



DÜWAGs der Rheinbahn
Warum die K66 nicht nur auf der Fernlinie fahren



Oldies auf Linie
Wie Halberstadt Jubiläum feierte

STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



09
4 194091 709501

Hamburg 1978



So feierlich verabschiedete die Hansestadt ihre Straßenbahn

M/N-Wagen

Wo die Hochflurer noch fahren und wie ihre Zukunft aussieht



51 Finthen Poststraße
B
271

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!

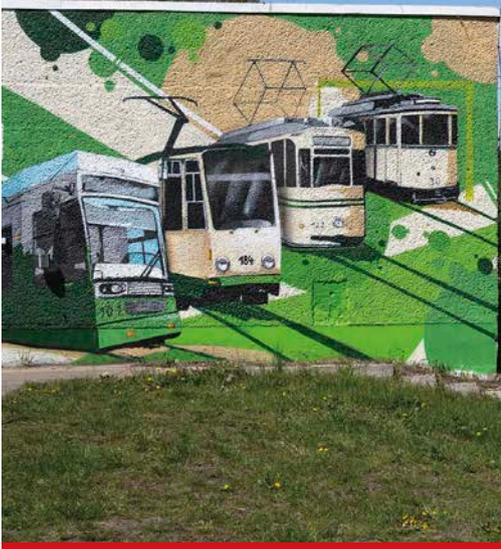
3 gute Gründe, warum Sie das *Straßenbahn Magazin* lesen sollten

- ✓ *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





Lang im Dienst oder schnell in Rente?

In diesem Heft berichten wir über Fahrzeugmodelle mit sehr unterschiedlichem Renteneintrittsalter: Bis die im Journal angekündigten Kasseler Neuwagen in Dienst treten, werden die N-Wagen vor Ort ihr 40. Einsatzjahr feiern. Die Düsseldorfer K66 haben dagegen keine 30 Jahre im Liniendienst erlebt. Die Bochumer MGT6D, deren Brandenburger Pendant oben abgebildet ist, erreichten etwa 25 Dienstjahre im Ruhrgebiet, während einige Fahrzeuge der Insel Man 130 Jahre „auf dem Buckel“ haben.

Welche Faktoren bilden, losgelöst von Qualitätsfragen, die Kriterien für die Einsatzdauer und die Motivation zum Ersatz von Straßenbahnen? Zuerst bestehen völlig verschiedene Perspektiven auf den Fuhrpark: Der Fahrgast, der Betreiber oder der Straßenbahnfan sehen die Fahrzeuge aus unterschiedlichen Blickwinkeln. Der Fahrgast kennt das Alter des Fahrzeugs nicht. Er weiß jedoch, wann welche Farben und Designs in Mode waren. Wohl dem Fahrzeug, das mit zeitlosem Design und zeitlos-neutraler Innenraumgestaltung daherkommt. Manche meiner Bekannten haben die Augsburger GT8, Baujahr 1976, Mitte der 1980er-Jahre als uralt bezeichnet – sie sahen die orangen Sitze als Element der 1970er-Jahre und das von PCC-Wagen abgeleitete Außendesign. Ich fand diese Fahrzeuge perfekt: hohe Beschleunigung, zweckmäßig, kein Schnickschnack.

Der Fahrgast differenziert zwischen Hochflurwagen mit schwer zu erklimmenden Einstiegsstufen und Niederflurwagen mit barrierefreiem Zugang – schlecht für die M-Wa-

gen in diesem Heft. Im Fahrzeug angelangt, bewertet er die Bequemlichkeit der Sitze – gut für die M-Wagen, schlecht für manch neuen Niederflurer. Für Fahrgast, Tramfan und Autor bleibt es rätselhaft, warum nach 30 Jahren Niederflur noch Modelle gebaut werden, deren Sitzlandschaft mit Idealismus statt mit realen Fahrgastabmessungen dimensioniert ist. Für den Beförderungsfall bedeutet dies unbequemes Sitzen über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs!

