



Tatras in Brandenburg
KT6NF-Modernisierung
mit gewissen Extras



Wandel in Wien
Remise Ottakring
damals und heute

März 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



Tram-Comeback in Aachen?



So war es einst und so könnte die Renaissance aussehen



Ruhrgebiet: 125 Jahre Meterspur in Witten

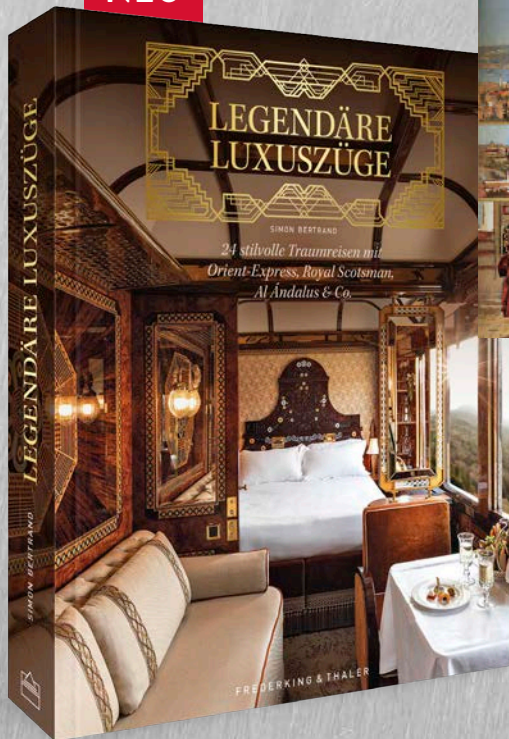
Von der Märkischen Straßenbahn zur BOGESTRA

Wie groß das Netz war und was davon übrig blieb

MEIN HOBBY. MEINE LEIDENSCHAFT

Buchträume für Schiene-Enthusiasten

NEU



Eine Geschichte der Eisenbahntechnik und des Luxus: anhand der schönsten Züge, die als Paläste auf Schienen rund um den Globus verkehren.

256 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-95416-400-4
€ 49,99



IM FRÜHJAHR 2024



Der reich bebilderte fachbiographische Bildband nimmt die Leser mit auf die interessantesten Fototouren des Autors in Deutschland sowie im Ausland.

240 Seiten · ca. 380 Abb.
ISBN 978-3-96453-597-9
€ 49,99

NEU



Ein Ticket für ganz Deutschland: Und hier kommen die besten Reiserouten dazu. Für 49 Euro schnell und einfach ans Reiseziel.

192 Seiten · ca. 210 Abb.
ISBN 978-3-7343-2868-8
€ 19,99

NEU



Reinhold Palm fotografierte an Orten, zu denen oft nur DB-Mitarbeiter Zutritt hatten. Sein Blick fürs Motiv beeindruckt auch heute noch.

240 Seiten · ca. 260 Abb.
ISBN 978-3-98702-001-8
€ 59,-

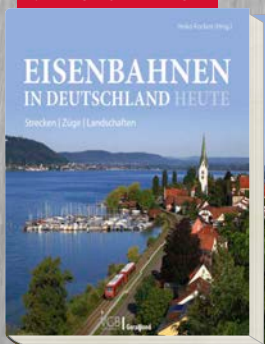
IM FRÜHJAHR 2024



Auf 14 Zahnradbahnen in Europa – insbesondere in den Alpen – werden heute noch Dampflokomotiven eingesetzt. Das Buch porträtiert Loks und Strecken.

128 Seiten · ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-96453-656-3
€ 24,99

IM FRÜHJAHR 2024



Entdecken Sie Deutschlands vielfältige Bahnlandschaft – von der Insel Sylt bis zu den Alpen, vom Ruhrgebiet bis zur Oder – in beeindruckenden Bildern.

192 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96453-646-4
€ 45,-

IM FRÜHJAHR 2024



Großenteils unveröffentlichte Fotos, meist farbig, führen den abwechslungsreichen Eisenbahnbetrieb im geteilten Berlin in den 1980ern vor Augen.

