



Endgültige Kehrtwende
Essens Straßenbahn wieder oberirdisch durch die City!



Spannende Tatra-Oase
So rustikal präsentiert sich der Betrieb in Orjol

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

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



Wuppertal vor 50 Jahren



Wie 1970 das
Meterspur-Kapitel
zugeklappt wurde



GT4 und DÜWAG nach der
Wiedervereinigung 1990:

So halfen West-Klassiker beim „Aufbau Ost“

127 Fahrzeuge für Halle (Saale),
Brandenburg (Havel), Dessau,
Erfurt, Gotha, Görlitz, Halberstadt,
Jena, Schöneiche, Nordhausen

**Jetzt
am
Kiosk!**

DB DR 1990-93: Eisenbahn, wie es sie sonst nie gab!
 Plandampföffnungen +++ Lückenschlüsse +++ Umnummerung +++ ICE-Start +++ Stilllegungen +++ Reaktivierungen +++ DSG/Mitropa

3-4.2020 JULI / AUGUST € 12,90
 A: € 14,60
 CH: SFR 25,80
 BE, LUX: € 14,90
 NL: € 15,40
 DK: DKK 130,00

BAHN EXTRA

+ Berlin: Bahn-Metropole
 zwischen gestern und morgen

Die Jahre nach der Wende im Zeitraffer

Mittendrinn
 im Aufbruch und Umbruch: Fans und Eisenbahner erinnern sich ...

DB | DR 1990-1993
 Deutsche Einheit: Wie Netz und Betrieb zusammenwuchsen

+ Jahrhundertfahrplan +++ Leihloks +++ Neigetechnik +++ Nostalgieprogramme +++ Abstellungen +++ Premieren

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.bahn-extra.de/abo



Die Lücken werden geschlossen

Für Herbert Schellhorn wurde es der ersehnte große Tag. Der Oberlokführer der Reichsbahn hatte Regler und Bremsventil in der Hand, als am 1. Oktober 1951 letztmals Güterwagen von Sonneberg in Thüringen über die Demarkationslinie ins oberfränkische Neustadt bei Coburg zu befördern waren. Danach wurde der

Bahnbetrieb eingestellt. Nun, fast auf den Tag genau 40 Jahre später, durfte er auf dem Führerstand der 95 027 stehen. Und er durfte mit der Museumsdampflok samt Sonderzug dabei sein, als die Strecke zwischen Sonneberg und Neustadt am 28. September 1991 wieder eröffnet wurde. Insgesamt 47 Bahnstrecken zwischen

Ost- und Westdeutschland hatte die Grenzziehung von 1945 unterbrochen. Zahllose menschliche und geschäftliche Beziehungen wurden unterbunden – und oftmals schmerzlich vermisst, so wie im Raum Coburg/Sonneberg ...

Weiter im neuen **Bahn Extra!**



Chronische Lieferhemmung

Was haben die Düsseldorfer GT8SU, Wiener E₁, Zürcher „Mirage“ und Berliner Tatra mit dem Duisburger DÜWAG-Tw 1000 gemeinsam? Sie alle wären wohl im Sommer 2020 nicht mehr im regulären Fahrgasteinsatz anzutreffen, würde der kanadische Bahntechnikkonzern Bombardier seinen Verpflichtungen nachkommen und bestellte Neufahrzeuge fristgerecht ausliefern. Für Tramfans ist die Gnadenfrist für so manche Klassiker die helle Freude, für die Betreiber eher ein Desaster. Denn die längere Betriebsdauer der Oldies verursacht in der Regel hohe Wartungskosten. Hinzu kommt der Imageverlust, weil das an die Fahrgäste gegebene Versprechen zur Modernisierung verspätet eingelöst wird.

