

STRASSENBAHN JAHRBUCH 2021

Tram-Boom in Deutschland!
Wo und wie die Netze wachsen sollen

Chronik & Ausblick
Deutschland
und Europa

Straßenbahn-Museen



**Chancen und Risiken: Was
die Pandemie verändert hat**

Betriebe aktuell



**Entwicklungen und Folgen
des ungewöhnlichen Jahres**

Fahrzeug-Trends



**Große Generationswechsel in
Österreich und der Schweiz**

**DÜWAG, LHB, Waggon-Union:
Wo die letzten Klassiker fahren**

**PLUS: Komplette Liste
Alle Betriebe
der Welt**



NEU! Die Berliner S-Bahn



STADLER / SIEMENS BR 483/484, S-Bahn Berlin, 1:87



ADTRANZ GT6, VAG Nürnberg, 1:87



SIEMENS Avenio M, SWU Ulm, 1:87



Busbahnhof 1:87



SIEMENS G1, VAG Nürnberg, 1:87

Liebe Leser,

das Jahr 2020 war eine Herausforderung für alle Bereiche der Gesellschaft – und natürlich auch für die Straßenbahnbetriebe rund um den Globus. Doch trotz der alles überschattenden Covid-19-Pandemie tat sich auch im zu Ende gehende Jahr allerhand Bemerkenswertes in der vielfältigen Welt der Tram. So gibt es vielerorts große Ausbau-Pläne. Und trotz Modernisierung und Flottenverjüngung fahren in einigen Betrieben bis heute Altwagen. Nicht nur diese Themen sorgen dafür, dass auch das vorliegende STRASSENBAHN JAHRBUCH 2021 wieder reich ist an spannenden, interessanten und überraschenden Themen und Motiven. Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wünschen wir nun viel Freude und Gewinn beim Blättern und Lesen.

Die Redaktion

STRASSENBAHN MAGAZIN Special

STRASSENBAHN MAGAZIN SPECIAL ist eine Sonderausgabe der Zeitschrift STRASSENBAHN MAGAZIN.

Redaktionsanschrift:

STRASSENBAHN MAGAZIN
Infanteriestraße 11a · D-80797 München

Chefredakteur: Michael Hofbauer

Redaktion: Frederik Buchleitner,

Florian Dürr, Thomas Hanna-Daoud

Mitarbeiter: Michael Beitelmann, Dirk Budach, Bernhard Kußmagk, Jens Perbandt, Robert Schrempf, Michael Sperl, Andrew Thompson u.v.a.

Redaktionsassistent: Brigitte Stuißer

Layout: Karin Vierheller, Rico Kummerlöwe

Herstellung: Joana Pauli

Einzelpreis: Euro 19,90

Litho: Cromika, Verona

Druck: Walstead Central Europe, Polen

Verlag:



GeraMond Verlag GmbH,
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.germond.de

Geschäftsführung: Clemens Schüssler,
Oliver Märten

© 2020 by Geramond Verlag. Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München. 100%-Gesellschafterin der GeraMond Verlag GmbH ist die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH. Geschäftsführender Gesellschafter: Clemens Schüssler Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Florian Dürr; verantwortlich für Anzeigen: Bernhard Willer; beide Infanteriestraße 11a, 80797 München.

ISSN 2193-8989

ISBN 978-3-96453-501-6

GERA NOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS



10 Warum viele Betriebe jetzt in den Ausbau investieren



25 Industrie: Was in den Auftrags-Büchern steht



20 Report: Wo noch Altwagen im Liniendienst stehen



100 Weltweit: Straßenbahn In der Erfolgsspur



Titelbild
In Frankfurt am Main drehen die reaktivierten DÜWAG-Pt ihre Runden. Tw 138 zeigt sich am 15. Mai 2020 auf Linie 15 in der Schwanthalerstraße vor der markanten Skyline der Stadt
FREDERIK BUCHLEITNER

Inhalt

BLICKPUNKTE

2020 – Bilder eines Jahres 4
Straßenbahn in Deutschland

Trams von A bis Z 66
Impressionen aus ganz Europa

CHRONIK

Deutschland 28
Österreich 70
Schweiz 76
Osteuropa 80
Nordeuropa 87
Westeuropa 88
Südeuropa 96
Weltweit 100

REPORT

Die Zeichen stehen auf Netzausbau . . . 10
Warum viele Betriebe jetzt investieren
Neue Straßenbahn-Projekte 18
Der Stand der Dinge 2020
Den Klassikern auf der Spur 20
Altwagen in Deutschland
Riesen und Krisen 25
Was sich 2020 bei Tram-Herstellern tat
Generationenwechsel in der Schweiz . . 74
Überland-Klassiker räumen das Feld
Beachtliches Engagement. 110
Tram-Museen in Deutschland
Außergewöhnliche Ansichten 114
ÖPNV in Zeiten der Pandemie

BILDER EINES

2020



JAHR ES



Goldener Herbstblick vom
Schnarrenberg über die Neckar-
schleife bei Stuttgart-Münster:
Doppeltriebwagen 4113+4114
der Stadtbahnlinie U14 quert am
31. Oktober die Aubrücke in
Richtung Innenstadt

SVEN SCHÄFER



Cottbus: Der in roten Farben werbende Tatra-KTNF6-Tw 136 zeigt sich an der Stadthalle neben dem Fürst-Pückler-Denkmal, welches seit 2015 an den Schriftsteller und Landschaftsarchitekten erinnert

ROBERT BARTKOWIAK



Ab 12.08.20 gilt der neue
Fahrplan. Infos unter
www.dvg-duisburg.de/



Zur Überprüfung von Gleiszustand und Fahrleitung war DÜWAG-Tw 2965 in der Nacht auf den 17. August im Netz der Düsseldorfer Rheinbahn unterwegs; die Messungen führten den Achtachser entlang der U79 sogar nach Duisburg

Blick durch die Halberstädter Gröperstraße: GT4-Tw 167 erreicht am 29. September die Haltestelle Zuckerfabrik

CHRISTIAN LÜCKER (2)

Dresden: Der Betriebshof an der Waltherstraße dient den Dresdner Verkehrsbetrieben zur Stationierung der Arbeitsfahrzeuge. Am 10. September stehen Gotha-ATw 201 011-7 und Tatra-Schleifwagen 201 002 beisammen

ROBERT BARTKOWIAK





Münchner Mini-Tram auf der Schlossbrücke: Der zweiteilige Avenio-Vertreter Tw 2707 quert am 15. April den Nymphenburger Kanal

FREDERIK BUCHLEITNER



Ein Flexity steht am 29. September hinter einem Tor des Betriebshofes der Berliner Verkehrsbetriebe in Lichtenberg. Seit drei Uhr läuft ein Warnstreik im öffentlichen Nahverkehr

PAUL ZINKEN/DPA



Am Vormittag des 13. September dreht Hansa-Zug 446+1458 seine sonntägliche Runde als Stadtrundfahrt durch die Bremer Altstadt. Am Marktplatz passiert das Gespann den Roland

AXEL KAUFMANN



Dortmund: Unter den massiven Bahnbrücken über der Kreuzung Oestermärsch/Gronaustraße fährt Tw 17 am 20. September auf der Strecke der U44 Richtung Westfalenhütte

MICHAEL BEITELSMANN



Natürlich sicherte sich das Hannoversche Straßenbahn-Museum (HSM) auch zwei Vertreter der grünen TW6000, die über Jahrzehnte das Bild der Stadtbahn in der Leinestadt prägten. Am 12. September zeigt sich Tw 6129 auf der Außenstrecke

AXEL KAUFMANN





Die Zeichen stehen auf Netzausbau

Provisorische Lösung statt langer Bauphase: Die neue Haltestelle Gustavsburgplatz in Frankfurt (Main) erhielt bei der Reaktivierung der Strecke durch die Rebstocker Straße vorerst nur einen Behelfs-Bahnsteig, um ein umgestaltetes Büroviertel zu erschließen

Straßenbahn-Boom ■ Eine verbesserte Förderung und eine veränderte öffentliche Wahrnehmung sorgen für eine Renaissance des Systems Straßenbahn. Vielerorts entstehen Konzepte für einen Ausbau der Tramnetze

Das große Thema „Verkehrswende“ war und ist in aller Munde. Das Bewusstsein für das Thema Mobilität, insbesondere der Stadtbewohner und Pendler, hat sich in den letzten Jahren deutlich verändert. Gab es bis vor einiger Zeit noch viele Menschen, die an eine Art „autogerechte Stadt“ glaubten, haben sich die politischen Mehrheiten inzwischen in eine andere Richtung entwickelt. Denn dem Ziel einer lebenswerten modernen Stadt steht noch immer eine steigende Zahl zugelassener Kraftfahrzeuge

entgegen, die für Staus und starke Luftbelastung sorgen und Verkehrsraum einnehmen. Diese Probleme sorgen dafür, dass Menschen offener für neuen Verkehrskonzepte sind.

Eine Schlüsselrolle in Ballungsräumen kommt hier der Straßenbahn zu. Unter dem Gesichtspunkt des Preis-Leistungs-Verhältnisses steht sie im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln (Schnellbahn, Bus) sehr gut da. Besonders wegen der Vorteile im Zusammenhang mit Kapazität, Zuverlässigkeit, Komfort, Umweltfreundlichkeit, Barrierefreiheit, lang-

fristigen Kosten und Umweltfreundlichkeit entscheiden sich viele Städte im Rahmen der Verkehrsentwicklung wieder vermehrt für die Straßenbahn, die sich weit schneller als eine U-Bahn realisieren lässt, gleichzeitig mehr Kapazität bietet, weniger personalintensiv und schlichtweg beliebter ist als der Bus.

Die Straßenbahn dient in diesem Zusammenhang nicht nur als Mittel, neuen Ansprüchen im Mobilitätsverhalten gerecht zu werden. Mit ihr kann auch eine nachhaltige Stadtentwicklung angegangen werden – zum Beispiel in Bezug auf neue, straßenunabhängige Trassen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), größere und sicherere Radwege, Rückgewinnung von Raum zum Beispiel für Nachverdichtungen im Wohnungssektor, Freizeitgestaltung, Emissionsverminderung, Bodenversiegelung und Biodiversität im städtischen Raum.

Auf Ausbaukurs

Vergrößerte Fördertöpfe, veränderte politische Mehrheiten und der gesellschaftliche Wandel führen also aktuell zu einer Forcierung des ÖPNV-Ausbaus. Deshalb lässt sich derzeit vielerorts eine Art neuer Straßenbahn-Boom beobachten. Welche Städte sind ganz vorne mit dabei und wie sehen die Pläne und Konzepte aus? Können diese als Vorbild für andere dienen? Und wie steht es vor allem um die Finanzierung? Wir haben uns die wichtigsten Akteure genauer angeschaut, beschreiben was in den Metropolen und Metropolregionen Berlin, Frankfurt und München passiert, werfen aber auch einen Blick auf Großstädte wie Ulm und Freiburg.

Neben der Infrastruktur ist natürlich auch die Fahrzeugpolitik ein entscheidender Faktor. Der folgende übergeordnete Blick auf die Beweggründe und vor allem auch die Finanzierungsmöglichkeiten soll Gründe hinter der neuen Ausbauoffensive erläutern.

Neue Gesetzeslage ermöglicht Ausbaufinanzierung

Die Finanzierung von größeren Projekten ist immer ein Problem in der Verkehrspolitik, besonders wenn es um den ÖPNV-Ausbau geht. Auch wenn Betriebe und Städte inzwischen oft sehr stabile finanzielle Grundlagen geschaffen haben, kommen sie beim Ausbau um große Finanzspritzen aus Bundes- und Landeskassen meist nicht herum.

Für den Straßenbahnausbau kommt hier dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) eine Schlüsselrolle zu. Damit gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Für das seit etwa 50 Jahren existierende Gesetz wurde, nachdem es im Jahr 2019 ausgelaufen wäre, eine Neuaufstellung ab dem Jahr 2020 beschlossen. So wurde die finanzielle Ausstattung für das Jahr 2020 auf 665 Millionen Euro und ab dem Jahr 2021 sogar auf



Seit 2014 erreicht die Berliner Straßenbahn den Hauptbahnhof im neuen Zentrum der Stadt. Bald geht es weiter in den Westen der Hauptstadt: Ab 2022 soll eine Strecke zum U-Bahnhof Turmstraße hier anschließen

München: Im engen Takt folgt auf der Rosenheimer Straße Bus auf Bus, die Schienen der 1980 eingestellten Tram liegen aber bis heute. Nun hat die Reaktivierung der Straßenbahn oberste Priorität



BILDER, WENN NICHT ANDERS ANGEZEIGT: FREDERIK BUCHLEITNER

eine Milliarde Euro angehoben. Das bedeutet eine deutliche Vergrößerung des finanziellen Spielraums auch für den Ausbau von Straßenbahn-Systemen. Zwar sind die Fördermöglichkeiten in den Bundesländern teilweise unterschiedlich, aber grundsätzlich deutlich besser als zuvor. Eine wichtige Voraussetzung ist dabei, dass bei einer standardisierten Bewertung das Vorhaben ein gesamtwirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis von größer als 1 erzielt. Um dies festzustellen, bedarf es im frühen Projektstadium einer Machbarkeitsanalyse. Zu den Bundesmitteln aus dem Gemeindefinanzierungsgesetz kommen teilweise noch Mittel in den jeweiligen Bundesländern hinzu, sodass Ausbauten nicht selten zu sehr günstigen Konditionen für die Städte und Betriebe zu verwirklichen sind.

Berliner Senat investiert massiv

In der Bundeshauptstadt Berlin ist das Thema Verkehrswende in der täglichen politischen Diskussion längst angekommen. Berlin verfügt zwar über eine extrem hohe Dichte an

öffentlichen Verkehrsmitteln, aber der Bedarf am Ausbau der nachhaltigen Verkehrsträger, also insbesondere der schienengebundenen Verkehrsmittel, ist nach wie vor hoch. Dabei geht es einerseits um eine Steigerung der Attraktivität (z. B. durch Taktverdichtungen, Kapazitätserhöhungen, barrierefreien Ausbau und mehr Zuverlässigkeit), und andererseits um die Erschließung weiterer Gebiete.

Laut dem Amt für Statistik Berlin-Brandenburg hat das Auto in Deutschland nirgendwo eine so geringe Bedeutung wie in Berlin. So besitzen in der Hauptstadt im Schnitt 381,8 von 1.000 Bewohnern ein Kraftfahrzeug (Bundesdurchschnitt: 687 von 1.000 Ew.; Stand: Ende 2017). Den Senat der Stadt (Koalition von SPD, Die Linke und Grünen) treibt dieser Umstand an, massiv in die Zukunft des ÖPNV zu investieren. Die ambitionierten Zielsetzungen werden allerdings nicht alle in der laufenden Legislaturperiode bis 2021 erreicht werden können.

Das war nicht immer so. Nachdem man in West-Berlin zuzeiten der geteilten Stadt



Berlin: Adlershof bekommt schon im nächsten Jahr eine neue Verbindung nach Schöne-weide. In Adlershof ist der zweigleisige Ausbau der Dörfeldstraße in Vorbereitung

MANUEL EUER

die Straßenbahn stilllegte, kam es Anfang der 1990er-Jahre zu einigen Verlängerungen von Strecken aus dem ehemaligen Ost-Berlin gen Westen. Doch diese Expansion bekam durch neue politische Konstellationen Ende des vergangenen Jahrtausends einen erheblichen Dämpfer. Jetzt steht die Straßenbahn wieder höher im Kurs, weil sie sich schneller als Bus und U-Bahn in den westlichen Stadtbezirken realisieren lässt.

