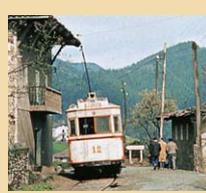




Tatras in Mähren
Die letzten Oldies in
Ostrau und Olmütz



Überlandtram-Rarität
Durch das Baskenland
auf 1.365-Millimeter-Spur

STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



Kurioses Kapitel in Kassel



So spannend ist die Geschichte
der alten Strecke nach Baunatal



**Zukunft der Stadtbahn-Flotten
von Köln und Bonn bis Dortmund:**

B-Wagen sanieren oder ersetzen?

Das sind die Strategien an Rhein und Ruhr

VIEWAPP



AEROSOFT

TRAMSIM

MUNICH



.. ENTDECKE
MÜNCHEN
AUF EINEM VIRTUELLEN STÄDTETRIIP

TRAM-SIM.COM / AEROSOFT.COM



Neuer Linienverkehr auf Betriebsstrecken?

Ungebremst durch die Corona-Pandemie überschlagen sich Politiker quer durch die Republik mit Beteuerungen, die Verkehrswende vorantreiben zu wollen. Da ist es sowohl für örtliche Entscheidungsträger als auch für Schienenverkehrs-Fans natürlich ernüchternd, mit welch langen Zeiträumen man zwischen erster Projektidee bis zur Inbetriebnahme neuer innerstädtischer Bahninfrastruktur rechnen muss. Anders ist es dort, wo bereits betriebsbereite Gleisanlagen liegen. Sowohl genehmigungsrechtlich als auch finanziell sind hier meist nur kleine Hürden bis zu einer Aufnahme des regulären Linienbetriebs zu nehmen.

In unserer Serie „Es fährt (k)eine Bahn nach“ stellen wir Hintergründe und Perspektiven von Straßenbahnstrecken vor, die nicht regelmäßig bedient werden – in diesem Heft nun bereits zum zehnten Mal. Viele dieser Strecken bieten Chancen, sie auch im Linienverkehr wieder bzw. künftig regelmäßig zu nutzen – manche auch erst auf den zweiten Blick. Die Strecke von Mattenberg zum VW-Werk der Kasseler Straßenbahn (siehe großer Artikel ab Seite 74) zeigt beispielsweise, dass nicht generell ausreichendes Potenzial vorhanden ist. Schließlich geht die Strecke größtenteils über freies Feld und abgesehen von den typischen Schichtwechsel-Zeiten im Werk, welches ohnehin von einer weiteren Straßenbahnstrecke

erschlossen ist, hält sich die Nachfrage in Grenzen. Anders könnte sich die Kosten-Nutzen-Betrachtung hier allerdings für den direkt an die Haltestelle Mattenberg anschließenden Teilabschnitt entlang der Julius-Leber-Straße darstellen. Hier befinden sich links und rechts der Straßenbahnstrecke Mehrfamilienhäuser. Warum also nicht den Anwohnern einen kürzeren Fußweg zur nächsten Haltestelle ermöglichen? Die Straßenbahn ist hier zudem bestens trassiert. Sie ist zweigleisig und verfügt über einen eigenen Gleiskörper. Die „Baukosten“ würden sich auf die Einrichtung einer zeitgemäßen Haltestellenanlage mit nachgelagerter Wendeanlage beschränken – ruckzuck hätte man eine „kleine aber feine“ Linienverlängerung beisammen.

Charmant wäre eine Teilreaktivierung der Strecke für den Linienverkehr durch den auch in betrieblicher Hinsicht geringen Aufwand: An der Endstelle Mattenberg enden mit den Linie 3 und 7 ohnehin zwei Linien, von denen eine um lediglich eine Haltestelle verlängert werden müsste. Gegebenenfalls wäre das sogar in der bestehenden Wendezeit am Mattenberg ohne zusätzlichen Fahrzeugumlauf möglich. Anderorts sind derartige Überlegungen längst im Gange, sodass Betriebsstrecken etwa in Essen, Frankfurt am Main, München oder Nürnberg in den nächsten Jahren wieder in das Liniennetz eingebunden werden sollen – und das ist äußerst positiv. Schließlich ist jede zusätzliche Verbindung ein Mosaikstein für eine nötige Verkehrswende.

