



Heidelberg
Woran es beim
Netzausbau hakt



Die Frage der Frequenz
Hier sind die Linien-Takte in
Deutschland am dichtesten

Juni 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



Letzter Sommer für die Oldies



Frankfurter Pt: Darum ist bald Schluss



Großraum-Tw, Sechs-, Acht- und Zehnachser

Warum diese Duisburger DÜWAGs einzigartig waren



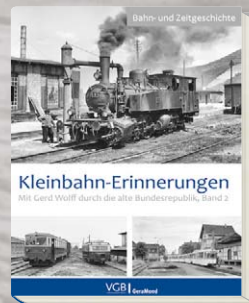
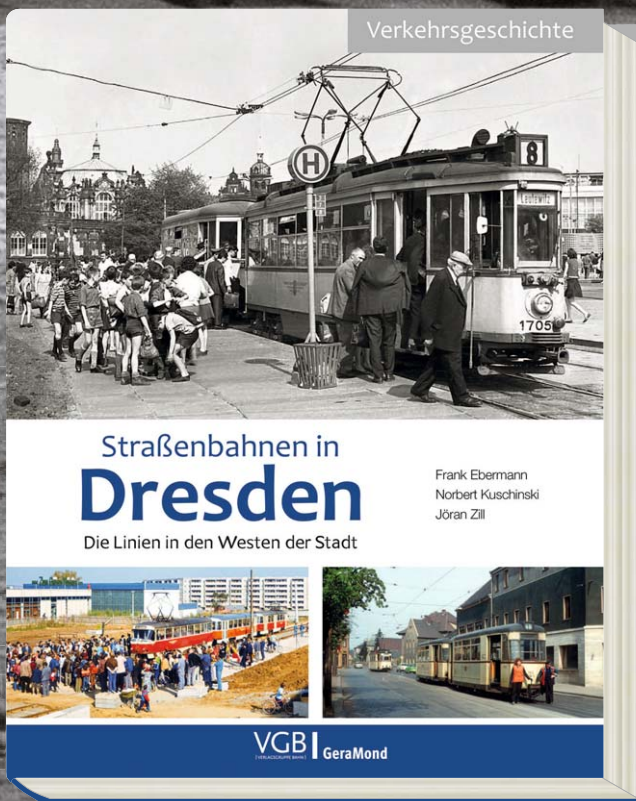
ZEITUNG

DIE STRECKEN IN DEN WESTEN DRESDENS

NEU

Die Stadt Dresden ohne Straßenbahn? Undenkbar! Dieser Band eröffnet eine Buchreihe, die sich systematisch mit den nach 1945 in Dresden noch vorhandenen Straßenbahnstrecken beschäftigt und ihre Entwicklung bis in die 1990er-Jahre mit vielen wertvollen Bilddokumenten und Grafiken beschreibt. In diesem Band werden die Linien vom Postplatz im Herzen der Stadt jeweils in Richtung Westen vorgestellt.

288 Seiten · ca. 700 Abb.
Best.-Nr. 53289
€ (D) 49,95



Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop
www.vgbahn.shop portofrei* bestellen

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

* Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 20,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend

Dichter Takt oder mehr Linien?



Bei einem sind sich notorische Autofahrer, die nur in größter Not einmal Bus und Bahn benutzen, und treue Stammkunden der öffentlichen Verkehrsunternehmen dann doch meistens einig: Umsteigen nervt! Wer auf seiner Verbindung umsteigen muss, steht im Zweifel bei Wind und Wetter an der Umsteigehaltestelle und wartet auf seinen Anschluss. Verbunden damit ist stets das Risiko, den Anschluss nicht zu bekommen. Diese Erkenntnis ist natürlich nicht neu und so führen einige Verkehrsunternehmen bei hoher Nachfrage eher neue Linien ein, als auf Taktverdichtungen der bestehenden Linien zu setzen. Beispiele aus der jüngeren Zeit sind die 2019 eingeführte Tram-Linie 29 in München (Willibaldplatz – Hochschule) sowie Stuttgarts jüngste Stadtbahn-Linie U16 (Giebel – Fellbach), die 2018 eingeführt und als „Rushhour-Retter“ vermarktet wurde. Beide verdichten während der nachfragestarken Zeit auf hoch ausgelasteten Streckenabschnitten das Angebot und schaffen im Gegensatz zu reinen Taktverdichtungen bestehender Linien zusätzliche Direktverbindungen im Netz.