Natürlich ist „Corona“ auch hier ein zusätzlicher Hemmschuh, führen fehlende Zulieferteile aus Fernost zu mancher Verzögerung bei der Fertigung in den Werkhallen. Doch Probleme gab es schon vor Beginn der Pandemie. Schon seit Jahren ist Bombardiers Schienenverkehrsgeschäft in der Krise – erinnert sei hier an die IC2 oder Talent-Triebwagen für die Deutsche Bahn oder TWINDEXX für die SBB. Die Übernahmeabsichten durch den Mitbewerber Alstom drückten zuletzt zusätz-

lich auf die Stimmung der Belegschaft, der in den letzten Jahren mehrfach Sparrunden abverlangt wurden. Bis 16. Juli wollte sich die Europäische Union ein Urteil zur wettbewerbsrechtlichen Verträglichkeit des beabsichtigten 6,2-Milliarden-Euro-Deals bilden, es würde der größte Mitbewerber im Bahntechnik-Markt neben dem chinesischen Riesen CRRC entstehen. Parallel versuchte vor allem der Freistaat Sachsen zusammen mit einigen anderen Bundesländern, mittels Bürgschaften an Bombardier Jobgarantien zu „erkaufen“ und damit Standorte im Land zu sichern. Doch das Geschäft ist windig, die Verbindlichkeit unter möglicher neuer Alstom-Führung zweifelhaft. In diesem Spannungsfeld ungewisser Perspektive bleibt abzuwarten, ob sich die Mitarbeiter motivieren lassen und wo nötig Leiharbeiter eingestellt werden, um zügig die Rückstände abarbeiten zu können.

Indes soll hier nicht verschwiegen werden, dass auch andere Bahnhersteller gravierende Probleme haben. So schreckte die jüngste Meldung der Wuppertaler Stadtwerke vom 2. Juli in der Posse um Radprobleme der neuen Schwebebahnen von Vossloh Kiepe auf. Die Folge: Schwebebahnbetrieb bis Sommer 2021 nur noch an Wochenenden (siehe auch „Das Allerletzte“ auf Seite 82). Unter solchen Randbedingungen kann die Stärkung des Nahverkehrs nur schwer gelingen.

Die GT8SU-Wagen sind für die Rheinbahn aufgrund ausstehender HF6-Züge immer noch unverzichtbar. Die 1973/74 gebauten und 2012/13 modernisierten Achtachser haben ihr Auskommen in der Regel auf der Linie U75 (Foto am 20. Juni am Verkehrsknotenpunkt Belsenplatz im Düsseldorfer Stadtteil Oberkassel)

MICHAEL BEITELSMANN



Michael Sperl
Verantwortlicher
Redakteur
STRASSENBAHN
MAGAZIN



Welche Vorteile bringt aus ihrer Sicht ein möglicher Zusammenschluss von Alstom und Bombardier?

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



TITEL „West-Importe“ in Thüringen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Sachsen 46

► Betriebe

■ Zukunftslinien an der Ruhr **TITEL** 16

Die **CITYBAHN** für Essen kommt – Ausbau und Modernisierung der Straßen- und Stadtbahn rücken in der nach eigenem Verständnis „grünen Hauptstadt Europas“ in den Fokus. 2025 soll das Schienenverkehrsmittel im Essener Zentrum nun auch wieder an die Oberfläche zurückkehren!

■ Neue Linien für die Wissenschaftsstadt 24

Darmstadt plant Netzreform – Ein neues Verkehrskonzept soll gut ein Viertel mehr Straßenbahnfahrten als bisher aufs Gleis bringen. Der Fahrgastzuwachs soll zwei Millionen Euro Mehreinnahmen pro Jahr generieren

■ Ab in den Süden 29

Netzerweiterung in Bremen – Noch im Herbst 2020 sollen die Bagger anrollen, 2024 könnten die Bahnen der Linie 1 dann über ihre bisherige Endstelle Roland-Center hinaus bis Mittelschuchting rollen. Baurecht besteht für das Projekt nach jahrelangem Tauziehen seit Dezember 2019, nun steht auch der Finanzierungsbeschluss des Senats. Auch ins Niedersächsische bis nach Leeste soll die Tram so bald wie möglich fahren

■ Tatraflotte mit zwei Außenseitern **TITEL** 32

Die Straßenbahn im russischen Orjol – In der Stadt am Zusammenfluss von Oka und Orlik lebt die Tram überwiegend von der Substanz. Zu den vielen Tatravagen gesellten sich 2009 und 2013 zwei neue Vierachser, von denen einer mehr abgestellt ist als fährt. Wie wird es weitergehen?

