



**Testfahrt im Vogtland**  
Alter Regensburger auf dem Weg zur Fahrbereitschaft



**Tram in Brunn**  
So faszinierend ist die „Šalina“

# STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



**Bremens „Technologielinie“**



Seit 25 Jahren vom Airport zur Uni:  
Warum die Erfolgsstory spät begann

## DÜWAGs im Exil

Klassiker der Vestischen und der Bogestra: Wie sie zur zweiten Karriere in Frankreich kamen

**Stilllegung bei Ruhrbahn**



Linie 104 gekappt: Wie das Netz in Mülheim noch weiter schrumpft

**Schweizer Tram-Klassiker**



Exoten und Schätze in Bern: Diese Oldtimer blieben museal erhalten



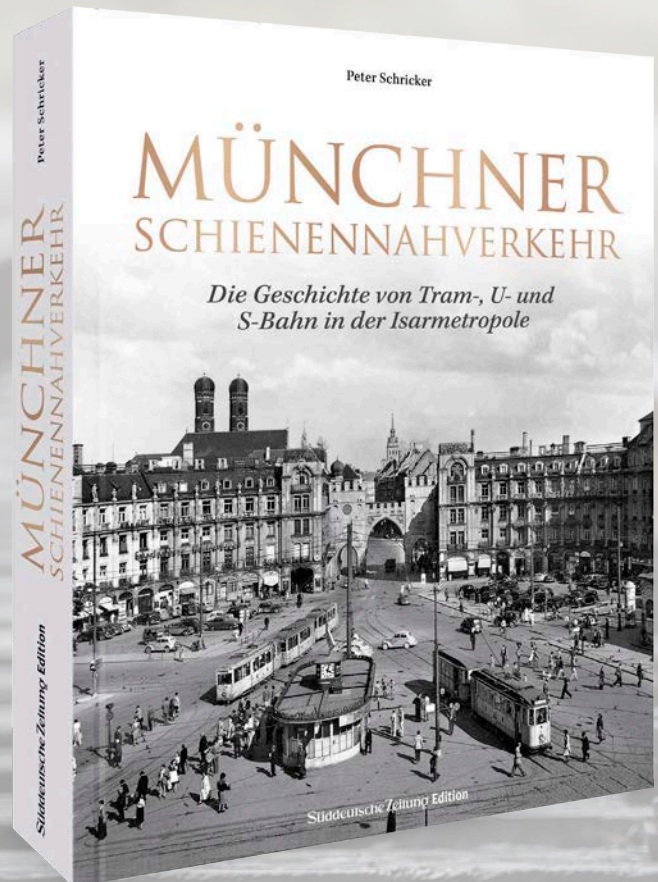


# NAHVERKEHR IN DER ISARMETROPOLE

**NEU**

Als Großstadt bietet München im öffentlichen Nahverkehr die ganze Vielfalt von S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und „normalem“ Bahnverkehr. Die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs – angefangen bei der Pferdebahn über die erste elektrische Tram bis zu den U-, S- und Privatbahnen – ist zugleich auch Stadtgeschichte und daher für alle spannend, die sich für die Stadt München interessieren.

168 Seiten · ca. 200 Abb  
Best.-Nr. 32853  
€ (D) 32,99



Unsere neuen Bücher:



Best.-Nr. 32868



Best.-Nr. 16402



Best.-Nr. 53596



Best.-Nr. 46928



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT  
ODER DIREKT UNTER GERAMOND.DE

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

**SZ Edition**

**GeraMond**





# Wann endet die Mülheimer Stilllegungswelle?

Die Mülheimer Straßenbahnlinie 104 fährt seit 7. August nicht mehr über den Kahlenberg. An der Haltestelle Trooststraße steigen die Fahrgäste jetzt in Dieselbusse – wenn er denn kommt

CHRISTIAN LÜCKER

**D**ie Straßenbahn am Kahlenberg in Mülheim an der Ruhr ist seit 7. August Geschichte. An den Haltestellen-Mülleimern der neuen Buslinie wirbt die Ruhrbahn mit „Anschluss Zukunft. Einfach Klima Mobil“. Aber „Diesel statt Strom“ ist Verkehrspolitik der Vergangenheit und ein krasser Gegensatz zu den Klimaschutzzielen des Bundes. Ausgerechnet Bündnis 90/Die Grünen haben die Stilllegung möglich gemacht. Das ist ein Kniefall vor der CDU als stärkste Kraft im Stadtrat, mit dem die Grünen ihren Markenkern, den Umweltschutz, ad absurdum führen. Auch künftige Busse mit alternativen Antrieben sind nicht so langlebig und nachhaltig wie eine Straßenbahn.

