



Dortmunder Meterspur
Die Hörder Kreisbahn und
was bis 1954 davon blieb



CarGoTram adé
Wie dieses Kapitel in
Dresden zu Ende ging

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

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



Neue Strecken in Freiburg und Karlsruhe



Wie die Netze wuchsen und der Betrieb läuft

Im Porträt:
Kölns K4000
Nachfolgegeneration bestellt,
124 Bahnen vor dem Einsatzende



Echtes Bahnerlebnis in Vorbild und Modell

2 Februar 2021 – 59. Jahrgang, Heft Nr. 644

EUR 7,80 (D)

eisenbahn
Modellbahn magazin

eisenbahn
Modellbahn magazin

jetzt mit **Eisenbahn**
JOURNAL

Großer H0-Test DB-Baureihe 120¹

Vier Modelle
des Drehstrom-
Pioniers
im Vergleich

Trix A.C.M.E. LS Models Piko

**Jetzt neu
am Kiosk!**

Letzte Fahrt
des letzten Stralimbach-Modells
27.5.1967

Voreilig aufs Abstellgleis?
Schi-Stra-Bus der DB
und Nachfolge-Prototypen: Technik, Einsatz, Hintergründe

Winterzauber auf der Anlage

Vorbild & Modell: DB 18⁶
Die S 3/6 mit Hochleistungskessel
Wismar – Berlin – Cottbus
363 Kilometer Regionalexpress
Anlagen-Unterbautipps
Günstige & individuelle Lösungen

V 300: Der Erstling der DR
130 005 und
ihre Karriere
als Modell

• Eine herrliche H0-Winteranlage im Porträt
• Wie der Modellbetrieb im „Schnee“ sicher läuft

EUR 8,60 (A) • Sfr. 12,50 (CH) • EUR 9,20 (B, LUX) • EUR 9,50 (NL) • Dkr 84,95 (DK)

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.eisenbahnmagazin.de/abo





Stetig bleibt die Veränderung ...

Vor etwa einem Jahr begann die bislang größte Pandemie seit 100 Jahren in Europa und der Welt zu wüten, nachdem aus Asien schon zuvor erste Meldungen über ein neuartiges Virus ertönten, welches zunächst noch weit weg schien. Doch schon bald gruben sich einschneidende gesellschaftliche Veränderungen tief in den Alltag von uns allen, sorgten und sorgen nicht selten für Entzweiung und Entfremdung. Für Straßenbahnfreunde sind es darüber hinaus auch in ihrer Hobbyausübung Zeiten großer Veränderung. Reisen, Vereinsarbeit, Feste und Zusammenkünfte waren seit Frühjahr 2020, sofern überhaupt, nur unter strengen Reglements möglich – und auch 2021 scheint es vorerst noch so weiterzugehen.

Im „Lockdown“ sind Museen bestenfalls virtuell zu besichtigen, es fehlt vielerorts inzwischen eine komplette Saison, was die Einnahmen sowohl aus Eintrittsen als auch von (Sonder-)Fahrten ebenso wie Charterveranstaltungen anbelangt. Wo keine Mäzene im Hintergrund die Vereine über Wasser halten, stellt sich sicher gerade im Falle hoher laufender Fixkosten schnell die Existenzfrage. Hier gilt es, solidarisch mit den vielen Ehrenamtlern zu sein, um dort, wo es nötig ist, den Vereinen wie den Kulturschaffenden insgesamt zu helfen. Sonst wird so manch' Liebgewordenes vielleicht schon bald nicht mehr existieren.

Für mich persönlich hat sich – beschleunigt durch die Pandemie – ebenfalls eine Veränderung ergeben, sodass ich den Posten als gesamtverantwortlicher Redakteur des Magazins mit diesem Heft räumen muss. Die aktuellen Meldungsseiten „Journal“ werde ich aber weiterhin redaktionell betreuen und die Redaktion in München um Chefredakteur Michael Hofbauer darüber hinaus als Autor und Berater unterstützen. Hauptberuflich bin ich nun in meiner Heimatstadt in der Nahverkehrsbranche beschäftigt.

