



Baden-Württemberg
Das sind die neuen
Stadtbahn-Projekte!



Wiens E₁ in Oberschlesien
Alle Wagen, alle Linien und
wie die Episode nun endete

Mai 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



4

Dortmunds DÜWAG-GT8



Wie sie in Karlsruhe, Wuppertal
und in Rumänien Hilfe leisteten



KT4D und KTNF:

Tatra-Kurzgelenkwagen

Wo und wie lange sie in Deutschland noch fahren



Der Eisenbahn-Romantik-Club

✓ Mehr Leistung ✓ Mehr Info ✓ Mehr Vorteile ✓ Mehr Eisenbahn

Unser JUBILÄUMS-ANGEBOT zur 1000sten Sendung der Eisenbahn Romantik

Werden Sie jetzt Clubmitglied!



*Liebe Freundin, lieber Freund
der Dampfbahn-Romantik,
schließen auch Sie sich
unserer Clubgemeinde an
und festigen somit die Position
der beliebtesten deutschen
TV-Eisenbahnserie.*

Ihr Hagen von Ortloff



Im Folgejahr beträgt Ihre Clubmitgliedschaft 50,- bzw. Familienmitgliedschaft 56,-.

15%*

CLUB-RABATT
IM VGB-SHOP

Als Mitglied profitieren Sie sofort
von den Preis-Vorteilen des
»Eisenbahn-Romantik-Club«

*ausgenommen preisgebundene
Bücher und Zeitschriften

Der tolle Eisenbahn-Romantik-
Zuschauerclub präsentiert von:
Hagen von Ortloff

4x pro Jahr inkl. Gratis DVD



Ihre Clubvorteile beinhalten:

- ✓ 4 Ausgaben Eisenbahn-Romantik mit Gratis-DVD
- ✓ bis zu 15% Rabatt im VGB-Onlineshop*
- ✓ Mit der Clubkarte ermäßigte Preise bei über 100 Clubpartnern
- ✓ Eisenbahn-Romantik Clubvideo präsentiert von Hagen von Ortloff
- ✓ Exklusiver Clubkalender
- ✓ IGE-Erlebnisreisen mit Vorzugspreisen für ER-Club-Mitglieder

Werden Sie jetzt Clubmitglied:

Neu anmelden unter www.vgbahn.de/club_Jubilaeum

Die richtige Richtung?

Einsteigen, bitte ...



Zweirichtungsbahnen sind teurer als Einrichtungswagen – in der Anschaffung, aber auch in der Wartung. Denn sie brauchen einen zweiten vollwertigen Führerstand und die doppelte Anzahl an Türen. Deshalb ist auch die Kapazität eines Zweirichters gegenüber einem gleichlangen Einrichtung geringer, insbesondere was Sitzplätze anbelangt. Zweirichtungsfahrzeuge können hingegen flexibler eingesetzt werden – aber auch nur dann, wenn es die (dann unter Umständen ebenfalls deutlich kostenintensivere) Infrastruktur erlaubt.

Die Anzahl an (reinen) Zweirichtungsbetrieben oder entsprechenden Betriebszweigen und damit auch der Anteil an Zweirichtungsfahrzeugen hat im Laufe der Jahrzehnte in der Straßenbahnwelt deutlich zugenommen. Neu oder wieder entstehende Straßenbahnsysteme setzen fast ausschließlich auf Zweirichtungsbetrieb, da Wendeschleifen die Projekte deutlich teurer machen würden oder oft schlichtweg kein Platz dafür vorhanden wäre. Das gilt auch für Neubauprojekte von Betrieben mit Ein- und Zweirichtungswagen, sodass der Anteil an Zweirichtern in der Flotte mitwachsen muss. Mancher Betrieb, bei dem die Infrastruktur traditionell bereits Teilflotten für Zweirichtungsbetrieb notwendig machte, ging im Zuge der Erneuerung des Fahrzeugparks den Weg hin zu einer reinen Zweirichtungsflotte. Und dort, wo Einrichtungs(teil)netze in

teils unterirdischen Stadtbahnssystemen aufgingen oder mit ihnen unter gemeinsamer Nutzung von Tunnel- oder sonstiger Zweirichtungs-Infrastruktur verschmolzen, war die begleitende Abkehr vom Einrichtungswagen alternativlos.

