



„Flockdown“ 2021
Winter-Wahnsinn bei
deutschen Betrieben



Schluss vor 100 Jahren
Ein vergessener Betrieb
vor den Toren Hamburgs

April 2021

€ 8,90

Österreich: € 9,80

Schweiz: sFr. 15,90

NL: € 10,20

LUX: € 10,20

DK: DKK 99,95

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



04

4

Tatra-Überraschung in Berlin



Neue Dienste statt Abschied: Warum
die letzten KT4D noch weiter fahren



Der moderne GT6:

DÜWAG Typ „Mannheim“

So entstand die verbesserte Gelenkwagen-Generation

Echtes Bahnerlebnis in Vorbild und Modell



**Jetzt neu
am Kiosk!**

**Profitieren Sie
jetzt mehrfach:**

- Emotionale Berichte, fundierte Texte und prägnante Bilder aus der große Zeit der Eisenbahn
- Spannende Erinnerungen an betriebliche Meilensteine, Strecken und Baureihen von DB und DR
- Mehrere Anlagenporträts und der komplette Neuheiten-Überblick
- Vergleichstest von verschiedenen Modellen einer Baureihe

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.eisenbahnmagazin.de/abo





Winter? Was ist das?

Ergiebige Schneefälle und Eisregen in Kombination mit starkem Wind waren lange im Vorfeld angekündigt. Dann kam der 6. Februar. Und der Verkehr stand bei diversen Verkehrsbetrieben in Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Sachsen still – auf vielen Linien oder gar in kompletten Netzen. Bis zu 40 Zentimeter Schnee waren lokal gefallen, hinzu kamen Verwehungen. In einigen Städten waren die Fahrleitungen zum Teil vereist.

Der Wintereinbruch war heftig. Aber noch heftiger war die Tatsache, dass sich diverse Betriebe zwar rühmten, bestens auf ihn vorbereitet zu sein, jedoch für mehrere Tage jeglichen Schienenverkehr einstellten. Deutschland im „Flockdown“. Der Autoverkehr rollte kurze Zeit nach den Niederschlägen wieder – vielerorts im Gegensatz zum ÖPNV. In Einzelfällen vergingen eineinhalb Wochen, bis alle Tramlinien wieder bedient wurden. Wie kann so etwas geschehen? Der Eindruck entstand, dass Winter mitten im Winter trotz langfristiger Vorhersage eine Überraschung ist.

Wie gingen Straßenbahnbetriebe einst mit Winter um? Üblich war nächtliches Freifahren, das 2021 nur in wenigen Städten mit viel zu wenigen Wagen – meist Hochflurfahrzeugen, so denn noch vorhanden – in zu großen Abständen stattfand. Schneepflüge kamen früher bereits mit Beginn des Schneefalls zum Einsatz, nicht so

im Jahr 2021. Und wo waren Fahrleistungsentscheidungen in diesem Februar? Dass wegen nicht abgestimmter Maßnahmen Räumdienste den Schnee von der Straße auf die ohnehin zugeschneiten Gleise schaufelten, verschlimmerte die Lage.

Einst wurde genügend Personal für „Handarbeit“ an Weichen und Kreuzungen, ausgerüstet mit Werkzeug und viel Muskelkraft, vorgehalten. Immerhin gab es bei einigen Verkehrsunternehmen auch im Jahr 2021 sehr engagierte Mitarbeiter, die die vereisten Gleise bei klirrender Kälte manuell mühselig freilegten. An der kräftezehrenden Arbeit beteiligten sich auch Fahrpersonal und teilweise sogar Führungskräfte. Insgesamt mangelte es vielerorts nicht am Engagement. Aber was war mit der Vorbereitung auf den Wintereinbruch, mit der Reaktionszeit, mit der Menge und der Auswahl des zur Verfügung stehenden Räummaterials? Optimierungswürdig ist hierfür ein geschönter Begriff!

