



Das Krefelder Netz
Die Hintergründe
der Betriebsstrecken



Vergessene Wagen
Warum sie in Stuttgart
nicht im Museum stehen

STRASSENBAHN

MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



Fahrzeugtyp mit großer Zukunft?



Moderus Gamma: Seine Varianten
und wo er bald in Deutschland fährt



Tatras in Dresden

56 Jahre T4D: Wie ein Fahrzeugtyp den
Betrieb prägte und eine Ära jetzt endete



Lösen Sie jetzt Ihr Ticket



2x
nur
€ 9,90
(statt € 19,-
bei Einzelkauf)

- ✓ Ich spare fast 48% gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen
- ✓ Kein Risiko: Ich kann jederzeit aussteigen!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 1 Tag vor dem Erstverkaufstag* bequem und sicher nach Hause!
- ✓ Ich verpasse verpasse keine Ausgabe mehr!

3 gute Gründe, warum Sie das Straßenbahn Magazin lesen sollten

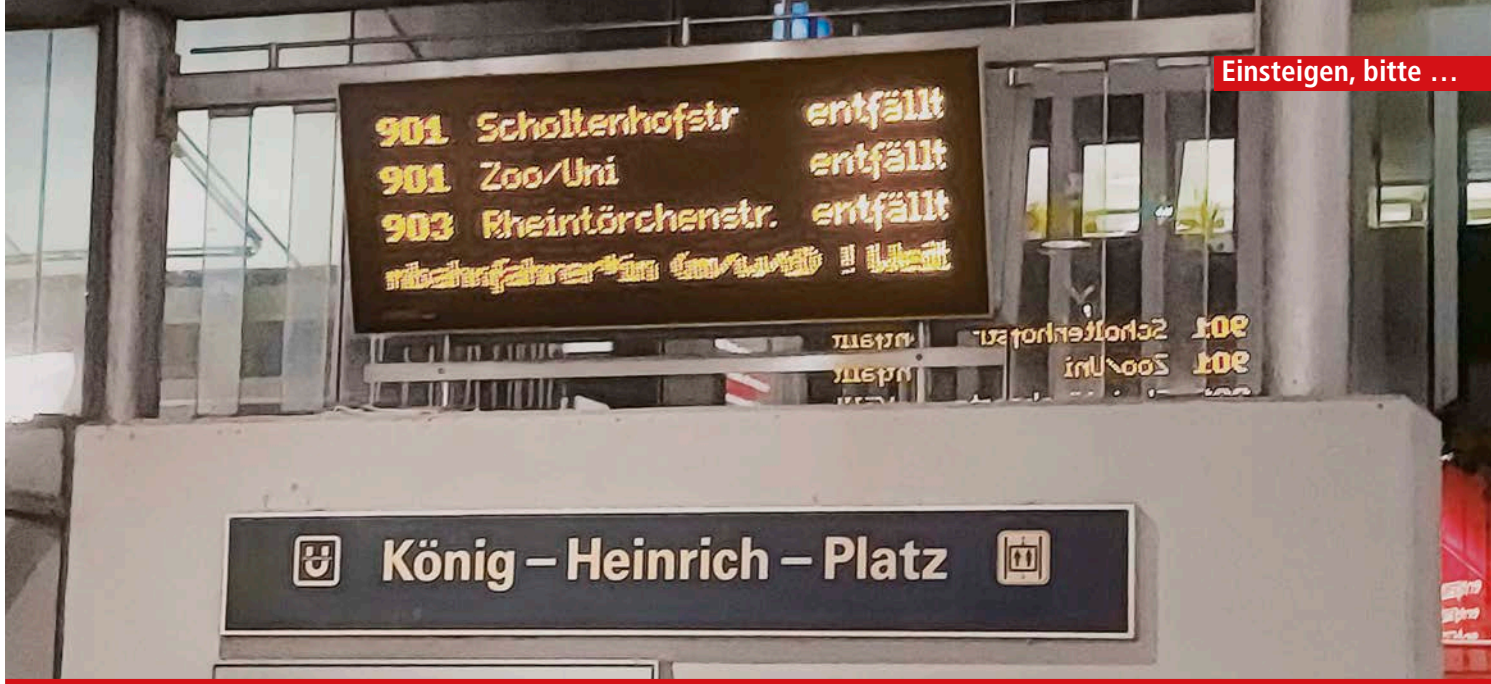
- ✓ *Straßenbahn Magazin* ist Europas größte Straßenbahn-Zeitschrift und berichtet monatlich umfassend über alle wichtigen aktuellen Ereignisse bei Straßenbahn- und Stadtbahnbetrieben mit Schwerpunkt in Deutschland und dem deutschsprachigen Ausland.
- ✓ Jede Ausgabe bietet ausführlich Porträts historischer und aktueller Fahrzeugtypen und erinnert an verschwundene Betriebe und Strecken.
- ✓ Auch Modellstraßenbahner erhalten in jedem Heft Informationen für Ihr Hobby.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich das *Straßenbahn Magazin* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 9,- pro Heft monatlich frei Haus.