Der Betrieb dagegen sieht den Wartungsaufwand des Altwagens, welchen er gegen den oft subventionierten Neuwagenkauf abwägt. Er muss die Finanzierung neuer Fahrzeuge organisieren, was häufig einen politisch günstigen Zeitpunkt erfordert – nach dem Motto: Lieber die Fahrzeuge nach 30 Jahren ersetzen und bereitstehende Fördertöpfe nutzen, als im Alter von 40 Jahren bei schlechter politischer und finanzieller Großwetterlage kein Geld zu bekommen. Ebenso können sich über die lange Lebensdauer der Fahrzeuge die Einsatzbedingungen ändern. Fahrgastzahlen und Betriebskonzepte verändern sich im Laufe der Jahrzehnte. Passt das Bestandsfahrzeug weiterhin dazu?

Die verschiedenen Aspekte zur Lebensdauer älterer Gefährte lassen sich in einen Neuwagen-Check umkehren: Bietet die neue Serie mehr Kapazität? Bieten die neuen mehr Komfort, Barrierefreiheit und Wartungsfreundlichkeit als die alten Bahnen? Aus meiner Sicht lassen sich Fahrzeugmodelle nach diesen Kriterien gut einstufen – doch seien wir realistisch: Das Renteneintrittsalter hängt neben objektiven Kriterien mindestens in gleichem Maße von der Betriebsphilosophie und dem lieben Geld ab.



Martin Bunz,
Verantwortlicher
Redakteur
STRASSENBAHN
MAGAZIN

Das gleiche Modell – divergierende Einsatzdauer: M-Wagen und MGT6D sind ein Beispiel. Welche Fahrzeuge fallen Ihnen ein, bei denen das gleiche Modell oder gar Fahrzeuge der gleichen Serie auf völlig unterschiedliche Einsatzjahre gekommen sind?

Schreiben Sie per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de



TITEL M-Wagen: Update zur Einsatzsituation 48

► Betriebe

- **2022: Das Jubiläumsjahr** 16
Die Leipziger Straßenbahn wird 150 Jahre alt – Zum großen Jubiläum fand die TRAM-EM, ein internationaler Fahrerwettbewerb mit Straßenbahnen, statt und die eigene Geschichte wurde mit historischen Originalfahrzeugen präsentiert
- **Zwischen gestern, heute – und morgen?** 24
Indien: Kalkuttas Straßenbahn wird 150 – Kalkuttas Straßenbahn, die letzte ihrer Art in Indien, hat ihr 150-jähriges Jubiläum gefeiert. Seit Jahrzehnten geht es mit ihr bergab, aber sie fährt noch immer. Große Pläne für die Zukunft gibt es auch
- **Großauslauf für Oldies** 30
Halberstadt: Trams in Groß und Klein – Am 3. Juni 2023 feierte die Halberstädter Verkehrs-GmbH (HVG) den 120. Geburtstag der elektrischen Straßenbahn. Am gleichen Wochenende fand die 19. Internationale Modellstraßenbahn-Ausstellung „Kleine Bahn ganz groß“ statt. Wir blicken auf die „große“ Bahn
- **Gesichert in die Zukunft** 32
Polen: Die Straßenbahn von Tschenstochau – Bis zur Eröffnung der Straßenbahn von Allenstein (Olsztyn) im Jahr 2015 verfügte Tschenstochau (Częstochowa) über den jüngsten Trambetrieb Polens. Nahezu vollständig saniert soll er weiterwachsen

► Fahrzeuge

- **Mehr Spezialisten für die Fernlinie** 37
Düsseldorf: Die Rheinbahn-Wagen der Baureihe K66 – Im Jahr 1966 beschaffte die Düsseldorfer Rheinbahn bei der DÜWAG fünf Zweirichtungsgelenkwagen für ihre Fernlinie K nach Krefeld als Verstärkung der K53U-Wagen. Weil nur wenige Jahre später die neuen GT8S dort alle Leistungen übernahmen, wanderte die Splittergattung ins Stadtnetz ab, wo sie neue Einsatzgebiete fand. Bereits 1993 wurden die letzten Exemplare außer Dienst gestellt
- **Mit knapp 30 in Rente** 44
Tschechien: Abschied von den T6A5 in Ostrava – Der Fuhrpark der mährisch-schlesischen Industriestadt Ostrava ist so abwechslungsreich wie das Netz selbst und doch seit dem 29. Juni 2023 um eine Bauart ärmer: Die T6A5 wurden aus dem Liniendienst verabschiedet
- **M/N-Wagen – das große Update** 48
Deutschland: Die letzten M/N-Wagen in Deutschland – Mittlerweile sind die M-Wagen fast überall aus den deutschen Netzen verschwunden oder werden im Auslaufbetrieb eingesetzt. Manche Betriebe haben ihre modernisiert und sie werden einige weitere Jahre zu bewundern sein. Doch Überraschungen sind nicht ausgeschlossen: Vor Kurzem ist mit Schöneiche ein „neuer“ M-Wagen-Betrieb hinzugekommen. Wo fahren die M/N-Wagen noch?



