



**Neue Tram-Strecken**  
Hannover und Mannheim:  
Wie die Netze wachsen



**Straßenbahn in Ybbs**  
So urig war der kleinste  
Betrieb Österreichs

Februar 2024  
€ 9,50  
Österreich: € 10,50  
Schweiz: CHF 15,90  
NL: € 10,90  
BE/LUX: € 10,90  
DK: DKK 105,95

# STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



Stillstand  
in München



Wie Schnee  
Ende 2023  
den Betrieb  
lahmlegte



Preiswerte Modernisierung im Ruhrgebiet

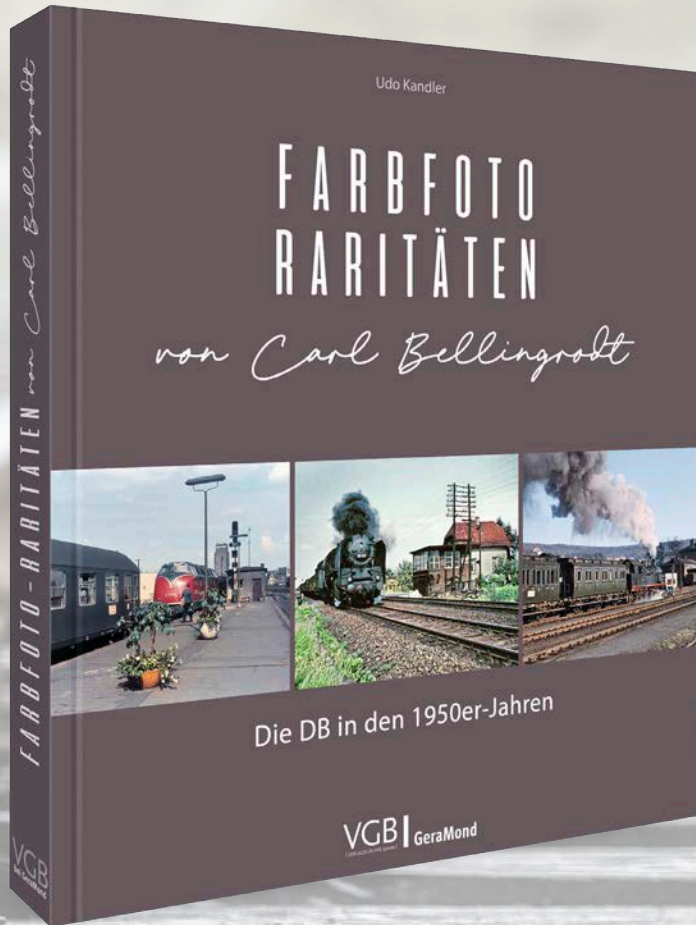
# Schüttelrutschen

Warum Betriebe vierachsige Gelenkwagen entwickelten

# KOSTBARE FARBFOTOS AUS DEN 1950ERN

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

© borisbelenky - stock.adobe.com



**NEU**

200 Farbbilder aus dem Archiv des bekannten Fotografen Carl Bellingrodt zeigen den abwechslungsreichen Bahnbetrieb bei der DB in den 1950er-Jahren.

- Fotoraritäten in Farbe aus den 1950er-Jahren
- Interessante und abwechslungsreiche Motive vom Bahnbetrieb bei der DB
- Wenig bekannte Aufnahmen des Altmeisters Carl Bellingrodt

192 Seiten - ca. 200 Abb.  
Best.-Nr. 53643  
€ (D) 49,99



Best.-Nr. 13083



Best.-Nr. 53287



Best.-Nr. 68104



Best.-Nr. 16281



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**  
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen  
Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

**VGB** | **GeraMond**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



# Stehzwang – die Zukunft des ÖPNV?

**B**eim Schreiben des Artikels über Oslo ist es mir wieder einmal aufgefallen: Die Verkehrsbetriebe zwingen ihre Fahrgäste immer öfter dazu, die Fahrt stehend zu verbringen. Ziemlich konsequent wird die Zahl der Sitzplätze mit jeder neuen Fahrzeuggeneration reduziert – zugunsten „großzügiger Multifunktionsbereiche“, wie die Eigenwerbung das Ganze nennt. Das ist positiv gesagt mehr Platz für Kinderwagen und Rollstühle. Anders betrachtet wird so durch mehr Stehplätze vorrangig auf dem Papier eine erhöhte Transportkapazität geschaffen, was bei manchen Verkehrsdienstverträgen bares Geld wert ist. Doch wie stark sind die Reduktionen wirklich?

