



Zäsur an der Ruhr
BOGESTRA: Neue Strecke eröffnet, Flotte bereinigt



Riesen am Rhein
Diese 60-Meter-Bahnen kommen nach Köln

Januar 2021
€ 8,90
Österreich: € 9,80
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,20
LUX: € 10,20

STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



50 Jahre Deutsches Straßenbahn-Museum

Wie damals vor den Toren Hannovers alles begann



Neue Serie

Wiener Betriebsbahnhöfe

Faszinierende Remisen: Geschichte, Betriebsabläufe, Gleispläne

NÄCHSTER HALT: Chronik 2020 + Ausblick 2021



**Jetzt
neu am
Kiosk!**

Das neue *Straßenbahn
Jahrbuch* informiert
über die Lage bei den
Straßenbahnen in
Deutschland, Österreich
und der Schweiz
und die aktuellen
Entwicklungen weltweit.

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter
www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!
Oder online bestellen unter

www.strassenbahnmagazin.de





Wiesbaden wählt Progressivität ab

Beim Bürgerentscheid am 1. November ist in Wiesbaden die Citybahn durchgefallen. Sie sollte Hessens Landeshauptstadt mit der nur einen Sprung über den Rhein entfernten rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz verbinden. Über die Trasse der Aartalbahn sollten ferner Taunusstein und Bad Schwalbach Anschluss finden – eine Gesamtstrecke von rund 35 Kilometern. Bund und Land Hessen signalisierten vorab, rund 90 Prozent der aktuell auf 426 Millionen Euro taxierten Investitionskosten zu übernehmen. Anstatt für eine nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrspolitik zu votieren, bleibt es mit dem Nein nun jedoch weiterhin bei einem überlasteten Busverkehr. Im von der Stadtverordnetenversammlung initiierten Bürgerentscheid stimmten nach Auszählung aller abgegebenen Stimmen 62,1 Prozent gegen das Vorhaben, nur 37,9 Prozent der abgegebenen Stimmen äußerten sich pro Citybahn. Die Wahlbeteiligung lag bei 46,2 Prozent. Das für einen gültigen Bürgerentscheid nötige Quorum von rund 31.500 Stimmen wurde gleichwohl dezidiert übertroffen, letztendlich ist ein klarer Sieg der Gegner eines schienengebundenen Nahverkehrs zu konstatieren.

Mit Recht gibt es in der Politikwissenschaft immer wieder Vorbehalte gegen partizipative Elemente in der Demokratie. Auch der ehemalige Bundestagspräsident Norbert Lammert stand Volksbefragungen stets skeptisch gegenüber. Die Wählerschaft zeigt in solchen Befragungen nicht immer den nötigen Weitblick, zudem spielen häufig Singularinteressen ohne das nötige Hintergrundwissen eine Rolle. In Wiesbaden scheint das offenbar fehlende Bewusstsein hinsichtlich einer nachhaltigen Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme augenscheinlich eine Rolle gespielt zu haben. Zudem gibt es immer wieder Debatten hinsichtlich des Befragungsmodus: So fand die Befragung nur in der Stadt Wiesbaden statt. Die Umlandgemeinden waren von der Abstimmung ausgeschlossen, wiewohl die Citybahn als überregionales Projekt konzipiert war.

So bleibt die Hoffnung, dass der überbordende Individualverkehr zumindest durch andere Varianten des öffentlichen Verkehrs ersetzt werden kann, also: Wenn es schon keine Citybahn geben wird, vielleicht wird zumindest mittelfristig eine Reaktivierung der Aartalbahn in Erwägung gezogen und vielleicht werden zumindest Verbesserungen im Öffentlichen Personennahverkehr vorgenommen. Zu wünschen wäre es!

So schön hätte die geplante Stadtbahn werden können, doch die Wiesbadener haben mehrheitlich gegen das Großprojekt gestimmt – die Citybahn bleibt nur eine Vision

CITYBAHN GMBH



Matthias Müller
Langjähriger
Mitarbeiter beim
STRASSENBAHN
MAGAZIN



Welche Meinung haben Sie, liebe Leser, zum Votum beim Bürgerentscheid zur geplanten Citybahn in Wiesbaden?

