



T6 in Magdeburg
So endet die Ära der Großraum-Tatras



Meterspur in Duisburg
Das geschah mit der Kreis Ruhrorter Straßenbahn

April 2024
€ 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



Ade, M8C: Bleibt ein Bielefelder Klassiker erhalten?



Wie ein Fahrzeugtyp ein Stadtbahn-Kapitel prägte



Mit aktueller Übersicht: Alle Linien- und Museums-Fahrzeuge der MVG

Von MAN über Stadler zu Siemens

Münchner Tram-Vielfalt

Warum sich die Niederflur-Strategie an der Isar so oft änderte

Eisenbahn-Erinnerungen im opulenten Großformat

Entdecken Sie die besten Geschichten und Bilder
von der Reichsbahn bis zum top-aktuellen Geschehen.



nur
€14,90
statt € 25,80

2 Ausgaben
portofrei ins Haus

Sie sparen jetzt über **42%**
gegenüber dem Kioskpreis

3 gute Gründe, das neue
BahnExtra zu testen:

- ✓ Jetzt sechs Mal im Jahr ein Heft zur klassischen Eisenbahn
- ✓ Jetzt noch breitere Themenmischung; freuen Sie sich auf Erlebnisberichte, Bildbeiträge, Personen im Porträt und interessante Beitragsreihen
- ✓ Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie *Bahn Extra* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 11,60* (statt € 12,90) alle 2 Monate frei Haus.

Ausgabe BahnExtra 2/24
Jetzt im VGB-Shop oder am Kiosk



Vom Wiederaufbau bis zur Wende

„Auferstanden aus Ruinen“ - die erste Textzeile der DDR-Hymne könnte so auch für Dresden und seine Eisenbahn gelten. Nach den schweren Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg wurden Stadt und Bahnanlagen wieder instandgesetzt und Dresden entwickelte sich zu einem der wichtigsten Eisenbahnknoten der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Vor allem der Hauptbahnhof war eine Drehscheibe des nationalen und internationalen Reiseverkehrs, über Dresden-Friedrichstadt

liefen zahlreiche Gütertransporte des In- und Auslandes. Bahn Extra stellt Dresdens Eisenbahnwesen in der Zeit bis zum Mauerfall vor: die wichtigen Personen- und Güterbahnhöfe, die Bahnbetriebswerke, die bedeutenden Reisezüge, die Lokeinsätze und vieles mehr. Viele Bildraritäten sowie Original-Gleispläne von Dresden Hbf, Dresden-Neustadt, Dresden-Altstadt und Dresden-Friedrichstadt runden die Darstellung ab.

Gleich bestellen unter www.bahn-extra.de/abo





MEHR POWER für den TRAMAUSBAU an der Isar

Lust auf das Munich Game 2024 der amerikanischen National Football League macht der T1 2802 der MVG. Vertreter der Stadtspitze, der MVG und der NFL präsentieren am 11. Januar 2024 im Betriebshof 2 die neue Werbe-tram

PETER SCHRICKER

Kürzlich entdeckten footballbegeisterte Amerikaner ihre Liebe zur Münchner Straßenbahn: „Die NFL ist stolz darauf, mit der Tram die Vorfreude auf ihr Munich Game 2024 zu wecken“, ließ

Dr. Alexander Steinforth, Geschäftsführer der amerikanischen National Football League, bei der Präsentation des im NFL-Dress gebrandeten Avenio-T1 2802 wissen. Ein Jahr lang wird dieser großflächig mit Logos der amerikanischen Football-Liga, Bildern von einem Wilson-Football und dem Pokal für den Super Bowl Sieger, der Vince Lombardi Trophy, Lust darauf machen, die Carolin Panthers bei ihrem Spiel in der Allianz Arena anzufeuern.