Apropos Heimatstadt: Bei der zum Verlagshaus gehörenden Verlagsgruppe Bahn erschien zum Jahresauftakt ein neuer, fulminanter Band zur Dresdner Straßenbahn. Herausgeber André Marks hat über 700 zuallermeist unveröffentlichte Aufnahmen aus dem Alltag des Straßenbahnverkehrs auf den westlich des Postplatzes liegenden Strecken zusammengetragen und lädt zu einer Bilderreise ein. Neben der legendären Linie 1 nach Cossebaude werden auch die Strecken wie auf der oben gezeigten Kesselsdorfer Straße bildlich „abgefahren“. Das Buch ist im Online-Shop www.vgbahn.shop erhältlich. Schauen Sie doch mal hinein!

Im Rahmen einer Fotofahrt war der zum Museumsbestand gehörende Tatra 222 998-7 am 21. Oktober 2017 auf der Kesselsdorfer Straße im Dresdner Westen auf den Spuren der einstigen Nachtlinie 1/10 unterwegs

MICHAEL SPERL



Michael Sperl
Verantwortlicher
Redakteur
STRASSENBAHN
MAGAZIN



TITEL Seit 25 Jahren prägen die K4000 das Bild auf den Kölner Niederflurlinien 32

► Betriebe

■ Stille Eröffnungen im Süden TITEL 16

Netzerweiterungen in Baden-Württemberg – Am ersten Adventswochenende 2020 ging in Karlsruhe die Neubaustrecke nach Knielingen Nord an den Start. Zwei Wochen später folgte in Freiburg die Eröffnung der Straßenbahn-Erschließung des neuen Stadions und des Messegeländes

■ Per Tram ins Science Village 27

Lund eröffnet Straßenbahn – Die südschwedische Stadt Lund hat am 12. Dezember 2020 die erste Linie eines geplanten Tramnetzes in Betrieb genommen. Sie verbindet Hauptbahnhof, Stadtzentrum und Uni

■ Anschluss an die Zukunft 28

Berlin: Von Adlershof nach Schöneeweide – Unter dem Projekttitel Adlershof II baut die BVG derzeit im Berliner Südwesten an einer neuen



Tram-Spange in einem aufstrebenden Quartier, das teilweise auf dem Gelände des ehemaligen Flugplatzes Johannisthal entsteht. Ein Großteil der neuen Gleise liegt bereits

► Fahrzeuge

■ Bald aufs Abstellgleis TITEL 32

Die Kölner K4000-Gelenkwagen – 124 Sechsscher des Typs „Flexity Swift“ baute Bombardier für den Einsatz auf den Kölner Niederflurlinien. Die ältesten Exemplare wurden gerade erst 25 Jahre alt. Mit der Bestellung der Nachfolgegeneration ist das Ende der Bahnen, die ab Mitte der 1990er-Jahre eine neue betriebliche Ära einleiteten, absehbar geworden

■ Glücklose Innovation 40

Zürich: Versuchswagen Xe 2/4 913 – Der vierachsige „Buchli-Wagen“ von 1926 verfügte nicht über Drehgestelle, sondern wies ein Mittelgestell mit außen liegenden Lenkachsen auf



■ Bye, bye CarGoTram TITEL 42

Dresdens Gütertram auf dem Abstellgleis – Seit 2001 verbanden die blau-silbernen 60-Meter-Züge das Logistikzentrum in Friedrichstadt mit der Gläsernen Manufaktur. Doch das innovative Konzept setzte sich nicht durch. Ein Unfall beendete die Ära noch einige Tage früher als geplant

RUBRIKEN

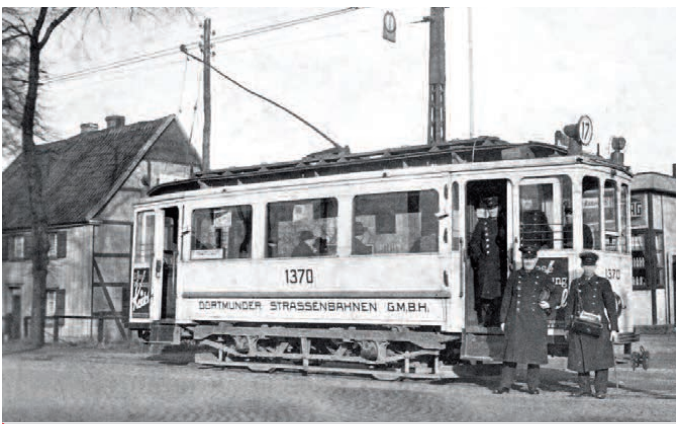
Bild des Monats	6	Einst & Jetzt	52
Journal (Kurzmeldungen) ...	8	Forum, Impressum	80/81
Nächster Halt	26	Vorschau	82