144 Seiten · ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-96453-544-3
€ 32,99

IM FRÜHJAHR 2024



Die Weichen sind gestellt: für eine Zeitreise durch die Eisenbahnhistorie Berlins von 1838 bis heute. Faktenreich beschrieben, faszinierend bebildert.

168 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-86245-297-2
€ 34,99



Mannheim, ein Vorbild

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte nahezu jede Groß- und Mittelstadt in Europa oder Nordamerika eine Straßenbahn. Vielfach gab es diese zusammen mit einem Elektrizitätswerk als „Starterpack Kommunalstrom“. So gab es einen Abnehmer für den produzierten Strom, solange noch nicht genügend Privathaushalte ans Stromnetz angeschlossen waren, um den Betrieb rentabel zu gestalten. Mit zunehmender Marktfreiheit von Alternativen wie Bussen und O-Bussen wurden die ersten kleinen Betriebe ab den 1930er-Jahren aufgegeben.

Der zunehmende Pkw-Verkehr machte der Straßenbahn in den darauffolgenden Jahren von zwei Seiten das Leben schwer: Auf der einen Seite entzog er ihr zahlende Kundschaft und auf der anderen Seite beanspruchte er ihren Verkehrsraum. Selbst wo die Straßenbahn gerade noch als unverzichtbar galt, dachte man über ihre Abschaffung nach oder sie wurde unter die Erde verbannt, einhergehend mit einer Vereinfachung der Netzstrukturen. Wurden in den Nachkriegsjahren Betriebe nicht modernisiert oder wurde der Anschluss neuer Stadtteile unterlassen, war dies oft das Todesurteil für die Tram. Erst in den 1990er-Jahren änderte sich die Stimmung wieder zugunsten der Straßenbahn. Mit inzwischen wieder über 400 Straßenbahnbetrieben weltweit erfreut sich dieses Verkehrsmittel großer Beliebtheit in der modernen Stadt- und Verkehrsplanung.

Jeder der heute existierenden Straßenbahnbetriebe erzählt seine ganz individuelle Geschichte. Das Beispiel Mannheim zeigt, dass mit der kontinuierlichen Modernisierung des Betriebs in den 1950er- und 1960er-Jahren entgegen dem Zeitgeist und mit Eröffnung von Neubaustrecken eine gute Basis für die Zukunft geschaffen werden konnte. Wäre dies unterblieben, hätte die Tram die Phase der Stagnation im Zeichen des U-Stadtbahn-Größenwahns der 1970er-Jahre kaum unbeschadet überstanden. Seit den 1990er-Jahren wird das Netz wieder als klassische Straßenbahn ausgebaut und erreicht eine zuvor ungekannte Ausdehnung. Heute ist sie nachgefragt wie nie zu vor, was den Zuschussbedarf in moderaten Grenzen hält.

Der Blick ins benachbarte Heidelberg zeigt hingegen ein gegensätzliches Bild: Umfangreiche Modernisierungen erfolgten bruchstückweise und zögerlich, während das Streckennetz um gut die Hälfte reduziert wurde. Dabei wurde auch die für den ÖPNV besonders wichtige Innenstadt von der Schiene abgehängt. Noch heute krankt das Heidelberger Tramnetz, das seiner Stilllegung in den 1980er-Jahren nur knapp entkam, unter den Fehlentscheidungen der Vergangenheit. Auch wenn Initiative zur Verbesserung erkennbar ist, gestaltet sich der Prozess zäh. Das Beispiel Mannheim zeigt, dass auch temporäre Rückschläge einen Betrieb bei vorhandenem politischen und unternehmerischen Engagement nicht vom Erfolgskurs abbringen können.

In den 1960er-Jahren scheute Mannheim weder Kosten noch Mühen, um das Netz unter Beibehaltung des Charakters der klassischen Straßenbahn mit DÜWAG-Gelenkwagen in großer Zahl und der Schaffung eigener Bahnkörper zu modernisieren. Hiervon profitiert das System bis heute

WERNER RABE



Yannick Schäffner,
Autor
STRASSENBAHN
MAGAZIN

➔ Welche anderen Städte sehen Sie ebenfalls auf einem guten Weg, ihr Schienennetz fit für die Verkehrswende zu machen?