Zwei Beschaffungsstrategien großer Betriebe, bei denen die überwiegende Anzahl der betriebenen Linien Einrichtungs-Infrastruktur nutzt, lassen aber aufhorchen. Die Berliner BVG (siehe Seiten 44–47 in diesem Heft) und die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) – die Auslieferung der 2018 bei Skoda bestellten 80 Bahnen der „Tram 2020“ wird verspätet wohl erst ab Sommer 2022 anlaufen – orderten ausschließlich Zweirichtungsfahrzeuge. Diese werden komplett (Berlin) oder zu einem markanten Anteil (RNV im „Betriebszweig“ Mannheim und Ludwigshafen) Einrichtungsbahnen ersetzen.

Andere große Betriebe wie Leipzig oder München hingegen setzen – bislang – konsequent auf Einrichtungsfahrzeuge. Dresden ebenfalls, jedoch mit dem interessanten und durchaus sinnvollen Ansatz, einige Zweirichtungsbahnen als „Joker“ für Baustellenverkehre (siehe Ausgabe 4/2021) in der Flotte zu haben. Diese Betriebe benötigen bislang allerdings für den Regelbetrieb auch keine Zweirichter. Bei der BVG und der RNV ist das zwar anders, die eingeschlagene Abkehr vom Einrichtungsfahrzeug ist aber fragwürdig. Die eingangs geschilderten Vorteile sollten dort, wo es möglich ist, auch ausgespielt werden!

Die 2007 eröffnete Stumpfwendestelle direkt vor dem Bahnhof Alexanderplatz macht auf der Berliner Metrotramlinie M2 den Einsatz von Zweirichtungsbahnen nötig. Auf der ganz überwiegenden Anzahl der Tramlinien in der Hauptstadt können aber Einrichtungsfahrzeuge fahren, dennoch setzt die BVG bei den jüngsten Neubestellungen nun konsequent auf Zweirichter

BERNHARD KUSSMAGK



Sollten Betriebe, die im Netz zumindest zum Teil Einrichtungs-Infrastruktur besitzen, bei Neubestellungen weiter auf Einrichtungsfahrzeuge setzen oder ist der Weg zu einer größeren oder gar reinen Zweirichtungsflotte die bessere Strategie?

Schreiben Sie per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 77).



Michael Hofbauer,
Chefredakteur



TITEL Tatra-Kurzgelenkwagen: Zwölf deutsche Betriebe setzen noch KT4D bzw. KTNF ein 32

► Betriebe

■ Neue Stadtbahn-Linien auf alten Trassen TITEL 16

Baden-Württemberg: Stadtbahn-Projekte – Die Landesregierung im Südwesten will alte Bahnstrecken wiederbeleben. Dadurch könnten „im Ländle“ mehrere Stadtbahn-Linien verlängert oder auf neue Routen geschickt werden. Im Raum Tübingen/Reutlingen könnte gar ein ganz neues Stadtbahn-Netz entstehen

■ Vorsortierend, verschleißreduzierend, sicherheitsfördernd 24

Weichen mit vorgezogenen Zungen – Bei vielen Straßenbahn-Betrieben kommen Weichenkonstruktionen zum Einsatz, bei denen die Zungen teils weit vor dem eigentlichen Abzweig liegen. Neben dem „Vorsortieren“ der Züge, insbesondere an Haltestellen, gibt es noch weitere Aspekte, die für derartige Spezialweichen sprechen

SM-SERIE
ab Weiche und

■ Im „Freilichtmuseum“ der 1920er 28

Ludwigshafen: Die Stichstrecke zum Ebertpark – Bis 2005 nahm die Linie 10 – in beiden Fahrtrichtungen – die Stichfahrt durch die Ebertstraße mit. Dann verlor der Streckenast durch die vom „Bauhaus-Stil“ geprägte Siedlung den regulären Verkehr. Fallweise bedient wird er aber stets, bis Ende 2022 baustellenbedingt sogar wieder planmäßig

Es fährt (k)eine Bahn nach ...

