7 STRASSENBAHN MAGAZIN

Bremer „Zigarren“
Ihre letzte Ära bis zum Abschied 1990

Brandenburger Relikt
Kommt nun ein Teil der Überland-Tram zurück?

Juli 2021
€ 8,90
Österreich: € 9,80
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,20
LUX: € 10,20
DK: DKK 99,95

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte

07
4 194091 708900

Tram grenzenlos gut?

Deutschland, Frankreich, Schweiz: Wie sich die binationalen Linien bewähren

45 Jahre, 584 Wagen:
So prägte der KT4D Berlin

Tschüss, Tatra!

ZEITREISE AUF SCHIENEN

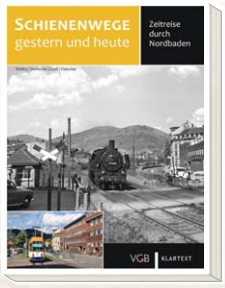
NEU

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 € 20,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend

© Papichew Aleksandr

Bremst der Elektrobus die Straßenbahn aus?

Wettrennen, Konkurrenzkampf, sinnvolle Koexistenz? Auf Straßen- und Stadtbahnsysteme und insbesondere deren Ausbau kommen durch Elektrobusse neue Herausforderungen zu (im Bild ein Stadtbahnwagen vom Typ TW 3000 und ein Solaris E-Bus der ÜSTRA Hannover)
ÜSTRA/UHLENHUT

Der Klimawandel und seine Folgen werden immer offensichtlicher, auch wenn das kühle Frühjahr 2021 vom Trend abwich. Sowohl die Europäische Union („Green Deal“) als auch die Bundesregierung haben jüngst ihre Bemühungen im Klimaschutz intensiviert. Deutschland will den Treibhausgasausstoß stärker reduzieren als geplant. Im städtischen Verkehr ruhen große Hoffnungen auf den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Fußgängerverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr – und damit auch die Straßenbahn – sollen ihre Anteile erhöhen und den Treibhausgasausstoß in der Stadt senken. Im Grunde ist die Straßenbahn bei dem Thema fein raus: Sie fährt bereits mit bewährter Technik vor Ort emissionsfrei. Jetzt noch Strom aus regenerativen Energien eingespeist und die Klimabilanz schaut hervorragend aus. Anders der Bus: Er muss den Sprung vom Dieselbus zum Elektrobus erst schaffen und die technische Entwicklung ist noch im Fluss. Der Rahmen hierfür ist mittlerweile vorgegeben: Laut „Clean-Vehicles-Directive“ der Europäischen Union müssen bis 2025 mindestens 22,5 Prozent der neuen Stadtbusse abgasfrei sein. Bis 2030 müssen mindestens 32,5 Prozent abgasfreie Neufahrzeuge erreicht werden.

Im Zuge dessen verliert die Straßenbahn ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal: E-Busse werden in Zukunft ebenfalls als Fahrzeug abgasfrei unterwegs sein. Der Fahrkomfort wird sich ohne die Vibrationen des Dieselmotors verbessern. Perspektivisch ermöglicht die flexible Anordnung der Elektromotoren größere Fahrzeugeinheiten als den Schubgelenkbus. Diese sich verändernden Faktoren sind bei der politischen und öffentlichen Wahrnehmung nicht zu unterschätzen. Werden etwa die Argumente für die Straßenbahn weniger? Wie kann man für die Straßenbahn gegensteuern und ihre Stärken herausarbeiten?

Stärken der Straßenbahn sind in großer Menge vorhanden. Sie lässt sich städtebaulich hervorragend integrieren, sei es mit eigenem Rasengleis oder im historischen Stadtbild und bei Bedarf ohne Oberleitung. Sie ermöglicht hohe Lebensqualität in der Stadt und sorgt beispielsweise durch eigene Bahnkörper oder Lichtsignalbeeinflussung für einen außerordentlich stabilen Betrieb. Aber eigentlich stellt sich die Frage ganz anders: Müssen denn Straßenbahn und E-Bus miteinander verglichen, am Ende womöglich gegeneinander ausgespielt werden? Ist es nicht viel sinnvoller, die Stärken beider Verkehrsmittel zu kombinieren? Das bewährte Zusammenspiel der Straßenbahn für stark frequentierte Bereiche und des Busses zur Flächenerschließung bekäme damit eine neue, noch umweltfreundlichere Basis. Und die sogar recht bald, was angesichts des dringenden Handlungsbedarfs in Sachen Klimaschutz nur nützlich sein kann.

