STRASSENBAHN MAGAZIN 2

Berliner in Magdeburg
Wie das Projekt lief und sich die KT4D bewähren

Tram-Depot Altona
Hamburgs Betriebshof „T" im Porträt

Februar 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 02

Vom Combino-Prototyp zum Avenio

25 Jahre Multigelenkwagen von Siemens
Von der Krisen- zur Erfolgsgeschichte?

Nach 144 Jahren in den Untergrund

Karlsruher Revolution

So veränderten sich Netz und Betrieb mit Eröffnung der „Kombilösung"

ZEITREISE AUF SCHIENEN

in KÜRZE

Berlin hat seit dem Zweiten Weltkrieg dramatische Veränderungen beim schienengebundenen Verkehr erlebt. Die geteilte Stadt entwickelte sich völlig unterschiedlich – bis 1990, als sich das Bild erneut wandelte. Einst und jetzt: Namhafte Fotografen und Verkehrshistoriker haben eindrucksvolle Bildvergleiche für dieses Buch gesammelt oder erstellt und mit fundierten Texten versehen. Teil 1 des dreibändigen Werkes widmet sich dem Eisenbahn-Reise- und Güterverkehr.

144 Seiten · ca. 250 Abb.
Best.-Nr. 53297
€ (D) 29,99

Best.-Nr. 68101

Best.-Nr. 68051

Best.-Nr. 68049

Best.-Nr. 68062

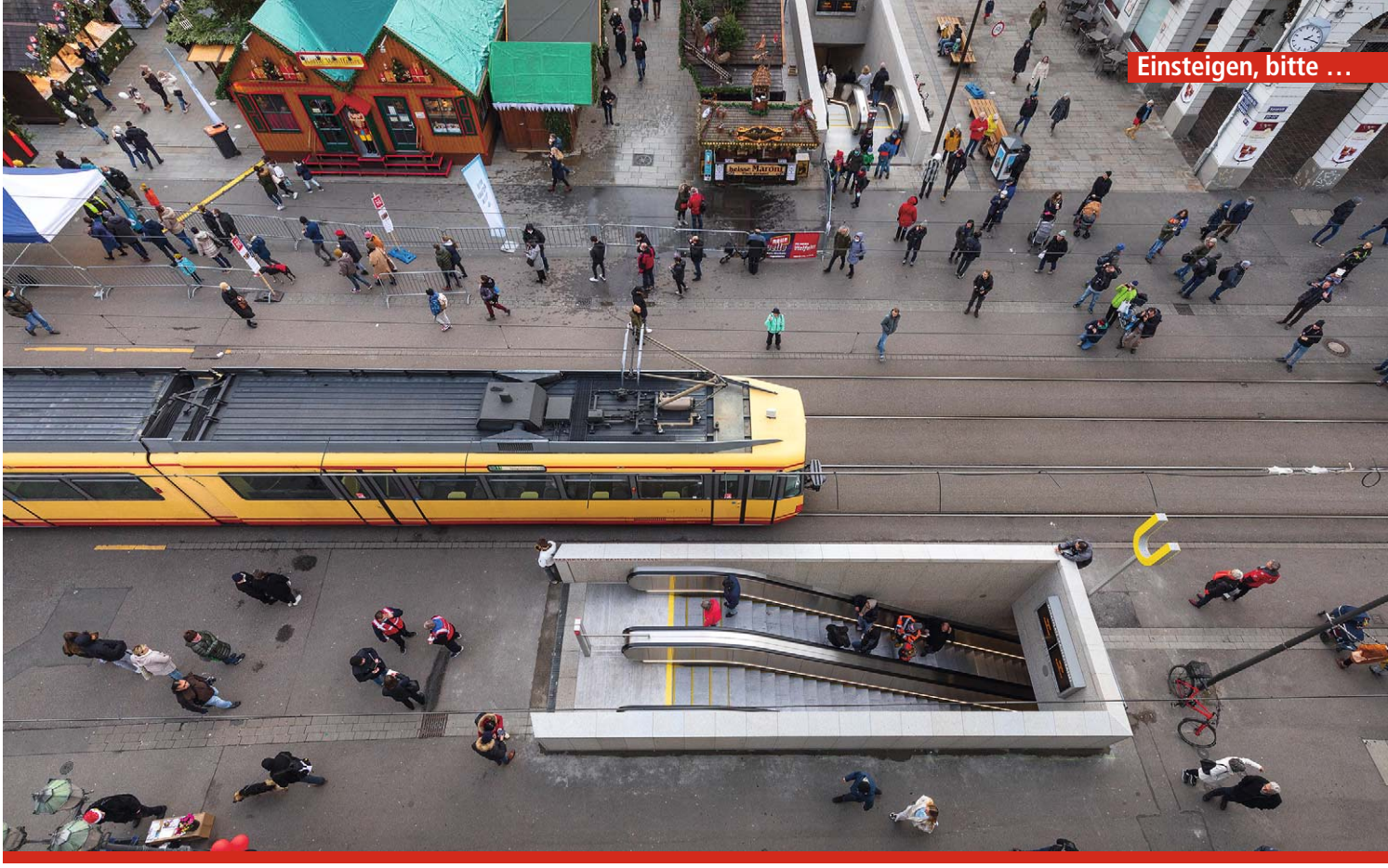
Best.-Nr. 68053

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

© Papichew Aleksandr | Getty Images/iStock/Media Group Interiers | 1179 | 87/87 München



Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft im Bild vereint: Die Tram am Karlsruher Marktplatz ist Geschichte, die letzten Hochflurwagen vom Typ GT8-80C erhielten noch eine kurze Gnadenfrist und der „U-Bahn" gehört die Zukunft
NICOLAI SCHMIDT

Von oben nach unten

Lange geplant, diskutiert und gebaut – nun ist sie da: die Karlsruher „Kombilösung", von der wir ab Seite 20 ausführlich berichten. Der Schienenverkehr an der Oberfläche ist im zentralen Bereich der Kaiserstraße sowie in der Karl-Friedrich-Straße Geschichte, die Bahnen fahren jetzt im Untergrund. Die Kriegsstraße bietet mit der Straßenbahn oben und dem Autoverkehr im Tunnel eine weitere Ost-West-Achse für den Verkehr. Alle Beteiligten haben mit der Planung, dem Bau und der recht reibungslosen Inbetriebnahme eine große Leistung vollbracht. Gratulation!

