3
STRASSENBAHN MAGAZIN

Dresden zur Wendezeit
Zweirichtungszüge aus Gotha- und Tatrawagen

Vergessener Betrieb
Warum St. Pöltens Tram ein abruptes Ende hatte

März 2021
€ 8,90
Österreich: € 9,80
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,20
LUX: € 10,20

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte

4 194091 708900 03

M8C-Wagen vor dem Karriere-Ende

So läuft in Bielefeld der Generationswechsel

Kleinbahn, Fernlinien, Straßenbahn, Stadtbahn

125 Jahre Rheinbahn

So entstand Düsseldorfs einzigartiger Betrieb

Jetzt am Kiosk!

Ab sofort vereinigt mit BAHNEpoche

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.bahn-extra.de/abo

Eisenbahn der Nachkriegszeit – Deutschland 1945-47

In den letzten 150 Jahren gab es immer wieder Krisen und Notzeiten. Aber bei keiner vereinten sich so viele Ausnahmezustände wie in den allerersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg, in denen für jeden Bewohner Deutschlands und der vom Krieg erlösten Länder die einfachsten Bedürfnisse Tag für Tag zur Bewährungsprobe wurden. Sei es Essen, Wohnen, Heizen, Arbeiten – und Fahren, das damals nahezu ausschließlich mit einer ausgezehrten, selbst im langsamen Wiederaufbau befindlichen Reichsbahn geschah. Doch auch wieder phänomenal: Kaum hatten sich die Zeitgenossen an Schwarzhandel, Hamsterfahrten, Kohlenklau und Zigarettenwährung gewöhnt, kehrte in den Westzonen mit der Währungsreform 1948 eine – wenngleich dürftige – Normalität ein. Auch der Bahnbetrieb hatte sich auf geordnetem Behelfsniveau normalisiert, Zugfahrten auf Puffern oder Wagendächern waren verboten und schienen weit weg zu sein.

Weiter im neuen *Bahn Extra!*

Außerdem im Heft:

66 Jahre V 60 der Bundesbahn | Die Baureihe 41 des Bw Oebisfelde | Eine Sibirienreise 1904 und vieles mehr

Überraschende Wendung …

Entschlossenheit sprach aus der Medieninformation der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG). Am 22. Januar 2021 teilte das Unternehmen mit, die zum 18. Januar verhängte Verpflichtung, im Öffentlichen Nahverkehr in Bayern eine FFP2-Maske zu tragen, sei gut angelaufen. Weit über 90 Prozent der Fahrgäste hielten sich bis dato an die neue Anordnung, und diejenigen, die zukünftig ohne FFP2-Maske angetroffen werden, „müssen das Fahrzeug bzw. den Bahnhof verlassen“. Denn: „Die Verpflichtung zum Tragen von FFP2-Masken ist ein weiterer Baustein, um den ÖPNV in Corona-Zeiten so sicher wie möglich zu gestalten.“ Das klingt nach jemandem, der die Zügel fest in Händen hält und das Virus eindämmen kann.

Hü und Hott der ÖPNV-Anbieter führt dazu, Kunden zu verunsichern und zu verärgern

Dabei folgt die MVG im Wesentlichen der Politik. Und es ist noch nicht lange her, da äußerten sich Verkehrsbetriebe im gleichen Brustton der Überzeugung, aber mit ganz anderer Aussage. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) – zu dessen Mitgliedern die MVG zählt – schrieb am 7. Dezember 2020 an die Presse: „Maskenpflicht und andere Maßnahmen sind wirksam gegen die Verbreitung von Coronaviren in Bussen und Bahnen.“ „Masken“ meinte damals die gewöhnlichen Mund-Nase-Bedeckungen; die jetzt verlangten medizinischen oder FFP2-Masken, die Mund und Nase deutlich stärker abschirmen, wurden als nicht notwendig angesehen. Auch als aggressivere Virus-Mutationen auftraten, hielt der VDV an seiner Position fest. Am 18. Januar 2021, just an dem Tag, als in Bayern die verschärfende Vorschrift mit den FFP2-Masken inkraft trat, teilte der VDV mit: „Wir sehen die Priorität einer solchen Maskenpflicht (gegenüber den bisherigen Mund-Nase-Bedeckungen, d. R.) … nicht, denn diverse … wissenschaftliche Untersuchungen haben ja gezeigt, dass im ÖPNV weder für Fahrgäste noch für Mitarbeitende ein erhöhtes Infektionsrisiko besteht.“ Kurz danach folgte die überraschende Kehrtwendung – zu sehen etwa bei der MVG.

