

Tram im Ruhrgebiet
Dieser Kleinbetrieb ist fast vergessen



Engpass an der Elbe
Das Nadelöhr „Breiter Weg“ in Magdeburg

März 2023
€ 9,50
Österreich: € 10,50
Schweiz: CHF 15,90
NL: € 10,90
BE/LUX: € 10,90
DK: DKK 105,95

STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



Erfolgsmodell Tramlink



Über 300 Fahrzeuge: Diese Betriebe haben die Stadler-Bahnen bestellt

Vier Linien, 35 Kilometer Neue Pläne für alte Strecken



Wo in Kiel bald wieder Straßenbahnen fahren

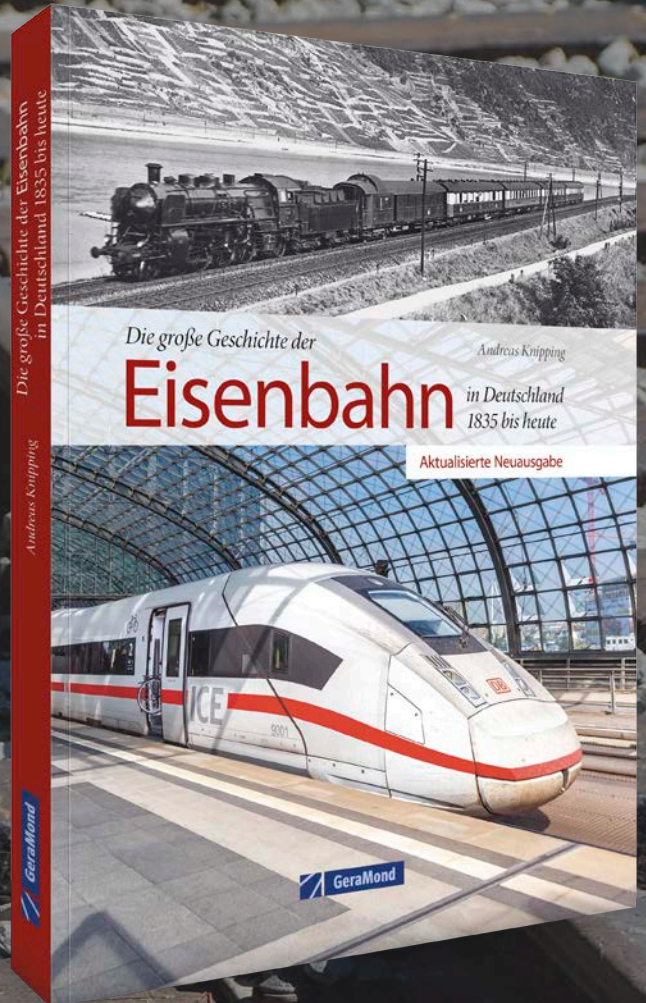


DER GROSSE BILDBAND ZUR EISENBAHN- GESCHICHTE

NEU

Seit den 1960er-Jahren fotografiert Andreas Knipping Eisenbahnen, sammelt historische Eisenbahnfotos und schreibt Bücher zur Eisenbahngeschichte. Wer, wenn nicht er, sollte die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland darstellen! Fesselnd beschreibt er die Entwicklung vom technischen Wunderwerk und revolutionären Wirtschaftsfaktor von einst bis zum heutigen Verkehrssystem. Stellenweise nachdenklich, oft überraschend, immer faszinierend!

192 Seiten · ca. 350 Abb.
Best.-Nr. 53596
€ (D) 29,99



192 Seiten · € (D) 19,99
Best.-Nr. 13112



192 Seiten · € (D) 19,99
Best.-Nr. 13083



240 Seiten · € (D) 59,-
Best.-Nr. 07999



168 Seiten · € (D) 9,99
Best.-Nr. 13073



176 Seiten · € (D) 39,95
Best.-Nr. 68100



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB | **GeraMond**
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Personal gesucht!