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter
www.strassenbahn-magazin.de/miniabo



„Entfällt“ die Verkehrswende in Duisburg?

Ausfälle, Verspätungen, Überfüllung – viele Fahrgäste verbinden mit der Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) nichts Gutes. Zu Recht: Drei Bahnlinien für rund 500.000 Einwohner und auf jeder Linie herrscht Ausnahmezustand!

Bundesweit kämpfen viele Verkehrsbetriebe mit Ausfällen durch Personalmangel, aber in Duisburg ist der Fall spezieller. Die Straßenbahnen des Typs GT10NC-DU sind im laufenden Betrieb regelrecht „verrotet“. Einige wurden saniert, andere ersatzlos verschrottet. Seit 2015 herrscht deshalb extremer Wagenmangel – mit immer stärkeren Auswirkungen auf die „Restflotte“ und den Betrieb. Seit acht Jahren fahren Busse statt Bahnen auf dem Nordteil der Linie 901. Jede zweite Fahrt zur Taktverdichtung „entfällt“. Mittlerweile sieht es auf der besonders nachgefragten Linie 903 ähnlich aus. Oft kommt nur alle 15 Minuten eine Bahn. Diese ist überfüllt und steckt wegen defekter Vorrangschaltungen im Stau. Die DVG nennt das „Verspätung wegen hohen Fahrgastaufkommens“. Zum Verkehr kommt damit ein Kommunikationsdesaster: Am Ende ist der Fahrgast schuld!

Auch den Betrieb auf der Stadtbahnlinie U79 konnte die DVG lange nur mit Einzel- statt Doppelwagen und Leihwagen aus Düsseldorf stemmen – mit Auswirkungen bis in die Nachbarstadt. Als „Lösung“ wurde der Takt zur Rushhour von 10 auf 15 Minuten reduziert. 2,1 von 5 möglichen Sternen bei fast 1.200 Google-Bewertungen für die DVG haben heutzutage schon

eine gewisse Aussagekraft über den Dauerfrust der Fahrgäste.

An der Basis gibt bei der DVG jeder, was er kann – Hut ab! Die Wurzel des Übels liegt im Management, der Bezirksregierung, der Kommune und der Politik. Alle schauen offenbar zu oder weg. Dass solche Zustände geduldet werden, macht fassungslos. Sichtbare personelle Konsequenzen gibt es nicht. Nicht mal der Lokaljournalismus berichtet ernsthaft kritisch. Dabei ist selbst der Planbetrieb schwach: Zur besten Shoppingzeit am Samstagnachmittag fährt die 901 nur noch alle 30 Minuten. Schon gegen 23 Uhr rollt die letzte 903 von der City gen Dinslaken – voll bis unters Dach. Die Hälfte der Fahrgäste steigt in Meiderich aus. Gleichzeitig endet die parallelfahrende U79 abends zwei Stationen vorher, statt für Entlastung zu sorgen.

