3 STRASSENBAHN MAGAZIN

Über 500 Tram-Trains?
Das steckt hinter dem Großauftrag für Stadler

Mülheim an der Ruhr
Was von der Vierschienen-Strecke nach Broich blieb

März 2022
€ 9,50
Österreich: € 10,50
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,90
BE/LUX: € 10,90
DK: DKK 105,95

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte

4 194091 709501 03

Berlins „Wende-Linie" im Porträt

Auf den Spuren der Ringlinien:
So kam die Tram zurück in den Westen

Nach dem Adler, vor der U-Bahn:

„Straßaboh" in Fürth

Warum in Nürnbergs Nachbarstadt nach 99 Jahren Schluss war

DIE BAHN

IN FASZINIERENDEN BILDERN

NEU

Reinhold Palm fotografierte in den 1950er- und 1960er-Jahren an Orten, zu denen oft nur DB-Mitarbeiter Zutritt hatten. Den Strukturwandel bei der Deutschen Bundesbahn erlebte er hautnah. Aus der Sicht des Insiders sind überraschende Motive und besondere Ansichten entstanden – seine fotografische Sichtweise ist heute interessanter denn je.

240 Seiten · ca. 256 Abb. · Best.-Nr. 07999 · € (D) 59,–

© Reinhold Palm
GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Best.-Nr. 68100

Best.-Nr. 68090

Best.-Nr. 13083

Best.-Nr. 13065

Best.-Nr. 53287

Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop
www.vgbahn.shop portofrei* bestellen

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

* Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 15,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend

Brandenburg an der Havel, Frankfurt an der Oder und Cottbus (oben von links) sowie Leipzig, Zwickau und Görlitz (links) haben 2021 gemeinschaftlich Neufahrzeuge bestellt. Nun lässt die große Tram-Train-Order bei Stadler aufhorchen, an der vier deutsche und zwei österreichische Betriebe beteiligt sind

RENDERING SKODA (OBEN/3), HEITERBLICK (LINKS), STADLER (UNTEN)

Einer für alle – alle für einen?

Das Motto der drei Musketiere findet Nachahmer in der deutschen Straßenbahn-Welt: Betriebe bündeln ihre Kräfte bei der Fahrzeugplanung. 2021 haben Brandenburg an der Havel, Frankfurt an der Oder und Cottbus gemeinsam Fahrzeuge beim Hersteller Skoda bestellt. Dann folgten Leipzig, Zwickau und Görlitz mit einer Gemeinschaftsorder beim Hersteller HeiterBlick. Im Januar 2022 stieß der dreifache d´Artagnan zu den Musketieren und gleich sechs Betriebe haben den Fahrzeugtyp „CITYLINK“ beim Hersteller Stadler bestellt – ein Meilenstein, der die Zukunft des Tram-Train-Konzeptes sichert (wir berichten ab Seite 46 ausführlich).

Für Hersteller bringen Gemeinschaftsbestellungen zahlreiche Vorteile: geringere Entwicklungskosten, Synergien bei der Fertigung größerer Serien, Bündelung der Aufwände im Ausschreibungsprozess und damit geringe Kosten. Für Verkehrsbetriebe lohnt es sich gleichermaßen: Die Beschaffungskosten sind niedriger und es ergeben sich Vorteile für die Typenzulassung und die Ersatzteilhaltung. Gemeinschaftsbestellungen reduzieren das Typenwirrwarr im Straßenbahn- und Stadtbahnsektor, welches zwar den Straßenbahnfan durchaus erfreut, für Hersteller und Betreiber jedoch wenig hilfreich ist.