Die neuen Strecken in Freiburg (Foto) und Karlsruhe 16



Ende einer Ära: Dresdens CarGoTram ist Geschichte 42



Dortmunder Meterspur bis 1954: Das Hörder Netz 54



Wiens Betriebsbahnhöfe Koppreiter und Vorgarten 68

Geschichte

Von Dorf zu Dorf zum Stahlwerk... 54

Dortmund: Die Hörder Kreisbahnen – 55 Jahre lang existierte im Süden der Reviermetropole zwischen Feldern, Wäldern, Zechen und Stahlwerken ein meterspuriges Straßenbahnnetz. Der 1899 gegründete Betrieb ging Ende der 1920er-Jahre auf die städtische Straßenbahn über. Im Sommer 1954 wurde das Dortmunder Meterspur-Kapitel zugeschlagen

Mit dem Hochbahnausweis durch den Kohlenpott... 64

Impressionen einer Stippvisite – Von ihrem Lieblings-Verkehrsmittel entwöhnten Hamburger Straßenbahnfreunde blieb nach der endgültigen Stilllegung 1978 nur noch der Besuch anderer Betriebe, um ihrem Hobby zu frönen. Jens Perbandt machte sich zum Jahreswechsel 1979/80 auf in Richtung Ruhrgebiet – ohne Rücksicht auf die trüben Wetteraussichten ...



Verschwundene Tramway-Heimat... 68



Betriebsbahnhöfe der Wiener Straßenbahn – Neben den heute noch genutzten Anlagen existierten einst noch weit mehr Betriebsbahnhöfe bei den Wiener Linien. Im zweiten Teil der Serie erinnern wir an die Bahnhöfe Koppreiter und Vorgarten

Straßenbahn im Modell 76–79

T2 – Stuttgarter mit drei Leben: Der kurze Zweiachs-Tw hat bei der Stuttgarter Straßenbahnen AG eine bewegte Geschichte. Er wurde sogar zum dreiteiligen Vierachser. Johannes Keller-Harmsen baute alle Veränderungen in H0!



Titelmotiv

So präsentierten die Hersteller vor rund 25 Jahren den K4000. Das Konsortium aus Bombardier Transportation und Kiepe Elektrik/Vossloh Kiepe baute zwischen 1995 und 2020 insgesamt 124 dieser Bahnen für Köln

Rücktitel

Der Bestand an DÜWAG-Gelenkwagen im polnischen Łódź schrumpft weiter. So hat der Verkehrsbetrieb MPK zum Jahreswechsel 2020/21 die beiden verbliebenen GT6 Nr. 1071 und 1072 ausgemustert. Beide Fahrzeuge stammten ursprünglich aus Mannheim. Die Überlandlinie 43 wurde bereits im Frühjahr 2019 eingestellt

FREDERIK BUCHLEITNER





Allerletzte Tatra auf neuen Schienen

Stark verändert hat sich die Verkehrsführung der Berliner Tram am S-Bahnhof Karlshorst: Die neuen Haltestellen unter der Brücke jeweils mit direktem Zugang zu den Bahnhofseingängen ersetzen die bisherigen Haltestellen „S Karlshorst/Wandlitzstraße“ auf der Südseite der Bahntrasse und „S Karlshorst“ auf der Nordseite, die beide mit langen Fußwegen zum Bahnhof verbunden waren. Wohl nur noch bis Mitte Februar sind hier auf der M17 Begegnungen mit den allerletzten Berliner Tatra KT4D mod zu erleben, deren planmäßiger Einsatz bei der BVG absehbar endet. MANUEL EUER



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

Magdeburg: Südliche Ost-West-Spange des Straßenbahn-Netzes ist endlich komplett

Bahnhof Buckau jetzt mit Tram-Anschluss



Offizielle Eröffnung der Magdeburger Neubaustrecke am Bahnhof Buckau/Puppentheater, wo nun die Tramlinie 2 endete, am 15. Dezember 2020. Dass keine Straßenbahn vor Ort ist, war nicht geplant ... DITMAR PAUKE (3)