► Fahrzeuge

■ Modern aber erfolglos 38

Duisburgs Variobahn 2000 – Ende 1996 lieferte Adtranz eine Variobahn an die DVG. Doch lief zu dieser Zeit der Einbau neuer Niederflurmittelteile in die hochflurigen Linienwagen, was eine Serienbeschaffung der Variobahn erübrigte. Zu Präsentationszwecken reiste der Einzelgänger in verschiedene Städte, ehe er Duisburg nach 19 Jahren ohne regelmäßige Einsätze in Richtung Norwegen verließ



■ Kantiges Auslaufmodell 40



Prager T6A5 vor Einsatzende – 250 Niederflurbahnen vom Typ 15T | Škoda-ForCity Alfa sowie die zuletzt in größerer Zahl reaktivierten Škoda-Niederflurwagen Typ 14T machen die kantigen Tatra T6A5 überflüssig. Ihr Bestand ist bereits stark dezimiert, noch 2020 sollen sie komplett ausgemustert sein

RUBRIKEN

Bild des Monats	6	Fundstück	67
Journal (Kurzmeldungen) ...	8	Forum (Leser, Medien)	72
Nächster Halt	30	Impressum	73
Einst & Jetzt	62	Vorschau	82



Essen: Bald auch wieder oberirdisch durch die City

16



Bremen: So wächst nun das Netz nach Süden

26



Russland: Rustikaler Tatra-Betrieb in Orjol

32



Wuppertal 1970: Ende der Meterspur

74

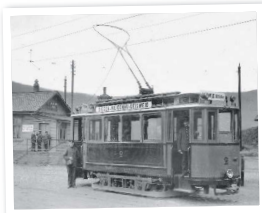
► Geschichte

■ Aufbau Ost **TITEL** 46

„Westimporte“ für frühere DDR-Straßenbahnbetriebe – Vor 30 Jahren, im Sommer 1990, bahnte sich Deutschlands Wiedervereinigung an. Dank dieser fanden gut erhaltene Fahrzeuge beispielsweise von Rhein und Neckar ab August 1990 den Weg in die neuen Bundesländer und lösten dort viele völlig überalterte Zweiachser ab. Die komplette Dokumentation eines besonderen Kapitels deutsch-deutscher Straßenbahngeschichte mit DÜWAG-Gelenkwagen und GT4 in „ostalgieischen“ Umfeldern

■ Auf „Herkules“ zur Eintracht 64

Siegerer Kreisbahn – Den planmäßigen Einsatz von Tramfahrzeugen auf Eisenbahnstrecken gibt es mittlerweile in mehreren Regionen Deutschlands. Zu Beginn des vorigen Jahrhunderts hingegen bedeutete ein solches Miteinander noch eine ausgesprochene Rarität. In Siegen hielt sich diese Situation bis in die 1950er hinein



■ Ergebnis einer Fehlplanung **TITEL** 74

Einstellung der Wuppertaler Meterspur-Straßenbahn 1970 – Unsere Beitrags-Serie zum Jubiläum 50 Jahre STRASSENBAHN MAGAZIN führt diesmal nach Wuppertal. Im August 1970 galt es, Abschied zu nehmen von der auch wegen ihrer Überland- und Steigungsabschnitte so reizvollen Meterspurtram, die zum Schluss technisch völlig überaltert war

Straßenbahn im Modell 68–71

Wunschmodell Typ B: Schon lange fehlt Jürgen Grosch dieser bei vielen Verkehrsbetrieben erfolgreich eingesetzte Stadtbahnwagen. Aus Limas N6C-Tw entstand nun ein Eigenbau davon 68

Klarer Durchblick: Alfred Spühr ärgerte sich beim Bau seiner Fahrzeuge oft über Probleme beim Einsetzen der Scheiben. Doch es geht auch ohne verzogene Scheiben. Wie, das zeigt er hier 70



Titelmotiv

Vom Neckar an die Saale: Nicht nur die alte Lackierung behielten die GT4 zunächst, sondern teils auch ihre Werbung. So trug der geführte Tw 868 am 27. August 1992 in Halle noch Reklame für das Stuttgarter Möbelcenter Wössner CARSTEN RICKERT