Die Redaktion STRASSENBAHN MAGAZIN

Wie bewerten Sie die Konkurrenzsituation zwischen Elektrobus und Stadtbahn/Straßenbahn in den kommenden Jahren?

Schreiben Sie per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 74).

Inhalt

TITEL Berlin: 45 Jahre KT4D-Geschichte bei BVB und BVG gingen im Mai 2021 zu Ende.....36

▶ Betriebe

Über die Grenze TITEL 16

Binationale Straßenbahnen: Eine Linie, zwei Länder – Weltweit gibt es derzeit vier Städte mit Trambetrieben, deren Netz sich über Landesgrenzen hinweg erstreckt. Alle befinden sich in Europa, drei davon beziehen Deutschland mit ein. Wie erfolgreich sind die grenzüberschreitenden Verbindungen und welche Besonderheiten zeichnen sie aus?

Bühne frei! 28

SM-SERIE ab Weiche nd

Verschiebekonstruktionen als Weichen-Alternative – Einige Straßenbahnbetriebe verfügen über Schiebebühnen. Diese sperrigen, aber im Vergleich zu Weichen-Zuwegungen extrem platzsparenden Konstrukte finden sich vor allem in den großen Hauptwerkstätten, wo es weniger auf schnelles bzw. häufiges Ein- und Ausfahren ankommt

Lücke im „Burgring“ 32

SM-Serie Es fährt (k)eine Bahn nach …

Nürnberg: Betriebsstrecke mit neuer Perspektive? – Bis vor zehn Jahren bestand Nürnbergs Straßenbahn-Liniennetz aus einem Ring rund um die Innenstadt. Das wachsende U-Bahnnetz raubte dem nördlichen Teil dieses „Burgrings“ im Bereich Pirckheimer Straße den Linienverkehr, der aber langfristig zurückkehren könnte

▶ Fahrzeuge

Tschüss, Tatra TITEL 36

Berlin: KT4D-Ära nach 45 Jahren beendet – Am 7. Mai 2021 schickte die BVG ihren legendären Fahrzeugtypen endgültig in Rente. „Tschüss, Tatra“ hieß die Devise, die an jeder der acht am letzten Betriebstag eingesetzten Doppeltraktionen zu lesen war. Bernhard Kußmagk, ehemaliger West-Berliner, erinnert sich an die einst stadtbildbestimmenden Fahrzeuge aus der ČSSR, die signifikant dazu beitrugen, die Berliner Straßenbahn zu expandieren

Allrounder in Nordböhmen 50

Tschechien: Tatras in Most und Liberec heute – In Most spielt der T3 bei der von Industrie geprägten Straßenbahn nur noch eine Nebenrolle. Dagegen dominiert er in Liberec nach wie vor die Stadtlinien und die Überlandlinie 11, wo die Meterspur-Ära aber jetzt zu Ende geht

Historischer Helfer wird fit gemacht 55

Wuppertals Turmtriebwagen 628 – Auf der Museumsstrecke zwischen Wuppertal und Solingen stehen Fahrdrahtarbeiten an. Bald soll der dafür dringend benötigte historische Arbeitswagen wieder eingesetzt werden können

Linientreu ab 1975 TITEL 56

Bremen: Die letzte Ära der Großraumwagen – Während die fünf von LHB gebauten Großraumzüge T4a/B4a bereits 1977 den Dienst in der Hansestadt an der Weser quittieren mussten, fanden die von Hansa gelieferten „Zigarren“ 1975 mit der Linie 10 eine Heimat, welcher der Fahrzeugtyp T4b/B4b bis zu seinem Karriereende 1990 auch treu blieb

