



Neu in Nürnberg
Wie die Avenios den Betrieb aufnehmen



Neu in der Schweiz
Waldenburgerbahn zur Tram umgekrempelt

STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ **Betriebe**
- ▶ **Fahrzeuge**
- ▶ **Geschichte**



Düwags bei der Vestischen



Was es mit den „Grünen Fischen“ auf sich hatte



Netzteilung, gescheitertes Großraumwagen-Projekt und die Folgen

Schicksalsjahr 1953: Warum West-Berlin die Tram verlor

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 1/23
Jetzt im VGB-Shop oder am Kiosk

Die Fernschnellzüge 1923-1940

Vor 100 Jahren begann die Ära der Fernschnellzüge bei der Deutschen Reichsbahn. Die FD-Züge entwickelten sich später zu einer hochwertigen, erstaunlich vielseitigen Zuggattung mit berühmten Vertretern wie dem „Rheingold“ und den Schnelltriebwagen (im Volksmund „Fliegende

Züge“ genannt). Bahn Extra schildert die Entwicklung der FD- und FDT-Züge 1923 bis 1940 - mit viel Hintergrundwissen, seltenen Bildern und einer Übersicht über alle Züge!

Mehr in Bahn Extra 1-2023.



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

© keifamily
* nur im Inland



Neue Straßenbahnbetriebe in Deutschland?

Als Kind erlebte ich, wie die Straßenbahn rasend schnell in „meiner“ Hälfte der geteilten Heimatstadt verschwand. Wenngleich das Tempo des Abbaus recht einmalig war, passte es zum Zeitgeist jener Jahre in der westlichen Welt mit all seinen Betriebsstilllegungen. Weg mit der leistungsfähigen Straßenbahn, her mit breiteren Straßen und umweltverpestenden Autos und Bussen. Kaum etwas anderes als Stilllegungen von Straßenbahnstrecken und -betrieben prägte die Berichterstattung in den Nahverkehrszeitschriften meiner Jugend. Die 1970er-Jahre begannen mit der Ölkrise, später folgten Smogalarm und ein sich etablierendes Umweltbewusstsein.

Stand in Deutschland nach wie vor die Verlegung der Straßenbahn in teure Tunnel oder ihre Einstellung an, begann in anderen Ländern Europas und in Nordamerika die Renaissance der Straßenbahn, insbesondere in jenen Ländern, die sich nahezu flächendeckend von ihr verabschiedet hatten. Die Vorteile gegenüber Bussen und Autos kehrten ins Bewusstsein zurück und in der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre begann der Bau neuer Systeme. Dennoch trennte sich Deutschland in den 1970er-Jahren von neun, in den 1980er-Jahren von weiteren vier Trambetrieben. Beginnend mit der Stadtbahn

in Edmonton 1978 erfolgte die Eröffnung neuer Betriebe. In den vergangenen 45 Jahren haben sich in knapp 200 Städten neue Straßen- und Stadtbahnen auf allen Kontinenten etabliert. Deutschland ist – mit Ausnahme der Wiedereinführung der Straßenbahn in Oberhausen, Saarbrücken und Heilbronn – eher wenig innovativ.

Der Berliner Senat versucht, mit breiten Radwegen und zusätzlichen Busspuren Anreize zu geben, das Auto stehen zu lassen und umzusteigen. Zahlreiche Straßenbahnneubaustrecken sind vorgesehen. Auch andere deutsche Trambetriebe erweitern ihre Netze, planen neue Strecken und bestellen neue Fahrzeuge. Aber: Genügt das, um für die zukünftigen Herausforderungen und das Mobilitätsbedürfnis gewappnet zu sein?

Erderwärmung, Umweltprobleme, explodierende Energiekosten, zunehmende Kfz-Zahl einerseits – ab Frühjahr 2023 ein deutschlandweites 49-Euro-Ticket sowie U- und Straßenbahnausbau andererseits: Ist ein solches Angebot ausreichend? Genügt der gegenwärtig vorgesehene Ausbau der Netze oder tun ein erheblich umfangreicherer Ausbau und die Neuanlage weiterer Stadt- und Straßenbahnbetriebe not, um eine wirkliche Verkehrswege einzuleiten? Das sind Fragen, deren Antworten zukunftsfähig sein müssen. Auch in Deutschland scheint die Zeit für weitere Trambetriebe reif zu sein!