Viele Betriebe mussten sich in den vergangenen Jahren „gesund sparen“ (lassen). Sie besitzen keine Schneepflüge mehr, weder schienengebundene noch straßengängige, denn diese stehen die meiste Zeit des Jahres ungenutzt herum, benötigen Platz in den Depots, verursachen Kosten. Die Personaldecke ist vielerorts dünn, Wirtschaftsprüfer und Unternehmensberater waren am Werk. Was ist in künftigen Wintern zu erwarten? Der Individualverkehr rollt und die umweltfreundlichen Bahnen bleiben im Depot? Sieht so die Zukunft aus? Müssen die städtischen Betriebe sich anders aufstellen?

Das Berliner Tramnetz war durchgehend in Betrieb und sogar die planmäßig nicht genutzten Haltestellen wurden vom Schnee befreit. Die Strecke zwischen Schöne-weide und Johannisthal ist wegen Bauarbeiten seit dem 8. Juni 2020 für voraussichtlich ein Jahr vom Gleisnetz abgetrennt, doch die Bahnsteige auf dem stillliegenden Abschnitt waren perfekt geräumt. Ebenfalls optimierungswürdig!

BERNHARD KUSSMAGK



Bernhard Kußmagk schreibt seit über 25 Jahren für STRASSENBAHN MAGAZIN



Benötigen die Verkehrsbetriebe wieder mehr Arbeitswagen und Schneepflüge? Sollten einige Hochflurwagen für derartige „Notfälle“ im Bestand bleiben? Muss die Abstimmung zwischen den Betrieben und Räumdiensten verbessert werden?

Schreiben Sie per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 80).



TITEL DüWAG-Typ „Mannheim“: Wie es zur modernen Gelenkwagen-Bauart kam 40

► Betriebe

■ „Flockdown“ im Februar..... 16

Winter-Wahnsinn bei vielen deutschen Betrieben – Eine außergewöhnliche Wittersituation stellte im Februar 2021 Straßen- und Stadtbahnbetriebe vor allem in den westlichen, nördlichen und östlichen Bundesländern vor große Probleme. Schnee, Wind und Kälte sorgten für Stillstand und Bilder, wie es sie vielerorts seit Jahren nicht mehr gab

■ Dorfromantik im Arbeiterstadtteil..... 24

Augsburg: Häuserblockschleife in Oberhausen – Im Norden der Fuggerstadt versteckt sich zwischen den Streckenästen der Linien 2 und 4 im alten Dorfkern von Oberhausen ein Tram-Idyll. 2001 verlor die Strecke den Linienbetrieb, am Netz ist sie aber geblieben

SM- Serie

Es fährt
(k)eine Bahn
nach ...

■ „40er-Fieber“ an der Elbe 28

Dresden: Vorbereitungen für den breiten Neuen – Um das Dresdner Straßenbahnnetz für die künftige 2,65 Meter breite Niederflrwagengeneration zu ertüchtigen, laufen aktuell mehrere Bauvorhaben parallel. Neben Umleitungen sind gleich drei „40er“-Baulinien nötig

■ Wenn Weichen „flüstern“ sollen 32

NEUE SERIE

ab Weiche
nd

Das Überlauferstück – Eine überwiegende Hauptfahrrichtung gegenüber einem selten genutzten Abzweig ist prädestiniert für den Einsatz von Weichen mit Überlauferstücken!