Anfeuern möchte man auch die politisch Verantwortlichen beim zügigen Umsetzen des Trambahnausbaus. Die Münchner lieben ihre Tram, doch manchmal nur, solange keine neuen Strecken entstehen sollen. Aus der einheitlichen Zustimmung im Stadtrat für das Streckenprogramm von 1991 scherte die CSU bald aus und torpedierte jahrelang im Schulterschluss mit Bürgerinitiativen und manchem Boulevardblatt die Wiedererrichtung und den Neubau von Strecken – und tut es weiterhin. Da malt man den Zusammenbruch des motorisierten Individualverkehrs an die Wand, da wöhnt man sich um den Schlaf gebracht, als ob Verkehrsmittel mit Verbrennungsmotor geräuschlos

sein. Jüngst gelang es einem CSU-Landtagsabgeordneten, die Vorarbeiten einer Anschlussstrecke an den S-Bahnhof Johanneskirchen zu stoppen, wengleich hier eine zeitsparende Verbindung von der Flughafen-S-Bahn S8 in den Nordosten der Stadt geschaffen würde. Da müssten einige Bäume gefällt werden und das ist für Trambahngegner, sonst nicht gerade die Avantgarde des Klimaschutzes, etwas Entsetzliches. Von „Massaker“ war gar die Rede. Interessanterweise blieben dieselben Leute bei Baumfällungen aus Gründen des U-Bahn-Baus stumm. Als vor Kurzem mehreren hundert Bäumen wegen der Verlängerung der U5 in Laim die Motorsäge zu Leibe rückte, hörte man nichts.

Rollen dann doch die blauen Züge auf neuen Wegen durch die Stadt, werden sie gut angenommen. Oft musste die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) bald nach der Eröffnung die Takte verdichten.

103 Millionen Fahrgäste registrierte sie im Jahr 2022 in der Tram! Dass der zweite Betriebshof zur Verfügung steht, dass die T4-Flotte vollständig ist, dass man auf langen Tangentialstrecken an der Innenstadt vorbei schnell von Bogenhausen nach Schwabing, von Neuhausen nach Laim und Obersendling fahren kann, wünscht sich der Fahrgast – und zwar bald. Dazu sollte die American-Football-Power auf Stadtrat und Verwaltung überspringen für einen Super-Bowl-Erfolg der Tram über ihre Gegner.



Peter Schricker, Autor STRASSENBAHN MAGAZIN

Hat München den Weg zum Tram-Ausbau tatsächlich gefunden oder werden die Gegner weiterhin reingrätschen und es schaffen, den Weg zu verstellen?

Schreiben Sie per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 79).



TITEL München: Ein Blick auf die Tram der Landeshauptstadt 22

► Betriebe

■ Ungarns erste Tram-Train 16

Ungarn: Tram-Train rollt zwischen Szegedin und Neumarkt – Die ungarische Universitätsstadt Szeged verfügt über ein engmaschiges und vielseitiges ÖPNV-Netz. Auf den Straßenbahnlinien sind überwiegend Tatra-Wagen und nur wenige Niederflurwagen anzutreffen. Mehr Kapazität, mehr Komfort und schnellere Verbindungen über die Stadtgrenze hinaus bringt die neue Tram-Train-Linie. Regelmäßige Nostalgiefahrten bereichern das kulturelle Angebot

■ Kontinuität? In München schwierig. **TITEL** 22

Ein Blick auf den Wagenpark der Münchner Tram – Nach einer einheitlichen Niederflurstrategie in den 1990er-Jahren brauchte die Münchner Tram lange, um wieder Kontinuität in die Fahrzeugbeschaffung zu bekommen. Nach Multigelenkwagen, gekuppelten und nicht gekuppelten Zügen läuft aktuell die Inbetriebnahme der 73 Avenio-Züge umfassenden Serie T4: München ist wieder beim Verteiler angekommen – und hat doch viel größere Pläne

■ Zürich 2040 34

Schweiz: Netzentwicklungsstrategie für die Zürcher Straßenbahn – In Zürich wurden schon viele Tramstrecken geplant, aber nie realisiert. Nun hat die Stadt einen neuen Anlauf genommen und Ende Januar 2024 ein ambitioniertes Ausbauprogramm für die nächsten Jahrzehnte vorgestellt