Andere Tendenzen sehen wir, wenn aus Busnetzen „Metrobusnetze“ oder aus Tramnetzen „Metrotramnetze“ werden. Dann gilt es, durch Zusammenfassen von Linien neue Metro-Linien in dichtem Takt zu schaffen. In diesem Zusammenhang wurden beispielsweise die Tram-Linien 2,

3 und 4 in Berlin im Jahr 2004 in die neue Metrotram-Linie M4 integriert. Zuvor vorhandene Direktverbindungen, etwa vom Pasedagplatz zum Bahnhof Greifswalder Straße, mussten dafür geopfert werden. Neuen Umsteigezwängen stehen auf der anderen Seite klare Liniennetzstrukturen mit wenigen Linien in dichter Taktfrequenz gegenüber.

In Städten wie München oder Stuttgart scheint man dagegen eher nach folgendem Credo zu agieren: So lange es gelingt, für die einzelnen Linien tagsüber mindestens einen Zehn-Minuten-Takt zu etablieren, werden bei starker Nachfrage eher neue (Verstärker-) Linien geschaffen, als den Takt der bestehenden Linien zu verdichten. Diesem Ansatz ist durchaus einiges abzugewinnen. Schließlich kann man bei einem Zehn-Minuten-Takt auch dann sorglos zur Haltestelle gehen, wenn man nicht über den Fahrplan informiert ist. Ist hier eine weitere Linie mit zusätzlichen Direktfahrmöglichkeiten nicht mehr wert als ein werbewirksamer „Metro-Takt“?

Abweichende Herangehensweisen dazu gibt es nicht nur dort, wo Straßenbahnen mittlerweile Metrotrams genannt werden. Beispielsweise in Augsburg oder Freiburg gelten während des Berufsverkehrs – zumindest vor der Zeit Lockdown-bedingter Fahrplaneinschränkungen – Taktfolgen von fünf bis sechs Minuten auf den einzelnen Linien. Aber wären statt dieser hohen Taktfrequenz nicht auch Zusatzlinien, die während Zeiten hoher Nachfrage fahren, eine Alternative?

In Freiburg fahren die meisten Linien im Berufsverkehr alle sechs oder gar fünf Minuten. Andere Städte dagegen verdichten das Angebot während der Hauptverkehrszeiten eher durch zusätzliche Linien. Beide Strategien haben Vorteile

NICOLAI SCHMIDT



Sollten Betriebe bei Angebotserhöhungen eher den Takt auf den bestehenden Linien verdichten oder durch den Einsatz von zusätzlichen Linien neue umsteigefreie Verbindungen in ihren Liniennetzen schaffen?

Schreiben Sie per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 81).



Philipp Kramer schreibt seit über zehn Jahren für STRASSENBAHN MAGAZIN



Mit Umbau auf schaffnerlosen Betrieb erhielten die Tw 1231 (hier 1971 am Duisburger Hauptbahnhof mit einem DÜWAG-Großraumbeiwagen) und Tw 1232 vorne rechts eine Doppeltüre KLAUS RUHKOPF, SLG, AXEL REUTHER

TITEL Vom Großraum- zum Gelenkwagen: Die Duisburger DUEWAG-Tw (1)229-(1)232 42

► Betriebe

■ Je öfter, desto besser? TITEL 16

Die dichtesten Linientakte bei Betrieben in Deutschland – Wo fahren Straßenbahnen und Stadtbahnen linientreu am häufigsten? Und wie gut sind die Konzepte? Die Analyse bietet einige Überraschungen

■ Platzsparende Flexibilität 26

Die doppelte Gleisverbindung als „Hosenträger“ – Die doppelte Gleisverbindung mit Kreuzung für die beiden Übersetzgleise ist aufwendiger als zwei hintereinander liegende gegenläufige Gleiswechsel. Dort, wo ein solcher Kreuzwechsel oder „Hosenträger“ zum Einsatz kommt, ist er aber meist alternativlos und kann enorme Kosten sparen

SM-SERIE
ab Weiche
nd

■ Unfertiges „Mobinetz“ TITEL 30

Heidelbergs Straßenbahn-Ausbaupläne – Vor rund zehn Jahren traf der Heidelberger Gemeinderat einen Beschluss, der für das Straßenbahnnetz bahnbrechende Auswirkungen haben sollte. Doch vom sogenannten Mobilitätsnetz wurde nur ein „Flickenteppich“ an Maßnahmen umgesetzt.