Es sieht so aus, als würde die Straßenbahn nach Kiel zurückkehren. Aber wird sie auch anderswo wiedereingeführt werden? Am 3. November 1984 erreicht ein Zug der „alten“ Kieler Straßenbahn gleich die Endhaltestelle Wellingdorf

Benötigt Deutschland weitere Straßenbahnbetriebe? Falls ja, welche Städte sollten ein neues Straßenbahnsystem aufbauen? Schreiben Sie uns!

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



Bernhard Kussmagk, schreibt seit über 25 Jahren für das STRASSENBAHN MAGAZIN



TITEL Titelthema: 1953 Schicksalsjahr der Berliner Straßenbahn 56

► Betriebe

- **Nach 44 Jahren wieder Tram..... 16**
Griechenland: Die Straßenbahn von Athen und Piräus – Pünktlich zu den Olympischen Spielen 2004 legte die neue Athener Straßenbahn los. Seit Ende 2021 ist die Tram auch in Piräus, der bedeutenden Hafenstadt neben Athen, zurück
- **Kohle dank Braunkohle..... 24**
Aufbruchstimmung in Cottbus – Viele Jahre schien es für die Tram in Cottbus nicht so recht voranzugehen. Doch nun kommen neue Fahrzeuge und es werden sogar Netzerweiterungen konkret. Warum das auch viel mit Braunkohle zu tun hat
- **Eine Bahn macht sich breit 28**
Schweiz: Die umgespurte Waldenburgerbahn – Auf der Spurweite von 750 Millimetern verkehrte die Schweizer Waldenburgerbahn bis zum 5. April 2021. Nun ging die Waldenburgerbahn runderneuert als Meterspurbahn wieder in Betrieb
- **Strecke im Endstadium 36**
München: Die Zufahrtsstrecke zur Tram-Hauptwerkstätte – Seit über 100 Jahren ist die Trambahnwerkstatt über eine knapp 750 Meter lange Strecke mit dem Gleisnetz verknüpft – die mit dem Umbau zu einem vollwertigen Betriebsbahnhof demnächst aufgelassen wird

SM-Serie
Es fährt
(k)eine Bahn
nach ...

► Fahrzeuge

- **Von MAN über AEG und Adtranz zu Bombardier..... 40**
GT 6/8 M/N und ihre Einsatzbetriebe – In den rund 15 Jahren Produktionszeit der MAN-Niederflurwagen wechselte der Hersteller munter Namen und Besitzer. Genauso diffus sind die Zukunftsaussichten der Fahrzeuge: Von bereits „auf dem Schrottplatz gelandet“ bis „noch lange im Einsatz“ ist für die überwiegend in den 1990er-Jahren gebauten Wagen alles dabei. Wir stellen die Einsatzbetriebe der Fahrzeuge vor und wagen einen Blick in die Zukunft
- **Von Kragujevac ins Frankenland..... 48**
Nürnberg: Der neue Avenio im Einsatz – Anfang des Jahres 2022 kam der erste Siemens Avenio aus dem serbischen Herstellerwerk in Nürnberg an. Nach Inbetriebnahme und Probefahrten startete vor Weihnachten der Linienbetrieb. Wir berichten über seine Inbetriebnahme und darüber, warum er in Nürnberg dringend gebraucht wird
- **Nostalgie im Zwischentakt 52**
Museumsfahrzeuge der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn – Bei der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn waren im Jahr 2022 besonders häufig Straßenbahn-Veteranen „auf Linie“ im Einsatz. In Zusammenarbeit mit der Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft BOGESTRA e.V. rückten die Museumsfahrzeuge aus, um sich als Zwischenkurs nach Fahrplan zu verdingen



▶ Athen: Straßenbahn bis Piräus verlängert 16



▶ Cottbus: Aufbruchstimmung in der Lausitz 24



▶ MAN: Die Einsatzbetriebe der Niederflurwagen 40



▶ Recklinghausen: Grüne Fische 78

▶ **Geschichte**

■ **1953 Schicksalsjahr einer Straßenbahn.. 56**

Berlin: West-Berliner Straßenbahn am Scheideweg – Vor 70 Jahren kam es zur Spaltung des Straßenbahnnetzes in der Viersektorenstadt und die BVG West beschloss, keine modernen Straßenbahn-Großraumzüge in Serie zu beschaffen

■ **Fahrschein bitte! 70**

Nordhausen: Fahrschein-Jagd nach der Wende – Automat kaputt? App down? Vorverkaufsstelle zu? Die Jagd nach dem Fahrschein war schon immer spannend

■ **Grüne Fische 78**

Recklinghausen: Straßenbahnen im grünen Farbleid – Anfang der 1950er-Jahre sollte zur schnelleren Abfertigung ein Fahrgastfluss eingeführt werden. Gesagt, getan! Nur, wie bringe ich dem Fahrgast bei, wo er korrekt einsteigen soll?