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



TITEL Witten: Vom Kornmarkt nach Crengeldanz 54

► Betriebe

■ Wiederauferstehung nach 50 Jahren?.....16

Aktuelle Entwicklungen in Aachen – Im Jahr 1974 verabschiedete sich die Straßenbahn aus Aachen. 50 Jahre später sind die Planungen zur Wiedereinführung der Tram konkret: Die „Regio-Tram“ könnte bereits im nächsten Jahrzehnt durch die Stadt rollen

■ Mit der Tram in die Cité des Vins.....24

Frankreich: Die Straßenbahn von Bordeaux – Nach 20 Jahren Betrieb sind die Bahnen in Bordeaux am Rande ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Forderungen nach einer Métro werden laut. Wird die Tramway Opfer ihres eigenen Erfolgs?

■ Straßenbahn statt John-Deere-Traktor.....30

Projekte der Mannheimer Straßenbahn – Nach der jüngsten Erweiterung in den Stadtteil „Franklin“ stehen in Mannheim weitere Projekte, unter anderem auf das ehemalige Gelände der Traktorfirma John Deere, an. Wir stellen sie vor

■ Völlig platt78

Der Satellit Ottakring der Wiener Linien – Dem Bahnhof Ottakring passierte, was für Wiener Remisen eine Seltenheit darstellt: Er wurde in neuerer Zeit komplett abgerissen und neu gebaut. Obwohl „nur“ Satellit, befindet sich dort heute das Kompetenzzentrum für Niederflurfahrzeuge



► Fahrzeuge

■ Die einst modernsten Straßenbahnen Südosteuropas 36

Serbien: Die Breda-Bahnen in Belgrad – Im Juni 1940 wurde der erste Großraumwagen aus italienischer Produktion an die Hauptstadt Jugoslawiens ausgeliefert. Diese Fahrzeuge waren anderen europäischen Straßenbahnmodellen in ihrer Modernität weit voraus. Wie kam es dazu?

■ Wie im Himmel..... 42

Brandenburg: Tatra KT6NF mit Motivdecken – Als die Verkehrsbetriebe von Brandenburg an der Havel ihre Tatra-Gelenkswagen mit Niederflurmittelteil einer Modernisierung unterzogen, ließen sie sich ein Extra einfallen: Sie gestalteten die Wagendecken – den Himmel – mit Motiven. Seitdem fühlen sich die Fahrgäste beim Blick nach oben in eine andere Umgebung versetzt

■ Historische Trams in der Calvin-Stadt..... 46

Schweiz: Genfer Straßenbahn-Oldtimer – Genf erlebt derzeit einen Boom im Bau neuer Straßenbahnstrecken. Mittlerweile fahren wie früher Trambahnen über die Grenze nach Frankreich. Trotz des modernen Betriebs kommt der Freund historischer Straßenbahnen dank der 1973 gegründeten „Association Genevoise du Musée des Tramways“ auf seine Kosten