Schon vor Beginn der Tram-Debatte im Jahr 2011 lag der damaligen MVG ein Papier vor, welches das Kappen „unrentabler“ Äste vorsah. Der Politik dies schmackhaft zu machen, war für den Verkehrsbetrieb offensichtlich angesagter, als sich administrativ zu verschlanken. Pro-Straßenbahn-Stimmen aus der Bezirksregierung, die unter anderem genau das gefordert hatten, sind nach Jahren verstummt. Und man kann ihnen wohl keinen Vorwurf machen, wie unsere Recherchen zeigen.

Die Kahlenberg-Strecke hatte nicht nur eine hohe Symbolkraft! Es gibt Straßenbahnlinien, die weniger genutzt werden und trotzdem fahren. Am Kahlenberg liegt und steht jetzt teils neue Infrastruktur ungenutzt rum.

**Mit der Straßenbahn in Mülheim an der Ruhr geht es unverkennbar abwärts. Ist die Stadt ein Einzelfall oder halten Sie weitere Straßenbahnstrecken in Deutschland für akut einstellungsgefährdet?**

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

Wenn nötige Investitionen künftig immer ein Stilllegungsgrund sind, fällt in Mülheim bald die nächste Strecke und schwächt den Rest des Netzes. Anzeichen gibt es: Parallel zur Tramlinie 102 fährt am Uhlenhorst jetzt die Buslinie 134. Das Tram-Aus war hier von Beginn an Teil der Debatte. Die Neubaustrecke nach Saarn spielt dagegen keine Rolle mehr – obwohl die Ruhrbahn damit Kosten sparen würde. Stattdessen kommt die Buslinie 135 dort teils alle 7,5 Minuten. Die Tramlinie 104 stand schon komplett auf der Streichliste. Vielleicht will man sich diese Option offenhalten, denn trotz gesetzlicher Vorgaben ist auf der Aktienstraße kaum eine Haltestelle barrierefrei. Bahnsteige könne man nicht bauen, die Aktienstraße müsse vier-spurig bleiben. Diese plumpe Anti-Straßenbahn-Haltung macht fassungslos! Andere Städte bauen einfach befahrbare Haltestellenkaps. Dass die Aktienstraße kilometerlang ohnehin nur zweispurig nutzbar ist, weil geparkt wird, stellt natürlich kein Problem dar! Das passt zu einer Stadt mit der bundesweit zweithöchsten SUV-Dichte, in der 60 Prozent der Wege im Auto zurückgelegt werden.

Ein Grund ist sicher die chronische Unzuverlässigkeit der Ruhrbahn. Dies beginnt beim Kunden-Center, welches immer wieder „aus betrieblichen Gründen“ dicht ist. Viele Kunden sind – vor allem am Monatsende – gefrustet, wenn sich dort normalerweise lange Schlangen bilden. Und natürlich fallen auch in Mülheim seit langer Zeit Fahrten aus. Ausgerechnet vier Tage nach Ende der Straßenbahn am Kahlenberg sagt die Ruhrbahn offiziell: Es wird noch mehr Ausfälle geben – weil Busfahrer fehlen.