Straßenbahnbetrieb über Staatsgrenzen hinweg 16

Tatra T3 bei den Betrieben in Liberec und Most 50

Bremens Großraumwagen und ihre letzte Linie 10 56

Durch Letmathe fuhren bis 1959 Straßenbahnen 62

▶ Geschichte

Tram-Idyll im Sauerland 62

Die Iserlohner Kreisbahn – Ab 1900 fuhren am Nordwestrand des Sauerlands Straßenbahnen. Den Zweiten Weltkrieg überstand der seit 1942 als Iserlohner Kreisbahn AG firmierende Betrieb fast unbeschadet. Doch bereits 1959 ging die Ära des Personenverkehrs zu Ende

Hier hat es sich „ausgebaut" 69

Fundstück in Bochum – In Bochum-Hamme erinnert ein Gleisrest an den 2005 geschlossenen Straßenbahn-Bauhof – aber nicht mehr lange ...

Kehrtwende an der Havel TITEL 76

Brandenburg an der Havel: Die Überlandstrecke nach Kirchmöser – Vor knapp 20 Jahren schien die eingleisige Überlandstrecke über Plaue nach Kirchmöser West aus der Zeit gefallen – und wurde eingestellt. Nun gibt es Planungen für ein teilweises Comeback der Tram-Verbindung

Straßenbahn im Modell 68–71

Letzte Meldung aus „Tramlingen": Zuletzt haben wir 2012 über diese bemerkenswerte H0e-Straßenbahnanlage von Siegfried Elsner berichtet. Seither hat sich viel getan – doch die neuen Impressionen sind inzwischen Erinnerung ...

Titelmotiv

Die allerletzte Tatra-Linienfahrt in Berlin am 7. Mai 2021 mit den in den Betriebshof Marzahn einrückenden Tw 6100 und 6127. Die stimmungsvolle Aufnahme in ganzer Pracht mit vollständig abgebildetem „Telespargel" finden Sie auf Seite 36 THOMAS LENHART

Rücktitel

Wien im Sommer 1976: Noch im Linksverkehr fährt N_1-Triebwagen 2923 an der Spitze von zwei weiteren N_1 und vier N_2-Beiwagen in die Haltestelle Margaretengürtel ein. Die Linie GW (Gürtel-Wientallinie) gab es nur in der Umstellungsphase von der Stadtbahn zur U-Bahn zwischen dem 7. Mai 1976 und dem 31. März 1978

OLAF GÜTTLER

RUBRIKEN

Bild des Monats 6
Journal (aktuelle Meldungen) 8
Nächster Halt 31
Einst & Jetzt 61
Forum (Leserbriefe) 72
Buchrezension. 73
Impressum 74
Vorschau 82

Ruhrpott-Oldies auf Jubiläums-Schaulauf

Anlässlich des 25. Jubiläums der „neuen“ Straßenbahn Oberhausen pendelten am 30. Mai 2021 drei „Oldtimer“ zwischen den Oberhausener Haltestellen Landwehr und Sterkrade, Neumarkt der Linie 112. Der ursprünglich 1899 gebaute historische Zweiachs-Tw 25 der Stadtwerke Oberhausen (vorne), der Essener Gelenkvierachser 705 „Schüttelrutsche“ (Mitte) und der Essener Aufbauwagen 888 (hinten) durften wegen der pandemiebedingten Auflagen allerdings keine Fahrgäste mitnehmen. Doch auch die reinen „Schaufahrten“ erfreuten an diesem sonnigen Sonntag viele Schaulustige entlang des Strecke.

Der ursprüngliche Straßenbahnbetrieb der Stadtwerke Oberhausen war mit Einstellung der letzten Linie 1 am 13. Oktober 1968 Geschichte. „Formal straßenbahnfrei“ wurde die Revier-Großstadt (heute rund 210.000 Einwohner) aber erst am 19. Oktober 1974. Bis dahin kamen Straßenbahnwagen der „Vestischen“ noch über die Stadtgrenze zu Bottrop einen knappen Kilometer in den nördlichen Stadtteil Klosterhardt hinein.

