



Berlin: 12 Reko-Serien
Wie sie entstanden und
was sie unterschied



Tram-Abenteuer 1970
Faszinierende Eindrücke
vor 50 Jahren in Kalkutta

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

STRASSENBAHN MAGAZIN

- **Betriebe**
- **Fahrzeuge**
- **Geschichte**



Linien-Revolution in Karlsruhe



So stellt der neue Tunnel das
komplette Netz auf den Kopf



Bevor der Stadtbahn-Tunnel kam:
Bielefelds Straßenbahn
DÜWAG-Hochburg der besonderen Art

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



Weitere Eisen- und Straßenbahntitel finden Sie unter WWW.SUTTONVERLAG.DE



NEU

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

Die Naumburger 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

* In der Corona-Krise stellt Amazon seine Lager auf die geänderte Bedürfnislage um. Der Online-Händler hat die Bestellung für andere Waren - auch Bücher! - bis auf weiteres ausgesetzt. Mit einer Direktbestellung, unterstützen Sie Verlage und Autoren!

SUTTON



Noch lange nicht vorbei

Wie viele andere Branchen – allen voran der Tourismussektor – wird auch der Öffentliche Nahverkehr lange an den Folgen von „Corona“ zu tragen haben. Bis zu den Sommerferien nur halber Schulbetrieb bedeutet im gleichen Maße reduzierten Schülerbeförderungsbedarf – und fehlende Einnahmen. Dabei sind sonst die jüngsten Fahrgäste mangels Führerschein eine besonders verlässliche Zielgruppe. Rekordumsätze im Fahrradhandel bis hin zum Ausverkauf der Lagerbestände deuten zudem an, dass viele Städter die Pandemie zur persönlichen Verkehrswende hin zum Fahrrad nutzen – das sind mindestens bis zum Winter zugleich verlorene Kunden für die Tram. Angestellte, die – temporär oder langfristig – nicht (mehr) oder seltener in ihren Betrieb müssen bzw. dürfen, brauchen eher keine Monatskarte. Und nicht zu vergessen: die neu eingeführten Homeoffice-Lösungen, die sich teilweise dauerhaft etablieren dürften und damit die Verkehrsnachfrage noch zusätzlich dämpfen.

Auf der anderen Seite sind inzwischen die allermeisten Verkehrsunternehmen zum Normalfahrplan zurück-

gekehrt und fahren damit vorerst viel „heiße Luft“ in ihren Bahnen spazieren – über kurz oder lang der direkte Weg in die Kostenfalle. Sollten sich die Stadtkämmerer hier uneinsichtig ob des zusätzlichen Finanzbedarfs der Verkehrsbetriebe zeigen, ist es nicht lange hin und es droht eine gewaltige Kürzungssorgie. Während Politiker ernsthaft eine neue Abwrackprämie diskutieren, droht der ÖPNV einmal mehr aufs Ab(be)stellgleis zu geraten ...

Überraschend kam da ein Vorstoß aus Rheinland-Pfalz, den ÖPNV zur kommunalen Pflichtaufgabe zu erheben. Das Kabinett in Mainz beschloss Anfang Mai den Entwurf für ein neues Nahverkehrsgesetz. Die Pläne sehen neben einer Verschlinkung der Verkehrsverbünde vor, das landesweite ÖPNV-Angebot zur Pflichtaufgabe für die Kommunen zu machen und die Verbünde künftig als Besteller nicht nur des Eisenbahnverkehrs, sondern aller ÖPNV-Leistungen einzusetzen. Die Landesregierung koppelt dies zwar nicht direkt an höhere Zuschüsse, doch besteht bei einer Pflichtaufgabe die Aussicht, das Angebot leichter „auf Pump“ finanzieren zu können. Denn bisher hat die Kommunalaufsicht bei mangelnder Deckung oft einen Strich durch die Rechnung gemacht und Kürzungen erzwungen.



Michael Sperl
Verantwortlicher
Redakteur
STRASSENBAHN
MAGAZIN

Auf der Stuttgarter Bebelstraße passiert der Zug aus den Wagen 3319 und 3320 am 9. April eine Hinweistafel zur Coronavirus-Thematik. Die langfristigen Auswirkungen der Pandemie samt „Lockdown“ sind noch längst nicht absehbar

SVEN SCHÄFER



Ist die Idee, den Nahverkehr zur kommunalen Pflichtaufgabe zu machen, eine zukunftsfähige Lösung für die Verkehrsbetriebe?