► Fahrzeuge

■ Wo die Kurzgelenker noch surren TITEL 32

Die letzten KT4D und KTNF in Deutschland – Bei neun Meter-spur- und drei Normalspurbetrieben in Ostdeutschland kommen noch zweiteilige KT4D oder die mit einem Niederflurmittelteil zum Dreiteiler erweiterten Varianten KTNF6 bzw. KTNF8 zum Einsatz. In Görlitz und Cottbus bestreiten sie bis heute sogar den Gesamtverkehr. Doch fast überall deutet sich die teilweise oder gar komplette Ablösung an

■ Kiek ma, die Neue! 44

Berlin: Neue Straßenbahnen für die Hauptstadt – Bis zu 117 neue Flexity-Niederflurwagen werden die Berliner Tramflotte ergänzen bzw. Bahnen der ersten Niederflurgeneration ersetzen. Die BVG setzt dabei komplett auf Zweirichtungsfahrzeuge und hat nun Details zum Design präsentiert



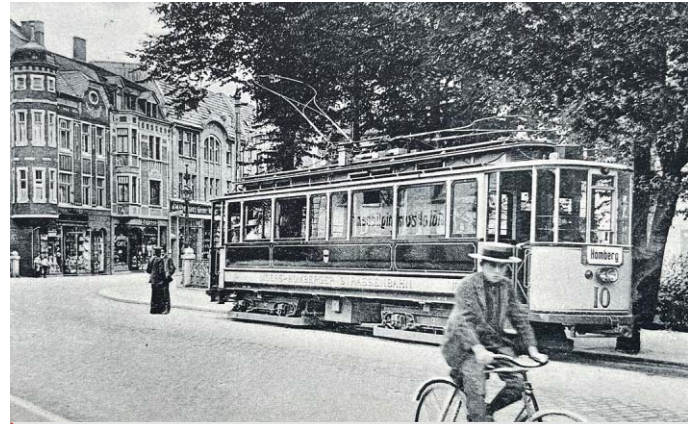
■ Ende einer Episode TITEL 48

Die Wiener E₁ bei der Tramwaje Śląskie S.A. in Polen – Rund zehn Jahre lang spulten 25 aus Wien übernommene Gelenksechssachser zusammen rund zehn Millionen Kilometer auf sechs verschiedenen Linien im weitläufigen Oberschlesischen Straßenbahnnetz herunter. Mitte März 2021 ging diese spannende Episode endgültig zu Ende



Neue Stadtbahn-Projekte in Baden-Württemberg

16



Wie die „Elektrische“ Moers – Homberg entstand

58


Das war das Kapitel der Wiener E₁ in Oberschlesien

48



Nicht nur in Karlsruhe halfen Dortmunder GT8 aus

66

► Geschichte

■ Elektrische statt „Bimmelbähnchen“ 58

Der Start der Moers-Homberger Straßenbahn – In den Nieder-rheinstädten Moers und Homberg wurde 1908 eine mit Dampfkraft betriebene Kleinbahn nach 25 Jahren umgestellt. Der Start der elektrischen Straßenbahn Moers – Homberg verlief jedoch alles andere als reibungslos