Die alte Strecke zum Kasseler VW-Werk hat ihren regelmäßigen Linienverkehr in den 1990er-Jahren verloren, obwohl sie auf dem ersten Teilabschnitt zentral durch eine Mehrfamilienhaus-Siedlung verläuft. Seit 2017 wird die Strecke gar nicht mehr bedient

DR. HERIBERT MENZEL



Philipp Kramer schreibt seit über zehn Jahren für STRASSENBAHN MAGAZIN

➔ Welche nicht oder nicht regelmäßig bediente Strecken sollten ins reguläre Liniennetz ihres Verkehrsbetriebs aufgenommen werden?

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



TITEL ▶ B-Wagen an Rhein und Ruhr: Modernisierungs-Strategien und Nachfolgetypen38

▶ Betriebe

■ Wie gemalt gegen Schmierereien..... 16

Straßenbahn-Kunstwerke am Streckenrand – Vor allem in Berlin und bei Betrieben im Land Brandenburg ziehen Straßenbahn-Gemälde auf Funktionsbauwerken links und rechts der Gleise die Blicke auf sich. Attraktiver als zweckmäßig getünchte Betonwände oder sterile Kunststoffflächen ist das allemal. Doch es steckt eine ganz andere Idee dahinter ...

■ Neues Gesicht für einen Klassiker 22

Karlsruhe: Turmbahnbahn wird länger und vollautomatisch – Im Oktober 2022 erlischt die Betriebsgenehmigung für die 1966 „weiter-öffnete“ Bahn auf den Karlsruher Hausberg. Ein Neubau ist geplant und beschlossen. Aber es gibt Widerstand gegen das futuristische Projekt

■ Alles auf Neu in Sarajevo 26

Straßenbahn wird fit für die Zukunft – Seit Jahrzehnten fährt die einzige Straßenbahn in Bosnien-Herzegowina auf Verschleiß. Damit ist jetzt Schluss: Frische Gleise werden verlegt, Haltestellen saniert, moderne Niederflurwagen kommen, neue Streckenabschnitte sollen entstehen

■ Mit Schlag oder gedämpft..... 34

Technik und Einsatz von Rückfallweichen – Für Weichen, die stumpf aufgefahren werden dürfen und in die Grundstellung zurückfallen, gibt es in der Welt der Straßenbahn mehrere Einsatzszenarien – nicht nur Ausweichen an eingleisigen Strecken



▶ Fahrzeuge

■ Modernisieren oder ersetzen? TITEL 38

Die Zukunft der B-Wagen an Rhein und Ruhr – 489 Stadtbahnwagen vom Typ B wurden für die Betriebe an Rhein und Ruhr gebaut. Der Großteil davon ist nach wie vor im Einsatz. Grundlegend saniert wurden bisher nur Kölner und Bonner Fahrzeuge der ersten Generation, doch weitere Modernisierungs- und Ersatzbeschaffungsmaßnahmen laufen an

■ Tatra-Dämmerung in Mähren TITEL 50

Tschechien: Tatra-Klassiker in Ostrava und Olomouc – Im östlichen Landesteil Tschechiens geht die Zeit der klassischen Tatras langsam, aber sicher zu Ende. Während in der Industriestadt Ostrava (Ostrau) die K2-Gelenkzüge verschwunden sind, aber noch mehrere T3-Umbauvarianten verkehren, ist der Einsatz der Hochflurer in Olomouc (Olmütz) fast Geschichte



RUBRIKEN

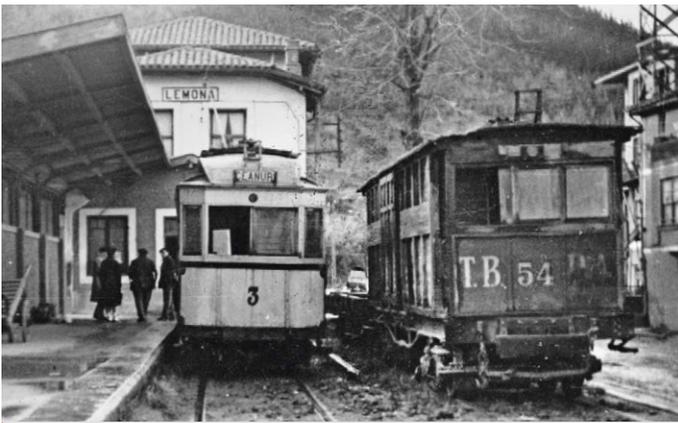
Bild des Monats	6	Forum/Leserbriefe	72
Journal (aktuelle Meldungen)	8	Termine	72
Nächster Halt	32	Impressum, Buchtipps	73
Einst & Jetzt	54	Vorschau	82