In Duisburg ist es nicht „hip“, den ÖPNV zu nutzen. Für viele Menschen gibt es einfach keine Alternative. Doch Hoffnung auf Besserung besteht wenig. Die ersten beiden neuen NF4 gingen im Frühjahr endlich in Betrieb und standen schnell wegen Bügelabrissen wieder still. Ohnehin kommt mit den Wagen kaum mehr Kapazität aufs Gleis. Längere Bahnen scheitern an zu kurzen Bahnsteigen. Breitere Bahnen wurden nicht bestellt. Die DVG ist nun für Jahrzehnte an 2,30 Meter schmale Niederflerwagen gebunden, obwohl das gesamte Netz bis auf wenige hundert Meter für 2,65 Meter breite, fassungsstärkere Wagen ausgebaut wurde. Dafür will die Politik künftig einen 5-Minuten-Takt auf den Linien 901 und 903 ermöglichen. Wer die zusätzlichen Bahnen fahren soll, bleibt ein Geheimnis ...

Die Lage in Duisburg spitzt sich seit Jahren zu: Was nicht „entfällt“, fährt oft überfüllt. Selbst im abendlichen 30-Minuten-Takt kommt es zu Ausfällen

CHRISTIAN LÜCKER



Christian Lückner,
Autor
STRASSENBAHN
MAGAZIN

Duisburg ist ein Fall für sich und doch nicht allein. Welche Städte sind Ihre Top 3 des schlechtesten ÖPNV und warum?

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



TITEL Dresden: Tatra-Linieneinsatz beendet 48

► Betriebe

■ Eröffnung am Schwarzwald 16

Freiburg feiert seine nächste Neubaustrecke – Die Verbindung durch die Waldkircher Straße bringt eine Beschleunigung in der Nord-Süd-Achse und bindet mehr potenzielle Fahrgäste an

■ Tramvia di Firenze 22

Italien: Die moderne Straßenbahn von Florenz – In der Landeshauptstadt der Toskana sind zwei Tramlinien in Betrieb, zwei weitere sollen folgen – langsam und nicht immer nach Plan

■ Zwei Strecken, kaum Verkehr 26

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

Die Krefelder Betriebsstrecken Philadelphiastraße und Grenzstraße – Das Straßenbahnnetz Krefelds besitzt mit vier Linien eine überschaubare Größe. Trotzdem gibt es planmäßig nicht genutzte, aber seit vielen Jahrzehnten betriebsbereit vorgehaltene Streckenabschnitte

■ Zwischen Fjorden und Bergen 30

Norwegen: die Bybanen – Seit 2010 sorgt die Stadtbahn Bergen („Bergen Bybanen“) für attraktiven Nahverkehr und seit November 2022 ist eine zweite Linie in Betrieb

■ Kontraste an der Schelde 80

Belgien: Parade in Antwerpen – Am Pfingstsonntag, 28. Mai, feierte die Straßenbahn in Antwerpen ihr 150-jähriges Bestehen

► Fahrzeuge

■ Am Museum knapp vorbei 36

Stuttgarts einstige Beinahe-Museumswagen – Heute wird im Straßenbahnmuseum Stuttgart gemeinsam durch die Stuttgarter Straßenbahnen AG und den Verein Stuttgarter Historische Straßenbahnen ein reicher Fahrzeugpark präsentiert. Trotzdem gibt es gewisse „Lücken“ im Museumsbestand. Sie zu schließen, wäre möglich gewesen. Erstaunlich viele Wagen haben es „fast“ ins Museum geschafft

■ Bald auch in Deutschland: Moderus Gamma 42

Polen: Modertrans – Der Hersteller Modertrans wurde im Dezember 2005 als Tochtergesellschaft der Posener Verkehrsbetriebe MPK Poznań gegründet. Die aktuelle Modellreihe „Moderus Gamma“ hat in Polen inzwischen mehrere Kunden gefunden. Vor einiger Zeit hat Woltersdorf Fahrzeuge dieses Modells bestellt. Es ist an der Zeit, den Hersteller vorzustellen

RUBRIKEN

Bild des Monats 6	Fundstück 62
Journal (aktuelle Meldungen) 8	Forum, Termine 78, 79
Nächster Halt 35	Impressum 79
Einst & Jetzt 46	Vorschau 82