► Fahrzeuge

■ Eine Ära ist zu Ende 37

Bielefelds letzte Stadtbahnwagen M8C – Im vergangenen Jahr endete mit der Ausmusterung der letzten M8C eine Ära in Bielefeld. Viele haben im polnischen Lodsch eine neue Heimat gefunden und wurden modernisiert. Während ihre jüngeren Geschwister, die M8D, weiterhin im Einsatz stehen, sollen zwei M8C im Original erhalten bleiben. Einer davon ist auf der Suche nach einem neuen Zuhause

■ Nicht Bus, nicht Tram – neben der Spur? ... 42

Translohr-Spurbusse aus Frankreich – Nachdem die beiden TVR-Spurbus-Systeme des Herstellers Bombardier in Nancy und Caen eingestellt sind, wurde in China das erste Translohr-Spurbus-System stillgelegt. Während in der Stadt Clermont-Ferrand als Erstanwender Ausstiegsgedanken wachsen, möchte das italienische Padua sein System erweitern. Zeit für einen kritischen Blick auf den Translohr, der inzwischen beim Schienenfahrzeughersteller Alstom angesiedelt ist

■ Tatra-Verabschiedung, die Zweite 50

Magdeburg T6A2/B6A2 vor dem Einsatzende – Entgegen aller Erwartungen waren die kantigen Tatras der Baureihe T6A2/B6A2 fast 34 Jahre lang im MVB-Streckennetz unterwegs. Unter dem Motto „Mit jedem Abschied fängt etwas an!“ wurden sie am 27. Januar 2013 aus dem Liniendienst verabschiedet. Dass sich das Motto zu einer Prophezeiung wandeln sollte, war nicht absehbar



Szeged: Ungarns erste Tram-Train 16



Bielefeld: Ära der M8C zu Ende 37



Translohr: Neben der Spur? 42



Duisburg: Die Kreis Ruhrorter Straßenbahn 66

► Geschichte

■ B wie Bahrenfeld..... 58

Hamburg: Der Betriebshof Bahrenfeld – Wir setzen die Vorstellung der Hamburger Betriebshöfe fort. Der erste im Hamburger Raum für rein elektrischen Betrieb wurde in Bahrenfeld errichtet

■ Die Kreis Ruhrorter Straßenbahn..... 66

Auf Meterspur durch Duisburgs Norden – Einst waren in und um Ruhrort mehrere Straßenbahngesellschaften tätig. Eine davon war die Kreis Ruhrorter Straßenbahn, kurz KRS. Hier ist ihre Geschichte

■ Tatra auf dem Bauernhof 80

Dresdner Tatra mag es ländlich – Nachdem die letzten Tatra-Wagen der Verkehrsbetriebe aus dem Linienverkehr ausgeschieden sind, haben zwei eine Heimat außerhalb Dresdner Gleise gefunden: Einer bleibt auf Dresdner Flur, einen zog's aufs Land

Straßenbahn im Modell 72–75

- Zuerst Resin, nun 3-D: Seinen ersten Duisburger Stahlwagen in H0 baute Guido Mandorf noch als Gussvorlage aus einer Wiener Souvenirtram 74
- Neuheiten & Neuigkeiten: Rheinbahn-Beiwagen in H0 75



Titelmotiv

Am 13. Juni 2020 wendet der R2-Wagen 2110 auf der Linie 16 am Münchner Karolinenplatz, während Avenio-T3 2756 seinen Dienst auf der Linie 28 versieht F. BUCHLEITNER

Rücktitel

Im Sommer verkehren in Budapest am Wochenende Nostalgie-Straßenbahnlinien. Am Abend des 10. September 2023 passiert der auf der Linie N19 eingesetzte Triebwagen 2624 die Haltestelle Fővám-Platz vor der zentralen Markthalle

ROBERT SCHREMPF



RUBRIKEN	
Journal (aktuelle Meldungen) 8	Forum, Termine 78, 79
Nächster Halt..... 36	Impressum..... 79
Einst & Jetzt 56	Vorschau 82
Fundstück 73	



Die Linie 21 fährt wieder

Nach einigen Jahren Pause fährt die Oldtimerlinie 21 vom Straßenbahnmuseum in Bad Cannstatt in die Stuttgarter Innenstadt wieder. Die Wiederinbetriebnahme am 26. Dezember 2023 wurde mit einem Konvoi aus verschiedenen Museumsfahrzeugen, hier in der Mercedesstraße unweit des Museums, gefeiert.