Doch es ist eine Mammutaufgabe, eine Gemeinschaftsbestellung auf den Weg zu bringen: Betriebe mit gemeinsamen Interessen müssen sich zusammenfinden, sich auf ein geeignetes Fahrzeugkonzept einigen und das Timing muss stimmen. Das ist nicht immer der Fall. So ist zum Beispiel Chemnitz aus dem Tram-Train-Konsortium ausgestiegen. Einige große Chancen für Gemeinschaftsbestellungen wurden leider bereits verpasst. So haben sich zum Beispiel die Städte der Rhein-Ruhr-Region nicht zu einem gemeinsamen Stadtbahnwagen als Nachfolger des B-Wagens zusammengefunden. Beim Tram-Train-Ausschreibungsprojekt kamen zu den deutschen Projektbeteiligten nun erstmals Teilnehmer aus Österreich an Bord. Eine weitere interessante Option tut sich also auf. Und da es den Betrieben aufgrund der Ausschreibungsregeln kaum mehr gelingt, ihre Fahrzeugbeschaffungen über einen längeren Zeitraum hinweg typenrein zu halten, ist das Heben von Synergien über Betriebsgrenzen – und nun auch Landesgrenzen – hinweg ein probates Mittel für die Zukunft.

Martin Bunz, Verantwortlicher Redakteur STRASSENBAHN MAGAZIN

Wie ist Ihre Einstellung zu Gemeinschaftsbestellungen? Welche weiteren Betriebe wären Kandidaten für eine gemeinsame Fahrzeug-Ausschreibung in nächster Zeit?

Schreiben Sie per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 75).

Inhalt

TITEL Fürth: Knapp 100 Jahre währte die Straßenbahn-Ära in Nürnbergs Nachbarstadt 52

▶ Betriebe

Pionier der West-Erweiterung TITEL 16

Berlin: Die Linie M13 im Porträt – Am 2. Oktober 1967 endete der reguläre Straßenbahnbetrieb in West-Berlin. 28 Jahre später überwand die Linie 23 als Vorgänger der M13 die alte Grenze und läutete die Rückkehr der Tram in die ehemaligen Westsektoren ein. Heute ist die M13 eine gut frequentierte und besondere Linie im Tramnetz der Bundeshauptstadt

Weichen im Fahrdraht 24

SM-SERIE ab Weiche nd

Funktion und Einsatz von Luftweichen – Straßenbahnstrecken, auf denen Fahrzeuge mit Stangenstromabnehmer und Rolle zum Einsatz kommen oder ein Schleifschuh zur Stromabnahme dient, benötigen bei Abzweigen über den Gleisweichen zusätzlich Fahrdrahtweichen. Es gibt unterschiedliche Bauformen – und auch heute noch derartigen Betrieb

Linienverkehr nur unter der Ruhr TITEL 30

Mülheim an der Ruhr: Die Strecke über die Schloßbrücke nach Broich – Einst war sie fester Bestandteil des Mülheimer Meterspur- und des Duisburger Normalspur-Netzes und deshalb mit Vierschienengleis ausgestattet. Seit der Linienverkehr kurz vor der Jahrtausendwende in den Tunnel versenkt wurde, dient die Strecke von der Stadtmitte gen Westen nur noch der Depotanbindung

▶ Fahrzeuge

286 Fahrzeuge für sieben deutsche Betriebe 34

Der Multigelenkwagen vom Typ Combino in Deutschland – Als der Combino des Herstellers Siemens durch Rissbildungen in den Wagenkästen jäh aus der Erfolgsspur katapultiert wurde, waren sieben deutsche Verkehrsbetriebe betroffen. Doch auch nach der Krise gab es noch Bestellungen. Insgesamt fanden 286 Combinos in diversen Ausprägungen und mit unterschiedlichen Werdegängen den Weg auf deutsche Schienennetze

Der „Schicki-Express" 42

Stuttgart/Iași: Die bewegte Geschichte des Tw 444 vom Typ GT4 – Seit 60 Jahren tut der einstige Stuttgarter Triebwagen 444 das, was ein anständiger Straßenbahnwagen machen soll: Er steht klaglos und unauffällig im Dienst – knapp 40 Jahre lang in Schwaben und seither im ostrumänischen Iași. Nur einmal, vor einem halben Jahrhundert, hatte er einen spektakulären Auftritt im „fahrerlosen" Betrieb