► Florenz: Die moderne „Tramvia di Firenze“ 22



► Krefeld und seine beiden Betriebsstrecken 26



► Modertrans: Moderus Gamma 42



► Hamburg: Arnd Lewandowskis erstes Straßenbahnfoto 70

► **Geschichte**

■ **Ende einer Legende** 48

Dresden: Tatra-Linieneinsatz beendet – Einem Volksfest glich das vom Straßenbahnmuseum Dresden mit Unterstützung der Verkehrsbetriebe initiierte Fest zum Abschied der letzten Tatra-Klassiker am 3. Juni. Es bietet den Anlass für einen kleinen Rückblick auf 56 Jahre T4D-Einsatzgeschichte an der Elbe

■ **Die Blauen in Wien** 64

Österreich: Wiener Straßenbahn-Einrücker – Eine besondere Spezialität der Wiener Straßenbahn über mehr als 90 Jahre war die Kennzeichnung der letzten Wagen einer Linie mit blauen Schildern. Worauf das zurückgeht, wie sich die Kennzeichnung im Lauf der Jahre geändert hat und welche Besonderheiten es gab, schildert dieser Bericht

■ **Foto Nr. 1** 70

Hamburg: Arnd Lewandowskis erstes Straßenbahnfoto – Wer an Hamburg denkt, dem fällt meist spontan der Hafen, das „Tor zur Welt“, ein. Andere verbinden Hamburg mit St. Pauli und der Reeperbahn. Kulturinteressierten denken an die Elbphilharmonie. Mir kommt die Straßenbahn in den Sinn



Straßenbahn im Modell 74–77

70 Jahre Spühlingen: Im August 1953 begann Alfred Spühr mit dem Bau seiner Tramanlage. Schon 1971 nannte die damalige Fachzeitschrift „Moderne Eisenbahn“ Spühr einen Veteranen unter den Modellstraßenbahnern. 74



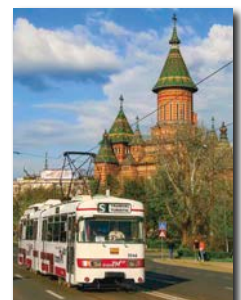
Titelmotiv

Am 3. Juni 2023 verschwinden 224 277+244 047 sowie 224 267+244 048 unter anhaltendem Warnglockensignal vom Straßenbahnhof Trachenberge in die Abstellung MICHAEL SPERL

Rücktitel

Der 1977 von Wegmann für Bremen gebaute Wagen 3546 fährt seit 2007 im rumänischen Timișoara. Mit Tischen und Bar ausgestattet steht er für Stadtrundfahrten zur Verfügung. Am 21. April 2023 passiert er gerade die orthodoxe Kathedrale

BERNHARD KUSSMAGK





Turin Porto Palazzo

Turin ist mit rund 870.000 Einwohnern die Hauptstadt der italienischen Provinz Piemont und hat allerlei Sehenswürdigkeiten zu bieten. Neben dem Straßenbahnbetrieb, auf dem noch immer die hochflurigen Veteranen der Serie 2800 werktags auf den meisten Linien zu sehen sind, werden auch Freunde der Architektur und des sozialen Lebens hier reich beschenkt. An der Piazza della Repubblica gibt es den angeblich größten Markt Europas, den „Mercato di Porta Palazzo“. Neben unter anderem einem großen Freigelände ist besonders die historische Markthalle von 1916 des alten Uhrenmarktes

aus Stahl und Glas ein architektonisches Highlight. Auf dem Platz davor kreuzen sich die in Nord-Süd-Richtung verkehrende Linie 4 mit der Linie 3 und der Ringlinie 16 in West-Ost-Richtung. Auf letztgenannter ist am 26. April 2023 der Sechschacher 2834 gegen den Uhrzeigersinn unterwegs. Michael Kochems gelang das Bild am Nachmittag – der Markt hat bereits für den Tag geschlossen. Es ist Ruhe eingekehrt, was dem Straßenbahnfahrer im Vergleich zu den frühen Fahrten des Tages mit zuweilen wildem Durcheinander im Gleisbereich, die Arbeit erleichtert.