Nach aktuellen Schätzungen soll das geplante Deutschlandticket dem öffentlichen Verkehr 5,6 Millionen neue Abonnenten bescheren. Da trifft es sich nicht so gut, dass all überall Personal-mangel herrscht. Viele Verkehrsbetriebe beklagen einen Krankenstand zwischen zehn und 20 Prozent. Kaum ein Betrieb kann im Moment sein normales Fahrplanangebot bieten. Die Betriebe haben Notfahrpläne mit reduziertem Angebot aufgestellt, um den Fahrgästen die verbliebenen Fahrten zuverlässig und planbar anzubieten. Nicht immer klappt das und es kommt zu weiteren Ausfällen.

Der hohe Krankenstand mag der Hauptgrund für die aktuellen Angebotskürzungen sein und wird von den Verantwortlichen häufig als Grund genannt. Ist es der einzige Grund? Fehlende Ersatzteile infolge gestörter Lieferketten und damit geringere Fahrzeugverfügbarkeit, verspätete Neuwagenlieferungen und horrend Energiepreise machen den Betrieben ebenso zu schaffen. Die ein oder andere ausgefallene Fahrt spart Kosten...

Zudem wirkt die Corona-Pandemie weiterhin nach: Das Niveau der Fahrgastzahlen liegt laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Durchschnitt immer noch um zehn Prozent unter dem

Niveau aus der Zeit vor Corona und damit fehlen weiterhin Fahrgeldeinnahmen. Auch ist die Zeit der Pandemie-bedingten Kurzarbeit noch nicht lange vorbei und die Betriebe sind in Sachen Personalaufbau vorsichtig. Bei meinem örtlichen Verkehrsbetrieb finde ich zwar auf der Internet-Homepage eine Stellenausschreibung für (Omnibus-)Fahrer – die gleiche wie immer –, ich habe jedoch nicht den Eindruck, dass besonders aktiv und händierend nach Personal gesucht wird. Dabei gilt es, die monatelang aktiven Notfahrpläne wieder durch die richtigen Fahrpläne zu ersetzen, Überstunden abzubauen und auf zusätzliche Fahrgäste durch das Deutschlandticket vorbereitet zu sein. Wie passt das zusammen?

Generell könnte Personalmangel der Verkehrswende einen Strich durch die Rechnung machen: Schichtdienst, überschaubare Bezahlung und anstrengende Tätigkeit schrecken manchen Interessenten vom Fahrerberuf ab. Demografischer Wandel und Arbeitskräftknappheit werden den Wettbewerb um Personal in der Zukunft verschärfen. Wie kann der Fahrerberuf attraktiver werden und Interessenten begeistern? Eine Möglichkeit besteht darin, den Fahrer durch Assistenzsysteme zu entlasten. Der Artikel zum Tramlink in diesem Heft stellt ein solches System vor, es nennt sich „Communication-Based Train Control“.

Lösen längere Arbeitszeiten den Personal-mangel im öffentlichen Verkehr? Wohl kaum. Kreative Ideen sind gefragt, sonst bleiben immer mehr Trambahnen im Depot

HARALD A. JAHN



Martin Bunz,
Verantwortlicher
Redakteur
STRASSENBAHN
MAGAZIN

➔ Welche Möglichkeiten sehen Sie, den Fahrerberuf attraktiver zu gestalten? Wird's am Ende ein besseres Gehalt richten oder gibt es weitere erfolgversprechende Möglichkeiten?

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



TITEL Kiel: Rückkehr der Straßenbahn beschlossen 16

► Betriebe

■ Neue Tram auf alten Spuren 16

Kiel: Rückkehr der Straßenbahn – 37 Jahre, nachdem die letzte Kieler Straßenlinie 4 eingestellt wurde, hat die Stadt die Wiedereinführung der Straßenbahn beschlossen. Wir beleuchten den langen, steinigen Weg bis zur Entscheidung und stellen das Konzept vor

■ Abgeholzte Holztram 26

Russland: Die Straßenbahn von Ust-Ilimsk ist Geschichte – Ende 2022 wurde die Schnellstraßenbahn in Sibirien stillgelegt. Unser Autor Christian Lücker nimmt uns auf die Reise zu einer der abgelegensten Straßenbahnen des Landes mit