▶ Kalkutta: Alte Straßenbahn mit Zukunft? 24



▶ Düsseldorf: Die Baureihe K66 37



▶ Hamburg: Abschied vor 45 Jahren 66



▶ Yucatán und seine Pferdebahnen 78

▶ **Geschichte**

■ **Dreimal 130 auf der Insel 60**

Isle of Man: Jubiläen bei der Manx Electric Railway – Gemeinsam mit dem ersten Streckenabschnitt der späteren „Manx Electric Railway“ begehen die Triebwagen 1 und 2 ihren 130. Geburtstag. Die Bahn hatte Hochs und Tiefs – und ist äußerst zäh

■ **Das letzte Wochenende..... 66**

Abschied von Hamburgs Straßenbahn vor 45 Jahren – Mit einem großen Volksfest endete am 30. September und 1. Oktober 1978 der Straßenbahnverkehr in der Hansestadt. Wir erinnern an ein großes Wochenende, Pannen und Sabotagen inklusive

■ **Auf 100-jährigen Gleisen..... **TRAM KURIOS** 78**

Mexiko: Die Pferdebahnen auf Yucatán – Wer an die mexikanische Halbinsel Yucatán denkt, hat meist schöne Karibikstrände, Maya Pyramiden und Urwald vor Augen. Dabei kann man mit etwas Abenteuer auch Pferdebahnen entdecken

RUBRIKEN	
Bild des Monats..... 6	Forum, Termine 76, 77
Journal (aktuelle Meldungen) 8	Impressum..... 77
Nächster Halt..... 36	Vorschau 82
Einst & Jetzt 58	

Straßenbahn im Modell 72–75

Stuttgarter Exoten: Helmut Lauckner setzt auf seiner Tramanlage manch seltenes Modell ein. Im Handel sind solche Fahrzeuge nicht zu finden. Er erzählt, wie sie entstanden 72



Titelmotiv
Die hochflurigen M8C der Mainzer Straßenbahn wurden erst vor wenigen Jahren modernisiert. Wagen 271 passiert am 6. Mai 2022 die Ortsmitte von Gonsenheim M. BEITELSMANN

Rücktitel
Im Mai/Juni gastierte der Görlitzer Museumswagen 23 im Kirnitzschtal. Der WUMAG-Zweiachser erinnerte dabei an die fast baugleichen, 1926 beschafften Wagen 8 und 9, die noch fast werksneu am 26. Juli 1927 ein großer Depotbrand vernichtete

MICHAEL SPERL





São Tomé

An der Einmündung der Travessa de São Tomé in die Rue de São Tomé in der Lissaboner Alfama treffen die Linien 12 und 28 zusammen. Man braucht etwas Glück, um an dieser Stelle zwei Triebwagen gleichzeitig anzutreffen. Meist verhindern zudem zahlreiche Passanten und der Individualverkehr das Zustandekommen eines gelungenen Motivs.