Christian Lücker,  
Autor  
STRASSENBAHN  
MAGAZIN





## TITEL Lille: Vom Ruhrpott in die Hauts-de-France ..... 58

### ► Betriebe

- **Kahlschlag am Kahlenberg ..... 16**  
**Streckenstilllegung in Mülheim an der Ruhr** – Seit 7. August fährt über den Kahlenberg in Mülheim keine Straßenbahn mehr. Wir skizzieren erstmals die gesamte Entwicklung und betrachten die Akteure des Mülheimer Netzabbaus
- **Šalina Brno ..... 24**  
**Tschechien: Brünns Straßenbahnnetz wächst** – Als zweitgrößte Stadt Tschechiens verfügt Brunn auch über das zweitgrößte Straßenbahnnetz des Landes. Nach zwei kurzen Erweiterungen misst das Netz derzeit etwa 73 Kilometer
- **Die Technologieline ..... 28**  
**Vor 25 Jahren: Bremens Technologieline geht an den Start** – Mit Anbindung der Universität komplettierte die Hansestadt Bremen am 10. Oktober 1998 ihre Linie 6 – auch Technologieline genannt. Diese verbindet seither den im gleichen Jahr fertiggestellten Anschluss des Technologieparks am Flughafen mit jenem im Universitätsumfeld
- **Cityval in der Bretagne ..... 34**  
**Frankreich: Eine zweite Métro-Linie für Rennes** – „Es ist wie beim Marathon, die letzten Meter sind die schwersten“. Seit 20. September 2022 fährt nun als Weltpremiere der innovative Cityval von Siemens in Rennes. Wir stellen die neue Métro-Linie b vor

### ► Fahrzeuge

- **Am Museum knapp vorbei ..... 40**  
**Stuttgarts einstige Beinahe-Museumswagen** – Nicht nur in den 1950er- und 1960er-Jahren, siehe Heft 8/2023, sondern auch ab den 1970er-Jahren fuhr manch gutes Stück in Stuttgart am Museum knapp vorbei und endete auf dem Schrott
- **Die Oldtimer der Hauptstadt ..... 50**  
**Schweiz: Berns Straßenbahn-Oldtimer** – In Bern, der Hauptstadt der Schweiz, kann der Besucher viele Tram-Oldtimer antreffen – darunter nur hier vorhandene Exoten
- **Schieferl fährt Tram ..... 80**  
**Ein Regensburger Zweiachser in Plauen** – Triebwagen 47 der ehemaligen Regensburger Straßenbahn wurde restauriert und in Plauen getestet. Regensburgs letzter Tramfahrer war dabei



### RUBRIKEN

Bild des Monats ..... 6	Forum, Termine ..... 78, 79
Journal (aktuelle Meldungen) 8	Impressum ..... 79
Nächster Halt ..... 39	Vorschau ..... 82
Einst & Jetzt ..... 56	





► Mülheim: Kahlenbergstrecke stillgelegt 16



► Neuigkeiten von der Brünner Straßenbahn 24

**Foto Nr. 1**



► Porträt: Anton und Gerhard Schlupek 66



► Regensburger Zweiachser restauriert 80

► **Geschichte**

■ **Vom Ruhrpott in die Hauts-de-France .... 58**

**Frankreich: Die DÜWAGs in Lille** – Zwischen 1980 und 1989 fanden sechs DÜWAG-Vierachser und 34 DÜWAG-Sechschser aus dem Ruhrpott bei der TCC in Lille für mehr als ein Jahrzehnt eine neue Heimat. Wie aus den DÜWAG-Sechschsern die „Super Mongy“ wurden und warum sie gerade in Lille ein neues Zuhause fanden, erläutert dieser Bericht

■ **Mein Straßenbahn-Erstkontakt ..... 66**

**Ulm/Reichenberg: Die Straßenbahnen meines Vaters** – Um mit Trambahnen in Kontakt zu kommen, konnte ich in der Wohnung bleiben: Mein Vater baute die Fahrzeuge der Reichenberger Straßenbahn nach – und zwar alle! Anschließend hielt er sie in den Alben „Meine Straßenbahn“ fotografisch fest. Die Alben folgen ihm und mir zur „großen“ Ulmer Straßenbahn

■ **Bahnen auf Briefmarken ..... 68**

**Briefmarken mit Straßenbahn- und U-Bahnmotiven** – Im Jahr 2020 startete die Deutsche Post AG mit dem Motiv des Münchner U-Bahnhofs Marienplatz die neue Briefmarkenserie „U-Bahn-Stationen“. Zwischenzeitlich erschienen mehrere Ausgaben. Dies soll Anlass sein, einen Blick auf den Designprozess von der Idee bis zur Veröffentlichung zu werfen und gleichzeitig einen Überblick über weitere Briefmarken mit Bezug zu U-Bahn und Straßenbahn nach der Wiedervereinigung zu geben

**Straßenbahn im Modell 74–77**

Hier entsteht ein Artic in 1:22,5: Schon bei der Vorstellung des ursprünglich für Helsinki entwickelten Škoda-Triebwagens machte Yannick Schöffner Pläne für ein Modell 74  
**Neuheiten & Neuigkeiten:** Hafke hört auf + H0-Figuren 77