Im Rücken des Fotografen liegt ein kurzer Abschnitt mit Dreischienengleis für den historischen Fahrbetrieb auf Meterspur und gleichzeitig für den Stadion- und sonstigen Veranstaltungsverkehr auf Regelspur. Dieser erreicht die Cannstatter Wasen, das Gottlieb-Daimler-Stadion und die Hanns-Martin-Schleyer-Halle.

Anlässlich der Wiedereröffnung der Oldtimerlinie 21 spendierte die Stuttgarter Straßenbahnen AG dem Stadtbahnzug 3539/3540 eine Außenlackierung im „Retro-Look“ mit Werbung für das Straßenbahnmuseum. In dieser Gestaltung ist das Fahrzeug seither im Messeverkehr und bei anderen Gelegenheiten anzutreffen.

TEXT: JÜRGEN DAUR/BILD: RAINER VOGLER



Burgenlandkreis gegen Zukunft der Naumberger Straßenbahn?

Der Ille droht schon 2025 das Abstellgleis



Wie geht es nach 2024 weiter mit der Naumberger Straßenbahn? Durch das Deutschlandticket fehlen Fahrgelderlöse, die Zeichen zwischen Betreibergesellschaft und Landkreis als möglichem Besteller stehen auf Konfrontation

MICHAEL SPERL (3)

■ Wie die Naumberger Straßenbahn GmbH (NSB) im Februar in einer Pressemitteilung erklärte, ist die Zukunft des kleinen, aber feinen Trambetriebs in der Domstadt ab 2025 vakant. Eine Wahrnehmung seiner Verantwortung als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr hat der Burgenlandkreis, zu dem die Stadt Naumburg gehört, davon abhängig gemacht, dass er die NSB als Mehrheitsgesellschafter kontrollieren kann. Damit will der Kreis laut eigener Aussage verhindern, dass seitens der NSB weiterhin Vorschläge

für eine Verbesserung des Nahverkehrsangebots öffentlich vorgetragen werden. Insbesondere soll die NSB nicht mehr einen zukünftig anzustrebenden Zweizugbetrieb mit 15-Minuten-Takt anstelle des bislang nur halbstündlichen Angebots mit nur einem Kurs lancieren, obwohl dieser für viele Nutzer ein Segen wäre.

Trambetrieb zu verschenken?

Von den jetzigen privatwirtschaftlich organisierten Gesellschaftern erwartet der Kreis, dass diese die Gesell-

schaft quasi verschenken. Einen nach allgemein anerkannten Maßstäben berechneten Kaufpreis für die wertvollen, einsatzbereiten Fahrzeuge in hervorragendem Zustand lehnt der Burgenlandkreis ab. Die beiden mit viel Herzblut für die Straßenbahn seit Jahren aktiven Geschäftsführer Andreas Plehn und Andreas Messerli dazu: „Der Burgenlandkreis stellt uns vor die Wahl, entweder die Straßenbahn steht vor dem Aus oder wir verschenken das Unternehmen dem Burgenlandkreis und geben uns mit der

aktuellen Qualität des Stadtverkehrs in Naumburg zufrieden. Damit sind wir nicht einverstanden. Die Zukunft der NSB ist damit offen. Wir kämpfen weiter, weil wir an die Zukunft dieses wichtigen Verkehrsmittels glauben.“

Die NSB hat 2007 den öffentlichen Linienverkehr aufgenommen. Sie tat dies ohne eine Mitfinanzierung des Burgenlandkreises. Dank der Unterstützung des Landes Sachsen-Anhalt in Form der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) konnte die Naumberger Straßenbahn in die



Umtriebig zeigte sich die Naumburger Straßenbahn, wenn es um Verbesserungen des Angebots geht, so auch bei der Verlängerung der Strecke bis direkt vor den Bahnhof



Das Juwel in der Sammlung ist der vom Verein Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena gepflegte Lindner-Tw 17, der stellvertretend für den bestens gepflegten Naumburger Wagenpark steht