Am Abend des 27. Juli 2017 bildete sich ein Verkehrsstau und der rechts im Bild bergwärts fahrende Triebwagen 575 kam im Stop-and-Go-Verkehr ins Schaukeln; folglich kam es zur „Entgleisung“ des Stangenstromabnehmers und der Wagen rollte auf den nachkommenden Triebwagen der „Hills

Tramcar Tour“ zurück. Nachdem eine Querverspannung das Anlegen des Stangenstromabnehmers verhinderte, eilte eine Hilfsmannschaft zur Stelle. Schließlich gelang es mittels Anlegen des Einholmstromabnehmers, den Triebwagen aus eigener Kraft aus der misslichen Lage zu befreien. Zuvor war aus Sicherheitsgründen die Straße gesperrt worden. Bei der Strecke durch die Alfama fahren die Zweiachser aufgrund der engen Straßen und der Topologie ausschließlich mit Stangenstromabnehmer. Dort würden ansonsten Hauswände, geöffnete Fenster, Erker, Balkone oder Straßenlaternen in das Lichtraumprofil der Einholmstromabnehmer reichen. Im Bild links rollt während des Manövers der



Škoda liefert bis zu 40 neue Trams – keine Neubaustrecke nach Harleshausen

Kassel: Licht und Schatten unterm Herkules



So soll die nächste Straßenbahngeneration für Kassel aussehen: Škoda liefert ab voraussichtlich 2026 die ersten der bislang 22 fest bestellten Achtachser, über zusätzlich vereinbarte Optionen könnte die KVG aus dem Auftrag schließlich bis zu 40 Stück dieser als ForCity Smart Kassel 50T bezeichneten Wagen erhalten

VISUALISIERUNG ŠKODA GROUP

■ Mitte Juli hat der Aufsichtsrat der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) einem Auftrag über die Ersatzbeschaffung von 22 jeweils 30 Meter langen Zweirichtung-Straßenbahnen aus der Fertigung des tschechischen Škoda-Konzerns zugestimmt. Bis zu 18 weitere Exemplare des vom Hersteller als ForCity Smart Kassel 50T bezeichneten Typs können im Rahmen vereinbarter Optionen nachbestellt werden – 2025 könnte die KVG bei entsprechender gesicherter Finanzierung die Option für weitere acht und 2027 nochmals über zehn Triebwagen ziehen.



Welche Fahrzeuge ersetzt der Škoda ForCity? Die NGT6C wie der hier gezeigte Tw 471 erhielten teils erst kürzlich eine Modernisierung

Der Auftragswert ohne Optionen beträgt 88 Millionen Euro, was einem Stückpreis von vier Millionen Euro pro Wagen entspricht. Dieser Kontrakt stellt damit die größte Fahrzeugeinzelinvestition in der Unternehmensgeschichte der KVG dar. Vorangegangen war eine europaweite Ausschreibung, bei der Škoda das wirtschaftlichste Angebot unterbreitete. In den nächsten Schritten wird das 2021 erstellte Lastenheft zwischen KVG und der Škoda Group detailliert zu einem sogenannten Pflichtenheft ausgearbeitet.

Voraussichtlich Ende 2024 soll die Produktion der neuen Zweirichter für

Keine Förderfähigkeit für Straßenbahn nach Harleshausen

■ Die erneute Prüfung der Förderfähigkeit einer Straßenbahnneubaustrecke von der Kasseler Innenstadt nach Harleshausen ergab, dass eine Förderung durch Bundesmittel für die Neubaustrecke unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht gegeben ist. Das Gutachten, das im Auftrag der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) die Streckenführung von der Reuterstraße über Rothenditmolde nach Harleshausen mit Endpunkt am Freibad Harleshausen untersuchte, ermittelte einen Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) von 0,1. Damit liegt der NKI deutlich unter dem für die Förderfähigkeit erforderlichen Wert von 1. Konkret heißt das, die errechneten Kosten übersteigen den zu erwartenden volkswirtschaftlichen Nutzen deutlich.

Fehlende Bündelung nachteilig

Ausschlaggebend ist, dass im Rahmen der standardisierten Bewertung der Nutzen der Straßenbahn zu gering gegenüber den bereits bestehenden Anbindungen ist. Frank Schäfer vom Gutachter-Büro Intraplan Consult GmbH führt dazu aus: "Harleshausen ist heute über die RegioTram sowie die Buslinien 10, 11, 12 und 110 an den Bahnhof Wilhelmshöhe und die Innenstadt angebunden. Damit ist Harleshausen über viele verschiedene ÖPNV-Verbindungen erreichbar und eine Bündelung des Verkehrs auf nur eine Straßenbahnachse schwer möglich."