Ja, der Bau hat länger gedauert als erwartet und ja, teurer wurde es auch – überrascht das noch jemanden bei derartigen Großprojekten? Interessanter ist die Frage, wie viel Mehrwert die Karlsruher bekommen: Die Kriegsstraße lässt auch im noch „unmodellierten" Zustand erahnen, wie wohltuend eine Straße ohne Autos – und mit Straßenbahn – sein kann. Die Kaiserstraße wird sich ohne Straßenbahnen in Kolonne – die berühmte „gelbe Wand" – neu entfalten: Aber können Gastronomie und Handel tatsächlich profitieren, wenn die „raumüberbrückenden" Fahrgäste jetzt statt Fassaden und Schaufenster nur noch Tunnelwände sehen und damit Laufkundschaft wegfällt?

Und wie steht es langfristig um die Leistungsfähigkeit der Stadt- und Straßenbahn? Die Gleise in der Kriegsstraße ersetzen im weiteren Sinne die zur Betriebsstrecke degradierte Verbindung entlang des Konzerthauses. Der Straßenbahntunnel – das „T" – kopiert an sich 1:1 die entfallenen oberirdischen Trassen. Wie viel besser läuft der Betrieb ohne die entfallenen Querverkehrsstörungen? Das hängt sehr von der Sicherungstechnik im Tunnelbetrieb ab und wird sich nach einer gewissen Einschwingphase offenbaren.

Der dichte Straßenbahnverkehr in Karlsruhes zentraler Kaiserstraße war jahrzehntelang Diskussionsthema und der Handlungsbedarf offensichtlich. Seit Langem war auch klar, dass keine kleinen „Tricks" helfen, sondern eine umfassende große Lösung notwendig ist – es ist die „Kombilösung" geworden, die nun in Betrieb ist. Sie wird die Karlsruher Stadt- und Straßenbahn wohl gut durch die nächsten Jahre bringen. Ob die Leistungsfähigkeit dauerhaft ausreicht? Ich habe meine Zweifel.