■ Schnittstelle Hochflur-/Niederflurnetz ... 38

SM-Serie
Es fährt (k)eine Bahn nach ...
Köln: Die ehemalige Tunnelrampe der Linie 9 – Im Rahmen des rechtsrheinischen Tunnelbaus entstand 1983 ein Häuserblock vom Deutzer Bahnhof entfernt eine Rampe für die Linie 9. Regulären Verkehr gab es hier nur gut elf Jahre, als Betriebsstrecke ist die Verbindung aber weiterhin alternativlos

► Fahrzeuge

■ Auf 4, 6, 10 und 8 Achsen TITEL 42

Einzigartige DÜWAG in Duisburg – 4 • 6 • 8 • 10 – Das ist keine Kombination für die Öffnung eines Tresors oder eine Handy-Pin, sondern der Lebenslauf in Achszahlen von vier ganz speziellen Duisburger Straßenbahnwagen der Nachkriegszeit. Sie waren zeitlebens Besonderheiten im Wagenpark – und sie unterschieden sich auch untereinander

■ Pilsener Spezialitäten 50



Tschechien: Tatras in Plzeň heute und morgen – Beim westböhmischen Betrieb kommen noch vier verschiedene Tatra-Bauarten zum Einsatz, darunter auch vier aus je zwei T3 entstandene achtschichtige Gelenkwagen! Die Karriere der „Astra“-Teilniederflurwagen ging indes im März zu Ende

■ DÜWAG-Revival, letzter Akt TITEL 54

Frankfurt am Main: Pt-Wagen im Liniendienst – Bis zu sieben DÜWAG-Klassiker aus den 1970er-Jahren kommen aktuell im Straßenbahnnetz der Mainmetropole noch bzw. wieder zum Einsatz. Das Ende der Episode, in der die Wagen jüngst wieder auf Strecken kamen, wo sie seit vielen Jahren nicht mehr zu sehen waren, steht aber unmittelbar bevor



Deutschland: Die Linien mit dem dichtesten Takt 16



Frankfurt am Main: Pt-Wagen vor dem Einsatzende 54



Heidelberg: Was aus den Ausbauplänen wurde 30



Wien: Der ehemalige Straßenbahnhof Währing 64

Geschichte

Spuren spannender Straßenbahn-Geschichte(n)..... 64

Wien: Die ehemaligen Straßenbahnhöfe Währing und Breitensee – Vor allem die Verlängerung der U-Bahnlinie U3 war verantwortlich dafür, dass die Wiener Linien zwei Tram-Remisen mit spannenden Betriebsmerkmalen im westlichen Stadtgebiet aufgaben. Von einer davon zeugen heute gut erhaltene und neuer Nutzung zugeführte Bauwerke

Mit Zweiachsern durch hohle Gassen 72

Jenas Straßenbahn vor drei Jahrzehnten – Im Frühjahr 1991 zog Andreas Mausolf nach Jena. Seinen Erstbesuch dokumentierte er in Schwarzweiß-Bildern. Der damalige Trambetrieb mit seinem antikierten Fahrzeugpark schien aus der Zeit gefallen ...



RUBRIKEN

Bild des Monats	6	Einst & Jetzt	62
Journal (aktuelle Meldungen)	8	Forum (Leserbriefe)	80
Nächster Halt	36	Impressum	81
Fundstück.	49	Vorschau	82

Straßenbahn im Modell 76–79

Beiwagenbetrieb nach Vorbildbeispielen: Oft werden Beiwagen nur auf einer Teilstrecke benötigt – so wie einst bei der Straßenbahn in Minden oder Paderborn. Das Abstellen und die Übergabe sorgen für besonderen Betriebspaß



Titelmotiv

Nur zwischen 1972 und 1974 gab es in Duisburg zwei DÜWAG-Gelenkwagen in zehnnachsiger Ausprägung. Ursprünglich waren es vierachsige Großraumwagen, die zum Sechssachser umgebaut wurden und später als Achtsachser fuhren KLAUS RUHKOPF, SLG, AXEL REUTHER (2)