► Fahrzeuge

■ Noch nüchtern mit „Tschüss!“..... 34

Berlin: Neue Dienste für letzte Tatra – Am 12. Februar 2021 endete wie angekündigt der Einsatz von KT4D-Traktionen auf der Linie M17 – aber damit nicht wie eigentlich geplant ihre Karriere im Liniendienst. Weil der Senat zusätzliche Fahrten bestellte, kehren die Oldies auf Strecken zurück, auf denen sie schon seit Jahren nicht mehr führen



■ Mit dem Zeitgeist..... 40

Die Ursprungsversion des DüWAG-Typs „Mannheim“ – Ende der 1960er-Jahre, als die Anzahl der von DüWAG gebauten Gelenkwagen die 1.000er-Marke überschritt, sorgte eine modernisierte Konstruktion für Aufsehen. Die Wagen vom Typ „Mannheim“ trugen dem damaligen Zeitgeist Rechnung. Die Anzahl der für den Betrieb der namensgebenden Stadt gebauten Exemplare blieb mit 20 Sechssachsern jedoch überschaubar

■ Lebende Legende in der Geburtsstadt..... 52

Der Tatra-Klassiker T3 in Prag heute – Vor 50 Jahren begann die Ära des T3 beim Straßenbahn-Betrieb seiner Geburtsstadt. Mehrere Typen prägten das Stadtbild über Jahrzehnte und mischen nach wie vor munter im Geschehen auf dem riesigen Netz links und rechts der Moldau mit – im regulären Dienst, als Arbeitswagen und auf einer eigenen „Retro-Linie“



„Flockdown“: So hart traf der Winter die Betriebe 16



Prag: Die Varianten des T3 in seiner Geburtsstadt 52



Dresden: Baustellenlinien mit Zweirichtungswagen 28



Wien: Die Remise Erdberg früher und als Museum 68

Geschichte

Ausflugsbahn am Elbufer **TITEL** 60

Hamburg: Die Elektrische Bahn Altona-Blankenese – Ab 1899 erfüllte die „EBAB“ Großstadtbewohnern den Wunsch nach einem Ausflug ins Grüne. Die 22-jährige Geschichte der Bahn ist geprägt von Höhen und Tiefen. Ihre Stilllegung jährt sich 2021 zum hundertsten Mal

Von der Heimat der Praterlinien zum Verkehrsmuseum 68

Der Wiener Straßenbahnhof Erdberg – Eine Sonderrolle unter den ehemaligen Betriebsbahnhöfen der Wiener Straßenbahn nimmt die Remise Erdberg ein. Sie blieb bis heute als Museums-Standort erhalten!

Lost Place in Niedersachsen 75

Fundstück – In der Nähe des Bahnhofs Heinschenwalde an der Strecke Bremerhaven – Bremervörde fristen drei Fahrzeuge der vor knapp drei Jahrzehnten eingestellten Bremerhavener Straßenbahn vor sich hin

RUBRIKEN

Bild des Monats	6	Einst & Jetzt	58
Journal (aktuelle Meldungen)	8	Forum, Impressum	80/81
Nächster Halt	27	Vorschau	82

Straßenbahn im Modell 76–79

125 Jahre Rheinbahn: Straßenbahn-Modelle nach Düsseldorfer Vorbildern



Titelmotiv
Mannheims Sechsscher 462 rollt am 8. November 1975 die Schloßgartenstraße hinunter und erreicht in Kürze den Hauptbahnhof. 20 Exemplare dieses modernen Gelenkwagen-Typs lieferte DÜWAG zwischen 1969 und 1971 WOLFGANG MEIER

Rücktitel
Straßenbahn-Frühlingsgefühle auf der Museumsstrecke der Bergischen Museumsbahnen (BMB) zwischen Kohlfurth und Greuel. Der vierachsige Triebwagen 107, der von der Rheinbahn 1936 für das meter-spurige „Benrather Netz“, ganz in der Nähe von Wuppertal, beschafft wurde, rollt am 21. Mai 2018 durch das Kaltenbachtal