Martin Bunz,
Verantwortlicher Redakteur
STRASSENBAHN MAGAZIN

Der Charakter Karlsruhes verändert sich durch die Kombilösung. Dies betrifft die Straßenbahn, den Verkehr im Allgemeinen und das Stadtbild. Der baden-württembergische Verkehrsminister resümierte in seiner Eröffnungsrede: „In der Summe hat es sich gelohnt". Wie sehen Sie das?

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

Inhalt

TITEL Karlsruhe: Wie der neu eröffnete Innenstadttunnel Netz und Betrieb revolutioniert.....20

▶ Betriebe

Zug zum Flug 16
Stuttgart: Stadtbahnlinie U6 verlängert – Nach dreieinhalb Jahren Bauzeit rollen die Stadtbahnen zum Landesflughafen und zur Messe

„Kombilösung" in Betrieb! TITEL 20
Karlsruhe: Der Innenstadttunnel und das neue Liniennetz – Am dritten Adventswochenende 2021 ging in der Karlsruher Innenstadt das „Tunnel-T" für Stadt- und Straßenbahn in Betrieb. Parallel dazu wurde die neue Tramstrecke in der Kriegsstraße eröffnet. Mit dem Ende des oberirdischen Schienenverkehrs durch den zentralen Bereich der Kaiserstraße nach 144 Jahren wurde das Liniennetz deutlich verändert

Herzschlag zum Zungenschlag 30
Weichen mit beweglichen Herzstücken – Auch bei U-Bahn, Stadtbahn und Straßenbahn sind Weichen mit beweglichen Herzstücken zu finden. Der homogene Radüberlauf reduziert Geräusche und Erschütterungen. Es gibt drei unterschiedliche Bauformen

SM-SERIE ab Weiche nd

Wo Bahnen „verschwinden" 76
Leipzig: Die Strecke zwischen Riebeck-/Stötteritzer Straße und Technisches Rathaus – Seit 20 Jahren taucht eine Verbindungsstrecke im Südosten des Leipziger Tramnetzes nicht mehr auf – weder in Linien- noch in Fahrplänen. Kurioserweise können Fahrgäste dort dennoch zeitweise im Zehn-Minuten-Takt mit der Straßenbahn fahren

▶ Fahrzeuge

Refugium an der Elbe TITEL 34
Magdeburg: Die aus Berlin übernommenen KT4D – Während andere Verkehrsbetriebe ihre Tatra-Kurzgelenk-Triebwagen aus dem Hause CKD abstellen, feiert der Wagentyp in der Domstadt an der Elbe seit 2020 fröhliche Auferstehung. Dabei hatte Magdeburg zuvor nie KT4D besessen

Licht nach dunklen Jahren 42
Die „Seebohm-Gedächtnis-Leuchte" – Der Zweite Weltkrieg war vorbei und die neue Bundesrepublik kaum gegründet, da tauchten auf manchen Straßenbahnwagen merkwürdige Beleuchtungen auf

Krisen- oder Erfolgsmodell? TITEL 44
Der Multigelenkwagen Combino – Kaum ein Straßenbahn-Fahrzeugtyp vereint so nah beieinanderliegend eine ansehnliche Verbreitung und Stückzahl mit dem durch ihn mit verursachten augenscheinlichen Niedergang des Herstellers. Wir beleuchten die Entstehungsgeschichte des Combinos, das jähe Ende der Verkaufserfolge und die langsame Rückkehr des Herstellers Siemens in die Erfolgsspur mit dem Avenio als Nachfolger