**Titelmotiv**  
 Am 2. Oktober 1990 stehen zwei DÜWAGs aus dem Ruhrpott an der Endstelle Tourcoing. Sie haben die Straßenbahn in Lille wohl gerettet  
 ERNST PLEFKA

**Rücktitel**  
 Nicht Düsseldorf, sondern Posen: Auf der saisonalen Touristiklinie 20, welche im Sommer jeweils samstags fährt, war am 8. Juli der GT6-Museumswagen 2513 im Zustand der Rheinbahn am Gleisdreieck am Alten Zoo (Stare Zoo) unterwegs



CHRISTIAN MUCH







## Butzweilerhof

Am Butzweilerhof im Kölner Norden begegnen sich am 3. Mai 2023 zwei unterschiedliche Verkehrsmittel aus verschiedenen Epochen: Während auf der Stadtbahnlinie 5 der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) eine Doppeltraktion aus zwei Triebwagen der neuesten Fahrzeuggeneration HF6 mit Triebwagen 5302 an der Spitze in Richtung Stadtmitte prescht, wird sich die zweimotorige Propellermaschine rechts im Bild vermutlich nicht mehr aus eigener Kraft von hier fortbewegen.

Als Denkmal erinnert die Maschine an die Geschichte des ersten Kölner Flughafens, der bereits im Jahr 1912 auf diesem Gelände gegründet wurde. Nachdem er zunächst ausschließlich militärisch genutzt worden war, flogen ab 1926 zivile Maschinen im Linienverkehr. Das 1936 neu errichtete Empfangsgebäude steht heute unter Denkmalschutz und befindet sich, nicht auf dem Bild zu sehen, rechts neben dem Fotografen. Im Jahr 1995 wurde der Flugbetrieb endgültig eingestellt.

Bereits 1957 hatte der neue, moderne Großflughafen in Köln-Wahn den zivilen Linienverkehr übernommen. Auf dem Gelände entstanden seitdem neben verschiedenen Gewerbebetrieben zahlreiche Wohnungen. Seit Dezember 2010 erschließt die von der bisherigen Endstelle Ossendorf hierhin verlängerte Linie 5 der KVB das Gelände.

MICHAEL KOCHEMS





Südstrecke niederflurtauglich – Jubiläum 130 Jahre Straßenbahn

## Essen: Niederflurig nach Bredene



■ Am 7. August war es so weit: Der im Tunnel befindliche Linienast der meterspurigen Straßenbahnlinien 107 und 108 der Ruhrbahn nach Bredene, der bis zur Station Martinstraße gemeinsam mit der hochflurigen, normalspurigen U11 mitbenutzt wird, wurde für den Niederflurbetrieb freigegeben. Ab dem 31. Mai starteten hierfür die letzten Gleisbauarbeiten, die bis zum 6. August andauerten. Für die U-Bahn-Linie U11 sowie die Tram-Linien 107 und 108 fuhren für die Dauer dieser Baumaßnahme Busse als Ersatzverkehr. Pünktlich nach dem Ende der NRW-Sommerferien

**Ein neuer Anblick im Südstrecken-Tunnel: Seit August fahren auch nach Bredene Niederflurbahnen, in mehreren Tunnelstationen entstanden dafür abgesenkte Bahnsteigbereiche. Hier im Bild die stattdessen um 58 Zentimeter aufgeschottete Meterspur-Station Florastraße**

MICHAEL BEITELSMANN (4)

rollten die ersten Niederflurbahnen in den Essener Süden. Damit endete ein insgesamt fünf Jahre andauernder Umbauprozess.

Die sogenannte Südstrecke stellt die Hauptverbindung zwischen der



Die letzten Tage der Essener M-Wagen sind nach Umbau der Südstrecke und dank fortlaufender Lieferung neuer Flexity M8D-NF4 angebrochen



Zum 130. Jubiläum setzen Verein und Ruhrbahn auch den Aufbauwagen 888 mit Beiwagen 350 auf der Strecke Essen Borbeck – Altendorf – Rathaus Essen – Bredeneu ein