■ Nach rund dreijähriger Bauzeit – geschuldet nicht zuletzt umfangreichen Leitungsumverlegungen und großflächigen Umgestaltungen des Straßenraumes – ging am 15. Dezember 2020 um 12:30 Uhr offiziell der 7. Bauabschnitt der 2. Nord-Süd-Verlängerung der Straßenbahn in Betrieb. Auf rund 1,1 Kilometern verbindet die neue Strecke durch die Raiffeisen- und Warschauer Straße die Leipziger mit der

Schönebecker Straße und komplettiert damit die Ost-West-Spange südlich des Stadtzentrums. Insgesamt belaufen sich die Investitionen in den 7. Bauabschnitt auf 38,7 Millionen Euro, wovon 29,1 Millionen Euro Bund und Land Sachsen-Anhalt tragen.

Aufgrund der Corona-Pandemie verzichteten Stadt und Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH (MVB) von vornherein auf eine groß angelegte Er-

öffnungsfeier. Dass diese allerdings ganz ohne Straßenbahn stattfinden sollte, war so nicht geplant: Eigentlich sollte einer der Probezüge bei der Streckeneinweihung dabei sein. Aber ein Autofahrer verirrte sich mit seinem Auto am Vormittag ins Gleisbett unter der Buckauer Bahnhofsbrücke – nicht der Erste, bevor überhaupt je eine Bahn dort entlangfuhr. So konnten die Probewagen erst rund zwei Stunden spä-

ter die Strecke testen. Der normale Straßenbahnverkehr startete mit Betriebsbeginn am 16. Dezember.

Zusätzliche Modernisierung

Neben der Neubaustrecke ließen die MVB gleichzeitig auf rund 300 Metern Länge die Bestandsstrecke in der Schönebecker Straße zwischen der Warschauer und der Budenbergstraße als Bestandteil des Projektes modernisie-



Im Zuge der Neubaustrecke erhielt der Bahnhof Magdeburg-Buckau direkten Anschluss ans Trammnetz. Tw 1343 auf der Linie 2 verlässt die neue Haltestelle Bahnhof Buckau/Puppentheater



Beginn der Gleisverschlingung auf der Warschauer Straße zwischen Dodendorfer Straße und der Bahnbrücke

ren. Dabei entstand an letzterer eine barrierefreie beidseitige Haltestelle. Es fehlt jetzt nur noch der stadtwärtige Anschluss der neuen Trasse an die Schönebecker Straße bis zur Benediktinerstraße, wo ebenfalls eine neue Haltestelle „Benediktinerstraße/Gesellschaftshaus“ vorgesehen ist. Auch auf diesem 200 Meter langen Abschnitt ist ein grundhafter Ausbau vorgesehen, der voraussichtlich im Spätherbst 2021 abgeschlossen sein soll.

Neben den vorgenannten ermöglichen die neuen barrierefreien Haltestellen S-Bahnhof Buckau/Puppentheater und Dodendorfer Straße den Zugang zur Straßenbahn. Alle Haltestellen erhielten Echtzeit-Fahrgastinformationssysteme, außerdem verfügen alle Haltestellen über ein Wartehäuschen mit Sitzgelegenheit.

In der Raiffeisenstraße liegen die Straßenbahngleise komplett als besonderer Bahnkörper, im Notfall können die Gleise aber überfahren werden, da für den Individualverkehr auf der gesamten Neubaustrecke nur noch eine Spur pro Richtung vorhanden ist. Damit genügend Platz ist, musste sogar ein Streifen des Südfriedhofs weichen, der dafür eine ansehnliche neue Mauer erhielt.

Umweltbelange spielten bei der Trassenplanung eine bedeutende Rolle, so sieht das verlegte Rasengleis nicht nur optisch ansprechend aus, sondern verbessert auch das Mikroklima vor Ort. Es soll ferner die Geräuschemissionen verringern. Eine Besonderheit gibt es in der Warschauer Straße: Da die Bahnbrücke ein Doppelgleis wegen der Durchfahrtsbreite nicht zulässt, entstand hier eine signalregelte Gleisverschlingung. An den ersten Tagen nach der Betriebsaufnahme wurde allerdings Stabfahren angeordnet, weil die endgültige Abnahme der Signalanlage noch ausstand. Die Anlage optimierten Verkehrstechniker nochmals zusammen mit der Lichtzeichenanlage am Bahnhof Buckau, um Konflikte zwischen

Straßenbahn und übrigen Straßenverkehr weitestgehend auszuschließen.

