STRASSENBAHN MAGAZIN 9

Tatra in Deutschland
T4D-Comeback in Dresden, Spezialitäten in Strausberg

Zukunft in Zürich
Wie der Wagenmangel behoben werden soll

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

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte

09
4 194091 708900

Tram-Paradies Wien 1970

Vorkriegs-Oldie bis DÜWAG-Lizenzbau:
Typenvielfalt auf 48 Linien!

Koexistenz in Frankfurt am Main

Warum das System aus Straßenbahn und Stadtbahn so gut funktioniert

Jetzt am Kiosk!

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

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

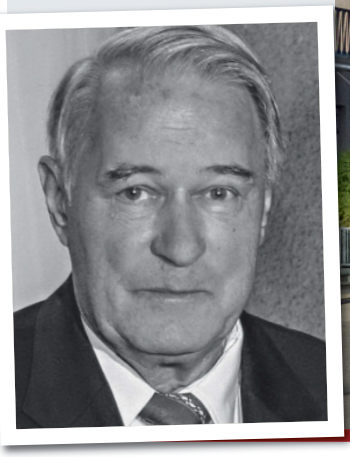
Von der Verlegenheitslösung zur Erfolgsgeschichte

Frühjahr 1955 im Reichsbahnausbesserungswerk Stendal: Auf dem Schreibtisch des Schweißingenieurs Ulrich stapeln sich die Kesselbücher von Loks der Baureihe 50. Immer häufiger finden die Arbeitsaufnehmer bei der Eingangsuntersuchung Schäden an den erst wenige Jahre alten Dampferzeugern. Der Schweißingenieur und der Kesselprüfer in Stendal mussten bereits die ersten Dampferzeuger aus dem Verkehr ziehen. Mittelfristig droht dieses Schicksal rund zwei Dritteln der bei der Deutschen Reichsbahn eingesetzten Maschinen der Baureihe 50. In der Hauptverwaltung der Reichsbahnausbesserungswerke weiß man um die Probleme, denn neben der Baureihe 50 sind auch die Baureihen 03.10, 23.0, 41, 44 und 84 betroffen. In der „Arbeitsgruppe Lokausbesserung der Reichsbahnausbesserungswerke“ wurde die Situation erstmals auf einem Arbeitstreffen am 3. und 6. Oktober 1955 erörtert.

Weiter im neuen *Bahn Extra!*

In Heilbronn führe ohne Dr. Dieter Ludwig heute ziemlich sicher keine Stadtbahn, schon gar nicht durchgehend bis Karlsruhe. Ludwigs Lebenswerk wirkt weit über seinen Tod hinaus

NICOLAI SCHMIDT



Visionär & Vorbildmensch

Als Vater des „Karlsruher-Modells“ geht er in die Geschichte ein, die Welt der Straßenbahnen sähe ohne ihn heute anders aus. Der Visionär, Vordenker und vor allem Macher Dr. Dieter Ludwig verstarb am 16. Juli in Ettlingen bei Karlsruhe im Alter von 81 Jahren

Der in Dortmund am 15. Juli 1939 nach eigener Aussage im Zug geborene Ludwig studierte von 1958 bis 1963 Bauingenieurswesen an der Technischen Universität in Karlsruhe mit dem Schwerpunkt Verkehrswesen. Bis zum Diplom-Abschluss am 15. Januar 1964 arbeitete er auch als studentischer Straßenbahnfahrer. In dieser Phase kamen ihm sicher einige Ideen zur Entwicklung dessen, was wir heute als „Karlsruher-Modell“ kennen. Bevor er jedoch bei der Karlsruher Straßenbahn sein Lebenswerk in Angriff nahm, ging es für ihn auf seinem Karriereweg zunächst zur Deutschen Bundesbahn.