Gab es in den alten, nun zur Ausmusterung anstehenden DÜWAG-Sechschsern in Oslo bei 2,50 Metern Breite noch 71 Sitzplätze auf 22 Metern Wagenlänge, weisen die brandneuen CAF Urbos 100 auf rund einem Drittel mehr Wagenlänge – 34,2 Meter – und 2,65 Metern Breite nurmehr 56 Sitzplätze auf. Eine Zahl, die sogar dem Hersteller peinlich zu sein scheint, denn er vermeidet auf öffentlichen Dokumenten sorgfältig die Angabe der Sitzplätze. Natürlich ist dieser Trend auch in Deutschland zu beobachten: In Frankfurt am Main hatten die alten DÜWAG-Achtachser auf 25,6 Metern Länge 64 Sitzplätze, die neuen Alstom Citadis bieten auf 31,5 Metern nur 56 Sitzplätze. Ein Münchner P-Wagen wies 80 Sitzplätze auf 33,4 Metern Wagenlänge des Triebwagen-Beiwagen-Gespansses auf; die aktuellen

vierteiligen Siemens Avenio haben auf 36,8 Metern Länge 69 Sitzplätze eingebaut.

Zeichnet nur die heutige Niederflrigkeit mit ihren in den Wageninnenraum ragenden technischen Einbauten verantwortlich für diese wirklich auffällige Sitzplatzreduzierung? Das mag vonseiten der Hersteller und Verkehrsbetriebe immer wieder ins Feld geführt werden und ohne Frage sind in manchen Fahrzeugbereichen ausreichend Sitzplätze nur begrenzt realisierbar. Ein weiterer Grund für weniger Sitze sind die beidseitigen Türen von betrieblich flexibler einsetzbaren Zweirichtungsfahrzeugen. Diese Frage muss jedoch erlaubt sein: Wäre hier nicht mit gutem Willen und cleverer Konstruktion mehr Komfort für die Fahrgäste machbar? Dass die Verringerung der Sitzmöglichkeiten zur Erhöhung der Gesamtkapazität Programm sein kann, zeigt sich schön dort, wo es gar keine Niederflrigkeit gibt und Türen auf beiden Seiten Standard sind: Die Wiener U-Bahn Type V aus den Jahren 2006 bis 2017 weist 260 Sitzplätze auf – der neue X-Wagen, in Betrieb seit 2023, verfügt bei gleicher Wagenlänge nur über 200 Sitzplätze bei 110 zusätzlichen Stehplätzen.

Aus meiner Sicht ist diese Entwicklung bedenklich. Wenn ich mehr als einige Stationen fahren will, erwarte ich als zahlender Fahrgast einen Sitzplatz für komfortables Reisen. Der Verzicht auf ausreichend Sitzplätze ist auch ein Verzicht auf Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zum eigenen Auto. Ich frage mich, ob wieder verstärkt Einrichtungswagen eingesetzt werden sollten, um mehr Sitzplätze unterzubringen.

Ein neuer Avenio der Bremer Straßenbahn AG bietet insgesamt acht „Mehrzweckflächen“, in denen Sitzen reine Nebensache ist

THOMAS ADOLPH

Ist der Sitzplatzschwund aus Ihrer Sicht wünschenswert – und sind Sie als Fahrgast vielleicht sogar froh, immerhin einen Stehplatz zu bekommen, statt gar nicht mitfahren zu können?

Schreiben Sie per E-Mail an [redaktion@strassenbahn-magazin.de](mailto:redaktion@strassenbahn-magazin.de) oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 79).