■ „Rettungseinsätze“ auf acht Achsen **TITEL** 66

Wie Dortmunder DÜWAG-GT8 anderen Betriebe halfen – Sehr zuverlässig und sehr robust waren Dortmunds Zweirichtungsachtachser. 42 der 91 Exemplare leisteten nach ihrer Zeit im Ruhrpott „Hilfseinsätze“ in Wuppertal und Karlsruhe, aber auch in Japan und Rumänien

■ Herzlichen Glückwunsch Rheinbahn! 78

Düsseldorfs Verkehrsbetrieb feiert 125. Geburtstag – Am 25. März jährte sich die Gründung der damaligen „Rheinischen Bahngesellschaft AG“ zum 125. Mal. Am Tag nach der virtuell durchgeführten offiziellen Feier erhielt das Unternehmen ein ganz besonderes Straßenbahn-Geschenk!

RUBRIKEN

Bild des Monats 6
Journal (aktuelle Meldungen) 8
Nächster Halt 27

Einst & Jetzt 57
Forum, Impressum 76/77
Vorschau 82

Straßenbahn im Modell 72–75

An der Endstelle richtig umsetzen: Auch wenn auf einer eingleisigen Strecke nur ein Zug unterwegs ist, bedeutet der Richtungswechsel am Ziel großes Spielpotenzial



Titelmotiv

KT4D-Doppeltraktionen und Überlandflair – diese besondere Kombination gibt es in Deutschland nur auf der Linie 4 der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha. Tw 311 und 307, hier am 21. Mai 2020, tragen noch den Lack aus ihrer Erfurter Zeit RONNY DAUER

Rücktitel

Vor zehn Jahren kehrte die Tram als modernes Verkehrsmittel in die westfranzösische Stadt Angers zurück. Auf der (noch) einzigen Linie, die am 25. Juni 2011 eröffnet wurde, überqueren die weiß-bunten Citadis 302 von Alstom auf einer markanten Brücke (Pont Confluences) den Fluss Maine

BERNHARD KUSSMAGK


Es grünt so grün ...

Nur noch in Ausnahmefällen sind auf der Stadtbahnlinie 5 der ÜSTRA die „Grünen“ anzutreffen. Den Regelverkehr der Linie 5 zwischen Stöcken und Anderten haben die zwischenzeitlich über 150 silber-grünen TW3000 übernommen. Von den zwischen 1974 und 1993 in 260 Exemplaren nach Hannover gelieferten TW6000 sind noch rund 60 im Einsatzbestand. Schon im April 2018 sank der Stern dieser von LHB gefertigten Stadtbahnwagen stark, weshalb eine Gruppe von Straßenbahnfreun-

den den damals kurz vor Abstellung und Verschrottung stehenden Tw 6137 für eine Fotosonderfahrt charterte. Vor dem Bahnhof Leinhausen zeigt sich das Fahrzeug solo, wie es im Liniendienst früher häufiger zu Schwachlastzeiten üblich war. Das stattliche Empfangsgebäude des Bahnhofs – an dem heute nur noch die S-Bahn Hannover hält – lässt sich heutzutage als Eventlocation mieten, der einzige Zugang zum Bahnsteig der S-Bahn befindet sich in der Straßenunterführung. FREDERIK BUCHLEITNER





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

Frankfurt am Main: Ausbaupläne für Straßenbahn und Stadtbahn greifen weiter ins Umland

Offenbach und Langen: Wie weit geht die Expansion?

Neu-Isenburg Stadtgrenze soll künftig nicht mehr Endpunkt, sondern Zwischenstopp einer bis nach Dreieich und Langen führenden Straßenbahnverbindung sein

FREDERIK BUCHLEITNER (3)



tel- bis langfristig denkbare zusätzliche Anbindung mit der Straßenbahn an die nordmainische S-Bahn wäre neben der durch Offenbach verlaufenden S-Bahnstrecke vor allem für viele Pendler ein Gewinn.