Das Berliner Straßenbahnnetz ist das größte in Deutschland und sogar das drittgrößte weltweit. Auch wenn man heute weit von der ursprünglich größten Ausdehnung (über 600 Kilometer) entfernt ist, sind es immerhin noch rund 200 Kilometer Streckenlänge und etwa 300 Kilometer Linienlänge. Und das, obwohl die Straßenbahn noch immer nur in etwa der Hälfte der gesamten Stadtfläche anzutreffen ist.

Nach aktuellen Planungen soll das Straßenbahnnetz von Berlin in den nächsten 15 Jahren um 40 Prozent wachsen. Finanzielle Grundlage für diesen großzügigen Ausbau ist, neben dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), auch der im Sommer 2020 neu abgeschlossene Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und der Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG). Er hat ein deutlich erhöhtes Ausgabenvolumen von rund 19 Milliarden Euro und läuft vom 1. September 2020 bis August 2035. Ein beträchtlicher Teil dieser Summe kommt dem Ausbau der Straßenbahn zugute.

Weitreichende Ausbaupläne

Von der Technologie- und Wissenschaftsstadt Adlershof läuft seit Mai 2020 der Bau einer Verbindung zum S-Bahnhof Schöne-weide, die Neubaustrecke mit fast drei

Kilometern Länge schließt an eine 2011 eröffnete Trasse vom S-Bahnhof Adlershof zur Karl-Ziegler-Straße an. Zudem soll der Straßenbahnknoten am Bahnhof Schöne-weide völlig umgestaltet werden. Die Dörfeldstraße, in nordöstlicher Richtung vom S-Bahnhof Adlershof Richtung Köpenick führend, bekommt ein zweites Gleis. Ebenfalls in Adlershof entsteht zudem voraussichtlich ab 2022 ein neues Depot.

In Mahlsdorf soll in der Rahnsdorfer Straße der zweigleisige Ausbau kommen. Der S-Bahnhof Ostkreuz bekommt eine lange versprochene direkte Netzanbindung mit einer etwa ein Kilometer langen Neubaustrecke, deren Planung sich aber durch Proteste verzögert. Der umstrittene Abschnitt (Sonntagstraße) soll Teile der Gleise in der Boxhagener Straße und Marktstraße ersetzen und kurze Umsteigewege auf den auch vom Regionalverkehr bedienten Knoten Ostkreuz bieten.

Die im Dezember 2014 eröffnete, höchst erfolgreiche Verbindung zum Hauptbahnhof bekommt eine Ergänzung weiter zum U-Bahnhof Turmstraße. Das in Moabit gelegene Verlängerungsstück der Metrolinie M10 verläuft über die Rathenower Straße und Turmstraße, die Inbetriebnahme ist für 2022 geplant. Auch bei dieser Strecke gab es deutliche Verzögerungen.

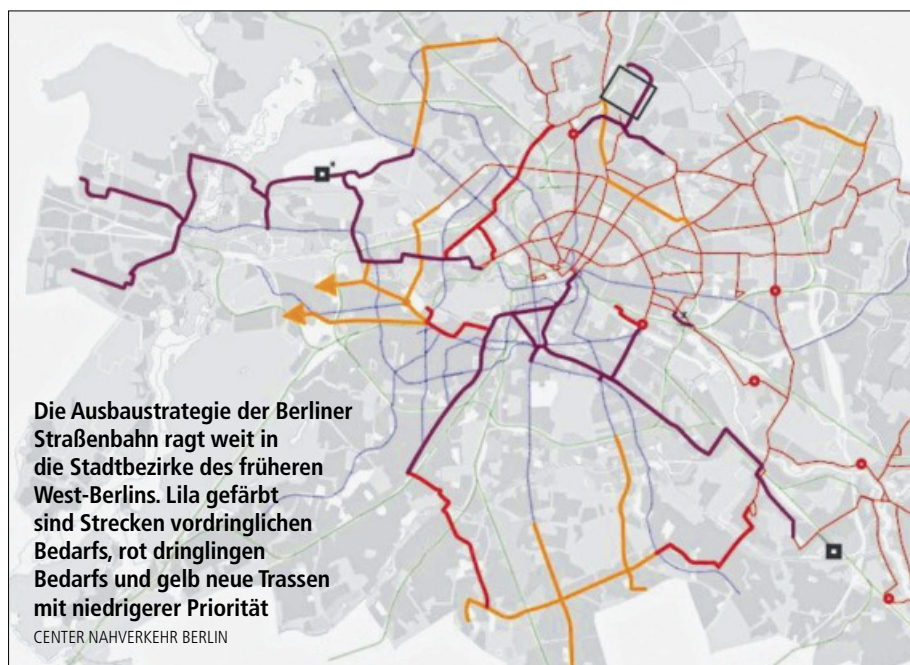
Schon jetzt läuft die von öffentlichen Beteiligungsphasen begleitete Planung einer Weiterführung zum Bahnhof Jungfernheide. Die Strecke steht auch im Zusammenhang mit dem Entwicklungsgebiet „Urban Tech Republic“ auf dem Gelände des Flughafens Tegel.

Eine Verbindung zwischen Alexanderplatz und Potsdamer Platz ist in Vorplanung und soll ab 2023 in die Planfeststellung gehen. In der Leipziger Straße zeugen nie genutzte Schienen von der Ausbau-Euphorie der 1990er-Jahre – das damalige Projekt einer Straßenbahn zum Potsdamer Platz ist in frühem Stadium gescheitert. Auch die aktuelle Planungsphase wird von Protesten gegen die Verlängerung begleitet, meist eint die Gegnerschaft eine Fundamentalopposition gegen das Verkehrsmittel Straßenbahn.

Eine Querverbindung von Pankow über Heinersdorf zum Pasedagplatz soll neue Direktverbindungen ermöglichen, in Heinersdorf ist der Bau eines Betriebshofs geplant. Ein weiterer Ausbau der Straßenbahn in die westlichen Stadtbezirke könnte mit einer bereits in der Planungsphase samt öffentlicher Beteiligung befindlichen Verlängerung vom Bahnhof Warschauer Straße zum Hermannplatz gelingen.

Strukturelle Verbesserungen

Des Weiteren enthält der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Maßnahmen zur strukturellen Verbesserung des Systems. Mit dem Kauf weiterer Zweirichtungswagen und mit



der Schaffung von gleismäßiger Flexibilität möchte die BVG im Störfall besser reagieren können. Dazu sollen vor allem Wendemöglichkeiten und Kehrgleise aus- und neu gebaut werden. In diesem Zusammenhang wären dann auch neue Linien möglich, welche die Attraktivität durch umsteigefreie Direktverbindungen – ein oft vernachlässigtes Service-Merkmal für den ÖPNV (Autos bieten fast immer eine Direktverbindung) – zusätzlich steigern können. Auch ein Ausbau von Bahnsteiglängen ist angedacht. Längere Fahrzeuge könnten kostengünstig große Kapazitätssteigerungen erbringen.

Diese Ausbauprojekte stellen aber nur einen Teil dessen dar, was in Berlin bei einer weiterhin dem ÖPNV positiv gesinnten Großwetterlage in Zukunft zu erwarten ist. Ohne Ausbau der Planungskapazitäten und ohne deutliche Vorgaben der Politik für den Ausbau der Straßenbahn könnten die ambitionierten Ideen aber wieder in den Schubladen verschwinden. Sorgen bereitet in diesem Zusammenhang der Versuch, in der politischen Diskussion die Vor- und Nachteile der Verkehrsmittel U-Bahn und Straßenbahn gegeneinander auszuspielen, ohne die jeweiligen Stärken für einen ganzheitlichen Ausbau des ÖPNV-Angebots zu berücksichtigen.

Neues Linienkonzept am Main

Die Entwicklung und der Ausbau der Straßenbahn in Frankfurt am Main ist schon seit Jahren ein wichtiges Thema. Zuletzt haben die Erweiterungspläne aber nochmal deutlich an Fahrt gewonnen: Im Juli 2020 stellte der Frankfurter Verkehrsdezernent Klaus Oesterling ein neues Straßenbahnkonzept vor, welches bis 2025 auf Basis weitgehend bestehender Infrastruktur neue Direktverbindungen und erhebliche Taktverdichtungen vorsieht. Dem Nahverkehrsplan entsprechend soll in mehreren Schritten auf Basis des neuen Linienkonzepts eine Vielzahl von Mehrleistungen auf den Weg gebracht werden. Die Fahrgastzahlen könnten mit diesem verdichteten Netz um zehn Prozent (rund fünf Millionen) pro Jahr gesteigert werden. Kern der Konzeption ist auch die Nutzung von vorhandenen Betriebsstrecken für regulären Linienverkehr.

Auch langfristig stellt sich Frankfurt neu auf: In diesem Jahr wurde die Fortschreibung des Nahverkehrsplans zum Abschluss gebracht. Das Papier empfiehlt eine Untersuchung mehrerer Neubausrecken und auch die Umsetzung der Ringstraßenbahn.

Die neue Dynamik im Ausbau der Straßenbahn in Frankfurt am Main verstärkte sich durch die Inbetriebnahme des Lückenschlusses entlang der Stresemannallee durch die Linie 17 im Jahr 2014, die eine schnelle Direktverbindung vom Bahnhofsviertel nach Louisa und Neu-Isenburg ermöglichte. Auf

Ulm: Auch klein kann groß

Lange Zeit führte die Ulmer Straßenbahn ein überschaubares Dasein, der Betrieb mit seiner einen noch verbliebenen Straßenbahnlinie war in der alten Bundesrepublik der kleinste. Die Linielänge zwischen Söflingen und Donauhalle betrug Jahrzehnte gerade mal etwas über fünf Kilometer. Erst nach der Jahrtausendwende begann man ernsthaft über einen Wiederausbau des Systems nachzudenken. Zunächst ging es an die Erweiterung der Linie 1 nach Böfingen (Eröffnung 2009), die nahezu zu einer Verdopplung der Netzlänge führte. Im zweiten Schritt ging es an den Neubau einer Linie 2 (Eröffnung 2018). Die neue Linie vom Kuhberg zum Science Park II brachte mit ihren fast neun Kilometern und durch die gemeinsame Nutzung eines kurzen Streckenabschnitts mit der Linie 1 mit deutlich über zehn

Kilometern Linielänge eine erneute Verdopplung des Netzes.

Weitere Ausbauten in der etwa 125.000 Einwohner zählenden Stadt sind auch in Zukunft zu erwarten, entsprechende Überlegungen und Planungen werden auf verschiedenen Ebenen angestellt. Aber auch ohne aktuellen Netzausbau wächst der Betrieb. Wegen der in 2019 über die Erwartungen hinaus deutlich gestiegenen Fahrgastzahlen beschloss der Aufsichtsrat der SWU Verkehr GmbH im September 2020 die vorhandene Option für weitere sechs Triebwagen vom Typ Avénio M in eine feste Bestellung umzusetzen. Diese Bestellung erweitert den Fahrzeugpark nach Auslieferung im Jahr 2023 um annähernd 30 Prozent, dies allein um dem wachsenden Fahrgastandrang gerecht zu werden.

NICOLAI SCHMIDT

Mit der Strecke der Linie 2 zum Science Park II erschließt die Ulmer Straßenbahn seit Ende 2018 die aufkommensstarke Universitäts- und Wissenschaftsstadt

FREDERIK BUCHLEITNER



der Grundlage besserer Ausnutzung bestehender Infrastruktur führte die traffiQ – der Aufgabenträger für den städtischen Nahverkehr in Frankfurt – die sich zuvor tangential über Südbahnhof nach Louisa erstreckende Linie 14, seit Dezember 2018 als dritte Linie durch die Altstadt zum Hauptbahnhof und weiter entlang der Mainzer Landstraße gen Westen. Anfängliche Endstation der neuen West-Ost-Verbindung wurde der Gustavsbürgerplatz, damit wurde die erst wenige Jahre zuvor stillgelegte Strecke durch die Kleyerstraße und Rebstocker Straße reaktiviert. Die Straßenbahn erschließt dort nun ein zwischenzeitlich entstandenes Büroviertel.

Schon ein Jahr später, seit Dezember 2019, fährt die Linie 14 weiter bis zum Wendegleis an der Mönchhofstraße. Die dort zuvor tagsüber endende Linie 21 fährt seitdem weiter bis Nied Kirche. Die Reaktivierung zuvor

auf der Stadtbahnlinie U5 eingesetzter Ptb-Wagen von DÜWAG ermöglichte den Angebotszuwachs, aufgrund des fehlenden barrierefreien Zustiegs beschränkt sich der Einsatz der Hochflurwagen weitgehend auf die Hauptverkehrszeit.

45 neue Citadis

Grundlage der Ausbaupläne bis 2025 ist die Neubeschaffung von insgesamt 45 Straßenbahnen des Typs T (Alstom Citadis), von denen 22 Wagen mit einem nachträglich bestellten Mittelteil als Vierteiler zur Auslieferung kommen. Zudem besteht die Option auf weitere Mittelteile zur Verlängerung der Wagen der neuen Serie. Zunächst liefert Alstom die ersten dreiteiligen Wagen ab Mitte 2021 aus, im Anschluss folgen dann die Vierteiler. Entscheidend für die Erbringung von Mehrleistungen ist auch der längere Verbleib von älteren Wagen vom Typ R. Mit der Beibehal-



Der bisher vom Autoverkehr geprägte Bahnhofsvorplatz in Frankfurt (Main) wird neu gestaltet. Die Straßenbahnhaltestelle bekommt dabei ein zusätzliches Gleispaar, um den zusätzlichen Verkehr durch Taktverdichtungen und weitere Linien aufnehmen zu können



Frankfurt: Seit 1986 dient die Strecke Westbahnhof – Industriehof der Überführung von Straßen- und Stadtbahnen zur Zentralwerkstätte, künftig fährt hier die Linie 13 THOMAS LUSMÖLLER

tung der zweiten Serie im aktiven Dienst ist die Aufstockung des Wagenbestands möglich.

Haupt- und Verstärkerlinien

Das neue Straßenbahn-Netz sieht für die heute fahrgaststärkste Linie 11 von Höchst nach Fechenheim die wichtigste Rolle vor: Ab dem Jahr 2022 ist der Einsatz der 38-Meter-Wagen auf dieser Verbindung vorgesehen. Das bisher acht Hauptlinien umfassende Netz ergänzen zwei neue Verstärkerlinien, die montags bis freitags tagsüber das Angebot auf einen Fünf-Minuten-Takt verdichten. Für die Linie 19 muss dafür an der Friedberger Warte ein Wendegleis geschaffen werden; sie verstärkt die Linie 18 über Konstablerwache bis zum Lokalbahnhof und ersetzt von dort die Linie 15, die bisher zu den Hauptverkehrszeiten gemeinsam mit der Linie 16 bis Offenbach Stadtgrenze fährt. Die Linie 15 ergänzt stattdessen die Linie 11 vom Allerheiligentor bis Fechenheim. Eine zweite werktäglich geplante Verstärkerlinie

ist die heute nur im Stadionverkehr eingesetzte Linie 20: Sie unterstützt die Linie 17 vom Rebstockbad bis in die Innenstadt und verstärkt von dort die Linie 12 bis zur Bürostadt Niederrad. Auch hier ist ein neues Wendegleis geplant. Als erste Netzergänzung könnte diese für 2022 angedachte Verbindung bis zur Realisierung der Infrastruktur in Niederrad auch an der bestehenden Schleife Waldfriedhof Goldstein enden.