Was hinter den bunten Tram-Malereien steckt 16



Sarajevo: So wird der Betrieb grundlegend saniert 26



Spanien: Überlandstraßenbahn auf seltener Spur 56



Kassel: Die alte Strecke zum VW-Werk in Baunatal 74

► Geschichte

■ Fahrt auf seltener Spur TITEL 56

Überlandstraßenbahn im Norden Spaniens – In der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts verkehrte eine Tram von Bilbao nach Durango, die Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia. Auf 1.365-Millimeter-Spur beförderten die Triebwagen auf dem zeitweise knapp 50 Kilometer messenden Streckennetz Reisende und Güter

■ Tschüs „16“, tschüs GT 6 64



Hannover: Vor 25 Jahren endete die Straßenbahn-Ära – Gut drei Jahrzehnte nach dem ersten Spatenstich für die U-Stadtbahn war im Herbst 1996 Schluss für die letzte klassische Straßenbahnlinie der ÜSTRA

■ Schwäbisches Überlandtram-Zeugnis 66

In der oberschwäbischen Stadt Ravensburg erinnert ein ehemaliges Stationsgebäude noch heute an die 1959 stillgelegte Überlandstraßenbahn Ravensburg – Weingarten – Baienfurt

■ Zu VW durch die Prärie TITEL 74

Kassel: Die ursprüngliche Strecke nach Baunatal – Anfangs eingleisig, eigentlich längst entbehrlich, temporär ganz ohne Linienverkehr, seit Jahren unterbrochen – die „VW-Strecke“ im Süden der Stadt ist eines der interessantesten und kuriosesten Straßenbahn-Kapitel Kassels

■ Straßenbahn im Modell 68–71

Antwerpen-Luchtbal in 1:87: Jan Martens ist es gelungen, mit wenigen Mitteln die besondere Atmosphäre dieses Teils der belgischen Großstadt glaubhaft einzufangen 68

Pilsener Achtachser mit Niederflurmittelteil in H0: 71



Titelmotiv
Gemischtes Bonner Doppel aus zweiterstelltem B80S (Tw 7756) und nicht modernisiertem B100S auf der Bonn und Köln verbindenden Stadtbahnlinie 16 bei Sürth (8. September 2021) MICHAEL BEITELSMANN

Rücktitel
Blick aus dem Wiener Zentralfriedhof: Der E₂/c₅-Zug 4078/1478 fährt am 20. Dezember 2016 in die Schleife am 3. Tor, dem damaligen Endpunkt der Linie 71. Mittlerweile kommen auf der nun zwischen Kaiserebersdorf und Börse verkehrenden Linie 71 neben den Typen E₂ und ULF auch die neuen Flexity der Type D zum Einsatz
FREDERIK BUCHLEITNER



Magdeburger Großprojekt

49 Niederflurbahnen und sieben Tatra-Züge sind derzeit im Betriebshof Nord im Stadtteil Rothensee der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) stationiert. Im Juni 2013 hatte das Elbhochwasser die Anlagen in Mitleidenschaft gezogen, sodass es nun zu einem Neubau kommt, für den am 12. März 2021 Baurecht erging. Zunächst konnten bauvorbereitende Arbeiten wie Baufeldfreimachung und Abriss alter Nebenanlagen erfolgen. Danach begann die Auffüllung des Geländes – zu dieser Zeit entstand das Luftbild –, denn das neue Depot wird gut zwei Meter höher liegen als bisher, um hochwassersicher zu sein. Im bereits aufgefüllten Teil im vorderen Bildteil steht mittlerweile die Baustelleneinrichtung.