Stadt – Land – Stadler TITEL 46

Großauftrag VDV-Tram-Train – Der Schweizer Fahrzeughersteller Stadler Rail hat mit dem „CITYLINK" den Tram-Train-Großauftrag der deutsch-österreichischen Bestellgemeinschaft über bis zu 504 Fahrzeuge gewonnen. 246 Bahnen für sechs Unternehmen sind konkret bestellt

Berlin: Wie die „Go-West-Linie“ M13 entstand 16

Combino: Die 286 Fahrzeuge aller deutschen Betriebe 34

Fahrdrahtweichen für Rollenstromabnehmer-Betrieb 24

Wien: Der Bahnhof Floridsdorf und seine Geschichte 76

Geschichte

Nach dem Adler, vor der U-Bahn TITEL 52

Die „Straßaboh“ in Fürth – Vor 40 Jahren endete die Ära der Straßenbahn im fränkischen Fürth. Eröffnet 1881 und elektrisch ab 1896, verdrängte sie auf ihrer Hauptstrecke zwischen Fürth und Nürnberg die berühmte Ludwigseisenbahn von 1835, um auf dieser Route ganze zwei Monate vor ihrem 100. Geburtstag von der U-Bahn abgelöst zu werden

Mahnmal auf dem „Tollsberg“ 66

Überbleibsel der Straßenbahnzeit in Hamburg sind rar – Eines der wenigen Schienenrelikte der Tram in der Hansestadt findet man auf dem Dulsberg in der Straßburger Straße, wo bereits 1963 die letzte Bahn fuhr

Auf spannenden Spuren 76

Der Betriebsbahnhof Floridsdorf der Wiener Linien – 1886 startete der Bahnhof Floridsdorf als Heimat der Dampftramway mit ungewöhnlicher 1.440-Millimeter-Spurweite. Für die „Elektrische“ umgebaut und immer wieder modernisiert, besitzt er heute unter beengten Verhältnissen ein ausgeklügeltes System an Wendemöglichkeiten für Einrichtungswagen

Straßenbahn im Modell 68–73

H0-Tram-Depot nach Stuttgarter Vorbild 68

Lauckners Gleis- und Weichenbau in sechs Schritten 72

H0-Neuheit: Bremens Avenio mit Münchner Wurzeln 73

RUBRIKEN

Bild des Monats 6
Journal (aktuelle Meldungen) 8
Nächster Halt 29
Einst & Jetzt 51
Forum/Termine/Impressum .. 74
Vorschau 82

Titelmotiv

GT6 mit passenden Beiwagen prägten die letzten Betriebsjahre der Linie 1 in Fürth. Die Aufnahme am Grünen Markt mit Fachwerk und für Fürth charakteristischen schieferverkleideten Hausfassaden entstand am 22. Juni 1980

Rücktitel

Die Tage der M8C in Bielefeld sind gezählt: Nur vier dieser Fahrzeuge sollen nach der abgeschlossenen Auslieferung der aktuellen VAMOS-Serie als Reserve verbleiben. Ob Tw 543, hier am 18. Juli 2020 als führender Wagen einer Doppeltraktion (Linie 3) in der Nikolaus-Dürkopp-Straße, dazugehört?

MICHAEL BEITELSMANN (RÜCKTITEL), ARCHIV DER FREUNDE DER NÜRNBERG-FÜRTHER STRASSENBAHN E.V./DILLMANN (TITELBILD)

Stadtbahn mit morbidem Charme

Stark in die Jahre gekommen sind viele Anlagen der Stadtbahn von Charleroi im wallonischen Belgien. Hervorgegangen aus dem einst umfangreichen Kleinbahnnetz der damaligen SNCV, entstand um die Montanstadt an der Sambre seit den 1980er-Jahren nach und nach ein meterspuriges, dennoch aufwendig trassiertes Stadtbahnsystem, das durch den ins Stocken geratenen Weiterbau über Jahrzehnte ein unvollendeter Torso blieb. Vor rund zehn Jahren konnte das Netz durch erst Aus- und Weiterbauten sinnvoll ergänzt werden. Betrieben wird es vom wallonischen SNCV-Nachfolgeunternehmen „Transports en Commun“ (TEC – Stadtverkehr).