Thomas Adolph,  
Autor  
STRASSENBAHN  
MAGAZIN



## TITEL Mit der Schüttelrutsche durchs Revier ..... 40

### ► Betriebe

- **Scheitern im Schnee..... 6**  
**München: Ein Wintereinbruch** – Zum ersten Adventswochenende bescherte dieser der bayerischen Landeshauptstadt Stillstand bei der Tram, der auf manchen Linien eine Woche anhält. War es höhere Gewalt oder Führungsversagen?
- **Viel Volksabstimmung in Bern ..... 16**  
**Schweiz: Neue Fahrzeuge und Strecken in Bern** – Die Bundesstadt strebt einen Ausbau ihres Tramnetzes an. Nun stehen neue Projekte an und das Rollmaterial wird verjüngt
- **Franklin fährt Straßenbahn..... 22**  
**Mannheimer Tramnetz erweitert** – Die neue Straßenbahnlinie 16 in den Stadtteil „Franklin“ ist in Betrieb. Mit der Eröffnung wächst das Mannheimer Tramnetz um weitere 1,8 Kilometer
- **Seit dem 19. Jahrhundert unterirdisch ... 28**  
**USA: Straßenbahn Boston** – Die Massachusetts Bay Transportation Authority betreibt in und um Boston ein vielfältiges Netz aus U-Bahnen, Stadtbahnen und Bussen. Ein Besuch
- **Mit der ÜSTRA nach Hemmingen..... 30**  
**Stadtbahnnetz Hannover erweitert** – Die Stadtbahnen der ÜSTRA fahren seit Dezember bis nach Hemmingen. Wir waren bei der Inbetriebnahme dabei. Eine weitere soll folgen

### ► Fahrzeuge

- **Die große Rochade ..... 34**  
**Frankreich: Pariser Metrowagen** – Der Umbau auf automatischen Betrieb und mehrere Linienverlängerungen verändern den Pariser Fahrzeugpark. Die Pariser Metro erlebt die größte Typenverschiebung seit Jahrzehnten – und den Abschied eines bekannten Modells
- **Mit der Schüttelrutsche TITEL ..... 40**  
**Ruhrgebiet: Vierachsige Gelenkwagen** – Neben den ersten Großraumwagen tauchte Mitte der 1950er-Jahre ein weiterer neuer Fahrzeugtyp im Straßenbild vieler westdeutscher Großstädte auf: der Gelenkwagen mit schwebendem Mittelteil. Besonders häufig war dieses Gefährt im Ruhrgebiet zu finden. Kommen Sie mit uns auf eine Reise mit der Schüttelrutsche durchs Revier!
- **20 Jahre im Dienst ..... 52**  
**Polen: Combinos in Posen** – Kurz nach der Jahrtausendwende entschied sich die Stadt Posen, Combino-Straßenbahnen aus deutscher Produktion zu kaufen. Am 5. Januar 2004 feierte der erste Posener Combino seine Einsatzpremiere im Linienverkehr. Den ersten 20 Jahren Combino können nach der laufenden Modernisierung viele weitere Betriebsjahre folgen



▶ Schneechaos in München: Nichts ging mehr 6



▶ Paris: Veränderungen bei der Metro 36



▶ Kassel: Der lange Weg zum modernen Betrieb 58



▶ Ybbs: Eine kleine, aber feine Bahn 68

▶ **Geschichte**

■ **Auf dem Weg in die Moderne ..... 58**

Kassels Elektrische wird 125 – Erst spät nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Kasseler Straßenbahn grundlegend modernisiert. Heute fährt sie mit Regio-Trams, Stadtbahn- und Niederflurwagen vor und blickt der größten (Fahrzeug-)Investition ihrer Geschichte entgegen

■ **Kleine Bahn mit persönlichem Service ... 68**

Österreich: Die Straßenbahn in Ybbs – 46 Jahre hat die kleinste Straßenbahn Österreichs Ybbs mit dem Bahnhof Kemmelbach verbunden. Sie hat viele Anekdoten hervorgebracht

■ **Oldtimer im Dunkeln..... 80**

Museumsnacht in Köln – Nach den Coronajahren starten die kulturellen Aktivitäten wieder. Bei der Kölner Museumsnacht konnten die Besucher mit Straßenbahn-Oldtimern stilecht anreisen