Am 1. Januar 1971 trat Ludwig seinen Dienst dann bei der Stadt Karlsruhe an. In weit über drei Jahrzehnten machte Ludwig eine beachtliche Karriere, so als stellvertretender Betriebsleiter der Straßenbahnbetriebe der Stadt Karlsruhe (Verkehrsbetriebe), Werkleiter der Stadtwerke (Verkehrsbetriebe), verantwortlicher Betriebsleiter der Straßenbahnbetriebe der Stadtwerke Karlsruhe (Verkehrsbetriebe), Geschäftsführer und oberster Betriebsleiter der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), Geschäftsführer des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) und Geschäftsführer der Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft mbH (Kasig). Seit 2006 befand er sich im Ruhestand.

Dem auch als „Straßenbahnpapst“ bezeichneten Ludwig wurden in seinem Leben viele Ehrungen und Auszeichnungen zuteil, so ernannte ihn die Universität Karlsruhe zum Ehrendoktor, die Stadt Karlsruhe verlieh ihm den Ehrenbürgertitel, er bekam das Bundesverdienstkreuz, die Verdienstmedaille des Landes Baden-Württemberg, die Beuth-Ehrenmedaille der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft, den Ehrenpreis des Deutschen Bahnkunden-Verbands und den Fahrgastpreis des Fahrgastverbands PRO BAHN für sein Lebenswerk. Darüber hinaus hatte er viele weitere Tätigkeiten und Engagements, wie beispielsweise beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Dieter Ludwig hat mit seiner Lebensleistung deutlich dazu beigetragen, die „gute alte Straßenbahn“ mit in eine sicherere Zukunft zu nehmen, ihre Position nicht nur zu stärken, sondern sie vor allem an den richtigen Stellen bedeutend weiterzuentwickeln. Die persönliche Strahlkraft, die Kraft seiner Ideen und Projekte, hat weit über die Grenzen Karlsruhes und Deutschlands hinaus herausragende Wirkung gezeigt. Die Weiterentwicklung der Straßenbahnen in diesem Geiste fortzuführen, ist lebendiges Andenken an ihn und zugleich Vorbild für das Handeln heutiger Verantwortungsträger! NICOLAI SCHMIDT

Inhalt

Bunte Frankfurter Fahrzeugparade im Betriebshof Gutleut. Neben dem Zweiachser vom Typ K des „Ebbelwei-Express“ ganz links zeigen sich Fahrzeuge der historischen Flotte, wobei Tw 148 (Typ Pt) noch heute regelmäßig im Liniendienst zum Einsatz kommt. Ab 1972 löste das ungewöhnliche Farbschema reinorange/hellelfenbein/beigegrau das klassische Elfenbein ab. 1991 führte die Verkehrsgesellschaft VGF schließlich „Subaru-Vista-Blue“ als Hausfarbe ein, welche die Niederflurvertreter vom Typ R und S (ganz rechts) tragen FOTO: THOMAS MEY

TITEL So entstand das System aus Straßenbahn und Stadtbahn in Frankfurt am Main 56

▶ Betriebe

Ein kurzer Tatra-Sommer TITEL 16

Dresden: T4D-Einsätze wegen „Corona“ – Im Juni und Juli standen montags bis freitags jeweils fünf Tatra-Züge im Liniendienst. Doch die endgültige Ablösung naht. Im Juli fand die Streckenvermessung für den Nachfolgetyp NGTDXDD statt, dessen Prototyp im Sommer 2021 erwartet wird

Geschenk zum 763. Stadtjubiläum 20

Gorzów Wielkopolski: Tram wieder eröffnet – Nach knapp drei Jahren ging im früheren Landsberg an der Warthe die Straßenbahn frisch saniert und mit überwiegend neuem Wagenpark wieder in Betrieb

Vom Bunker zum Siebengebirge 22

Bonn: Entdeckungstour mit Linie 62 – In Form eines großen „U“ fährt die Linie 62 durch die einstige Bundeshauptstadt. Dabei geht es auf einer Teilstrecke entlang der Kleinbahntrasse der früheren Siebengebirgsbahn. Schon bald wird sich das Bild der eingesetzten Wagen wandeln