Am 1. Juni 1996 kehrte die Straßenbahn durch die Inbetriebnahme der Verlängerung der fortan als Gemeinschaftslinie geführten 112 aus Mülheim an der Ruhr schließlich auf Oberhausener Stadtgebiet zurück. MICHAEL BEITELSMANN

S
S
25
FALLT AUF

STRASSENBAHN MAGAZIN Journal

Meldungen aus Deutschland, aus der Industrie und aus aller Welt

Freiburg: Vorbereitung für Streckenumverlegung und nächster Urbos-Auftrag

Modernisierung im Breisgau geht weiter

Hier geht es künftig geradeaus statt schräg nach rechts: An der Haltestelle Rennweg beginnt die Neubaustrecke und zweigt vom bisherigen, stillzulegenden Trassenverlauf der Linie 2 durch die Komturstraße ab. Die Trassierung ist dann unabhängig vom Autoverkehr NICOLAI SCHMIDT (4)

Nach dem erst im vergangenen Dezember eröffneten zweiten Bauabschnitt der Messe-Linie arbeitet die Freiburger Verkehrs AG (VAG) an ihrem nächsten Großprojekt, der Verlegung der Straßenbahn aus der Komturstraße in die parallel verlaufende Waldkircher Straße. Am 20. Mai begannen die Gleisbauarbeiten, nachdem seit März der Rückbau sowie Erd- und Tiefbauarbeiten erledigt wurden. Am ersten Abschnitt der neuen Strecke entstehen die neuen Haltestellen Zollenhallenplatz und Eugen-Martin-Straße. An letztgenannter Haltestelle hat die VAG einen Gleiswechsel vorgesehen.

Bereits zu früheren Zeiten befand sich in diesem Bereich eine Strecke zur Endstelle Güterbahnhof. Lange lag hier auch noch das Anschlussgleis zum Güterbahnhof, über das zum Beispiel noch neue Fahrzeuge und Material angeliefert wurden, Linienverkehr gab es da längst nur noch auf der Komturstraße.

Im weiteren Verlauf der Bauarbeiten ist der Lückenschluss zur Zwischenendstelle Hornusstraße vorgesehen. Die aufwendigste Bauleistung dieser neuen Strecke ist die Rossgässlebachbrücke, welche seit Mai fertiggestellt ist. Beim ersten Bauabschnitt rechnet man mit dem Abschluss der Bauarbeiten im August. Alle Arbeiten liegen bisher genau im Zeitplan. Die Bauarbeiten am weiteren Verlauf der Strecke sowie die gesamte Fertigstellung sind für das

Die ersten neuen Gleise liegen schon für die Trasse Waldkircher Straße, bis zur ersten Fahrt 2023 dauert es allerdings noch

Dieser Blick in eine Seitenstraße verdeutlicht, wie nah beieinander jetzige und künftige Streckenführung liegen

Tw 314 aus der jüngsten Urbos-Serie. Eine weitere Serie von acht Wagen ist inzwischen beauftragt und kommt bis 2024 in Dienst

Frühjahr 2023 vorgesehen. Mit der Verlegung der Strecke möchte die VAG das sich seit einigen Jahren auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs entwickelnde Neubauviertel „Güterbahnareal" besser anbinden. Die Stadt Freiburg geht von etwa 4.000 neuen Anwohnern und genausoviel Arbeitsplätzen aus, die hier von der neuen Streckenführung profitieren.

Kritik an neuer Trasse

Praktisch wird die neue Strecke allerdings nur um weniger als 100 Meter versetzt, was auch Kritik hervorrief. Einerseits wird die Bahn aus sehr dichter Wohnbebauung entfernt, was für viele Nutzer weitere Wege bedeutet, andererseits wird der neue Stadtteil kaum besser erschlossen. Die zukünftige Tramlinie liegt am Rand des neuen Stadtteils und die guten Zuwegungen und Parkmöglichkeiten könnten den Umstieg auf die Tram erschweren.

Ein großer Vorteil des Neubaus wird die stärkere Unabhängigkeit vom Individualverkehr sein. Neben der verbesserten Verkehrsführung werden Vorrangschaltungen und vor allem der meist vorhandene eigene Gleiskörper eine größere Zuverlässigkeit und Durchleitungsgeschwindigkeit ermöglichen. Auch durch Rasengleis und die Begrünung von Fahrleitungsmasten, bringt der Bau neben weniger Bodenversiegelung auch einige positive Effekte für das Stadtklima mit sich – obwohl zum Unmut vieler zunächst einige Bäume gefällt werden mussten.