Um den Bahnhof „Charleroi Ouest“ (West) herum finden sich die ältesten Hochbauten des Stadtbahnsystems, die zusammen mit der Eisenbahnstrecke von Charleroi nach Ottignies und der Stadtautobahn E420 ein fast unentwirrbares Knäuel von Schienen und Verkehrswegen bilden. TEC-Triebwagen 7447 hat am 4. Oktober 2021 die zentrale Station „Beaux-Arts“ – die „schönen Künste“ befinden sich rechts außerhalb des Bildes – verlassen und strebt dem Stadtbahnhof „Charleroi Ouest“ und weiter dem Südbahnhof zu. Ein anderer, auf der Linie M3 eingesetzter Wagen kreuzt die Autobahn und die Eisenbahn über eine Hochbrücke in Richtung der Station „Piges“.
In der kommenden Heftausgabe berichten wir, wie schon angekündigt, ausführlich über die skurrile wie spannende Stadtbahn von Charleroi.

MICHAEL BEITELSMANN

Viele Überraschungsmomente und herrliche Impressionen ...

... aus der Welt der Straßenbahn sowie eine Fülle an aktuellen Informationen, insbesondere von den 55 deutschen Betrieben sowie aus der Schweiz und Österreich, bietet unsere Sonderausgabe STRASSENBAHN JAHRBUCH 2022

Die 116 Seiten starke Chronik- und Ausblick-Lektüre für alle Straßenbahn- und Stadtbahn-Freunde ist im Handel erhältlich. Sie können sie aber auch direkt beim Verlag bestellen – innerhalb Deutschlands zahlen Sie dabei keinerlei Versandkosten!

www.verlagshaus24.de

STRASSENBAHN MAGAZIN Journal

Meldungen aus Deutschland, aus der Industrie und aus aller Welt

Chemnitzer Modell Stufe 2 eröffnet: Chemnitzbahn fährt bis Aue

Tram statt Train im Zwönitztal

Am Eröffnungswochenende steht CITYLINK 438 im Bahnhof Aue als Linie C13 zur Rückfahrt nach Chemnitz bereit. Nur der Blumenschmuck an der Fahrzeugfront deutete auf den denkwürdigen Anlass hin, offizielle Feierlichkeiten gab es keine STEFFEN KUSS (4)