Rücktitel

Endlich Urlaub!? Ein schönes Reiseziel auch für Straßenbahnfreunde ist die Insel Mallorca, verkehrt hier doch die „Tramvia de Söller“. Noch aus der Zeit der Betriebseröffnung 1912 stammt Wagen 1, der sich hier im Gespann mit einem weiteren Tw und einem offenen Bw auf dem Marktplatz von Söller zeigt

MICHAEL BEITELSMANN







Tradition und Moderne

Der Stadtverkehr in den chinesischen Städten befindet sich wie das gesamte Land seit etwa 30 Jahren in einem enormen Wandel. In unglaublichem Tempo verschwanden ganze Stadtviertel mit traditionellen Strukturen. Kleinere Häuser wichen neuen Wohnsilos und breiten Straßen, Altstädte wurden eingeebnet und stattdessen Hochhäuser erbaut. Bildeten einst Radfahrermengen riesigen Ausmaßes den nicht öffentlichen Verkehr, prägen inzwischen Armadas von Autos die Szenerie. 40 Städte eröffneten U-Bahnsysteme, 15 Städte Straßenbahnsysteme und weitere werden folgen. Dennoch sind noch immer Straßenbahnen aus der Vorkriegszeit im Einsatz, die letzten

im Lande fahren im Nordosten in der Hafenstadt Dalian. Die Serie DL3000 wurde vor einigen Jahren umfangreich rekonstruiert und behielt sogar ihre Lyrabügel. An der Haltestelle Dongguan Lu leben einsteigende Fahrgäste gefährlich, denn Autofahrer halten selten an, es gilt wie überall das „Recht des Stärkeren“. Wie die am rechten Bildrand befindliche Haltestelle beweist, sind Chinesisch-Kenntnisse zur Orientierung sehr hilfreich. Hinter den Metallzäunen sind die letzten Reste der historischen Bebauung zu erahnen und der Abbruch steht unmittelbar bevor, während die Silhouette des Zentrums bereits durch das moderne China geprägt ist.

BERNHARD KUSSMACK

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

Krefeld: Mobilitätskonzept sieht den Bau mehrerer neuer Straßenbahnstrecken vor

Neue Ziele für die Straßenbahn am Niederrhein?

In Krefeld Rheinhafen könnte eine zentrale Verteilstelle einer projektierten Logistiktram entstehen. In der gegenwärtigen Beschaulichkeit, in der Tw 604 die dortige Schleife verlässt, deutet aber noch nichts darauf hin



■ Seit Anfang 2019 arbeitet die Stadt Krefeld an einem „Integrierten Mobilitätskonzept“ als Entwicklungsbasis zur künftigen städtischen Verkehrspolitik. Unter Beteiligung der Bürger entstand ein Maßnahmenkatalog, der am 7. April veröffentlicht wurde und im nächsten Schritt nun in die politischen Gremien zur Beratung geht. Das heißt auch, dass die aktuell vorgeschlagenen Maßnahmen noch keinerlei rechtliche Bin-

dung haben – zunächst muss die Stadt Krefeld entscheiden, ob und welche sie davon wirklich umsetzen möchte oder auch – vor allem aus finanzieller Hinsicht – umsetzen kann.

Ein Teil des Konzeptes beinhaltet den Öffentlichen Personennahverkehr und darin wiederum auch verschiedene Ausbaumaßnahmen im kommunalen Schienenverkehr. Die erstellte Konzeptkarte sieht bis zu zehn Neubauvorhaben im

Bereich Stadt-/Straßenbahn vor, die zum Teil auch bereits im städtischen Flächennutzungsplan (FNP) von 2015 enthalten waren, Übersicht siehe Tabelle.

Logistiktram für Güter?

Hervorzuheben ist der Vorschlag, nach dem zusätzlich die Einrichtung einer „Logistiktram“ zur Verteilung von Gütern zu dezentralen Logistikhubs auf der bestehenden Linie 044 bis Rheinhafen

und optional weiter über die geplante Neubaustrecke bis Gellep Heidbergsweg beziehungsweise Bataverstraße/An der Römerschanze vorgeschlagen wird. An der aktuellen Endstelle Rheinhafen soll eine zentrale Verteilstelle entstehen.