RUBRIKEN	
Journal (aktuelle Meldungen) 8	Forum, Termine ..... 78, 79
Nächster Halt..... 33	Impressum..... 79
Einst & Jetzt ..... 56	Vorschau ..... 82
Fundstück ..... 73	

**Straßenbahn im Modell 74–77**

<b>Antriebe für Eigenbauten:</b> Der Modellstraßenbahn-Hersteller Halling bietet neue Motor-Drehgestelle an	74
<b>Remscheids Elektrische:</b> 1:15-Modell der „Nr. 3“	77
<b>Tatra T3 in H0:</b> Brekina plant ein (Stand-)Modell	77



**Titelmotiv**

Besondere Verbreitung fanden die „Schüttelrutschen“ im Ruhrgebiet: Am 31. Mai 1981 dreht Museumstriebwagen 435 seine Runden durch Dortmund BERND DÜTSCH

**Rücktitel**

Um historische Straßenbahnen weiterhin einsetzen zu können, müssen jüngere Fahrer die Typberechtigung hierfür erlangen. Am 28. März 2023 war der historische Triebwagen 42 in Brandenburg an der Havel zu diesem Zweck als Fahrerschulung unterwegs

CHRISTIAN MUCH



# Scheitern im SCHNEE

**München: Ein Wintereinbruch** ■ Zum ersten Adventswochenende bescherte dieser der bayerischen Landeshauptstadt Stillstand bei der Tram, der auf manchen Linien eine Woche anhielt. War es höhere Gewalt oder fehlende Vorbereitung auf den Winter?



Am Freitagabend ist der Weichendienst im Dauereinsatz, um Störungen zu beheben (hier am Leonrodplatz). Die Betriebseinstellung zwei Stunden später verhindert das aber nicht



**Mit Fahrdraktkontrollwagen 2942 war in der großen Schneenacht nur eine einzige Bahn im Münchner Tramnetz unterwegs, um den Schnee von den Gleisen zu räumen. Zu diesem Zeitpunkt ist der Schnee noch frisch**

BILDER, WENN NICHT ANDERS ANGEGEBEN: FREDERIK BUCHLEITNER

**In der dezentralen Abstellfläche Ackermansschleife sind noch nicht alle Weichen beheizt. Hier müssen die Schneehaufen mit der Schaufel in Handarbeit von der Weiche geschippt werden**

Bereits zu Beginn der letzten Novemberwoche zeichnete sich ein schneereicher Wintereinbruch ab, die Heftigkeit hat die Führungsetage der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) offensichtlich überrascht. Ab Freitagmittag schneite es in München durchgehend, ab dem späteren Nachmittag blieben die weißen Flocken dann auch auf Freiflächen und Straßen liegen. Während es beim Bus und insbesondere den Anhänger-Buszügen zu kritischen Betriebssituationen kam, verlief der Abend bei der Tram im Grunde noch stabil. Eine größere Störung hatte die Tram nach 21 Uhr südlich des Hauptbahnhofs zu verzeichnen: In der Bayerstraße (Linien 18 und 19) neigten sich mit Schnee beladene Baumäste auf die Oberleitung und mussten von der Feuerwehr zurückgeschnitten werden, nach Wiederaufnahme des Trambetriebs entschieden sich die Verantwortlichen um 22:20 Uhr für eine sofortige Gesamteinstellung des Tramverkehrs bis zum Betriebsschluss.

### Aus der Theorie: „Vor der Lage bleiben“

Der in Krisensituationen übliche Ausdruck „vor der Lage bleiben“ beschreibt auch die in so einer Schnee-Situation vorbereiteten

Winterdienstpläne der Stadtwerke München (SWM): Mit Manpower müssen – besonders nach einer Betriebseinstellung – binnen weniger Stunden die Tramstrecken wieder befahrbar gemacht werden. Selbstverständlich gibt es dafür auch Priorisierungspläne für besonders wichtige Strecken, aufgrund der Vielzahl an Bäumen ist bei steigender Schneelast für störungsanfälligeren Strecken wie der Linie 25 nach Grünwald vorläufig ein Busersatzverkehr vorgesehen.