Der erforderliche Nutzen für eine Straßenbahn wäre dann gegeben, wenn sich Verkehre auf einer Achse bündeln ließen. Da dies nicht möglich sei, wirke sich das bei der volkswirtschaftlichen Bewertung deutlich negativ aus, so Schäfer weiter. Zudem müsse erwartet werden, dass im Vergleich zum Bus die Straßenbahn keinen Zeitvorteil biete. Da die Trasse größtenteils im Straßenraum verlief, würde auch die Straßenbahn im Straßenverkehr „mitschwimmen“, erklärt der Gutachter. Leider bliebe der NKI auch dann unter 1, wenn die geplante Strecke gekürzt oder die Streckenführung verändert würde, ergänzt Schäfer. MBE



Als sicher gilt der Ersatz der letzten drei im KVG-Bestand befindlichen komplett hochflurigen und damit nicht barrierefreien N-Wagen 418, 420 und 421 durch die neuen Škoda-Trams MICHAEL BEITELSMANN (2)

Kassel beginnen. Wie die bestehenden Straßenbahnen werden die neuen Fahrzeuge 30 Meter lang sein und über eine Albert-Kupplung verfügen, an die bedarfsweise ein zusätzlicher Triebwagen oder ein Beiwagen angehängt werden kann. Die Achtschwerer werden auf jeder Seite vier Türen für den Ein- und Ausstieg der Fahrgäste haben und niederflurig sein.

Erstmals Škoda-eigenes Kollisionswarnsystem

Als besondere Innovation kommt bei den für Kassel vorgesehenen Bahnen das neu entwickelte Anti-Kollisionssystem

von Škoda zum Einbau. Es erzeugt einen virtuellen Tunnel vor der Straßenbahn, in dem es alle statischen und dynamischen Hindernisse erkennt und bei Erkennen eines solchen den Fahrer warnt und nötigenfalls eine Gefahrenbremsung einleiten kann. Die gesamte Umgebung wird von einer Sensoreinheit überwacht, die aus LiDAR (Light Detection and Ranging), einer IMU (Inertial Measurement Unit; inertielle Messeinheit) und einer Kamera besteht. Das LiDAR ist für die 3D-Kartierung der Umgebung in einem Bereich von bis zu 150 Metern zuständig, sowohl im horizontalen als auch im ver-

tikalen Sichtfeld. Das LiDAR beruht auf Lasersignalen, die in die Umgebung gesendet werden und deren Reflexion analysiert wird. Die IMU-Einheit versorgt das System mit Informationen über die Fahrzeugbewegung und trägt so dazu bei, dass die Sensorausgabe des Antikollisionssystems das Streckenprofil widerspiegelt. Die Kamera liefert hochauflösende 2D-Bilder, die mehr Details erfassen. Das soll die Sicherheit für Fahrer und Fahrgäste spürbar weiter erhöhen.

Die erste der neuen Škoda-Bahnen soll 2026 nach Kassel geliefert werden. Danach folgen technische Tests und Erprobungen direkt im KVG-Netz. Nach der Genehmigung durch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) des Regierungspräsidiums Darmstadt können die ersten neuen Straßenbahnen voraussichtlich ab 2027 im Linienverkehr fahren. Sie werden im Stadtnetz der KVG eingesetzt, das neben Kassel auch Vellmar, Baunatal und das Lossetal umfasst.

Straßenbahnen des Škoda-Konzerns fahren in Deutschland derzeit unter anderem in Chemnitz und Schöneiche. Dem ForCity Smart Kassel 50T vergleichbare Fahrzeuge werden aktuell an die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und nach Bonn ausgeliefert und sind von Brandenburg, Frankfurt an der Oder und Cottbus gemeinsam bestellt.