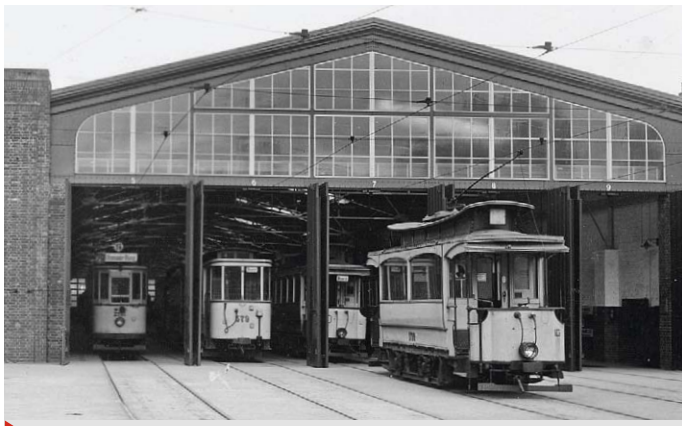
RUBRIKEN

Bild des Monats 6
Journal (aktuelle Meldungen) 8
Nächster Halt 35
Einst & Jetzt 52
Forum/Termine/Impressum . 74
Vorschau 82

Stuttgart: Stadtbahn erreicht Flughafen und Messe 16

Combino: Vom Prototypen bis zum Avenio 44

KT4D: Die aus Berlin Übernommenen in Magdeburg 34



Hamburg: Der Betriebshof „T“ in Altona 54

Geschichte

„All to nah“ in Altona TITEL 54

Hamburg: Der Straßenbahn-Betriebshof „T“ – In der Frühzeit der Tram mussten sich in der damaligen Stadt Altona mehrere Pferdebahngesellschaften die Gleise teilen. An der Allee beim alten Schützenhof entstanden Betriebshöfe konkurrierender Unternehmen direkt nebeneinander, die nach der Übernahme durch die Hamburger Hochbahn vereinigt wurden. 1973 ging die Ära des Straßenbahn-Depots in Altona zu Ende

Nachruf auf eine Ungewöhnliche 64

München: Der „15er“ ist Geschichte – Zum Fahrplanwechsel am dritten Adventswochenende 2021 verschwand die erstmals 115 Jahre zuvor auftauchende Linie 15 aus dem Tramnetz der bayerischen Landeshauptstadt. Stets im Schatten ihrer „großen Linien-Schwester“ 25 fahrend, hatte sie viele Besonderheiten auf Lager. Münchens Tram-Experte Peter Schricker erinnert sich

Kasse des Vertrauens 81

Eine Erinnerung an die Episode der Zahlboxen in den schaffnerlos betriebenen Straßenbahnwagen in der DDR lebt im Berliner Südosten weiter. Beim Eintritt ins dortige Arboretum wird nach wie vor darauf vertraut, dass Besucher keine „Tarifverletzung“ begehen

Straßenbahn im Modell 70–73

Schöner geht's mit einer Wendeschleife

Jürgen Jaeschke störte auf seiner H0-Modul-Anlage der Fahrbetrieb mit Stumpfendstellen. Um den Ablauf flüssiger zu gestalten, entstand die idyllische Schleife Boxberg

Titelmotiv

12. Dezember 2021: Unzählige Fotografen säumen den Fahrzeugkorso zum Abschied der zentralen oberirdischen Innenstadtstrecke. Der reguläre Linienbetrieb findet bereits im Tunnel statt NICOLAI SCHMIDT

Rücktitel

Der Bahnhof Bergisel in Innsbruck am 22. Dezember 1980: Auf der Überlandlinie 6 nach Igls ist, wie damals üblich, mit Triebwagen 2 einer der schweren Vierachser (Graz, 1909) im Einsatz – für den Stundentakt reicht ein Fahrzeug aus. Auf der in dichtem Takt bedienten Stadtlinie 1 ist der aus Hagen stammende Zweirichtungs-Sechsachser 89 (DÜWAG) unterwegs BERNHARD KUSSMAGK

HAFEN-RUNDFAHRTEN

Überraschungsmoment in Duisburg

Sanft erleuchtet der Mond die Nacht, als zu ungewohnter Zeit ein ungewohntes Gefährt über die markante Duisburger Schwanentorbrücke kriecht. Auf der hier geführten Straßenbahnlinie 901 bestreiten erstens die vierteiligen Zweirichtungs-Zehnachser GT10NC-DU den Gesamtverkehr und zweitens ruht in diesen Stunden zwischen 1 Uhr nachts und kurz vor 4 Uhr morgens der Betrieb. Was machte also weit vor dem Morgengrauen am 1. September 2020 diese B-Wagen-Traktion hier?