Schreiben Sie uns per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 73).



TITEL Wiens Betriebsbahnhöfe beeindrucken bis heute durch ihre Vielfalt und Architektur 56

► Betriebe

■ Niederflurig bis Witten **TITEL** 16

BOGESTRA: Neubaustrecke in Betrieb – 69 Jahre nach der Stilllegung der alten Linie 27 gibt es dank neuer Gleise auf der Langendreer Hauptstraße wieder eine direkte Straßenbahnverbindung zwischen Witten und Langendreer. Das bedeutet nicht nur das Ende der vormals eingleisigen Überlandstrecke, sondern auch den Abschied von den letzten M6S- und MGT6D-Wagen. Im Plandienst fahren nun ausschließlich Variobahnen

■ Konversionslinie nach Franklin 22

Mannheim: Neue Linie für neuen Stadtteil – Die Universitätsstadt wandelt sich, ganze Stadtteile entstehen neu. Diese sollen von Anfang an eine Straßenbahnbindung erhalten. Östlich von Käfertal entsteht eine neue Strecke. Langfristig soll die Konversionslinie 16 mehrere solcher Gebiete verbinden und erschließen. Ein spannendes Projekt

■ Zwischen Messe und Mensa 28

Mit der Linie 2 durch Frankfurt (Oder) – Mit fast vierzigjährigen Tatras und längst volljährigen GT6N geht es von West nach Ost durch lebenswerte Wohnquartiere. Es wartet manche Überraschung. Drei Dinge bilden den roten Faden: Militär, Eisenbahn und Universität

■ Die Zukunft hat begonnen. 36

Oberschlesien: Neue Bahnen, sanierte Strecken – Das polnische Überlandnetz rund um Katowice ist im Wandel zum modernen Betrieb begriffen. Investitionen fließen in Wagenpark und Streckenausbau

► Fahrzeuge

■ Neuer Wein in alten Schläuchen..... 42

Essen: DÜWAG-GT6 als Erprobungsträger – Im Vorfeld der Serienfertigung des neuen Stadtbahnwagens Typ M fand ein Praxistest verschiedener neuer Komponenten in einem klassischen Sechssacher statt. Der Tw 1615 fuhr derart umgerüstet noch 15 Jahre



■ Schweizer Spezialität: Manövrierwagen 44

Zürich: Dienstfahrzeuge der StStz/VBZ, Teil 2 – Neben einem umfangreichen Winterdienst-Fuhrpark und einigen Exoten nahm die Zürcher Straßenbahn noch bis 1962 umgebaute Rangierwagen für das Aus- und Einfahren von Verstärker-Beiwagen in Betrieb. Der Beitrag stellt die ab Ende der 1920er-Jahre angeschafften Dienstfahrzeuge vor





▶ **BOGESTRA: Auf neuem Weg niederflurig nach Witten** 16



▶ **Mannheim: Ausbaupläne mit „Konversionslinie 16“** 22



▶ **Oberschlesien: Modernisierungen im Überlandnetz** 36



▶ **Wehmingen: Wie vor 50 Jahren alles begann ...** 68

▶ **Geschichte**

■ **Unter Dach und Fach** **TITEL** 56

Wiener Betriebsbahnhöfe – Sie sind die Pulsgeber eines jeden Straßenbahnsystems: Ohne Werkstätten und Depots würde kein Betrieb funktionieren. Wien hat trotz Stilllegungen bis heute eine beeindruckende Vielzahl solcher Anlagen mit erstaunlich vielfältiger Architektur

■ **Schatzkammer-Jubiläum** **TITEL** 68

Vor 50 Jahren: Gründung des DSM – Eine Initiative von Enthusiasten plante 1969 erstmals eine bundesweit repräsentative Fahrzeugsammlung zur Tramgeschichte. Doch den Beginn des heute in Wehmingen heimischen Museums prägten Provisorien und eine ausgeprägte Sammelleidenschaft