Wann kommt die Zukunft auf Kurs? TITEL 30

Zürich: Neue Trams und Ausbaupläne – Streitigkeiten um die Ausschreibung neuer Fahrzeuge hatten eine bereits früher beabsichtigte Auftragsvergabe an Bombardier von 2013 bis 2017 verzögert. Doch inzwischen rollen die ersten beiden Flexity auf Zürcher Gleisen. Noch aber herrscht Wagenmangel und es gilt ein „Notnetz“

▶ Fahrzeuge

Abschied als „Hai“ 38

Basel: Die ersten beiden Gelenkwagen von 1961 – Am Anfang der Einführung von Gelenktriebwagen zur Kapazitätssteigerung stark nachgefragter Linien entstanden zwei langlebige Einzelstücke, die jedoch im Betrieb nie ganz überzeugten. Nach der Zeit im Linieneinsatz war einer der beiden die letzten Jahre noch als Partywagen unterwegs

Tatras für die „89“ TITEL 40

25 Jahre Tatra-Straßenbahnen in Strausberg – Die Strausberger Eisenbahn GmbH, die vor den Toren Berlins die Tramlinie 89 betreibt, behält auch für die mittelfristige Zukunft zwei besondere Tatras im Bestand. Der „Amerikaner“ ist ein weltweites Unikat, der andere zumindest in Deutschland einmalig

Viel zu schade für den Schrott 48

Bielefelder DÜWAG-Wagen in zweiter Hand – 1991 waren mit Eröffnung des Stadtbahntunnels und der Umstellung auf Zweirichtungsbetrieb die Einrichtungs-Wagen in Ostwestfalen mit einem Schlag arbeitslos. Der Verkehrsbetrieb konnte aber einen Großteil seiner DÜWAG-Flotte weiterveräußern. Bielefelder Wagen kamen somit zur OEG, nach Darmstadt, Innsbruck, Łódź´,Würzburg und schließlich auch nach Arad

Dresden: 2020 war der Tatra-Sommer etwas anders 16

Bonn: Tour auf Linie 62 vor dem Generationswechsel 22

Bielefeld: Den emigrierten DÜWAG auf der Spur 48

Wien: Herrliche Vielfalt an Typen und Linien 1970 74

Geschichte

Koexistenz am Main TITEL 56

Straßenbahn und Stadtbahn in Frankfurt am Main – In den ersten Jahrzehnten seines Bestehens war das Tramnetz an Vielfalt kaum zu überbieten: Pferdebahnen, Lokalbahnen mit Dampfbetrieb, Vorortbahnen und die erste elektrische Straßenbahn Deutschlands. Aus dieser Vielseitigkeit erwuchs vor 65 Jahren ein einheitliches Netz, das bald darauf mit U-Bahn-Plänen konkurrierte. Seit 30 Jahren befinden sich beide Verkehrsträger nun in abgestimmter und gut funktionierender Koexistenz

Panoptikum an der Donau TITEL 74

Wiener Tram-Vielfalt 1970 – Unsere Beitrags-Serie zum Jubiläum 50 Jahre STRASSENBAHN MAGAZIN führt diesmal ins Straßenbahnparadies Wien. Vor allem der Fahrzeugpark zeigte sich 1970 stark überaltert – was natürlich sehr reizvoll war. Vom urigen „Achtfensterwagen" bis zum modernen DÜWAG-Lizenzbau reichte die Typenvielfalt. An Werktagen kamen Hunderte von Zügen auf 48 Linien zum Einsatz!