Am 6. September fand der erste Spatenstich für den neuen Betriebshof statt. Noch 2021 soll auf der freien Fläche mit dem Bau der neuen Abstellhalle begonnen werden. Wenn diese fertig ist, wird die jetzige Freiabstellfläche entfernt, sodass an deren Stelle dann eine neue, moderne Haupt-Werkstatt für die Straßenbahnfahrzeugflotte und später das Verwaltungs- und Fahrdienstgebäude und ein zentraler Recyclinghof entstehen können. Danach wird die alte Werkstatthalle abgerissen und die Hauptwerkstatt in Brückfeld aufgelassen. Der Neubau wird bei vollem Straßenbahn- und Werkstattbetrieb des bisherigen Depots stattfinden. Die neue Hauptwerkstatt ist für die Gesamtkapazität von 117 Fahrzeugen ausgelegt. Insgesamt werden 110 Mio. Euro investiert. Wenn 2026 alles fertig ist, wird Magdeburg über einen der modernsten Betriebshöfe Europas verfügen. DITMAR PAUKE, FOTO: © MVB



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

Adlershof und Schöneweide nach 17 Monaten Bauzeit per Tram verbunden

Neue Straßenbahnspange in Berlin eröffnet



30. Oktober 2021: Die Neubaustrecke „Adlershof II“ im Berliner Südosten geht in Betrieb. Im großen Bild treffen sich Bahnen der Linien M17 und 63 in der Kehranlage Landschaftspark Johannisthal. Rechts oben die Prominenz beim Durchschneiden des Eröffnungsbandes, darunter der erste reguläre Wagen (GT6U Nr. 1588) im Fahrgastverkehr am Beginn der Neubaustrecke in Schöneweide

BERNHARD KUSSMAGK (6)

■ Um 13:22 Uhr rollte am letzten Sonnabend im Oktober GT6U Nr. 1588 als erste reguläre Straßenbahn auf der MetroTram-Linie M17 ab dem Bahnhof Schöneweide zum Bahnhof Adlershof über die 2,7 Kilometer lange Neubaustrecke im Südosten Berlins (siehe auch ausführlicher Bericht „Anschluss an die Zukunft“ in Heftausgabe 2/2021). Der aufstrebende Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Adlershof (WISTA) ist nun auf direktem Weg mit Schöneweide verbunden und Karlshorst, Lichtenberg, Hohenschönhausen und die Altstadt Köpenick sind von der Neubaustrecke „Adlershof II“ aus umsteigefrei erreichbar. Die gesamte, rund 40 Millionen Euro

teure Neubaustrecke liegt auf begrüntem Bahnkörper und verfügt über fünf barrierefreie Haltestellen mit Seitenbahnsteigen und jeweils zwei Zugängen. Die erste Prognose geht von 12.000 Fahrgästen täglich aus. Doch die Zahl könnte bald steigen, denn mit der zum Teil noch lockeren Bebauung am Groß-Berliner Damm wird es bald vorüber sein, hier werden weitere Fahrgastpotenziale entstehen. Nicht nur die Anbindung an die S-Bahnhöfe Schöneweide und Adlershof verbessert sich, sondern die Straßenbahn ist (unter Mitbetrachtung des ersten Teils der Neubaustrecke, bezeichnet als „Adlershof I“) quasi „von Anfang an

dabei“ und erschließt sowohl soeben entstandene als auch künftige Wohn- und Gewerbeareale.

Verknüpfung mit dem neuen Betriebshof

Wichtig ist außerdem die Tatsache, dass der südöstlich der Schleife Adlershof ab dem Jahr 2025 erste nutzbare Teilabschnitt des neuen Betriebshofs auf einem weiteren Weg an das Netz angeschlossen ist. Die enge Dörfeldstraße durch den alten Ortskern von Adlershof wird somit entlastet und die Flexibilität bei der Fahrzeugdisposition und im Falle von Betriebsstörungen verbessern sich erheblich. Das zunächst geplante Betriebskonzept

haben die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) etwas modifiziert. Die Linie M17 wurde vom S-Bahnhof Schöneweide bis S-Bahnhof Adlershof verlängert, sie verkehrt bis 21 Uhr alle zehn Minuten, anschließend alle 20 Minuten. Die Linie 61 wurde von Adlershof, Karl-Ziegler-Straße bis zum S-Bahnhof Schöneweide verlängert und verkehrt im 20-Minuten-Takt. Ab 20 Uhr und am Wochenende ganztägig endet sie bereits am S-Bahnhof Adlershof und bedient zu diesen Zeiten die Neubaustrecke nicht. Die Linie 63 hat die BVG von Adlershof, Karl-Ziegler-Straße bis Landschaftspark Johannisthal verlängert. Sie verkehrt ganztägig alle 20 Minuten und bedient nur einen kleinen Teil