– JUBILÄUM –

## 130 Jahre Straßenbahn in Essen

■ Am 23. August 1893 fuhr die erste Straßenbahn in Essen – eine Linie vom Bergisch-Märkischen Bahnhof (dem heutigen Hauptbahnhof) über den Kopstadtplatz und Viehofer Platz zum Bahnhof Altenessen, die andere vom Bergisch-Märkischen Bahnhof über den Limbecker Platz, Helenenstraße, Bergeborbeck zum Germania-platz in Borbeck. Letztere entspricht dem Linienweg der 101/106. Anlässlich des 130-jährigen Straßenbahnjubiläums in Essen veranstaltete die Ruhrbahn in Koopera-

tion mit der Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft am 27. August Fahrten im Stundentakt mit historischen Bahnen. Der Triebwagen 144 (Uerdingen/Krupp, Baujahr 1921) pendelte zwischen Altenessen Bf. und Rathaus Essen, die beiden Triebwagen 1753 (DÜWAG GT8, Baujahr 1962) und 888 (DÜWAG Aufbauwagen, 1949) plus Beiwagen 350 zwischen Essen Borbeck – Altendorf – Rathaus Essen – Bredeneu. Auf dem Bredeneuer Ast war das der erste Einsatz der historischen Wagen "auf Linie";

bis vor Kurzem war ein Fahrgastwechsel aufgrund der Hochbahnsteige im Südtunnel unmöglich. Der GT8 Nr. 1753 präsentierte sich bei diesen Fahrten zum ersten Mal einem größeren Publikum in seinem gelb-blauen Outfit, das für seine letzten Einsatzjahre bei der EVAG typisch war und gegenüber der vorherigen cremefarbenen Lackierung im Zustand als Achtachser auch authentisch ist. MBE

**In frischen Farben strahlt Museumswagen 1753, der zum Tramjubiläum am 27. August auf einer Sonderlinie pendelte**



Innenstadt und den Subzentren Rüttenscheid und Bredeneu sowie der Essener Messe dar und ist eine der nachfragestärksten Strecken im Stadtgebiet. An einem typischen Werktag bewegen sich auf dem Ast von Essen Hauptbahnhof in Richtung Philharmonie, Rüttenscheider Stern und zu den anderen Stationen in beide Richtungen rund 27.500 Fahrgäste.

Im Zuge der Erweiterung des Essener Stadtbahnnetzes erhielt die Messe rund um die Grugahalle 1986 einen U-Bahn-Anschluss. Seitdem fährt die U11, vom Hauptbahnhof ausgehend, im Tunnel und bedient dabei die bereits 1967 errichtete Stationen Philharmonie (bis 2004: Saalbau), Rüttenscheider Stern und Martinstraße. Hinter der Martinstraße zweigt die U11 in Richtung Messe Ost/Gruga ab. Die „Südstrecke“ führt zunächst im Tunnel weiter über die Station Florastraße, bevor sie in Höhe Manfredstraße ans Tageslicht kommt und oberirdisch, stetig ansteigend bis zum vornehmen Stadtteil Bredeneu

führt. Die Südstrecke wurde bis zum U-Bahnhof Martinstraße für den gemeinsamen dreischiennigen Betrieb von Stadtbahn und Straßenbahn eingerichtet. Für den Betrieb der weiterhin meterspurigen Straßenbahnlinien 101 und 107 (später: HVZ-Linien 107 und 108) baute die damalige Essener Verkehrs-Gesellschaft (EVAG) 30 Wagen des Typs M8C mit Klapptrittstufen um, sodass sie sowohl in den unterirdischen Tunnelbahnsteigen einen barrierefreien Zugang boten als auch (bei ausgefahrenen Stufen) die übrigen, nicht mit Hochbahnsteigen ausgerüsteten Stationen bedienen konnten.

### Variantenentscheid 2016

Im Zuge des anstehenden Ersatzes der noch aus den 1980er-Jahren stammenden Fahrzeuge erwogen die Verantwortlichen zunächst mehrere Optionen: ein Umbau der restlichen Stationen der Südstrecke auf Hochbahnsteige, eine Umstellung ab Alfredusbad auf Busbetrieb sowie Fortsetzung des Mischbetriebes