Nach Höchst fährt künftig neben der Linie 11 auch die Linie 16, die ihren Nordast mit Linie 21 tauscht. Auch auf dieser neu verknüpften Linie 16 ist ab 2024 der Einsatz vierteiliger T-Wagen geplant. Schon jetzt ist die Straßenbahn auf der Mainzer Landstraße die stärkste belastete Radiale im Netz, die Verlängerung der Linie 14 von der seit Dezember 2019 angesteuerten Endhaltestelle Mönchhofstraße bis Nied Kirche ist da nur folgerichtig.

Als dritte neue Verbindung soll die Linie 13 dienen. Startpunkt der neuen Strecke

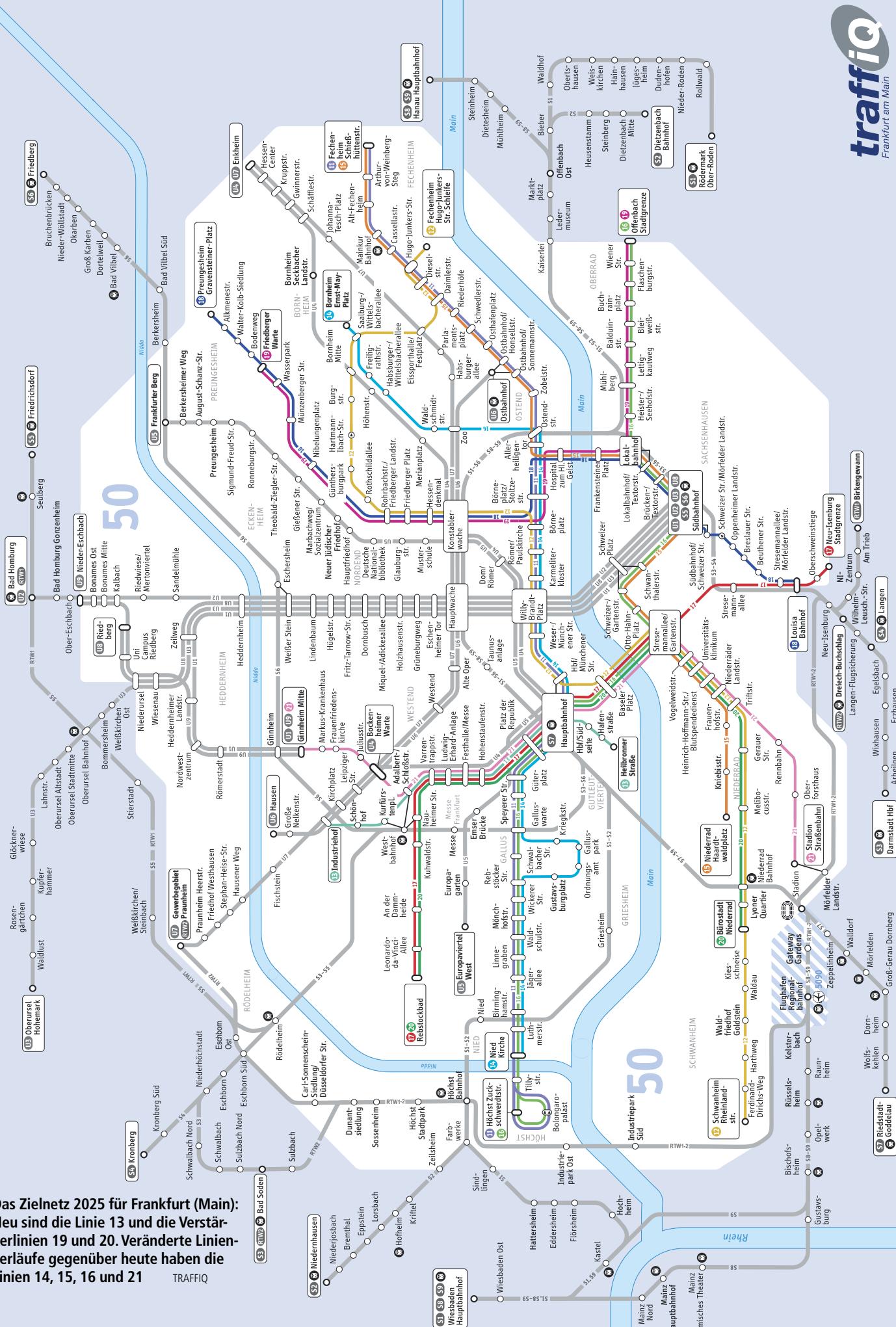
durch die westliche Frankfurter Innenstadt ist an der Straßenbahnhaltestelle Industriehof, die um einen niederflurigen dritten Bahnsteig ergänzt werden muss. Die Linie 13 nutzt die Verbindungsstrecke vom Stadtbahnnetz auf das Straßenbahnnetz über Schönhof und Kurfürstenplatz – eine Trasse, der ihre letzte Nutzung im Linienverkehr im Jahr 1986 anzusehen ist. Ab der Ecke Adalbert-/Schloßstraße soll die Linie 13 gemeinsam mit der Linie 21 (aktuell noch 16) zum Hauptbahnhof führen. Weiter geht es südlich der Bahnanlagen des Hauptbahnhofs über die Mannheimer Straße zum Betriebshof Gutleut, ebenfalls eine Strecke die aktuell nur ein- und ausrückende Straßenbahnen nutzen.

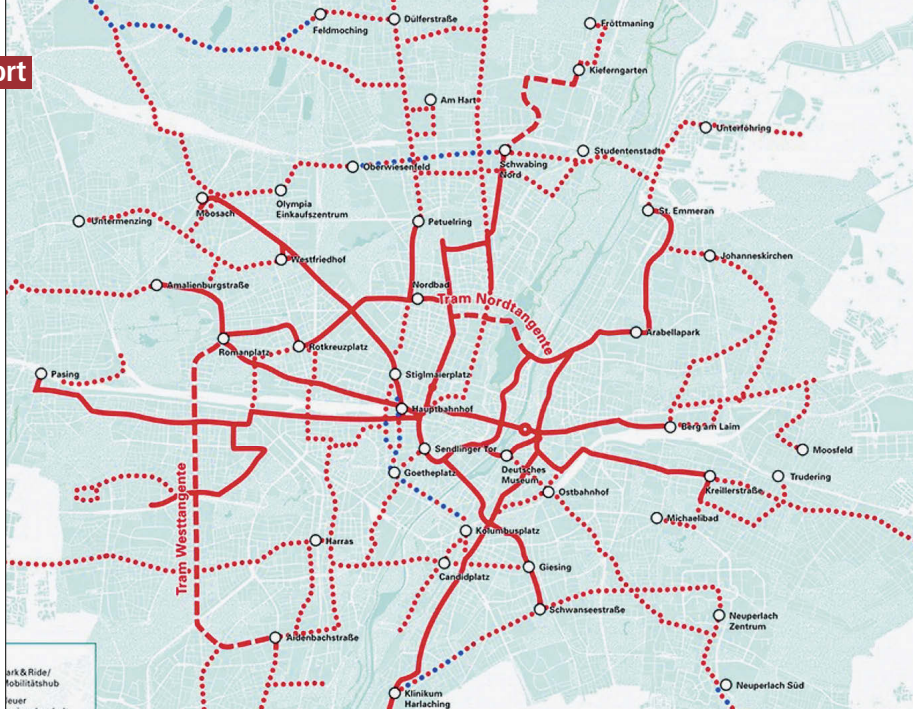
Bedingung für die Einführung dieser Linie, die die heute schon stark an ihre kapazitiven Grenzen gebrachte Haltestelle Hauptbahnhof weiter belastet, ist der viergleisige Ausbau der Gleisanlagen am Bahnhofplatz. Zur weiteren Stabilisierung des Straßenbahnnetzes bei Störung und zur Vorbereitung für den weiteren Ausbau sind weitere neue Wendemöglichkeiten in Untersuchung. Als zentrale Wendemöglichkeit zwischen Konstablerwache und Börneplatz könnte eine Blockschleife über die Stoltzstraße dienen, auch eine Reaktivierung der 2006 stillgelegten Schleife Prüfling ist im neuen Nahverkehrsplan 2025+ im Gespräch.

Künftige Fahrzeuggenerationen sollen mit einer Breite von 2,65 Metern konstruiert werden, bei Sanierung und Ausbau der Infrastruktur soll künftig auf dieses neue Maß Rücksicht genommen werden. Ein sogenanntes Perspektivnetz Schiene beschreibt den weiteren Ausbau des Netzes, beispielsweise mit der schon lange in Diskussion befindlichen Verlängerung zum Bahnhof Höchst oder der Ringstraßenbahn

Das Zielnetz 2025 für Frankfurt (Main):
Neu sind die Linie 13 und die Verstärkerlinien 19 und 20. Veränderte Linienverläufe gegenüber heute haben die Linien 14, 15, 16 und 21

TRAFFIQ





Der in Weiterentwicklung befindliche Nahverkehrsplan für München zeigt eine Vielzahl von in frühem Stadium befindlichen Entwicklungsperspektiven für das Straßenbahnnetz. Nicht selten fuhr genau dort vor 30, 40 oder 50 Jahren schon einmal die Straßenbahn

LHM

Freiburg: Kontinuierlicher Ausbau im Breisgau

Mit den Ausbauten der letzten Jahre, der Messe-Linie und vor allem auch der Rotteck-Linie, welche eine sehr wichtige neue Verbindung durch die Innenstadt darstellt, hat Freiburg deutliche Meilensteine in der Entwicklung des Straßenbahnnetzes und damit auch in der Entwicklung der Stadt gesetzt. Insbesondere der Neubau einer Strecke mitten durch die Innenstadt erfordert heutzutage einiges um ein solches Projekt zum erfolgreichen Abschluss zu bringen.

Mit der Eröffnung des zweiten Bauabschnitts der Messe-Linie im Dezember 2020, wird eine wichtige und mit Sicherheit sehr erfolgreiche Entwicklung des Netzes im Nordosten der Breisgau-Metropole erreicht. Die deutlich über den Erwartungen liegende Auslastung des ersten Bauabschnitts zwischen Robert-Koch-Straße und Technische Fakultät (Messe) bringt nochmal einen deutlichen Schub mit sich. Der direkte Anschluss des neuen Stadions, der Messe und des Industriegebiets Nord, macht die Linie noch wichtiger.

Beschlossene Sache: Der in den nächsten Jahren entstehende neue Stadtteil „Dietenbach“ im Westen der Stadt, wird an das Netz der Straßenbahn angeschlossen. Am Rand des Stadtteils wird auch ein Park & Ride-Parkhaus errichtet, welches möglichst viele Autofahrende von der Autobahn A 5 sowie der Bundesstraße B 31a anlocken soll. Es besteht auch die Möglichkeit, den Stadtteil von Norden aus zusätzlich über die Paduaallee anzubinden.

Die lange diskutierte Verbindung im Stadtteil Littenweiler hin zum Kappler Knoten ist nun wieder ganz oben auf der Agenda gelandet. Grund hierfür ist die Planung der Stadt, den im Ostteil der Stadt vorhandenen Tunnel (B 31) in Form einer Stadtautobahn (A 860) quer durch die Innenstadt zu erweitern. Man möchte für die Bauphase möglichst viele Menschen auf die Straßenbahn umleiten, hierfür am östlichen Stadtrand mit entsprechenden Parkmöglichkeiten die Autofahrenden direkt in die Straßenbahn locken.

NICOLAI SCHMIDT

Neueste Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Freiburg im Breisgau ist die Verlängerung der Linie 4 von der Messe zum Stadion, die Ende 2020 in Betrieb geht

NICOLAI SCHMIDT



zwischen Ginnheim und Friedberger Warte. Erste Gedankenspiele gibt es für eine neue Innenstadtstrecke über die Hauptwache, eine neue Mainquerung über die Alte Brücke, aber auch Verbindungen nach Bad Vilbel und Neu-Isenburg.

Münchner Bahnen platzen aus allen Nähten

In der bayerischen Landeshauptstadt geraten die innerstädtischen Schnellbahnlinien von U- und S-Bahn schon länger an ihre Grenzen. Für die Umlandverbindungen soll die zweite S-Bahn-Stammstrecke einen Kapazitätsausbau ermöglichen, die jedoch die Sternförmigkeit des Netzes – eines der Kernprobleme der Netzstruktur – weiter zementiert. Bei der U-Bahn soll den gemeinsamen Abschnitt der Linien U3 und U6 eine neue Innenstadtachse auftrennen. Die beiden Linien könnten dann unabhängig betrieben werden. Als Bauvorleistung für dieses Zukunftsprojekt der 2030er-Jahre entsteht gegenwärtig in der großen S-Bahn-Baugrube am Hauptbahnhof schon der Rohbau der viergleisigen U9-Station. Die mindestens ebenso wichtigen Tangentialachsen sollen gemäß des schon 1991 gefassten Ausbaubeschlusses zur „Integrierten ÖPNV-Planung“ die Straßenbahn übernehmen. Seit 30 Jahren befinden sich die Tram-Nordtangente durch den Englischen Garten und die Tram-Westtangente von Nymphenburg nach Obersendling im Planungsprozess, der stets erheblichen Rückschlägen unterworfen war. Das soll jetzt besser laufen: Seit Sommer 2017 ist die sogenannte Gartentram, die Nordtangente, wieder auf der politischen Tagesordnung. Der Befreiungsschlag gelang durch einen Coup des damaligen Ministerpräsidenten Seehofer, der die bisherige Ablehnung des mit dem Englischen Garten betrauten Bayerischen Finanzministeriums bei einer Neuplanung für nichtig erklärte. Seitdem läuft die Vor- und Entwurfsplanung für dieses Projekt, ergänzt um einen Lückenschluss entlang der Leopoldstraße zur seit 2009 an der Münchner Freiheit endenden Tramlinie 23. Im Englischen Garten soll die Tram fahrleitungsfrei verkehren, ein Kompromiss an die 2001 durch ein Gericht abgelehnte Planfeststellung – damals opponierte der Freistaat intensiv gegen die Straßenbahn durch den Park. Auch die Tram-Westtangente ist endlich auf einem guten Weg: Im April 2020 reichten die Stadtwerke München den Planfeststellungsantrag für die acht Kilometer lange Verbindung ein, deren Fertigstellung nach dreijähriger Bauzeit für 2026 terminiert ist. Die lange Planungsphase der letzten Jahre erklärt sich neben langjähriger politischer Uneinigkeit mit der Abhängigkeit des Projekts von der umstrittenen zweiten S-Bahn-Stammstrecke am umzubauenden S-Bahnhof Laim. Das dritte Projekt der näheren Zukunft ist die Verlängerung



Bis 2025 plant München den Bau der Tram-Nordtangente zwischen Schwabing und Bogenhausen, die den Englischen Garten queren soll. Positive Vorzeichen des Freistaats – die einer Tram bisher ablehnend gegenüber standen, brachten die Entwicklung ins Rollen MVG

Künftiger nördlicher Startpunkt der Münchner Tram-Westtangente ist der Nymphenburger Verkehrsknotenpunkt am Romanplatz: Die Ende 2019 eröffnete umgebaute – und schon für die Neubaustrecke vorbereitete – Anlage bedienen aktuell die Linien 12, 16 und 17

der Tram 23 im Norden von der Parkstadt Schwabing über den Eisenbahn-Nordring durch das Neubaugebiet der früheren Bayernkaserne zum U-Bahnhof Kieferngarten. Für eine Erweiterung dieser sogenannten „Tram Münchner Norden“ von der Bayernkaserne über den U-Bahnhof Am Hart zum Petuelring hat sich die im März 2020 gewählte neue rot-grüne Stadtratsmehrheit ausgesprochen, nachdem die damalige schwarze-rote Mehrheit das schon vorgeplante Projekt 2018 gestoppt hatte.