Straßenbahn im Modell

Das Diorama-Rätsel 68

U-Bahnhof Rödingsmarkt in H0: Auf der Braunschweiger Modelltram-Ausstellung KBGG wurde auch ein interessantes Schaustück mit Hamburger Hochbahn und Straßenbahn präsentiert, dessen Herkunft aber ungeklärt ist

RUBRIKEN

Bild des Monats 6
Journal (Kurzmeldungen) ... 8
Nächster Halt 28
Einst & Jetzt 54
Forum (Leser, Medien) 72
Impressum 73
Vorschau 82
Das Allerletzte 82

Titelmotiv

Ab 1959 modernisierte Frankfurt am Main seinen Fahrzeugpark mit DÜWAG-GT6 (Typ M), ab 1963 auch mit Achtachsern (Typ N). N-Tw 810 zeigt sich im Sommer 1970 an der Haltestelle Hauptbahnhof ROY BROOK/ SLG. CHRISTOPH HEUER, FREDERIK BUCHLEITNER (U.)

Rücktitel

Kleine Tram vor großer Brauerei: Münchens kurzer T2 Nr. 2706 zeigt sich am 13. Juli in der frühen Morgensonne im Zuge der Landsberger Straße vor der Augustiner-Biermanufaktur. Zwei Wochen später begannen für die Ende 2019 wieder eingeführte Linie 29 bis zum 7. September andauernde Sommerferien

INKENHEIM RATHAUS

Hochflurig nach Hochstetten

Seit Juni 2019 haben die Vossloh-NET 2012 die Ende der 1980er-Jahre gebauten hochflurigen DUEWAG-Stadtbahnwagen auf den von der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) betriebenen Linien S1 und S11 weitgehend abgelöst. Lediglich in der Früh- und Spätverkehrsspitze außerhalb der Ferien sind die Klassiker noch vereinzelt im Einsatz. Während der Sommerferien benötigt die AVG die Hochflurer nicht und hinterstellt die DUEWAG-Flotte daher in der bis September baubedingt vom restlichen Netz abgeschnittenen Abstellanlage Hochstetten. Um die Züge aufwandsarm an das weit entfernte nördliche Ende der Linien S1 und S11 zu bringen, setzte die AVG am 29. Juli kurzerhand ausnahmsweise auf mehreren sonst mit Niederflurbahnen bestückten Umläufen die GT8-80C ein. Die Doppeltraktion 567+580 zeigt sich anlässlich dieser Fahrplanausnahme in der Ortsdurchfahrt Linkenheim vor dem Rathaus unterwegs nach Bad Herrenalb FREDERIK BUCHLEITNER

STRASSENBAHN MAGAZIN Journal

Meldungen aus Deutschland, aus der Industrie und aus aller Welt

BVG-Verkehrsvertrag in Höhe von 19 Milliarden Euro bis 2035 mit großen Ausbauplänen

Berliner Straßenbahnnetz wächst um 40 Prozent!

Die Eröffnung der letzten Neubaustrecke via Hauptbahnhof nach Alt-Moabit liegt bereits über fünf Jahre zurück. Das Verkehrsaufkommen ist mehr als doppelt so hoch wie prognostiziert. Die Tram wird weiter westwärts bis zum U-Bahnhof Turmstraße verlängert BERNHARD KUSSMAGK (2)

Am 7. Juli 2020 unterzeichneten Senat und die landeseigenen Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) den neuen Verkehrsvertrag, der bis 2035 Gültigkeit hat. Senatorin Regine Günther (Grüne) verkündete: „Dieser Verkehrsvertrag markiert den Aufbruch in eine neue Ära der Investitionen. Die BVG wird ihren Fuhrpark und ihr Netz in den kommenden Jahren erneuern, erweitern, klimafreundlich umbauen und damit entscheidend verbessern: Genau dies ist der richtige Weg, um den ÖPNV so attraktiv zu machen, dass ein Umstieg vom privaten Pkw leicht fällt. Zusammen mit zusätzlichen Milliarden-Investitionen, etwa für die S-Bahn und für das Schienen-Pendlerprojekt i2030, werden wir den stadtverträglichen ÖPNV in Berlin auf ein nie dagewesenes Niveau bei Verlässlichkeit, Schnelligkeit, Erreichbarkeit und Barrierefreiheit bringen."