ÖPNV-Landesförderung aufgenommen werden, die Stadt Naumburg ihrerseits leistet seitdem regelmäßig ihren Beitrag zur Wartung und Pflege der Straßenbahn-Infrastruktur. Eine Kombination aus unüblich tiefen Löhnen des Personals, erzielten Fahrgelderlösen, Einnahmen aus vielen Sonderfahrten, Spenden und eine sparsamste Wirtschaftsführung ermöglichten jeweils einen ausgeglichenen Haushalt für die GmbH. Der Straßenbahnbetrieb zwischen Hauptbahnhof und Saltor entwickelte sich zu einem weit über die Region hinaus anerkannten, wertgeschätzten Angebot und zu einem Sympathieträger Naumburgs. In 2023 konnten beachtliche 238.000 Fahrgäste auf der 2,8 Kilometer langen Strecke gezählt werden – ein neuer Rekord, der die eigenen Erwartungen übertrifft.

Ein mit renommierten Planungsbüros erarbeitetes Entwicklungskonzept sieht nicht nur ein Potenzial von jährlich 460.000 Fahrgästen, sondern auch eine deutlich steigere Wirtschaftlichkeit bei einer Taktverdichtung für die Zuganschlüsse in und aus Richtung Leipzig und Halle. In Naumburg hält im Mittel alle sechs Minuten ein Zug, nur die Verbindungen in und aus Richtung Erfurt und Saalfeld

haben derzeit einen akzeptablen Anschluss im Halbstundentakt.

Um die Finanzierung langfristig zu sichern, hat die Geschäftsführung der Naumburger Straßenbahn seit 2019 den Burgenlandkreis um Gespräche für einen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) als Basis für eine EU-rechtskonforme Mitfinanzierung gebeten. Und 2022 bestätigte der Burgenlandkreis erstmals, dass die Naumburger Straßenbahn kein vorrangig touristisches Freizeitangebot, sondern klassischer ÖPNV ist. Für die Sicherstellung des ÖPNV ist nach dem ÖPNV-Gesetz von Sachsen-Anhalt allerdings der Burgenlandkreis als Aufgabenträger zuständig. In Erwartung eines Kreistagsbeschluss zur Vergabe eines entsprechenden ÖDA an die NSB übernahm

Bielefeld: Rund um die hier zu sehende Station Rathaus sind verschiedene Gleiserneuerungen nötig, die das Land Nordrhein-Westfalen jetzt finanziell mit unterstützt

MICHAEL BEITELSMANN



die Stadt Naumburg für 2023 einmalig einen zusätzlichen Ausgleichsbedarf. Erst im März 2023 wurden die Gespräche mit dem Burgenlandkreis konkreter. Am 5. Februar 2024 haben die Gespräche ein vorläufiges Ende gefunden, weil der Burgenlandkreis die Mitfinanzierung der Straßenbahn an deren Übernahme knüpft. Diese Verknüpfung ist sachwidrig, das einschlägige EU-Recht lässt es ausdrücklich zu, dass der Kreis mit der NSB einen Vertrag abschließt, ohne selbst Gesellschafter zu sein, was beispielsweise bei Busbetrieben durchaus üblich ist.

Bald ohne Deutschlandticket?

Da der NSB eine dauerhafte Basisfinanzierung fehlt, kann sie das Deutschlandticket bald nicht mehr akzeptieren. Dies widerspricht zwar der innersten Überzeugung der Geschäftsführung, gerade in diesen Zeiten ein gesellschaftlich erfolgreiches Angebot einzustellen. Doch für mehr als die Hälfte der Fahrgäste, die in der Straßenbahn das Deutschlandticket nutzen, erfolgt zurzeit kein finanzieller Ausgleich. Dies ist bei fehlender Perspektive nicht mehr lange zumutbar.

