



Ausbau in Nizza
So wächst die Tram
an der Côte d'Azur



Tram in Bremerhaven
Erinnerungen und wie ein
Revival aussehen könnte

STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



Die Vestische in
Recklinghausen



Schluss vor 40 Jahren:
Abschieds-Episode mit Überraschungen

Dresdner Verkehrsbetriebe:
Tatra-Comeback
im Jubiläumsjahr

Straßenbahn in Dresden

150 spannende Jahre: So entwickelten
sich Netz und Betrieb in „Elbflorenz“



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 5/22
Jetzt im VGB-Shop oder am Kiosk



Ostsee-Fährverbindungen von DB und DR

Einige hundert Menschen säumten den mit Fahnen geschmückten Bahnsteig 1, als am frühen Nachmittag des 17. Mai 1953 der F 211 „Italien-Skandinavien-Express“ auf seinem Weg von Rom nach Kopenhagen in Lübeck Hauptbahnhof eintraf. Nicht nur die Bürger der Hansestadt, auch Vertreter der Lübecker Stadtverwaltung bereiteten dem internationalen Zug einen feierlichen Empfang. Das Zugpersonal erhielt Blumen und Marzipan zur Begrüßung. Der „große Bahnhof“ für F 211 hatte seinen guten Grund: Erstmals verkehrte

ein Reisezug auf der neuen Route über Lübeck nach Großenbrode Kai und von dort mit der Fähre ins dänische Gedser. Damit war nicht nur eine neue Schienenverbindung von Westeuropa nach Skandinavien geschaffen. Auch speziell Lübeck, welches schon seit der Hansezeit intensiven Handel mit Skandinavien betrieb, erhielt einen schnellen Anschluss nach Nordeuropa.

Mehr in Bahn Extra 5-2022.



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



Welches Ticket hätten's denn gern?

Das 9-Euro-Ticket läuft Ende August aus und die Diskussion um eine Nachfolgeregelung ist in vollem Gange. Wir diskutieren mit. Frei nach Robert Lembke in seiner Ratesendung „Was bin ich?“, wo 5-Mark-Stücke in einer Auswahl von Sparschweinen verschwanden („Welches Schweinderl hätten's denn gern?“), stellen wir uns die Frage, was danach kommen könnte. Erstmal kommt – wir sind in Deutschland – kein nahtloses Anschlussangebot, sondern eine Evaluierung der dreimonatigen Angebotsphase des 9-Euro-Tickets. Erste Erkenntnisse gibt es: Neben den zehn bis zwölf Millionen Abonnenten von Zeitkarten, die automatisch nur neun Euro abgebucht bekommen haben, wurden rund 21 Millionen Tickets im ersten Monat verkauft. Bei 83 Millionen Einwohnern in Deutschland ist das ein beachtlicher Wert. Die städtischen Verkehrsbetriebe konnten mit dem Angebot ihr Fahrgastaufkommen aus der Zeit vor Corona in etwa wieder erreichen.

In der öffentlichen Meinung hat sich die Erkenntnis gebildet, dass eine Nachfolgeregelung erstrebenswert ist. Die Spanne der Vorschläge lässt sich mit 9-365-69 zusammenfassen: Neun Euro wären eine Verlängerung der auslaufenden Aktion; 69 Euro ist der Vorschlag des VDV für eine landweit gültige Monatskarte; die 365-Euro-Jahreskarte (oder ein Euro je Tag oder 29 Euro je Monat) wird seit Län-

gerem in einigen Städten diskutiert. Neu ist – wie bei allen genannten Vorschlägen – die angestrebte landesweite Gültigkeit und damit eine Vereinfachung der Bezahlung gegenüber heutigen Tarifen. Neben dieser Gemeinsamkeit sind die Intentionen der Vorschläge unterschiedlich: Bei 69 Euro im Monat werden weiterhin möglichst viele Einnahmen aus dem Fahr-scheinverkauf generiert. Bei neun Euro werden Fahrgäste und potenzielle Fahrgäste finanziell stark entlastet. 29 Euro sind ein attraktives Angebot, das noch nennenswerte Einnahmen generiert.