Rücktitel

Wuppertaler Meterspurabschied vor einem halben Jahrhundert: Der vergleichsweise moderne Tw 133 steht mit Blumenschmuck an der Scheibe am 31. Juli 1970 am Endpunkt Dönberger Straße zur Rückfahrt ins Zentrum bereit

GRAHAM FEAKINS





Braunschweiger Formensprache

Mit dem Einsatzbeginn der neuesten Niederflurgeneration Tramino II seit 6. Mai läuft in Braunschweig die Zeit der Hochflurwagen im Planbetrieb endgültig ab. Dies betrifft vor allem die letzten verbliebenen „runden“ LHB-Sechssachser, die äußerlich dem DÜWAG-Typ „Mannheim“ entsprechen. Vom kantigen „Stadtbahnwagen Typ Braunschweig“ bleiben nur zwei Züge aus sechssachsigem Gelenktriebwagen und vierachsigen Beiwagen als Betriebsreserve im Bestand. Der eine davon, Tw 8165 und Bw 8147, macht sich am 28. Mai 2020 vor dem charakteristischen Bau des Braunschweiger Hauptbahnhofs im Einsatz auf der Linie 10 auf den Weg nach Rühme. Der zweite Hochflurzug der markanten Konstruktion, der nach Komplettierung der Niederflurflotte einsatzfähig vorgehalten werden soll, besteht aus Tw 8157 und Bw 8175.

MICHAEL KOCHEMS



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

Zusätzliche Erweiterungsstufe für die Chemnitzbahn über Oelsnitz hinaus beschlossen

Chemnitzer Modell soll noch größer werden



Das Chemnitzer Modell soll bis 2025 im Westen weiter wachsen. Bisher ist für die Linie C11 am Bahnhof Stollberg Endstation, weiter nach Oelsnitz – St. Egidien geht es im links sichtbaren Dieseltriebwagen. Stattdessen fahren dort künftig elektrische Zweisystemzüge MICHAEL SPERL (2)

■ Entgegen vorheriger Planungen soll die Chemnitzbahn künftig noch weiter fahren, als es bisher die letzte Ausbaustufe des Chemnitzer Modells vorsieht. Einen entsprechenden Beschluss hat die Verbandsversammlung des zuständigen Zweckverbands Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) am 26. Juni gefasst.

Die von Chemnitz zunächst bis Stollberg geführte Linie C11 sollte bislang mittels einer rund 3,5 Kilometer langen

Neubaustrecke das Stadtgebiet Stollberg besser als nur über den bisherigen Endpunkt am Bahnhof Stollberg erschließen sowie dank Ausbau und Elektrifizierung anschließender 6,7 Kilometer Bahnstrecke weiter von Niederwürschnitz bis nach Oelsnitz führen. Nun soll dieser Ausbau einschließlich zusätzlicher Streckenelektrifizierung die gesamte Eisenbahnstrecke über Oelsnitz hinaus bis zum Anschlussbahnhof St. Egidien an die Hauptbahn

Dresden – Chemnitz – Zwickau – Hof (Kursbuchstrecke 510) umfassen.

Bessere Anbindung

Ziel ist dabei, das dicht bewohnte Siedlungsgebiet Niederdorf – Stollberg – Oelsnitz besser und das Gewerbegebiet Stollberger Tor überhaupt mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erschließen. Nebenbei ergibt sich eine günstige Verknüpfungsfunktion mit den Zügen der Hauptbahn. So entstehen bequemere

Fahrtbeziehungen aus Richtung Westsachsen in den Bereich Stollberg.

Umfasste die ursprüngliche Variante eine zwölf Kilometer lange Erweiterung bis Oelsnitz, kommen nun noch einmal zehn Kilometer von Oelsnitz bis St. Egidien dazu. Veranschlagt sind hierfür zusätzliche Kosten von rund fünf Millionen Euro, die sich nach Aussage des Zweckverbands jedoch schnell amortisieren.