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



TITEL Bielefelds DÜWAG-Ära: Als die Straßenbahn noch oberirdisch durch die Stadt fuhr . . 52

► Betriebe

■ Generationswechsel auf Meterspur 16

Fahrzeug-Wandel bei der BOGESTRA – Auf dem Schmalspurnetz der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn haben sich die letzten M-Wagen verabschiedet, und auch die MGT6D-Niederflurserie steht vor dem Aus. Der Betrieb ist künftig fest in der Hand von Stadlers Variobahn. Indes geht es auch beim Streckenneubau in Langendreer weiter voran

■ Von Nymphenburg bis Emmeramsmühle. 20



Münchens längste Linie – Zu den interessantesten Tram-Fahrten in der bayerischen Landeshauptstadt zählt die Tour von der Amalienburgstraße über den Stachus nach St. Emmeram. Doch wie kaum eine andere Münchner Linie ist „der 17er“, der 1983 aus Fahr- und Netzplänen verschwand und 1996 wieder auferstand, von Umleitungen und Unterbrechungen betroffen

■ Karten neu gemischt. TITEL 30

Neues Liniennetz für „Kombilösung“ vorgestellt – Ab 2021 fahren viele Bahnen unterirdisch durch die Karlsruher Innenstadt. Das Liniennetz wird dafür komplett auf den Kopf gestellt. Auch mehrere Streckenabschnitte verlieren generell ihren Linienverkehr

► Fahrzeuge

■ „Raddampfer“ und „Kaffeemühlen“ TITEL 36

Rekowagen in Berlin, Teil 1 – Bis 1970 nahm die damalige BVG-Ost fast 700 sogenannte Rekowagen in Betrieb. Beim Fahrpersonal hieß die mit Schaltrad ausgestattete Einrichtungsversion dieser Umbauten von Vorkriegswagen und späteren Neubauten „Raddampfer“, für die Zweirachversion mit Fahrkurbel etablierte sich der Titel „Kaffeemühle“

■ Ein Kind seiner Zeit 44

Ein „selbstgestrickter“ Aufbaubeiwagen

für Frankfurt am Main – Der einzige in Frankfurt selbst gebaute Beiwagen entstand 1946/1947 aus der Not des Wagenmangels nach Ende des Zweiten Weltkrieges. Der als Muster für eine Serie gedachte Exot blieb schließlich ein Einzelgänger und trug über die 25 Einsatzjahre drei Wagennummern: 1401, 1000 und 1400



■ Jungbrunnen für Obus-Oldie 46

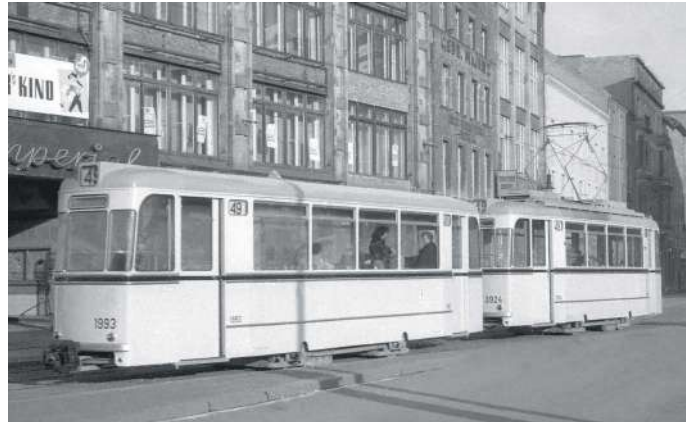
Esslingens Henschel-Obus 22 –

Nach 16 Jahren Abstellung fand im Spätsommer 2019 die umfassende Grundinstandsetzung eines Obus-Oldies ihren Abschluss. Der HS 160 OSL soll als historisches Fahrzeug zu regelmäßigen Terminen zum Einsatz kommen