Ich vermisse im Ideenbasar die Zieldiskussion: Worum geht es? Geht es um eine finanzielle Entlastung der Bürger? Geht es um ein deutschlandweites Ticket? Geht es um eine Verkehrsverlagerung hin zum umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr? Ich würde mir wünschen, dass das zukünftige Angebot mit einer klaren Botschaft verknüpft ist: Der Verkehr der Zukunft geht weg vom Auto, hin zu Bus und (Straßen-)Bahn. Und welches Ticket hätt' ich dann gern? Nun ja – Robert Lembkes Schweinderl ließen sich mit maximal 50 D-Mark befüllen – das sind umgerechnet und grob gerundet: 29 Euro. Robert Lembke befüllte die Schweinderl in seiner Sendung über 30 Jahre lang. Für den öffentlichen Verkehr sollte die Tariftrennung langfristig sein und zukunftsweisende Wirkung haben.



Martin Bunz,
Verantwortlicher
Redakteur
STRASSENBAHN
MAGAZIN

Die Zuschriften der letzten Wochen zeigen, dass viele Leser der Straßenbahn-Magazins ein 9-Euro-Ticket in der Tasche haben. Welches Nachfolge-Ticket hätten SIE gerne?

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



TITEL Dresden: 150 Jahre Straßenbahn in Dresden und ein Tatra-Comeback..... 44

► Betriebe

■ Mediterrane Lebensfreude 16

Frankreich: Nizzas Tramwaynetz wächst – Die schönste Stadt der Côte d’Azur treibt die Verkehrswende voran. Inzwischen gibt es drei Tramlinien, Nummer vier und fünf werden kommen. Das Paradies hat allerdings den einen oder anderen Schönheitsfehler; manche Entscheidungen der Stadtplaner wirken „très étrange“ – sehr eigenartig. Ein Blick auf die bisherige Entwicklung und die Pläne für den Netzausbau, der in den kommenden Jahren erfolgen soll

■ Schließt sich der Kreis? 26

Naumburg: Seit 15 Jahren wieder täglicher Tramverkehr – Im August 1991 hatte die „Wilde Zicke“ ihre letzten regulären Runden gedreht. Außerordentliches Engagement vor Ort ließ sie ab 2007 wieder fahren. Die speziellen Umstände in Naumburg bieten Anlass zu anerkennendem Innehalten. Halb Retro-Betrieb, halb Verkehrsträger mit Funktion hat die Naumburger Straßenbahn ihren Platz gefunden. Auch der Ringchluss ist wieder Thema

■ Großer Auflauf '82 78

Recklinghausen: Das Ende der Straßenbahn vor 40 Jahren – Vor rund 40 Jahren, am 4. Oktober 1982 endete in Recklinghausen die Ära des Straßenbahnbetriebs bei der Vestischen. Begleiten Sie uns auf einen Streifzug durch die Geschichte der Straßenbahnen in der Ruhrgebietsstadt, die mit vielen benachbarten Betrieben wie Mülheim verknüpft waren – und auf eine letzte Fahrt, die ein Kapitel beenden sollte

► Fahrzeuge

■ Ende einer E₁poche – Abschied von den Emils 32

Österreich: Nach 55 Jahren endete in Wien die Ära der Type E₁ – Die Wiener Verkehrsbetriebe beschafften einst die größte Flotte von DÜWAG-Gelenktriebwagen in klassischer Bauform, zwei Serien mit insgesamt 427 Sechschsern stellte die österreichische Industrie in Lizenz her. Damit konnte der überwiegend noch aus der Vorkriegszeit stammende Fuhrpark erneuert werden. Über sechs Jahrzehnte nach Lieferung der ersten Wagen kam am 1. Juli 2022 das Einsatzende für die letzten dieser Bauart

■ Die Tatra-Nachfolger rollen an 38

Tschechien: ForCity Smart-Bahnen für Plzeň, Ostrava und Brno – Drei tschechische Verkehrsbetriebe beschaffen beim Hersteller Škoda den gleichen Fahrzeugtyp und ersetzen damit die ausgedienten Tatra-Wagen. Jedoch handelt es sich nicht um einheitliche Wagen wie seinerzeit von ČKD Tatra – jeder Betrieb bekommt sein eigenes Fahrzeug