Tatra-Parade im Betriebshof Köpenick. Die BVG veranstaltete hier am 30. Oktober einen Tag der offenen Tür und holte dabei die Verabschiedung der KT4D nach, deren Linieneinsatz bereits am 7. Mai endete



KT4D Nr. 219 481-3 (oben) und 219 282-8 an der Kehranlage Landschaftspark Johannisthal im Zuge der Neubaustrecke „Adlershof II“. Die Sonderfahrten waren lange im Voraus ausgebucht



Wuhlheide – Betriebshof Köpenick. Interessierte mussten sich vorher anmelden, die Fahrten waren bereits lange vorher ausgebucht. Historische Straßenbahnen luden zur Rundfahrt durch die Altstadt Köpenick ein. Das Mockup der künftigen Straßenbahngeneration war erstmalig der Öffentlichkeit zugänglich – auch hier waren die Besichtigungstermine lange vorher ausgebucht.

Blick in die Zukunft

Berlin wird demnächst einen neuen Senat haben, der sich vermutlich aus denselben Parteien wie bisher zusammensetzen wird, mit der SPD als stärkster Fraktion knapp vor den Grünen. Die SPD misst neuerdings dem U-Bahn-Bau viel Bedeutung zu, dennoch bleibt zu hoffen, dass der unterzeichnete Verkehrsvertrag, der eine Ausdehnung des Straßenbahnnetzes durch 14 Neubaustrecken um fast 40 Prozent bis 2035 vorsieht, konsequent und zügig umgesetzt wird. Gegenwärtig befindet sich die Strecke Alt-Moabit – U Turmstraße im Bau, die anderen geplanten Strecken sind immer noch in der Warteschleife. Mangels „Bearbeitungskapazität“ bei den zuständigen Dienststellen hinken einige Maßnahmen dem Zeitplan hinterher. BERNHARD KUSSMAGK

Krefeld

Wagenhalle Hüls abgerissen

Seitdem 1964 die Krefelder Straßenbahn aus dem Zentrum des Stadtteils Hüls zurückgezogen wurde, wenden die Bahnen der heutigen Linie 044 auf dem Gelände des kleinen Betriebshofs am südlichen Ortseingang. Bis 2013 haben die Stadtwerke Krefeld (SWK) das damalige Gleisdreieck an der Depoteinfahrt genutzt, um den Einsatz der als Einrichtungfahrzeuge ausgeführten DÜWAG-Gelenkwagen nach

der Neubaustrecke. Verbesserungspotenzial liegt im Zuge der neuen Strecke in den Ampelschaltungen, denn gegenüber der bisherigen Busverbindung hat sich die Fahrzeit mit der Straßenbahn leicht erhöht. Hier muss dringend nachgebessert werden, was auch der Fahrgastverband IGEB forderte.

Tag der offenen Tür in Köpenick und Tatra-Parade

Die BVG hatte die Presse zu einer Eröffnungszereemonie an der Karl-Ziegler-Straße in Adlershof um 11 Uhr geladen. GTZO Nr. 2213 und GT6U Nr. 1530 brachten die geladenen Gäste zur Haltestelle Nieberstraße, wo sie in zwei in der

Gegenrichtung fahrende Fahrzeuge umstiegen und zurück zur Karl-Ziegler-Straße fuhren. Zeitgleich strömten die Fans zum Betriebshof Köpenick, denn ab 11 Uhr gab es dort einen „Tag der offenen Tür“ – den ersten seit etwa zwei Jahren. Da das Einsatz-Ende der Tatra-KT4D im Liniendienst am 7. Mai wegen der Pandemie ohne eine „würdige“ Verabschiedungsveranstaltung geschah, holte die BVG dies nun nach. Auf den Gleisen 3 bis 8 des Betriebshofs Köpenick bildeten Tattras eine Fahrzeugparade und ab 13:30 Uhr fuhren sie längs der Neubaustrecke auf einem Rundkurs Betriebshof Köpenick – S Adlershof – Groß-Berliner-Damm – S Schöneweide – An der