Enorme Summen

Die 19 Milliarden Euro teilen sich wie folgt auf: 12,7 Milliarden erhält die BVG im Rahmen des Vertrags, 9,6 Milliarden Euro davon zahlt das Land Berlin für die Erbringung der bestellten Verkehrsleistungen. Zusätzlich erhält die BVG in diesem Zuge 3,1 Milliarden Euro an Tarifersatzleistungen für das kostenlose Schülerticket, das Sozialticket sowie die Freifahrten von Schwerbehinderten. Flankiert wird der Vertrag von Investitionen des Landes in Höhe von rund 4,3 Milliarden Euro in den Streckenneubau und die Instandhaltung bestehender Verbindungen. Mehr als zwei Milliarden

Diese Wendeschleife in Adlershof ist bald Geschichte, da die BVG sie im Zuge des Baus der Neubaustrecke nach Schöneweide demontiert

davon sollen in den Bau neuer Straßenbahnstrecken fließen. Und 1,7 Milliarden Euro stehen für Instandsetzung sowie Sanierungsmaßnahmen zur Verfügung. Mit 600 Millionen Euro sollen bereits laufende Projekte wie der Ende 2020 anstehende Lückenschluss der U5 finanziert werden.

Neben diesen fix veranschlagten rund 17 Milliarden Euro stellt das Land weitere bis zu zwei Milliarden Euro für die Umstellung der BVG-Busflotte auf Elektroantrieb bereit. In welcher Höhe dieser Betrag tatsächlich abgerufen werden muss, ist jedoch noch offen. Der Senat kalkuliert mit einer Spanne zwischen 1,3 und 2,4 Milliarden Euro für neue Fahrzeuge, den Aufbau der Ladeinfrastruktur und für zusätzliche Betriebshöfe. Unklar ist, in welcher Höhe der Bund die Umstellung in den kommenden Jahren weiter bezuschussen wird. Langfristig erwarten Beobachter wegen der rasanten Entwicklung in diesem Bereich niedrigere Preise für E-Busse.

Ein Alleinstellungsmerkmal des Vertrags ist die vereinbarte Mobilitätsgarantie beim Thema Barrierefreiheit. Ab 2022 ist die BVG verpflichtet, die obligatorische Barrierefreiheit im Netz auch bei Störungen – beispielsweise dem Ausfall von Aufzügen – sicherzustellen, indem sie konkrete Alternativen innerhalb des ÖPNV anbietet. Pandemiebedingte Einnahmeausfälle werden durch das Land bis zur ersten Revision 2024 ersetzt. Im Vertrag langfristig gesichert sind auch zusätzliche Ausbildungskapazitäten, um dem erhöhten Personalbedarf gerecht zu werden. Unberücksichtigt bleiben im Verkehrsvertrag Pläne für den U-Bahn-Ausbau. Über die vier untersuchten Neubaustrecken, so die Senatorin, werde bis zum Jahresende noch entschieden.

Erhebliche jährliche Steigerung

In der vergangenen Dekade betrugen die jährlichen Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur bei der BVG im Durchschnitt knapp 300 Millionen Euro. Im kommenden Jahrzehnt wird diese Summe um mehr als das Zweieinhalbfache auf durchschnittlich rund 800 Millionen Euro jährlich erhöht. Für 2024 ist eine erste große Revision des Vertrags festgelegt, um gegebenenfalls Anpassungen ab 2031 vornehmen zu können.