Zuerst mit Linie 2

In Nutzung ist die neue Strecke zunächst durch die Straßenbahnlinien 2 und 8. Die 2 ist nach wie vor zwischen Westerhüsen und Alte Neustadt unterwegs, allerdings momentan mit der Umleitung über die Warschauer, Raiffeisen-, Wiener und Halberstädter Straße. Am Hasselbachplatz stößt sie wieder auf ihren angestammten Linienweg. Gleiches gilt für die Linie 8 zum Neustädter See, die es allerdings nur an Schultagen gibt und die selbst dann nur zwei bis drei Fahrten aufweist.

Die Linien 3 und 5, die bislang über die Wiener Straße fuhren, erreichen die Innenstadt jetzt ohne diesen Umweg auf kürzerer Strecke via Leipziger beziehungsweise Halberstädter Straße. Die Hochzeit der KT4D-Einsätze auf der Wiener Straße ist damit vorerst vorbei, denn nur ein Tatrazug ist planmäßig auf der Linie 2 unterwegs und im Fahrplan als Hochflurzug ausgewiesen. KT4D-Fans sei daher der Abschnitt zwischen Klinikum Olvenstedt und Albert-Vater-Straße empfohlen. Mit Inbetriebnahme des letzten Teilstückes auf der Schönebecker Straße Ende 2021 wird sich dies aber erneut ändern. Bis dahin verkehrt dort ein Kleinbus zwischen Porsestraße und Hasselbachplatz als Schienenersatzverkehr Linie 43. Die Buslinien 52 und 54, die bisher über die Raiffeisen- und Warschauer zur Porsestraße führten, haben die MVB entsprechend verkürzt und nach Sudenburg zurückgezogen. DP

Hamburg

Neue Popwagen für die Hansestadt

■ Bereits am frühen Morgen des 30. November 2020 erreichten zwei weitere neue DT5-Züge Hamburg, die im Außen-Design deutlich aus dem Rahmen fallen, denn beide Wagen tragen eine Ganzreklame. Bei der Hamburger Hochbahn gab es zwar immer eine Tradition für Vollwerbungen, dies aber fast ausschließlich im Straßenbahn- und Busbe-

Hamburg: Seitenansicht der Endwagen der neuen an die Popwagen der 1970er angelehnten Vollreklamezüge der Hochbahn

NICOLAI SCHMIDT



Rostock

■ Für bis zu 135 Millionen Euro darf die Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) in den kommenden Jahren 28 neue Straßenbahnen kaufen. Ursprünglich plante der Betrieb mit der Beschaffung 40 neuer Wagen, zusätzlich sollen daher nun zehn der DUEWAG-Niederflurwagen 6N1 der zwischen 1994 und 1996 gelieferten ersten Generation einer Generalsanierung erhalten. So sieht es ein Anfang Dezember 2020 gefundener Kompromiss vor. Zuvor gab es unter den Politikern in der Bürgerschaft eine lange Auseinandersetzung darüber, ob in den Kauf neuer Trams investiert werden solle oder besser alle Bestandsfahrzeuge ein Refit erhalten sollen. MSP

Dortmund

■ Im Verlauf der Stadtbahnlinie U44 lässt die Stadtwerke DSW21 auf dem westlichen Ast noch bis Sommer 2021 die gesamte Fahrleitungsanlage im Zuge der Heyden-Rynsch-Straße im Abschnitt Marten – Dorstfeld erneuern. Die Betonmasten und teilweise noch vorhandenen, teils stark korrodierten Gittermasten samt der Einfachfahrleitung weichen Stahlmasten, die künftig eine Hochkettenfahrleitung tragen. Der Betrieb der Linie U44 ist durch die Arbeiten nicht eingeschränkt. An der abschnittsweisen Eingleisigkeit der U44 in diesem Bereich ändert sich nichts. MBE