MICHAEL KOCHEMS



Neues Netz kommt wegen Planungsverzug und zu wenig Fahrzeugen später

Düsseldorf: Rheintakt wird verschoben



Stadtbahn und Straßenbahn sollten ab August im neuen „Rheintakt“ fahren, doch verzögert sich die Umsetzung aufgrund Rheinbahn-internaler Probleme mindestens bis Dezember. Hier ein Stadtbahnzug auf der U79 an der Tunnelrampe auf der Fischerstraße

MICHAEL BEITELSMANN (3)

■ Die für den August angekündigte große Reform des Netzes und der Fahrpläne der Düsseldorfer Rheinbahn (STRASSENBAHN MAGAZIN berichtete) ist zum geplanten Zeitpunkt gescheitert und wird nun frühestens im Dezember umgesetzt. Darüber informierte die Rheinbahn Ende Juni die Medien. Der ursprünglich vorgesehene Starttermin 7. August für die „Rheintakt“ genann-

te Linienreform kann nicht gehalten werden. Laut Auskunft des Rheinbahn-Sprechers Thomas Kötter soll das Projekt stattdessen spätestens im Januar 2024 umgesetzt werden.

Vorbereitung schleppend

„Ein solches Vorhaben wirkt bis in die Kapillaren des Rheinbahn-Netzes hinein. Es ist sehr vielschichtig und be-

nötigt daher eine Vielzahl detaillierter Absprachen mit zahlreichen Akteuren. Absprachen, die in den vergangenen sechs Monaten aus zeitlichen Gründen nicht in der Effizienz geführt werden konnten, wie wir es uns alle zu Beginn des Projektes gewünscht haben“, so Kötter. Eine Reihe vieler Ursachen habe zu der jetzigen Entscheidung geführt. Dazu zählten auch krankheits-

bedingte Ausfälle von Planern. Neben Personalproblemen könnten auch zu wenig Fahrzeuge für die Umstellung ein Grund sein. Nach der zuletzt wieder verzögerten Inbetriebnahme der neuen Hochflurbahnen vom Typ HF6 seien nach mehreren Unfällen auch Fahrzeugausfälle hinzugekommen.

Nach intensiven Vorberatungen – auch politisch in den Bezirksparlamen-

Barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Dreieck“ der Linien 701, 705 und 707

■ Mit über 6.000 Ein- und Aussteigern täglich hat die Haltestelle „Dreieck“ eine hohe Bedeutung. Die drei Bahnsteige der Linien 701, 705 und 707 liegen verteilt auf der Nordstraße und auf der Blücherstraße. Entsprechend erfolgen die Bauarbeiten in zwei Phasen. Dabei werden die Bahnsteige mit taktilen Leitsystemen, gesicherten Überwegen, neuen Wartehäuschen und digitalen Anzeigetafeln mit Vorlesefunktion ausgestattet. Im Rahmen des Umbaus erneuern Stadt und Rheinbahn gemeinsam auch die angrenzenden Gehwege. Umfangreiche Arbeiten an den Entwässerungsanlagen sowie Kabeltiefbau, Fahrleitungsregulierung, Erneuerung der Niederspannungs- und Nachrichtentechnik und der Beleuchtung gehören ebenfalls dazu. Die Rheinbahn investiert rund 1,9 Millionen Euro in die Modernisierung. Den barrierefreien Ausbau fördert dabei der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr aus Landesmitteln Nordrhein-Westfalens großzügig. Die beiden Bahnsteige in der Nordstraße sind aktuell

rund 45 Meter lang. Sie werden auf 60 Meter verlängert und damit doppeltraktionstauglich. Den Bahnsteig in der Blücherstraße verlängert die Rheinbahn um zwei auf dann 40 Meter. Zudem erneuert sie die Gleise in der Nordstraße und der Blücherstraße in Richtung Innenstadt. Alle Bahnsteige werden auf 25 Zentimeter erhöht und nach Düsseldorfer Gestaltungsstandards barrierefrei ausgebaut. Die Bahnsteigkanten sind mit Combi-bord versehen, damit auch Ersatzbusse hier niveaugleich halten können.