Am 29. Januar ging die Erweiterung des Chemnitzer Modells auf der Bahnlinie Chemnitz – Aue offiziell in Betrieb. Nach der Inbetriebnahme der Pilotstrecke nach Stollberg (Stufe 0) Ende 2002 und der Stufe 1 im Februar 2013 ist damit ein weiterer Meilenstein für den Nahverkehr in der Region Chemnitz erreicht. Aufgrund der noch geltenden pandemiebedingten Einschränkungen verzichteten die Projektbeteiligten auf die sonst üblichen Feierlichkeiten, der Linienverkehr startete weitgehend im Stillen mit einer ersten Fahrt 5:58 Uhr von der Chemnitzer Zentralhaltestelle sowie in der Gegenrichtung 6:39 Uhr ab Aue. Seitdem fahren die Linien C13 Burgstädt – Chemnitz – Aue sowie auf einem Teilabschnitt die C14 Mittweida – Chemnitz – Thalheim über die neue Verknüpfung von städtischem Straßenbahn- und regionalem Eisenbahnnetz unweit vom Chemnitzer Technopark auf die bereits 1875 eröffnete Eisenbahnstrecke. Zuvor hatten die Anlagen ihre Funktionsfähigkeit bei einem Probelauf unter Fahrplanbedingungen Mitte Januar unter Beweis gestellt. Immerhin ruhte der Bahnverkehr hier seit der letzten Fahrt mit einem Desiro-Nahverkehrstriebwagen der DB-Tochter Erzgebirgsbahn am 14. September 2018 für mehr als drei Jahre. Die ursprünglich für den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 avisierte Wiedereröffnung haben die Verantwortlichen mit dem Inbetriebnahmetermin 29. Januar 2022 deutlich verfehlt. Die Gründe dafür dürften neben Änderungen im Planfeststellungsverfahren und einer schleppenden Freigabe von Planungs- und Bauleistungen nicht zuletzt zu einem Teil auch in der Corona-Pandemie begründet liegen. Dabei haben die Bauarbeiter rund um die Streckenertüchtigung einiges bewegt: Sieben Brücken waren neu zu bauen, weitere zu sanieren. An insgesamt 36 Bahnübergängen wurde gearbeitet und fünf Haltepunkte entstanden neu. Hierbei handelt es sich um die Stationen Erfenschlag Ost, Einsiedel Gymnasium, Einsiedel August-Bebel-Platz, Einsiedel Brauerei und Thalheim Mitte. Die Halte Zwönitz, Meinersdorf und Dittersdorf wurden neu zu Kreuzungsbahnhöfen aufgewertet, darüber hinaus entstand vom Technopark bis zum Haltepunkt Chemnitz-Reichenhain ein zweigleisiger Abschnitt. Die bisherigen Kreuzungsbahnhöfe Burkhardtsdorf und Thalheim blieben bestehen. Infrastrukturbetreiber der Strecke ist weiterhin die DB Erzgebirgsbahn, verantwortlich für die Verkehrsdurchführung zeichnet die City Bahn Chemnitz GmbH, die auf ihren

Das Bahnhofsgebäude in Burkhardtsdorf hat seine besten Jahre längst hinter sich. Zum modernen CITYLINK bietet das Ensemble einen harten Kontrast

OBEN Zu den neu eingerichteten Stationen gehört auch Einsiedel, Brauerei

RECHTS Einbindung der Straßenbahnstrecke ins DB-Netz. Links die Gleise zum Bahnhof Chemnitz Süd, rechts die Tram-Trasse in Richtung Technopark

Strecken zwölf Hybrid-Niederflur-Gelenktriebwagen Typ CITYLINK einsetzt.

Stundentakt nach Aue

Während die Linie C13 täglich im Stundentakt bis Aue fährt, ist die C14 nur montags bis freitags sowie mit sechs Fahrtenpaaren auch samstags bis Thalheim unterwegs. Von Chemnitz aus ergibt sich mit den überlagerten Fahrten ein sauberer 30-Minuten-Takt bis Thalheim. In der Gegenrichtung ergibt sich ein etwas krummer 23/37-Minuten-Takt. Die hier eingesetzten CITYLINK brauchen 78 Minuten für die 50,8 Kilometer von der Chemnitzer Zentralhaltestelle bis zum Bahnhof der Erzgebirgsstadt Aue, in Gegenrichtung sind die Bahnen 75 Minuten unterwegs. Viel Fahrzeit geht bei den Kreuzungshalten der weiterhin nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) befahrenen, eingleisigen Strecke verloren.

Doppelter Systemwechsel

Jeweils an der Haltestelle Technopark wechseln die von und nach Thalheim und Aue fahrenden CITYLINK zwischen dem städtischen Oberleitungsbetrieb und dem „Dieselmodus" für die nicht elektrifizierte Strecke Richtung Erzgebirge. Da beide Linien auch zum anderen Streckenende hin ab dem Hauptbahnhof im Dieselmodus weiterfahren, beträgt die Fahrzeit unter städtischer Straßenbahn-Oberleitung nur je 18 Minuten. Insgesamt rund 80 Millionen Euro haben die Projektbeteiligten unter Federführung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) in die Ertüchtigung der Strecke investiert. Großzügige finanzielle Unterstützung mit einer Förderquote von 90 Prozent kam dabei neben dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) auch vom Bund durch Mittelzuweisungen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie vom Freistaat Sachsen. MSP