■ Mehr Mobilität in Luxemburg 28

Luxemburgs Straßenbahn ist nicht zu bremsen – Schon die erste Tramway-Linie hat die Stadt verändert. Drei weitere Tramway-Linien sollen die Hauptstadt des Großherzogtums, deren Vorortgürtel sowie den urbanen Süden erschließen

■ Überraschung für die Straßenbahn-Fahrgäste 38

Historische Wagen überbrücken Lücke im Magdeburger Straßennetz – In Magdeburg wurde am 28. Dezember 2022 mit zwei historischen Triebwagen ein Pendelverkehr auf dem Breiten Weg eingerichtet. Wir berichten über den Notbetrieb und wie sich die „Karl-Marx-Straße“ zum Flaschenhals entwickelte

► Fahrzeuge

■ Ein Trammodell breitet sich aus 42

Der Tramlink von Stadler – 13 Betriebe haben, inklusive Optionen, über 300 Fahrzeuge bestellt. Wir geben einen Überblick über das Modell und betrachten die frisch gelieferten Tramlink der Limmattal- und Waldenburgerbahn mit ihren Neuheiten genauer

■ Neue Ära für Blau-Weiß 52

Österreich: Linienbetrieb der TW500 auf der Badner Bahn gestartet – Mit dem Einsatz der neuen Triebwagen beginnen die Wiener Lokalbahnen die grundlegende Modernisierung des Fuhrparks. Was wird aus den TW100?

■ 1939: Die Zeit vor dem Krieg 54

Die Leipziger Straßenbahn in der Zeit bis zum Zweiten Weltkrieg – Die Straßenbahn wurde durch die Wirtschaftskrisen tüchtig gebeutelt und trotzdem modernisiert. Im Jahr 1939 gab es eine besondere Großveranstaltung, und die Kriegsvorbereitungen waren nicht zu übersehen

■ Gründung unterm Zuckerhut 150 Jahre Carris 78

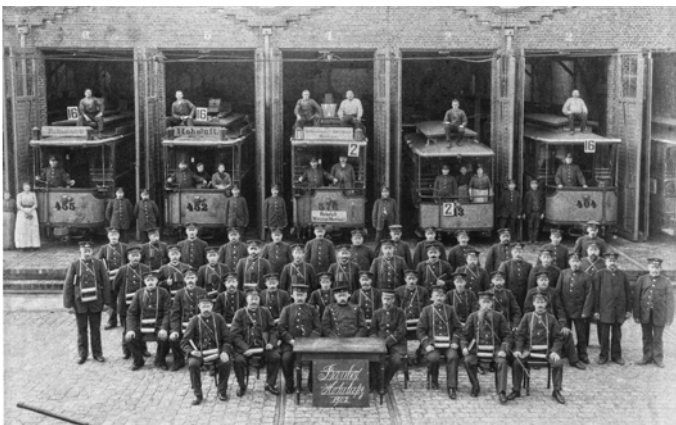
Straßenbahnparade in Lissabon – Obwohl die Straßenbahn in Lissabon erst in diesem Jahr 150 Jahre alt wird, wurde bereits 2022 das 150-jährige Jubiläum von Carris, dem Betreiber, gefeiert. Lesen Sie hier, warum – und genießen Sie die Bilder



▶ **Magdeburg: Engpass im Liniennetz verschwindet** 38



▶ **Baden: Neue Fahrzeuge im Linienbetrieb** 50



▶ **Hamburg: Der Betriebshof Gärtnerstraße** 64



▶ **Tramlink: Ein Erfolgsmodell von Stadler** 42

▶ **Geschichte**

■ **Geschichte eines vergessenen Betriebs . 60**

Straßenbahn Herne – Baukau –Recklinghausen – Die Verbindung zwischen Herne und Recklinghausen ging als letzte Straßenbahnstrecke der Vestischen in die Geschichte ein. Weniger bekannt ist jedoch, dass es sich bei dieser Verbindung ursprünglich gar nicht um eine Vestische Strecke handelte

■ **Parken an der „Hohen Luft“ 64**

Hamburg: Der Betriebshof Gärtnerstraße – Die Altonaer Ringbahn besaß an der Gärtnerstraße einen dritten Betriebshof. Der Hof lag in der zu Hamburg gehörenden Ortschaft Hoheluft

■ **Fahrschein bitte! 71**

Nordhausen: Fahrschein-Jagd nach der Wende – Automat kaputt? App down? Vorverkaufsstelle zu? Die Jagd nach dem Fahrschein war schon immer spannend, insbesondere für „Wes-sis“ auf Ost-Tour ...