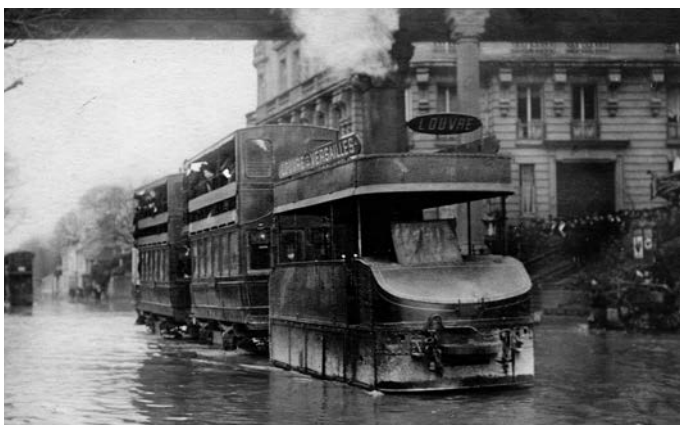




▶ Mannheim: Projekte bei der Straßenbahn 30



▶ Brandenburg: Wie im Himmel 42



▶ Paris: Die Straßenbahnen im Auf und Ab 62



▶ Mönchengladbach: Rückkehr in die Heimat 70

▶ **Geschichte**

■ **Vom Kornmarkt nach Crengeldanz** **TITEL** 54

Vor 125 Jahren: Märkische Straßenbahn in Witten eröffnet – Am 4. Januar 1899 wurde die Märkische Straßenbahn dem Betrieb übergeben. Heute sorgt die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen für einen attraktiven Personennahverkehr in der Stadt

■ **Les Tramways Parisiens** 62

Frankreich: Die Straßenbahnen von Paris im Auf und Ab – Zu Beginn des 20. Jahrhunderts tummelten sich in Paris eine Vielzahl von Tramgesellschaften. Die systematische Elektrifizierung zog sich hin



■ **Rückkehr in die Heimat** 70

Mönchengladbach: Triebwagen 26 ist zurück – Am 30. November 2023 traf der 66 Jahre alte DÜWAG-Großraumwagen frisch aufgearbeitet in seiner alten und neuen Heimat Mönchengladbach ein. Viel hat er erlebt

RUBRIKEN	
Journal (aktuelle Meldungen) 8	Forum, Termine 76, 77
Nächster Halt..... 35	Impressum..... 77
Einst & Jetzt 52	Vorschau 82

Straßenbahn im Modell 72–75

- Hier kommen die Briefe mit der Tram: Helmut Lauckner baut einen Stuttgarter Post-Triebwagen in H0m 72
- Leipziger „Gossendidscher“ mit eingebauter Bierdose: Weichenspül- und Winterdienstwagen in 1:22,5 75



Titelmotiv
Im Einsatz auf der Linie 320 biegt Tw 7 von der Ardeystraße in die Annenstraße ein und erreicht die Hst. Bruchschule (Foto vom 2. September 1985) WOLFGANG

Rücktitel
Während die Woltersdorfer Straßenbahn aktuell auf ihre ersten Niederflurwagen wartet, sah die Szenerie vor 45 Jahren ganz anders aus: Triebwagen 26, für die Große Berliner Straßenbahn gebaut, schiebt sich im Januar 1979 durch den Schnee



OLAF GÜTTLER

Ein Treffen der besonderen Art

In Freiburg trifft man sich in der Stadtmitte gerne am „Bert“, dem Bertoldsbrunnen, oder „L.A.“, der Löwen-Apotheke, und am Mittag des 4. Januar 2024 tun dies auch die bei vielen Bürgern bekannte und beliebte „Cola-Dose“, Wagen 212, mit seiner sehr alten Werbung für Pepsi und das Schwesterfahrzeug 214. Sie sind die letzten beiden Vertreter des Typs GT8K in Freiburg.

Nach ursprünglichen Planungen hätten diese in den Jahren 1981 und 1982 gelieferten Fahrzeuge längst aus dem Verkehr gezogen sein sollen – das Treffen ist somit ein fotografischer Glückstreffer. Während Wagen 212 als Fahrschule zur Schulung von dringend benötigtem Fahrpersonal im Netz unterwegs ist, kommt Wagen 214 als Regelkurs der Linie 3 aus dem Vauban und setzt in Kürze seine Fahrt auf die Haid fort. Zu diesem Zeitpunkt sind bereits nagelneue Wagen des Typs CAF Urbos 100 in den Fahrgastbetrieb gegangen, auf die hochflurigen Klassiker aus dem Hause DUEWAG kann jedoch nicht verzichtet werden.