Die Kosten für das Projekt sind mit 19,4 Millionen Euro veranschlagt, wobei das Land Baden-Württemberg etwa 10,6 Millionen Euro beisteuert. Bei den Kosten ist allerdings zu beachten, dass auch die alte Strecke inklusive Anpassungen zur Barrierefreiheit hätte in Kürze saniert werden müssen – mit wohl weit geringerer Förderquote. Mit der voraussichtlichen Eröffnung Mitte 2023 wird die alte Strecke durch die Komturstraße, an der früher auch der gleichnamige Betriebshof lag, eingestellt und abgebaut.

Acht weitere Urbos

Nur wenige Wochen nach Zulassung der jüngst gelieferten fünf Urbos 100 hat die VAG Ende Mai den Kauf acht weiterer Fahrzeuge gleichen Typs bekannt gegeben. Mit der Bestellung der vierten Serie bei CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) zog die VAG eine 2017 vereinbarte Option, die im Kaufvertrag der zuletzt gelieferten fünf Urbos vereinbart worden war. Sollten zunächst sieben weitere Wagen kommen, sind nun sogar acht geordert worden.

Die VAG möchte mit den Neuanschaffungen einerseits den stetig wachsenden Bedarf decken, andererseits sollen die GT8N – aktuell sind noch zehn Fahrzeuge im Einsatzbestand – der Baujahre 1990 und 1991 ersetzt werden. Die sogenannten Sänften mit ihrem Niederflurmittelteil wären die ersten Freiburger (Teil-)Niederflurwagen, die zur Ausmusterung kommen. Zum voraussichtlichen Zeitpunkt des Ausscheidens werden sie dann jeweils eine Laufleistung von etwa 1,7 Millionen Kilometern haben, was etwa 40 Erdumrundungen am Äquator entspricht. Wie viele dieser Wagen dann tatsächlich ausscheiden, hängt wohl auch von der dann vorherrschenden Lage ab. Die zuletzt aus dem Verkehr genommenen hochflurigen GT8K sollten eigentlich schon durch frühere Urbos-Lieferungen abgelöst werden.

Mit Auslieferung der vierten Serie zwischen September 2023 und April 2024 wächst die Freiburger Urbos-Flotte auf dann insgesamt 25 Wagen (Tw 301–325) an. Die zu 100 Prozent niederflurigen Siebenteiler mit einer Länge von 42 Metern, bei einer Breite von 2,30 Metern, werden sich nur in Details von den bisher gelieferten 17 Fahrzeugen unterscheiden. NIS

Köln

Abstellanlage Weidenpesch in Betrieb

■ Bereits am 12. April haben die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) einen Teil ihrer neuen Abstellanlage für Stadtbahnen in Weidenpesch in Betrieb genommen. Im Neubau auf dem Gelände neben der Hauptwerkstatt befindet sich jetzt zusätzliche Abstellkapazität für 64 Fahrzeuge. Das erste Drittel der dreigliedrigen Abstellhalle wird im laufenden Betrieb genutzt – die beiden weiteren Drittel will die KVB in den kommenden Monaten

Braunschweig

■ In einem Online-Dialogforum diskutierten am 27. Mai rund 80 Interessierte über die Vorplanung für eine Wendeanlage in Gliesmarode. Im Rahmen der projektierten Verlängerung der Tram ins Neubaugebiet Volkmarode Nord soll diese neue Wendeanlage im Bereich der Kreuzung Berliner/Querumer Straße entstehen. Diese sei im Vergleich zu den mittlerweile verworfenen Alternativen schalltechnisch besser, benötige keinen Grunderwerb, weise die kürzeste Streckenlänge auf und verursache so die geringsten Bau- und Betriebskosten. Die Entwurfsplanung dazu soll bis Ende 2021 abgeschlossen sein. MSP