Straßenbahn im Modell 72–75

- Großstadtflair:** Paris und Wien standen Pate für die Tram-/U-Bahn-Anlagenerweiterung von Harald A. Jahn 72
- Neuheiten & Neuigkeiten:** Tomytecs Tatra der Leipziger Straßenbahn fährt bis nach Magdeburg-Olvensted 75



Titelmotiv

Die Linie 4 war zu ihrer Einstellung 1985 die letzte Kieler Straßenbahnlinie. Sowohl ihre Strecke als auch die Liniennummer soll bei der neuen Stadtbahn wiederkommen

ANDREAS MAUSOLF

Rücktitel

Am 24. Februar 2023 ist es ein Jahr her, dass Russland seinen Krieg gegen die Ukraine begann. Die Solidarität mit der Ukraine ist in Deutschland ungebrochen. In Brandenburg an der Havel fahren als Zeichen der Verbundenheit viele Straßenbahnen mit der blau-gelben ukrainischen Flagge: Bei den MGT6-Triebwagen prangt sie mittig an der Front CHRISTIAN MUCH



RUBRIKEN	
Bild des Monats.....	6
Journal (aktuelle Meldungen)	8
Nächster Halt.....	36
Einst & Jetzt.....	53
Forum, Termine.....	76, 77
Impressum.....	77
Vorschau.....	82

Der treue Johannes fährt weiter

Winter in Nordhessen: Alstom Regio-Citadis Nummer 753 der Regionalbahn Kassel, Taufname „der treue Johannes“, befährt als RT 4 nach Wolfhagen die Schneelandschaft bei Altenhasungen. Das innovative und erfolgreiche Tram-Train-Konzept wird fortgesetzt: Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) hat jüngst für weitere zehn Jahre die Regio-Tram Kassel mit dem Betrieb der drei von Kassel ausgehenden Strecken nach Melsungen, Hofgeismar und Wolfhagen beauftragt. Die Züge befahren dabei die Infrastruktur von DB Netz beziehungsweise der Kurhessenbahn.

Die Strecke nach Wolfhagen ist nicht elektrifiziert und wird von den zehn Zweikraftfahrzeugen mit den Betriebsnummern 751 bis 760 bedient. Sie sind zusätzlich mit Diesellaggregat und Generator für die Erzeugung von Gleichstrom ausgerüstet. Die Fahrzeuge mit den Betriebsnummern 701 bis 718 sind hingegen Zweisystemwagen für Wechselstrombetrieb im Eisenbahnnetz und Gleichstrombetrieb im Straßenbahnnetz.

MICHAEL BEITELSMANN





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

SSB plant in Stuttgart-Weilimdorf neues Depot samt Neubaustrecke

Stadtbahn bleibt auf Expansionskurs



Die bisherigen Stuttgarter Stadtbahnbetriebshöfe in Möhringen, Heslach und Aldingen sind an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt, für weiteres Wachstum braucht es zusätzliche Anlagen. Hier DT8.10-Zug 3311/3312 auf der Linie U9 unterwegs neben dem Depot Heslach FREDERICK BUCHLEITNER (2)

■ Das Netz der Stadtbahn Stuttgart soll weiter ausgebaut werden, um für zukünftige Verkehrszuwächse gerüstet zu sein. In der Aufsichtsratssitzung vom 29. November 2022 bestätigte der Aufsichtsrat der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) den Wirtschaftsplan für 2023 und nahm die vorgelegte mittelfristige Wirtschaftsplanung bis 2028 zur Kennt-

nis. Mit den erwarteten Verkehrszuwächsen wird sich auch der Bestand an Stadtbahnwagen erhöhen, damit wird auch der Bau eines vierten Betriebshofs dringend notwendig. Seit 2021 und noch bis 2023 läuft die Lieferung von 20 DT8.15. Die Anschlusslieferung der DT8.16 haben die Entscheidungsträger bereits auf den Weg gebracht. Den Auftrag für diesen neu-