Nachdem die MVG schon 2006 eine mehrtägige Betriebseinstellung aufgrund von lang anhaltendem Schneefall verursachte, hat sie sich in den Folgejahren neu aufgestellt: Für die Räumfahrten sollen Zweiwege-Unimogs dienen, die zwar gegenüber einem schwereren echten Straßenbahnfahrzeug gewisse Nachteile aufweisen, dafür aber flexibel einsetzbar sind und im Gegensatz zu restlichen Schienen-Wagenpark auch verstellbare Räumchilder besitzen. Außerdem bekam der 1926 als Posttram gebaute, 1961 zum Fahrdraktkontrollwagen (FK 1.8) 2942 umgebaute letzte schienengebundene Arbeitswagen der Münchner Tram ein Räumchilder.

Viel wichtiger ist allerdings die Vorhaltung robuster Straßenbahnwagen, die in dichter Frequenz als Betriebsfahrt – in München „Schneewagen“ genannt – die Strecken von weiterem Schneefall freiräumen. Die dafür bis 2020 eingesetzten P-Wagen eigneten sich für mehr als 20 Zentimeter Schneehöhe, während bei den Niederflurwagen schon ab fünf Zentimetern Schnee über der Schienenoberkante akute Entgleisungsgefahr besteht.

Schon seit im September 2020 der letzte P-Wagen aufs Abstellgleis rollte, war klar, dass hier eine erhebliche Lücke in den Winterdienstplänen besteht.

### Verhängnisvolles Vereisen

Nach der Betriebseinstellung der MVG passierte in der Nacht auf Samstag, den 2. Dezember bei der Tram jedoch überhaupt nichts: Es rückten keine Unimogs, Arbeitswagen oder Betriebsfahrten zur Freihaltung des Netzes aus. Sogar sich freiwillig für Räumaufgaben meldendes Fahrpersonal wurde nach Hause geschickt.

Einzig ein kleines Team freiwillig zum Hilfsdienst erschienener SWM-Mitarbeiter rückte nach Rücksprache mit der Leitstelle mit dem FK-Wagen 2942 aus, anfangs, um insbesondere die nachts zur dezentralen Abstellung benötigte Ackermansschleife freizuräumen. Im Anschluss befuhr der Arbeitswagen mit Maximumdrehgestellen weitere Teile des zu diesem Zeitpunkt trotz hoher Schnee-

**Der 2006 mit Räumchilder ausgestattete Arbeitswagen 2942 leistet in der Ackermansschleife einen guten Dienst, den frisch gefallenen Schnee wegzuräumen**



mengen noch frei befahrbaren Netzes. Ein weiteres Problem: Die durchaus mit Personal besetzten Niederflur-Schneewagen rückten im Laufe der Nacht nicht aus, sondern blieben im Betriebshof.

Zwischenzeitlich war der Samstagvormittag angebrochen, die externen Räumdienste schoben ihren Schnee auf die unbefahrenen Tramrassen. Für das kleine Team des FK-Wagens war im Laufe des Vormittags der Einsatz beendet, um nicht über die Grenzen der zulässigen Arbeitszeit zu kommen. Der Tw 2942 rückte ein.

Während die Stadt langsam erwachte und große Räumfahrzeuge die Straßen vom Schnee befreiten, passierte bei der Münchner Tram erneut nichts. Selbst als am Samstag gegen 15 Uhr bei rund 40 Zentimetern Höhe der Schneefall stoppte, gab es keine Versuche, das Netz wieder befahrbar zu bekommen.

Ebenfalls vom anhaltenden Schneefall betroffen war die Nachbarstadt Augsburg, die auch am Freitagabend den Straßenbahnbetrieb einstellte. Im Laufe des Samstags wurde das Netz allerdings – auch mit den noch betriebsbereiten älteren robusten Wagen – freigeräumt, um schon am Sonntagmorgen den Fahrgastbetrieb wieder weitgehend regulär zu ermöglichen.