RUBRIKEN

Bild des Monats..... 6	Forum, Termine 76
Journal (aktuelle Meldungen)... 8	Impressum..... 77
Nächster Halt..... 34	Vorschau 82
Einst & Jetzt 54	

Straßenbahn im Modell 71–75

- Regensburgs Tw 42: Hans Doblinger ließ einen MAN-Triebwagen aus der Donau-Domstadt in H0 wiederaufleben 72
- Neuheiten & Neuigkeiten: Tomytecs N-Tatras ++ Alle Figuren im neuen Preiser-Katalog ++ Hans Gog gestorben 75



Titelmotiv
 Invalidenstraße: Nahe an der Mauer im britischen Sektor setzt ein Triebwagen am Gleiswechsel um. Vor der Sandkrugbrücke steht die Mauer
 SIGURD HILKENBACH

Rücktitel
 Bei der landschaftlich reizvollen Thüringerwaldbahn fahren aus Erfurt übernommene KT4D-Gelenkwagen. Einige von ihnen, wie Triebwagen 311, tragen noch die rot/weiße Lackierung der Landeshauptstadt

MICHAEL BEITELSMANN



Jagd nach Schnee

Wer weiß, ob im Angesicht des Klimawandels so ein Bild noch öfter machbar ist – schneite es doch schon in den vergangenen Jahrzehnten im Ruhrgebiet und am Niederrhein eher selten. Im Februar 2021 war es jedoch so weit, dass durch ungewohnte Kälte ein paar Zentimeter Schnee auch die Montanstadt Duisburg überzogen. So kann man kaum glauben, dass Triebwagen 1041 in Hüttenheim am Werkstor eines der größten Roheisenproduzenten Europas entlangfährt.

Der Wagen entstammt der in den Jahren 1986 bis 1993 gebauten und später mit einem Niederflurmittelteil zu vierteiligen Fahrzeugen mit zehn Achsen erweiterten Serie 1001 bis 1045. Dieser Wagentyp GT 10 NC-DU sollte längst durch Flexity-Bahnen von Bombardier, heute Alstom, ersetzt werden. Ursprünglich hatte die Duisburger Verkehrsgesellschaft 47 neue Fahrzeuge bestellt. Durch Pönale und Auftragsverlängerung ist die Stückzahl der Bestellung inzwischen auf 57 Bahnen angewachsen. Noch kommen die Fahrzeuge, von denen einige geliefert sind, nicht in Fahrt.

MICHAEL BEITELSMANN





Düsseldorf: Stadtrat beauftragt Rheinbahn mit Linienänderungen zur Angebotsverbesserung

„Rheintakt“: Linienangebot wird neu gemischt



Im Zuge des geplanten „Rheintakts“ sollen die Linien 701 und 705 ihre Endpunkte tauschen. Auf der nachfragestärkeren Tramlinie 701, neu zwischen Rath und Eller unterwegs, sollen dann planmäßig vorzugsweise nur die längeren NF10-Wagen fahren

MICHAEL BETTELMANN (2)

■ Der Rat der Stadt Düsseldorf hat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2022 das Projekt „RheinTakt“ – ein Konzept zur kurzfristigen Verbesserung des Angebotes im Öffentlichen Personennahverkehr – beschlossen. Darin berücksichtigt sind die Prüfergebnisse aus der Gremienbeteiligung. Rheinbahn und Stadtverwaltung sind nun beauftragt, mit den benachbarten Aufgabenträgern die stufenweise

Umsetzung zum nächstmöglichen Zeitpunkt abzustimmen.