Gut fürs Klima

„Um die Klimaziele zu erreichen, müssen mehr Menschen auf Bus und Bahn umsteigen“, so RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat. „Dazu benötigen wir ein gut verknüpft und leistungsfähiges Schienenverkehrsnetz. Der RMV begrüßt die Initiative für die Prüfung einer Verlängerung der Frankfurter Straßenbahn nach Offenbach. Besonderer Wert soll auf eine Verknüpfung mit S-Bahn und Regionalbahn unter anderem am Offenbacher Hauptbahnhof gelegt werden. Daher unterstützt der RMV gerne die anstehende Machbarkeitsstudie.“ Mit einer schnellen Umsetzung dürfe aber nicht gerechnet werden, betonten die Dezernenten Groß und Weiß: „Verkehrsprojekte haben eine lange Planungs- und Bauzeit und sie sind sehr teuer. Umso wichtiger ist jetzt dieser Schritt, denn die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind die Voraussetzung dafür, dass wir gemeinsam mit Frankfurt und dem RMV sinnvolle und zukunftssichere Verkehrslösungen für Offenbach und die Region planen können.“

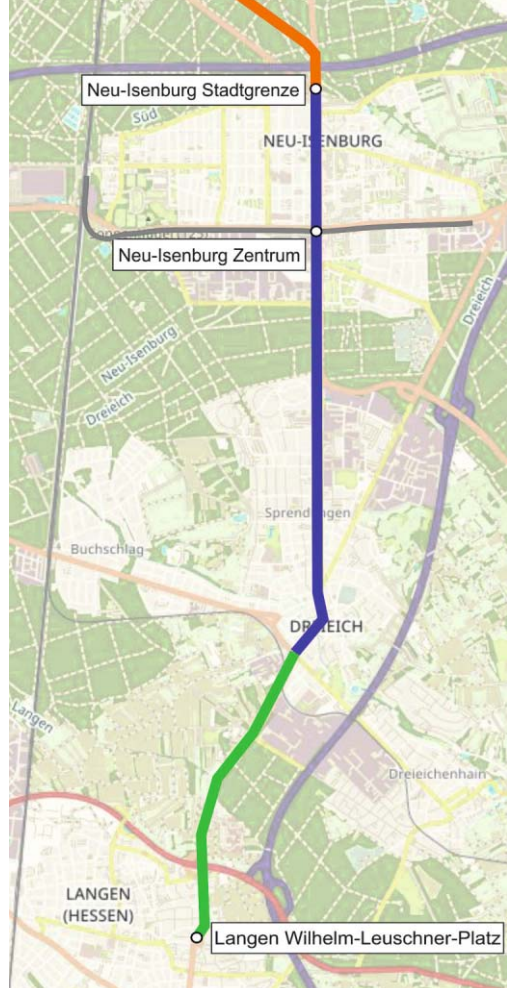
■ Ungeachtet der zeitweise beachtlichen, pandemiebedingten Fahrgastrückgänge auch beim Nahverkehr in Frankfurt am Main erhalten die bestehenden Expansionspläne für Tram und Stadtbahn jüngst neuen Aufwind. So will Offenbach mit Unterstützung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) bei einer möglichen Rückkehr der Straßenbahn in die Stadt nicht nur einen Tram-Wiederanschluss in die benach-

barte Mainmetropole über Fechenheim und Oberrad, sondern zugleich auch Varianten zur Erschließung weiterer Teile des Offenbacher Stadtgebietes per Tram untersuchen. Hierzu erweitern die Partner die bereits von der Stadt Frankfurt gestartete Machbarkeitsstudie zum Netzausbau, die wegen der erweiterten Untersuchung entstehenden Mehrkosten von 140.000 Euro teilen sich die Partner.