Das FK-Wagen-Team der Vornacht fand sich im Laufe des Samstagabends wieder zusammen, diesmal, um die wichtige West-Ost-Linie 19 freizuräumen. Ganz gemäß der Wettervorhersage sanken zu diesem Zeitpunkt die Temperaturen deutlich ins Minus, der den ganzen Tag von Fahrzeugen und Passanten ins Gleis gedrückte Schnee vereiste besonders an den Gleisüberfahrten. Die Folge: Durch die weitgehende Untätigkeit in den 24 Stunden zuvor wurde eine Wiederinbetriebnahme utopisch, selbst das Freifahren einiger Streckenmeter wurde im Laufe der Nacht auf Sonntag zu einer mehrstündigen harten Arbeit.

### Längst vereist, aber plötzlich medial präsent

Sonntags änderte sich die Situation: Der Bus konnte seinen Dienst wieder aufnehmen. Für die Tram wurden ab dem Nachmittag große Räumfahrzeuge und viele Freiwillige organisiert, um die zu diesem Zeitpunkt längst hoffnungslose Arbeit der Enteisung der Gleise zu übernehmen. Die schwere Arbeit Meter für Meter wurde zum Medienspektakel, nahezu stündlich veröffentlichte die MVG in den Sozialen Medien anberaumte Ziele zur Wiederinbetriebnahme der Strecken. Ebenso zeigte sie Bilder von den nun an vielen Stellen präsenten Räumtrupps. Besonders die Rolle des Fahrdrahtkontrollwagens 2942 wurde von

den Medien sogar überregional aufgenommen, wollten die SWM das Fahrzeug doch eigentlich 2020 verschrotten. Nur durch Engagement und tatkräftige ehrenamtliche Arbeit des Museumsvereins Freunde des Münchner Trambahnmuseums e.V. bekam der Oldie sogar eine in großen Teilen durch den Verein durchgeführte Hauptuntersuchung. Am Montagabend gelang die Wiederinbetriebnahme eines 1,5 Kilometer langen Teilstücks (Einsteinstraße – Max-Weber-Platz, vier Haltestellen) der sonst über 14 Kilometer langen Linie 19. Am Abend des Dienstags folgte die gesamte Linie und anschließend – Schritt für Schritt, aber beschleunigt dank Tauwetter – bis Freitagabend das gesamte Netz.



### Viele gute Gründe?

Den Abschluss markierte am Freitag, den 8. Dezember eine Pressekonferenz, bei der eine Vielzahl an guten Gründen für die Betriebs-einstellung und das einwöchige Chaos bei der Tram genannt wurden: eine unübersichtliche Lage am Abend, Unfälle und Entgleisungen, hohe Schneelast auf den Bäumen, defekte Weichenheizungen, die Vereisung der Überfahrten und Fahrzeugschäden bei den Räumarbeiten.

„Jetzt, wo der Betrieb wieder läuft, werden wir mit der Verwaltung der Landeshauptstadt selbstkritisch in die Manöverkritik gehen. Entscheidend für die Zukunft ist, dass wir ein Verfahren finden, um die Rillenvereisungen zu vermeiden. Außerdem müssen wir die Koordination der Räumdienste verbessern sowie ein frühzeitiges Räumen der Kreuzungsbereiche und Haltestellen erreichen. Der Schnee darf nicht auf den Schienen und an den Haltestellen abgeladen werden“, sagte Ingo Wortmann, Vorsitzender der Geschäftsführung der MVG.

All diese Gründe sind nicht abzustreiten während eines Wintereinbruchs. Lediglich die Angabe des Ablaufs, der Zeitpunkte und der Stärke der Auswirkungen der einzelnen Störungsmomente sind zu hinterfragen – insbesondere, warum in den 24 Stunden vor den kritischen Minustemperaturen keine ernsthaften Anstrengungen zur Aufrechterhaltung des Betriebs unternommen wurden.