Zum Einsatz sollen dabei hochmoderne Zweisystemzüge einer neuen



Haltestelle der Linie C11 in Niederdorf (Erzgebirge), ein vergleichbarer Ausbaustandard wird auch für die Stationen entlang der anstehenden Streckenverlängerung angestrebt

MICHAEL BEITELSMANN (2)



Die bisherigen Zweisystemzüge im Chemnitzer Modell können nur zwischen Dieselbetrieb und Oberleitungsbetrieb umschalten, wie hier am Hbf

Generation kommen. Mit deren Einsatz möchten die Verantwortlichen den Kohlendioxid-Ausstoß verringern, denn bislang sind auf der Linie dieselgetriebene Nahverkehrszüge unterwegs.

Einsatzgebiet für VDV TramTrain

Die benötigten neuen Zweisystemfahrzeuge stehen ab etwa 2025 zur Verfügung und können sowohl unter Straßenbahnoberleitung mit 750 Volt Gleichspannung als auch mit der bei Eisenbahnen in Deutschland gebräuchlichen 15.000 Volt Wechselspannung fahren. Es handelt sich hierbei um die Gemeinschaftsbeschaffung, die als „VDV TramTrain“ bereits im Frühjahr 2019 unter Vertretern der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), der Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG), der Saarbahn Netz GmbH und des Verkehrsverbunds Mittelsachsen (VMS) vereinbart wurde.

Synergieeffekte

Bei der ursprünglichen Erweiterungsvariante unter Straßenbahn-Oberleitung bis Oelsnitz wäre der weiterführende Abschnitt nach St. Egidien unelektrifiziert geblieben. Dies hätte zusätzliche, kostentreibende Dieselfahrzeuge und Umsteigezwang erfor-

dert. Der Verband stellte klar, dass im direkten Vergleich der Dieselbetrieb circa 1,50 bis 2 Euro teurer als der elektrische Betrieb ist – pro Zugkilometer!

Der Eigenanteil des VMS an den veranschlagten fünf Millionen Euro Erweiterungskosten beträgt rund zehn Prozent. Diese etwa 500.000 Euro Investitionsausgaben amortisieren sich bei den gegenwärtigen Kostenstrukturen nach etwa drei Jahren. Nach derzeitigem Stand könnte 2025 die neue Strecke als Teil des „Chemnitzer Mo-

dells“ in Betrieb gehen. Davon unabhängig laufen die Arbeiten und Planungen auch für die davorliegenden Ausbaustufen, Stufe 2 nach Aue, Stufe 3 nach Annaberg und Stufe 4 nach Limbach-Oberfrohna, weiter.

MSP

Duisburg

Kein neuer Tunnel in Meiderich

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat im Juni mitgeteilt, dass er den straßenbündigen Ausbau der Linie 903 vom Tunnelausgang Meiderich bis zum Landschaftspark Nord fördern wird. Mit dieser Maßnahme startet der Gesamtausbau des wichtigen Streckenabschnitts. Der geförderte Abschnitt schließt an den U-Bahntunnel in Duisburg-Meiderich an und führt über knapp 1,8 Kilometer von der Stadtbahnrampe Bahnhofstraße, nahe Meidericher Bahnhof, bis zur Neumühler Straße, südlich der Theodor-Heuss-Straße. Die früher teilweise diskutierte Verlängerung des U-Bahn-Tunnels nordwärts über Meiderich hinaus ist somit auch langfristig vom Tisch.

Im Bereich der Einmündung Bahnhofstraße/Emmericher Straße entsteht die neue barrierefreie Haltestelle „Brückelstraße“. Diese ersetzt die beiden Haltestellen Voßstraße und Emilstraße. Auch südlich der Bronkhorststraße entsteht eine neue Haltestelle. Im neuen Streckenverlauf erhalten bleibt die mit rund 2.200 Fahrgästen täglich stark genutzte Haltestelle Landschaftspark Nord. Diese Haltestelle erhält neben der barrierefreien Ausgestaltung auch einen verlängerten Bahnsteig. Alle Haltestellen können durch Lichtsignalgesicherte Fußgängerwege erreicht werden. Die Linie 903 wird mittels

Duisburg: Die Tunnelerweiterungspläne sind endgültig vom Tisch. Auch die Haltestelle Landschaftspark Nord, hier mit Tw 1026, wird dank großzügiger VRR-Förderung verlängert und barrierefrei umgestaltet



Düsseldorf

Die Rheinbahn hat im Juni ihre Jahresbilanz 2019 veröffentlicht. Wie das Unternehmen darin mitteilt, stieg die Zahl der Fahrgäste von 2018 auf 2019 um zwei Prozent von 224,8 auf einen neuen Rekord von 229,3 Millionen. Der laufende Umsatz betrug 2019 insgesamt 282,8 Millionen Euro, was 11,9 Millionen oder 4,39 Prozent über dem Vorjahresniveau liegt. Zugleich stiegen die Fahrgeldeinnahmen auf 248,7 Millionen Euro. Das ergibt einen Kostendeckungsgrad von 78,7 Prozent, die Rheinbahn liegt damit auf sehr hohem Branchenniveau.