NICOLAI SCHMIDT





WEN APOTHEKE

Zu wenig Fahrpersonal bei der VGF: Angebotskürzungen in Frankfurt/Main

Mangelverwaltung in Mainhattan



Ein neues Einsatzgebiet haben sich die verbliebenen Pt-Wagen mit den als Linie 19 geschilderten Schülerfahrten am frühen Morgen erschlossen, hier Tw 749 am 29. Januar unterwegs nach Schwanheim an der Haltestelle Waldfriedhof Goldstein

OLIVER PEIST

■ Seit dem 27. Januar gelten in Frankfurt am Main nach vorausgegangenem Abstimmungen zwischen Stadtverwaltung und dem Verkehrsbetrieb Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) umfangreiche Angebotskürzungen mit dem Ziel einer Stabilisierung und Verlässlichkeit des Fahrplanangebots für Stadtbahnen, Trams und Busse. Die Kürzungen sind vorerst bis Ende August befristet und sollen für die Zeit der Fußball-Europameisterschaft im Sommer ausgesetzt sein.

Die Krankenquote beim VGF-Personal lag zuletzt bei rund 15 Prozent und damit mehr als doppelt so hoch wie im langjährigen Mittel üblich. Dazu stellte Frankfurts Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert (Grüne) im Dezember fest: „Wir sind an einen Punkt gekommen, wo wir handeln müssen.“ Der anhaltende Mangel an Fahrpersonal, der bundesweit Verkehrsunternehmen vor große Herausforderungen stellt, hatte in der Bankenmetropole in den Vormonaten faktisch täglich zu teils sehr umfangreichen operativen Fahrt-

ausfällen geführt. Laut der städtischen Nahverkehrsorganisation Traffiq fielen 2023 mehr als zehn Prozent der Fahrten wegen Personalmangel kurzfristig aus. Hinzu kommt eine Änderung der Dienstzeitberechnung, wo Vor- und Nachbereitungszeit jetzt in die Kernarbeitszeit fallen und damit den Personalbedarf insgesamt erhöhen. Nun hat die VGF reagiert und Takte gedehnt sowie einige wenige Parallelverbindungen eingestellt. Der Fokus liegt dabei auf Linien und Verbindungen mit einem dichten Fahrtenangebot und guten Alter-

nativen. In räumlichen oder zeitlichen Randlagen hingegen bleibt die „Grundversorgung“ erhalten. Unter der Woche kann die VGF mit dem Kürzungspaket in Summe 31 Dienste täglich einsparen.

Stadtbahn ausgedünnt

Die Änderungen bei der Stadtbahn im Detail: Die U-Bahnlinie U5 Preungesheim – Konstablerwache (– Hauptbahnhof) fährt auch in der Hauptverkehrszeit (HVZ) nur im 7,5 -Minuten-Takt statt wie bisher alle fünf Minuten, dafür fahren jetzt ausschließlich kapazitätsstarke



Neu sind Dreierzüge auf der U5, hier Zug 929+1959+930 an der Musterschule unterwegs Richtung Konstablerwache, geschildert ist „Hauptbahnhof“

JENS DECK



Immer noch nicht ganz verzichten kann die VGF auf ihre Pt-Hochflurwagen auf den Linien 15 und 17, wo weiterhin, allerdings nur vereinzelt, Pt-Kurse anzutreffen sind

Dreiwagenzüge. Die U5 endet zudem an der Konstablerwache, zur Weiterfahrt Richtung Hauptbahnhof muss in die Linie U4 oder S-Bahnen umgestiegen werden.

Die bisher in der HVZ im 7,5-Minuten-Takt fahrenden Linien U6 Hausen – Ostbahnhof sowie U7 Praunheim Heerstraße – Enkheim fahren ganztägig im Zehn-Minuten-Takt, dafür sollen auf der U7 längere Vierwagenzüge fahren. Bei der U9 Nieder-Eschbach – Ginnheim gilt samstags Halbstundentakt statt bisher viertelstündlicher Fahrten.