Dortmund

■ Die Linie U44 erhält im Bereich Dorstfeld zwischen Fernbahnunterführung und Martener Brücke eine Hochkettenfahrleitung mit neuen Masten von Typ Peiner mit Doppel-T-Träger. Die in diesem Bereich noch vorhandenen Gittermasten aus der Gründerzeit wiesen durch fortschreitende Korrosion nur noch verminderte Standfestigkeit auf. Ab Haltestelle Poth bis zur S-Bahnbrücke bei der Haltestelle Auf dem Brümmer war die Oberleitung Stand Anfang Mai schon komplett auf die neuen Masten umgehängt. In einem weiteren Schritt werden dann das Tragseil und die Hänger montiert, um die Kettenfahrleitung zu vervollständigen. RKY

Magdeburg

■ Die Tramlinie 6 ist vom 11. Mai bis 3. September auch als Ersatz für den RegionalExpress RE1 (Magdeburg – Berlin – Cottbus) der Deutschen Bahn unterwegs. Um Bahnreisende vom Hauptbahnhof zum Bahnhof Herrenkrug zu bringen, gibt es stündlich jeweils mit Anschluss zum RE1 Zusatzfahrten. Hintergrund sind Bauarbeiten an der Eisenbahnbrücke über die Elbe. Einige Zusatzkurse der Linie 6 fahren zwischen Jerichower Platz und City Carré abweichend via Nordbrückenzug. Noch bis 8. Oktober gelten zudem DB-Tickets auf der Linie 6 zwischen Hauptbahnhof/Ost und Bahnhof Herrenkrug. MSP

Düsseldorf: Bislang enden neben der Tram 704 die Stadtbahnlinien U73 und U79 an der Universität Ost, eine Verlängerung bis zur Münchener Straße prüft die Stadt Düsseldorf derzeit

Krefeld: Auf rund 500 Metern wird die St. Töniser Straße seit Mai ausgebaut, künftig gibt es hier an der Haltestelle Gutenbergstraße einen abgetrennten Bahnkörper mit Rasengleis MICHAEL BEITELSMANN (3)

ebenfalls zur Nutzung freigeben. Die Bauarbeiten hatten bereits Mitte 2018 begonnen. Die Inbetriebnahme der Halle war ursprünglich für Ende 2020 terminiert.

Weil die Flotte durch Neubestellungen wächst, reichte die bestehende Kapazität auf den Betriebshöfen Merheim, Wesseling und Braunsfeld sowie den Abstellanlagen in Zündorf und am Rhein-Energie-Stadion nicht mehr aus, um die insgesamt 384 Fahrzeuge unterzubringen.

In der neuen Halle mit 16 Gleisen, Waschanlage, Technikräumen, Fahrdienstgebäuden und Abstellgleisen können Stadtbahnen auch gewartet werden. Der Komplex ist über eine 825 Meter messende Betriebsstrecke an die Gleise der Linien 12 und 15 in der Nähe der Haltestelle Wilhelm-Sollmann-Straße angeschlossen. Aus Lärmschutzgründen ist die neue Anlage in Weidenpesch komplett umschlossen: Dach und Wände verhindern die Schallausbreitung, um die Nachbarschaft zu schützen. Der Neubau hat 67,5 Millionen Euro gekostet, 44,7 Millionen Euro davon stammen aus Eigenmitteln der KVB. Das Land Nordrhein-Westfalen beteiligte sich über den Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) mit weiteren 15,8 Millionen Euro. Die Bundesregierung steuerte sieben Millionen Euro aus dem Kommunalinvestitionsgesetz des Bundes bei. MBE

Krefeld

Gleisbau auf der St. Töniser Straße

■ Seit dem 17. Mai fährt die Straßenbahnlinie 041 der SWK Mobil GmbH zwischen dem Krefelder Hauptbahnhof und St. Tönis Wilhelmplatz im Schienenersatzverkehr. Grund sind umfangreiche Gleisbauarbeiten auf der St. Töniser Straße in Krefeld zwischen Obergplatz und Gutenbergstraße. Für rund 2,8 Millionen Euro soll hier in den nächsten rund vier Monaten auf einer Länge von etwa 500 Metern ein eigener Gleiskörper mit Rasengleis entstehen. Während der Bauphase wird die Linie 041 an Werktagen tagsüber auch im Südabschnitt zwischen Krefeld Hauptbahnhof und der Endstelle Grundend im Stadtteil Fischeln nicht verkehren. Stattdessen wird dann die sonst am Hauptbahnhof endende Linie 043 aus Uerdingen nach Fischeln verlängert. Sonntags und in den Abendstunden verkehren die Busse der Linie 041 als Schienenersatzverkehr durchgehend zwischen St. Tönis und Fischeln und die Linie 043 endet wie bisher regulär am Hauptbahnhof. MKO