Mit den Veränderungen wollen die Stadt Düsseldorf und die Rheinbahn das Angebot für die Fahrgäste verständlicher, aber vor allem auch robuster machen: Durch eine bessere Abstimmung der einzelnen Bahnlinien untereinander werden Verspätungsrisiken minimiert. Ein zielgerichteter Wageneinsatz optimiert das

Platzangebot. Zur Umsetzung der Ziele gehört auch, Linienäste anders miteinander zu verbinden und bislang parallele Linien zusammenzufassen.

Neuordnung des Nahverkehrs

Im Mittelpunkt des Projekts steht das Schienennetz als Rückgrat des Angebots der Rheinbahn. Kernpunkte

sind der Aufbau eines einheitlichen Taktschemas und das Angleichen des Takts aller Rheinbahnlinien untereinander sowie mit der S-Bahn und mit den Linien im Umland. Auch im Busnetz wird die Verbesserung spürbar: Die bestehenden Linien werden an den neuen Standard im Bahnnetz angeglichen und bei vielen Linien werden Lücken im Taktangebot geschlossen.

Die wichtigsten Änderungen bei Tram und Stadtbahn

- Künftig bindet ausschließlich die U72 Benrath an die Innenstadt an und endet wie die heutige U72 in Ratingen. Derzeit fahren mit der U71 und U83 zwei Wehrhahn-Linien von Benrath, die zusammen einen Zehn-Minuten-Takt ergeben. Doch vor allem die U71 fährt auf ihrem langen Linienweg von Rath zum Benrather Betriebshof häufig Verspätungen ein, und die U83 (Gerresheim-Krankenhaus – Benrath) fährt oft nur mit NF8U-Solowagen.
- Auf dem Reißbrett haben sich die Experten die Auslastung aller Linienäste der Stadtbahnlinien zwischen ihren jeweiligen Endpunkten und der Heinrich-Heine-Allee angesehen und dabei festgestellt, dass die Abschnitte der U72 ab der Innenstadt bis zur Endhaltestelle in Volmerswerth sowie der Ast der U71 von Rath bis Innenstadt weniger nachgefragt sind. Deshalb soll dann mit dem Rheintakt die U71 zwischen Rath und Volmerswerth verkehren, zur Schwachlastzeit mit Solowagen, die U72 dagegen dann immer in Doppeltraktion zwischen Ratingen nach Benrath.
- Ferner sollen die Linien U74 und U76 zu einer einzigen Linie U76 Krefeld – Meerbusch – Lörick – Hauptbahnhof – Holthausen zusammengefasst werden. Auf Düsseldorfer Stadtgebiet fährt die Linie U76 im Tagesverkehr von Montag bis Samstag alle zehn

- Minuten. Die U77 wird nicht mehr nach Holthausen geführt, sondern verstärkt die U75 bis zur Haltestelle Lierenfeld Betriebshof.
- Schließlich tauschen die Linien 701 und 705 ihre Endpunkte. Die stärker nachgefragten Äste nach Rath (701) und Eller (705) sollen als 701 von längeren NF10 bedient werden, während auf der „neuen“ 705 künftig kürzere Bahnen zwischen den Endpunkten Am Steinberg und Spichernplatz/Unterrath verkehren.
- Hinsichtlich der Linienführung der Linien U71/U83 und 708 im Bereich Innenstadt – Rath/Gerresheim beschloss der Rat zunächst die Umsetzung der Variante A (Ist-Linien stärken und das heutige Linienangebot U71/U83/708 auf die Abendstunden und das Wochenende erweitern). Um mittelfristig auch in diesem Bereich das Netz zu vereinfachen und eine Lösung im RheinTakt-Standard (Zehn-Minuten-Takt) zu realisieren, sollen die beiden Netzvarianten B (U71 im Zehn-Minuten-Takt nach Rath S, Linien U83 und 708 entfallen) und C (Linie 708 im Zehn-Minuten-Takt zum Hülserhof, 701 bis Rath S, U83 im Zehn-Minuten-Takt nach Gerresheim Krankenhaus, 709 bis Staufensplatz, Linie U71 entfällt) von der Verwaltung und der Rheinbahn noch genauer untersucht werden. MBE



Die U74 soll gemäß des Stadtratsbeschlusses vom Dezember 2022 in der Linie U76 aufgehen und als eigenständige Linie verschwinden

Das veränderte Angebot wird in den Nahverkehrsplan und den Dienstleistungsauftrag der Rheinbahn aufgenommen. Voraussichtlich ab Mitte 2023 entstehen bei der Rheinbahn dadurch im ersten Schritt jährliche Mehrkosten von 4,21 Millionen Euro, ab voraussichtlich Mitte 2024 in der zweiten Stufe entstehen 5,37 Millionen Euro Mehrkosten per anno.