Dies ist nicht der einzige Sinneswandel. So erklärte der VDV Ende 2020 noch souverän: „Es wird relativ wenig miteinander gesprochen, sodass sich Aerosole deutlich geringer verbreiten als in anderen geschlossenen Räumen.“ Im Januar 2021 glaubten die Verantwortlichen offenbar weniger an ihre Fahrgäste. Der VDV empfahl nun (und die MVG appellierte), „dass Gespräche miteinander oder per Mobiltelefon während der Fahrt zu unterlassen sind.“

Solches Hü und Hott der ÖPNV-Anbieter führt dazu, Kunden zu irritieren, zu verunsichern, zu verärgern. Es lässt ahnen, dass ein schlüssiges Konzept in der Corona-Krise fehlt. Vertrauen wird verspielt, was sich keiner der Betriebe leisten kann. Daher sollten diese wenigstens auf Offenheit setzen und ihren Meinungswandel erklären. Das ist allemal besser als wechselnde Positionen jeweils demonstrativ kundzutun.

Seit 18. Januar verlangt die MVG das Tragen von FFP2-Masken im ÖPNV (Foto an Münchens Tramlinie 12). Die Verschärfung der Vorgaben sorgt für Irritationen
J. LOSCHERT

Thomas Hanna-Daoud
Redakteur

Welche Meinung haben Sie, liebe Leser, zur Vorgehensweise der ÖPNV-Anbieter in der Corona-Krise?
Schreiben Sie per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 80).

Inhalt

TITEL Die Rheinbahn verbindet Düsseldorf u. a. mit Neuss, Duisburg und Krefeld 16

▶ Betriebe

Spannend und einzigartig TITEL 16

Düsseldorf: 125 Jahre Rheinbahn – Die heutige Düsseldorfer Rheinbahn AG steht für ein einzigartiges Konzept: ein in sich verzahntes Netz von Einrichtungsstraßenbahn, Niederflurstadtbahn und Hochflurstadtbahn, das zudem noch mit zwei anderen Straßenbahnstädten verbunden ist. Die spannende Geschichte, wie es dazu kam, begann vor genau 125 Jahren

Einrücker, Ausrücker und Fahrten „auf Abruf" 32

Cottbus: Die Schmellwitzer Betriebshofstrecke – Für den 1999 neu eröffneten Betriebshof von „Cottbusverkehr" entstand eine Anschlussstrecke zur nördlichen Endstelle der Tramlinie 4. Sie dient vor allem innerbetrieblichen Zwecken, die Ein- und Ausrückfahrten darf aber (eigentlich) jedermann offiziell nutzen

Neue Serie
Es fährt (k)eine Bahn nach …

Vernachlässigte Tram fährt wieder 36

Russland: Nowotscherkassk – Diese vernachlässigte Straßenbahn im Süden Russlands erlebt dank neuer Fahrzeuge und erster bitter nötiger Streckensanierungen einen leichten Aufschwung. Nach einer temporären Gesamtstilllegung ist das gesamte Netz seit Kurzem wieder in Betrieb

▶ Fahrzeuge

Vamos M8C! TITEL 42

Bielefeld: Neufahrzeuge verdrängen die letzten Klassiker – Wörtlich übersetzt heißt „vamos" auf Deutsch „Gehen wir!" – und das gilt nun in der Tat alsbald für die letzten Klassiker der Bauart M8C in Bielefeld. Das erste von 24 Neufahrzeugen des Typs VAMOS läutete mit seiner Auslieferung Ende 2020 die Ablösung ein

Tatras an Moldau, Neiße und Morava 50

Tatra T3 in Tschechien – Über 14.000 Fahrzeuge des Typs T3 bzw. der daran angelehnten Gelenkvariante K2 wurden in Prag gebaut. Die Fahrzeuge haben auch die sieben Straßenbahnbetriebe ihres Mutterlandes geprägt. Längst sind sie dort auf dem Rückzug, teils schon (fast) Rarität