Die politische Stimmung ist seit der Kommunalwahl deutlich positiver einem Straßenbahnausbau gegenüber: Im aktuell in Fortschreibung befindlichen Nahverkehrsplan ist eine Vielzahl der von Parteien, Verbänden und der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) vorgeschlagenen Erweiterungsprojekte abgebildet. Das neu gegründete Mobilitätsreferat klopft diese gemeinsam mit der MVG bis 2022 auf Machbarkeit und Finanzierung ab. Um nach Realisierung der beiden Tangenten und der Strecke zum Kieferngarten direkt mit dem Neubau zusätzlicher Strecken beginnen zu können, wurde eine Priorisierung der Vorschläge vorgenommen. Mehrere Verbindungen, darunter eine Tram-Südtangente über die Brudermühlbrücke, eine Strecke von der Lothstraße zum Nordbad, die bereits angesprochene Trasse Petuelring – Am Hart – Bayernkaserne, eine Reaktivierung der 1980 eingestellten Tram vom Ostbahnhof nach Ramersdorf – deren Schienen teils bis heute auf der Rosenheimer Straße liegen geblieben sind – mit Weiterführung nach Neuperlach sind zur vorrangigen Umsetzung vorgeschlagen. Im rot-grünen Koalitionsvertrag hat die Stadtratsmehrheit den Baubeginn eben dieser Strecken noch in diesem Jahrzehnt angekündigt.

Mehr Kapazität in der Tram

Auch soll die Straßenbahn ihre in der Vergangenheit nur unzureichend genutzten Vorteile besser ausspielen: Auf Beschluss des Stadtrats im Dezember 2020 rüsten die Stadtwerke München das Netz künftig für Fahr-

zeuge mit einer Breite von 2,65 Metern und einer Länge von 54 Metern aus. Damit nähert sich das Verkehrsmittel Tram in der Kapazität in großen Schritten der U-Bahn an; durch einen integrativen Ausbau der beiden Schienenverkehrsmittel könnte dieser Konflikt überwunden werden und München sich einen echten Schritt der Verkehrswende nähern. Grundlage für die neue Ausbaufreude sind die Beschlüsse des Stadtrats, den Modal Split des ÖPNV von aktuell 24 Prozent bis 2030 auf 30 Prozent zu heben und schon 2025 mit dem sogenannten Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr und ÖPNV) eine Zielmarke von 80 Prozent des Modal Splits zu erreichen.

Die lange vernachlässigte Ausrüstung der Haltestellen und Fahrzeuge für einen nahezu stufenlosen Einstieg ist ebenfalls in Vorbereitung, hier hatte sich München in der Vergangenheit mit dem Fokus auf die mittlerweile wartungsanfälligen Hublifte für die Mitnahme von Fahrgästen im Rollstuhl für die Mitnahme von Fahrgästen im Rollstuhl für die neueren Entwicklungen verschlossen.

All diese Pläne sorgen für eine stärkere Auslastung des bestehenden Netzes, besonders in der Innenstadt. Im Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans schlägt die Stadtverwaltung daher vor, die Gleisanlagen im Zentrum bis 2025 für die neuen Aufgaben vorzubereiten. Neue Wendeanlagen, der Ausbau der Knotenpunkte, die Nachrüstung fehlender Gleisverbindungen an bestehenden Kreuzungen oder zusätzliche Betriebsgleise sollen Taktverbesserungen, neue Linien und die Verknüpfung der Neubaustrecken mit dem bestehenden Netz ermöglichen.

Neue Betriebshöfe müssen her

Schon jetzt ist die MVG im einzigen bestehenden Betriebshof an der Einsteinstraße längst nicht mehr in der Lage, die 134 Straßenbahnen umfassende Flotte vollständig zu beherbergen und zu warten. Bis ins Jahr 2026 soll auf dem Gelände der Tram-Hauptwerkstätte ein zweiter Betriebshof entstehen, doch der geplante Ausbau der Münchner Tram macht die Suche nach der Fläche eines dritten Betriebshofs ebenso notwendig wie

den Neubau dezentraler Abstellanlagen für den wachsenden Fuhrpark.

Im Herbst 2021 erwartet die MVG den ersten von 73 Siemens Avenio, die in den nächsten Jahren den geplanten Angebotsausbau im Bestandsnetz und den Bedarf für die Neubaustrecken ermöglichen sollen.

Wachstum deutschlandweit

Neben München, Frankfurt (Main) und Berlin erleben auch viele andere Orte in Deutschland aktuell eine Art Renaissance der Straßenbahn, erwachen aus Zeiten des Rückbaus, überwinden die Stagnation oder satteln nach zuletzt langsamem Wachstum ordentlich auf. Freilich gibt es auch ein paar Orte, an denen es nicht so rosig läuft; die Probleme der Straßenbahnbetriebe in Mülheim (Ruhr), Duisburg oder auch Halberstadt sind bekannt.

Vorbilder mit konservativer Technik

Natürlich müssen für ein gelungenes Wachstum noch weitere große Probleme überwunden werden. So stellt sich für die Betriebe auch immer wieder die Personalfrage. Man hat Probleme, ausreichend Mitarbeiter zu bekommen. Mit der Covid-19-Pandemie ist nun ein weiteres Problem aufgetaucht. Zumindest derzeit bekennt sich die Politik trotz schwieriger Haushaltslage noch zum Ausbau des städtischen ÖPNV. Doch wenn die Zeit gut genutzt wird, nötige Konjunkturlösungen richtig eingesetzt und damit die strukturellen Grundvoraussetzungen weiter geschaffen werden, dann könnte das Verkehrsmittel Straßenbahn gestärkt aus der aktuellen Krise gehen. Durch andere effektive Maßnahmen wie einer 365-Euro-Jahreskarte und einer City-Maut lässt sich die Attraktivität des ÖPNV bei gleichzeitiger Angebotsoffensive steigern.

Es ist schön zu beobachten, dass das inzwischen fast 200 Jahre alte System Straßenbahn durch seine einfachen wie genialen Grundeigenschaften noch heute Teil einer so wichtigen Entwicklung wie der Verkehrswende sein kann. NICOLAI SCHMIDT/FBL

NEUE Straßenbahn-Projekte

Der Stand der Dinge ■ Das Bedürfnis nach Mobilität in Deutschland steigt und steigt. In acht Ballungsräumen wurden Betreibungen zu neuen Tram-Projekten vorangetrieben. Eines davon ist nach einem Bürgerentscheid vom November 2020 allerdings vom Tisch

Zusammenstellung:
Michael Beitelmann



1 Regio-Tram Aachen

Nachdem das Projekt einer Campus-Bahn durch eine Bürgerbefragung 2013 gekippt worden war, erwägt der Aachener Verkehrsverbund die Einführung einer Regio-Tram. Diese soll die Städte Baesweiler, Herzogenrath, Alsdorf, Würselen und Stolberg untereinander und mit dem Oberzentrum Aachen verbinden, teils auf stillgelegten Eisenbahnstrecken. Im März 2020 ist dazu eine Arbeitsgemeinschaft von Beratungsunternehmen mit einer zweistufigen Machbarkeitsstudie beauftragt worden. Zunächst soll die grundsätzliche Machbarkeit des Projekts geprüft werden; in Stufe 2 steht die Konkretisierung der Planung an. Erste Ergebnisse werden noch 2020 erwartet.

Info: avv.de

5 StUB Erlangen

Das Projekt einer kombinierten Eisen- und Stadtbahnverbindung zwischen Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach (StUB) erreicht die nächste Planungsphase. Inzwischen steht die planerisch aussichtsreichste Linienführung fest. Die Regierung prüfte im Raumordnungsverfahren unter anderem nochmal die Arbeit der Planer und beurteilte die Vorzugstrasse (bis auf einen Abschnitt in Tennenlohe) als raumverträglich. Sie sprach eine landesplanerische Beurteilung sowie diverse Maßgaben (z. B. aus den Bereichen Verkehr und Wirtschaft) aus, die nun in der weiteren Planung berücksichtigt werden, bei der es auch wieder eine Bürgerbeteiligung geben wird.

Info: stadtumlandbahn.de

2 CityBahn Wiesbaden

Die City-Bahn Wiesbaden ist nach dem Bürgerentscheid am 1. November 2020 vom Tisch. Geplant war eine städteverbindende Straßenbahn zwischen Wiesbaden und Mainz, die auf Rasengleisen größtenteils auf einer separaten Fahrspur trassiert werden sollte und über die Theodor-Heuss-Brücke geführt werden sollte. Dazu wird es nun nicht kommen; 62,1 Prozent der Wähler hatten sich gegen den Neubau einer Straßenbahn ausgesprochen.

Info: citybahn-verbindet.de

6 Stadtbahn Kiel

Ein neues ÖPNV-System soll Herzstück der Verkehrswende im Norden werden. Im Rahmen einer vom Land geförderten Trassenstudie, die die Stadt Kiel noch 2020 vergeben wollte, sollen die Systeme Bus-Rapid-Transit (BRT) und Tram im Kontext möglicher Streckenführungen untersucht werden. Sie soll bis Ende 2022 eine Netzplanung, ein Betriebskonzept und ein langfristiges Finanzierungs- und Förderkonzept bis zur Einführung des neuen ÖPNV-Systems darstellen. Auf Grundlage dieser Punkte wird bis spätestens Ende 2022 auch die Entscheidung fallen, ob ein BRT oder eine Tram in Kiel eingeführt wird.

Info: kiel.de/de/umwelt_verkehr/kiel_bewegt_sich.php

3 STADTBahn REGENSBURG

Die Planungen für den Bau einer Stadtbahn in Regensburg, für die die Stadt ein eigenes Amt für Stadtbahnneubau eingerichtet hat schreiten voran. Geplant ist ein 14,5 Kilometer langes Netz mit einem Nord- und zwei Südästen, die sich in der Nähe des Hauptbahnhofs aufteilen. Rund 80 Prozent sollen auf separater Trasse verlaufen. Geplant sind zwei Linien jeweils im Fünf-Minuten-Takt bei 37 Meter langen Fahrzeugen, geprüft wird zudem ein 7,5-Minuten-Takt mit längeren Einheiten. Für die Trassenplanung sind Zweirichtungswagen in Normalspur mit 2,65 Metern Breite vorgesehen, die 7,2 Prozent Steigung auf einer Länge von 300 Metern bewältigen müssen und mindestens zwei Kilometer Strecke ohne Oberleitung zurücklegen können. Auch die spätere Einbindung von Regional-Stadtbahnen aus dem Eisenbahnnetz ist hier denkbar.

Info: stadtbahnregensburg.de

7 Straßenbahn Bremerhaven

Die Rathauskoalition in Bremerhaven beabsichtigt, Straßenbahn und Busverkehr in einer Kosten-Nutzen-Analyse miteinander zu vergleichen. Ein Ergebnis gibt es noch nicht, aber die Idee einer Straßenbahn-Renaissance fast 40 Jahre nach der Stilllegung stößt auf viel Zustimmung. Auch der Verkehrsclub Deutschland (VCD) befürwortet die Studie mit Blick auf das neue Wertquartier in Geestemünde. In dem neuen Stadtteil sollen Wohnungen für bis zu 8.000 Menschen und rund 2.500 neue Arbeitsplätze entstehen.

Info: strassenbahn-bremerhaven.de

4 Regional-Stadtbahn Reutlingen

Im schwäbischen Reutlingen wird ein 190 Kilometer langes Netz als Regional-Stadtbahn geplant, das überwiegend vorhandene Eisenbahnstrecken nutzt, in Reutlingen aber auch eine City-Trasse vorsieht. Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Regional-Stadtbahn hat die Teilnahme an der Ausschreibung der VDV Tram Train-Fahrzeuge beschlossen, in dem sechs Unternehmen aus Deutschland und Österreich gemeinsam 504 Regionalstadtbahnwagen ausgeschrieben haben. Die Ausschreibung umfasst neben der Fahrzeugentwicklung, -produktion und -zulassung auch einen auf bis zu 32 Jahre angelegten anschließenden Instandhaltungsvertrag mit dem Hersteller. Aber auch die Detailplanungen der Trasse laufen weiter. Im September 2020 wurde die Machbarkeitsstudie für die Gomaringer Spange vorgelegt. Weitere Planungsschritte folgen.

Info: regional-stadtbahn.de

8 Stadtbahn Ludwigsburg

Der Kreistag hat die Gründung eines Zweckverbandes zum Bau einer Stadtbahn von Markgröningen bis Remseck beschlossen. Er soll Planung und Betrieb der Bahn übernehmen. Höchste Priorität hat dabei die Reaktivierung der Bahnstrecke Ludwigsburg – Markgröningen, auf der nach ursprünglicher Planung bereits seit 2020 Züge fahren sollten. Als Stadtbahn geplant ist eine Trasse von Remseck-Aldingen nach Pattonville, dann Richtung Ludwigsburg über die Oststadt und der Hindenburgstraße zum Bahnhof. Dort geht die Stadtbahn auf die stillgelegte Eisenbahntrasse nach Markgröningen über. Offen ist, ob es einen Vorlaufbetrieb als reine Eisenbahnstrecke geben wird. Die mittlerweile favorisierte Niederflurvariante, die neben der Durchbindung von Remseck nach Markgröningen auch mit einem weiteren Ast die Ludwigsburger Stadtteile Oßweil und Schöllslesfeld erschließen würde, wurde beim Bund zur Förderung angemeldet.

Info: bw.vcd.org/der-vcd-in-bw/ludwigsburg/stadtbahn-ludwigsburg

Den Klassikern auf der Spur

Unverzichtbare Altwagen ■ Neben zahlreichen Tatravagen gibt es sie auch noch, die DÜWAG, die GT4, die Rathgeber und manche anderen Altwagen, die inzwischen sogar einige Fahrzeuge der ersten Niederflur-Generation überlebt haben. Doch ihr Ausscheiden aus dem Regelbetrieb scheint absehbar. Wir zeigen, wo man auch im Jahr 2021 noch ehrwürdige West-Klassiker erleben kann

Die erste Niederflur-Generation sagt Adieu. Bochum hat Mitte November 2020 die letzten beiden NF6D-Wagen außer Dienst gestellt und wie 33 der einst 42 Fahrzeuge zuvor ins polnische Lodz verkauft. In der Hansestadt Bremen ist der Generationswechsel seit Herbst 2020 im Gange; bei der noch bis vor Kurzem 77 Wagen umfassenden Flotte läuft die Ausmusterung der vierteiligen GT8N-Wagen seit Ende 2019, nun beschleunigt durch den begonnenen Ersatz durch den Avenio von Siemens. Auch in Frankfurt am Main,

in München, an Rhein und Neckar sowie in Erfurt steht ein Wandel im Fahrzeugbestand an. Die Beispiele zeigen: Die Ablösung der ersten Niederflur-Generation aus den 1990er-Jahren ist Ende 2020 im Trend.