Mit den neuen Bahnen will die KVG neben den allerletzten N-Wagen auch ältere Niederflurwagen ersetzen, wobei mit den bislang 22 verbindlich bestellten Škoda 50T zahlenmäßig weder die zuletzt größtenteils grundmodernisierten NGT6C noch die ab 1999 gelieferten 8NGTW / 8ZNGTW komplett zu ersetzen wären. MBE/MSP

Hamburg

Vorarbeiten für südliche U4-Verlängerung

■ Mit Erkundungsbohrungen für eine neue Elbbrücke begann am 4. Juli die Hochbahn die Vorarbeiten für eine Südliche Verlängerung der U-Bahn-Linie U4. Der neue Streckenabschnitt soll an der Haltestelle Elbbrücken an die bestehende Strecke anschließen und von dort an das Südufer der Norderelbe führen. Aufwendigstes Bauwerk der neuen Strecke ist eine neue Elbbrücke, welche der U-Bahn den „Sprung über die Elbe“ ermöglichen soll. Auf dem südlichen Ufer soll in den nächsten Jahren auf einem ehemaligen Hafengebiet der neue Stadtteil Grasbrook entstehen, der perspektivisch etwa 6.000 Menschen

Dresden

■ Vom 7. bis 28. Juli erneuerten Baufirmen im DVB-Auftrag Gleisanlagen rund um den östlich des Zentrums gelegenen Verkehrsknoten Straßburger Platz auf etwa 350 Metern Länge einschließlich der Kreuzung selbst. Das größte Bauteil stellte dabei eine vierfache Gleiskreuzung dar. Die Arbeiten führten zu umfangreichen Linienänderungen der betroffenen Tramlinien 1, 2, 4, 10, 12 und 13. Die Kosten der Gleisreparatur betragen rund 1,5 Millionen Euro. MSP

Jena

■ Beim Jenaer Nahverkehr treffen derzeit die neuen Lichtbahnen ein. Am 20. Juli erreichte bereits der dritte Wagen, Tw 803, die Zeiss-Stadt. Insgesamt sollen bis Ende 2023 zwölf Bahnen vom Herstellerwerk Stadler Valencia auf die Reise nach Thüringen gehen. In den Linienbetrieb startet die erste Lichtbahn voraussichtlich im dritten Quartal 2023. Zuvor erfolgen die notwendigen Funktionstests und Zulassungsverfahren sowie die nötige Personalschulung. Die Beschaffung der Straßenbahnen wird mit EFRE-Mitteln der Förderperiode 2014–2020 und Landesmitteln gefördert. MSP

Stuttgart

■ Der Zacke-Tw 1002 „Degerloch“ ist in der Nacht 25./26. Juli zum Museum Kiemle in Seiferthofen im Ostalb-Kreis umgezogen. Der Zahnradbahnwagen steht dort unter einem Militärflugzeug aufgestellt. Die Sammlung in Seiferthofen ist Zacke-Freunden ein Begriff, bereits 1982 wurde der Esslinger Zacke-Tw 103 von 1937 dorthin abgegeben. Unterdessen gibt es auf der Zahnradbahnlinie 10 Probleme mit der Verfügbarkeit der nun ausschließlich eingesetzten neuen Stadler-Wagen, so galt beispielsweise in der letzten Juliwoche ein ausgedünnter 30-Minuten-Takt. MSP

Wohnraum sowie 16.000 Arbeitsplätze bietet. Erst Anfang Juni stellte die Hochbahn die prämierten Entwürfe der neuen, auf einem Viadukt geplanten Strecke mit dem U-Bahnhof Moldauhafen der Öffentlichkeit vor. Die neue Haltestelle entsteht direkt über einem Hafenecken, welches nach dem Ersten Weltkrieg für 99 Jahre an die Tschechische Republik verpachtet war. Sollte es im Projekt keine Verzögerungen geben, rechnet die Hochbahn mit einer Eröffnung der Streckenverlängerung 2031. Auch die östliche Verlängerung dieser U-Bahnlinie läuft auf Hochtouren, hier konnte der Rohbau der erweiterten Haltestelle Horner Rennbahn weitestgehend abgeschlossen werden. JEP

Köln Großbaustelle am Aachener Stern

■ Vom 22. Juli bis 5. August erneuerten die KVB in den NRW-Sommerferien in großem Umfang die Schieneninfrastruktur auf der wichtigen Kreuzung Aachener Straße/Gürtel. Der von den Stadtbahnlinien 1, 7 und 13 tangierte Straßenbahnknoten ist eine „Grand Junction“. Gleichzeitig dient die Kreuzung als Anschluss an den KVB-Betriebshof West in Braunsfeld. Das Vorhaben bedeutete die größte KVB-Gleisbaumaßnahme der vergangenen Jahre. Die Erneuerung der Infrastruktur ist nach verschleißbedingter Abnutzung notwendig geworden. Insgesamt tauschten die KVB 16 Weichen aus. Zusätzlich wurden 590 Meter Schiene und