Außer den genannten Bauvorhaben sind weitere flankierende Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Straßen-/Stadtbahnbetriebs vorgesehen. So wird auch ein einheitlicher 15-Mi-



Stumpf endet die Linie 042 bisher an der Elfrather Mühle, doch eine Verlängerung von hier ostwärts ist bereits im Flächennutzungsplan 2015 festgeschrieben

MICHAEL KOCHS (3)



An der Haltestelle Steeger Dyk in Krefeld-Hüls soll eine der Mobilstationen entstehen, der Anschluss zum Bus funktioniert schon heute

nuten-Grundtakt bei der Straßenbahn mit einer Verdichtung durch Linienüberlagerungen auf 7,5 Minuten, sowie ein durchgehender Zehn-Minuten-Takt auf der Stadtbahn vorgeschlagen. Letzterer soll durch eine direkte Verknüpfung mit dem Düsseldorfer Norden durch die bis nach Krefeld zu verlängernde, aktuell an der Station „MERKUR SPIEL-ARENA/Messe Nord“ im Düsseldorfer Norden endende Linie U78 erreicht werden. Dazu ist allerdings der bereits geplante Bau einer neuen Rheinquerung für die Stadtbahnen südlich der Autobahnbrücke der A44 notwendig. Diese Taktverdichtung bis Krefeld ist Teil des sogenannten „K-Bahn-Gutachtens“ von 2019.

Eine weitere Attraktivitätssteigerung des ÖPNV soll durch eine Bevorzugung auf den Hauptachsen (beispielsweise mehr Vorrangschaltungen, eigene Gleiskörper, Einrichtung von Kaphaltestellen), verbesserte Anschlussbeziehungen, Verbesserung der Beförderungsqualität und hier insbesondere Barrierefreiheit, verbesserte Tarifsysteme und dichtere Taktfolgen auch in den Schwachlastzeiten erreicht werden.

Neben den beschriebenen Maßnahmen im Bereich Straßen- und Stadt-

Jena

■ Im Vorgriff auf die geplante Beschaffung neuer und größerer Straßenbahnen sind Umbauten des Betriebshofes Burgau sowie diverse infrastrukturelle Anpassungen im Streckennetz nötig, die zusammen etwa 35 Millionen Euro kosten. Projektentwicklung, Planung und Umsetzung für das Teilprojekt „Umbau Betriebshof“ übernehmen als Arbeitsgemeinschaft (ARGE) die Berliner Prokonzept GmbH Industrieanlagenplanung sowie die Glass Ingenieurbau Leipzig GmbH. Im Herbst 2021 starten die Umbaumaßnahmen am Depot, sodass rechtzeitig zur voraussichtlichen Anlieferung der neuen Wagen Ende 2022 alles fertig ist.

MSP

Chemnitz

■ Am 29. April taufte Oberbürgermeister Sven Schulze die fünfte der 14 Škoda-Bahnen auf den Namen „Manchester“ – zu Ehren der Städtepartnerschaft. Im Rahmen der Bewerbung zur Europäischen Kulturhauptstadt 2025 hatte sich die Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) in Abstimmung mit der Stadt entschlossen, die Wagen der neuen Škoda-Flotte nach den Chemnitzer Partnerstädten zu benennen. Bereits 2020 haben vier Škoda ForCity Namen erhalten: Nach der slowenischen Partnerstadt Ljubljana, der Partnerstadt Düsseldorf, der Geburtsstätte der Škoda-Bahn, Pilsen, sowie nach Chemnitz selbst.

MSP

Darmstadt

■ Im Rahmen der Offensive für Barrierefreiheit hat HEAG mobilo von Anfang April bis Ende Mai die Haltestelle Bessunger Straße stadteinwärts barrierefrei umgebaut. Dabei entstand ein für Fahrradfahrer überfahrbares Kap und ein Fahrgastunterstand samt dynamischem Fahrgastinformationssystem. Während der Osterferien galt hierzu eine baubedingte Sperrung, die Linien 7 und 8 fuhren im betroffenen Abschnitt im Schienenersatzverkehr. Zwischen Arheilgen und Luisenplatz rollten die Bahnen im Zehn-Minuten-Takt und fuhren ab Luisenplatz weiter als Linie 3 zur Lichtenbergschule.