Im neuen Vertrag ist fixiert, dass bis 2030 die U-Bahn für rund 2,4 Milliarden Euro und die Straßenbahn für rund 740 Millionen Euro jeweils einen runderneuerten und vergrößerten Wagenpark erhalten, der künftig für die Bedienung von Neubaustrecken ebenso genutzt wird wie für deutliche Leistungsverbesserungen im gegenwärtigen Bestandsnetz. Insbesondere das Straßenbahnnetz soll um knapp 40 Prozent erweitert werden, etwa um Neubaugebiete von Beginn an, aber auch stark verdichtete Viertel künftig anzubinden. Bis 2028 gäbe es „eine Reihe von Strecken, die ans Netz gehen sollen", so die Senatorin. Zudem wird ein deutlich erweitertes 10-Minuten-Netz im Tagesverkehr einen attraktiven Takt auch außerhalb des S-Bahnrings bieten.

Am selben Tag informierte der Senat in einer Pressemitteilung über den Stand der Straßenbahnplanungen in der laufenden Legislaturperiode, an denen derzeit gearbeitet wird (siehe untenstehende Tabelle). Dabei nicht aufgelistet sind die zeitnah zu realisierenden Neubaustrecken Adlershof – Schöneweide, Alt-Moabit – U Turmstraße, Marktstraße – S Ostkreuz – Wühlischstraße und Hönower Straße – S Mahlsdorf. Ebenso fehlen die mittelfristig geplanten Neubaustrecken S+U Jungfernheide – Urban Tech Republic und Niederschönhausen (oder Guyotstraße) – Elisabeth-Aue. Die weitere Entwicklung beim Nahverkehr in Berlin bleibt also spannend. BEKUS

Linie	Strecke	Status am 7. Juli 2020
M2	Heinersdorf – S Blankenburg	Bau beschlossen
27	Pasedagplatz – Heinersdorf – S+U Pankow	Planung in Finalisierung
M4	S+U Alexanderplatz – S+U Potsdamer Platz	Vorplanung in Arbeit
M10	U Turmstraße – S+U Jungfernheide	Vorplanung in Arbeit
M4	S+U Potsdamer Platz – S+U Rathaus Steglitz	Untersuchung in Arbeit
M10	S+U Warschauer Straße – U Hermannplatz	Untersuchung in Finalisierung

Wuppertal

Dachsanierung für Schwebebahnen?

Die neuen Schwebebahnwagen der Generation 15 vom Hersteller Vossloh und Kiepe bleiben in den Schlagzeilen. Seit den Corona-Beschränkungen fahren die Bahnen mit weniger Fahrgästen, entsprechend also weniger Gewicht. Laut Aussage des WSW-Vorstandes soll sich seitdem die Radabnutzung zwischen den beiden Spurkränzen und auf der Schiene stark verändert haben. Dies führte zu einem schlechteren Lauf der Bahnen. Die Laufleistung endet demnach schon bei 100.000 Kilometern, was etwa einem Viertel der Nutzungszeit der gummigelagerten Radreifen vorheriger Wagengenerationen entspricht. Nunmehr sollen neue Räder mit Radreifen Verwendung finden, die Umrüstung dauert voraussichtlich zwei bis drei Jahre. Der seit April auftretende atypische Radverschleiß hat in der Folge angeblich zu Schäden am Gerüst geführt. Vor diesem Hintergrund sei die Aufrechterhaltung des regulären Fahrplans nicht mehr möglich. Während der Ferien könne man nur noch ausgedünnten Takt fahren, danach müsse man zum Schutz des Gerüsts den Fahrbetrieb umfassend einschränken, so der Vorstandsvorsitzende. Kiepe verweist auf das

Ludwigshafen

Laut Information der Stadt Ludwigshafen schreitet der Teilabriss der Hochstraße Süd zügig voran. Bei Redaktionsschluss war davon auszugehen, dass mit dem Ende der Sommerferien ab dem 14. September die ersten Straßenbahnen wieder über den Berliner Platz fahren – nach zehn Monaten Sperrung. Damit wäre auch der Straßenbahnverkehr über die Konrad-Adenauer-Brücke nach Mannheim wieder möglich und die bestehenden Umleitungen der Linien 4, 6, 7 und 10 können aufgehoben werden. Für die reaktivierten RHB-Beiwagenzüge verschiebt sich das Einsatzgebiet auf die Linie 6E. MBE