Offenbachs Verkehrsplaner wollen durch die Machbarkeitsstudie herausfinden, ob und wie beispielsweise eine Tramanbindung der Innenstadt und des Hauptbahnhofs gelingen könnte. Ein Auge haben die Planer auch auf die Verkehrssituation im Stadtteil Bürgel. Geplant ist, den Stadtteil künftig besser anzubinden, denn Bürgel wächst durch Neubaugebiete und auch den Innovationscampus kontinuierlich. Eine mit-

Auch Stadt Langen will Tram

Die südlich von Dreieich gelegene Stadt Langen wird sich der bereits im Frühjahr 2020 gestarteten Potenzialstudie der Städte Dreieich, Frankfurt am Main und Neu-Isenburg zur Tram-Verlängerung vom Endpunkt Neu-Isenburg bis nach Dreieich – und nun weiter bis Langen – anschließen. Langens Bürgermeister hatte die Initiative zum Beitritt der Stadt Langen zur Potenzial-



So könnte die mögliche Streckenführung für die bisher in Neu-Isenburg endende Tram via Dreieich bis in die Stadt Langen aussehen

GRAFIK: TRAFFIQ

Unweit der Offenbacher Stadtgrenze ist Tw 209 unterwegs als Linie 16 Richtung Ginnheim. Einen Termin für die Rückkehr der Tram ins Offenbacher Zentrum gibt es noch nicht

Die ursprünglich vereinbarte Studie bezieht sich auf eine etwa 5,5 Kilometer lange Straßenbahnverbindung, beginnend an der heutigen Endhaltestelle Neu-Isenburg Stadtgrenze der Linie 17 zum Bahnhof Dreieich-Sprendlingen. Alternative Trassenführungen sind hier noch möglich. Die Studie soll darlegen, ob für diese Verbindung die notwendige Nachfrage besteht. Gegenstand der Analyse soll aber auch der Trassenverlauf und dessen technische, verkehrliche und städtebauliche Machbarkeit sein. Das Ergebnis der Studie soll noch vor den Sommerferien 2021 vorliegen.

Zu den Vorhaben der Stadt Frankfurt für einen attraktiveren Nahverkehr gehört darüber hinaus vor allem der geplante U-Bahn-Ausbau (Europaviertel, Uni-Campus Westend, Erweiterung U2 bis Bad Homburg, Lückenschluss U4 nach Ginnheim, Verlängerung U5 zum Frankfurter Berg) und neuerdings auch die geplante Reaktivierung von Tram-Betriebsstrecken. So sollen Praunheim und Hausen direkt mit der Messe und dem Hauptbahnhof verbunden werden. Über diese Vorhaben berichtet das *STRASSENBAHN MAGAZIN* ausführlich in einer der kommenden Ausgaben. PM/MSP

Essen/Oberhausen Neuer Anlauf für Städteverbindung?

■ Nachdem ein Ratsbürgerentscheid im März 2015 nähere Planungsschritte zur Verlängerung der Essener Straßenbahn-Linie 105 in die Nachbarstadt Oberhausen verhinderte, sollen nun die Planungen wieder aufgenommen werden. Auf Essener Seite bekommt das Projekt durch die noch junge Ratskoalition aus CDU und Grünen Vortrieb. Beide Kooperationspartner haben vereinbart, in Zusammenarbeit mit der Nachbarstadt die Linie 105, die aktuell wenige Meter vor der Oberhausener Stadtgrenze an der Haltestelle Frintrop Unterstraße endet, bis zur Neuen Mitte in Oberhausen zu verlängern. Auch Oberhausen steht

bilanzieren und eine Kostenabschätzung abgeben. Die Potenziale einer Verbindung zum Bahnhof Langen bleiben späteren Untersuchungen vorbehalten.

Essen: Frintrop Unterstraße – wie hier bei M8C 1403 – lautet derzeit der Endpunkt der Linie 105. Sechs Jahre nach dem negativen Votum zur Verlängerung nach Oberhausen sind die Pläne wieder in Diskussion



studie ergriffen und dabei auch bereits die Zustimmung der kommunalen Gremien eingeholt. Sowohl Neu-Isenburg als auch Dreieich werden nur am Rande von den S-Bahn-Linien nach Langen und Darmstadt tangiert, eine Tram bedeutet für die Orte eine deutliche Aufwertung ihrer Anbindung.