RUBRIKEN

Bild des Monats 6
Journal (Kurzmeldungen) . . . 8
Nächster Halt 35
Einst & Jetzt 54
Forum, Impressum 80/81
Vorschau 82

Bielefeld: Die zweite Vamos-Serie rollt an 42

Dresden: Die letzte Kuppelendstelle in Cossebaude 56

Wehmingen: So wuchs die Fahrzeugsammlung 62

Österreich: Erinnerung an die St. Pöltner Tram 70

Geschichte

Mythos Cossebaude .. TITEL 56

Dresden: Die letzte Kuppelendstelle – Am 2. Dezember 1990 stellten die Dresdner Verkehrsbetriebe den Betrieb zur Kuppelendstelle Cossebaude ein. In den Jahren zuvor pilgerten Tramfreunde aus halb Europa an diese Strecke. Doch was war das Besondere an ihr?

Noch mehr Schätze 62

50 Jahre DSM, Teil 2 – Mit dem Bezug des Museumsgeländes in Wehmingen im Jahr 1974 hatte der Verein Deutsches Straßenbahn-Museum Hannover e. V. eine gewisse Planungssicherheit erlangt. Auch die Sammlung wuchs weiter. Doch es war ein langer Weg zu einem Museum und zum Besucherverkehr

Schluss von heute auf morgen TITEL 70

Österreich: Die Straßenbahn in St. Pölten – 65 Jahre lang beförderte sie auf knapp zehn Kilometern eingleisiger Strecke Personen, Post und Güter. Doch im Februar 1976 ging die Geschichte der St. Pöltner Straßenbahn von einem auf den anderen Tag abrupt zu Ende

Alter Bahnhof mit Tramzug 75

Fundstück des Monats – Inmitten der Oberlausitz steht seit 2005 ein ehemaliger Straßenbahnzug der Jenaer Verkehrsbetriebe. Im beschaulichen Dörfchen Groß Särchen fanden Gotha-Tw 118 und Bw 167 eine Bleibe auf dem Gelände eines seit über 50 Jahren stillgelegten Bahnhofs

Straßenbahn im Modell 76–79

Seite 76: Gelbe „Kiste" und andere Lissabonner – In Portugal fand Helmut Gieramm den Bausatz der „Serie 400"

Seite 78: Tram statt Dampflok – Ein Eisenbahn-Schuppen der Firma Faller als gealterte Straßenbahn-Wagenhalle

Titelmotiv

DÜWAG-Generationentreffen im neuen Fernbahnhof am Düsseldorfer Jan-Wellem-Platz vor dem markanten Dreischeibenhaus am 20. März 1964: Umbau-Achtachser 1264 (links) und der GT8 Nr. 2497 FRITS VAN DER GRAGT SLG. VDVA

Rücktitel

Die alte mährische Hauptstadt Olomouc (Olmütz) im Osten Tschechiens verfügt über einen kleinen, aber feinen Straßenbahnbetrieb. Die wichtigsten Linien führen durch das Zentrum. Noch sind einige modernisierte T3 (Typ T3R.P) unterwegs, die mit ihrer attraktiven Lackierung ein Blickfang in der historischen Altstadt sind

MICHAEL BEITELSMANN

3 Haid
VAG
212

„Flockdown“ 2021

Nur (noch) äußerst selten bietet sich die Möglichkeit für Straßenbahnmotive im Schnee. Mitte Januar 2021 hatte es „Frau Holle“ aber ausgiebig und in nahezu allen Regionen Deutschlands schneien lassen. So auch in und um Freiburg im Breisgau, wo erstmals nach vielen Jahren eine ordentliche Portion Schnee niedergegangen war. Als am Nachmittag des 15. Januar dazu noch die Sonne strahlte, boten sich herrliche Szenerien, die sicher viele Straßenbahn-Fans angezogen hätten, wenn, ja wenn es Pandemie und Lockdown nicht gäbe. Der vor Ort wohnende Nicolai Schmidt ergriff die Gelegenheit aber beim Schopf und schenkt unseren Lesern dieses malerische Motiv mit dem aus der Freiburger Innenstadt kommenden in den Stadtteil Weingarten hinabgleitenden DÜWAG-Achtachser 212. Seine dank der weißen Pracht besonders zur Geltung kommende Ganzreklame eines Getränkeherstellers entstammt einer Zeit, in der Popwagen nicht beklebt, sondern lackiert wurden!