Zunächst sind die Bahnsteige 1 und 2 auf der Nordstraße an der Reihe, daher ist die Nordstraße zwischen der Collenbachstraße und der Mauerstraße bis 21. August gesperrt. Die Linien 701, 705 und 707 fahren Umleitung via Blücherstraße und Sternstraße. Danach folgen bis 2. Oktober die Bauarbeiten an Steig 3 auf der Blücherstraße. Hier hält die Linie 707 in Richtung Innenstadt, diese Bahnen fahren dann ebenfalls Umleitung. MSP



Die Linienführung der 706 bleibt wie bisher bestehen, Änderungen im Takt bringen punktuelle Verbesserungen zu bestimmten Tageszeiten und sollen zu besseren Anschlüssen beitragen



Die Linie 709 soll häufiger fahren, doch ist hierzu auch die Politik in Düsseldorf's Nachbarstadt Neuss gefragt, die entsprechende Leistungen bestellen – und auch bezahlen – muss

ten – hatte der Düsseldorfer Stadtrat das neue Konzept im Dezember 2022 beschlossen. Im langen Vorbereitungsprozess wurden auch die Wünsche der Fahrgäste aufgenommen. Ziel des Rheintaktes waren eine einheitliche Taktung und als für die Kunden verlässlicher Mindeststandard wenigstens ein Zehn-Minuten-Takt auf allen Strecken, zumindest in der Hauptverkehrszeit. Zudem sollen die Anschlüsse verbessert werden. Linien müssen dafür zum Teil zusammen- oder umgelegt werden, einige Strecken werden getauscht. Zudem kündigte die Rheinbahn mehr Verlässlichkeit und Pünktlichkeit an. Die Umstellung der Bedienung der östlichen Stadtteile (Rath, Grafenberg, Gerresheim) sollte erst in einem zweiten Schritt erfolgen, da hier noch mehrere Alternativkonzepte gesondert geprüft werden müssen.

Die ersten Reaktionen aus der Stadtpolitik fielen verständnisvoll, aber wenig begeistert aus. Laut Sprecher Kötter will die Rheinbahn für eine

„spürbare Verbesserung“ beim ÖPNV sorgen. Da gehe dann allerdings auch „Qualität vor Schnelligkeit“. MBE

Hamburg Hochbahn testet automatisiertes Fahren

■ Die Hamburger Hochbahn möchte auf ihren Linien U2 und U4 automatisiert fahren. Ziel ist dabei, auf den nachfragestarken Linien U2 und U4 einen 100-Sekunden-Takt zu ermöglichen. Die Hochbahn meldete am 9. Juni, dass Testfahrten erfolgreich verlaufen sind. Zur Erprobung gibt es im Netz ein extra Testgleis samt eigenem Stellwerk zwischen den Haltestellen Farmsen und Berne. Auf dem Testgleis hat die Hochbahn drei fiktive Haltestellen eingerichtet, um den Betrieb zu simulieren. Hierbei handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt der Hochbahn mit Alstom und Siemens. In den Zügen bleibt trotzdem ein Fahrer, das automatisierte Fahren soll nur den Betrieb beschleunigen.

Die Fahrer überwachen den Fahrgastwechsel und sollen im Bedarfsfall in den Betrieb eingreifen. Nach der Abfertigung und dem Schließen der Türen setzt sich der U-Bahn-Zug selbstständig in Bewegung, beschleunigt in wenigen Sekunden auf 50 Kilometer pro Stunde, bevor er nach rund 600 Metern auf der Teststrecke abbremst und ohne weitere Eingriffe durch den Fahrer anhält. So sollen die U-Bahnen in Zukunft alle 100 Sekunden fahren, aktuell ist bestenfalls ein 2,5-Minuten-Takt (also alle 150 Sekunden) möglich. Wo heute rund 20.000 Fahrgäste pro Stunde und Richtung mit der U-Bahn fahren können, sind künftig mit der neuen Technik bis zu 30.000 möglich.