Ulm

Vom 1. August bis voraussichtlich 13. September fahren keine Straßenbahnen. Statt dessen gibt es für die Linien 1 und 2 Schienenersatzverkehr mit Bussen. Zunächst angedachte Verbindungen der Linien 1 und 2 zwischen Söflingen und Kuhberg sowie Böfingen und Science Park II über die bestehenden Gleisdreiecke in der Wagnerstraße und am Theater verwarfen die Planer, da dies komplizierte Umsteigezwänge bedeutet hätte. Auch wäre eine Abstell- und Wartungsmöglichkeit für die Fahrzeuge auf dem östlichen Rumpfnetz nicht gegeben. Grund der Sperrung ist der Umbau des Bahnhofsvorplatzes. CTU

Regensburg

Mehr als 100 Spender sammelten zusammen 24.745 Euro für den letzten Regensburger Straßenbahnzug. Der Verein IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V. ist dem Großspender Raiffeisenbank Regensburg-Wenzenbach besonders dankbar, denn letztlich handelte es sich am Ende um die bei Weitem größte Einzelspende für das Restaurierungsprojekt. In der Gesamtsumme sind knapp 9.000 Euro der Raiffeisenbank enthalten. Damit kann die 2017 begonnene optische Instandsetzung des Zuges zum Abschluss gebracht werden. Mittelfristig zielt der Verein auf eine betriebsfähige Aufarbeitung. MSP

durch die Aufsichtsbehörde zugelassene Gesamtsystem von Fahrzeug und Fahrbahn. Das Fahrzeug inklusive Drehgestellen und Rädern wurde von der TAB geprüft und zugelassen.

Der Zulassung vorausgegangen war die Prüfung des Rad-Designs durch Kiepe Electric und den Betreiber Wuppertaler Stadtwerke. Die WSW hat das Rad-Design als Vollrad seinerzeit freigegeben. Kiepe hat Untersuchungen zur Ursachenforschung unverzüglich in die Wege geleitet, um zur vollständigen Aufklärung beizutragen. Aus fahrzeugtechnischer Sicht, so Kiepe, bestehe derzeit kein Grund, den Betrieb einzuschränken. Die Maßnahme sei der mangelnden Verfügbarkeit von Ersatzrädern geschuldet, deren rechtzeitige Beschaffung im Hinblick auf Termine und Mengen obliege dem Betreiber. Kiepe weist demnach zunächst jede Schuld von sich.

Ein weiterer interessanter Umstand ist in diesem Zusammenhang der Transport des Schwebebahnwagens 02 am Vormittag des 15. Juli zu Talbot Services nach Aachen. Es war zu erfahren, dass dieses Fahrzeug zwecks Dachsanierung dorthin gebracht wurde. Der Aufenthalt soll vier Wochen dauern. Allem Anschein nach ist Kiepe der Auftraggeber dieser Maßnahme. Nach Rückkehr in Wuppertal soll in der WSW-Werkstatt die Hauptuntersuchung an Wagen 02 beginnen. HAF

Niederflurbahnen auf Hochflurstrecke in Dortmund: Am 4. Juli erreichen Tw 39 und 6 vom Betriebshof Dorstfeld kommend die Haltestelle Remydamm zur Weiterfahrt Richtung Brügmannplatz STEFAN LIMBURG

Köln: Die baubedingte Einkürzung brachte die Linien 12 und 15 zum Wenden auf die Betriebsstrecke über die Straße Simonskaul zur Hauptwerkstatt in Weidenpesch MICHAEL BEITELSMANN (2)