Weniger Angebot bei der Tram

Auf der Straßenbahnlinie 12 Schwanheim Rheinlandstraße – Fechenheim Hugo-Junkers-Straße endet montags bis samstags tagsüber jede zweite Fahrt aus der Innenstadt bereits an der Eissporthalle. Zwischen Eissporthalle und Hugo-Junkers-Straße ergibt sich damit ein 20-Minuten-Takt. Bislang fuhren werktags tagsüber alle Kurse bis und ab Hugo-Junkers-Straße.

Die Linie 14 Bornheim Ernst-May-Platz – Gallus Gustavsburgplatz (– Mönchhofstraße) bedient den Abschnitt Gustavsburgplatz – Mönchhofstraße nicht mehr, werktags gilt

Die 14 endet jetzt an der eingleisigen Haltestelle Gustavsburgplatz, hier mit Tw 204. Der Abschnitt bis zur nahe gelegenen Wendeanlage Mönchhofstraße entfällt

FREDERIK BUCHLEITNER (2)



nuten auf zehn Minuten gedehnt. Für die Linie 17 gilt dies auch nachmittags zwischen 16 und 18 Uhr.

Verbunden mit den Angebotskürzungen ist auch der Auslauf der Pt-Wagen spürbar rückläufig. Während sich bisher noch eine größere Zahl an Pt-Wagen auf den Linien 15 und 17 sowie in der Frühspitze auf der Linie 18 verdingte, sind seit Ende Januar nur noch sehr vereinzelt Pt-Kurse auf den Linien 15 und 17 anzutreffen. Neu sind indes zwei frühmorgendliche Schülerfahrten, die als Linie 19 mit Pt-Wagen bestritten werden. MSP

Berlin

Elisabethhau mit Tramanschluss?

Das geplante Wohngebiet Elisabethhau im Norden von Berlin-Pankow steht derzeit wieder auf der Tagesordnung, nachdem die Verantwortlichen zwischenzeitlich die Bebauung abgelehnt hatten. Doch der Wohnraum-mangel in der deutschen Hauptstadt zwingt die Lokalpolitiker des Bezirks, alte Bedenken über Bord zu werfen. Nun stehen die Elisabethhau und zusätzlich die „Alte Schäferei“ wieder auf dem Plan. Bis zu 9.000 Wohnungen sind geplant, was für die derzeitige Verkehrssenatorin Berlins, Manja Schreiner, ausreichend erscheint, um

zudem eine Taktausdünnung vom 10-Minuten-Takt auf einen Viertelstundentakt. Abends ab 21:00 Uhr ist die Linie 14 nur noch halbständig statt viertelstündlich unterwegs.

Die unter der Woche nachmittägliche Weiterfahrt der Tramlinie 15 Niederrad Haardwaldplatz – Offenbach Stadtgrenze über den Südbahnhof hinaus bis Offenbach Stadtgrenze beginnt zukünftig gegen 14:00 Uhr und damit zwei Stunden später als bisher. Samstags tagsüber fährt die 14 statt im Zehn-Minuten-Takt nun nur alle Viertelstunde.

Bei den Linien 17 Rebstockbad – Neu-Isenburg Stadtgrenze und 18 Preungesheim Gravensteiner-Platz – Sachsenhausen Lokalbahnhof wird der Takt in der Früh-HVZ um 2,5 Mi-

Berlin: Die Bezirksverordnetenversammlung Pankow fordert einen Ringschluss zwischen den Endpunkten der Linien M1 und 50, hier die M1 am Endpunkt Rosenthal Nord

ULF LIEBERWIRTH



Hamburg

Nach dem Einsatzende der nicht modernisierten DT3 im Sommer 2000 blieb die dreiteilige Garnitur 909 als designierter Museumszug zunächst im Originalzustand erhalten, musste ab 2013 jedoch zum Weiterbetrieb der modernisierten DT3-Flotte als Ersatzteilspender herhalten. Dadurch bereits vieler Aggregate beraubt, entschieden die Verantwortlichen im Herbst 2023, den Zug verschrotten zu lassen. Am 19. Januar 2024 ging der DT3 909 schließlich zum Verwerfer. Erhalten bleibt von den DT – neben DT1 516 und DT2 604 – der modernisierte DT3N 808. MSP