RUBRIKEN

Bild des Monats	6	Fundstück	71
Journal (aktuelle Meldungen)	8	Forum, Termine	76
Nächster Halt	31	Impressum	77
Einst & Jetzt	42	Vorschau	82



► Nizza: Ausbaupläne an der Côte d'Azur 16



► Skoda: ForCity Smart-Bahnen in Tschechien 38



► Bremerhaven: Straßenbahn an der Geestemündung 60



► Vestische: So kam das Tram-Ende in Recklinghausen 78

► **Geschichte**

■ **Jubiläum an der Elbe..... 44**

150 Jahre Straßenbahn in Dresden – Von der Pferdebahn ausgehend nahm der Dresdner Nahverkehr in anderthalb Jahrhunderten eine wechselvolle Entwicklung mit Höhepunkten wie der Netzausdehnung in die Vororte oder der großen Zeit der Hechtwagen. Unser Titelthema bietet einen kurzen Abriss der Historie des Straßenbahnbetriebs in der Elbestadt, der zur Freude aller Nostalgiker im Jubiläumsjahr 2022 nochmal ein kleines Tatra-Comeback erlebt

■ **Trauerspiel-Finale vor 40 Jahren 60**

Schlussrunde für Bremerhavens Tram – Am 30. Juli 1982 fuhr die Linie 2 zum letzten Mal und der Straßenbahnverkehr der Seestadt endete. Seitens Politik und Verwaltung für zu teuer erachtet, blieben in den Jahren davor wesentliche Investitionen in die Infrastruktur aus. Die Bevölkerung hatte nie richtig begriffen, was die Einstellung der Tram für sie bedeuten sollte. Erst spät formierte sich Widerstand – zu spät! Heute gibt es Hoffnung auf ein Revival der Tram

■ **Hochbetrieb auf der Küstentram 68**

Belgien – 15. August 1980 in Oostende – Wenn wie im Jahr 1980 der Marienfeiertag auf einen Freitag fiel und am Nachmittag auch noch das traditionelle Pferderennen im Hippodrom von Oostende stattfand, musste alles auf die Strecke, was rollen konnte. Kommen Sie mit auf Zeitreise zur Küstentram in Oostende an einem speziellen Tag!

■ **Straßenbahn im Modell 72–75**

- Arbeitswagen mit nur wenig Aufwand:** Teile aus der Restekiste hat Rainer Bertram für einen Eigenbau verwendet 72
- Kleine Bahn ganz groß 2023 in Halberstadt:** Ankündigungen, Richtigstellungen und ein bedauerlicher Vorfall 75



Titelmotiv
Unverkennbar in Elbflorenz: Ein Tatra-Gespänn überquert im Sommer 2022 die seit Anfang des Jahres wieder für den Straßenbahnbetrieb freigegebene Augustusbrücke über die Elbe in Dresden

Rücktitel
Die Strecke von Roma-Laziali nach Giardinetti ist eine Überlandstraßenbahn im Nahverkehr der italienischen Hauptstadt Rom. Sie verkehrt vom Bahnhof Roma-Laziali in die östlichen Vororte und überquert dabei auch die Piazza di Porta Maggiore, ein wichtiger Knoten- und Umsteigepunkt im römischen Straßenbahnnetz. Am 15. Februar 2022 durchfährt ein Zug das Stadttor Porta Maggiore RALF HÄNDELER







Klassiker im Vorder- und Hintergrund

Nur der frühe Vogel fängt den Wurm – oder eben einen der aktuell immer noch zahlreich in Prag eingesetzten hochflurigen Tatra-T3 vor dem wohl bekanntesten Hintergrund der Stadt, der Burg. Am 19. Mai 2022 stand Michael Kochems bereits gegen 6:45 Uhr morgens auf der Brücke Mánesův most, um diese Aufnahme mit dem einsamen T3R.P 8346 zu erstellen. Bereits eine gute Stunde später frequentierten wie gewöhnlich zahlreiche Fußgänger, Radfahrer und Autos die Brücke.

Wagen 8346 wurde im Jahr 2002 umfangreich modernisiert. Seine Basis war Wagen 6616 mit Baujahr 1967. Als Typ T3R.P entspricht er der in Prag am häufigsten vertretenen Modernisierungsvariante des T3 und ist hochflurig geblieben. Aktuell entstehen für Prag nochmals Tatra-T3 als Typ T3R.PLF mit Niederflurbereich in Fahrzeugmitte. Wer etwas weniger „Retro“ bevorzugt, wird bei den hochmodernen Niederflurwagen des tschechischen Herstellers Škoda fündig, die wir in diesem Heft vorstellen.