Doch gleichzeitig sind deren Vorgänger längst nicht abgelöst: Auf den Schienen deutscher Straßenbahnbetriebe sind noch immer Hochflurwagen aus den 1960er-, 1970er- und 1980er-Jahren unterwegs, die von den westdeutschen Waggonfabriken Linke-Hoffmann-Busch (LHB), Rathgeber, der Waggon Union oder der Maschinenfabrik Esslingen

produziert wurden. Selbstverständlich ist die omnipräsente Düsseldorfer Waggonfabrik – die ab 1981 unter dem Namen DUEWAG firmierte – der Platzhirsch unter den Herstellern von Straßenbahnserien bis zum Baujahr 1990. Noch heute stammt die Mehrzahl der im Einsatz befindlichen Hochflurwagen aus der Fahrzeugschmiede am Niederrhein. Dennoch sind Vorkenntnisse nötig, um beim Besuch einer Straßenbahnstadt auch den richtigen Zeitpunkt für eine Mitfahrt in den Oldies zu erwischen oder an der richtigen Haltestelle die einzige Runde des Tages abzapfen. Der

Braunschweig: Die LHB-Sechssachser stehen vor der Ablösung, im Herbst 2020 musste allerdings Tw 7752 auch noch ohne Beiwagen auf Linie 2 aushelfen FREDERIK BUCHLEITNER



fehlende barrierefreie Zustieg veranlasst die meisten Verkehrsbetriebe dazu, ihre Ältesten nur zur Stoßzeit oder im Stadionverkehr einzusetzen; stets dort, wo der dichte Takt oder eine weitere Linie die Wartezeit auf die nächste Abfahrt verkürzen. Werfen wir einen Blick auf die letzten klassischen Straßenbahnen – gänzlich ausgenommen sind die Stadtbahnen – im Liniendienst, deren Vertreter in der Mehrzahl schon längst im Museum stehen, mit etwas Glück und Vorbereitung aber auch noch im Jahr 2021 zum Alltag deutscher Straßenbahnstädte gehören.

Kurz vor knapp in Braunschweig?

Mit der Auslieferung der Tramino II von Stadler wollte die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) möglichst ab Sommer 2020 auf die fünf verbliebenen Hochflurzüge verzichten können, doch nach einer Kollision zweier Niederflurwagen im August sind die sechssächigen Triebwagen mit vierachsigen Beiwagen an Werktagen weiter nötig. Mit Einführung der im Viertelstundentakt betriebenen Verstärkerlinie 10 zwischen Rühme und Hauptbahnhof konzentriert sich der Einsatz der Hochflurwagen auf die Linie 1 begleitende Verbindung, nicht selten sind alle fünf Kurse mit den LHB-Zügen besetzt. Auch auf der Linie 3 (Weststadt – Volkmarode) sind im Fahrplan noch zwei Hochflurumläufe angemerkt, deren tatsächliche Besetzung täglich schwankt. Bei Bedarf kann die BSVG auch noch auf den GT6-Tw 7752 ohne Beiwagen zurückgreifen, der meist nur für wenige Umläufe einen ausgefallenen Niederflurwagen auf den Linien 2 und 4, aber auch auf der Linie 10 ersetzt. Auch nach abschließender Inbetriebnahme der Tramino II beabsichtigt die BSVG, von den beiden Fahrzeugtypen (77er und 81er) je einen Zug als Reserve und potenziell auch für museale Zwecke zu erhalten. Auf zwei Kursen der Linie 1 (Wenden – Stöckheim) fahren noch zwei der früher vier DÜWAG-Beiwagen, die für einen Einsatz hinter den Alstom-Niederflurwagen modernisiert und umgebaut wurden. Für diese Einsätze wurde aufgrund der Überlänge des Gespanns die dritte Tür des Beiwagens verschlossen.

M6S, M8C: Klassiker im Revier

Durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke der Linien 309 und 310 von Bochum-Langendreer bis Witten-Papenholz konnte die Bogestra den planmäßigen Einsatz der M6S-Wagen beenden. Zuletzt fuhren die verbliebenen Wagen bis Ende September 2020 noch vollzählig im Inselbetrieb der Linien 309 und 310 von Papenholz nach Heven Dorf. Nun sind dort ausschließlich Stadler-Variobahnen unterwegs, doch gänzlich reicht der Bestand an Variobahnen zur Abdeckung aller Bogestra-Straßenbahnlinien noch nicht aus: Seit Oktober 2020 kommt es zu einzelnen M6S-Einsätzen auf der mit der letzten



In Essen sind die M8C noch zuverlässig auf den Linien 107 und 108 nach Bredeney anzutreffen. Am 12. November 2020 hat Tw 1172 das Wendegleis in Altenessen verlassen DENNIS MENDHEIM

In Krefeld sind die kantigen M8C in Einzelfällen noch auf allen Linien unterwegs. Das Bild zeigt Tw 844 am 12. Juni 2020 beim Verlassen der Endstation in Hüls MICHAEL BEITELSMANN



Linienreform eingeführten Verstärkerlinie 316 (Wanne-Eickel – Heinrichstraße), die sich bis zur Auslieferung der letzten Charge an Stadler-Wagen ab Frühjahr 2021 ziehen dürften. Erst dann kann die Bogestra das Kapitel der früher rot-weißen, später rot-grau-weißen DÜWAG-M6S abschließen.

In Essen fahren auf der Strecke nach Bredeney noch ausschließlich die 30 bis 40 Jahre alten M8C-Wagen, da an den drei gemeinsamen unterirdischen Stadtbahn-/Straßenbahnstationen mit der Linie U11 ausschließlich Hochflurbahnsteige vorhanden sind. Doch für die Linien 107 (Südteil, Abzweig Katernberg – Bredeney) und 108 (Altenessen – Bredeney) baut die Ruhrbahn derzeit eigene Niederflurbahnsteige, um auf ganzer Linie einen barrierefreien Einsatz zu ermöglichen. In den letzten Jahren fuhren auch auf der Linie 103 einzelne Kurse mit M8C-Wagen, deren regelmäßige Einsätze verlagerten sich aber in letzter Zeit auf die Linie 105 (Fintrop – Rellinghausen).

Trotz aller verkehrspolitischen Querelen in Mülheim an der Ruhr ist der Generationswechsel auf die Bombardier-Wagen fast gänzlich abgeschlossen, lediglich zwei DUEWAG-Wagen des Typs M6C-NF haben sich gehalten und kommen dabei auch häufig

noch bis Oberhausen. In Krefeld stehen noch sieben M8C-Wagen der Baujahre 1980 und 1981 im Einsatz, die auf allen Linien und besonders bei Einsatzfahrten im Schülerverkehr anzutreffen sind. In den letzten Monaten haben die Stadtwerke Krefeld (SWK) zwei Fahrzeuge im Rahmen einer Hauptuntersuchung modernisiert, der Innenraum ist bei diesen Wagen jetzt deutlich heller ausgeführt. Eine Ablösung ist noch länger nicht zu erwarten.

Im planmäßigen Linienverkehr werden die N8C-Wagen in Kassel nur noch selten benötigt, lediglich drei Fahrzeuge behält der Verkehrsbetrieb KVG als Reserve einsatzbereit. Der Einsatz ist derzeit nur selten vorherzusagen, nur im Ausnahmefall besetzt der Hochflurer dann auch ganztags den Umlauf. In den letzten Jahren war die lediglich im Winterhalbjahr fahrende Verstärkerlinie 5E eine sichere Anlaufstelle für die DUEWAG-N8C, die Linie ist derzeit aber pandemiebedingt ausgesetzt.

Orange-beige am Main

Ein Altwagen-Revival sondergleichen ist in Frankfurt am Main zu verzeichnen: Seit 2013 mussten nach mehreren größeren Fahrzeug-



Typisch für Freiburg: Die angepasste Front der Achtachser erinnert weiter an die klassische DÜWAG-Form. Am 7. Mai 2020 ist Tw 213 am Bertoldsbrunnen unterwegs

NICOLAI SCHMIDT



Das Revival der Frankfurter Pt-Wagen sorgt auch farblich für Abwechslung: Die drei Wagen tragen nicht nur das frühere Farbschema, sondern auch das alte Stadtwerke-Logo

SVEN SCHÄFER

schäden die über zehn Jahre zuvor ausgeschiedenen Museums-DÜWAG einspringen. Um mittelfristig einen stabilen Wagenbestand zu erreichen und die wertvollen Museumsfahrzeuge nicht weiter zu verschleifen, entschloss sich die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF), ausgediente Stadtbahnwagen des Typs Ptb für den Straßenbahnbetrieb zum Typ Pt zurückzurüsten. Als Farbtupfer im sonst ziemlich einheitlichen Erscheinungsbild der Frankfurter Straßenbahn erhielten die reaktivierten DÜWAG-Pt ab Ende 2014 den früheren orange-beigen Lack. Zuverlässig war in den Folgejahren der Einsatz in Doppeltraktion auf der Verstärkerlinie 20 an Stadiontagen. Um dringend benötigte Taktverbesserungen umzusetzen, genehmigte der übergeordnete Aufgabenträger des Frankfurter ÖPNV traffiQ der VGF die weitere Reaktivierung von Stadtbahnwagen. Insgesamt sechs achtachsige Pt-Wagen stehen derzeit bei der Frankfurter Straßenbahn im Einsatz. Die ersten Wagen der ab 2021 erwarteten Citadis von Alstom sollen den Einsatz der Hochflurwagen überflüssig machen.

Im Fahrplan sind mehr Umläufe mit Abfahrt eines Pt-Wagens markiert, als es ein-

satzfähige Wagen gibt. Ganztägige Dienste leisten die Pt-Wagen an Werktagen nur auf der Linie 15 (Niederrad, Haardtwaldplatz – Südbahnhof – Offenbach, Stadtgrenze) mit zwei Umläufen, zur Stoßzeit verstärkt ein dritter Pt-Kurs die Linie. Auf der Linie 17 vom Rebstockbad über Hauptbahnhof nach Neu-Isenburg fahren je bis zu drei Pt-Wagen morgens bis gegen 9:30 Uhr und nachmittags ab 15 Uhr. Die dritte Pt-Linie im Bunde: Nur am Morgen ist auf der Linie 18 zwischen Gravensteiner Platz und Louisa Bahnhof ein DÜWAG verplant.

Mainz und Darmstadt

Auch in Mainz sind noch sechs Hochflurwagen für den Einsatz vorgesehen. Die Mainzer Verkehrsgesellschaft vermerkt die nicht barrierefreien Fahrten ebenfalls im Fahrplan, einzelne Umläufe sind auf den Linien 50, 51 und 53 anzutreffen. Vorwiegend fahren die M8C-Wagen aber auf der Verstärkerlinie 59, die zwischen Hochschule Mainz und dem Zollhafen pendelt. Die HEAG mobilo in Darmstadt erwartet für Mitte 2022 die nächste Straßenbahn-Generation

des Typs ST15, bis dahin sind die zehn ST12-Achtachser der Baujahre 1990/91 aber noch nicht aus dem Alltag wegzudenken.

DÜWAG-Eldorado bei der RNV

Die Heidelberger M8C-Wagen ließ die Rhein-Neckar-Verkehr (RNV) zwar ab 2010 modernisieren, durch die alte Lampenanordnung haben sich die Wagen aber ihr typisches Erscheinungsbild erhalten. Der Einsatz der acht Wagen konzentriert sich vorwiegend auf die Verstärkerlinie 21 vom Bismarckplatz zum Hans-Thoma-Platz und auf die Linie 26 vom Bismarckplatz nach Kirchheim. Auf der OEG-Rundlinie 5 von Mannheim über Weinheim, Heidelberg, Edingen nach Mannheim sind im Frühverkehr drei Umläufe mit DUEWAG-Achtachser-Zugverbänden besetzt. Bei Engpässen besetzen die OEG-DUEWAG häufig auch tagsüber Umläufe, außerplanmäßig erreichen die Wagen dabei auch die Stichstrecke nach Heddeshheim.

Die Sensation des Jahres konnte Ludwigs-hafen erzielen: Seit Sperre der für den Individualverkehr wichtigen Hochstraße Süd misst die RNV in Ludwigshafen signifikante Fahrgastzuwächse, besonders im stadtübergreifenden Verkehr nach Mannheim. Ludwigshafen hat daher die RNV beauftragt, die zu diesem Zeitpunkt kurz vor der Verschrottung stehenden früheren Rhein-Haardtbahn-Züge sechssachsiger Bauart zu reaktivieren. Bei dem ET6/EB6-Gespann 1018+1058 war der letzte Fahrgasteinsatz im Jahr 2008 verzeichnet, auch der Zug 1015+1055 war schon viele Jahre lang nicht mehr unterwegs. Lediglich der Zug 1017+1057 fuhr als Reserve noch bis 2013 auf dem Expresszug von Oppau nach Bad Dürkheim, später pendelte er mehrere Jahre in Folge noch zum Mannheimer Maimarkt. Auf die technische Wiederinbetriebnahme folgte auch eine Neulackierung im aktuellen RNV-Farbschema, welches die bestellten Škoda-Trams ebenfalls tragen sollen. Seit 7. Januar 2020 sind die DÜWAG wieder mit Fahrgästen unterwegs: Bis zum Abriss der maroden und einsturzgefährdeten Schnellstraße, deren Sperre auch die wichtige Straßenbahn-Verbindung über die Konrad-Adenauer-Brücke und zwei weitere Strecken blockierte, pendelten die drei Züge morgens und nachmittags auf dem sperrungsbedingt auf Ludwigshafen begrenzten Westteil der Linie 7 zwischen Ebertpark und Oppau. Eine Fahrt am frühen Morgen führte von Mannheim bis Bad Dürkheim auf der alten Trasse der Rhein-Haardtbahn, der heutigen Linie 9. Zwei Umläufe rückten je nach dem Dienst am Morgen und am Nachmittag über die aufgelassene Station Hauptbahnhof-Osteingang in den Ludwigshafener Betriebshof ein, ein Zug war in Mannheim stationiert, um am Folgetag wieder gen Bad Dürkheim auszurücken.