mit niederflurgerechtem Umbau der Tunnelstationen. Die erste Variante hätte eine Neubeschaffung hochfluriger Meterspurbahnen im ansonsten rein niederflurigen Wagenpark der EVAG bedeutet, darüber hinaus kam der Bau von Hochbahnsteigen in Bredeneu aufgrund der dort engen Verhältnisse und der erheblichen Eingriffe in das Stadtbild infrage. Letztlich entschied sich der Essener Stadtrat Ende 2016 für die Umbauvariante, schließlich waren die Tunnelstationen Philharmonie, Rüttenscheider Stern und Martinstraße ausreichend lang, um sowohl hochflurige Stadtbahn-Doppelzüge als auch einen Niederflurbereich für die Meterspurlinien aufzunehmen. Hierfür fand eine Teilung der etwa 90 Meter langen Bahnsteige statt. Jeweils etwa ein Drittel des Bahnsteiges wurde auf 24 Zentimeter abgesenkt, sodass Niederflurfahrzeuge halten können. Eine Rampe und Treppen verbinden den Niederflurabschnitt mit dem 92 Zentimeter hohen Stadtbahn-Bahnsteig. Am

## Ludwigshafen

■ In Vorbereitung der Zulassung der neuen RNT 2020 für den Doppeltraktionsbetrieb begannen Anfang August Probefahrten mit dem Doppeltriebwagen 1801/1802 vom Typ Škoda 37T zusammen mit dem Dreiteiler 1407 vom Typ Škoda 36T. Die gekuppelt mehr als 70 Meter lange Zugeinheit passt aufgrund der weit vom Fahrzeugende entfernten Fahrgasttüren an 60-Meter-Bahnsteige und könnte künftig als kapazitätsstarke Garnitur vor allem bei Großveranstaltungen zum Einsatz kommen. MSP

## Frankfurt/Oder

■ Die ursprünglich für Spätsommer 2023 avisierte Anlieferung des Erstlings der neuen dreiteiligen Škoda-ForCity Plus Niederflurbahnen verschiebt sich auf Anfang 2024, mit der Aufnahme des Fahrgastbetriebs ist dementsprechend kaum mehr in der ersten Jahreshälfte 2024 zu rechnen. Ebenso verzögert sich die Lieferung der neuen Bahnen in die bei dieser Gemeinschaftsbestellung beteiligten Betriebe Brandenburg und Cottbus. Der Hersteller macht vor allem personelle Probleme für den Lieferverzögerung verantwortlich. MSP

## Chemnitz

■ Seit Anfang August steht ein „Endstellenbus“ als zusätzlicher Pausenaufenthaltsraum zur Verfügung. Der frühere Linienbus dient nun als flexibler, mobiler Pausenaufenthaltsraum und wird an Endstellen eingesetzt, wo kein Aufenthaltsraum, beispielsweise aufgrund von Baustellen, zur Verfügung steht. Im Zuge des Umbaus zum Pausenbus entfielen einige Sitze, stattdessen gibt es einen großen Tisch im Heck, eine kleine Küchenzeile, Frisch- und Abwasseranlage, Toilette und eine Standklimaanlage. Die Stromversorgung ist über eine auf dem Dach verbaute Solaranlage autark. MSP





**Hamburg:** Die Einheit 842 gehörte zu den letzten zehn DT3-Zügen. Im August beendete die Hochbahn kurzfristig die DT3-Ära und verhängte ein Einsatzverbot

NICOLAI SCHMIDT



**Düsseldorf:** Eine weitere Gnadenfrist gibt es aufgrund des Lieferverzugs der neuen Stadtbahnwagen HF6 für die letzten verbliebenen GT8SU-Züge nunmehr bis Ende 2024

MICHAEL BEITELSMANN (2)

10. Dezember 2018 begannen die Arbeiten am U-Bahnhof Philharmonie. Anschließend folgten die U-Bahnhöfe Rüttenscheider Stern und Martinstraße. In der ausschließlichen von den Tramlinien 107 und 108 bedienten Tunnelstation Florastraße mussten lediglich die Gleise um 58 Zentimeter hochgeschottert werden, sodass auch hier eine Bahnsteighöhe von 24 Zentimetern entstand. Die Ruhrbahn GmbH investierte in das gesamte Umbau-Projekt rund 3,5 Millionen Euro, weitere rund 14 Millionen Euro hat der VRR aus Fördermitteln des Landes NRW beigesteuert.