BOGESTRA: Wittener InselbetrieB schon Geschichte 16



Berlin: Fast 700 Rekowagen in 12 Serien 36



Karlsruhe: Tunnel sorgt für Liniennetz-Revolution 30



Tram-Abenteuer in Indien: Kalkuttas BetriB 1970 76

Geschichte

DÜWAG-Domäne in Ostwestfalen TITEL 52

Bielefelds Straßenbahn vor der Stadtbahn-Ära – Die Eröffnung des Innentunnels verbannte 1991 die Schiene aus der Bielefelder Innenstadt. Im Vorgriff darauf wurde in den 1980er-Jahren (fast) der komplette aus Einrichtungswagen bestehende Fahrzeugpark ersetzt. Ein von Straßenbahnfreunden wenig beachtetes DÜWAG-Paradies verschwand

„Histotram“ und mehr 66

30 Jahre „Nostalgiebahnen in Kärnten“ – Im südlichsten Bundesland Österreichs ist seit 30 Jahren ein Verein aktiv, der an zwei Standorten historischen BetriB verschiedener Spurweiten und Traktionen durchführt

Tram-Faszination auf indisch TITEL 76

Straßenbahn in Kalkutta 1970 – In der Millionenmetropole hatte der BetriB damals mit rund 65 Kilometern Streckenlänge seine größte Ausdehnung erreicht und nicht weniger als 34 Linien befuhren das Netz

RUBRIKEN

Bild des Monats	6	Fundstück	69
Journal (Kurzmeldungen) ...	8	Forum (Leser, Medien)	74
Nächster Halt	35	Impressum	75
Einst & Jetzt	50	Vorschau	82

Straßenbahn im Modell

Straßenpflaster vom Zahntechniker 70

Auf Sand gebaut: Modelltram-Experte Guido Mandorf hat ein neues System ausprobiert, das es ermöglicht, auf einfache Weise den optischen Eindruck von Rillengleis zu erzeugen



Titelmotiv

Mit dem schließlich charakteristisch gewordenen Bielefelder DÜWAG-Gesicht zeigt sich Sechssachser 831 am 11. November 1980 am Jahnplatz. 1991 verschwanden die Schienen im Tunnel

GÜNTHER WIEDORN/SLG, WOLFGANG MEIER

Rücktitel

Zwei Wahrzeichen der Oderstadt Frankfurt auf einem Bild: der 88 Meter hohe und 25-stöckige Oderturm und einer der 18 in Frankfurt noch vorhandenen Tatra KT4D-Fahrzeuge. Eingesetzt auf der Linie 2, fährt Tw 221 am 9. Mai 2018 in die Uni-Blockschleife ein