Eckpunkte des Konzepts

Künftig gilt ein einheitliches Takt-schema, der sogenannte „Rhein-Takt-Standard“: im Hauptliniennetz 10/20-Minuten-Takt Montag bis Freitag von Betriebsbeginn bis etwa 20:30 Uhr, samstags ab 9 bis 20:30 Uhr, 15/30-Minuten-Takt zu den übrigen Zeiten. Ein Zehn-Minuten-Takt soll als Mindeststandard im Bahnnetz in der Hauptverkehrszeit zugrunde liegen

und durch Linienüberlagerungen und -optimierung überall im Stadtbahn-/Straßenbahnnetz erreicht werden. Dies erfordert zum Teil die Zusammenfassung von Linien. Gezielte Angebotsverbesserungen wie die Ausweitung des Fünf-Minuten-Takts im Hochflur-Stadtbahnnetz sind angedacht. Die letzten Fahrten im Hauptliniennetz sollen einheitlich nachts gegen 1 Uhr aus der Innenstadt starten und damit auf den meisten Linien später als heute, darüber hinaus bietet die Rheinbahn Nachtverkehr am Wochenende ab 1:00 Uhr – neben dem NachtExpress auch auf den Linien U72, U75, U76, U79.

Vorgesehen ist ein optimierter, nachfragegerechter Fahrzeugeinsatz im Niederflurnetz durch Verbindung nachfrageähnlicher Linienäste, dies erfordert teils Linienänderungen wie einen Tausch der südlichen Äste im

Wehrhahnliniensystem sowie im Straßenbahnnetz.

Verbesserte Anschlüsse möchte die Rheinbahn durch symmetrische Fahrpläne (Anschluss in der Hinrichtung gleich gut wie in der Rückrichtung; verbesserte Anschlussbedingungen zum Schienenverkehr durch einheitliche Symmetrieminute analog zum S-Bahn-System) und harmonisierte Taktfamilien erreichen.

Schließlich soll aus dem Abbau von Trassenkonflikten im Zuge der Linien- und Fahrplanoptimierung der Rheinbahn-Linien untereinander an dicht befahrenen Knotenpunkten eine bessere Pünktlichkeit resultieren. Eine erste Umsetzungsstufe des Projekts ist noch für 2023 geplant. MBE

Hannover

Neuer Betriebshof in Lahe geplant

■ Die ÜSTRA beabsichtigt, einen zusätzlichen Betriebshof für Stadtbahnen im Nordosten Hannovers zu errichten. Das Verkehrsunternehmen hat eine Vielzahl an Flächen im Stadtgebiet und in den angrenzenden Gebieten der Region Hannover untersucht und dabei in Lahe ein Grundstück an der Kirchhorster Straße/Alte Peiner Heerstraße identifiziert, das eine optimale Anbindung an die vorhandene Stadtbahntrasse ermöglicht und die ideale Größe besitzt.

Für die Grundstücksflächen, die stadtplanerisch den Namen „Im Ure“

Essen

■ Die neueste Serie der Flexity-Bahnen ist seit November 2022 im Fahrgasteinsatz. Die ersten Fahrzeuge sind auf der Ruhrbahn-Linie 105 (Rellinghausen – Frintrop) unterwegs. Sobald eine größere Zahl der intern als NF4 bezeichneten Serie stabil in Betrieb ist, dürfte es zu weiteren Abstellungen bei den hochflurigen M-Wagen kommen, die zusätzlich zu ihren Stammlinien 107 und 108 nach Bredeneay wochentags noch auf den Linien 103, 105 und 109 aushelfen. MBE

Chemnitz

■ Am 26. Oktober wurde Škoda-Tw 917 auf den Namen der jüngsten Chemnitzer Partnerstadt, Kirjat Bialik, getauft. Der mit einer israelischen Delegation angereiste dortige Bürgermeister, Eli Dukorsky, übernimmt die Taufpatenschaft. Im Rahmen der Bewerbung zur Europäischen Kulturhauptstadt 2025 hatte sich die CVAG entschlossen, die Wagen der neuen Škoda-Flotte nach Chemnitzer Partnerstädten zu benennen. Neben Kirjat Bialik sind das Tampere, Mulhouse, Ljubljana, Manchester, Düsseldorf und Wolgograd sowie der Produktionsort der Škoda-Bahn, Pilsen, und ihre Heimat Chemnitz. MSP