MICHAEL KOCHEMS

■ Meldungen aus Deutschland,
aus der Industrie und aus aller Welt



Modernisierung schränkt Tram in den Sommerferien massiv ein Krefelder „Baustellensommer“

Die Linien 041 und 044 entfielen die Sommerferien. Für die größtenteils niederflurige Straßenbahnflotte – hier Flexity Outlook 602 auf Linie 044 – gibt es bisher noch zu wenige barrierefrei ausgebaute Haltestellen. Doch diesen Sommer kamen einige neu dazu MICHAEL BEITELSMANN (2)

■ Gleich auf mehreren Abschnitten des Krefelder Straßenbahnnetzes modernisierten die Stadtwerke SWK MOBIL GmbH in diesem Sommer Gleise und Haltestellen. Betroffen waren die Linien 041 und 044, die während der gesamten Sommerferien in Nordrhein-Westfalen und teilweise darüber hinaus bis zum Herbst im Schienenersatzverkehr fuhren. So hatte die SWK im Zuge der

Linie 041 auf der Sankt-Anton-Straße bis zum 10. August auf Höhe des Stadtgartens und auf Höhe der Volksbank insgesamt rund 600 Meter Gleise im Rahmen einer Instandhaltung erneuert, allerdings nur übergangsweise aufgrund des schlechten Oberbaus. Der komplette Neubau mit Änderungen im Verkehrsraum einschließlich Anlage barrierefreier Haltestellen erfolgt hier erst in den kommen-

den Jahren. An der Gleiskreuzung Preußenring – das ist die niveaugleiche Schienenkreuzung der Hafenbahn Krefeld beziehungsweise vormals Krefelder Eisenbahn mit der Straßenbahn – wurden die Schienen ausgetauscht.

Auf der Linie 044 werden noch bis zum 21. September die Gleise im Bereich Hülser/Krefelder Straße auf insgesamt 1.500 Metern erneuert. Gleichzeitig werden neun Überwege und

Straßenkreuzungen saniert sowie ein Rasengleisabschnitt hergestellt.

Mehr Barrierefreiheit

Die Haltestelle Kapuzinerkloster wird bis 31. Oktober barrierefrei als Mittelbahnsteig neu erstellt. Zusätzlich werden die Gleise auf etwa 250 Metern Länge neu verlegt und die Signalanlage an der Kreuzung Hülser Straße/Flünnertzdyk wird ausge-



Die Haltestelle Buddestraße gehört zu jenen, die im Zuge des jüngsten Investitionsprogramms barrierefrei wurden



Tw 619 als Linie 044 zwischen den Haltestellen Am Schützenhof und Inrath Siedlung, wobei letztgenannte Haltestelle im Zuge des Umbaus jetzt einen barrierefreien Mittelbahnsteig erhielt

BERNHARD MARTIN

Kommentar

Rückstand aufholen

Im Krefelder Straßenbahnnetz besteht ein erheblicher Investitionsrückstand, der sich in zahlreichen erneuerungsbedürftigen Gleisabschnitten und einer nur geringen Anzahl niederflurgerecht ausgebauter Haltestellen zeigt, mit deren Anlage 2011 überhaupt erst begonnen wurde. Die Behebung dieser Defizite wurde in der jüngeren Vergangenheit jedoch nicht konsequent angegangen. Vielmehr wechselten sich Phasen intensiverer Bautätigkeit mit Phasen des Stillstands ab. Der Haltestellenumbau wurde sogar 2017 unterbrochen, als die geplante Modernisierung von insgesamt acht Stationen an kommunalpolitischen Widerständen scheiterte. Seitdem konnten nur Einzelmaßnahmen umgesetzt werden. Hierzu zählten 2021 die Haltestelle Oberglplatz und der Umbau der Endstelle in Hüls. Am 27. Juni wurde nun der Startschuss für ein umfangreicheres Bau- und Modernisierungsprogramm gegeben, das ein Investitionsvolumen von insgesamt elf Millionen Euro umfasst. Allerdings sollten hier noch weit mehr Investitionen folgen, um das ganze Netz auf einen zeitgemäßen Stand zu bringen.