Hamburg: Seit dem 6. Juni präsentiert die Hochbahn die Siegerentwürfe des Architekturwettbewerbs zur U4-Verlängerung an der Haltestelle Elbbrücken der Öffentlichkeit

HAMBURGER HOCHBAHN/SLG. PERBANDT

490 Schwellen erneuert und rund 380 Tonnen Schotter ausgewechselt. Rund 8,1 Millionen Euro hat die KVB in das Bauprojekt investiert.

Die KVB hatten umfangreiche Vorbereitungen getroffen, um während der Bauzeit unvermeidliche Beein-

trächtigungen für ihre Fahrgäste, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer sowie die Anwohner und Geschäftsleute so gering wie möglich zu halten. Die gesamte Baumaßnahme gliederte sich in Vor- und Nacharbeiten und zwei große Bauabschnitte. Daraus ergaben

sich vier Phasen mit unterschiedlichen Betriebszuständen. Teilweise fuhren die Bahnen der Linie 7 von Zündorf kommend nur bis „Aachener Straße/Gürtel“ (später nur bis Melatengürtel) und über den KVB-Betriebshof West zurück nach Zündorf. Zwischen „Haus Vorst“ und „Frechen Benzelrath“ hatte der Verkehrsbetrieb einen Pendelverkehr der Linie 7 eingerichtet.

Auch die Gürtel-Linie 13 war betroffen. Sie fuhr aus Holweide kommend in Richtung Sülzgülte bis „Aachener Straße/Gürtel“ und wieder zurück nach Holweide, später gab es zwischen der Haltestelle „Wüllerstraße“ bis „Sülzgülte“ einen Pendelverkehr der Linie 13. Dabei wurde zum Richtungswechsel eine neu eingebaute Weiche an der Wüllerstraße genutzt. In der Bauphase 2 wurde zudem auch die wichtige, über die Aachener Straße führende Ost-West-Stadtbahnlinie 1 getrennt. MBE



Bonn: Bei der Haltestelle Thomas-Mann-Straße, hier mit Tw 9469, soll die mögliche neue „Westbahn“ in Richtung Duisdorf und Hardtberg abzweigen

MICHAEL BEITELSMANN

■ Düsseldorf: Während der Rheinkirmes vom 14. bis 23. Juli setzte die Rheinbahn ihre zur Ausmusterung anstehenden GT8SU nochmals in bis zu drei Umläufen auf der Linie U78 zwischen Hauptbahnhof und Messe Nord ein. Üblicherweise fuhren GT8SU hier seit vielen Jahren nur selten. Mit Inbetriebnahme weiterer HF6 verkauft die Rheinbahn auch die letzten 21 GT8SU nach Krakau. Im Bild haben am 18. Juli die Tw 3214+3221 gerade den Tunnel verlassen und erreichen gleich die Haltestelle Kennedydamm

MICHAEL KOCHEMS



Bonn

Planungsstand der Westbahntrasse

■ Der Westen Bonns ist bisher nicht über eine Stadt- oder Straßenbahn an die Innenstadt angeschlossen. Schon seit Jahrzehnten besteht daher die Absicht, die Straßenbahn in die Stadtteile Enderich, Duisdorf oder bis zum Hardtberg zu verlängern. Sogar Bauvorleistungen am U-Bahnhof Hauptbahnhof sind vor langer Zeit bereits erbracht worden. Da sich die Beteiligten jedoch nicht auf eine Trassenführung einigten, wurde das als „Hardtbergbahn“ bezeichnete Projekt 2015 offiziell begraben. Nun gibt es einen neuen Anlauf: In Zukunft soll die zwischenzeitlich in „Westbahn“ umgetaufte Trasse als eine zweigleisige, oberirdische Straßenbahnstrecke bis hinauf in den Stadtbezirk Hardtberg fahren. Voraussichtlich Ende 2023 wird die sogenannte Standardisierte Bewertung mit einer Nutzen-Kosten-Analyse vorliegen, wie aus einer Mitteilungs-