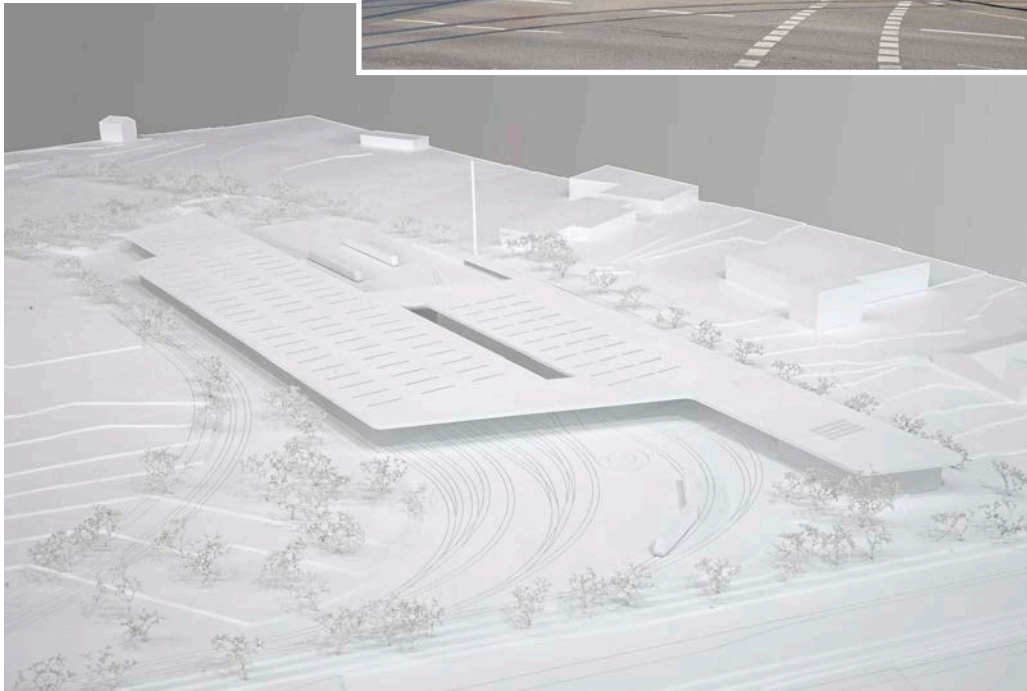
entwickelten Triebwagen hatte die SSB im Herbst 2022 an Stadler vergeben. Geliefert werden sollen 40 Züge ab Ende 2024, eine Option besteht für weitere 30 DT8.16.

Neues Depot ab 2027 in Betrieb

Ab 2025 möchte die SSB mit dem Bau des neuen Betriebshofs zwi-

schen Stuttgart-Weilimdorf und Ditzingen beginnen. Die Standortwahl fiel bereits 2018 und basiert auch auf betrieblichen Gründen, weil aufgrund der geografischen Lage damit zukünftig ein Teil der Stadtbahnen ohne lange und teure Leerfahrten in den Betrieb einfädeln können. Das ausgesuchte Baugelände ist etwa 45.000 Quadratmeter groß und soll

Der Wagenpark der SSB wächst im Zusammenhang mit dem forcierten Angebotsausbau, hier ein Zug der modernen Stadler Tango DT8.12 3566/3565. Die jüngste Serie als DT8.16 ist bereits bestellt



Modell des Siegerentwurfs zum Architekturwettbewerb für die Gestaltung des künftigen SSB-Depots in Stuttgart-Weilimdorf