Düsseldorf

Streckenverlängerungen im Süden in Planung

■ Mithilfe eines Planungsgutachtens prüft die Stadt Düsseldorf zurzeit die Möglichkeiten, die vorhandenen Stadtbahnstrecken der Rheinbahn im Süden der Stadt zu verlängern. Hierfür bezuschusst das Land Nordrhein-Westfalen innerhalb der ÖPNV-Offensive die Stadt mit rund 200.000 Euro Planungsmitteln, die restlichen rund 20.000 Euro zahlt die Stadt aus Eigenmitteln. Geprüft wird eine Verlängerung bis zur Münchener Straße in der Nähe der Stadtteile Himmelgeist und Itter. Untersucht wird die Wirtschaftlichkeit einer möglichen Verlängerung der vorhande-

Dortmund: Anschubfinanzierung für weiteren H-Bahn-Ausbau

■ Als wichtigen Schritt im Zuge der Planung für das Bauvorhaben SMART RHINO – ein projektierter Stadtteil auf Industriebrachen im Stadtteil Dorstfeld – hat Dortmunds Oberbürgermeister Thomas Westphal am 4. Mai vom Land Nordrhein-Westfalen einen Förderbescheid über Zuwendungen in Höhe von insgesamt rund 1,3 Millionen Euro erhalten. Gut 700.000 Euro davon sind für zwei H-Bahn-Projekte vorgesehen. Hiermit übernimmt das Land bis zu 90 Prozent der Planungskosten für zukunftsweisende Bahnen in Dortmund.

Die Zusage des NRW-Verkehrsministeriums bedeutet, dass die Stadt weiter an ihren Plänen zur Erschließung des neuen Stadtquartiers SMART RHINO arbeiten kann – mit einer Stadtbahnstrecke und einer tangential verlaufenden H-Bahn. Die Stadtbahn soll ab der Haltestelle Heinrichstraße von der U43/U44 in nordwestlicher Richtung in das neue Quartier abzweigen und könnte mit rund 1,6 Kilometern Länge und zusätzlichen Haltestellen unter anderem den geplanten neuen FH-Campus erschließen. Hier wird die Stadtbahn dann auch mit einer verlängerten H-Bahn vernetzt. Die neue H-Bahnverbindung soll das geplante Viertel an den S-Bahn-Knotenpunkt Dorstfeld (Linien S1, S2, S4) und den Wissenschafts-Campus rund um die TU Dortmund und den Technologiepark anbinden. Die H-Bahn könnte im weiteren Verlauf einen Anschluss zur U47 herstellen und auch das neue Hafenquartier an der Speicherstraße erschließen, um dann vielleicht sogar eine Tangente bis zum Fredenbaum mit Anschluss zur U41 zu bilden.

Eine weitere Planung zum Ausbau der H-Bahn besteht weiter östlich: Die H-Bahn soll von der Universität auch in Richtung Messezentrum und Barop verlängert werden. Für diese beiden Bereiche werden im Rahmen des geförderten Konzeptes Verbindungen zum Wissenschafts-Campus, also zur TU und dem Technologiepark, untersucht. Vorrangig soll eine Verknüpfung zur Stadtbahnlinie U42 entstehen. Zusätzlich könnte die H-Bahn eine wichtige Rolle als künftiger Shuttle-Service zwischen den Parkplätzen auf dem TU-Gelände sowie dem Stadion und dem Messezentrum übernehmen. Als Anschlusspunkte zur U42 kommen die Haltestellen „Theodor-Fliedner-Heim“, „Am Beilstück“ oder „Barop Parkhaus“ infrage. MBE

Dortmund: Ausbaupläne hat die Stadt für ihre H-Bahn, die konkrete Planung unterstützt das Land NRW jetzt mit Fördermitteln