BHM

Hierzu zählten 2021 die Haltestelle Oberglplatz und der Umbau der Endstelle in Hüls. Am 27. Juni wurde nun der Startschuss für ein umfangreicheres Bau- und Modernisierungsprogramm gegeben, das ein Investitionsvolumen von insgesamt elf Millionen Euro umfasst. Allerdings sollten hier noch weit mehr Investitionen folgen, um das ganze Netz auf einen zeitgemäßen Stand zu bringen.

tauscht. Im Stadtteil Inrath bauen die Stadtwerke Krefeld die Haltestelle Inrath Siedlung als Mittelbahnsteig barrierefrei aus. Zusätzlich werden die Gleise auf rund 300 Metern Länge neu verlegt und die Signalanlage „Am Schluff“ und die Zuwegung zum Mittelbahnsteig erneuert.

Einer Großbaustelle gleicht in diesem Sommer auch der Ostast der Linie 044 zum Rheinhafen. Die Haltestellen

Sandberg, Buddestraße, Glindholzstraße und Rembertstraße werden barrierefrei ausgebaut, gleichzeitig erneuern die Stadtwerke in diesem Bereich die Gleise sowie vier Überwege und Straßenkreuzungen. Ferner werden die maroden Gleise in Linn auf der Hafestraße zwischen der Rheinbabenstraße und der Königsberger Straße ausgetauscht. Dabei werden auch die drei Kreuzungsbereiche der Hafestraße

mit der Rheinbabenstraße, dem Kreuzweg und der Königsbergerstraße erneuert.

Die Linie 041 fuhr aufgrund der Arbeiten bis zum 9. August im Schienenersatzverkehr, die 044 auf kompletter Länge sogar bis zum 30. September.

MBE

Magdeburg

MockUp des neuen Flexity City vorgestellt

Pünktlich wie 2021 versprochen traf bereits Mitte April das MockUp des Kopfes vom neuen NGT10D Flexity-Triebwagen in Magdeburg ein. Am 5. Juli wurde es schließlich zum ersten Mal der Öffentlichkeit präsentiert. Obwohl aus Holz und Kunststoff gefertigt, wiegt das nachgebildete Fahrerhaus immerhin fünf Tonnen. Ab sofort steht es nicht nur als Anschauungsobjekt zur Verfügung, sondern es dient vor allem der Ausbildung der Fahrpersonale. Doch bis die Einweisung auf den „echten“ neuen Wagen losgeht, wird es noch eine Weile dauern: Ende 2023 sollen die ersten beiden Vorserien-Fahrzeuge Magdeburg erreichen. Die Serienfahrzeuge sollen dann ab 2024 folgen, sodass der Fahrgasteinsatz kaum vor Mitte 2024 zu erwarten ist.

Die beiden Vorserienwagen sollen etwa ein halbes Jahr im Magdeburger Netz auf Herz und Nieren geprüft und getestet werden. Voraussichtlich gehen die beiden Fahrzeuge dann noch einmal ins Werk, um Anpassungen und eventuelle Änderungen, die sich aus dem Testeinsatz ergeben, vornehmen zu können.

Die MVB investieren in die Entwicklung, den Bau und die Anschaffung der



Magdeburg: Das MockUp in der „Flexity-Lounge“ des Betriebshofes Nord. Bis Fahrgäste mit den neuen Flexity City fahren können, dauert es aber noch bis mindestens 2024

MVB/TIM STEIN

Regensburg

Das Trambahnfest am Wochenende 2./3. Juli im Rahmen des Ostengassenfestes entwickelte sich für die IG Historische Straßenbahn Regensburg zum Erfolg. Auf einem eigens aufgebauten, 80 Meter langen Gleis rollte der restaurierte Bw 79 gezogen von einem Akkuschlepper E-Maxi ungezählte Male mit interessierten Fahrgästen hin und her. Dabei sammelte der Verein Spenden für die Reparatur der Radsätze des Triebwagens, der sich gerade zur fahrfähigen Restauration in Krakau befindet. Zu den weiteren Plänen gehört, das alte Anschlussgleis in der Guerickestraße umzuspuren, um dort die Tram künftig fahrend zu präsentieren.