MICHAEL BEITELSMANN





Letzter Frühling für „Retro-Liniendienste“ in Frankfurt

Im Frühsommer 2021 erwartet die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) den ersten von 45 neuen Alstom-Straßenbahnwagen. Die ersten Vertreter der neuen T-Serie sollen so schnell wie möglich die sieben DÜWAG-Achtachser vom Typ Pt ersetzen, die nach ihrem Einsatz auf der Stadtbahn (als Typ Ptb) für den Straßenbahnbetrieb zurückgerüstet bzw. reaktiviert wurden. Drei Vertreter, darunter auch Tw 128, tragen das Erscheinungsbild der 1970er-Jahre samt altem Logo der Stadtwerke Frankfurt am Main. Noch sind die hochflurigen Klassiker tagsüber auf der Linie 15, zu den Hauptverkehrszeiten auch auf den Linien 17 und 18 unterwegs. Das Bild zeigt Tw 128 am 11. April 2019, als der Frankfurter Stadtwald sich bereits frühlinghaft grün zeigt, im „Retro-Dienst“ auf der Linie 17 kurz vor dem Endpunkt Neu-Isenburg Stadtgrenze. Die alte Wagenhalle der Frankfurter Waldbahn links dient noch heute zum Unterstellen historischer Straßenbahnfahrzeuge.

FREDERIK BUCHLEITNER

1210W78



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

Škoda liefert neue Trams nach Brandenburg an der Havel, Cottbus und Frankfurt an der Oder

Brandenburger Betriebe ordern 24 „ForCity Plus“

Škoda liefert ab 2023 Niederflurbahnen an drei Brandenburger Verkehrsunternehmen; der Fahrzeugtyp ForCity Plus vereint deren unterschiedliche Anforderungsprofile. Visualisiert ist hier die Version für Brandenburg an der Havel

VISUALISIERUNG: ŠKODA TRANSPORTATION



■ Die drei Brandenburger Verkehrsunternehmen Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel (VBBr), Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt an der Oder (SVF) und Cottbusverkehr (CBV) beschaffen gemeinsam neue Niederflur-Straßenbahnen. Dieses bundesweit bislang einzigartige Vorgehen startete offiziell 2018, als das Land Branden-

burg die finanzielle Unterstützung für die Ersatzbeschaffung der bisher in allen Betrieben noch eingesetzten Tatrawagen zusagte. Eine erste Ausschreibung scheiterte. Es fand sich kein Anbieter, der bereit war, ein solch verhältnismäßig kleines Los zu den beabsichtigten Konditionen zu liefern. Nach einer zweiten Ausschreibung erhielt

bereits Ende 2019 Škoda den Zuschlag, jedoch klagte ein unterlegener Bieter gegen diese Entscheidung, was den Prozess bis jetzt verzögerte. Mitte Februar erhielt Škoda Transportation den Auftrag zur Lieferung von zunächst 24 Niederflurtrams des Typs „ForCity Plus“. Der tschechische Hersteller liefert ab 2023 an die VBBr vier, an die

CBV sieben und die SVF 13 Wagen. Darüber hinaus bestehen Optionen auf insgesamt bis zu 21 weitere Fahrzeuge, von denen acht auf Brandenburg an der Havel und 13 auf Cottbus entfallen würden. Voraussetzung der Options-einlösung ist die Fortschreibung der Landesförderung über 2022 hinaus – wie im Koalitionsvertrag ausgewiesen.



Zwar ist in Cottbus dank Umbau der Tatra zu KTNF6 längst jeder Kurs teilmiedrigflurig, doch die Wagen haben inzwischen trotzdem das Ende ihrer wirtschaftlichen Einsatzdauer erreicht

FREDERIK BUCHLEITNER (3)



Zehn Zentimeter breiter als die Version für Frankfurt und Brandenburg wird die Cottbusser Ausführung sein

VISUALISIERUNG: ŠKODA TRANSPORTATION



Noch rollen in Frankfurt an der Oder über ein Dutzend hochfluriger KT4D (hier Tw 225 auf Linie 1), die nunmehr zur Ablösung anstehen

Die Fuhrparkerneuerung soll dann bis 2026 abgeschlossen sein. Das Auftragsvolumen inklusive Optionsfahrzeugen beläuft sich auf rund 110 Millionen Euro.