MSP

Nr.	Geplanter Streckenverlauf	FNP 2015
1.	Friedrichsplatz (Abzweig von Linie 044) – Nordwall – Westparkstraße – Birkschenweg – Kempener Allee – Siempelkampstraße, ggf. mit Fortsetzung bis Hülser Straße (Verknüpfung mit Linie 044)	X
2.	Berliner Straße (Abzweig von Linie 044) – Glockenspitze – Hausbend (Verknüpfung mit Linie 044), ggf. mit Abzweig über verlängerte Berliner Straße und Glindholzstraße zum Bockumer Platz (Verknüpfung mit Linie 042 und 043); letztere Strecke würde nicht nur zur Einrichtung einer Querspange, sondern auch als Ausweichroute für die Trasse Uerdinger Straße dienen	–
3.	Kuhleshütte (Abzweig von Linie 044) – Bahnhof Oppum	X
4.	Edelstahlwerk Tor 3 (Endstelle Linie 042) – Stadtgrenze Willich, ggf. weiter nach Willich	X
5.	Rheinhafen (Endstelle Linie 044) – Düsseldorfer Straße – Gellep-Stratum	X
	ggf. zusätzlich Verlängerung Gellep-Stratum – Gewerbegebiet Rheinhafen Süd (Gellep Heidbergsweg bzw. Bataverstraße/An der Römerschanze)	–
6.	Elfrather Mühle (Endstelle Linie 042) – Rather Straße – Parkstraße, Anbindung Elfrather See und geplantes neues Gewerbegebiet östlich der Autobahn A57	X
7.	Hüls Depot – Krefelder Straße – Kempener Straße Höhe Leidener Straße; langfristig Prüfung einer Weiterführung zum geplanten Wohnbaufeld Hüls-Südwest und Gewerbegebiet Mühlenfeld; die früher diskutierte „Kleine Ringlösung Hüls“ wird nicht mehr weiterverfolgt	–
8.	Rheinstraße – Ostwall – Moerser Straße – Verberg (nach „K-Bahn-Gutachten“ von 2019), ggf. weitere Verlängerung Verberg – Traar; das Mobilitätskonzept spricht hier von einer „Straßenbahnlinie“, ggf. auch Verlängerung der regelspurigen Stadtbahn denkbar	–
9.	Bereich Fischeln: 1. Verlängerung der Linie 041 vom bisherigen Endpunkt Grundend westlich parallel zur Stadtbahnstrecke U70/U76 bis zu neuer Endstelle an der Kölner Straße/Goldsee, unmittelbar nördlich der A44 – hier auch eine neue Haltestelle für die U70/U76 zur Verknüpfung*	–
10.	Weiterer neuer Stadtbahn-Haltepunkt für U70/U76 an der Hafelsstraße	–
*In einem zweiten Schritt Neubaustrecke von der südlichen Kölner Straße nahe der neuen Endstelle über Anrather Straße und Willicher Straße bis zur Oberschlesienstraße (Verknüpfung mit Linie 042). Zusätzlich Aufteilung der heutigen Linie 041 (aktuell Zehn-Minuten-Takt) in zwei sich überlagernde Linien zur Schaffung eines 15-/7,5-Minuten-Takts in Richtung Fischeln und Einrichtung einer Durchmesserlinie Fischeln – Uerdingen.		



Düsseldorf: Baubedingt umgeleitet werden im Stadtteil Pempelfort noch bis 31. August die beiden Linien 701 und 705, hier Tw 2138 am Blücherplatz unterwegs als Linie 701

MICHAEL BEITELSMANN (3)

bahn sieht das Mobilitätskonzept zahlreichere weitere Punkte im Bereich ÖPNV/SPNV durch Verbesserungen im Bus- und Eisenbahnnetz vor. Abzuwarten bleibt, wie viele der umfangreichen Ideenskizzen nach Durchlaufen der politischen Gremien übrig bleiben. MKO

Bochum Gleisbau für neue Trasse

■ Das Betriebsgelände des 2014 geschlossenen Bochumer Opel-Werks wird seit 2015 im Rahmen des Projekts Mark 51°7 erschlossen. Neben einem 2019 eröffneten Paketzentrum der Post-Tochter DHL und weiteren gewerblichen Betrieben sollen sich hier auch Hochschul- und Forschungseinrichtungen ansiedeln. Im westlichen Bereich ist das Entwicklungsgebiet be-

reits über eine Buslinie an das Netz des Bochumer Nahverkehrs angeschlossen. Inzwischen hat die BOGESTRA auch mit den Gleisbauarbeiten für den zukünftigen Straßenbahnanschluss begonnen, der von der Strecke nach Langendreer beziehungsweise Witten auf der Wittener Straße in Höhe der Haltestelle Mark 51°7 abzweigt. Auf dem zu erschließenden Gelände entstehen zwei Haltestellen. Dazu kommen ein Gleiswechsel und Abstellgleise. Insgesamt beträgt die Streckenlänge 820 Meter. Die Gleise werden teilweise als Rillenschienen in die Fahrbahn der zukünftigen Suttner-Nobel-Allee eingelassen. Die Arbeiten am Straßenbahnanschluss sollen Ende 2021 abgeschlossen sein. Der Termin der Inbetriebnahme muss noch zwischen der BOGESTRA, der Stadt Bochum und der Bochum Perspektive als Projektent-