STRASSENBAHN MAGAZIN Journal

Meldungen aus Deutschland, aus der Industrie und aus aller Welt

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH erwartet frühestens Mitte 2022 erste Neufahrzeuge

Generationswechsel startet mit Verspätung

Die Niederflur-Sechsachser der ersten Generation stehen mit der RNT 2020 zur Ablösung an; hier eine Doppeltraktion aus Tw 5622 und 5621 am Mannheimer Hauptbahnhof

Die von der Škoda-Tochter TransTech gebaute „Rhein-Neckar-Tram 2020", kurz RNT 2020, kommt später und verlängert so die weiteren Einsatzaussichten der DÜWAG-Hängerzüge. Zahlreiche Änderungswünsche, die sich im Zuge eines Praxistests mit einem Mock-up im Herbst 2018 ergaben, fanden bei den Konstrukteuren nun entsprechende Würdigung. Die Ankunft der ersten RNT 2020 steht – anders als der Name vermuten lässt – nunmehr für Sommer 2022 in Aussicht. Zur Verzögerung tragen aufwendige Konstruktionsänderungen bei. Diese seien laut eines Sprechers „sehr umfangreich" ausgefallen. Die Modifikationen resultierten aus einem Beteiligungsverfahren, in das laut RNV mehrere Interessenverbände eingebunden waren. Neben vielen einzelnen Vorschlägen und Anregungen, wie etwa der Ergänzung taktiler Orientierungselemente im Außenbereich, einer Verbreiterung der Klapprampe, der Verbesserung der Festhaltemöglichkeiten oder einem akustischen Türauffindesignal, die direkt umgesetzt werden können, wurden beim Praxistest die beiden Hauptthemen „Innenraumaufteilung" und „Sitzanordnung" identifiziert. Diese beinhalten Fragen nach der Ausgestaltung der erhöhten Bodenbereiche über den Drehgestellen, der Durchgangssituation im Gesamtfahrzeug, der Erreichbarkeit von Multifunktionsfläche/Rollstuhlplatz, dem Zugang zu

Die seit Anfang 2020 wieder eingesetzten „Hängerzüge" glänzten zuletzt mit vermehrten Ausfällen, sollen aber nun bis mindestens 2022 in Dienst bleiben und erhalten Verstärkung durch den GT8 Nr. 2156

Sitzen mit weniger oder idealerweise keinen Stufen sowie zu im Niederflurteil befürchteten möglichen Interessenkonflikten. Hier konnten durch konstruktive Optimierungen substanzielle Verbesserungen erreicht und somit Impulse aus dem Dialogverfahren im Sinne der Kunden, Verbände und Interessengruppen umgesetzt werden.

Stufenlos im zweiten Anlauf

Laut des Sprechers sei es besonders schwierig gewesen, die beiden geplanten Stufen zwischen dem Mittelwagen sowie dem vorderen und hinteren Wagen des dreiteiligen Fahrzeugs durch Rampen an den Türen und im Gelenkbereich zu ersetzen. Dadurch soll der Mittelgang frei von Stufen – und damit von Barrieren – sein. Diese Änderung habe allerdings Folgefragen die generelle Wagenkastenkonstruktion betreffend aufgeworfen.

Zudem wurden die zwei Türen des Endwagens versetzt angeordnet, sodass dadurch zwei Multifunktionsbereiche/Rollstuhlplätze entstehen, diese sollen jetzt ohne große Rollstuhl-Wendemanöver erreichbar sein.

Darüber hinaus soll es in der RNT 2020 vor den Gelenkbereichen nun jeweils vier stufenfreie Sitze auf niederflurigem Bodenniveau geben. Die Sitzabteile im erhöhten Mittelwagen brauchen dank der Rampenbauweise nur noch eine Stufe.

Einsatz der RNT 2020

Vorgesehen ist, zumindest auf nachfragestarken Kursen 60-Meter-Züge aus zwei RNT 2020 zu bilden. Insgesamt hat die RNV 80 dieser Wagen für rund 250 Millionen Euro bestellt, für weitere Wagen bestehen Optionen. Zur Ablösung stehen damit nicht nur die Hängerzüge und verbliebenen OEG-Achtachser an, sondern auch die Niederflurwagen der ersten Generation 6MGT/ET8N Typ „Rhein-Neckar". Doch zuvor erwartet Straßenbahnfreunde noch ein besonderes „Schmankerl": Neben den Hängerzügen hat die RNV jüngst auch den 1971 gebauten und schon viele Jahre abgestellten GT8 2156 mit seinen charakteristischen Doppelscheinwerfern analog den ET6/EB6 weiß mit oranger Zierlinie neu lackiert, der seine betagten „Kollegen" demnächst auf Linie unterstützen soll.