Rostock

IFTEC übernimmt Sanierung von 6N1

■ Die Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) beauftragte die IFTEC in Leipzig mit der Sanierung von zehn ihrer Triebwagen des Typs 6N1. Über weitere fünf Wagen besteht eine Option für einen anschließenden Sanierungsauftrag. Von 1994 bis 1996 erhielt der Verkehrsbetrieb von DUEWAG insgesamt 40 dieser dreiteiligen Niederflurwagen mit der Herstellerbezeichnung 6NGTWDE. Nach nunmehr jeweils rund 1,7 Millionen zurückgelegten Kilometern werden die ausgewählten Einrichtungswagen bis Ende 2024 generalsaniert, um sie für weitere zehn Jahre in der Hansestadt einsetzen zu können. Ursprünglich wollte die RSAG in den nächsten Jahren alle 40 Fahrzeuge dieses Typs durch Neuwagen ersetzen. Die Stadt Rostock stellt jedoch nur Finanzmittel für 28 neue Züge bereit, sodass ergänzend bis zu 15 der Niederflurwagen der ersten Generation weiterhin für den Verkehr benötigt werden. Schwerpunkt der geplanten Arbeiten ist die Beseitigung von Korrosionsschäden an den Seitenwänden, an den Drehgestellen und Fahrwerken. Zahlreiche elektrische Komponenten sollen ersetzt, Steuerschalter und die Heizungsanlage überholt werden. Sämtliche Dichtungen werden ausgetauscht. Insgesamt kostet das Sanierungsprogramm der zehn fest beauftragten Sechsachser rund elf Millionen Euro. Nach ihrer Rückkehr in der

Hamburg

■ Der Schnellbahnausbau macht Fortschritte. Für die zweite Verlängerung der U-Bahn U4 zur Horner Geest begannen bereits Ende November 2021 die Rohbauarbeiten. Die 2,6 Kilometer lange unterirdische Strecke mit zwei neuen Haltestellen soll 2026 fertig sein. Mit der Verlängerung erhalten rund 13.000 Anwohner Anschluss ans Schnellbahnnetz. Darüber hinaus sind weitere Projekte in Vorbereitung. Dies betrifft neben der südlichen Verlängerung der U4 über die Elbe auch Planungen zum Bau der U-Bahn U5 nach Steilshoop und der S-Bahn S4 nach Bad Oldesloe. JEP

Köln

■ Die Stadt Köln führt eine brandschutztechnische Sanierung der Haltestelle Appellhofplatz (am Zeughaus) durch. Die Baumaßnahme betrifft (Roll-)Treppenzugänge zum Bahnsteig, Arbeiten an einer Brüstung, Durchbrüche und Betonsanierungen. Deshalb ist die Haltestelle der Stadtbahnlinie 5 bis voraussichtlich 1. Mai für Fahrgäste in Fahrtrichtung Heumarkt gesperrt. Alle Bahnen dieser Richtung fahren ohne Halt durch, in Fahrtrichtung Butzweilerhof bestehen keine Einschränkungen. Die benachbarte Haltestelle Appellhofplatz (an der Breite Straße) der Stadtbahn-Linien 3, 4, 16 und 18 ist von der Baumaßnahme indes nicht betroffen. MBE

Königswinter

■ Seit 3. Januar und bis voraussichtlich September wird die Haltestelle Clemens-August-Straße im Zuge der Bonner Stadtbahnlinie 66 barrierefrei und erhält statt Außenbahnsteigen einen modern ausgestatteten Mittelbahnsteig. Damit verbunden sind Anpassungen an Gleisen, Oberleitungen sowie Signalanlagen. Überdacht wird die Haltestelle mit einer modernen Stahl-Glaskonstruktion. Um den 20-Minuten-Takt trotz Bauarbeiten aufrechterhalten zu können, wird die Linie 66 vom 25. Februar bis 20. Mai gebrochen. Zwischen Rhöndorf und Bad Honnef fährt ein Pendelzug. Vom 11. bis 22. April ist Ersatzbusverkehr geplant. MSP