■ **Spuren im Straßenpflaster** 74

Guben/Gubin – In der im Osten Brandenburgs gelegenen deutsch-polnischen Stadt fuhr 34 Jahre lang eine Straßenbahn. Unser Fundstück des Monats erinnert an den 1938 eingestellten Betrieb

■ **Straßenbahn im Modell** 76–79

Seite 76: Achtung Zinkpest: Gefahr von zerbröselndem Metall bei Straßenbahnmodellen aus Fernost-Produktion

Seite 78: Kölsche Halle mit Doppeladler: Aus Auhagen-Teilen entstand ein H0-Nachbau des Depots Thielenbruch



Titelmotiv
Prächtige Industriearchitektur bietet der Wiener Betriebsbahnhof Gürtel. Die neue Serie zu den Wiener Remisen stellt in den kommenden Ausgaben alle ehemaligen und heutigen Depots der Wiener Linien vor HARALD A. JAHN

RUBRIKEN

Bild des Monats 6	Schmökertstoff 67
Journal (Kurzmeldungen) . . . 8	Forum (Leser, Medien) 80
Nächster Halt 20	Impressum 81
Einst & Jetzt 54	Vorschau 82

Rücktitel
In welche Zukunft fährt die Dessauer Straßenbahn? Im ersten Lockdown im Frühjahr 2020 drehte sich wochenlang kein Rad bei der Tram der Bauhausstadt. Tw 309 zeigt sich am 18. Juni 2017 auf der Kreuzung am Museum für Naturkunde und Vorgeschichte Dessau

FREDERIK BUCHLEITNER





Winter im Kirnitzschtal

Nur selten wagen sich bei Schnee die ältesten Unikate aus dem Depot der Kirnitzschtalbahn auf die Strecke, wie hier der Tw 8 am 24. März 2013 unweit der sogenannten „Schneiderweiche“. In Dienst gestellt 1939 für die Erfurter Straßenbahn und dort 30 Jahre im Einsatz, folgten nach einer Modernisierung sechs Einsatzjahre bei der Lockwitztalbahn vor den

Toren Dresdens. Nach deren Einstellung fand der Wagen in Bad Schandau ein neues Einsatzgebiet, erst etwa Mitte der 1990er-Jahre verdrängten Gotha-Zweiachser den „Erfurter“ in den Reservedienst. Im Schlepp hat Tw 8 den 27 Jahre jüngeren Bw 25, der bis heute zu den hier täglich eingesetzten Fahrzeugen zählt.

MICHAEL SPERL



Herrliche Straßenbahn-Impressionen aus Deutschland und aller Welt sowie eine Fülle an aktuellen Informationen aus den Betrieben bietet das 116 Seiten starke Straßenbahn-Jahrbuch 2021. Es ist jetzt im Handel erhältlich oder beim Verlag auf www.verlagshaus24.de bestellbar. Innerhalb Deutschlands zahlen Sie keine Versandkosten!



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

Bestellung neuer Straßenbahnen der KVB und Ausschreibung neuer Stadtbahnen für Bonn

„Riesen“ für Köln: 60-Meter-Citadis von Alstom

So sollen die neuen Citadis als Sechsteiler für Köln aussehen: Die 60 Meter langen Niederflurstraßenbahnen von Alstom mit elektrischer Ausstattung von Kiepe Electric ersetzen Doppeltraktionen aus von Bombardier ab 1995 gelieferten K4000



■ Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) beauftragten am 25. November 2020 das Konsortium aus Alstom und Kiepe Electric mit der Lieferung von insgesamt 64 Niederflurzügen. Der Auftrag für neue Straßenbahnen des weltweit und vor allem in Frankreich weit verbreiteten Typs Citadis mit Sonderanpassungen für den deutschen Markt hat einen Wert von 363 Millionen Euro. Als-

toms Anteil am Auftragswert beträgt 60 Prozent. Voraussichtlich Ende 2023 sollen die ersten Vorserienfahrzeuge bei den KVB eintreffen. Die Serienfahrzeuge folgen ab Ende 2024. Der Vertrag enthält neben den 64 verbindlich bestellten Wagen zudem Optionen für insgesamt bis zu 47 weitere Züge. Die Optionen beinhalten ein Dutzend weitere Langzüge und 25 Kurzzüge. Für Kiepe

Steuerungstechnik sowie Traktionsumrichter – steuert das Düsseldorfer Werk von Kiepe Electric bei, die Drehgestelle der Alstom-Standort im französischen Le Creusot.