PM/MSP

Hamburg

Ringlinie wegen Bau unterbrochen

■ Am 29. Januar begann die Hamburger Hochbahn AG (HHA) mit rund dreimonatiger Verspätung die Baumaßnahmen zur Sanierung und dem barrierefreien Ausbau der südlichen Ringlinie. Während der 14-monatigen Unterbrechung der U-Bahn Linie U3 enden die aus Wandsbek-Gartenstadt kommenden Züge an der Haltestelle Hauptbahnhof Süd. Dort kehren diese über eine eigens für die Baumaßnahme eingebaute Weichenverbindung. Auch hinter der Haltestelle Baumwall, an der die Züge aus Barmbek enden, wurde in Vorbereitung auf die aktuelle Betriebsunterbrechung bereits in den letzten Jahren eine Weichenanlage eingebaut. Auf die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs für den gesperrten Abschnitt Baumwall – Hauptbahnhof Süd hat die HHA verzichtet, hier werden die betroffenen Fahrgäste an den Landungsbrücken beziehungsweise am Hauptbahnhof auf die Nutzung der anderen Schnellbahnlinien verwiesen.

JEP

Düsseldorf

Bessere Anbindung von Eller gefordert

■ CDU und Grüne im Düsseldorfer Stadtbezirk 8 (Eller) fordern die Reaktivierung der früheren Direktlinie 707 zum Hauptbahnhof. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste kämen momentan nicht ohne Umsteigen bis zum Hauptbahnhof. Die geplante, alternative Ausrüstung der U75 mit Hochbahnsteigen in Eller ist aus ihrer Sicht umstritten.

Seit der Eröffnung der U75, die ihren Endpunkt in Eller, Vennhauser Allee, hat, wird die Strecke auf dem stadtnahen Abschnitt der „alten" 707 von der Ronsdorfer Straße bis zum Worringer Platz nur noch als Betriebsstrecke für ein- und ausrückende Fahrten vom und zum Betriebshof Lierenfeld vorgehalten – die hochflurige U75 verschwindet im Tunnel. Vom Zentrum aus erreicht zudem die Straßenbahnlinie 705 Eller, die allerdings nicht den Hauptbahnhof tangiert. Insgesamt fährt von dem Stadtteil aus somit tagsüber alle fünf Minuten eine Bahn in Richtung Innenstadt und zurück, barrierearm aber eben nur die 705. Für die Stadtteilpolitiker reicht das bestehende Angebot aber dennoch nicht mehr aus. Sie wollen die 707 reaktivieren. Die Linie sei nicht nur interessant für Eller und Lie-

Hamburg: Zwischen Baumwall und Hauptbahnhof wird bis 2022 gebaut, hier am 29. Juli 2018 ein DT3-Zug mit führendem Tw 812 an der Haltestelle Baumwall, die jetzt barrierefrei wird FREDERIK BUCHLEITNER (3)

Bochum

■ Vor über 125 Jahren, am 13. Januar 1896, wurde die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG gegründet. Sie nahm kurz danach den Straßenbahnverkehr im mittleren Ruhrgebiet auf. Die Planungen für das Jubiläumsjahr laufen bei der BOGESTRA auf Hochtouren. So ist beispielsweise geplant, an der Haltestelle Oskar-Hoffmann-Straße der U35 die Ausstellung „Bewegte Zeiten" zu zeigen. Aufgrund der aktuellen Pandemie-Situation läuft die Ausstellung vorerst nur digital. Die VhAG und die BOGESTRA hoffen, bald auch „in echt" die Schau zu präsentieren. Für den September ist nach heutigem Stand ein Tag der offenen Tür geplant.