MICHAEL BEITELSMANN

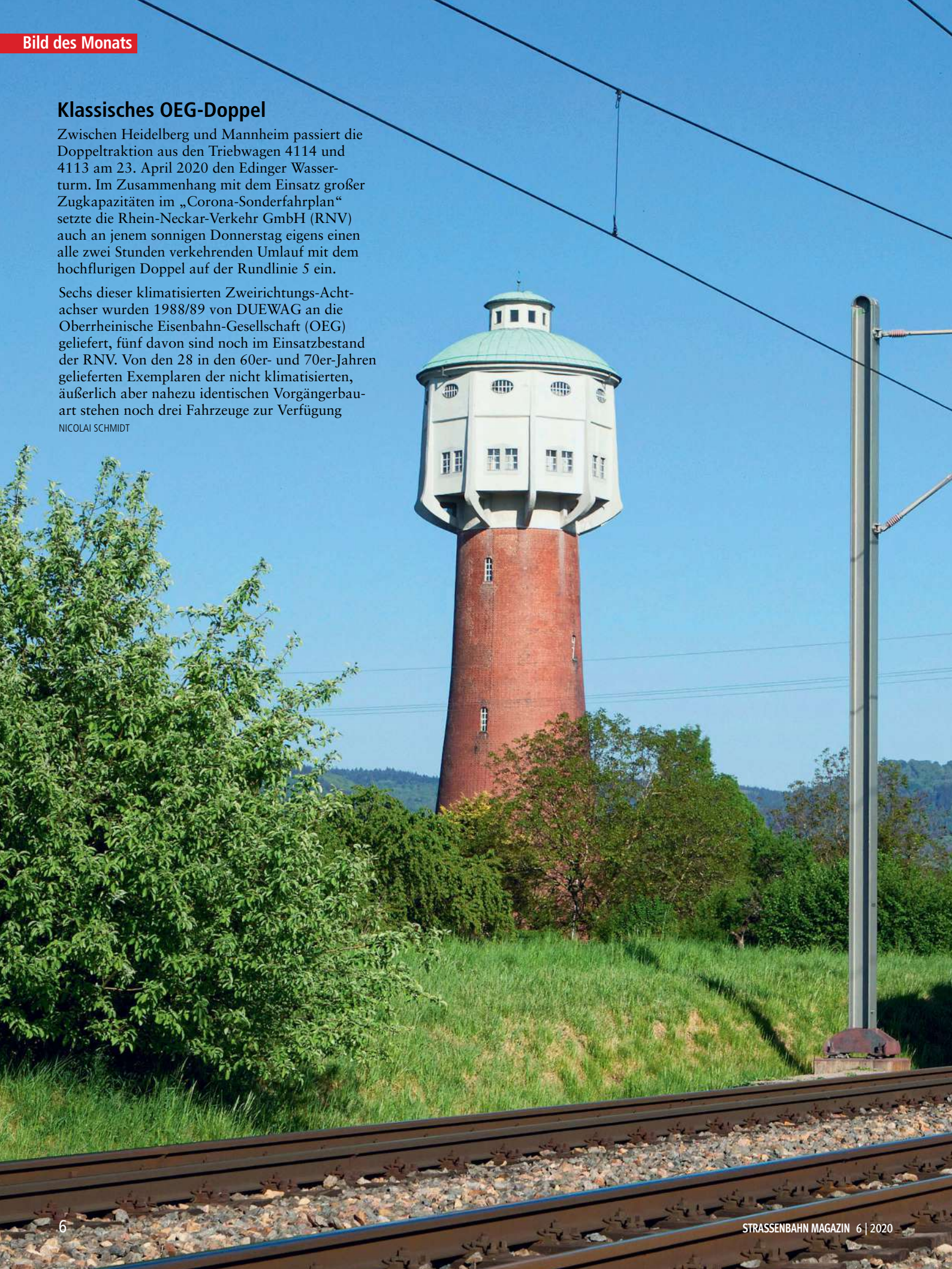


Klassisches OEG-Doppel

Zwischen Heidelberg und Mannheim passiert die Doppeltraktion aus den Triebwagen 4114 und 4113 am 23. April 2020 den Edinger Wasserturm. Im Zusammenhang mit dem Einsatz großer Zugkapazitäten im „Corona-Sonderfahrplan“ setzte die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) auch an jenem sonnigen Donnerstag eigens einen alle zwei Stunden verkehrenden Umlauf mit dem hochflurigen Doppel auf der Rundlinie 5 ein.

Sechs dieser klimatisierten Zweirichtungs-Achtachser wurden 1988/89 von DUEWAG an die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) geliefert, fünf davon sind noch im Einsatzbestand der RNV. Von den 28 in den 60er- und 70er-Jahren gelieferten Exemplaren der nicht klimatisierten, äußerlich aber nahezu identischen Vorgängerbauart stehen noch drei Fahrzeuge zur Verfügung

NICOLAI SCHMIDT





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

Frankfurt am Main: Ambitionierte Ausbaupläne für das Straßenbahn-Netz

Bald nach Dreieich und wieder nach Offenbach?



Pt-Wagen 727 auf dem Weg zum Endpunkt Neu-Isenburg Stadtgrenze. Schon in wenigen Jahren könnte die Linie 17 weiter bis Dreieich fahren

■ Nahezu endlose Diskussionen drehen sich in den vergangenen Jahren um eine eventuelle Verlängerung der Frankfurter Straßenbahn-Linie 17 von der am Ortseingang gelegenen Endstation Neu-Isenburg durch die Ortslage und womöglich weiter nach Dreieich. Spätestens mit dem Ende April erteilten Auftrag zur Erstellung einer Potenzialstudie ist die Absicht in eine neue Phase getreten. Dabei stehen nach einer überschlägigen ersten Kalkulation Kosten von mindestens 110 Millionen Euro im Raum. Ziel der Anrainerstädte Frankfurt am Main, Neu-Isenburg und Dreieich ist es, zu ermitteln, ob die avisierte Tramverbindung

einen Kosten-Nutzen-Faktor größer 1 erzielen kann. „Dies ist ein Meilenstein der interkommunalen Entwicklung im Rhein-Main-Gebiet: Drei Städte tun sich zusammen, um gemeinsam ihre Verkehrsprobleme ökologisch zu lösen“, meint Oberbürgermeister Peter Feldmann. „Ab 1889 fuhr die damalige Frankfurter Waldbahn aus Frankfurt bis vor die Tore Neu-Isenburgs, ab 1929 war es die elektrische Straßenbahn“, erklärt Verkehrsdezernent Oesterling. Heute kann das wieder an Attraktivität gewonnene Verkehrsmittel einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Verkehrswende im Ballungsraum Rhein-