Zwar kann, dank eines zusätzlichen Beitrags der Stadt Naumburg, das heutige Fahrplanangebot der Straßenbahn noch für 2024 gerettet werden, aber die Zukunft der NSB ist ab 2025 offen. Die Fortsetzung fairer und zukunftsgerichteter Gespräche zu einer Mitfinanzierung durch den Burgenlandkreis wäre ein positives Signal für eine dauerhafte Sicherung des täglichen Straßenbahnverkehrs. Dazu sind die Geschäftsführer bereit. MSP

Bielefeld NRW fördert Stadtbahnnetzenerneuerung

Im Rahmen der bereits länger laufenden Stadtbahnförderung hat NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer der Stadt Bielefeld im Februar Förderbescheide

Rostock

Für grundlegende Erneuerungsmaßnahmen im Tramnetz erhält die Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) bis 2026 Bundesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) von 13,3 Millionen Euro, was knapp 50 Prozent Zuschuss zu den mit insgesamt 26.957.000 Euro dotierten Arbeiten entspricht. Mit dem Geld möchte die RSAG Gleisanlagen, Unterwerke zur Elektrizitätsversorgung, Oberleitungsanlagen sowie Leit- und Sicherungstechnik modernisieren. Die letzten größeren Erneuerungen fanden zuletzt Ende der 1990er-Jahre statt. MSP

Kassel

Die von der Linie 4 der RBK bediente Lossetalstrecke ist aktuell von Geschwindigkeitsreduzierungen aufgrund von Schwellenschäden betroffen, die bei Oberbaukontrollen in der Folge des schweren Zugunglücks bei Garmisch im Juni 2022 festgestellt wurden. Die Verspätungen summieren sich auf bis zu 20 Minuten, da im betroffenen Abschnitt auf einer Länge von knapp fünf Kilometern zwischen Oberkaufungen und Helsa statt der üblichen 80 km/h eine 20 km/h-Langsamfahrstelle angeordnet ist. Ein Schwellentausch ist erst 2025 geplant. MSP

Woltersdorf

Modertrans hat am 18. Februar den ersten von drei 2022 bestellten Niederflurwagen Moderus Gamma LF 10 AC BD für den Betreiber Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH ausgeliefert. Zunächst gelangte der 15 Meter lange Vierachser zur Inbetriebnahme zum Depot Franowo im benachbarten Posen, da im beengten Werksgelände keine Einstellfahrten möglich sind. Für den 19. Mai ist anlässlich der Jubiläumsveranstaltung 111 Jahre Woltersdorfer Straßenbahn die offizielle Vorstellung des neuen Typs geplant. MSP



■ Dresden: Am 24. Februar bedingte eine ganztägige Vollsperrung des Eisenbahnverkehrs am Hauptbahnhof ein umfassendes Ersatzkonzept, bei dem neben Bussen auch die Tram mittels zweier Sonderlinien half. Vom nahe des Hauptbahnhofs gelegenen Endpunkt Plauen fuhr die Linie 26 über den westlichen Stadtring zum Bahnhof Neustadt sowie von dort als 25 via Stadtzentrum zurück nach Plauen – und umgekehrt. Die Liniennummer 26 ist dabei eine Reminiszenz an die einstige Ringlinie 26, die einst ebenfalls die beiden größten Dresdner Bahnhöfe über den Stadtring verband. Hier Tw 2628 unweit des Bahnhofs Mitte

MICHAEL SPERL

in Höhe von rund 1,7 Millionen Euro für Maßnahmen zur Gleissanierung und Signaltechnik übergeben. Mit dem Geld soll die Erneuerung der Verkehrssysteme des Betreibers moBiEl forciert werden. Um Projekte zu beschleunigen, hat der Fördergeber für eine Vielzahl der Erneuerungsmaßnahmen einen vorzeitigen Maßnahmenbeginn gewährt. Das bedeutet, die Bauvorhaben durften vom Stadtbahnbetreiber schon vor Erteilung der Zuwendungsbescheide begonnen werden.