Der stählerne Wagenkasten ruht auf Drehgestellen. Zur Ausstattung der neuen Citadis gehören große Fenster, eine Innenbeleuchtung mittels LED, große Einzelsitze und große Infobildschirme. Zu den technischen Neuerungen zählen Kollisionswarn-/Fahrerassistenzsystem, automatisches Abblendlicht und Regensensoren. Je zehn Doppeltüren pro Fahrzeugseite sollen für einen verbesserten Fahrgastfluss beim Einstieg sorgen. Die Nutzung der Motorabwärme zur Beheizung des Fahrgastraums ist vorgesehen.

Zur Ablösung stehen mit Auslieferung der Citadis sukzessive die üblicherweise als Doppeltraktion eingesetzten 124 Wagen der Serie K4000 an. Diese ab 1995 gelieferten Sechssachser haben das Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer erreicht.

Auch Bonn will Neufahrzeuge

Neben der bei Škoda bereits beauftragten Beschaffung neuer, ab 2022 erwarteter Niederflurwagen plant Bonn auch die Beschaffung neuer Stadtbahnen. Dazu hat die Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH am 23. November 2020 die Lieferung neuer Hochflur-Stadtbahnwagen für Regelspur für den Betrieb unter 750 Volt Gleichspannung europaweit bis zum 23. Dezember 2020 ausgeschrieben. Der beabsichtigte Rahmenvertrag sieht die Lieferung von mindestens 22 und maximal 32 Hochflurwagen vor, die auf Strecken sowohl nach Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) als auch nach Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) einsetzbar sein müssen. Die EBO findet auf den gemeinsam mit der Kölner KVB bedienten Streckenabschnitt-

Electric ist es gar der bislang größte Einzelauftrag in der Firmengeschichte.

Endmontage in Barcelona

Alstom wird als Konsortialführer in seinem Werk in Barcelona 62 große Niederflurfahrzeuge mit einer Länge von rund 60 Metern und zwei kurze Wagen mit rund 30 Metern Länge produzieren. Die 60-Meter-Version ist aus zwei für Werkstattaufenthalte trennbaren 30-Meter-Wagenhälften zusammengesetzt. Die kurzen Wagen sollen im Verbund mit den 60-Meter-Wagen zur Erprobung perspektivisch vorgesehener 90-Meter-Zugverbände dienen. Die elektrische Ausstattung der Straßenbahnen – Antriebs-, Bordnetz- und



Das Angebot im Bonner Tramverkehr verbessert sich. Hier zwei Züge der Linie 61 MICHAEL BEITELSMANN

Bonn: Taktverdichtungen seit Dezember

■ Die Bonner Stadtwerke (SWB) haben zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember verschiedene Gremienbeschlüsse umgesetzt und verlängert die eingeführten, bereits bekannten Maßnahmen des Projekts „Lead City“. Zusätzlich beschlossen wurde eine Taktverdichtung der Straßenbahnlinie 62 auf einen 15-Minuten-Takt an Sonntagen zwischen Dottendorf und Oberkassel, analog der schon eingeführten Taktverdichtungen aller Hauptlinien am Wochenende. Dazu wird jede zweite Fahrt der Straßenbahnlinien 61 und 62 am Quirinushof enden, die darauffolgende Fahrt endet dann am Hauptbahnhof. Somit bleibt eine Direktverbindung zwischen „Kopenhagener Straße“