Im Rahmen von Testfahrten für die neue Tunnel-Zugsicherung hatte sich die Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) einen bereits mit der neuen Technik ausgerüsteten Doppelzug aus Stadtbahnwagen vom Typ B80 von der Düsseldorfer Rheinbahn, die planmäßig nur auf der gemeinsam von DVG und Rheinbahn betriebenen städteverbindenden U79 zum Einsatz kommen, ausgeliehen. Da im Rahmen der Tests aber alle vier Zufahrten in den Duisburger Innenstadttunnel befahren werden mussten, kam diese Test-Komposition während der Betriebspause auch für ein kurzes Stück auf den Nordast der Linie 901, der in seinem langen Leben noch nie derartige Düsseldorfer Fahrzeuge gesehen hatte. Christian Lücker nutzte die einmalige Gelegenheit, den B80-Testzug auf der Hubbrücke im Duisburger Innenhafen vor der Kulisse des grünen Stadtwerke-Turms aufzunehmen, der nur zwei Wochen später den Deutschen Lichtdesign-Preis für die beste Inszenierung eines Wahrzeichens gewann.

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 dann keinerlei Versandkosten!

www.verlagshaus24.de

STRASSENBAHN MAGAZIN Journal

Meldungen aus Deutschland, aus der Industrie und aus aller Welt

Gemeinschaftsbestellung: Neue Straßenbahnen für Zwickau, Görlitz und Leipzig

Konsortium LEIWAG baut Trams für Sachsen

LINKS Bald schon rollen nach den letzten Tatras die ersten Vertreter des Leipziger NGT8 aufs Abstellgleis. Die Ablösung entsteht bei HeiterBlick direkt in der Messestadt
FREDERIK BUCHLEITNER

UNTEN Designstudie für die neuen Wagen der Straßenbahnbetriebe Leipzig, Görlitz und Zwickau. Die ersten Neufahrzeuge der Gemeinschaftsbestellung werden 2024 in den drei sächsischen Betrieben erwartet
LEIPZIGER GRUPPE

Vertreter der Verkehrsbetriebe aus Görlitz, Leipzig und Zwickau haben am 15. Dezember 2021 den Liefervertrag für die gemeinsame Beschaffung neuer Straßenbahnen offiziell unterzeichnet. LEIWAG – ein Konsortium der Leipziger HeiterBlick GmbH mit der Düsseldorfer Kiepe Electric GmbH – hatte zuvor das europaweite Ausschreibungsverfahren zur Beschaffung von vorerst 39 Straßenbahnen für sich entschieden. Bereits im Sommer 2019 startete das gemeinsame Vorhaben der drei Verkehrsbetriebe unter dem Projektnamen „Sächsische Plattform – Straßenbahn der Zukunft", um vor allem Kostensynergien in der Beschaffung zu nutzen. Die Gemeinschaftsvergabe führt außerdem zu Vorteilen im Prozess der Fahrzeugzulassung wie auch im späteren Betrieb hinsichtlich Wartung, Instandhaltung und Ersatzteilbevorratung. Mit einer Wertschöpfung von fast 40 Prozent innerhalb Sachsens und zwei Dritteln in Mitteldeutschland hat der Auftrag auch eine arbeitsmarktpolitische Komponente für die Region.

Die öffentliche Ausschreibung startete im Sommer 2020. Die weit gefassten Anforderungen ermöglichen die Erprobung neuer Fahrerassistenzsysteme und alternativer Antriebe, wie es für Görlitz mit einem Wasserstoff-Versuchswagen konkret angedacht ist.

Für die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) sieht der nun geschlossene Vertrag verbindlich die Lieferung von 25

Tatraparadies mit Ablaufdatum: Auch Görlitz, hier KT4D 2301 am Platz des 17. Juni, erhält ab 2024 neue Straßenbahnen und kann dann erstmals Niederflurkomfort bei der Tram anbieten RONNY DAUER

Fahrzeugen der 45-Meter-Klasse sowie weitere Optionen mit insgesamt bis zu 130 Fahrzeugen vor. Die 2,40 Meter breiten Wagen sollen beginnend ab 2024 die verschlissenen Niederflurfahrzeuge der ersten Generation (Typ NGT8) schrittweise ablösen.