MBE

Plauen

■ Zum Problemfall avanciert die 1972 eröffnete, sogenannte Neue Elsterbrücke, die schlimmstenfalls kurzfristig wegen Einsturzgefahr gesperrt werden muss. Die Brücke verbindet große Teile des Tram-Netzes mit dem Betriebshof, vier der fünf Linien wären von einer Sperrung direkt betroffen. Auslöser der Sorgen ist die Spannungs-Riss-Korrosion, die schon vor zehn Jahren diagnostiziert wurde, weshalb ein Ersatzneubau in zwei Etappen vorgesehen ist – Kostenpunkt 13 Millionen Euro. Mittels Bauweichen sollen die Trams eingleisig die Baustelle während der 30-monatigen Bauzeit passieren können.

MSP

Stuttgart

■ Die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) hat Ende Januar aktuelle Details zur konzipierten, fünf Kilometer messenden Streckenverlängerung Leinfelden – Echterdingen der U5 bekannt gegeben. Mit dem Baubeginn ist demnach nicht vor 2027 – und damit nach mehreren anderen Strecken – zu rechnen. Die bereits ein knappes Jahrzehnt alten Vorentwürfe werden derzeit aktualisiert sowie eine standardisierte Bewertung durchgeführt. Ab November soll nun zunächst der 11,9 Millionen Euro teure und 650 Meter lange Abschnitt vom Leinfelder Bahnhof bis zum Ortszentrum am Neuen Markt entstehen.

MSP

renfeld (Stadtbezirk 8), sondern auch für Teile des Stadtbezirks 2. Ein Sprecher der Grünen glaubt, dass sich die Kosten im Rahmen halten würden. „Wir wollen ja nichts Neues", sagt er, „fünf Haltestellen müssten angepasst werden, die Gleise gibt es schon."

Bei der U75 ist technisch ein 7,5-Minuten-Takt möglich, der bereits im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt verankert ist, so die Rheinbahn. „Sobald wir die bestellten Fahrzeuge vom Typ HF6 im Linienbetrieb einsetzen können, werden wir diesen Takt anbieten."

Selbst dann bliebe immer noch das Problem, dass mobilitätseingeschränkte Nutzer vom Elleraner Zentrum aus nicht direkt bis zum Hauptbahnhof gelangen. Insbesondere an der Gumbertstraße, der Einkaufsstraße des Stadtteils, gibt es noch keinen Hochbahnsteig – der Bau ist ohnehin in der Kritik, weil viele auf der schmalen Straße keinen Platz für Hochbahnsteige sehen. Der nahe gelegene S-Bahnhof Eller Mitte (Linie S1) verfügt über keinen Aufzug. Momentan müssten alle Fahrgäste, die nicht die Stufen in die U-Bahn bewältigen können, mit der 705 bis Oberbilk S, dort umsteigen und von da aus zum Hauptbahnhof. „Die Alternative wäre der Bus, aber der fährt Umwege", so Holger-Michael Arndt von den Grünen.

Bis 1993 führte die damalige Linie 707 von Unterrath über den Hauptbahnhof und die Erkrather Straße bis zur Schlesischen Straße und dann weiter wie die heutige Linie 705 bis zur Endstelle Eller, Vennhauser Allee. „Sowohl die 705 als auch die U75 fahren im Zehn-Minuten-Takt und binden Eller, Lierenfeld und Oberbilk in einem attraktiven Takt an den Hauptbahnhof und an die Innenstadt an", erläutert eine Rheinbahnsprecherin. Die 707 verbinde hingegen Unterrath über den Hauptbahnhof und die Bilker Allee mit dem Medienhafen. Aktuell sei die Anbindung Ellers über gleich drei Bahnlinien – U75, 705 und 707 – zulasten der Anbindung des Hauptbahnhofs mit Bilk und dem Medienhafen nicht geplant, heißt es aus dem Verkehrsunternehmen. Ein Fortschritt bei der Planung der Hochbahnsteige für die U75, die das Problem der Barrierefreiheit lösen würden, gibt es nach Aussage der Stadt noch nicht. MBE

Düsseldorf: Im schmalen Straßenquerschnitt der nicht barrierefreien Haltestelle Eller-Mitte ist die Errichtung von Hochbahnsteigen nicht unumstritten und sorgt für Diskussionen MICHAEL BEITELSMANN (3)

Krefeld: M8C-Wagen 843, hier am 23. April 2019 noch im Linieneinsatz, erlitt bei einem Feuer im Depot an der Sankt Töniser Straße am 27. Januar einen Brandschaden. Von den M8C sind noch sechs betriebsfähig