Einsatzübersicht DÜWAG/DUEWAG/LHB/MFE/Rathgeber/Waggon Union (auch mit Niederfluranteil)*

Stadt	Fahrzeugtyp	Baujahr	Fahrzeuganzahl	Linieneinsatz (planmäßig)
Braunschweig	DÜWAG Bw B4 (Typ Mannheim)	1974	2 Bw, hinter Nf	Linie 1
Braunschweig	LHB GT6+B4 (Lizenz DÜWAG Typ Mannheim)	1977	3 Züge, 1 Solo-Tw	Linie 10, bis zu zwei Kurse auf Linie 3, Solo-Tw im Bedarfsfall auf allen Linien
Braunschweig	LHB GT6+B4	1981, 1984	2 Züge	Linie 10, bis zu zwei Kurse auf Linie 3
Bogestra	DÜWAG M6S	1976/77	8 Tw	im Ausnahmefall bei Wagenmangel auf Verstärkerlinie 316
Essen	DÜWAG/DUEWAG M8C	1980 – 1983, 1989/1990	22+4 Tw	Linien 105, 107, 108
Mülheim an der Ruhr/Oberhausen	DUEWAG M6C-NF	1977	2 Tw	Linien 102, 104 und 112
Krefeld	DÜWAG/DUEWAG M8C	1980/81	7 Tw	alle Linien
Kassel	DUEWAG N8C	1986	3 Tw	Linie 5E und bei Wagenmangel
Frankfurt am Main	DÜWAG Pt	1977	6 Tw	Linien 15, 17 (morgens und nachmittags), 18 (nur morgens), 20 (Stadionverkehr)
Mainz	DUEWAG M8C	1984	6 Tw	Linien 50, 51, 53, 59
Darmstadt	Waggon Union ST12	1990/91	10 Tw	Linien 1, 2 und 4 bis 9
Heidelberg	DUEWAG/Cegelec M8C-NF	1985/86	8 Tw	Linien 21 und 26
OEG	DUEWAG GT8	1988/89	5 Tw	Linie 5 (morgens, an Samstagen und bei Wagenmangel)
Mannheim/Ludwigshafen	DÜWAG ET6+EB6	1963	3 Züge	Linie 8 (künftig Linie 6E)
Freiburg im Breisgau	DUEWAG GT8E/GT8K	1981/82	4 Tw	Linien 1 und 3
Freiburg im Breisgau	DUEWAG GT8N	1990	10 Tw	Linien 1 und 3
Augsburg	DUEWAG M8C	1985	3 Tw	im Ausnahmefall bei Wagenmangel
München	Rathgeber P/p	1967	3 Züge	bisher Linie 15, ab Dezember 2020 baubedingt verknüpfte Linien 17/29 und 27/28, Linie E7 zum MVG-Museum
Würzburg	DÜWAG GT-D/GT8	1968, 1975	6 Tw	Linien 1, 2, 4 (morgens & mittags im Schülerverkehr)
Würzburg	LHB GT-E	1988/89	14 Tw	alle Linien
Halberstadt	MFE GT4	1962, 1966	3 Tw	Linien 1 und 2
Schöneiche – Rüdersdorf	DÜWAG GT6ZR	1973	2 Tw	Linie 88 (Verstärkerfahrten ab Dezember 2020)

*Stand Anfang November 2020

Seit September 2020 fahren die DÜWAG-Gespanne nun auf der Linie 8 zwischen Mannheim-Rheinau und Ludwigshafen-Oppau über die Konrad-Adenauer-Brücke. Morgens besetzt die RNV drei Kurse mit den ET6/EB6-Zügen, am Nachmittag lediglich zwei Touren.

Sobald die Betriebsstrecke durch die Berliner Straße nach Abriss der Hochstraße Süd auch in diesem Abschnitt wieder fahrtauglich ist, soll das eigentlich geplante Einsatzgebiet der DÜWAG-Oldies zum Tragen kommen: Die Linie 6 soll in der Stoßzeit zwischen Ludwigshafen-Rheingönheim und Mannheim durch eine Linie 6E im 20-Minuten-Takt verstärkt werden, diese wendet dann in einer großen Runde über den Mannheimer Hauptbahnhof, die Planken und die Kurt-Schumacher-Brücke zurück nach Ludwigshafen. Für diese neue Verstärkerlinie ist auch die Reaktivierung des Ludwigshafener DÜWAG-GT8-Tw 156 im Gespräch, dessen letzte Einsätze ins Jahr 2008 zurückreichen.

Freiburger DUEWAG-Achtachser

Schon im Frühjahr 2021 dürften die DUEWAG-GT8E (auch als GT8K bezeichnet) in Freiburg überzählig werden, wenn die Inbetriebnahme der dritten Urbos-Serie von CAF abgeschlossen ist. Die vier verbliebenen, rein hochflurigen Gelenkwagen wurden in den Jahren 1981 und 1982 gebaut. Gemeinsam mit den jüngeren Achtachser-Brüdern des Typs GT8N stehen sie werktäglich noch auf



Drei DÜWAG sind seit 2020 in Ludwigshafen unterwegs. Nach langjähriger Abstellung fährt auch Tw 1015 wieder, am 4. September musste er auf seinen Beiwagen verzichten FREDERIK BUCHLEITNER

den Linien 1 (Littenweiler – Landwasser) und 3 (Vauban – Haid) im Dienst.

Derzeit sind die DUEWAG-M8C in Augsburg nur im Ausnahmefall anzutreffen, beispielsweise an Tagen mit Stadionbetrieb. Die drei Fahrzeuge fahren nach Taktausdünnungen nur noch selten, ihre endgültige Ablösung naht ab dem Jahr 2022 mit den bestellten Stadler-Tramlink.

Seit 54 Jahren: P-Wagen in München

Mehrfach war das Einsatzende der P-Wagen in München angekündigt, doch die 1967 bis 1969

von der vor Ort ansässigen Waggonfabrik Rathgeber gebauten Kurzgelenkwagen werden auch 2021 in ihrem nunmehr 54. Dienstjahr noch für den Fahrgastdienst benötigt. Die vor über 20 Jahren in Betrieb gesetzten R3-Wagen sollten die einst 42 Trieb- und 40 Beiwagen ersetzen, doch trotz rigider Sparpolitik bei Werkstatt und benötigter Fahrzeugzahl gelang die Ablöse nicht. Einen erneuten Versuch startete die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) ab 2008 mit den Variobahnen von Stadler, deren Inbetriebnahme sich jedoch mehrfach verzögerte. Auch erschwerte Zulassungsbe-



Im Sommer 2020 war nur ein P-Zug (2006+3037) im Dienste der Münchner Trambahn, der am 8. Mai die Haltestelle Meterschwaige entlang der Linie 15 verlässt

FREDERIK BUCHLEITNER

dingungen und technische Mängel an den Neuwagen verlängerten die Einsatzzeit der P-Wagen weiter, ehe die letzten drei P-Züge 2012 eine erneute Gnadenfrist bekamen. Zu diesem Zeitpunkt reaktivierte die MVG sogar zwei weitere Gespanne, die schon jahrelang nur noch für Partyfahrten oder als Christkindltram genutzt wurden. Seit einigen Jahren haben die drei P-Züge mit der Verstärkerlinie 15 (Max-Weber-Platz – Großhesseloher Brücke) ein Rückzugsgebiet mit idealen Bedingungen für Personal und Fahrzeuge gefunden. Die durch Einsparungen längst nicht mehr der heutigen Fahrzeuganzahl gewachsene Werkstatt im einzigen Betriebshof der Münchner Straßenbahn ist schon mit der Wartung der 132 Niederflurwagen überlastet, die Reparatur der Hochflurwagen steht da stets hintenan.

So ist in den letzten Monaten meist nur ein P-Wagen fahrbereit, nicht selten drehte der Tw 2006 im Sommer 2020 ohne passenden Vierachs-Beiwagen seine Runden auf der Linie 15. Nach mehreren größeren Fahrzeugschäden im Herbst 2020 könnte die MVG die P-Wagen aber im kommenden Jahr wieder dringender denn je benötigen, seit Fahrplanwechsel im Dezember 2020 ist ihr Einsatz auf den baubedingt verknüpften Linien 17/29

(Amalienburgstraße – Hauptbahnhof – Wilibaldplatz) und 27/28 (Petuelring – Sendlinger Tor – Scheidplatz) geplant. Ihre künftige Einsatzstätte haben sich die kultigen P-Wagen längst gesichert: Auf der Zubringerlinie E7 vom Max-Weber-Platz zum MVG-Museum ist an Öffnungstagen einer der beiden Umläufe mit dem Gelenkwagen besetzt.

DÜWAG im Schülerverkehr

Die Würzburger DÜWAG-Achtachser zählen zu den letzten klassischen Straßenbahnwagen dieser Kulttype, die noch nicht im Museumsdienst, sondern im harten Alltagsbetrieb stehen. Ihr Einsatz begrenzt sich allerdings auf die Morgenstunden, wenn die sechs GT8-Wagen (Typ GT-D) fast alle Fahrten auf den Linien 2 und 4 übernehmen, ehe am frühen Nachmittag nochmal drei DÜWAG für je eine Runde auf die Linien 1 und 4 ausrücken. In Würzburg sind zumindest die Fahrten am Vormittag und eine der drei Schulrunden am Nachmittag im Auswahlfahrplan vermerkt.

Nur selten zählen Straßenbahn-Interessierte die ab 1988 gebaute, insgesamt 14 Wagen umfassende GT-E-Serie von LHB zu den Vertretern der „guten alten Straßenbahn“, alters-

mäßig gehören die in Würzburg noch auf allen Linien eingesetzten Wagen aber zu unserem Überblick. Wie auch für die bis zu 20 Jahre älteren GT-D steht zumindest der Beginn der Ablösung durch die neubestellten Niederflurer von Heiterblick für die GT-E in wenigen Jahren bevor.

West-Fabrikate in Ostdeutschland

Aus dem Rahmen des Überblicks fallen die beiden letzten Vertreter von Straßenbahnen westdeutscher Hersteller bis zum Baujahr 1990. Eine schwerwiegende Kollision zweier Leoliner nötigt die Halberstädter Verkehrs-GmbH seit September 2020 dazu, ihre eiserne Reserve wieder in den täglichen Einsatz zu schicken. Die aus Freiburg stammenden drei GT4 der Maschinenfabrik Esslingen fahren nun auf zwei Umläufen der beiden Halberstädter Straßenbahnlinien 1 und 2, mittwochs und donnerstags ersetzt während der Fahrzeugwartung ein Bus einen Straßenbahnumlauf. Mindestens bis in den Frühsommer 2021 sind die GT4 nötig, ehe die Wagen aus der Reparatur beim lokalen Unternehmen VIS zurückkehren. Die Stadtpolitik strebt eine Einstellung des gesamten Straßenbahnbetriebs für 2025 an, wenn letzte Förderfristen abgelaufen sind. Ob eine solche Entscheidung dann noch umwelt- und verkehrspolitisch denkbar ist, bleibt abzuwarten.

In Schöneiche-Rüdersdorf nutzt man die DÜWAG-Sechssachser (aus Heidelberg stammend) ab Dezember 2020, um zwischen dem S-Bahnhof Friedrichshagen und Schöneiche, Jägerstraße eine Taktverdichtung zu ermöglichen. Zwei GT6 sollen auf den kurzen Kursen der Linie 88 fahren, da sie als einzige Wagen der Schöneiche-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) über zwei Führerstände verfügen. Noch bis ins Jahr 2019 kamen die Wagen auf der Gesamtstrecke bis Rüdersdorf zu Einsätzen, wurden aber zuletzt von den finnischen Artic-Niederflurwagen ersetzt.

Längst beherrschen die vielen internationalen Hersteller der heutigen Niederflurserien die Flotten der Straßenbahnbetriebe. Doch noch sind die letzten Wagen der westdeutschen Kultfabrikate DÜWAG, Rathgeber oder der Maschinenfabrik Esslingen in den deutschen Straßenbahnbetrieben nicht gänzlich verdrängt. Doch klar ist auch: Ihr Ausscheiden erscheint absehbar.

Ein Trost bleibt: Wen das charakteristische Anfahrgeräusch der alten Tatzlager-Motoren reizt oder wer das gelungene Straßenbahndesign der 1960er-Jahre nochmal vor die Kameralinse bekommen möchte, hat bei den künftig wohl hoffentlich wieder stattfindenden Sonderfahrten der Museumsstücke eine passende Gelegenheit, ebenso beim Besuch eines der vielen deutschen Straßenbahnmuseen. Doch davon mehr an anderer Stelle in diesem STRASSENBAHN JAHRBUCH 2021.

FREDERIK BUCHLEITNER

Unerwartete Rückkehr in Halberstadt: Nach der Kollision zweier Leoliner muss die GT4-Reserve in den täglichen Einsatz. Am 29. September 2020 zeigt sich Tw 168 vor der Kirche St. Martini

MICHAEL KOCHENS





In Bremen läuft mit der Inbetriebnahme der Avenio der lang geplante Generationenwechsel – ein Großauftrag für Siemens

FREDERIK BUCHLEITNER (2)

Riesen und Krisen

Straßenbahn und die Fahrzeug-Industrie ■ Corona verschonte 2020 auch den Sektor der Straßenbahn-Hersteller nicht. Vor allem der Ausfall der für den Absatz wichtigen Fachmesse InnoTrans hat derzeit noch unabsehbare Folgen. Doch es gibt auch Lichtblicke

Das Jahr 2020 wird sicher als das (erste?) „Corona“-Jahr in die Geschichte eingehen. Die Pandemie hat die Wirtschaft stark getroffen und obgleich die Eisenbahnindustrie eine mit langen Lieferfristen ist, sind auch hier gravierende Auswirkungen nicht zu verhehlen. Die wohl gravierendste ist der Ausfall der Fachmesse InnoTrans. Zunächst verschoben, fällt die Messe nun ganz aus. Da es hier auch um das Einwerben neuer Aufträge geht, wird dies Auswirkungen haben. In welchem Umfang, zeigt sich ab 2022. Die Messe Berlin führt Planungsunsicherheit als Begründung für die Absage an: „Angesichts der Pandemielage kann aktuell schlicht niemand ausreichend sicher sagen, ob die Rahmenbedingungen (...) im April 2021 die Durchführung einer internationalen Leitveranstaltung wie der InnoTrans zulassen.“ Nun soll die nächste Messe im September 2022 in Berlin stattfinden.

Besonders gravierend hat sich der immense Verlust an Reisenden im ersten Halbjahr 2020 auf der Kundenseite ausgewirkt. Einbrüche der Beförderungszahlen von bis zu 90 Prozent führten nicht nur zu temporären Angebotsreduktionen, sondern auch zu verminderten Erlösen und höheren Kostenunterdeckungen. Dies war nicht zuletzt eine Folge des Lockdowns, inklusive der Emp-

fehlung, Busse und Bahnen zu meiden. Zwar erholten sich im Sommer 2020 zwischenzeitlich die Fahrgastzahlen. Doch auch in dieser Phase lagen sie weiterhin unter Vorjahresniveau. Die Industrie arbeitete 2020 indessen laufende Aufträge ab, warb neue ein (bzw. entschied Ausschreibungen für sich) und hielt die Fertigung weitgehend aufrecht. Ein Lichtblick: Die von EU und Staatsregierungen bereitgestellten Gelder bieten die Chance, in den nächsten Jahren Ausbau und Modernisierung städtischer ÖPNV-Systeme zu beschleunigen.

Denn in der weiterhin schwelenden Klimakrise kommt gerade dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine wachsende Bedeutung bei der Einhaltung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu.

Ein neuer Riese – mit Problemen

Das wohl bedeutendste Ereignis ist die Übernahme der Eisenbahnsparte Bombardiers durch Alstom. Nachdem die Fusion von Siemens Mobility und Alstom am Veto der EU-Kommission gescheitert war, ist diese Über-

In Braunschweig sind seit Mai 2020 die ersten von sieben Tramino der zweiten Serie im Einsatz, Hersteller ist nach der Übernahme der Transparte von Solaris nun Stadler Pankow





Weiterhin nicht im Einsatz sind die HF6 von Bombardier für die Düsseldorfer Rheinbahn, die weitere Auslieferung ist wegen Fertigungsmängeln gestoppt

MICHAEL KOCHERS

nahme nun mit Auflagen genehmigt worden. Damit kommen die drei deutschen Standorte von Alstom (Salzgitter, Braunschweig, Stendal) mit den insgesamt acht deutschen Standorten der finanziell schwer gebeutelten

Bombardier Transportation (Berlin, Hennigsdorf, Bautzen, Görlitz, Kassel, Braunschweig, Mannheim und Siegen) unter ein Dach, es entsteht der zweitgrößte Schienenfahrzeughersteller der Welt (nach CRRC).