Döbeln

Am 14. November 2023 ging der seit 2019 vom Verkehrsmuseum Dresden an das Döbelner Pferdebahnmuseum ausgeliehene ex Dresdner Pferdebahnwagen 106 wieder zurück in die Landeshauptstadt. Dort kam der Oldie vorerst zurück ins VMD-Depot an der Zwickauer Straße. Den freigewordenen Platz in Döbeln besetzt möglicherweise künftig ein Pferdebahn-Sommerwagen aus Naumburg (Saale), die Entscheidung dazu steht allerdings noch aus. MSP

Chemnitz

Vom 3. bis zum 16. Januar fuhr die Linie C14 verkürzt nur zwischen Mittweida und Bahnhof Einsiedel anstatt bis Thalheim. Zuvor kollidierte am 23. Dezember 2023 auf Linie C15 der Citylink-Tw 442 mit einem im Sturm umgefallenen Baum, wobei aufgrund der Heftigkeit des Aufpralls auch der Fahrzeugrahmen Schäden davontrug. Da zwei weitere Citylinks aufgrund Hauptuntersuchung/Fahrzeugdefekt fehlen, stehen von zwölf Citylinks nur neun zur Verfügung – bei einem Auslauf von neun Kursen. Zur Kompensation fahren seit 17. Januar Regioshuttle VT650 auf Linie C15, die dafür am Hauptbahnhof endet. MSP

das künftige Wohngebiet in ihre U-Bahn-Vision mit einzubeziehen. Die Verlängerung der U2 könnte demnach über S+U Pankow hinaus das künftige Wohngebiet erreichen. Eine Realisierung ist kaum vor 2040 zu erwarten. Bis dahin soll das Gebiet per Bus erschlossen werden.

Die bislang geplante Straßenbahnerschließung wird dagegen von der Berliner Senatsverwaltung Verkehr, Umwelt, Klimaschutz (SenUVK) nicht mehr verfolgt. Dagegen begehrt derzeit die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Pankow auf, berichtete der Tagesspiegel. Am 24. Januar beschlossen die BVV-Abgeordneten, den Bebauungsplänen nur zuzustimmen, wenn der sogenannte Straßenbahn-Ringschluss zwischen Niederschönhausen und Französisch-Buchholz kommt. Dieser sieht vor, dass zwischen den bisherigen Endstellen der Linie 50 (Französisch Buchholz-Guyotstraße) und M1 (Niederschönhausen/Nordend und Rosenthal) eine neue Straßenbahnverbindung entsteht, die von beiden Linien befahren werden soll. ULW

Köln Sperrung der Mülheimer Brücke

■ Die seit mehreren Jahren andauernden Bauarbeiten zur Ertüchtigung der Rheinbrücke in Köln-Mülheim treten in einen neue Phase. Ab dem 2.



Dresden: Mit seiner farbenfrohen Gestaltung ist 201 204 seit 2016 als Kinderstraßenbahn unterwegs, aktuell wird der Tatra T4D vom T6A2 des Straßenbahnmuseums vertreten

MICHAEL SPERL

April wird die Brücke für sieben Monate auch für den Stadtbahnverkehr der Linien 13 und 18 gesperrt. Die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) richten Ersatzverkehre im Busbereich sowie zusätzliche Stadtbahn-Linien ein. Dafür wird eine größere Anzahl von Fahrerinnen und Fahrern benötigt als für den regulären Fahrplan. Angesichts der auch bei den KVB angespannten Personalsituation sind dafür weitere Leistungsverschiebungen im Fahrplanangebot erforderlich. Nach derzeitigem Planungsstand werden die morgendlichen Verstärkerfahrten auf der Linie 15 entfallen. Die für die Dauer der Sperrung eingerichtete Linie 19 fährt nur zur morgendlichen Hauptverkehrszeit und ersetzt die heutigen Verstärkerfahrten auf der Linie 18, muss aber zwischen Barbarossaplatz und Ebertplatz über die Ringe umgeleitet werden. Sie ersetzt dabei auch die entfallenden Verstärkerfahrten

der Linie 15 zwischen den Haltestellen Barbarossaplatz und Ebertplatz. Im Gegenzug ist die Wiederinbetriebnahme der Linie 4 zwischen Ehrenfeld und Bocklemünd vorgesehen.