Regensburg

■ Die im Koalitionsvertrag der Stadt fixierte Streckensuche für die historische Tram ist einen Schritt weiter. Die Stadt empfahl der IG Historische Straßenbahn Regensburg, das rund 400 Meter lange ehemalige Anschlussgleis des Heeresversorgungsamtes bis zur endgültigen Streckenfindung zu nutzen. Dieses möchte der Verein nun auf Meterspur umrüsten. Er gibt dazu Gleisimeterpatenschaften aus. Ziel ist es, für die alte Tram eine Vorführestrecke zu errichten und nach dem Bayerischen Eisenbahn- und Seilbahngesetz als „besondere Bahn“ zu betreiben. MSP

tragen, ist im vergangenen Frühjahr ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet worden. ÜSTRA und Stadt sind zur Realisierung des Projekts in einem Abstimmungsprozess, der notwendige Gutachten zum Verkehr sowie zum Schall-, Natur- und Artenschutz beinhaltet. Diese Untersuchungen dauern aktuell an.

Auch die Region Hannover begrüßt und unterstützt die Planungen. Der Bau eines zusätzlichen Betriebs Hofes sei ein richtiger und wichtiger Schritt, um die ÜSTRA zukunftsfähig aufzustellen und den künftigen Bedarfen gerecht zu werden. Ein zusätzlicher Betriebs Hof wird auch die Möglichkeit schaffen, Abläufe weiter zu optimieren. Der Aufsichtsrat der ÜSTRA hat dem Kauf der städtischen Fläche zugestimmt, die finanziellen Mittel sind bereits in die Investitionsplanung des Verkehrsunternehmens eingestellt worden.

Notwendig wird der neue Betriebs Hof, weil im Rahmen des sogenannten 10-Punkte-Programms der Region Hannover zur Verkehrswende unter



Hannover: Am Zweig der A-Strecke – hier die Station Noltemeyerbrücke – Richtung Altwarmbüchen entsteht ein neuer ÜSTRA-Betriebs Hof, da die Kapazität der bestehenden Depots erschöpft ist

anderem zusätzliche Stadtbahnwagen beschafft werden. Für diese Fahrzeuge werden von 2026 an die benötigten Abstellmöglichkeiten auf den bisherigen Betriebs Höfen nicht ausreichen. Es wird von einem Mehrbedarf von vermutlich 120 Fahrzeugen ausgegangen. „Ein solches innerstädtisches Grundstück zu finden, ist für uns ein Glücksfall“, sagt ÜSTRA-Vorstandsvorsitzende Elke Maria van Zadel. „Wir sind der Landeshauptstadt für die guten und konstruktiven

Gespräche zum Erwerb dankbar. Eine weitere Anbindung der A-Strecke mit einem Stadtbahnbetriebs Hof auf der nördlichen Seite würde den betrieblichen Ablauf verbessern, damit verbundene Kosten senken und eine höhere Flexibilität ermöglichen, für die eine entsprechende Infrastruktur auf dem Betriebs Hof Buchholz fehlt.“ Auf den Linien 3, 7 und 9 gibt es heute schon ein höheres Fahrzeugaufkommen, das durch einen möglichen Abzweig zur Medizinischen Hochschule,

verbunden mit einer vierten Linie auf der A-Strecke, verstärkt würde.