Mit der jetzt vereinbarten Erweiterung der Studie soll das Potenzial einer Verlängerung der Straßenbahn um etwa drei Kilometer über Dreieich-Sprendlingen hinaus bis zum Wilhelm-Leuschner-Platz in Langen untersucht werden. Neben der Frage der infrastrukturellen Machbarkeit sollen die Gutachter den Nutzen der Verbindung

Mannheim

■ Seit Mitte März besteht Bau-recht für die 1,8 Kilometer lange Trasse in den neuen Stadtteil Franklin. Den Planfeststellungsbeschluss hat das Regierungspräsidium Karlsruhe der projektführenden Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) übergeben. Die zweigleisige Strecke soll zu etwa zwei Dritteln auf eigenem Bahnkörper verlaufen. Bereits im August soll der Bau beginnen und in der zweiten Jahreshälfte 2023 alles fertig sein. Der Stadtteil Franklin soll zunächst durch Pendelwagen im 20-Minuten-Takt mit Umstieg in die Linie 5 am neu entstehenden Bahnhof Bensheimer Straße angebunden werden. MSP

Bochum

■ Mitte März hat Stadler Rail die letzte von sechs 2019 speziell für den Einsatz auf der U35 bestellten Stadtbahnen geliefert. Die Tango-Stadtbahnflotte der BOGESTRA ist damit komplett. Nach kurzer Inbetriebnahmephase sollen alle Züge noch in diesem Frühjahr in den Einsatz gehen. Die Fahrzeugparkaufstockung ermöglicht im Anschluss den Auftakt zur Modernisierung der rund 30 Jahre alten B80D-Stadtbahnzüge. Bei der Runderneuerung erhalten die B80D neben zahlreichen verjüngten Komponenten auch einen ergonomisch angepassten Fahrer Arbeitsplatz und eine komplette Neulackierung. MSP

Augsburg

■ Die Planunterlagen für den Bau der Tramlinie 5 zwischen Hauptbahnhof und Uniklinikum lagen bis 21. April aus, die Frist für Einwendungen läuft noch bis 21. Mai. Bereits Ende Dezember 2020 haben die Stadtwerke Augsburg (SWA) die Unterlagen zur Genehmigung des ersten Streckenabschnitts bei der Regierung von Schwaben eingereicht. Aus 33 Trassenvarianten für die 1,2 Kilometer messende erste Teilstrecke hat sich der Stadtrat im Dezember 2020 für die geflügelte Streckenführung durch das Thelottviertel entschieden. Diese Variante stand bereits 2014 als Ergebnis des Bürgerdialogs „Go WEST“. MSP



Brandenburg: Die frühere Tram nach Kirchmöser hat trotz Einkürzung auf dem letzten Abschnitt noch Überlandbahncharakter. Künftig könnte ein Teil der stillgelegten Verbindung reaktiviert werden PHILIPP KRAMMER

einer Neuaufnahme der Planungen aufgeschlossen gegenüber. Zum einen sollen dadurch Stau-Probleme rund um die Neue Mitte gelöst, zum anderen soll ein neues Wohn- und Gewerbegebiet auf dem Stahlwerks-gelände am Rande der Neuen Mitte erschlossen werden. Auch das Oberhausener Verkehrsunternehmen STOAG weist darauf hin, dass die Förderkassen von Bund und Ländern gut gefüllt sind, und die Rahmenbedingungen für den rund drei Kilometer langen Lückenschluss zwischen Essen und Oberhausen damit derzeit sehr günstig sind. Zudem hat der Ratsbürgerentscheid von 2015 formal keine Bindungswirkung mehr. Mit den damaligen Planungen will man aber dennoch nicht an den Start gehen:

Während seinerzeit noch eine aufgeständerte und damit sehr kostenintensive Trassierung angedacht war, stellen sich die verantwortlichen Akteure nun eine ebenerdige Tramstrecke vor. PKR

Brandenburg an der Havel Teilreaktivierung für Überlandbahn?