Nach dem MVG-Schneechaos 2006 wurden sinnvolle Notkonzepte erstellt, manche Maßnahme eher zur Besänftigung von Presse und Stadtpolitik getätigt. Besonders der Einsatz der robusten P-Wagen als Schneewagen brachte SWM und MVG bisher nie in die jetzt eingetretene Situation, den Betrieb komplett einstellen zu müssen. Und es stellt sich die große Frage: Wann kommt der nächste Schnee? **FREDERIK BUCHLEITNER**

 **Entscheidend ist, dass wir ein Verfahren finden, um die Rillenvereisungen zu vermeiden!** 



**OBEN Ruhe nach Ende des Schneefalls am Samstag: Auf der zentralen Sonnenstraße sind die Gleise ungeräumt, wenig später vereisen Schnee und Matsch in den Rillenschienen**





Mehrere Trams müssen für sechs Tage in der Ackermannschleife überwintern, weil die Strecken unbefahrbar sind

PETER SCHRICKER



Bei einer Pressekonferenz zeigte die MVG die Räumung der vereisten Gleise. Von der Stuttgarter SSB kam ein Unimog zu Hilfe



Es dauert fast vier Tage, ehe wieder ein kleines Teilstück in Betrieb gehen kann. FK-Wagen 2942 ist am Montagvormittag am Fuße des Maximilianeums an der Spitze des Räumverbands unterwegs



Magdeburg: Kaiser-Otto-Brücke eingeweiht – weitere Baustellen stehen bevor

## Brückenschlag über die Elbe erfolgreich



Am 22. Dezember 2023 eröffnete die MVB unter Anwesenheit von Oberbürgermeisterin Borries, Sachsen-Anhalts Verkehrsministerin Hüsken und der MVB-Geschäftsführerin Münster-Rendel mit den beiden historischen Wagen 23 und 138 die neuen Brücken über die Elbe mit einer Parallelfahrt

■ Am Ende war es zwar ziemlich knapp, doch konnte das Versprechen, die neuen Elbbrücken noch vor Weihnachten zu übergeben, eingehalten werden – zumindest für die Straßenbahn. Am 22. Dezember 2023 war es soweit: Um 15 Uhr begann die Eröffnungszeremonie an der neuen Haltestelle Heumarkt. Nach einigen Ansprachen wie jener der Oberbürgermeisterin Simone Borries (parteilos), der Verkehrsministerin Lydia Hüsken (FDP) und der MVB-Geschäftsführerin Birgit Münster-Rendel setzten sich die beiden

geschmückten historischen Triebwagen 23 und 138 parallel über die Kaiser-Otto-Brücke mit ihren markanten Pylonen in Richtung Allee-Center in Bewegung. Bis 18 Uhr pendelten beide Wagen zum Nulltarif zwischen beiden Haltestellen. Kleines Bonmot am Rande: Tw 23 hatte übrigens schon am 7. Oktober 1965 die neue Strombrücke eingeweiht.

Am 21. Dezember 2023 fanden ab dem Mittag die Probefahrten mit drei verschiedenen NGT statt. Dem schlossen sich später Einweisungsfahrten mit dem Fahrschulwagen an,

die sich auch nach dem Eröffnungstag fortsetzten.

Am Abend des 22. Dezember 2023 begann dann mit Abfahrt der Zuschauer des Handball-Bundesligaspiels des SC Magdeburg auch gleich der Fahrgastbetrieb mit der Sonderlinie 15, einen Tag später mit Betriebsbeginn der fahrplanmäßige Betrieb.

Einen Wermutstropfen gibt es: Die anfangs geplanten Kosten von knapp 100 Millionen Euro stiegen am Ende für die gesamte Brückenbaumaßnahme auf rund 250 Millionen. Mehrfach musste der Stadtrat Nachschläge ge-

nehmigen, zuletzt als Kredit, denn die Fördermittel des Landes aus dem Hochwasserfonds sind ausgeschöpft.

Neu war die Idee einer Strombrückenverlängerung übrigens nicht: Schon Anfang der 1970er-Jahre gab es entsprechende Beschlüsse und vorbereitende Arbeiten, die bereits rund drei Millionen DDR-Mark kosteten. Doch im nächsten 5-Jahres-Plan war die Strombrückenverlängerung nicht mehr enthalten, Geld und Material fehlten. Erst das Hochwasser 2013 beschleunigte das Projekt, war doch die alte Anna-Ebert-Brücke da-