In Zwickau wie in Görlitz gilt es dagegen, die zwar modernisierten, aber immer noch rein hochflurigen Tatra KT4D abzulösen und Barrierefreiheit herzustellen. Während Zwickau acht Wagen zu kaufen beabsichtigt und noch die Finanzierung kalkuliert, plant Görlitz die Beschaffung sechs neuer Niederflurwagen. In beiden Städten sollen die Neufahrzeuge rund 30 Meter Fahrzeuglänge aufweisen.

Das mit Optionen bis voraussichtlich 2030 gestreckte gemeinsame Beschaffungsprogramm hat – inklusive aller Optionen, Entwicklungskosten und Ersatzteilpakete – einen Gesamtumfang von rund 600 Millionen Euro. LVB, GVB und SVZ beziffern den durch die Sammelbestellung erzielten Kostenvorteil auf etwa 27 Millionen Euro oder knapp 4,5 Prozent. Dieser ist maßgeblich auf Einmal- und Entwicklungskosten für eine gemeinsame Fahrzeugplattform zurückzuführen. Für die Ingenieure beginnt jetzt die Detailarbeit, seit Anfang 2022 wird das Pflichtenheft erstellt, sodass die Fertigung 2023 beginnen kann. Die Auslieferung und der Probebetrieb sollen dann voraussichtlich 2024 folgen. MSP

Düsseldorf

HF6 wohl erst ab April im Einsatz

■ Probleme mit der Türsteuerung verzögern den Einsatzbeginn der Hochflur-Stadtbahnen der Reihe HF6 bei der Düsseldorfer Rheinbahn. Die Bahnen vom Typ HF6 werden nun frühestens im April in Betrieb gehen, zuletzt war dieser Schritt bereits für den Jahresanfang geplant gewesen. Ursächlich soll ein Problem mit der Türsteuerungs-Software sein. Die Unternehmensführung hat darüber den Aufsichtsrat informiert. Ursprünglich sollte die Auslieferung bereits 2019 beginnen. Die Rheinbahn stoppte 2020 die Auslieferung, da der Hersteller andere Materialien als vereinbart verwendet hatte. Damals wurde ein neuer Zeitplan vereinbart – der sich nun erneut um einige Monate verzögert. Mit dem Softwarefehler würden die Züge nicht zugelassen, heißt es. Der Fahrzeugtyp HF6 ist speziell für die Rheinbahn in Düsseldorf und für die Kölner Verkehrsbetriebe entwickelt worden. Die beiden Unternehmen haben die Züge gemeinsam beim inzwischen von Alstom übernommenen Hersteller Bombardier bestellt. Die HF6 werden im Werk Bautzen gefertigt.

Der Verzug bedeutet für die Fahrgäste, dass die Rheinbahn die schon 2019 versprochene Taktverdichtung auf der Linie U75 wiederholt verschieben muss. Auch auf anderen Linien sollen die neuen Züge eingesetzt werden. Darüber hinaus muss die Rheinbahn die mittlerweile recht störanfälligen Vorgängerfahrzeuge vom Typ GT8SU aus den 1970ern so lange in Betrieb halten, bis die HF6 in ausreichender Stückzahl zuverlässig fahren. Aktuell ist im Gespräch, die Taktung der Auslieferung zu verkürzen, um den späteren Start mit der Zeit auszugleichen. So kann Alstom weiter an der Fertigung arbeiten, später muss nur die Tür-Software angepasst werden. Ende 2024 soll die letzte der 59 HF6-Bahnen in Düsseldorf eintreffen. MBE

Hamburg

Neuer Museumszug bei S-Bahn

■ Mit der Ausmusterung der letzten S-Bahn Triebwagen der Baureihe 472/473 wird ein Exemplar dieser Baureihe als Museumszug zurückbehalten. Anlässlich einer Sonderfahrt am 16. Dezember übergaben die Verantwortlichen der S-Bahn Hamburg GmbH den zuletzt als Schienenreinigungszug eingesetzten ET 472 062 an den Verein