VISUALISIERUNG AUER WEBER ASSOZIIERTE GMBH

zusätzlichen Platz für insgesamt 47 Stadtbahngarnituren bieten. Allein die Abstellanlage soll eine Fläche von 9.500 Quadratmetern einnehmen. Die Stadtbahn-Werkstatt soll auf einer Fläche von 6.000 Quadratmetern entstehen. Zusätzlich sind Gebäude für Verwaltung und Sozialräume geplant. Die Kosten für den gesamten Betriebshof werden aktuell auf 70 Millionen Euro veranschlagt. Mit dem Bau des Depots an der Stuttgarter Stadtgrenze westlich von Weilimdorf sollen auch der Stadtteil Hausen und das Industriegebiet Weilimdorf mit einer neuen, rund drei Kilometer langen Trasse an das Netz der SSB-Stadtbahn angeschlossen werden. Zwischen den bestehenden Haltestellen Rastatter Straße und Wolfbusch wird die neue Strecke ans Bestandsnetz anbinden. Bis zur Endstation Hausen sollen auch die Haltestellen Ditzinger Straße und Weilimdorf Bahnhof im Gewerbegebiet von Weilimdorf entstehen. An der Station Weilimdorf Bahnhof ist eine Verknüpfung mit der Stuttgarter S-Bahn über einen 300 Meter langen Verbindungsweg vorgesehen. Die Inbetriebnahme

der Gleise bis Hausen und des Depots ist für 2027 angedacht. Die Erweiterung hat für die SSB sehr hohe Priorität, weil die drei bestehenden Stadtbahnbetriebshöfe in Möhringen, Heslach und Aldingen bereits an der Kapazitätsgrenze angelangt sind.

Zukunftsmusik: Stadtbahn nach Ditzingen

Noch weiter in der Zukunft liegt als zweite Stufe der Anschluss von Ditzingen an die Stadtbahn. Der Landkreis Ludwigsburg soll damit die zweite SSB-Linie neben der U12 nach Remseck erhalten. Von der Haltestelle Hausen soll die Strecke mit den Zwischenstationen Schuckertstraße, Ditzingen Süd und Hülben die Stadt Ditzingen erreichen. An den beiden letztgenannten Haltestellen besteht insbesondere mit den Firmen Trumpf und Thales ein bedeutendes Fahrgastpotenzial. Ditzingen ist an einem Anschluss an das SSB-Netz sehr interessiert und projektiert auch optional SSB-Gleise bis zum Bahnhof Ditzingen. Die Weichen für die Verlängerung nach Ditzingen müssen jedoch erst noch von der Politik gestellt werden.

Wenn die Beschlüsse dafür zeitnah erfolgen, wäre eine Betriebsaufnahme frühestens 2028 vorstellbar. PGA

Düsseldorf U81: Vorplanungen für dritten Bauabschnitt

Die Stadt Düsseldorf rechnet mit Kosten von 9,4 Millionen Euro für die Vorplanungen des dritten Bauabschnitts der neuen Stadtbahnlinie U81, deren erstes Teilstück vom Freiligrathplatz zum Flughafen-Terminal bereits im Bau ist (siehe auch Strassenbahn Magazin 1/23). Das nun zur Planung vorgesehene Teilstück soll in einigen Jahren vom Terminal teilweise unterirdisch weiter bis zum Flughafen-Bahnhof an der Nord-Süd-Hauptstrecke Düsseldorf – Duisburg der Deutschen Bahn führen und nach aktuellen Schätzungen mindestens 455 Millionen Euro kosten. Mit dem neuen Verknüpfungspunkt zum Eisenbahnnetz soll die Attraktivität der U81 zusätzlich gesteigert werden, da er außer dem Anschluss des Flughafens für Pendler auch einen kürzeren Weg in die Düsseldorfer City unter

Bonn

In der Nacht auf den 31. Januar erreichte mit Tw 2252 der erste durch die Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWB) bestellte Škoda 41T ForCity Smart Bonn seinen künftigen Einsatzbetrieb. Die Endwagen der Zweirichtungsfahrzeuge ruhen auf jeweils zwei Drehgestellen, auf jeder Seite gibt es vier Doppeltüren für den Fahrgastwechsel. Insgesamt hatten die SWB im Dezember 2019 von den durchgängig niederflurigen Achtachsern 26 Exemplare bestellt. Sie sollen 24 Niederflur-Strassenbahnen von 1994 vollständig ersetzen. MSP