Die Auflagen der EU-Kommission könnten auch Standort-Schließungen zur Folge haben. Zumindest müssen die Bombardierwerke Hennigsdorf und Reichshoffen (F) teilweise verkauft werden. Allerdings betreffen die Auflagen nicht die Straßen- und Stadtbahnen. In diesem Bereich kommen nun von Alstom die diversen Citadis-Modelle und von Bombardier die Flexity-Variationen zusammen. Ob sich hier für Kunden wohl günstige Synergieeffekte ergeben? Immerhin fertigt Bombardier gegenwärtig fünf verschiedene Flexity-Varianten, hinzu kommt die Hochflur-Stadtbahn Swift. Diese Vielfalt erfordert Aufwand, der Bombardier (auch wegen eklatanter Qualitätsprobleme) zuletzt in die roten Zahlen getrieben hat.

Hin zu einem Kundenmarkt

Betrachtet man die Entwicklung der letzten 30 Jahre im Straßen- und Stadtbahnbereich, so fällt auf, welche ungeheure Vielfalt heute auf den Tramgleisen Europas herrscht. Gab

Fahrzeugbeschaffungen in den kommenden Jahren

Betrieb	Anzahl	Baujahre	Art	NF-Anteil	Type	Hersteller
Augsburg	11	2022f	8xER	100%	Tramlink	Stadler
Bielefeld MOBIEL	24	2021f	8xZR	HF	VAMOS Bielefeld	Heiterblick
Berlin BVG	21	2020-21	8xZR	100%	Flexity Berlin (GT8-08ZR)	Bombardier
Bern BERNMOBIL	20	2022f	8xZR	100%	Tramlink	Stadler
	7	2022f	8xER	100%	Tramlink	Stadler
Bochum-Gelsenkirchen	8	2022f	6xZR	70%	Variobahn	Stadler
	6	2022f	6xZR	HF	Tango	Stadler
Brandenburg/Havel, Cottbus, Frankfurt/Oder	24	2021f	6xZR	100%	ForCity Smart-BCF	Skoda
Bremen BSAG	77	2019f	8xER	100%	Avenio	Siemens
Chemnitz CVAG	14	2018-20	8xZR	100%	ForCity Classic Chemnitz	Skoda
Dortmund	24	2020f	6xZR	HF	Vamos Dortmund	Heiterblick
Dresden	21	2021-22	10xER	70%	Flexity Classic	Bombardier
Dresden	9	2021-22	10xZR	70%	Flexity Classic	Bombardier
Duisburg	47	2020f	8xZR	70%	Flexity Classic	Bombardier
Duisburg	18	2025f	6xZR	0%	Avenio Hfx	Siemens
Düsseldorf Rheinbahn	59	2018-22	6xZR	HF	Flexity Swift HF6	Bombardier*
Düsseldorf Rheinbahn	91	2025f	6xZR	HF	Avenio Hfx	Siemens
Erfurt EVAG	14	ab 2020	6xER	100%	Tramlink	Stadler Valencia
Essen	26	2021f	8xZR	70%	Flexity classic	Bombardier
Frankfurt VAG	43	2019f	8xZR	100%	Citadis 305, Reihe T	Alstom
Freiburg	5	2020	8xZR	100%	Urbos 100	CAF
Köln	20	2020/21	6xZR	HF	Flexity Swift (HF6)	Bombardier
Karlsruhe VBK/AVG	20	2022f	8xZR	HF	Flexity Swift	Bombardier
Leipzig	61	2016f	10xER	70%	Tramino LVB (Typ 39)	Stadler-Solaris
Mannheim-HD-LU rnv	80	2020f	8x/12x/16xZR	70%	ForCity Smart Rhein-Neckar	Skoda
München	73	2021f	8xER	100%	Avenio	Siemens
Nürnberg	12	2021f	8xER	100%	Avenio	Siemens
Wien (Wiener Linien)	126	2020f	6xER	100%	Flexity Wien	Bombardier
Wiener Lokalbahn WLB	18	2021-23	6xZR	100%	Flexity 2	Bombardier
Würzburg	18	2022-24	6xER	100%	Vamos Würzburg	Heiterblick
Zürich	70	2019f	8xER	100%	Flexity 2	Bombardier

*Annahme seit Juni 2020 unterbrochen wegen schwerer Fertigungsmängel



Siemens liefert ab 2025 für die Düsseldorfer Rheinbahn und die Duisburger DVG insgesamt 109 Stadtbahnwagen des Typs HFX SIEMENS

In Würzburg hat Heiterblick den Zuschlag für die Lieferung von 18 Fünfteler des Typs Vamos erhalten, die ab 2022 eintreffen sollen WVV

es um 1990 in Deutschland außer der DÜWAG nur zwei kleinere Nischenanbieter, ist ersterer lange verschwunden und letztere sind inzwischen Teil des neuen Konzerns Alstom-Bombardier. Hinzu kommen sowohl neue einheimische als auch in wachsendem Maße ausländische Anbieter: Ein Blick auf die Tabelle zeigt, dass neben Alstom, Bombardier und Siemens noch Stadler (Pankow, Polska und Valencia (ex Vossloh)), Heiterblick sowie CAF und Skoda derzeit Aufträge von deutschen Betrieben abarbeiten.

Die Typenvielfalt rührt nicht nur aus einer Vielzahl von Herstellern, sondern auch daher, dass wieder vermehrt auf die besonderen Bedingungen der Betriebe eingegangen wird. Zwar dominieren nach wie vor Systemfahrzeuge, aber schon Kleinigkeiten wie die Frage nach Art und Zulieferer von Fahrgastinformationssystemen sorgen dafür, dass äußerlich baugleiche Fahrzeuge des einen nicht unbedingt kompatibel zu denen eines benachbarten Betriebes sind.

Dass im Straßenbahnbereich inzwischen 100 Prozent aller Bestellungen auf Fahrzeuge entfallen, die zu mindestens 70 Prozent der Wagenlänge niederflurig sind (was aber noch nicht barrierefrei bedeutet), ist eine Folge entsprechender rechtlicher Vorgaben seitens der EU. Die Entwicklung beruht aber natürlich auch auf der Tatsache, dass die Betriebe den Belangen einer zunehmenden Zahl älterer und mobilitätseingeschränkter Fahrgäste entsprechen wollen.

So entwickelt sich der Markt derzeit weg von einem Hersteller- zu einem Kundenmarkt. Das bedeutet, dass die Betriebe durch die Art, wie sie ausschreiben, nicht nur auf ihre spezifischen Bedürfnisse zugeschnittene Fahrzeuge erhalten können, sondern auch entsprechenden Kostendruck erzeugen. Dies gelingt umso besser, je größer eine Bestellung ausfällt. Und das bietet wiederum kleineren Betrieben mit ähnlichen Bedürfnissen die Chance, durch gemeinsame Ausschreibungen entsprechend größere Serien zu erreichen.

Beispiele aus jüngster Zeit sind die gepoolten Ausschreibungen für die KT4D- bzw. KTNF6-Nachfolger für Brandenburg (Havel), Cottbus und Frankfurt (Oder), die zu einer hart umkämpften Ausschreibung über 24 (plus 21 Optionen) Wagen führte. Dass hier mit Skoda wiederum ein mittelständischer Anbieter zum Zuge kommt, sagt auch einiges über die



Ein Mockup diente den Dresdner Verkehrsbetrieben zur Feinabstimmung für ihre Bestellung von 30 Flexity bei Bombardier, deren Auslieferung im Jahr 2021 beginnen soll SVEN WIERICK

sich wandelnde Struktur aus. Fast schon Tradition hat auch die gemeinsame Beschaffung neuer Trams für München und Nürnberg. Siemens Mobility erhielt den Auftrag über insgesamt 85 Avenio (73 für München, zwölf für Nürnberg).

Gleiches gilt für einen wesentlich lukrativeren Auftrag: Die Regiotrambetreiber in Karlsruhe, Kassel und Saarbrücken haben sich zusammengetan, um die zweite Generation der Zweisystemfahrzeuge zu beschaffen, die sowohl unter BOSTrab- als auch unter EBO-Anforderungen einsatzfähig sein müssen. Es geht hier nicht nur um eine technisch sehr anspruchsvolle Aufgabe (inklusive hybrider Antriebskonzepte), sondern auch um viel Geld. Bei einem Umfang von bis zu 250 Wagen kann die Preisdifferenz pro Fahrzeug bis zu eine Million Euro betragen. Der Zwang, neue Fahrzeuge europaweit ausschreiben zu müssen, führt zu einer geringeren Kunden-Hersteller-Treue. Gab es früher „Hauslieferanten“, so ist dies heute eine seltene Ausnahme. In Bremen zum Beispiel kommt mit der dritten Serie Niederflurwagen (Siemens-Avenio) schon der dritte Hersteller zum Zug. In München ist man nach dem Abenteurer mit den Variobahnen wieder (reumütig?) zum alten Lieferanten Siemens zurückgekehrt. Eine Ausnahme bilden da derzeit einige Schweizer Betriebe, bei denen mit Stadler ein einheimischer Hersteller mit einem Fahrzeug aus der Erbmasse von Vossloh zum Zuge kam: dem

Tramlink. Zürich beschafft hingegen wieder bei Bombardier, nun allerdings Flexity 2 als ER-Fahrzeug.

Kommen die Chinesen?

Nirgendwo sonst boomt der schienengebundene Nahverkehr so stark wie in China. Nachdem in den vergangenen Jahren Fahrzeuge westlicher Herkunft „nachgeahmt“ wurden, sind die dortigen Hersteller jetzt voll konkurrenzfähig. Besonders CRRC, der größte Schienenfahrzeughersteller der Welt, drängt nach Europa. Bei der Brandenburger Ausschreibung stellte letztlich ein Gericht seine Niederlage fest.

Insgesamt zerfasert der Markt. In Osteuropa sind in den letzten Jahren Fertigungsstätten – oft als Joint-Ventures mit westlichen Firmen – wie Pilze aus dem Boden geschossen. Dies hängt auch damit zusammen, dass man sich inzwischen auch in Russland, der Ukraine oder Belarus wieder auf die Tram als Verkehrsträger besinnt. Gleiches gilt für die Türkei. Ob der Boom anhält? Wie schwer die Pandemie die Wirtschaft wirklich getroffen hat, wird sich auch bei den Straßenbahnen zeigen. Und dies nicht nur bei einstellungsbedrohten Betrieben wie Mülheim (Ruhr) oder Halberstadt, sondern auch bei Ausbauprojekten und Wiedereinführungen. Eine Ausnahme dürfte China bilden, wo die zentral gelenkte Wirtschaft auch in der Krise Projekte fördern kann. STEFAN VOCKRODT

Chronik Deutschland

Tram im Trend ■ Die Herausforderungen der Klimakrise gehen auch an den Straßenbahn-Städten in Deutschland nicht spurlos vorbei. Viele Betriebe denken deshalb über die Zukunft nach und entwickeln neue Konzepte für die Verkehrswende. Die Zeichen stehen auf Expansion: Flottenerweiterungen, neue Strecken, verdichtete Takte und angepasste Liniensysteme werden landesweit vorbereitet. Diesen Plänen kann auch die das Jahr 2020 bestimmende Covid-19-Pandemie nicht wirklich Einhalt gebieten



Augsburg: Am Morgen des 12. August, kurz vor 7 Uhr ist CityFlex-Tw 887 eben vom Rathausplatz kommend, den Perlachberg hinabgefahren und fädelt nun im ersten Sonnenlicht an der Fuggerei vor der Jakobskirche in die Jakoberstraße ein

NICOLAI SCHMIDT





Bad Schandau: Der schon lange in Aufarbeitung befindliche, grundsanierte Tw 4 ist technisch wieder fahrbereit und sieht seiner Komplettierung entgegen, um 2021 wieder in Dienst zu kommen TORSTEN BAUCH



Augsburg: Siemens-Combino-Tw 825 ist am 23. August 2020 vor der Pfarrkirche „Unsere Liebe Frau“ in Lechhausen auf altbairischer Seite des Lechs entlang der Blücherstraße unterwegs WINFRIED WOLFF

Augsburg

WAGENPARK 41 Combino und 27 Cityflex dominieren den Betrieb. Als deutlich kürzere Wagen werden die elf GT6M (Adtranz/Siemens 1996) sehr viel seltener und die letzten drei betriebsfähigen M8C (MAN/DÜWAG/Siemens 1985) darüber hinaus aufgrund ihrer Hochflurigkeit nur noch in Ausnahmefällen eingesetzt.

In einer vom Verkehrsbetrieb durchgeführten Abstimmung über die Farbgebung der bei Stadler bestellten, 2022 zu liefernden Trams votierte eine deutliche Mehrheit der 5.200 sich beteiligenden Fahrgäste für eine „traditionelle“ Version – in Anlehnung an die Stadtfarben sollen sie silbern mit roten und grünen Streifen durch die Stadt rollen. Eine Variante in den derzeitigen Hausfarben Silber und Blau der Stadwerke Augsburg (swa) fand weniger Anklang. Die seit Jahrzehnten verwendete Grundfarbe Grau-Weiß stand nicht zur Auswahl.

INFRASTRUKTUR Baufirmen sind mit den Gleisbauarbeiten zur Verlängerung der Linie 3 vom derzeitigen Endpunkt Haunstetten West nach Königsbrunn beschäftigt, parallel laufende Anwohnerklagen wurden vom Verwaltungsgerichtshof abgewiesen. Die Gleisverlegung ist bis Dezember 2020 abgeschlossen, anschließend erfolgen die Installation der Fahrstromanlagen und der Einbau von Lärmschutzelementen. Der Probebetrieb ist für September 2021, der Linienbetrieb ab Dezember 2021 vorgesehen.

Der Tunnelrohbau unter dem Bahnhofsgelände ist abgeschlossen. Von der Westseite her ist die Röhre bis unter die Fernbahngleise 3 und 4 vorangetrieben, sodass nur noch etwa 20 Meter bis zum Tunneldurchschlag fehlen, der Mitte 2021 erfolgen soll. Die westliche Anbindung der Hauptbahnhofunterquer-

ung an die Linie 3 bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der unterirdischen Haltestellenanlage im Jahr 2023 wird terminlich zunehmend kritisch, denn es laufen nach wie vor Diskussionen bezüglich der dortigen Trassenführung. Der Baustart der Linie 5 zur Endhaltestelle Augsburg West verzögert sich aus dem gleichen Grund weiter.

Ein Bündnis von Verkehrsverbänden fordert eine Neugestaltung des Straßenzugs zwischen Staatstheater und Karolinenstraße unter Einplanung von Tramgleisen, welche beispielsweise von der Linie 1 genutzt werden könnten. Auch eine mögliche Zweiglinie vom Lechhauser Schlöble in den Stadtteil Hammerschmiede fand Eingang in die politischen Diskussionen.

LINIEN/BETRIEB Bis zur Beseitigung einer massiven Gleisanhebung in der Prinzstraße im Bereich der Kaufbachbrücke war die Linie 6 im Juli 2020 mehrere Tage eingestellt. In den Sommerferien war die Linie 3 aus Stadtbergen mit der Linie 6 nach Friedberg West verknüpft. Grund hierfür waren Bauarbeiten auf dem Südast der Linie 3: Die bereits bestehenden Gleisstümpfe Richtung Königsbrunn verlängerten die Gleisbauer einige Meter Richtung Inninger Straße, um den Betrieb hier später nicht nochmal durch Bauarbeiten zu stören; gleichzeitig erneuerten die Stadwerke Elastomer-Lagerungen im Bereich von Rasengleisen sowie eine Gleisquerung in der Salomon-Idler-Straße.