Die technischen Voraussetzungen für den automatisierten Betrieb schafft das Projekt U-Bahn100, dabei wird die komplette U4 von den Elbbrücken über die Innenstadt und die Horner Rennbahn bis zur Haltestelle Horner Geest, die Ende 2026 in Betrieb geht, automatisiert. Die U2 folgt bis 2026 zwi-

Cottbus

■ Die Staatsanwaltschaft ließ am 20. Juni Büroräume von Cottbusverkehr durchsuchen, es laufen Ermittlungen gegen den Geschäftsführer wegen Missmanagement im Zusammenhang mit mutmaßlich fehlerhaft ausgestellten Förderanträgen sowie Subventionsbetrug. Die Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB) hat Fördergelder eingefroren, darunter knapp 36 Millionen Euro für 15 neue Bahnen. Der Geschäftsführer widersprach den Vorwürfen in einer umfangreichen Stellungnahme. Ob es zur Anklage kommt, ist offen. MSP

Potsdam

■ Ab 2027 soll eine Straßenbahn-Neubaustrecke ins Stadtentwicklungsgebiet Krampnitz-West entstehen. Die Planer haben hierfür jetzt die genaue Trassierung festgelegt. Im Bereich der Insel Neu Fahrland soll eine neue Trambrücke östlich der bestehenden Brücke entstehen. In Vorbereitung des Ausbaus soll in einem ersten Schritt die Bestandsstrecke in der Nedlitzer Straße komplett zweigleisig werden, hier existiert derzeit ab der Haltestelle Rote Kaserne ein etwa 350 Meter langer eingleisiger Abschnitt. MSP

Gotha

■ Die Thüringer Waldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB) plant, ab 2025 bis zu zehn – derzeit sind vier verbindlich, sechs optional vorgesehen – Niederflurtrams als Ersatz für die Tatra KT4D zu beschaffen. Dabei soll es einen langfristigen Instandhaltungsvertrag mit dem Hersteller bei gleichzeitiger Beauftragung der TWSB als Subunternehmer für die Instandhaltung geben. Im Vorfeld führt die TWSB eine Markterkundung durch und ruft Hersteller zur Beteiligung an derselben auf. MSP



■ **Mülheim an der Ruhr:** Am 7. August stellt die Ruhrbahn das Netz um, größte Änderung ist die Auflassung der Kahlenberg-Linie 104 zwischen Wertgasse und Oppspring. Anlässlich des Old- und Youngtimerfestivals in der Alten Dreherei setzte die Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V. die Museumswagen 144 und 888+350 auf einem Rundkurs zum Hauptfriedhof ein. Auf dem stillzulegenden Abschnitt ist der Zug 888+350 hier am 17. Juni östlich der Haltestelle Wilhelmstraße unterwegs

schen den Haltestellen Christuskirche und Horner Rennbahn, Ende 2029 bis Mümmelmannsberg. Für den 100-Sekunden-Takt erweitert Siemens Mobility alle sechs konventionellen Sicas ECC Stellwerke entlang der Strecke um die digitale CBTC-Lösung (Communication Based Train Control – CBTC) Trainguard MT. Zudem stellt Siemens auch die entsprechende Technik für den Einbau in die U-Bahnen. Alstom zeichnet sich für die Integration und Inbetriebsetzung des bereitgestellten CBTC-Systems verantwortlich. Die Umrüstung der Fahrzeuge wird in zwei Schritten erfolgen. Bis Ende 2023 werden die sechs aufgerüsteten Prototypen getestet und in Betrieb genommen, bevor 2024 die Aus- und Aufrüstung der weiteren 157 U-Bahnen im Alstom-Werk Salzgitter erfolgt.