Hansestadt sollen die Triebwagen mit einem neuen Außendesign den Fahrgästen auch optisch auffallen. CMU

Rostock: Mindestens zehn Niederflurwagen Typ 6N1 erhalten bei der Leipziger IFTEC ein Refit. Hier 6N1-Wagen 676 an der Maßmannstraße unterwegs nach Toitenwinkel CHRISTIAN MUCH

Heidelberg

Linientausch für sinnvolle Auslastung

■ Für die Zeit nach dem 20. Juni plant die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) eine Optimierung des Straßenbahnlinienennetzes in Heidelberg. Begründet wird dieser Schritt mit steigenden Fahrgastzahlen durch die Anbindung der Bahnstadt. Fahrgastzählungen hätten zudem ergeben, dass die Linie 22 nach Eppelheim überlastet, die Linie 23 zwischen Bismarckplatz und Handschuhsheim hingegen weniger ausgelastet sei. Der Heidelberger Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität stimmte dem Konzept in seiner Sitzung am 19. Januar mit großer Mehrheit zu. Bislang fährt die mit 30 Meter „kurzen" MGT6D und M8C bestückte Linie 22 von Eppelheim über Bahnstadt und Römerkreis zum Bismarckplatz, während die Linie 23 zumeist mit den 40 Meter langen RNV-Variobahnen zwischen Leimen und Handschuhsheim pendelt. Durch den 2021 fertiggestellten Ausbau der Endstation in Eppelheim können auf der Linie 22 nun auch 40-Meter-Bahnen verkehren, erklärte Verkehrsplaner Edward Schneider im Ausschuss. Die Fahrgastzählungen zum Jahreswechsel 2019/2020 hätten ergeben, dass die Züge schon jetzt häufig an ihre Kapazitätsgrenzen stießen. Da die Bahnstadt weiter wächst, rechnet die RNV aber eher noch mit steigender Nachfrage. Daher sollen dort künftig die langen Variobahnen rollen. Möglich wird der Einsatz langer Bahnen nach Eppelheim durch die Änderungen auf der Linie 23. Sie soll künftig nur noch Leimen mit dem Bismarckplatz verbinden und nicht mehr weiter nach Neuenheim und Handschuhsheim fahren. Da zum Beispiel auch die RNV-Linie 5 die Brückenstraße und den Hans-Thoma-Platz bediene, gebe es auf dem Nordast ein so starkes Angebot, dass die bislang dort eingesetzten 40-Meter-Bahnen der Linie 23 nicht benötigt würden. In Rohrbach und bis zum Bismarckplatz seien die langen Fahrzeuge aber nach wie vor notwendig, so Schneider.

Auch auf der Linie 26, die von Kirchheim über den Hauptbahnhof-Süd, die Czernybrücke und die Bergheimer Straße zum Bismarckplatz führt, gibt es Änderungen. Sie fährt ab den Pfingstferien weiter nach Neuenheim und

Düsseldorf: Neuplanung für U81-Airport-Bahnhof und aktuelle Bauarbeiten

■ Obwohl die Bauarbeiten für die neue Stadtbahnlinie U81 in Düsseldorf im Plan liegen, ist nicht sicher, ob die Station am Flughafen rechtzeitig zur Fußball-EM 2024 fertig wird. Der Zeitplan wird wohl erst im Frühjahr feststehen. Eine 15 Meter tiefe und 180 Meter lange Baugrube für den U-Bahnhof am Flughafen ist bereits ausgehoben. Dort können die Arbeiten aber nicht wie vorgesehen fortgesetzt werden. Ursächlich sind die Pläne des Flughafens, das angrenzenden Terminal auszubauen. Somit müsste der U-Bahnhof später die Last eines Gebäudes aufnehmen können. Dafür sind umfangreiche statische Berechnungen notwendig. Sollte der Bahnhof nicht, wie bislang geplant, zur Fußball-EM 2024 rechtzeitig fertig werden, wird die Stadt ein Konzept erstellen, wie die Fans dennoch gut befördert werden können.