Düsseldorf: Abhängig vom tatsächlichen Einsatzstart der HF6 gilt eine erneut verlängerte Gnadenfrist für GT8SU-Wagen MICHAEL BEITELSMANN

Köln

■ Am Dienstag, dem 28. Dezember 2021 fuhren die im Dezember 2020 gelieferten HF6-Stadtbahnwagen 5301 und 5302 als Doppeltraktion erstmalig im Liniendienst mit Fahrgästen. Dessen ungeachtet gab die KVB-Pressestelle einen Einsatzbeginn ab 1. Januar 2022 und zudem vorerst nur an Wochenenden bekannt. Die Züge fahren nach der nun vorliegenden Zulassung zunächst auf der Stadtbahnlinie 3. Die Serienlieferung soll Anfang 2022 beginnen, bis Anfang 2023 sollen innerhalb eines Jahres alle 27 Fahrzeuge den vorhandenen Fahrzeugpark aufstocken. MSP

Duisburg

■ Am 21. Dezember 2021 ist das erste Serienfahrzeug der bei Bombardier (jetzt: Alstom) bestellten Reihe Flexity Classic NF4 eingetroffen. Die bislang bei der DVG bereits vorhandenen beiden Vorserienwagen Tw 2001 und 2002 fanden bislang ausschließlich für Test- und Probefahrten Verwendung. Mit dem kurz vor Weihnachten eingetroffenen Tw 2003 soll nun in Kürze der Fahrschulbetrieb in Vorbereitung des Linieneinsatzes starten. Die insgesamt 49 georderten Bahnen werden hier als Ersatz für die überwiegend hochflurigen Wagen des Typs GT10NC-DU beschafft und sollen laut Planung bis 2023 vollständig ausgeliefert sein. MBE

Ulm

■ Wie Ende 2021 öffentlich wurde, kommt der Bau der im Dezember 2018 eröffneten Linie 2 die Stadt voraussichtlich 43 Prozent teurer zu stehen, als beim Baubeschluss am 6. Mai 2015 veranschlagt. Sollten ursprünglich 178 Millionen Euro Planungs-, Grunderwerbs- und Baukosten anfallen, stehen nach Realisierung des Vorhabens inzwischen knapp 255 Millionen Euro zu Buche. Insbesondere bei der Kuhbergstrecke droht ein Rechtsstreit zwischen SWU und Baufirma, da es zur Abrechnung eklatante Differenzen zwischen den beiden Vertragsparteien gibt. Die Stadt rechnet frühestens 2023 mit dem Abschluss der Endabrechnung. MSP

■ **Dresden: Am 20. Dezember 2021 – und damit reichlich ein Vierteljahr nach dessen Anlieferung – ließen die Techniker den bei Alstom in Görlitz und Bautzen gebauten, 43,5 Meter langen Prototypwagen des 2,65 Meter breiten Niederflur-Typs NGT DX DD erstmals aus eigener Kraft auf die Strecke außerhalb des Betriebshofs Gorbitz. Hier pausiert der Tw 2901 gerade am Endpunkt Pennrich** STEFFEN KUSS

Historische S-Bahn Hamburg e.V., damit dieser in den Auslieferungszustand von 1984 zurückversetzt werden kann. Ursprünglich wurden diese dreiteiligen Züge ab 1974 in der ozeanblauen-beigen Farbgebung mit einem 1.-Klasse-Mittelteil ausgeliefert, bevor sie ab 1997 eine neue Einrichtung und den jetzigen verkehrsrot-weißen Anstrich erhielten. Die Stadt Hamburg fördert die auf rund eine Million Euro geschätzte Aufarbeitung des historischen Zuges als technisches Kulturerbe der Hansestadt mit 0,5 Millionen Euro, um diesen der Nachwelt zu erhalten und zukünftig bei Sonderfahrten einzusetzen. Insgesamt kamen 62 Einheiten dieser auf der Baureihe 420 basierenden Fahrzeuge auf dem mit 1.200 Volt Gleichstrom gespeisten Inselnetz der S-Bahn in der Hansestadt zum Einsatz. Durch die sukzessive Inbetriebnahme der neuen Züge der Baureihe 490 kann auf diese Fahrzeuge im regulären Fahrgasteinsatz absehbar komplett verzichtet werden. JEP