### Ende der M-Wagen naht

Aufgrund der Tatsache, dass für die Linien 107 und 108 durch den Umbau des Bredeneyer Astes nun keine Hochflurbahnen mehr benötigt werden, haben die letzten noch vorhandenen M-Wagen ihr Haupteinsatzgebiet verloren. Hinzu tritt die weiter fortschreitende Auslieferung neuer Alstom-Bahnen des Typs Flexity M8D-NF4 mit den Betriebsnummern 1051 bis 1082, die bis August schon bis zur Nummer 1065 im Einsatz waren. Dennoch kam es bei Redaktionsschluss unter der Woche vereinzelt immer noch zu Einsätzen von M8C-Wagen, meist auf den Linien 103, 105 und 109. Es ist mit einem jederzeitigen Ende der Einsätze zu rechnen.

MBE

### Hamburg

#### DT3 abgestellt – Ende einer Ära

■ Für die letzten DT3 in Hamburg kam nun das plötzliche Aus. Die letzte (Überführungs-)Fahrt mit Fahrgästen fand am 25. August statt, am Vortag hatte letztmalig ein DT3-Zug regulär Fahrgäste befördert. Erst kurz zuvor erließ die Hochbahn die Außerbetriebnahme zum 26. August, Fahrzeuge durften ab diesem Tag



**Köln:** Am 18. August übernahm die KVB-Fahrschule die letzten 2000er-Tw für den Ausbildungsdienst im Rahmen einer Sonderfahrt mit symbolischer Schlüsselübergabe

nur noch von Werkstattpersonal bewegt werden. Zu dieser kurzfristigen Entscheidung kam es, weil bei einer Einheit nach einem Schmorbrand und der daraufhin erfolgten Ursachenforschung ein vernichtendes Urteil zum Zustand dieses Fahrzeugtyps gefällt wurde und ein Weiterbetrieb unter diesen technischen Bedingungen nicht zu verantworten war. Die bis zuletzt noch vorhandenen zehn DT3 wurden zwischen 2016 und 2019 aufwendig in Henningsdorf bei den Fahrzeugwerken Mirastraße (FWM) einer Modernisierung unterzogen.

Trotzdem begann für diese Fahrzeuge, welche nach der Erhöhung die Bezeichnung DT3N trugen, direkt die Vorplanung zum Abtransport zum Verwerter. Der Erhalt einer solchen Einheit als Museumswagen wurde durch die Hamburger Hochbahn nicht kommuniziert. Ein DT3, der sich im Zustand der 1980er-Jahre befindet, ist abgestellt noch im Netz vorhanden. Die von 1968 bis 1971 ausgelieferten 127 Fahrzeuge vom Typ DT3 des Herstellers Linke-Hofmann-Busch (LHB) prägten jahrzehntelang das Bild der

Hamburger Hochbahn, auch nachdem ab Mitte der 1990er-Jahre einigen eine Modernisierung zuteil wurde und sie fortan ein Frontdesign angelehnt an das der DT4 trugen. Obwohl sie schon beim Bau technisch an die viel älteren Fahrzeuge vom Typ DT1 angepasst und sogar traktionsfähig mit diesen waren,

wurden an und mit ihnen zahlreiche innovative Tests und Entwicklungen vollzogen. Dazu gehörte zum Beispiel der groß angelegte LZB-Test mit sechs umgebauten Einheiten sowie zwei Einheiten, mit deren Umbau die Drehstrom-Antriebstechnik (DAT) erprobt wurde. Die vielen Erkenntnisse prägten nachhaltig die Entwicklung der folgenden Fahrzeuggenerationen DT4 und DT5.

NIS

### Düsseldorf

#### GT8SU bleiben 2024 im Einsatz

■ Die Rheinbahn greift ein weiteres Jahr auf ihre ältesten Stadtbahnwagen zurück. Die 21 in Düsseldorf noch vorhandenen Züge des 1973 bis 1975 ausgelieferten Typs GT8SU dürfen bis Ende 2024 eingesetzt werden. Das hat das Verkehrsunternehmen mit der technischen Aufsichtsbehörde (TAB) vereinbart. Eigentlich sollten die rund 50 Jahre alten Wagen bis Ende 2023 endgültig ausgemustert sein. Hintergrund der Entscheidung ist, dass die meisten der bei Bombardier/Alstom



**Frankfurt am Main:** Niederflurwagen Tw 036 als Sonderlinie 10 am 11. August kurz hinter der Haltestelle Römer/Paulskirche unterwegs auf der schönen Altstadtstrecke

BERNHARD MARTIN