Main leisten. Sowohl Neu-Isenburg als auch Dreieich werden nur am Rande von den S-Bahn-Linien nach Langen und Darmstadt erschlossen. So könnte eine Straßenbahn in Verbindung mit der Regionaltangente West eine spürbare Entlastung vom Straßenverkehr und eine Stärkung des Einkaufsstandorts Neu-Isenburg bedeuten.

Studie soll auch Machbarkeit ermitteln

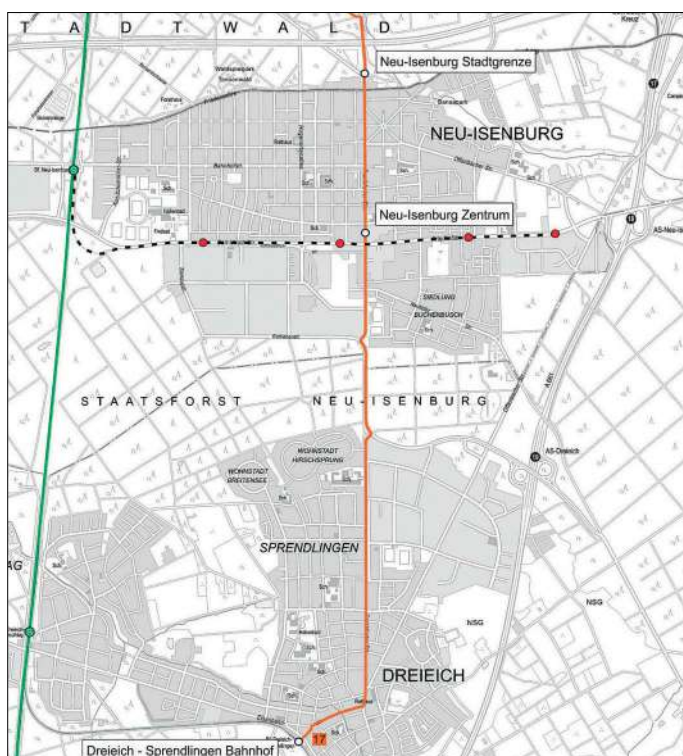
Die zu untersuchende, etwa 5,5 Kilometer lange Straßenbahnverbindung beginnt an der heutigen Endhaltestelle der Linie 17 „Neu-Isenburg Stadtgrenze“.

Sie führt entlang der Frankfurter Straße durch Neu-Isenburg und Dreieich und geht dort in die Hauptstraße über. Von dieser soll die Trasse gemäß einem ersten Vorschlag über die Eisenbahnstraße und die Wilhelm-Leuschner-Straße zum Bahnhof Dreieich-Sprendlingen führen. Alternative Trassenführungen sind hier noch möglich. Die Studie soll darlegen, ob für diese Verbindung die notwendige Nachfrage besteht. Gegenstand der Analyse sollen aber auch der Trassenverlauf und dessen technische, verkehrliche und städtebauliche Machbarkeit sein. In Neu-Isenburg liegt besonderes Augenmerk auf der anspruchsvollen Trassierung im



Von Frankfurt aus ist in Offenbach Stadtgrenze Schluss für die Tram. Wie es weiter durch Offenbach geht, ist offen

FREDERIK BUCHLEITNER (2)



Möglicher Streckenverlauf der aktuell zu untersuchenden Verlängerung der Linie 17

TRAFFIQ/STADTVERMESSUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN

Zentrum und an der Kreuzung mit der zukünftigen Regionaltangente West. In Dreieich stellen die Kreuzung Frankfurter Straße/Querspange und der weitere Verlauf ab der Hauptstraße zum Bahnhof Sprendlingen die Gutachter vor besondere Herausforderungen.