Das das Bebauungsplanverfahren betreffende städtische Grundstück wird begrenzt durch die Kirchhorster Straße im Nordwesten, die Auffahrt zur Autobahn 2 im Nordosten, vom Gebiet rund um den Laher Teich im Südosten und dem Stadtfriedhof Lahe im Südwesten. Das Teilgebiet, das die ÜSTRA für das neue Stadtbahndepot nutzen möchte, umfasst etwa 5,7 Hektar. Die Planungen sehen die Errichtung eines Mehrzweckgebäudes für Betriebsdienst und Verwaltung vor, eine Werkstatthalle sowie Außenwaschmöglichkeiten. Insgesamt sollen 120 Abstellplätze für Stadtbahnen entstehen. MBE

Bochum Neubaustrecke bis O-Werk eröffnet

■ Mit dem Fahrplanwechsel zum 9. Januar 2023 wurde die BOGESTRA-Linie 302 um eine weitere Haltestelle

Bonn: Mehr neue Hochflurbahnen bestellt – Zweiterstellung endet



Keine weiteren Generalsanierungen – sogenannte „Zweiterstellungen“ – wird es bei den B-Wagen geben, stattdessen beschaffen SWB und SSB mit insgesamt 32 Wagen mehr Neufahrzeuge MICHAEL BEITELSMANN (4)

■ Das Bonner Verkehrsunternehmen SWB Bus und Bahn hat Ende November weitere zehn Stadtbahnen bestellt. Damit zieht es Optionen aus den bestehenden Vereinbarungen mit den Herstellern. Erst im Mai waren die Verträge zwischen dem spanischen Hersteller CAF und dem Aufsichtsrat von SWB über 22 neue Stadtbahnen unterzeichnet worden. Der Rat der Bundesstadt Bonn und der Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises hatten in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beschlossen, das Stadtbahnangebot weiterzuentwickeln. Der Rahmenvertrag sah eine Option auf zehn weitere Hochflurbahnen vor. Von dieser Möglichkeit haben die Bonner nun Gebrauch gemacht. „Wir freuen uns sehr, dass der Aufsichtsrat unserem Anliegen gefolgt ist, die möglichen Nachbestellungen bereits in diesem Jahr (gemeint ist: 2022) vorzunehmen“, sagt Anja Wenmakers, Geschäftsführerin SWB Bus und Bahn. Moderne Fahrzeuge seien ein wichtiger Baustein, um die Kundinnen und Kunden auf dem Weg der Verkehrswende mitzunehmen. Dieser Schritt habe auch zur Folge, dass ein anderes Projekt ende, so Anja Wenmakers weiter: „Wir haben nach ausführlicher Abwägung mit etwas Wehmut entschieden, das erfolgreiche Projekt ‚Zweiterstellung‘ nicht fortzusetzen und keine weiteren Serien vollumfäng-

lich zu modernisieren. Die Rahmenbedingungen geben es nicht her.“ Stattdessen würden nun neue Bahnen kommen. Rund 100 Millionen Euro fließen jetzt insgesamt in den Ausbau der Flotte der Stadtbahnlinien. Die eine Hälfte der 32 neuen Fahrzeuge geht in das Eigentum von SWB Bus und Bahn über, die andere in das der Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises GmbH (SSB).

Der genaue Lieferzeitplan ist abhängig von der derzeit laufenden Detailkonzeption. Die ersten Stadtbahnen könnten ab Ende 2024 anrollen. Daran schließt sich der Genehmigungsprozess für die Inbetriebnahme an. Im Laufe des Jahres 2026 könnten die Fahrzeuge laut Bernt Junker, Bereichsleiter Schienenfahrzeuge SWB Bus und Bahn, dann abgenommen werden.

Zeitlich etwas früher beginnt dieser Prozess bei den niederflurigen Straßenbahnen, die in erster Linie auf den Linien 61 und 62 eingesetzt werden sollen. SWB Bus und Bahn hatte den Auftrag für 26 Fahrzeuge schon im Dezember 2019 an die Škoda Transportation Gruppe vergeben. Nun kommen zwei weitere Fahrzeuge dazu. „Die Bestellung der zusätzlichen Niederflurbahnen hat sich aus den zuletzt beschlossenen Anforderungen an den Fahrplan ergeben“, erklärt Geschäftsführerin Wenmakers.

Das erste Fahrzeug von insgesamt 28 soll voraussichtlich noch im Januar 2023 geliefert werden, die Serienfahrzeuge sollen ab Sommer 2023 folgen. Mehr als 100 Millionen Euro investieren die Stadtwerke in die Niederflurbahnen. Darin eingeschlossen ist ein Vertrag über Ersatzteile. MBE

Seit 2011 haben die Mitarbeiter in eigener Werkstatt insgesamt 25 B-Wagen wie den hier gezeigten Tw 7751 zweiterstellt und somit im Rahmen eines Upcyclings fit für weitere Einsatzjahre gemacht