Gotha

■ Die Thüringerwaldbahn und Straßenbahn GmbH (TWSB) hat von November 2020 bis Ende Januar 2021 für rund 300.000 Euro auf rund 700 Metern Strecke zwischen Leina und der nahe gelegenen Autobahnbrücke den Austausch von 18 Gittermasten gegen neue massive Fahrleitungsmasten aus rostfreiem Stahl realisiert. Die alten Masten wiesen insbesondere nach den letzten Sturmereignissen keine ausreichende Standfestigkeit mehr auf, auch der Rost hatte diesen arg zugesetzt. Die neuen Maststandorte berücksichtigen bereits mögliche Bauprojekte im direkten Streckenumfeld. MSP



Abschied und Neubeginn lagen am 4. Dezember 2020 zur Eröffnung der neuen U5-Durchbindung nahe beieinander, denn zugleich mit den ersten Fahrten der U5 durch den neuen Tunnel zwischen Alexanderplatz und unter den Linden hielten am Bahnhof Französische Straße letztmalig Züge (Bild links). Die U6 nutzt nun die nahe gelegene neue Umsteigestation zur U5 Unter den Linden

MANUEL EUER (2)



Berlin: Lückenschluss der U-Bahn Linie U5 eröffnet

■ Am 4. Dezember 2020 weihen die Berliner Verkehrsbetriebe BVG mit einer Online-Pressekonferenz und einem anschließenden öffentlichen Live-Stream den Lückenschluss der Berliner U-Bahn-Linie U5 von Hönow zum Hauptbahnhof ein. Kurz nach zwölf Uhr rollten die ersten Züge über den 2,2 Kilometer langen Abschnitt mit den neuen Bahnhöfen Rotes Rathaus, Museumsinsel – bis voraussichtlich Ende August 2021 ohne Halt, da noch im Bau – und Unter den Linden.

Damit sind touristische und kulturelle Ziele rund um Nikolaiviertel, Museumsinsel und Unter den Linden nun besser erschlossen, nicht zuletzt sind auch umfangreiche Bürostandorte in diesem Einzugsbereich besser an das Schnellbahnnetz angebunden. Nutzer der U5 können jetzt nicht nur umsteigefrei den Hauptbahnhof erreichen, für Umsteiger zur U6 und zur Nord-Süd-S-Bahn entfällt der zusätzliche Wechsel zur S-Bahn oder zur U2 am Alexanderplatz. Damit wird auch der zu den Hauptverkehrszeiten an der Kapazi-

tätsgrenze angelangte Umsteigeknoten Friedrichstraße spürbar entlastet. Mit der U5-Durchbindung wurde auch die obere Ebene des neuen Bahnhofs Unter den Linden für die U6 eröffnet und der nahe gelegene Bahnhof Französische Straße geschlossen. Dessen nördlichen Zugang und die südlichen Zugänge des Bahnhofs Unter den Linden trennen nur rund 60 Meter. Die 1923 mit dem ersten Teilabschnitt der damaligen Linie C eröffnete Station ist damit erneut ein „Geisterbahnhof“. Eine Nachnutzung, etwa zu kulturellen Zwecken, wird von der BVG unter Verweis auf Brandschutzbestimmungen abgelehnt.

Knapp neun Jahre Bauzeit waren für den Lückenschluss erforderlich, 1,6 Kilometer der neuen Strecke wurden im Schildvortrieb errichtet, die übrige Länge ergibt sich aus einer sanierten und umgebauten Vorleistung von 1930(!), dem Bahnhof Rotes Rathaus sowie der Startbaugrube für die Tunnelbohrmaschine. Der Bahnhof Museumsinsel wurde im Schutz eines Vereisungskörpers errichtet.

MEU

reich. Reklamen wie beispielsweise die von „Holsten“ oder „Hörzu“ genießen unter den Tramfans bis heute Kultstatus.

Bei der U-Bahn aber gab es in der über 100-jährigen Geschichte tatsächlich bisher nur einen einzigen Ganzreklamewagen, so warb der DT1 9030/31 (Waggonfabrik Uerdingen, 1958) von 1971 bis 1974 für das Produkt „Alster Milch“. Seine spezielle Lackierung in Weiß und Blautönen behielt er noch bis 1982. Zu erwähnen ist auch noch, dass die Hamburger Morgenpost in Zusammenarbeit mit der Hochbahn von 1987 bis 1989 das Projekt „Kunstbahn“ realisierte. Künstler gestalteten dabei eine Reihe von DT2 und DT3 vollflächig, abgesehen von den Fronten und Rückfronten.