Ansonsten liegen die Arbeiten an den 1,9 Kilometern Strecke zwischen Freiligrathplatz (Anschluss an U78 und U79) und dem Flughafen-Terminal im Zeitplan. Die Prognose der Gesamtkosten hat sich bislang moderat um sieben Millionen Euro auf 263,3 Millionen Euro erhöht. Markantestes Bauwerk an der neuen Strecke wird – neben dem U-Bahnhof am Flughafen – die 480 Meter lange, gebogene Brücke über den Autobahnknoten „Nordstern". Vor Ort werden die vorgefertigten Stahlteile verschweißt und danach über ein Montagegerüst nach und nach über die fünf Pfeiler verschoben. Bis Mai sollen diese Arbeiten beendet sein. Die restlichen Rohbauarbeiten an der Brücke sollen bis Ende 2022 erfolgen. Dabei laufen alle Arbeiten unter vollem Betrieb ohne Vollsperrung der A44 und der B8. Die Brücke entsteht im sogenannten Taktschiebeverfahren.

Umbau Haltestelle Schlüterstraße/Arbeitsagentur

Unterdessen haben Stadt und Rheinbahn im Januar den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Schlüterstraße/Arbeitsagentur sowie die Erneuerung von Straßenführung, Rad- und Gehwege sowie der Gleisanlage in diesem Bereich gestartet. Die Haltestelle der Stadtbahnlinien U72, U73 und U83 und der Straßenbahnlinie 709 liegt auf der Grafenberger Allee zwischen Ivo-Beucker-Straße und Schlüterstraße und verfügte bislang nur über sehr schmale, niedrige Bahnsteige. Um einen niveaugleichen Einstieg in die Niederflur-Bahnen zu erreichen, erhöht die Rheinbahn die beiden Bahnsteige auf 25 Zentimeter über Schienenkante. Zudem werden die Steige auf rund 3,5 Meter verbreitert; Rampen und Überwege mit Signalanlagen auf beiden Seiten garantieren einen durchgängigen und schnelleren Zugang. Mit fast 14.000 Fahrgästen am Tag hat diese Haltestelle eine sehr hohe Bedeutung. Im Zuge der Arbeiten baut die Rheinbahn die gesamte Gleisanlage samt einer Gleiskreuzung und zwei Weichen neu. Gleichzeitig sorgt die Stadt Düsseldorf dafür, dass sich die Verkehrsverhältnisse auf der Straße verbessern und baut die Knoten Grafenberger Allee/Schlüterstraße und Grafenberger Allee/Walter-Eucken-/Simrockstraße um. Das Gesamtvorhaben einschließlich der Gleis- und Straßenbauarbeiten kostet insgesamt rund 8,4 Millionen Euro. Davon trägt die Rheinbahn rund 6,2 Millionen Euro, die Stadt rund 2,2 Millionen Euro. Der barrierefreie Ausbau wird dabei durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gefördert. Die umfangreichen Bauarbeiten sind in mehrere Phasen eingeteilt und dauern voraussichtlich bis November 2022. Die Gleisbauarbeiten sollen in der verkehrsärmeren Zeit während der Sommerferien in Nordrhein-Westfalen stattfinden, verbunden mit einer temporären Vollsperrung der Grafenberger Allee für rund drei Wochen. MBE

LINKS: Das derzeit in Bau befindliche Brückenbauwerk für die neue U81 über den Autobahnknoten „Nordstern" VISUALISIERUNG: STADT DÜSSELDORF

Düsseldorf: An der Haltestelle Schlüterstraße/Arbeitsagentur entstehen bis November neue barrierefreie Bahnsteige MICHAEL BEITELSMANN