und „Oberkassel Süd/Römlinghoven“ jeweils im 30-Minuten-Takt erhalten und zwischen den Haltestellen „Quirinushof“ und „Hauptbahnhof“ entsteht ein 15-Minuten-Takt. Zwischen der Haltestelle „Kopenhagener Straße“ beziehungsweise „Oberkassel Süd/Römlinghoven“ und „Hauptbahnhof“ sind Kurzfahrten der Linien 61 und 62 geplant – und zwar in einem 13-/17-Minuten-Takt. Durch diese leichte Taktverschiebung entsteht eine Umsteigemöglichkeit in alle Richtungen am Hauptbahnhof. Auch die Fahrzeit der Stadtbahnlinie 66 in beiden Fahrrichtungen wird geringfügig angepasst. Grund dafür sind die Bauarbeiten der Deutschen Bahn zur S13. MBE

ten der HGK (Häfen und Güterverkehr Köln AG) Anwendung. Außerdem ist die Versorgung mit den notwendigen Ersatzteilen im Vertrag inbegriffen. Die neuen Wagen sollen in der Türanordnung mit vier elektrisch betätigten Doppeltüren und in der generellen Raumaufteilung ähnlich den vorhandenen Stadtbahnwagen des Typs B gefertigt werden. Daher sind auch mit einer Fahrzeuglänge von 28 Metern und 2,65 Metern Breite analoge Außenmaße vorgesehen. Die geforderten drei Drehgestelle, davon die beiden äußeren angetrieben, bedingen ebenfalls einen zweiteiligen Sechssachser, wie schon die aktuellen Vorgänger es sind. Die geforderte Höchstgeschwindigkeit beträgt 85 Kilometer pro Stunde. Mindestens 165 Personen sollen befördert werden können. Die neuen Triebwagen sollen sowohl untereinander als auch mit den B-Wagen in Traktionen bis zu vier Einheiten kuppel- und steuerbar sein. Weil die Fahrzeuge auch Haltestellen mit mittelhohen und niedrigen Bahnsteigen bedienen können sollen, sind Klapptrittstufen notwendig. Die tunneltauglichen Wagen müssen mit der derzeit auf den künftigen Einsatzstrecken verwendeten Zugsicherung kompatibel sein sowie die üblichen Fahrgastinformationssysteme mit ITCS-Bordrechnern, eine vollständige Klimatisierung und Vi-



Die Ausschreibung für die Nachfolger der B-Wagen ist per 23. November 2020 bekannt gemacht. Hier SWB-Zug 8374+8456 zwischen Bonn-Oberkassel Süd und Römlinghoven am 17. März 2020 MICHAEL KOCHENS

deüberwachung besitzen. Der Auftragswert für den Vertrag mit einer Laufzeit über 96 Monate ist mit 130,56 Millionen Euro netto veranschlagt. PM/MKO

Hamburg U4: Planung für Sprung über die Elbe

■ Nur knapp ein halbes Jahr nachdem die rot-grüne Koalition in Hamburg in ihrem Koalitionsvertrag die südliche Verlängerung der U4 über die Norderelbe

vereinbarte, gab der Senat am 16. November den offiziellen Startschuss zur Aufnahme der Planungen. Zunächst soll die Linie um die Haltestelle Moldauhafen auf den Grasbrook verlängert werden. Auf diesem, derzeit zum Hafengebiet gehörenden Stadtteil plant die Hansestadt Hamburg eine neue Siedlung mit 3.000 Wohnungen und 16.000 Arbeitsplätzen. Zentrales Bauwerk des oberirdisch geführten Abschnitts wird die neue rund 470 Meter lange Norderelbbücke, an der sich gemäß der Entwurfsphase eine

Darmstadt

■ Die Stadtverordnetenversammlung beschloss bereits am 2. September 2020 ein neues Linienkonzept mit Zehn-Minuten-Grundtakt ab Dezember 2023. Es bietet künftig mehr Direktverbindungen, insgesamt sind rund 870.000 Fahrplankilometern (+26 Prozent) vereinbart. Hauptkritikpunkt am neuen Netz ist die Umwandlung der „Schnelllinie“ 6 in eine, künftig alle Haltestellen an der Strecke bedienende Tramlinie. Als wichtigstes lokales Projekt zum Nahverkehrsausbau und zum Erreichen der Mobilitätswende ist die Netzumstellung auch im Nahverkehrsplan 2019–2024 verankert. MSP