Neben der Digitalisierung, die erst das automatische Fahren im Modus GoA2 (Grades of Automation) ermöglicht, wird die Hochbahn eine komplett neue Zugsicherungstechnologie einsetzen. Künftig verfügen alle 163 DT5 über ein neues System, das die Kommunikation zwischen Fahrzeug- und

Streckenausrüstung nutzt. Im Gegensatz zur heutigen Zugsicherung, bei der nachfolgende U-Bahnen immer in Blöcken mit festgelegtem Abstand hintereinander fahren, schafft das System „Moving Block“ die Möglichkeit, dass U-Bahnen miteinander kommunizieren und in einem variablen Sicherheitsabstand fahren können. Das Investitionsvolumen für das Projekt U-Bahn100, das bis 2029 abgeschlossen

sein soll, beträgt rund 200 Millionen Euro. Die Hochbahn strebt dafür eine Bundesförderung an. LAB

Bremen Probleme bei „Nordlichtern“

■ Die Herstellerfirma Siemens Mobility hatte am Nachmittag des 27. Juni ohne vorherige Ankündigung vor-

Hamburg: Am 9. Juni präsentierte die Hochbahn den Probetrieb für die „U-Bahn 100“ mit DT5 420-1 auf dem Testgleis zwischen Berne und Oldenfelde. Links das Versuchs-Stellwerk LARS BRÜGGEMANN



Bremen: Eventuell schadhafte Kabel sorgten für eine zeitweise Stilllegung von 15 der 68 vorhandenen Avenios der BSAG, die dort unter dem Namen „Nordlicht“ fahren. Laut Siemens sollten die Probleme schnell behoben sein

FREDERIK BUCHLEITNER (3)



sorglich und vorübergehend mehrere Straßenbahnen des Typs „Nordlicht“ der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) stillgelegt. An insgesamt 15 der 68 vorhandenen Fahrzeuge des Siemens-Typs Avenio mussten Kabelverbindungen geprüft und nötigenfalls erneuert werden. Die Mängel an den Bauteilen sind dem Hersteller erst kurz zuvor aufgefallen, jedoch bestand laut eigenen Angaben kein Sicherheitsrisiko, mit defektem Kabel hätten die Bahnen schlimmstenfalls liegenbleiben können. Mit den Kontrollen und Instandsetzungen begann der Hersteller sofort, so dass schon nach wenigen Tagen – nach Redaktionsschluss dieses Heftes – die ersten Bahnen wieder in den Betriebsdienst zurückkehren sollten. Den Ausfall der Fahrzeuge konnte die BSAG nur auffangen, indem sie die Straßenbahnlinie 5 Bürgerpark – Gröpelingen ab 28. Juni vorläufig komplett durch einen Ersatzverkehr mit Bussen ersetzte, der den Hauptbahnhof und die Überseestadt verband. Fahrgäste mit dem Ziel Überseestadt konnten alternativ mit den Straßenbahnlinien 4, 6 und 8 oder den Buslinien 24 und 25 vom Hauptbahnhof zur Domsheide fahren und dort in die Straßenbahnlinie 3 in die Überseestadt umsteigen. MSP

Mannheim Grüne Bahn zur Gartenschau

■ In Mannheim drehte im Rahmen einer Sonderaktion der Bundesgartenschau (BUGA) eine ganz besondere „Grüne Bahn“ vom 7. bis 18. Juni ihre Runden. Es handelte sich dabei um den GT6-Tw 455 Typ Mannheim, der auf einem Rundkurs in der Innenstadt im Auftrag der Gartenschau-Gesellschaft im Rahmen der 2023 in Mannheim ausgerichteten BUGA zum Einsatz kam.

Im Inneren hatten die Organisatoren das Fahrzeug mit einem grünen „Rasenteppich“ versehen und mit zahlreichen Pflanzen begrünt, was für ein besonderes „Urwald-Flair“ sorgte. Zeitweise traten Künstler der Nationaltheaters in der Bahn auf und gaben Konzerte. Nach Abschluss der Rundfahrten konnten sich Interessenten als Abnehmer der mitfahrenden Pflanzen bewerben, um den Gewächsen nach dem 18. Juni ein neues Zuhause zu geben.

Die Bahn verkehrte im angegebenen Zeitraum auf dem Rundkurs täglich 10 bis 18 Uhr. Neben dem Fahrer waren jeweils ein Promoter im Auftrag der rnv und zwei Sicherheitsper-