Darmstadt

HEAG Mobilo informierte am 7. Oktober, dass die 1,1 Kilometer lange Neubaustrecke auf der Lichtwiese bis Ende 2021 fertiggestellt sein wird. Als finales Teilstück entsteht die Wendeschleife vor dem Hörsaal- und Medienzentrum des Campus Lichtwiese. Im ersten Quartal 2022 sollen die Probefahrten beginnen. Nach Ostern 2022 soll die Linie 2 den Planverkehr aufnehmen. Wegen Schwierigkeiten beim Baugrund und späten Umplanungen liegen die Baukosten letztlich zwischen 6,78 und 7,93 Millionen Euro höher als ursprünglich veranschlagt. Das bedeutet eine Steigerung der Gesamtkosten auf bis zu 28,13 Millionen Euro. MKO

Heidelberg

Seit 25. Oktober ist die als Endpunkt für die Linie 22 fungierende Haltestelle Eppelheim Kirchheimer Straße wieder in Betrieb. In einer rund viermonatigen Sperrpause erhielt die Anlage einen barrierefreien Umbau sowie moderne Haltestellenausstattung, neue Fahrleitung und neue massive Prellböcke als Gleisabschluss. Nach dem Umbau ist einerseits der Umstieg zu den Buslinien 713 und 732 bequemer und nun auch für mobilitätseingeschränkte Personen erleichtert, andererseits ist hier nun auch der Einsatz der neuen Niederflurtrams möglich. Der Umbau hat 2,7 Millionen Euro gekostet. MSP

Würzburg

Voraussichtlich ab 2027 sollen Innenstadt und das Hubland durch die neue Tramlinie 6 näher zusammenrücken. Das Planfeststellungsverfahren sei bereits abgeschlossen, informierte Oberbürgermeister Christian Schuchardt Mitte Oktober. Die Tram soll in etwas mehr als einer Viertelstunde von der Juliuspromenade bis zur Haltestelle Washingtonstreet fahren. Planer rechnen mit rund 25.000 Fahrgästen täglich, Baustart der Neubaustrecke soll 2024 sein. Derzeit arbeiten Stadt und Verkehrsbetrieb an der Finanzierung des Vorhabens, die maßgeblich von Bund und Freistaat unterstützt werden soll. MSP

Hülse zu ermöglichen. Die Einstiegshaltestelle befindet sich bis heute im Hof des Depots vor der kleinen, vierspurigen Wagenhalle, die noch bis Anfang der 1990er-Jahre zum Abstellen ausgemustert Fahrzeuge Verwendung fand. Auch danach behielt das ansonsten inzwischen ungenutzte Betriebsgelände seine Funktion als Endstelle der Linie 044, da eine geplante Wiederverlängerung in den Hülser Ortskern mehrmals aus politischen und finanziellen Gründen scheiterte.

Am 18. Oktober begann nun der Abriss der baufälligen Wagenhalle, womit die Krefelder Straßenbahn aus Sicht von Straßenbahnfreunden um ein markantes Fotomotiv ärmer wird. Die SWK planen indes, das Depotgelände vorerst weiter in seiner bisherigen Art und Weise als Streckenendpunkt zu nutzen. Eine mögliche Streckenverlängerung ist zwar weiterhin in der verkehrspolitischen Diskussion, ihre Verwirklichung jedoch auf absehbare Zeit nicht zu erwarten. BHM

Bielefeld

Weitere M8C nach Łódź

■ Ende Oktober gelangten weitere vier M8C-Gelenkwagen per Straßentransport aus Ostwestfalen ins polnische Łódź. Die M8C 524 und 539 starteten am 20. Oktober ihre rund 830 Kilometer lange Fahrt auf dem Tieflader nach Osten, die Abreise der besonders gestalteten „Zeitreise“-Tw 516 und 538 folgte wenige Tage später am 27. Oktober. Damit ist die M8C-Serie der Baujahre 1982/83 jetzt komplett aus Bielefeld verschwunden. Die etwas jüngeren M8C-Wagen der Baujahre

1986/87 bleiben vorerst weiterhin im Einsatzbestand, doch mit der aktuell laufenden Inbetriebnahme weiterer Vamos-Neufahrzeuge wird auch der Einsatz der jüngeren M8C beim Verkehrsbetrieb mobil perspektivisch weiter zurückgehen. Zwei M8C-Doppeltraktionen sollen auch längerfristig weiter vorgehalten werden.