MSP

Oberhausen

Die Stadtwerke Oberhausen AG (STOAG) führten auch in diesem Sommer wieder Bauarbeiten auf der sogenannten „Trasse“ zwischen Hauptbahnhof und Sterkrade durch. Vom 4. Juli bis 12. August wendete daher die Linie 112 von Mülheim kommend bereits am Oberhausener Hauptbahnhof. Montags bis freitags pendelten ab hier Ersatzbusse zum Bahnhof Sterkrade. Weiterhin führen die parallelen Buslinien SB 90, SB 98 und 960 zwischen den Haltestellen OLGA-Park und MAN THURBO umgeleitet über öffentliche Straßen.

BHM

Cottbus

Seit 7. Juli ist die Straße der Jugend zwischen Feigestraße und Brandenburger Platz voll gesperrt. Grund sind komplexe Arbeiten an unterirdischen Versorgungsleitungen sowie Straßenbauarbeiten. Damit steht für die Tram in den kommenden Monaten nur die Bahnhofstraße als durchgehende Nord-Süd-Verbindung zur Verfügung. Die Linie 1 ist vorübergehend eingestellt und wird durch Busersatzverkehr zwischen Stadthalle und Schmellwitz Anger ersetzt. Die Linien 3 und 4 fahren zusätzlich zur Linie 2 durch die Bahnhofstraße. Die Bauarbeiten sollen voraussichtlich im Mai 2023 abgeschlossen sein.

MSP

35 neuen Fahrzeuge rund 190 Millionen Euro, wovon das Land 60 Millionen Euro fördert. Eingeschlossen ist darin die Wartung und Instandhaltung. Als Option steht die Beschaffung weiterer 28 Straßenbahnen und eine Verlängerung des Wartungs- und Instandhaltungsvertrages auf 32 Jahre.

Der Start des Rohbaus im Werk Görlitz ist im 3. Quartal 2022 geplant. Für die Stromrichterkonstruktion und die Dachcontainer ist das Werk in Mannheim zuständig, während die Drehgestelle und Portalachsen das Werk in Siegen liefert. Das Werk in Bautzen ist dann für den Innenausbau, die Montage und die Gesamtprojektleitung verantwortlich. Das Fahrzeugdesign mit

der zugegeben etwas gewöhnungsbedürftigen schrägen schwarzen Frontpartie wurde von IFS Design Berlin speziell für Magdeburg entworfen. DP

Stuttgart Zulassung für neue „Zacke“ erteilt

■ Nach einer rund neunmonatigen Probe- und Optimierungsphase wurde die Typzulassung für die neue Fahrzeuggeneration der Stuttgarter Zahnradbahn erteilt.

Hierbei enthalten ist die Genehmigung zur Inbetriebnahme der ersten Zuggarnitur aus Triebwagen 1102 und Fahrradwagen 1111.

Am 21. Juli übergab Michael Rosenberger als Vertreter des zuständigen Regierungspräsidiums Stuttgart den Abnahmebescheid an den Technischen Vorstand und Vorstandssprecher der SSB, Thomas Moser. Am 22. Juli stand der genannte Zug am Degerlocher Altplatz zwischen 11 und 15 Uhr der Bevölkerung zur Besichtigung offen.

Nach Abschluss der Mitarbeiterschulungen und amtlicher Abnahme der zweiten Garnitur wird ab Oktober die schrittweise Ablösung der alten Bahnen erwartet. Die SSB bittet angesichts der besonderen Übergangsphase um Verständnis, dass daher nicht immer ausreichend Fahrzeuge für den planmäßigen 15-Minuten-Takt zur Ver-

fügung stehen könnten. Man sei jedoch bestrebt, mindestens zu den Abfahrtsminuten 0 und 30 eine Zacke zur Abfahrt am Marienplatz bereitzustellen; jeweils eine Viertelstunde später in Degerloch. Ein ausführlicher Bericht zur neuen Fahrzeuggeneration ist im *Strassenbahn Magazin 4/22* abgedruckt. svS