Kilowatt. Die 28,9 Meter langen Bahnen werden in zwei Breiten geliefert: 2,3 Meter für Brandenburg und Frankfurt, 2,4 Meter für Cottbus. Der Innenraum wird klimatisiert sein, über 55

Ein Typ – zwei Breiten

Bei den ForCity Plus handelt sich um eine Drehgestell-Multigelenk-Mischbauform mit 70 Prozent Niederfluranteil. Mit diesem Fahrzeugtyp kann Škoda die unterschiedlichen Anforderungen, wie beispielsweise die Unterschiede bei den Streckenprofilen, in einem Modell vereinen. Die dreiteiligen Einrichtungswagen rollen auf zwei motorisierten Drehgestellen und einem mittig angeordneten Lauffahrwerk, die Antriebsleistung beträgt viermal 100

Bremen: Die Domsheide ist ein wichtiger Tramknoten in der Hansestadt. Zur Belebung der Innenstadt soll bald sonnabends eine kurze Linie 11 zwischen Bürgerweide, Hauptbahnhof und Domsheide fahren



Sitzplätze und Mehrzweckbereiche mit vier Klappsitzen verfügen sowie mit Informationssystemen und Videoüberwachung ausgestattet sein. Das Fahrpersonal wird moderne Arbeitsplätze mit im Sitz integriertem Sollwertgeber, Touchscreen-Displays und Rückblickkameras vorfinden.

ROS/ULW

Bremen

Klage im Osten – Baustart im Süden

■ Während eine Klage gegen den am 1. Dezember 2020 ergangenen Planfeststellungsbeschluss für den Bau der sogenannten „Querspanne“ – einer Verbindung der Linie 1 mit den Linien 2 und 10 in der östlichen Vorstadt – die Realisierung dieser Maßnahme nach Ansicht von Behördenvertretern erheblich verzögern dürfte, begannen in Bremens Süden Anfang März vorbereitende Bauarbeiten an Versorgungsleitungen für die Verlängerung der Linie 1 vom Rande des Stadtteils Huchting nach Mittelhuchting. Der Baustart für den Gleisbau ist für Sommer geplant. Beobachter gehen inzwischen davon aus, dass auch die Verlängerung der Linie 8, die ein Stück auf gleicher Trasse wie die Linie 1 fahren wird, dann jedoch weiter ins niedersächsische Umland führt, noch 2021 begonnen werden kann. Letzte noch ausstehende Klärungen nach einer Bestätigung der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses stünden unmittelbar bevor, betonte der Bürgermeister einer der beteiligten Gemeinden. Hier hatte es langwierige Verhandlungen mit Gegnern der von der Ortspolitik gewollten Maßnahme gegeben.

Zur Stärkung der Attraktivität der Bremer Innenstadt soll nach Beendigung des Lockdowns an Sonnabenden eine für die Fahrgäste kostenlose neue Straßenbahnlinie mit der Nummer 11 von der Bürgerweide und den dortigen P&R-Parkplätzen über den Hauptbahnhof in die Innenstadt fahren. Die auf Vorschlag von City-Initiativen und

Rhein-Erft-Kreis

■ Der Kreis ließ mit den Städten Bergheim, Pulheim und Köln Varianten für den Anschluss an Kölns Stadtbahn untersuchen, von denen zwei mittels Machbarkeitsstudie samt Nutzen-Kosten-Bewertung im Detail betrachtet werden sollen. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass sich diese Bewertung mit jeder Anbindung weiterer Orte positiver darstellt. Demnach wäre eine Stadtbahn von Köln in Richtung Niederaußem grundsätzlich sinnvoll und machbar. Voraussichtlich im Sommer 2021 soll über die mittels Machbarkeitsstudie näher zu untersuchenden Varianten und sonstigen Rahmenbedingungen entschieden werden.