Bochum: Langsam wächst die Trasse auf dem alten Opelwerksgelände, hier der Bauzustand von Anfang April südwestlich der Haltestelle Mark 51°7, wo die Strecke ans Bestandsnetz anschließt

RICHARD HOLTZ

wickler von Mark 51°7 abgesprochen werden, ebenso die Namen der beiden zukünftigen Haltestellen. RIH

Düsseldorf Umleitung für Linien 701 und 705

■ Aufgrund des mobilitätsgerechten Umbaus der Haltestelle Nordstraße werden die Straßenbahnlinien 701 und 705 im Stadtteil Pempelfort für mehrere Monate umgeleitet. Vor dem eigentlichen Haltestellenumbau, der im Mai startet, führte die Netzgesellschaft Düsseldorf Regulierungsarbeiten aus. Die Bahnen der Linien 701 und 705 fahren in Richtung DOME/Am Hülsenhof bzw. Unterrath ab der Haltestelle Sternstraße eine Umleitung über die Strecken der Linien 706 und 707. Die Haltestellen Nordstraße und Venloer Straße werden an die

Haltestelle Venloer Straße der Linie 707 in Richtung Unterrath verlegt. In Richtung Am Steinberg oder Vennhauser Allee fahren die Bahnen ab den Haltestellen Münsterplatz (Linie 701) und Essener Straße (Linie 705) ebenfalls eine Umleitung. Dabei sind mehrere Haltestellenverlegungen nötig: Die Haltestelle Dreieck wird verlegt an die gleichnamige Haltestelle der Linie 707 in Richtung Medienhafen, Kesselstraße. Die Haltestellen Venloer Straße und Nordstraße an die Haltestelle Marienhospital der Linie 706 in Richtung Hamm und die Haltestelle Sternstraße an die gleichnamige Haltestelle der Linie 706 in Richtung Hamm. Die Sperrung begann bereits am 12. April und dauert voraussichtlich bis zum 31. August. MBE

Duisburg/Düsseldorf Fahrzeughilfe von Rheinbahn für DVG

■ Schon seit Januar leistet die Düsseldorfer Rheinbahn Fahrzeughilfe für die Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG). Da die dortigen 18 Stadtbahnen, die ausschließlich auf der von Rheinbahn und DVG gemeinsam betriebenen Stadtbahnlinie U79 (Duisburg-Meiderich – Düsseldorf-Universität Ost) fahren, nach und nach technisch an das neue Zug-sicherungssystem angepasst werden müssen und dadurch temporär nicht für den Einsatz zur Verfügung stehen, hilft die Rheinbahn der DVG temporär mit Fahrzeugen aus. Diese Ausleihe hat zur Folge, dass auf der Linie U78 überwiegend nur Solowagen anstatt der üblichen Doppeltraktionen fahren können. Aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen des öffentlichen Lebens finden zurzeit keine Veranstaltungen in der Messe oder der Arena statt, die ja beide durch die U78 angebunden sind. Da die wichtige Pendlerlinie U79 weitgehend parallel zur kürzeren U78 fährt, hat die Rheinbahn sich nach Auskunft eines Sprechers entschieden, hier die

■ Potsdam: Der beim Verkehrsbetrieb in Potsdam (ViP) zuletzt vor allem zur Fahrleistungsenteisung im Winter noch vorgehaltene Fahrschul-KT4D 301 mit originaler Steuerung über Fußpedal fuhr am 18. April zum offiziellen Abschied als Fotofahrt – pandemiebedingt nicht zur Mitfahrt freigegeben, sondern als reine Fotofahrt für Zaungäste – noch einmal über das komplette Streckennetz. Über die weitere Zukunft des Gelenkwagens war bei Redaktionsschluss noch nicht abschließend entschieden

CHRISTOPH GRIMM