Chemnitz Abnahme für neue Systemtrennstelle

■ Es ist nur ein unscheinbarer Einbau in der Oberleitung an den Bahnsteigen 3 und 4 des Chemnitzer Hauptbahnhofs, doch die Systemtrennstelle ist Grundlage für die umweltfreundliche

Düsseldorf: Neuer Anlauf für HF6 – GT8 aus Poznań an Museum übergeben



HF6 nun stabil auf Linie? Doppeltraktion 4318+4301 hat gerade die Haltestelle Nikolaus-Knoop-Platz verlassen und ist auf dem Weg Richtung Vennhauser Allee

STEFAN WEISSKOPFF

■ Die unmittelbar zur Betriebsaufnahme zutage getretenen Probleme mit der Trittstufensteuerung der HF6 scheinen behoben. Nachdem der Hersteller Alstom die Funktionsfähigkeit der Trittstufen mit neuer Software zum einen gutachterlich und zum anderen in umfangreichen Tests in den vergangenen Wochen auf Herz und Nieren geprüft und die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) die neue Steuerungssoftware der Trittstufen freigegeben hat, startete planmäßig die letzte Phase der Wiederinbetriebnahme. Entgegen der zwischenzeitlichen Aussage, dass ein Neustart für die pannenengeplagten Stadtbahnen vom Typ HF6 erst für Ende Juli zu erwarten sei, kamen die ersten HF6 der Rheinbahn schon am 13. Juli wieder auf Linie. So fuhren an diesem Tag sowie gleichfalls am 14. Juli auf der U75 die Züge 4307+4311 auf Kurs 2 und 4312+4313 auf Kurs 10. Am 15. Juli bewährten sich 4307+4311 erneut auf Kurs 2 der U75, dazu bestritt diesmal die Doppeltraktion 4312+4313 Kurs 12 der U75. Zum Samstag rollte am 16. Juli nur eine Doppeltraktion in Form von 4307 mit 4311 auf der U75,

Offizielle Übergabe des aus Polen zurückgekehrten GT8 in den Bestand des Rheinbahn-Museumsdepots Am Steinberg unter Anwesenheit der Vorstände von MPK und Rheinbahn

RHEINBAHN

Kurs 4. Dafür fuhren am Sonntag 17. Juli dann sogar drei Kurse auf der U75 mit den neuen Stadtbahnwagen. Es ist davon auszugehen, dass der Einsatzumfang nun kontinuierlich wächst.

GT8 aus Polen jetzt offiziell im Museum

Die Rheinbahn hat zwischen 1994 und 2011 stolze 118 Straßenbahnen nach Polen verkauft. Der Verkehrsbetrieb MPK Poznań erwarb allein 58 Wagen und nahm diese erst 2019 außer Dienst. Sie wurden mit einer feierlichen Verabschiedung, bei der auch Rheinbahner anwesend waren, in den Ruhestand geschickt. So entstand die Idee, eines der Fahrzeuge nach Düsseldorf zurückzuholen und im Design von MPK Poznań zu belassen. Der Wagen sollte die Düsseldorfer Sammlung historischer Straßenbahnwagen ergänzen und beispielhaft die zahlreichen Verkäufe von ausgemusterten Bahnen ins Ausland dokumentieren.

Damit der Rheinbahn für den Kauf und Rücktransport keine Kosten entstanden, starteten die beiden Rheinbahn-Fahrer Gerhard Martin Grittner und Dirk Pohl sowie die Düsseldorferin Pia Pilz eine Spendenaktion: Sie sammelten innerhalb von nur vier Monaten sehr erfolgreich 13.500 Euro, kauften die Bahn, sorgten 2020 für die Rückholung und schenkten sie der Rheinbahn. Ende Juni 2022 haben die Rheinbahner im Betriebshof „Am Steinberg“ den Neuzugang nun endlich offiziell feierlich von MPK übernommen. Bei dem Termin waren die Vorstandsvorsitzenden beider Betriebe dabei: Krzysztof Dostatni von den MPK und Klaus Klar von der Rheinbahn.

Zunächst ist der GT8 Teil der Ausstellung im historischen Betriebshof Am Steinberg. Doch denkbar ist durchaus ein zukünftiger Einsatz als Partybahn oder als Oldiebahn für Rundfahrten, beispielsweise mit polnischen Spezialitäten.

STW/PM