MSP

Bielefeld

■ Per 1. August ist eine Änderung im Liniennetz der Stadtbahn geplant. Dabei ist vorgesehen, die Linie 3 künftig von Babenhausen Süd kommend an der Haltestelle Dürkopp Tor 6 beziehungsweise Rathaus enden zu lassen. Die Linie 4 soll hingegen statt nach Dürkopp Tor 6 künftig vom Lohmannshof nach Stieghorst fahren. Ziel dabei ist, Fachhochschule, Universität und Universitätsklinikum mit einer Linie zu verbinden und mittels der Direktverbindung Anreize für das studentische Wohnen im Osten der Stadt zu schaffen. Das Verkehrsangebot der Linie 4 soll dabei vollständig barrierefrei sein.

MSP

Gera

■ Eine neue Runde ist im Streit um die geplante Geraer Straßenbahnbestellung eingeläutet. Die Stadt hat bereits Ende 2020 eine Klage gegen den Bescheid des Landesverwaltungsamts eingereicht, der Teile des Stadtratsbeschlusses zum Kauf von sechs neuen Trams für rechtswidrig erklärte. Bereits im Juli 2020 wollte Geras Oberbürgermeister den Stadtratsbeschluss aus dem Juni wieder kippen, weil dieser weder rechtssicher noch wirtschaftlich sei. Planungen der Geraer Verkehrs- und Betriebsgesellschaft GVB sehen vor, elf Trams anzuschaffen und damit fast komplett auf die Tatra verzichten zu können.

MSP



Hamburg: Der Hochbahn-DT3 891-3 hat am 25. Februar soeben die U-Bahn-Hauptwerkstatt verlassen und fährt hier durch die Hellbrookstraße zur Verschrottung nach Lübeck

LARS BRÜGGEMANN

Kammern in das Aktionsprogramm „Innenstadt“ des Senats aufgenommene Maßnahme stieß auf unterschiedliches Echo. Verfechter sehen darin den ersten Schritt in Richtung eines für Nutzer kostenlosen Nahverkehrs, der in Bremen diskutiert und derzeit anhand von Machbarkeitsstudien untersucht wird. Kritiker bemängeln vor allem, es handele sich lediglich um ein Angebot an Autofahrer, wobei noch dazu Grundsätze der Verkehrspolitik unterlaufen würden: Die Bürgerweide liege viel zu dicht am Innenstadtkern, P&R-Plätze müssten bereits am Stadtrand zum Umsteigen motivieren. AMA

Hamburg Verschrottung von DT3-Zügen

■ Von Ende Februar bis Anfang März hatte die Hamburger Hochbahn mithilfe von Akkuloks zahlreiche bereits abgestellte Einheiten vom Typ DT3 aus dem gesamten Hamburger U-Bahn-

Netz in die Hauptwerkstatt Barmbek gebracht. An einem Zufahrtsgleis der Haupteinfahrt zur U-Bahn-Hauptwerkstatt wurden die Wagenkästen der dreiteiligen Einheiten einzeln mit einem Straßenkran auf die Straße gestellt, die Drehgestelle verblieben zunächst auf den Gleisen. Ebenfalls mit dem Straßenkran wurden später die Drehgestelle und die Wagenkästen einzeln auf Lkw geladen. Auf der Straße per Lkw fuhren die Drehgestelle und U-Bahn-Wagenkästen nach Lübeck zum Lübecker Schrotthandel zur Verschrottung. Ersetzt wurden die DT3 durch neu beschaffte DT5. LAB

Düsseldorf Ausbau der Messelinie U78

■ Die Düsseldorfer U78, die den Hauptbahnhof mit der Messe und der Arena verbindet, soll durch einen Ausbau mehr Kapazität erhalten – besonders im Hin-