Ein positives Resultat der Untersuchung könnte ein neues Kapitel der kommunalen Zusammenarbeit aufschlagen. Das Ergebnis soll möglichst noch 2020 vorliegen. Auch in Richtung Offenbach gibt es unverändert Tram-Ambitionen, obwohl hier erst 1996 die alte Linie 16 stillgelegt wurde. Problematisch an diesem Projekt sind vor allem die unter-

schiedlichen Positionen Offenbachs und Frankfurts bezüglich der Ausführung. Während die Verkehrsplaner aus der Bankenmetropole einen Ringschluss von Fechenheim (Hugo-Junkers-Straße) via Marktplatz Offenbach nach Oberrad anstreben, sieht Offenbachs Oberbürgermeister Felix Schwenke (SPD) eine teils unterirdisch geführte Ost-West-Trasse als realistischer an. Im Ergebnis herrscht hier derzeit Stillstand.

Modernisierung der Abstellanlage Oberursel

Mit Blick auf den wachsenden Fuhrpark wird seit April eine bereits beste-

hende Abstellanlage in der Nähe des Bahnhofs Oberursel (Linie U3) für den Betrieb instand gesetzt. Nach Abschluss der Arbeiten, die voraussichtlich bis Ende 2020 andauern, können hier bis zu 16 U-Bahn-Wagen abgestellt werden. Die Anlage dient lediglich dem Abstellen der Fahrzeuge, Arbeiten zur Instandhaltung werden hier künftig nicht durchgeführt. Im Rahmen der Bauarbeiten werden die vier bereits bestehenden Gleise erneuert und um rund 40 Meter verkürzt. Zudem werden auf dem Gelände ein neues Gebäude mit Aufenthaltsraum und Toiletten sowie ein Parkplatz für die Fahrerinnen und Fahrer der VGF errichtet. Schließlich wird das Gelände auch neu umzäunt. Die Umbaumaßnahmen erfolgen in Abstimmung mit der Stadt Oberursel. Auf den Betrieb der Linie U3 haben die Arbeiten keinen Einfluss.

Pilotprojekt Logistiktram vorerst beendet

In einem Pilotversuch belieferte Hermes die Tram aus einem firmeneigenen Depot mit einem Elektro-Transporter und verwendete dafür Boxen, die kompatibel mit zwei Lastenradmodellen waren. Beladen wurde die Straßenbahn in einem Straßenbahndepot der VGF. Sie fuhr dann bis zu einer ausgewählten Station, dort übernahmen Kuriere mit Elektro-Lastenrädern die Boxen mit den Paketen und stellten sie zu.

Um die Prozesse in diesem Zustellverfahren möglichst ungestört untersuchen zu können, hatten die Wissenschaftler als Be- und Entladestationen Standorte gewählt, die nicht im Regelbetrieb angefahren werden, sodass die zuständigen Mitarbeiter ohne Zeitdruck agieren konnten.

Technisch gesehen war der Pilotversuch ein Erfolg: Mithilfe eigens gebauter Rampen sowie von Befestigungsmitteln zur Ladungssicherung konnte die Tram einwandfrei be- und entladen werden. Voraussetzung dafür sind allerdings ein ebenerdiger Ein- bzw. Ausstieg und eine Niederflurstraßenbahn. Da noch nicht vorhanden, wurde im Projekt eine für den Transport in der Tram geeignete Transportbox entwickelt und getestet. Auch Nachteile wurden festgestellt: Das Transportvolumen in der Straßenbahn ist trotz der Mehrzweckabteile beschränkt. Nach Angaben des Projektteams gestaltet sich das dreistufige Zustellverfahren schon jetzt erstaunlich wirtschaftlich: Die Zustellung mit diesem Verfahren kostet den Dienstleister im Schnitt 1,93 Euro pro Paket – die Belieferung mit einem

Köln

■ Dr. Thomas Schaffer, bisher Mitglied der Geschäftsleitung von DB Regio Bus, wird künftig neuer Vorstand der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB). Am 27. März bestellte der Aufsichtsrat des Unternehmens den 53 Jahre alten Verkehrsexperten in einer Sondersitzung einstimmig zum Nachfolger von Peter Hofmann, dessen Tätigkeit bei der KVB bereits am 31. August 2019 endete. Die Bestellung gilt zunächst für die Dauer von fünf Jahren ab dem Beginn seiner Amtszeit. Dr. Schaffer wird zwischen dem 1. Juli und dem 1. September 2020 seinen Dienst bei der KVB antreten.

