3 von Ströbitz

FRANK HEILMANN