Düsseldorf: Bislang dürfen auf der U78 maximal Drei-Wagen-Züge fahren, ein Ausbau der Infrastruktur für 115 Meter lange, kapazitätsstärkere Vier-Wagen-Züge beispielsweise für Messeverkehr ist in Planung

blick auf Veranstaltungen und die Fußball-Europameisterschaft 2024. Dies soll nicht durch eine kaum noch mögliche Taktverdichtung erreicht werden, sondern durch den Ausbau der Infrastruktur für 115 Meter lange Vier-Wagen-Züge. Die heute maximal mögliche Zuglänge beträgt 85 Meter (Drei-Wagen-Züge). Hierfür müssen einige Bahnsteige verlängert werden. Eine ausreichende Länge weisen derzeit nur die Tunnelstationen zwischen Hauptbahnhof und Victoriaplatz/Klever Straße sowie die Station „Arena/Messe Nord“ auf. Alle anderen Stationen müssen auf unterschiedliche Weise ausgebaut werden. Da die Stadt Düsseldorf auf mittlere Sicht eine Verlängerung des Stadtbahntunnels zwischen der heutigen Rampe am Kennedydamm und dem Reeser Platz plant, sollen die an diesem Abschnitt liegenden, auch heute noch nicht barrierefreien Haltestellen nur provisorisch verlängert werden.

Laut Stadtverwaltung befinden sich die in Mittellage angeordneten Hoch-

bahnsteige am Reeser Platz, Nordpark/Aquazoo, Messe Ost/Stockumer Kirchstraße sowie am Freiligrathplatz in einem baulich schlechten Zustand. Sie sollen deshalb neu gebaut und dabei verlängert werden. Da das aber bis 2024 nicht realisierbar ist, werden auch diese Haltestellen zunächst nur provisorisch verlängert. Zudem ist geplant, später die Haltestellen Nordpark/Aquazoo und Messe Ost/Stockumer Kirchstraße zu einem neuen Bahnhof zu vereinen.

Da für 115-Meter-Züge ein besonderer Bahnkörper erforderlich ist, muss die Trasse der U78 zwischen den Haltestellen Kennedydamm und Reeser Platz vom übrigen Verkehr durch Hochbordsteine getrennt werden. Weil sich dabei der Straßenraum verkleinert, kann die Kaiserswerther Straße in diesem Bereich nicht länger die Funktion einer Hauptverkehrsstraße übernehmen. Laut Stadtverwaltung soll sie künftig vornehmlich dem Anliegerverkehr dienen – hier sind jedoch Konflikte vorprogrammiert, da viele Bürogebäude und auch größere Hotels an der Straße liegen.

Die Baukosten für die Herstellung des Bahnkörpers auf der Kaiserswerther Straße inklusive Verlängerung der Haltestellen zwischen Kennedydamm und Theodor-Heuss-Brücke sollen 2,7 Millionen Euro betragen. Die provisorischen Bahnsteigverlängerungen werden rund 650.000 Euro kosten. Der spätere Neubau der Station Freiligrathplatz sowie der neuen Station als Ersatz für die beiden Haltestellen Messe Ost/Nordpark und Aquazoo wird auf 9,5 Millionen Euro taxiert. MBE

Köln Weiterbau der Nord-Süd-U-Bahn

■ Ziemlich genau zwölf Jahre nach dem verhängnisvollen Einsturz des Stadtarchivs in Köln haben die KVB und die Baufirmen den Fahrplan für

■ Dresden: Beim Wintereinbruch im Februar 2021 kam der bereits 2012 bei HeiterBlick in Leipzig gebaute Schneepflug 251 401, geschoben von Tatrazug 201 009+201 008, erstmals ausgiebig im Winterdienst zum Einsatz. Dank unermüdlichem Einsatz des Räumdienstes und noch beherrschbarer Schneehöhen im Elbtal konnte das Tramnetz mit kleinen Einschränkungen fast durchgehend bedient werden

MICHAEL SPERL