MBE

Frankfurt a.M.

Seit Mitte Juni läuft nach Schadensbeseitigung die Tunnelbohrmaschine zum Tunnelvortrieb der geplanten U5-Verlängerung vom Europaviertel zum Hauptbahnhof wieder. Bis zum Defekt waren erst 240 Meter von rund 1.000 Metern Tunnel gebohrt. Die Reparatur des Schneidrades gestaltete sich in 22 Metern Tiefe hochkomplex, da vor Beginn der eigentlichen Reparatur ein wasserfester Arbeitsraum angelegt werden musste. Der zuvor monatelange Stillstand hat nun allerdings Folgen für die Terminplanung des Projekts. Stadt und Verkehrsbetrieb rechnen statt wie geplant 2024 nun frühestens 2025 mit der Betriebsaufnahme.

MSP

Plauen

Aufgrund eines außergewöhnlich hohen Krankenstands von teilweise über 20 Prozent sah sich die Plauer Straßenbahn GmbH (PSB) seit dem 29. Juni gezwungen, den Straßenbahnverkehr auf den schwächer getakteten Ferienfahrplan umzustellen. Viele Fahrer hatten zuvor auf freie Tage und Urlaub verzichtet, um den Fahrplan aufrechtzuerhalten. Um die Personallage zu stabilisieren und kurzfristige Fahrtenausfälle zu vermeiden, sah sich die PSB zu diesem Schritt gezwungen, obwohl die Sommerferien in Sachsen eigentlich erst zum 20. Juli begannen. Nicht betroffen war der Busverkehr.

MSP



intelligenter Lichtsignalsteuerung weitestgehend Vorfahrt vor dem Individualverkehr erhalten. MBE

Dortmund Gleisbau an der U42

■ Mitte Juni erneuerte DSW 21 im Bereich der Stadtbahnstation Gleiwitzstraße rund 300 Meter Gleis. Zwischen den Haltestellen Gleiwitzstraße und Flughafenstraße optimierte zudem eine Stopfmaschine der Walter Gasthaus Gleis- und Tiefbau GmbH & Co. KG aus Duisburg die Gleislage. Währenddessen war die Strecke nur eingleisig befahrbar. Am 18. Juni war zwischen 21 Uhr und Betriebsschluss das Gleis in Richtung Grevel gesperrt. Am darauffolgenden Freitag und Samstag war das Gleis in Fahrtrichtung Stadtmitte aufgrund der Arbeiten für den Linienverkehr gesperrt.

Am 19. und 20. Juni fuhren die Stadtbahnen der Linie U42 alle zehn Minuten bis Kirchderne. Während jeder zweite Zug einen 20-Minuten-Takt nach Grevel sicherstellte, endeten die anderen Fahrten am stadteinwärtigen Bahnsteig in Kirchderne, von wo aus sie auch wieder in Richtung Hombruch zurückfuhren. Die aus Grevel kommenden Züge hielten für den Einstieg in Richtung Stadtmitte – Hombruch am Bahnsteig in Richtung Grevel. In den Schwachverkehrszeiten blieb der 15-Minuten-Takt ebenfalls bis Kirchderne beibehalten, bis Grevel fuhren die Bahnen alle 30 Minuten. SLI

Köln Letzter rot-weißer B80S hat neues Outfit

■ Ende Juni haben die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) mit dem B-Wagen 2035

das letzte Linienfahrzeug in den aktuellen KVB-Farben in Hellgrau mit roten Köpfen beklebt. Der Oldie mit Baujahr 1977 vom Typ B80S ist einer von vier verbliebenen Stadtbahnwagen der 2000er-Serie mit geteilter Frontscheibe und kommt – stets in Doppeltraktion – häufig auf der Linie 5 zum Einsatz.