MBE

Regensburg

■ Die IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V. sammelt aktuell per Crowdfunding 50.000 Euro, die bis zum Stichtag 14. Juli erreicht sein müssen. Ziel ist, nach dem bereits aufgearbeiteten Beiwagen ab Sommer 2020 den letzten Triebwagen der Straßenbahn, Tw 47, zu restaurieren. Zunächst wird der Stadt Regensburg das Erreichen der Spendensumme gemeldet, danach die Restaurierung ausgeschrieben, die Stadt Regensburg gibt in dem Falle ihren zugesagten Anteil von 70.000 Euro dazu. Anschließend startet kurzfristig die Restaurierung, der aufgearbeitete Zug soll dann der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

MSP

Augustusburg

■ Seit 20. April fährt die Drahtseilbahn Augustusburg nach siebenmonatiger Unterbrechung wieder. Bei der Generalsanierung wurden die Wagen von der Strecke gehoben und bei einer Fachfirma in Güstrow revidiert. Dabei erhielten die beiden Fahrzeuge auch neue Lampengehäuse an der Stirnseite, was für ein leicht verändertes Erscheinungsbild sorgt. Der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) als Betreiber investierte rund 2,2 Millionen Euro in die Kur der schon seit 1911 bestehenden Bahn. Die für 21. März vorgesehene Jungfernfahrt fiel den Einschränkungen im Rahmen der Corona-Pandemie zum Opfer.

MSP



Düsseldorf: Entlang der Grafenberger Allee tauscht die Rheinbahn schon seit Anfang Februar und noch bis 2021 während der Nachtstunden sukzessive die Oberleitungsanlagen aus MICHAEL BEITELSMANN

Transporter vom Depot bis zur Haustür liegt allerdings bei 1,65 Euro, jedoch ohne externe Kosten. Zur weiteren Analyse ist zudem ein Folgeprojekt geplant. PM/MSP/MBE

Düsseldorf Fahrleitungsbau und Gerichtsentscheid

■ Auf der Grafenberger Allee erneuert die Rheinbahn zwischen der Schlüterstraße und dem Staufenbergplatz bereits seit dem 3. Februar die Oberleitungsanlage auf der Strecke der Stadtbahnlinien U73 und U83 sowie der Straßenbahnlinie 709. Die Bauarbeiten liegen bisher im Zeitplan. Ab dem 6. April wurden die Querverspannungen erneuert und die Bauarbeiten zum Aufstellen der neuen Masten fortgesetzt. Im Laufe des Aprils folgten die Anbauten, um die Fahrleitung von den alten auf die neuen Masten zu montieren. Aus Sicherheitsgründen sind die Bauarbeiten nur in der nächtlichen Betriebspause möglich.

Der Umbau der gesamten Anlage dauert voraussichtlich noch bis März 2021. Die Arbeiten umfassen die Montage von etwa 2.500 Metern neuer Fahrleitung und etwa 30 Fahrleitungsmasten, an welchen die Stadt Düsseldorf zum Teil auch Lichtzeichenanlagen und die öffentliche Beleuchtung befestigt.

Unterdessen hat das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster am 23. April einen Eilantrag gegen den Bau der U81 abgelehnt. Mehrere Anwohner klagten darauf, ihnen vorläufigen Rechtsschutz gegen den entsprechenden Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Düsseldorf vom 22. Juli 2019 zu gewähren. Das Urteil wird damit begründet, dass das Gericht keine Aussicht der Antragsteller auf eine erfolgreiche Klage gegen das Pro-

jekt sieht, weil jenes planerisch gerechtfertigt sei und die durch Bau und Betrieb hervorgerufenen Emissionen nicht schwerwiegend genug seien. Außerdem sei der Planfeststellungsbeschluss selber nicht zu beanstanden, weil keine der möglichen Varianten besser gewesen sei. Dieser Beschluss des OVG ist nicht anfechtbar. MBE/MKO