Am künftigen Einsatzort in Polen sollen die M8C modernisiert und mit einem Niederflurmittelteil ausgestattet wieder in Dienst gehen. Der Verkehrsbetrieb MPK Łódź hatte bereits 2013 insgesamt 14 Bielefelder M8C übernommen und in den letzten Jahren sukzessive umgebaut. MSP

Köln

Künftig längere Stadtbahnwagen

■ Die Stadt Köln und die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) planen gemeinsam eine Erneuerung der Stadtbahnflotte. In seiner Herbstsitzung wollte sich der Stadtrat mit dem beabsichtigten Kauf von 132 neuen Hochflur-Stadtbahnwagen beschäftigen. Die neuen Triebwagen sollen wie ihre Vorgänger etwa 30 Meter lang sein, sodass sie als Doppeltraktion gekuppelt eine Zuglänge von rund 60 Metern ergeben. Erste Visualisierungen zeigen dabei Zweirichtungsfahrzeuge mit nur einem Fahrerstand, was beim Blick auf den zweiten Teil des Vorhabens plausibel erscheint. Geplant ist nämlich zusätzlich der Kauf von 34 Zwischenmodulen, mit denen die 60-Meter-Bahnen auf 70 Meter verlängert werden können. Mit diesen neuen Fahrzeugen sol-



Krefeld: Am Endpunkt im Gelände des früheren Betriebshofes Hülse wendet Tw 668 am 17. Oktober, am Folgetag begann der Abbruch der alten Wagenhalle im Hintergrund

BERNHARD MARTIN



Bielefeld: Mit einem stark veränderten „Gesicht“ fahren die 2013 übernommenen Bielefelder M8C heute als M8Cn in Łódź, auch die jüngst übernommenen Tw sollen dieses Erscheinungsbild erhalten

FREDERIK BUCHLEITNER

len die Kapazitäten vor allem auf den Linien 4, 13 und 18 vergrößert werden.

Für künftige Netzerweiterungen ist außerdem eine Option zum Kauf von weiteren 60 Triebwagen und 23 Zwischenmodulen vorgesehen.

■ **Frankfurt am Main: Am 17. Oktober führte der Verein Historische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main e. V. in Zusammenarbeit mit der VGF Foto-/Bewegungsfahrten mit dem U3-Museumszug zur Freude der Fotografen durch. Dabei befuhren die Wagen 151, 152 und 153 in wechselnder Zugbildung sowohl als Solowagen als auch als Doppel- und Dreifachtraktion verschiedene Strecken des Netzes. Hier ist der komplette Zug zwischen Kalbach und Riedwiese/Mertonviertel unterwegs**

THOMAS GÖTTLER



Die notwendige Ausschreibung soll bis Anfang 2022 erfolgen, sodass der Auftrag 2024 erteilt werden könnte. Voraussichtlich 2027 soll dann eine Vorserie von fünf Langzügen inklusive Zwischenmodul geliefert werden, die anschließend ein ausgiebiges Erprobungs- und Zulassungsprogramm durchlaufen. Ab 2028 sollen dann die Serienfahrzeuge ausgeliefert werden.

Nach aktuellen Erwartungen werden die zunächst 132 Stadtbahnwagen mit 34 Zwischenmodulen rund 580 Millionen Euro kosten. Für die genannte Option (60 Tw und 23 Zwischenmodule) würden noch einmal 258 Millionen Euro fällig. Die von der KVB zu übernehmenden Investitionen sollen über Gesellschafterdarlehen der Stadt finanziert werden.

Um die langen Triebwagen auch einsetzen zu können, ist unter anderem auch eine Verlängerung der Bahnsteige auf den künftigen Einsatzlinien notwendig. Auf der Linie 4 werden bei zehn Haltestellen die Bahnsteige in beiden Richtungen angepasst. Auf der Linie 13 sind drei Stationen in beiden Richtungen und in weiteren drei Sta-