Aus wirtschaftlichen Gründen haben die KVB einer Beklebung den Vorzug gegeben. Die bestehenden Korrosionsschäden wurden deshalb nur gespachtelt und abgeschliffen. Alternativ hätten die durchrosteten Stellen vor einer Lackierung aufwendig saniert werden müssen, was in Anbetracht der kurzen Restnutzungsdauer – neue HF6-Hochflurwagen hatte die KVB 2015 gemeinsam mit der Rheinbahn bei Bombardier bestellt – nicht wirtschaftlich darstellbar gewesen wäre. Wann tatsächlich die Abstellung an-

Dortmund:
Kurz vor der Haltestelle Kirchderne ist auf der U42 die Doppeltraktion aus den B100S-Tw 408 und 401 in Falschfahrt nach Hombruch unterwegs. Auf dem eigentlich stadteinwärts führenden Gleis steht die Plasser & Theurer Plassermatic 08-275/4 ZW-Y

STEFAN LIMBURG

steht, ist indes noch offen, denn die Lieferung von Bombardier ist aktuell stark in Verzug. Laut Vertrag sollten zunächst 2017 bis 2020 die 42 Neufahrzeuge für die Rheinbahn kommen, 20 für Köln dann 2020 bis 2021 folgen. Doch bisher sind selbst bei der Rheinbahn erst wenige der 42 bestellten Fahrzeuge eingetroffen. MBE

Berlin M2-Verlängerung bis Bf. Blankenburg

■ Auf Vorlage der Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Regine Günther, hat der Senat die nächsten Planungsschritte für die Verlängerung der Straßenbahnlinie zum S-Bahnhof Blankenburg beschlossen. Auf dieser Basis wurden die BVG beauftragt, detaillierte Entwurfsplanungen zu erarbeiten. Die Straßenbahnlinie M2 soll von der derzeitigen Endhaltestelle Pankow-Heinersdorf durch den Ortsteil Heinersdorf und das städtebauliche Entwicklungsgebiet Blankenburger Süden hindurch zum S-Bahnhof Blankenburg verlängert werden. Die derzeit bevorzugte Strecke folgt zunächst der bestehenden Straßenbahntrasse an der Aidastraße und biegt in Richtung Kreuzung Blankenburger Straße/Romain-Rolland-Straße ab. Im weiteren Verlauf läuft die Strecke durch Heinersdorf in das neue Wohngebiet, schwenkt dann Richtung Nordwesten durch die Erholungsanlage Blankenburg und trifft etwa 150 Meter östlich des S-Bahnhofs Blankenburg auf die Bahnhofstraße, der sie dann bis zum Bahnhof folgt. Der Standort und die Ausgestaltung der Wendeanlage sind bis dato noch nicht näher festgelegt. MMÜ

■ Gera: Am 29. Mai erstmalig gemeinsam im Einsatz stand der Arbeitswagen 106 mit dem Wasserwagen ABW 152. Aktuell befindet sich der T4D-Arbeitswagen 104 in Hauptuntersuchung, womit das Führungsfahrzeug für den Wasserwagen fehlt. ATw 106 ist vorerst für den Einsatz mit dem Wasserwagen umgerüstet und dient bei längeren Trockenperioden zum Bewässern der Rasengleisabschnitte RONNY DAUER



Nürnberg 365-Euro-Ticket ab 2023

■ Der Nürnberger Stadtrat hat als erste Großstadt Deutschlands beschlossen, ab Januar 2023 ein 365-Euro-Jahresticket nach dem Vorbild der Stadt Wien einzuführen. Vorausgegangen war ein von der Partei „Die Linke“ erfolgreich initiiertes Bürgerbegehren mit diesem Ziel, für das sie in kürzester Zeit über 20.000 Unterschriften sammeln konnte. Mit der Entscheidung kam der Stadtrat einem kostspieligen Bürgerentscheid zuvor, dessen positiver Ausgang absehbar war. Zusätzlich und bereits ab 2021 wird ein Sozialticket für Bedürftige zu monatlich 15 Euro