Woltersdorf Strecke wieder komplett befahrbar

■ Nach über einem halben Jahr Unterbrechung fährt die Straßenbahn in Woltersdorf seit dem 10. April wieder bis zur Endstelle an der Schleuse. In den vergangenen Monaten erneuerten die Gemeinde und die Woltersdorfer Straßenbahn GmbH die Schleusenstraße samt dem darin verlegten Tramgleis. Das frühere Kopfsteinpflaster wich einer Asphaltdeckschicht, lediglich der Bereich der eigentlichen Endstelle mit Umsetz-



Woltersdorf: Wieder bis zur Schleuse fährt die 87, die Gleisanlage und Versorgungsmedien sind komplett erneuert CHRISTIAN MUCH

gleis behielt seine Einpflasterung. Die Straßenbahnhaltestellen Blumenstraße, Krankenhaus und Schleuse sind barrierefrei ausgebaut. Ein Beiwagenbetrieb ist auf der erneuerten Strecke noch nicht möglich, denn eine Baustelleneinrichtung für die Sanierung der Schleuse verhindert die Nutzung der Umfahrmöglichkeit der Stumpfendstelle.

Im Anschluss finden rund um die Schleusenstraße noch Restarbeiten statt, die jedoch den Betrieb der Linie 87 nicht mehr beeinträchtigen. Aufgrund der Corona-Auswirkungen galt seit 6. April ein Sonderfahrplan, die sonst üblichen Verstärkerzüge zwischen Rahnsdorf und Berliner Platz im Berufsverkehr entfielen seitdem. Auch der Fahrausweisverkauf durch das Fahrpersonal wurde ausgesetzt. CMU

Bonn Haltestelle Rheinaue ist runderneuert

■ Seit 30. April ist die Haltestelle Rheinaue der Linien 66 und 68 wieder für Fahrgäste geöffnet. Die seit September 2019 durchgeführten Modernisierungsarbeiten sind abgeschlossen. Die Station entstand ursprünglich anlässlich der Bundesgartenschau 1979, war inzwischen in die Jahre gekommen und bedurfte einer Auffrischung. Die neue Haltestelle ist nun von einer modernen Stahl-Glas-Konstruktion gekennzeichnet, für deren Installation die alte Überdachung des Bahnsteigs sowie der Zugangsrampe weichen mussten. Die Haltestelle, die direkt an der Südbrücke an der Rheinaue liegt, wurde zugleich technisch auf den neuesten Stand gebracht. Der Nahverkehr Rheinland (NVR) fördert die Maßnah-

ANZEIGE

Ihre Prämie



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

men, deren Gesamtkosten sich auf gut 1,7 Millionen Euro belaufen, mit knapp 700.000 Euro. MSP

Berlin U55 endgültig eingestellt

■ Obwohl die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) nach den im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie nötigen Kürzungen seit dem 4. Mai grundsätzlich wieder den normalen Fahrplan fahren, blieb der Betrieb auf der U55 eingestellt. Ursprünglich war der Pfingstmontag, 1. Juni als letzter Betriebstag der U55 terminiert. Doch eine Wiederinbetriebnahme für nur vier Wochen machte aus BVG-Sicht schon deshalb wenig Sinn, weil die Nutzerschaft größtenteils aus – nach wie vor fehlenden – Touristen bestand und darüber hinaus das Reisendenaufkommen am Hauptbahnhof Anfang Mai sich noch immer stark reduziert präsentierte. In vorangegangenen Sperrpausen der U55 ist bereits die Leit- und Sicherungstechnik eingebaut worden, die für den Inselbetrieb mit nur einem Zug bislang nicht benötigt wurde. Zuvor weggelassene Rolltreppen ließ die BVG an den vorbereiteten Stellen in die Bahnhöfe einbauen. Bereits seit Mitte März sind die Gleise durchgebunden und (vorerst stromlos) für Überführungsfahrten nutzbar.

Nun steht im Abschnitt der U55 unter anderem noch der Rückbau der provisorischen Werkstatt nördlich des Hauptbahnhofs an, um dort vier Aufstellgleise einzubauen. Danach wird die bisherige Andienöffnung, durch die früher auch die Wagen ein- und ausgehoben wurden, dauerhaft verschlossen. Auch der unmittelbar benachbarte S-Bahn-Tunnel (Projekt S21) ist fertig-