Die verspätet gelieferten DT5 417 und 418 – es gab einen Lieferstopp und nach dessen Aufhebung trafen bereits Wagen mit höheren Nummern ein – werben mit ihrer Beklebung für das Produkt „hvv switch“, eine Mobilitäts-App des Hamburger Verkehrsverbundes HVV. Von der Hochbahn aufgebaut und an den HVV übergeben, soll die App Bestandteil des neuen „Hamburg-Taktes“ sein – ein deutlicher Leistungsausbau aller Verkehrsträger – unter anderem durch starke Taktverdichtungen.

Die Überführung von Ohlsdorf über Kellinghusenstraße in die Hauptwerk-

statt in Barmbek übernahmen am Morgen der Anlieferung zwei Akkuloks vom Typ AL1 im „Sandwich“. Die Fahrtrichtung wechselt auf dem Weg zweimal. Die Popwagen sollen nach der Abnahme für den Fahrgastverkehr vornehmlich auf der Linie U3 im Ring eingesetzt werden, um einen möglichst hohen Werbeeffect zu erzielen.

Bestellt wurden vom Typ DT5 bisher insgesamt 163 Fahrzeuge mit den Wagennummern 301 bis 463.

NIS

Düsseldorf U81: Bauarbeiten und neue Einwände

■ Während der erste Bauabschnitt der neuen Stadtbahnlinie U81 im Norden der Stadt bereits begonnen ist, wollen Ver-

treter von CDU und Grünen in der örtlichen Bezirksvertretung 5 erreichen, dass die Pläne für die 500 Meter lange Hochbrücke über eine Stadtautobahn aufgegeben werden – aus stadtplanerischen Gründen, vor allem aber aus Angst vor Verkehrslärm. Vor knapp zwei Jahren hatte der Stadtrat nach langen Diskussionen mit einer knappen Mehrheit den Bau- und Finanzierungsbeschluss für den ersten Bauabschnitt der neuen Stadtbahnlinie U81 vom Freiligrathplatz bis zum Flughafen-Terminal abgesegnet. Dabei war auch die Entscheidung für die Hochbrücke und gegen eine Tunnellösung gefallen. Eine Umplanung würde unweigerlich zu Verzögerungen und zu höheren Kosten führen.

Davon unbeeindruckt schreiten die ersten Arbeiten für die U81 voran. Die

bestehende und mit seitlichen Hochbahnsteigen ausgerüstete Haltestelle Freiligrathplatz der U79 wird um 30 Meter auf eine Gesamtlänge von 90 Metern verlängert. Ferner wird die Lage der vorhandenen U79-Gleise angepasst, damit die neue Stadtbahntrasse mittig zwischen den heutigen beiden Stammgleisen der U79 abzweigen kann. Für diese Arbeiten war zeitweise ein eingleisiger Betrieb der U79 erforderlich. Als Tragkonstruktion für die umstrittene „Brücke Nordstern“ soll ein Stahlüberbau mit oben liegendem Fachwerk aufliegend auf Einzelstützen dienen. Die sechsfeldrige Stahlkonstruktion soll eine Länge von etwa 480 Metern bei etwa zehn Metern Breite aufweisen. Sie wird in einem weiten Bogen mit sieben Stützen über den Kreuzungspunkt Danziger Straße / BAB A44 geführt.

Schließlich haben die Bauarbeiten zur Errichtung des unterirdischen Bahnhofs am Flughafen begonnen. Das etwa 182 Meter lange Bauwerk befindet sich unter der Ankunftsebene der zukünftigen Flughafenbebauung. Der U-Bahnhof erhält einen 95 Zentimeter hohen, 90 Meter langen Mittelbahnsteig, bemessen für Stadtbahnzüge mit drei Wagen. Zugangsanlagen mit festen Treppen zur Verteilerebene sind an beiden Bahnsteigenden vorgesehen. Die südliche Verteilerebene er-

Düsseldorf: An der Haltestelle Freiligrathplatz rücken die Gleise der DVG/Rheinbahn-Gemeinschaftsline U79 auseinander, dazwischen liegen künftig die neuen Gleise der U81

MICHAEL BEITELSMANN