Das nun zur Auszahlung anstehende dritte Maßnahmenbündel 2024/2025 umfasst die Förderbescheide für insgesamt 20 Einzelmaßnahmen. 14 Maßnahmen haben die Erneuerung der Gleisinfrastruktur zum Ziel, eine bezieht sich auf die Bahnhöfe und Haltestellen und bei fünf weiteren Maßnahmen handelt es sich um Vorhaben der Betriebs- und Leittechnikrichtung. Die Gesamtausgaben betragen rund 18,5

Millionen Euro, wovon das Land Nordrhein-Westfalen also rund ein Zehntel übernimmt. Zu den 20 Einzelmaßnahmen aus den Bereichen Gleisbau, Signaltechnik und Bahnstrom zählen unter anderem die Gleiserneuerung im Tunnel vom Rathaus bis Hauptbahnhof sowie an der Oberfläche vom Rathaus bis Tunnelrampe, zwei Unterwerke sowie weitere Maßnahmen im Bereich Brackwede und im Betriebshof Sieker. MBE

Köln

HF6 nun auch auf EBO-Strecken

■ Die neuen Hochflurbahnen der Reihe HF6 vom Typ Flexity Swift der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) sind seit Mitte Februar auch für die beiden nach der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) klassifizierten Strecken zwischen Köln und Bonn (VRS-Stadtbahnlinien 16 und 18) sowie nach

Köln: Mit dem Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) können die HF6 nun auch zwischen Köln und Bonn sowie nach Frechen und damit im KVB-Gesamtnetz fahren

MICHAEL BEITELSMANN



10

Frechen (Stadtbahnlinie 7) zugelassen. Eine entsprechende Genehmigung erteilte das Eisenbahn-Bundesamt der KVB. Diese Strecken wurden von der damaligen Köln-Bonner Eisenbahn beziehungsweise der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn errichtet. Außerhalb der engeren Stadtgebiete von Köln und Bonn werden sie teilweise und abschnittsweise noch heute von Güterzügen des Eisenbahnverkehrsunternehmens RheinCargo mitbenutzt und dafür entsprechend nach EBO betrieben. Die HF6-Züge sind mit der Freigabe für die EBA-Strecken jetzt freizügig auf allen von der KVB betriebenen Stadtbahnlinien einsetzbar. MBE

Erfurt

Erste Hürde für neue Tram genommen

■ Der bereits lange diskutierte Ersatz der stark nachgefragten Bus-

Erfurt: Hier am Leipziger Platz könnten 2027 die Bauarbeiten zu einer neuen Straßenbahn-Kreuzung beginnen und im Hintergrund könnte eine Neubaustrecke abzweigen

HEIKO FELLNER



linie 9 zwischen Hauptbahnhof und Ilversgehofener Platz wird konkreter: Die EVAG Erfurter Verkehrsbetriebe AG hat dazu eine standardisierte Bewertung durchgeführt mit dem Ergebnis, dass die Maßnahme wirtschaftlich und finanziell sinnvoll ist. Im nächsten Schritt ist ein Grundsatzbeschluss des Stadtrates zu fassen, um im städtischen Haushalt für die Vorplanung 3,4 Millionen Euro einzustellen. Die EVAG soll die notwendige Vorplanung dann ausschreiben und vergeben. In der auf zwei Jahre angelegten Vorplanungsphase sollen der konkrete Streckenverlauf erarbeitet sowie eine belastbare Kostenhöhe ermittelt werden. Anspruchsvoll gestaltet sich dabei insbesondere der nördliche Abschnitt, da dort der verfügbare Platz durch geringe Straßenquerschnitte und eine teils enge Bebauung beschränkt ist. Erste Schätzungen gehen von Kosten von bis zu 130 Millionen Euro aus. Dabei ist eine Finanzierung mittels GVFG-Mitteln über einen Bundesanteil von 75 Prozent vorgesehen, ein weiterer Fördergeber soll der Freistaat Thüringen sein. Beide signalisierten bereits eine grundsätzliche Förderfähigkeit des Vorhabens. Mit der Realisierung könnten auch die tangierten Straßen so umgebaut werden, dass sie allen aktuellen Anforderungen entsprechen. Einen zügigen Planungsdurchlauf vorausgesetzt, könnte 2027 die Realisierung beginnen. Der Bauabschluss und damit die Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnstrecke ist für frühestens 2030 zu erwarten. HFE

Halle an der Saale

Saisoneroöffnung im Straßenbahnmuseum

■ Am Ostersonntag öffnet das Historische Straßenbahndepot in der Seebener Straße erstmals 2024 seine Tore für Besucher. Von Mai bis Oktober kann die