Düsseldorf/Krefeld

Fahrleitungsanlage der U70/U76 erneuert

■ In den Sommerferien hat die Rheinbahn in Krefeld die Anlagen für die Fahrstromversorgung der Stadtbahnlinien U70 und U76 erneuert. Die Arbeiten umfassten die Montage von etwa 1.000 Metern Kabel und von drei Schaltanlagen und die Modernisierung der Fahrleitungsanlage. Der Betrieb der Stadtbahnlinien U70 und U76 war für etwa zehn Tage eingeschränkt. Die Bahnen endeten aus Düsseldorf kommend in Meerbusch-Görgesheide (U70) beziehungsweise Krefeld-Grundend (U76). Bis Krefeld Rheinstraße richtete die Rheinbahn Schienenersatzverkehr ein. MBE

Köln

Wendefahrten durch die Hauptwerkstatt

■ Wie bereits gemeldet, mussten die KVB-Linien 12 und 15 während der Sommerferien unterbrochen werden, um die im Bau befindliche Betriebsstrecke zur neuen Abstellanlage an der Hauptwerkstatt in Weidenpesch an das Gleisnetz anzuschließen. Von Süden kommend endeten die Linien 12 und 15 von Zollstock oder Ubierring kommend an der Haltestelle Scheibenstraße im Tagesverkehr beziehungsweise an der Haltestelle Mollwitzstraße im Nachtverkehr. Zum Wenden befuhren beide Linien die kurze, noch straßenbahnartig anmutende Betriebsstrecke über die Straße Simonskaul zur Hauptwerkstatt Weidenpesch und wendeten dort in der großen Schleife. Die Nordäste der beiden Linien wurden als Pendellinie 12/15 an der Wilhelm-Sollmann-Straße verknüpft und im Inselbetrieb geführt. MBE

Dortmund

Gleisbau mit Linienunterbrechung

■ Der Dortmunder Verkehrsbetrieb DSW21 hat von Ende Juni bis Ende Juli auf der Rheinischen Straße im Bereich der Haltestellen Ottostraße und Ofenstraße Gleise erneuert. Die Haltestelle Ottostraße war während der gesamten Zeit aufgehoben. An den Wochenenden 4./5. und 18./19. Juli musste zwischen Wittener Straße und Westentor im Schienenersatzverkehr gefahren werden. Die U43 verkehrte zwischen Westentor und Wickede, die Taktverdichter bis Brackel entfielen. Die U44 war aufgeteilt in die Abschnitte Walbertstraße – Wittener Straße und Heinrichstraße – Westfalenhütte. Die auf den östlichen Teilstrecken verkehrenden NGT8 und einige Kurse für die U42 mussten über die Hochflur-Stadtbahnstrecke Hafen – Stadtgarten (oben) – Remydamm – Stadtgarten (unten) – Reinoldikirche (unten) – Brügmannplatz – Kampstraße ein- und ausrücken. SLI

■ Erfurt: Seit dem 29. Juli kommen auf der Linie 1 zwischen Thüringenhalle und Domplatz unter anderem dreiteilige Combino solo zum Einsatz, die sonst nur im Zugverband fahren. Grund ist eine Baustelle am Anger. Die Bauarbeiten finden in vier Phasen bis Ende August statt. Für jede Bauphase gilt ein jeweils anderes Verkehrskonzept. Im Bild Combino Classic 713 am 29. Juli in der Bahnhofstraße CHRISTIAN MEINELT

Jena/Weimar

Neulack für Rekowagen 136

■ Wie berichtet, konnte der Thüringer Eisenbahnverein Ende April 2020 den zuvor auf dem Autobahn-Rastplatz in Hermsdorf abgestellten ehemaligen Jenaer Rekowagenzug Tw 136 + Bw 180 erwerben. Anfang Juni begannen am Triebwagen 136 umfangreiche Restaurationsarbeiten. So wurde die komplette Außenlackierung großflächig abgeschliffen, es fanden kleinere Blecharbeiten sowie Grundier- und Lackierarbeiten statt. Auch wurden Fehlteile wie diverse Lampen und Rückleuchten wieder ange-