Darmstadt
Mehr Bahnen seit Fahrplanwechsel

■ Mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 hat die HEAG mobilo das Fahrtangebot auf mehreren Linien zum Teil deutlich ausgebaut. Die Betriebszeiten der Linien 3, 5, 8 und 9 verlängerten sich um jeweils gut zwei Stunden. Die letzten Züge fahren nun montags bis donnerstags gegen 1 Uhr am Folgetag, die ersten starten bereits wieder um 3:30 Uhr. Freitags und samstags wird die ganze Nacht halbstündlich durchgefahren. Dazu gab es auch Taktverdichtungen tagsüber bei den Linien 3 und 9 (samstags). Sonntags fahren alle Linien zwischen 9 und 23 Uhr nun viertelstündlich. Mit den Verbesserungen wird die nächste Stufe eines neuen Verkehrskonzepts umgesetzt, das bis 2024 das Angebot um 30 Prozent erweitern soll. Die nächsten Verbesserungen sind bereits angekündigt und sollen nach den Osterferien ab 25. April 2022 greifen. Dann ist zeitgleich auch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke der Linie 2 zum Campus Lichtwiese vorgesehen. MKO

Gotha
BLT-Trams jetzt im Linieneinsatz

■ Bereits im Herbst 2018 wurden sechs Straßenbahnwagen vom schweizerischen Oberwil nach Gotha transportiert. Ursprünglich sollte das erste Fahrzeug ein Jahr später nach Revision und Teilumrüstung in Betrieb gehen. Da die Fahrzeuge aufgrund ihrer Herkunft nicht EU-konform waren, mussten sie zunächst in Deutschland nach den geltenden Richtlinien und Normen wie Neufahrzeuge zugelassen werden. Dabei waren zahlreiche bislang nicht erforderliche Dokumente zur elektrischen Fahrzeugausrüstung, Steuerung, Druckluft- und Bremsanlage in Eigenregie nachzuarbeiten beziehungsweise neu zu erstellen.

Im nächsten Schritt wurden die Wagen zunächst als EU-konforme Eisenbahnfahrzeuge in den Bestand der TWSB aufgenommen. Im Anschluss erfolgten Modernisierung, Um- und Nachrüstung der Fahrzeuge. Im Rahmen der Arbeiten mussten Bordrechnertechnik sowie die Beleuchtungsanlage ausgetauscht und vom TÜV geprüft und abgenommen werden. Der langwierige Bewilligungsprozess unter Einbeziehung von Sachverständigen im Abnahmeverfahren und die Einschulung der Fahrlehrer der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB) bei der Baselland Transport AG (BLT) in der Schweiz wurden durch Corona zudem verzögert. Am 30. November 2021 wurde aufgrund der Rechtsgrundlage der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) nach § 62 Abs. 1 Satz 1 die Genehmigung für den Personenverkehr erteilt. PM

Schöneiche
Standort für neue Wendeschleife fix

■ Am 7. Dezember 2021 entschieden die Schöneicher Gemeindevertreter über den Standort einer neuen Straßenbahn-Wendeschleife. Diese ist erforderlich, um zwischen dem Schöneicher Ortsteil Grätzwalde und der Endstelle S Friedrichshagen einen Zehn-Minuten-Takt der Linie 88 herzustellen. Der Zehn-Minuten-Takt startete zwar bereits in der Hauptverkehrszeit, kann aufgrund der derzeit fehlenden Wendeschleife allerdings nur mit DÜWAG-GT6 und noch nicht barrierefrei erfolgen, da die niederflurigen Škoda Transtech Arctic wie auch die

Darmstadt: Das Verkehrsangebot der HEAG mobilo verbessert sich gemäß des geplanten Verkehrskonzeptes stufenweise. Hier ein Beiwagenzug unterwegs in der Frankfurter Straße MICHAEL KOCHEMS

Schöneiche: Derzeit ist die Taktverdichtung bis Jägerstraße nur mit hochflurigen Zweirichtern wie hier DÜWAG-GT6 43 möglich, doch 2024 könnte eine neue Wendeschleife in Betrieb gehen ULF LIEBERWIRTH