Krefeld
Brand im Depot

■ In den frühen Morgenstunden des 27. Januar ist es im Straßenbahndepot der Stadtwerke Krefeld an der Sankt Töniser Straße zu einem Brand gekommen. Dabei erlitten zwei Mitarbeiter Rauchgasvergiftungen, als sie versucht hatten, den Brand zu löschen. Die Flammen griffen auch auf den M8C-Wagen 843 über, der möglicherweise größere Schäden davongetragen hat. Er hätte allerdings ohnehin in Kürze Fristablauf. Den Brand hatte ein Kühlschrank in einem Aufenthaltsraum ausgelöst. Zeitweise kam es am Morgen infolge des Brandes zu Störungen im Straßenbahnverkehr, weil die Oberleitungen im Depot ausgeschaltet werden mussten. Zehn Kurse konnten deshalb zum Dienstbeginn nicht ausrücken und mussten zunächst durch Busse ersetzt werden. Ohne den Tw 843 sind in Krefeld aktuell noch sechs M8C betriebsfähig. MBE

Wuppertal: Der Kaiserwagen wird nicht vor 2022 wieder auf der Strecke der Schwebebahn zu sehen sein, der Oldtimer benötigt zuvor wie die Wagen der Generation 15 neue Räder

Köln
Baufortschritt in Weidenpesch

■ Der Bau der neuen Abstellanlage für Stadtbahnen der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) in Weidenpesch geht voran. Das neue Fahrdienstgebäude, das zum Projekt auf dem Gelände neben der KVB-Hauptwerkstatt gehört, wurde im Dezember dem Betrieb übergeben. Das zweistöckige Gebäude steht auf einer Grundfläche von rund 240 Quadratmetern. In ihm befinden sich Räume für den Aufenthalt der Fahrerinnen und Fahrer, für den Betriebsrat, für Besprechungen sowie Schulungen. Zunächst wird die Fahrschule Stadtbahn der KVB einen Teil der Räume nutzen. Nach dem neuen Lagergebäude, das im November 2019 fertiggestellt wurde, wird in Kürze der nächste Meilenstein des Projekts erreicht: So liegen bereits die Gleise der neuen Zufahrt einschließlich Gleisdreieck zur Anbindung ans Bestandsnetz, auch der Bahnübergang Simonskaul ist weitgehend fertiggestellt. Im Januar liefen die Arbeiten zum Bau der Oberleitungsanlage. Die Fertigstellung der gesamten Abstellanlage ist für das zweite Quartal 2021 geplant. MBE

Wuppertal
Auch Kaiserwagen erhält neue Räder

■ Nach 120 Jahren und vier Millionen Kilometern Fahrleistung benötigt der „Kaiserwagen", das Museumsfahrzeug der Wuppertaler Schwebebahn, neue Räder. Bei Untersuchungen seien Risse im Stahl der alten Speichenräder entdeckt worden, teilte ein Sprecher der Wuppertaler Stadtwerke mit. Da die Räder neu hergestellt werden müssen, werde der Kaiserwagen wohl nicht vor Sommer 2022 wieder durch Wuppertal „schweben" können. In dem Wagen unternahm Kaiser Wilhelm II. am 24. Oktober 1900 eine Probefahrt mit der damals völlig neuartigen Schwebebahn. Der unter Denkmalschutz stehende Wagen wurde bislang für touristische Ausflugsfahrten und Trauungen genutzt. Bekanntlich gibt es Probleme bei den übrigen, für den Fahrgastverkehr genutzten Schwebebahnen: Die neu entwickelten Vollräder der Bahnen hatten zuletzt zum Teil bereits nach vier Monaten oder 20.000 Kilometern so gravierende Schäden aufgewiesen, dass sie ausgetauscht werden mussten. Deswegen steht das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel Wuppertals weiterhin werktags still. MBE

Berlin
Neue Trams für die Hauptstadt

■ Nachdem die vergaberechtliche Wartefrist abgelaufen ist, haben die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) am 15. Dezember 2020 den Zuschlag für die Beschaffung von bis zu 117 neuen Zweirichtungsfahrzeugen erteilt. Der Auftrag ging an den zwischenzeitlich von Alstom übernommenen Schienenfahrzeughersteller Bombardier. Dabei