Regensburg

■ Genau 30 Jahre nachdem die historische Tram zurückkehrte, führte ein Team von der Ostbayerisch-Technischen Hochschule im Rahmen der Datenerhebung für eine Bachelorarbeit Motortests mit begleitenden Messungen am Triebwagen durch. Der Tw wurde dabei aufgebockt. Nach dem Motortest und dem damit verbundenen Nachweis, dass die Straßenbahn fahren kann, wird die Restaurierung ausgeschrieben und beauftragt – unter Beibehaltung der Fahrtauglichkeit, sodass der Triebwagen in Regensburg aus eigener Kraft zu besonderen Anlässen auf „fliegendem Gleis“ vorgeführt werden kann. MSP

Halberstadt

■ Die beiden verunfallten Leoliner werden noch länger ausfallen, die Halberstädter Verkehrsgesellschaft rechnet mit einer Rückkehr der Wagen nicht vor Sommer 2021. Die beiden Unfallwagen setzt die Halberstädter Firma VIS GmbH instand. Bisher kommt wochentags teilweise während der Wartungsintervalle der GT4 ein Ersatzbus zum Einsatz, dies soll durch einen dritten wieder für den Linieneinsatz er-tüchtigten GT4 möglichst vermieden werden. Außerdem hat der Betrieb Ersatzteilkapazitäten erweitert, um Verschleißteile der nun wieder stärker beanspruchten GT4 schneller verfügbar zu haben. MSP



Hamburg: So könnte die neue Brücke über die Norderelbe im Zuge der geplanten Verlängerung der U4 aussehen. Von einem Baubeginn ist nicht vor 2025 auszugehen

VISUALISIERUNG: HOCHBAHN

kurze Viaduktstrecke anschließt. Die ebenfalls in Hochlage geplante Endhaltestelle soll direkt über dem Hafenbecken angeordnet werden. Nach Abschluss der Planungen wird mit einem Baubeginn nicht vor 2025 gerechnet, die ersten Züge sollen dort etwa 2030 fahren. Auch an der östlichen Verlängerung der U4 zur Horner Geest wurden erste Arbeiten aufgenommen. Nachdem die Bauvorbereitungen und Leitungsverlegungen weitestgehend abgeschlossen sind, wurde im Dezember der feierliche „Erste Spatenstich“ vorgenommen. Die 2,6 Kilometer lange Erweiterung erhält zwei Haltestellen und soll 2026 eröffnet werden. JEP

Essen

Sanierung der Süd-strecke geht voran

■ In der bereits für den Einsatz von Niederflurbahnen hergerichteten Essener U-Bahnstation Philharmonie wurde wegen der Montage neuer Brand-

schutzwände das Gleis 1 in Fahrrichtung Essen Hauptbahnhof vom 30. Oktober bis 3. Dezember 2020 gesperrt. Die U-Bahnlinie U11 und die Straßenbahnlinien 107 und 108 führen in dieser Richtung ohne Halt durch die Station. Fahrgäste wurden auf die Möglichkeit der Fahrt bis zum Hauptbahnhof und dann eine Station in die Gegenrichtung verwiesen. Zuvor war bereits vom 25. September bis 29. Oktober das Gleis in Richtung Süden betroffen.

Nach den bereits im Sommer 2020 begonnenen Arbeiten an der U-Bahn-Haltestelle Rüttscheider Stern und dem noch folgenden Umbau des U-Bahnhofes Martinstraße sowie der Aufschotterung der Gleise im Bahnhof Florastraße können dann auf der gesamten Südstrecke Bahnen mit unterschiedlichen Einstiegshöhen halten. Ab 2022 werden die hier aktuell noch eingesetzten hochflurigen M-Wagen durch moderne Niederflurfahrzeuge ersetzt werden. MBE