■ Bis zum 28. September 2002 reichte die Straßenbahn von Brandenburg an der Havel bis zu den weit abseits der Kernstadt liegenden Ortsteilen Plaue und Kirchmöser. Nun ist ein teilweiser Wiederaufbau der seinerzeit bei Straßenbahnfreunden sehr beliebten Überlandbahn im Gespräch. Befürwortet wird das Projekt von einem breiten



Spektrum der politischen Lager, so von den Freien Wählern, CDU, SPD, Bündnisgrünen und der Linkspartei. In einem Interview mit der Zeitung Märkische Allgemeine (MAZ) äußerte sich auch Jörg Vogler, Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel (VBBr), optimistisch zu den Planungen. Demnach sei das Projekt wohl technisch und finanziell zu stemmen. Eine entsprechende Machbarkeitsstudie könnte bis Herbst vorliegen. Die Überlegungen sehen als Optionen entweder eine Fortsetzung der aktuell zur Quenzbrücke führenden Strecke oder alternativ eine Weiterführung – entsprechend der ursprünglichen Linienführung – ab Anton-Saefkow-Allee vor. Schneller ins Zentrum ginge es via Quenzbrücke. Die Neuauflage der alten

Linienführung ab Anton-Saefkow-Allee ist allerdings wahrscheinlicher, da die Verlängerung ab Quenzbrücke eine mutmaßlich kostenintensive Querung des Silokanals erfordern würde. Angedacht ist darüber hinaus nur die Reaktivierung des Überlandabschnitts bis zur Havel. Für die Weiterfahrt über die Havel in die Ortsmitte von Plaue und Kirchmöser müssten die Fahrgäste dann weiterhin umsteigen. Der Lokalpolitik schwebt die Ausgestaltung des am Ortsrand liegenden, angedachten Tram-Endpunktes als moderner „Mobilitäts-Hub“ vor. PKR

Magdeburg Betriebshof Nord – Neubau startet 2021

■ Nach Ablauf der Klagfrist – ohne dass Klagen eingingen – erhielt die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG Mitte März endlich Baurecht für den Neubau des Betriebshofes Nord im Stadtteil Rothensee. Der Start der Realisierung des 110 Millionen Euro-Projekts steht damit kurz bevor. Notwendig wird der Neubau, weil das bisherige Depot von 1977 beim Hochwasser 2013 stark beschädigt wurde. Auch einige T6/B6-Züge, die nicht mehr rechtzeitig geborgen werden konnten, zog das Wasser damals arg in Mitleidenschaft, sie mussten anschließend verschrottet werden. Um gegen derartige Unwetterereignisse zukünftig besser gewappnet zu sein, wird das gesamte Gelände des Betriebshofes um durchschnittlich zwei Meter aufgeschüttet. Eine Modernisierung oder Sanierung des bestehenden Betriebshofes war somit ausgeschlossen. Außerdem wird das Gelände um einige Meter nach Süden erweitert, schließlich soll der Neubau in Zukunft auch

■ **Dresden:** Die von den Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB) zwischen den Ortsteilen Loschwitz und Weißer Hirsch betriebene Standseilbahn befindet sich seit Juni 2020 in Rekonstruktion. Zur geplanten Wiederinbetriebnahme am 16. Mai ist aus der zunächst veranschlagten achtmontatigen Ruhepause letztlich knapp ein Jahr geworden. Die Bahn erhielt für rund drei Millionen Euro unter anderem ein neues Zugseil und eine neue Steuerung, der Antriebsmotor wurde bei der Aufarbeitung mit Temperatursensoren nachgerüstet MICHAEL SPERL