Gotha

Ende Dezember ging bei der Thüringer Waldbahn und Strassenbahn Gotha GmbH (TWSB) der umgerüstete Schindler-Be 4/8 Tw 221 in Betrieb. Damit stehen gut ein Jahr nach Inbetriebnahme des Prototyp-Umbaus Tw 222 nun zwei der ehemals Basler Wagen mit niederflurigem Mittelteil im Einsatz. Damit fügt der Betrieb zusammen mit den drei schon länger vorhandenen DÜWAG-GT8NF Typ Mannheim über fünf teilmittelflurige Wagen. Weitere vier Be 4/8 sollen noch folgen und die noch rein hochflurigen Tatra KT4D weitgehend verdrängen. MSP

Karlsruhe

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) betreiben den kommunalen Bus- und Bahnverkehr weiter bis zum 30. Juni 2045. Der am 1. Januar 2023 in Kraft getretene neue Vertrag bringt Planungssicherheit für das Unternehmen und die rund 1.400 Beschäftigten für die nächsten 22,5 Jahre. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag, den die Stadt über ihre KVVH-Holding erteilt hat, umfasst unter anderem Vorgaben für das Fahrplan- und Verkehrsangebot, Qualitätsstandards sowie die ÖPNV-Finanzierung. MSP

Umgebung des Hauptbahnhofs bietet. Zwischen Terminal und Flughafenbahnhof soll eine rund 2,6 Kilometer lange zweigleisige Strecke entstehen. Für die heutige S-Bahn-Linie S11 zum Terminal wird dann vermutlich nur noch ein Gleis verbleiben. Die Stadtbahntrasse soll östlich der Autobahn A44 das verbleibende S-Bahn-Gleis sowie die Eisenbahnhauptstrecke unterqueren, um dann auf der östlichen Seite parallel nach Norden bis zum Flughafenbahnhof zu führen, wo später der vierte Bauabschnitt nach Ratingen anschließen soll. Noch nicht entschieden ist, ob es zwischen Terminal und Flughafenbahnhof einen weiteren Zwischenhalt geben wird.

Der weitere Zeitplan sieht nach Abschluss der Vorplanungen für 2026 den Bedarfsbeschluss des Stadtrats vor, sodass anschließend die Detailplanungen beginnen können. Einen Termin zum Beginn der eigentlichen Bauarbeiten gibt es noch nicht. MKO

Dresden

Tatras gehen – NGTDXDD kommen

■ Im Februar wanderten mit Tw 224 218, 229, 265, 266 sowie dem zuletzt als Rangierwagen eingesetzten 201 016 (ex 224 268) weitere fünf Tatra T4D-MT in den Schrott. Sie machen etwas Platz für die nun durchschnittlich im Zweiwochenrhythmus



Dresden: Auf einer seiner letzten Fahrten war der inzwischen verschrottete 224 265 mit 224 263 und 244 033 am 12. November 2022 in der Inneren Neustadt noch auf Linie E13 unterwegs MICHAEL SPERL

aus dem Bautzener Alstom-Werk anrollenden neuen NGTDXDD. Deren seit Ende 2022 laufender Probetrieb gestaltet sich aus Sicht der Verantwortlichen bei den Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB) trotz verschiedener Unzulänglichkeiten weitgehend zufriedenstellend. Mit dem im Probetrieb gewonnenen Erkenntnissen planen die DVB-Techniker nun die Beantragung der Serienzulassung für den Fahrzeugtyp – zunächst in der Einrichtungsversion. Mit Eintreffen des ersten NGTDXDD-Zweirichtungswagens wiederholen sich viele Schritte des Zulassungsprozesses dann nochmals für diese Unterbauart.

Erwartet werden bis Ende 2023 insgesamt 30 Fahrzeuge, weitere drei Exemplare treffen im Rahmen einer Nachbestellung im Anschluss ein. Unklar bleibt, wo diese Menge an

Wagen vorläufig eingesetzt werden soll, denn der Netzausbau ist zuletzt stark ins Stocken geraten. Nach wie vor ist nur die Linie 2 mit einem Bedarf von 13 Kursen uneingeschränkt auf gesamter Länge – jedoch ohne Umleitungstrecken – tauglich für die mit 2,65 Metern deutlich breiteren Wagen. Die Linie 3 mit einem Bedarf von neun Kursen soll ab Sommer folgen, wobei im noch fehlenden Ausbaubereich zwischen Pestalozziplatz und Zeithainer Straße eine Ampelregelung fahrbetrieblich einer eingleisigen Strecke entsprechend Zugbegegnungen ausschließt und so ein touchieren sich begegnender breiter Wagen verhindern soll.