■ München: Vier Jahre nach dem Ersteinsatz konnte die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) endlich die Freigabe für den Einsatz der C2-Serie auf einer weiteren U-Bahnlinie erreichen. Die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) genehmigte Anfang Oktober 2020 den Betrieb der mittlerweile in zwei Serien bei der Münchner U-Bahn eingesetzten Siemens-Züge auf der Linie U2. Am 25. Oktober fährt der zweite Vertreter der zweiten Serie C 2.12 auf der U2 in den U-Bahnhof Untersbergstraße, der kurz zuvor den 40. Jahrestags seiner Inbetriebnahme feierte

FREDERIK BUCHLEITNER



Essen: Der niederflurgerechte Ausbau der derzeit nur von Wagen mit Klapptrittstufen bedienbaren Südstrecke – hier die Haltestelle Rüttscheider Stern vor Baubeginn – macht Fortschritte

MICHAEL BEITELSMANN

Bielefeld

Nachts Verkürzung der Linie 4

■ Auf der Bielefelder Stadtbahnlinie 4 entfallen seit 23. November 2020 zwischen den Haltestellen Rathaus und Dürkopp Tor 6 durchschnittlich acht Fahrten täglich. Betroffen sind die Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr. Der Maßnahme vorausgegangen ist eine festgestellte Abweichung vom zugrundeliegenden Planfeststellungsbeschluss dieses Abschnitts der erst 2019 fertiggestellten Verlängerung der Linie 4. Dort war festgelegt worden, dass zur Vermeidung von Schall- und Schwingungsbelastungen in der Nacht lediglich 14 Fahrten in beiden Fahrrichtungen stattfinden. Dies beruhte jedoch auf einem Versehen bei den verwendeten Daten, sodass im weiteren Verfahren beim Bau der Haltestelle Dürkopp Tor 6 mit nicht ganz korrekten Fahrtumfängen gearbeitet wurde. Dies musste nun korrigiert werden. Zwischen Rathaus und

Lohmannshof fährt die Linie 4 wie gewohnt. Die Haltestelle Dürkopp Tor 6 wird nun von montags bis freitags erst ab 6 Uhr angefahren. In den Abendstunden wird insbesondere freitags, samstags und vor Feiertagen auf den 15-Minuten-Takt verzichtet, es wird ab etwa 23 Uhr im 30-Minuten-Takt gefahren. Ab Rathaus wird auf die Fahrten zur Haltestelle Marktstraße auf die Linie 3 verwiesen. Die verkürzten Fahrten der Linie 4 wenden wie bis 2019 in der Wendeanlage Niederwall und starten planmäßig wieder ab Rathaus. MBE

Halle an der Saale

T4D-C verschrottet und reaktiviert

■ Bereits am 28. Februar 2020 endete recht kurzfristig und ohne große Ankündigung der Einsatz der modernisierten Tatrawagen, die in Halle die Typenbezeichnung T4D-C/B4D-C tragen. Als letzter Zug fuhr an diesem Tag die Garnitur 1201+1160+195 auf der Linie 3 zwischen Trotha und Beesen, anschließend folgten keine Einsätze im Linienverkehr mehr. Anfang September 2020 konnte dann die Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG) die Hauptuntersuchung am B4D-C 222 beenden, damit ist zugleich der zur Erhaltung vorgesehene Großzug 1156+1201+222 komplett. Von einst 82 T4D-C und 41 B4D-C, die von 1991 bis 1994 beim Mittenwalder Gerätebau modernisiert wurden, existierten in Halle neben dem oben genannten Zug zuletzt noch die Tw 1160, 1176, 1198, 1221 und die Bw 195 sowie 204. Diese sechs Wagen ließ die HAVAG am 2. und 3. November durch eine Fachfirma im Betriebshof Freimfelder Straße zerlegen.

Einen Tag später, am 4. November, kam der verbliebene modernisierte Tatrazug überraschend zurück in den Fahrgastverkehr, wenn auch nur für eine Fahrt im morgendlichen Schülerverkehr auf der Linie 8E zur Elsa-Brändström-Straße. Vorangegangen waren in den Medien publizierte Beschwerden,