Die Maßnahmen wurden dabei so gewählt, dass mit Ausnahme der Linie 17 auf allen Stadtbahn-Linien werktags tagsüber zumindest ein Zehn-Minutentakt erhalten bleibt. MWB

Dresden Lottchen-Ersatz mit Tatra T6A2

■ Nach Fristablauf schickten die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) Anfang 2024 den Tatra T4D 201 204 – vielen besser bekannt als Kinderstraßenbahn Lottchen – zur turnusmäßigen Hauptuntersuchung in die Werkstatt Trachenberge. Die Revision des langjährigen Fahrstrahlwagens wird mehrere Wochen, bei

Feststellung größerer Mängel gegebenenfalls auch Monate, in Anspruch nehmen. In dieser Zeit muss niemand auf das beliebte Angebot verzichten. Wie bereits bei früheren Hauptuntersuchungen hilft der Verein Straßenbahnmuseum Dresden e. V. mit einem „Ersatzwagen“ aus. Die Vereinsmitglieder sichern in dieser Zeit alle Fahrten ab und schicken aus-hilfsweise ihren Museums-Tatra T6A2 226 001 ins Rennen.

Seit 1991 fährt die Kinderstraßenbahn als gemeinsames Projekt des Jugendamtes und der DVB durch die Stadt. Zunächst waren nacheinander mehrere Zweiaxserzüge vom Typ Gotha T57 dafür im Einsatz. Das aktuelle, bunt gestaltete Lottchen ist seit 2016 in der Landeshauptstadt unterwegs und bringt zahlreiche Kinder bei verschiedenen Thementouren in die einzelnen Stadtteile. Regelmäßig alle acht Jahre ist auch bei diesem Spezialstraßenbahnwagen die große Durchsicht in Form einer Hauptuntersuchung fällig. PM/MSP

Jena Modernisierung des Wagenparks

■ Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hat Anfang Januar die Zusage gegeben, die Beschaffung weiterer neun Straßenbahnen finanziell zu unterstützen. Die Fördermittel stammen aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und aus Landesmitteln und werden die Gesamtkosten maximal bis zur Hälfte abdecken. Bei den Straßenbahnen handelt es sich um die mit einer Fahrzeuglänge von 32 Metern kürzere, fünfteilige Version des Zweirichtungs-Multigelenkfahrzeugs Tramlink von Stadler.

Die abschließende Entscheidung über die Investition steht noch aus. Sollte diese positiv ausfallen, wäre dies ein bedeutender Meilenstein für die Modernisierung und den geplanten Ausbau des Jenaer Straßenbahnnetzes, insbesondere zur Stärkung der Nord-Süd-Achse. Die Trams spielen eine zentrale Rolle im Jenaer Verkehrssystem und bilden mit täglich 34.000 Fahrgästen das Rückgrat des Nahverkehrs.

Die Tramlink, in Jena auch „Lichtbahnen“ genannt, sollen die bisherigen 33 Fahrzeuge des Typs GT6M komplett ersetzen. Die erste „Lichtbahn“ ging noch 2023 in den Linienbetrieb, die nächsten Wagen starten

■ Düsseldorf: Anfang 2024 hat die Rheinbahn mit Tw 4012 erstmals turnusmäßig einen B-Wagen in Stahlbauweise abgestellt. In Dienst ging diese ein Dutzend Wagen umfassende Serie zur Eröffnung der Düsseldorfer Stadtbahn 1981. Bereits 2001 schied von den „Stahlwagen“ der Tw 4001 unfallbedingt aus, noch aktiv sind damit jetzt die Tw 4002 bis 4011. Auf dem Bild ist Tw 4012+ 4002 auf der U78 beim Nordpark/Aquazoo unterwegs

STEFAN WEISKOPFF