Bei Redaktionsschluss befanden sich noch zehn Tatras im Bestand, jeweils fünf T4D-MT und fünf Triebwagen TB4D. Spätestens im Sommer

■ Essen/Ruhrbahn: Bereits 2021 hat Alstom den Erstling Tw 1051 der neuen Ruhrbahn-NF4 geliefert, im November 2022 begann der Linieneinsatz. Im Bild ist Tw 1051 auf Fahrschulffahrt auf der Südstrecke am U-Bahnhof Florastraße – die einzige Station, bei der die Gleise aufgeschottert wurden, um den barrierefreien Einstieg in die Niederflurwagen zu ermöglichen. In den übrigen Tunnelstationen, wo sich die Meterspurlinien die Halte mit der regelspurigen U11 teilen, wurde etwa ein Drittel der bisherigen Hochbahnsteige auf Niederflurniveau abgesenkt. Noch bewältigen hier die M8C mit Klapptufen den Planverkehr auf den Linien 108 und Verstärkerfahrten der 107

MICHAEL KOCHEMS



sollen auch diese Wagen ausgemustert sein. Inwiefern sich daran unmittelbar die ersten Aussonderungen der ältesten Niederflurgeneration NGT6DD anschließen oder zunächst eine höhere Betriebsreserve aufgebaut wird, ist noch nicht entschieden. MSP

Chemnitz

Schönauer Trasse wird grundsaniiert

■ Die Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) baut ab Februar bis voraussichtlich Ende 2023 die Straßenbahntrasse Schönau grundhaft aus. Neben der Erneuerung des Gleiskörpers und der Fahrleitung beinhaltet die Maßnahme auch den barrierefreien Ausbau von Haltestellen. „Der Grund für die Erneuerung der Trasse ist neben dem barrierefreien Ausbau hauptsächlich das Erreichen der technischen Verschleißgrenze für Schienen und Fahrleitungsanlage“, erläutert David Joram weiter. Die Straßenbahntrasse Schönau ging vor rund 35 Jahren in Betrieb.

Während der Baumaßnahme, die sich zwischen Zwickauer Straße/Stollberger Straße und Popowstraße erstreckt, werden vier Haltestellenpaare der bestehenden Strecke barrierefrei ausgebaut: Das sind die Haltestellen Reichsstraße, Kappler Drehe, Am Feldschlöbchen sowie Guerickestraße. An der Haltestelle Am Feldschlöbchen wird ebenfalls ein barrierefreier Zugang zum neuen Garagen-Campus geschaffen. Für einen erhöhten Fahrgastkomfort erhalten die Haltestellen jeweils einen neuen Fahrgastunterstand sowie eine optimierte Beleuchtungsanlage, welche eine bessere Ausleuchtung des Haltestellenbereichs und dessen Umgebung ermöglicht. Weiterhin wird im Rahmen der Baumaßnahme die Zuwegung von der Zwickauer Straße zur Haltestelle Kappler Drehe erneuert und mit entsprechender Beleuchtung ausgestattet.

Die Abstellanlage an der Endstelle Schönau wird zurückgebaut und die freigewordene Fläche rekultiviert. Die Endhaltestelle Schönau sowie die Haltestellen Marianne-Brandt-Straße und Industriemuseum bleiben mit Ausnahme der Sanierung der Fahrleitungen von den Bauarbeiten weitestgehend unberührt. Um Hochwasserschäden von 2010 zu beheben, wurden die Haltestellen Marianne-Brandt-Straße und Industriemuseum sowie der dazwischenliegende Gleisabschnitt bereits 2012 im Rahmen einer grundhaften Erneuerung barrierefrei ausgebaut. An