Wegen massiv zunehmenden Schäden vermietet der Verkehrsbetrieb Straßenbahnen für Rundfahrten nicht mehr an kommerzielle Veranstalter; private Anmietungen sind weiterhin möglich.

Alle Datenangaben in den Infokästen in der Regel Stand 1. November 2020. Es sind nur für den Liniendienst vorgehaltene Fahrzeuge berücksichtigt, keine Arbeitsfahrzeuge, Sonderfahrzeuge oder historischen Fahrzeuge. Als „Niederflur“ gelten 100-Prozent- wie auch Teil-Niederflurfahrzeuge.

Augsburg

Stadwerke Augsburg
Verkehrs-GmbH

..... www.sw-augsburg.de

Streckenlänge 45,5 km

Spurweite 1.000 mm

Fahrzeuge 82 Tw

(davon nicht Niederflur: 3)

Betriebshöfe 1

Die Freifahrt in der sogenannten „City-Zone“ im Kernbereich der Innenstadt wurde im Januar 2020 eingeführt. Eine nach Nürnberger Vorbild diskutierte Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets ist wegen nicht abgedeckter Mehrkosten in nächster Zeit nicht zu erwarten.

Zusammen mit dem Münchner Startup-Unternehmen „BlueGo“ entwickeln die swa ein Beln/BeOut-System – kurz „BIBO“. Dabei erkennt eine App auf dem Mobiltelefon automatisch den Ein- und Ausstieg in einen Bus oder eine Straßenbahn. Am Monatsende wird dem Fahrgast dann der beste Preis für alle Fahrten dieses Monats berechnet.

Zur Komplettierung ihres bestehenden Straßenbahn-, Bus-, Carsharing- und Bikeshaaring-Angebots starten die Stadwerke in Kooperation mit der Taxizentrale Anfang 2021 das Rideshaaring-Angebot „Swaxi“, bei dem via Smartphone-App frühmorgens und spät abends Taxifahrten zwischen festgelegten Punkten gebündelt und daher günstiger als individuelle Taxifahrten werden.

LOCKDOWN-PHASE Ab 24. März 2020 fuhren die Bahnen werktags alle 15 Minuten mit morgendlichen Zusatzkursen,

samstags nach Sonntagsfahrplan. Abends und an Sonn- und Feiertagen verkehrten sie halbstündlich. Im Viertelstundentakt waren nur etwa 25 Fahrzeuge auf den Linien im Einsatz – weniger als ein Drittel des Bestands. Seit 27. April 2020 fahren die Trams an Werktagen tagsüber im 7,5-Minuten-Takt; von da an galt samstags ein 15-Minuten-Takt. Am 23. Juni 2020 kehrten die Stadwerke abends und am Wochenende zum Normalplan zurück. Die Wiedereinführung des Fünf-Minuten-Takts ist nicht absehbar. WINFRIED WOLFF

Bad Schandau

WAGENPARK Fortschritte machen 2020 die in eigener Werkstatt durchgeführten Arbeiten zur umfangreichen Hauptuntersuchung des Gotha-Tw 4, die einem Neuaufbau nahekommen. Im Oktober 2020 konnte der Wagen im Depotgelände die ersten Meter wieder aus eigener Kraft fahren, dabei zeigte sich der Zweiaxler mit wieder eingesetzten Fenstern äußerlich komplett neu lackiert und beschriftet, im Zuge der Karosseriearbeiten erhielt der Wagen eine neue und etwas größere Einfassung für den Mittelscheinwerfer. Beim Innenausbau bleibt noch viel zu tun, seine Wiederinbetriebnahme ist für 2021 angedacht. Den Verkehr in der Saison 2020 teilten sich wie im Vorjahr die Tw 1–3 und 6 mit den Bw

Bad Schandau

Regionalverkehr Sächsische
Schweiz-Osterzgebirge GmbH
(RVSOE) www.ovps.de

Streckenlänge 7,8 km

Spurweite 1.000 mm

Fahrzeuge 6 Tw (davon nicht

Niederflur: 6),

..... 7 Bw (davon nicht

Niederflur: 7)

Betriebshöfe 1

21–26, als nächstes ist davon Tw 1 zur Hauptuntersuchung geplant. Der künftig als Reserve vorgesehene, zusätzliche Gotha-Bw 27 ist bis auf das Grundgerüst vollständig entkernt und wartet in der Wagenhalle per November 2020 auf die anstehende Neubelebung.

INFRASTRUKTUR Bereits im November 2019 ließ der Betreiber RVSOE punktuelle Gleisverbesserungen und Schienenschleifarbeiten entlang der 7,8 Kilometer langen Strecke unter laufendem Betrieb durchführen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Verlängerung beziehungsweise Neubau der Kirnitzschalbahn zwischen Bad Schandau Bahnhof und dem Kurpark sowie der – vom Lichtenhainer Wasserfall 4,7 Kilometer weiter flussaufwärts gelegenen – Neumannmühle sollen nunmehr im ersten Halbjahr 2021 vorliegen.

LINIEN/BETRIEB Erstmals gab es in den Weihnachtsferien vom 27. bis 31. Dezember 2019 einen winterlichen Zweizugbetrieb, den die Ausflügler sehr gut annahmen. Während der Sommerferien galten Abo-Zeitkarten des Verkehrsverbunds Oberelbe (Region Dresden) auch für die Kirnitzschalbahn. Am 2. und 3. August 2020 ruhte der Betrieb, nachdem am Morgen des 2. August 2020 umfallende Bäume die Fahrleitung beschädigt hatten. Wenige Tage später sorgte am 14. August 2020 im Bogen zwischen Forsthaus und Mitteldorfer Mühle wie schon 2019 eine unweatherbedingte Überspülung mit Schlamm und Geröll für eine kurze Betriebsunterbrechung. Der Winterfahrplan mit Einzugsbetrieb begann am 2. November 2020. Aufgrund des starken Trends zum Inlandsurlaub in diesem Jahr haben sich die Fahrgastzahlen der Kirnitzschalbahn trotz Betriebspause im Frühjahr gegenüber 2019 signifikant erhöht. Die Kehrseite dieses Wachstums im Tourismus sind zunehmende Konflikte zwischen dem Autoverkehr auf der immer stärker befahrenen Kirnitzschalstraße und der eingleisig in Seitenlage fahrenden Bahn.

LOCKDOWN-PHASE Vom 28. März bis 24. April 2020 ruhte der Verkehr aufgrund der staatlichen Restriktionen. Der Hauptsaisonfahrplan und damit der Dreizugbetrieb starteten zum 25. April 2020, die beliebten öffentlichen Traditionsfahrten mit den Nostalgiewagen entfielen allerdings 2020 komplett.

MICHAEL SPERL

Berlin

WAGENPARK Auch im Jahr 2020 ging die Auslieferung der Flexity-Fahrzeuge in der

siebenteiligen Zweirichtungsbauart weiter. Im Oktober 2020 gehörten bereits 132 Stück zum Bestand, weitere 25 werden noch erwartet. Zusammen mit den Einrichtungsanlagen stehen der BVG inzwischen 172 achtachsige Wagen zur Verfügung. Sie dominieren den Betrieb nicht mehr nur auf den Metrolinien, sondern kommen auch zunehmend gemeinsam mit ihren 34 kürzeren Geschwistern auf allen weiteren Linien außerhalb des Köpenicker Teilnetzes zum Einsatz. Seit Juni 2020 rollen erstmals auch Flexity-Züge auf den nördlichen Teilabschnitten der baubedingt geteilten Linien M17, 27 und 37 entlang der sogenannten Osttangente. Die älteren Niederflurwagen der Typen GT6U, GTNO und GTZO sind neben dem weitgehend typenreinen Einsatz in Doppeltraktionen auf der Linie M4 nur mehr im Köpenicker Teilnetz, auf der Linie 21 sowie den Hauptverkehrszeit-Verstärkern der M5, M6 und M8 anzutreffen. Von den hier angegebenen Fahrzeugeinsätzen des Tagesverkehrs weichen jene im Abend- und Wochenendverkehr zum Teil ab. Der Einsatz der modernisierten KT4D auf ihrer letzten Stammlinie M17 endete am 5. Juni 2020 wegen der baubedingten Unterbrechung dieser Linie, mit einer Stumpfendstelle im Nordabschnitt, die dort den Einsatz von Zweirichtungswagen erforderte. Im südlichen Teilabschnitt konnten die GT6 das baubedingt verringerte Fahrgastaufkommen bewältigen. Als einziges Einsatzgebiet der Tatra verblieben die Verstärkerfahrern der Linie M6 und gelegentlich auch der M8. Ob nach dem Ende der Sperrung ab 13. Dezember 2020 die KT4D noch einmal auf die M17 zurückkehren, war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt. Maßgeblich hierfür ist die rechtzeitige Fertigstellung des Südabschnitts der M17 nach Schöneeweide für den Flexity-Einsatz, da die kleineren GT6 das Fahrgastaufkommen auf der M17 im Regelbetrieb nicht allein bewältigen können. Von den zuletzt 40 noch betriebsfähig

Berlin: Zwischen 20. und 25. April 2020 pendelte während Bauarbeiten eine Linie E zwischen Ahrensfelde und Prenzlauer Allee auf Teilen der M8 und M6. Am 21. April 2020 nähert sich eine KT4D-Doppeltraktion, angeführt von Tw 6160 der Haltestelle Altenhofer Straße

MANUEL EUER



Berlin

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
..... www.bvg.de
Streckenlänge 190,9 km
Spurweite 1.435 mm
Fahrzeuge 376 Tw
..... (davon nicht Niederflur: 20)
Betriebshöfe 5

vorhandenen KT4D gelangten im Frühjahr 2020 acht Wagen nach Magdeburg, wo sie nach einigen Anpassungen seit August 2020 als Übergangslösung bis zur Beschaffung weiterer Niederflurwagen den Bestand verstärken. Weitere zwölf Fahrzeuge traten nach ihrer im Juni 2020 erfolgten Abstellung im Herbst 2020 ihre Reise in die Ukraine an, sodass nur mehr 20 Tatra-Wagen im Betriebsbestand der BVG verbleiben. Für die wenigen Einsatzgebiete ist dies ausreichend.

INFRASTRUKTUR Von drei Neubaustrecken, deren Inbetriebnahme der Berliner Senat ursprünglich bis zum Ende der aktuellen Legislaturperiode im Herbst 2021 anstrebte, liegt für eine seit dem Frühjahr der Planfeststellungsbeschluss vor. Mit dem ersten Spatenstich am 18. Mai 2020 begannen die Bauarbeiten für den Lückenschluss zwischen dem Bahnhof Schöneeweide und der heutigen Gleisschleife Karl-Ziegler-Straße in Adlershof. Die Inbetriebnahme ist für den Herbst 2021 geplant. Dann wird die Linie M17 über Schöneeweide hinaus zum S-Bahnhof Adlershof verlängert, aus Richtung Köpenick sollen die Linien 61 und 63 die Neubaustrecke befahren. In Vorbereitung auf die Anbindung ans Bestandsnetz in Schöneeweide ist seit dem 8. Juni 2020 die Strecke der Linie 60 nach Johannisthal gesperrt, um die Durchführung von Leitungsarbeiten unter der Kreuzung Sterndamm/Großberliner Damm zu ermöglichen.

Für die beiden weiteren Neubauprojekte ist eine Fertigstellung im Jahr 2021 inzwischen nicht mehr zu erwarten. Durch Verzögerungen in den Planfeststellungsverfahren werden die Streckenverlängerung vom Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstraße und die Verlegung der Linie 21 am Bahnhof Ostkreuz wahrscheinlich erst im Jahr 2022 in Betrieb gehen können. Ein Abschluss der noch laufenden Planfeststellungsverfahren ist im ersten Halbjahr 2021 zu erwarten.

Auf der Osttangente (Linien M17, 27, 37) ging die Erneuerung in mehreren Abschnitten weiter: Während an der Rhinstraßenbrücke über die Bahnstrecke in Friedrichsfelde Ost überwiegend unter (eingleisig) laufendem Betrieb gebaut wird, erforderte der Bauabschnitt rund um den Bahnhof Karlshorst eine halbjährige Streckensperrung. Ein wesentlicher Bestandteil der dortigen Umbaumaßnahmen ist die nun abgeschlossene Verlegung der Straßenbahngleise unterhalb der Brücken an die äußeren Fahrbahnrande, mit neuen Kap-Haltestellen für kurze Umsteigewege zur S-Bahn. Für größere Flexibilität im Bau- und Störfall verbleibt der hierfür südlich der Haltestelle Marksburgstraße eingebaute Gleiswechsel auch nach dem Ende der Arbeiten an dieser Stelle. Der anschließende Bauabschnitt auf der Treskowallee bis zum Hegemeisterweg erforderte im Herbst eine zweimonatige Ausweitung des Sperrbereichs, wodurch das Straßenbahnnetz in zwei Teile getrennt war.

Ein weiterer Bauschwerpunkt im Bestandsnetz lag im Jahr 2020 im Südosten der Hauptstadt. Dort waren während der Sommermonate unter anderem die Köpenicker Bahnhofstraße sowie Abschnitte in der Köpenicker Altstadt, in Wendenschloss und in Friedrichshagen von längeren Sperrungen betroffen. Im Westen des Netzes erforderte die Erneuerung der Gleise auf der vor 25 Jahren (wieder)eröffneten Strecke entlang der Osloer Straße und Seestraße eine mehrmonatige Unterbrechung der Linien M13 und 50. Am Louise-Schröder-Platz entstand im Juni 2020 eine Interimsendstelle, die für vier Monate einen verkürzten Sperrabschnitt ermöglichte. Zuvor und im Anschluss war jeweils einige Wochen lang die gesamte Strecke ab der Björnsonstraße gesperrt. Am anderen Ende der Linie 50, unweit des S-Bahnhofs Pankow-Heinersdorf, hat nach mehrjähriger Bauzeit mit der Wiederherstellung der zweigleisigen Strecke im Frühjahr das eingleisige Provisorium der Löffelbrücke über die Panke ausgedient. Im Verlauf

der Linien M10 und 21 führte die Oberbauerneuerung im Sommer zu längeren Sperrungen nördlich und südlich des Bersarinplatzes.

LOCKDOWN-PHASE Zur Stabilisierung des Fahrplans trotz zeitweise erhöhter Krankenstände entfielen ab 18. März bis 3. Mai 2020 die Linien 16, 18, 37 und 67, die auf ihrer gesamten Länge parallel zu anderen Linien verlaufen, sowie die Verstärkerfahrten der Linien M5 und M6 und damit deren abschnittsweise Verdichtung vom Zehn-Minuten- auf den Fünf-Minuten-Takt.

JOHANN BECKER

Bielefeld

WAGENPARK Der historische DÜWAG-GT8 814 und der aus mehreren DÜWAG umgebaute Partywagen „Sparrenexpress“ kamen pandemiebedingt kaum zum Einsatz. Die unter dem Namen „Drink & Drive“ an bestimmten Freitagabenden angebotene Kneipentour via Tram entfällt derzeit ebenfalls. Für 2021 werden die ersten Vamos der zweiten Bauserie erwartet.

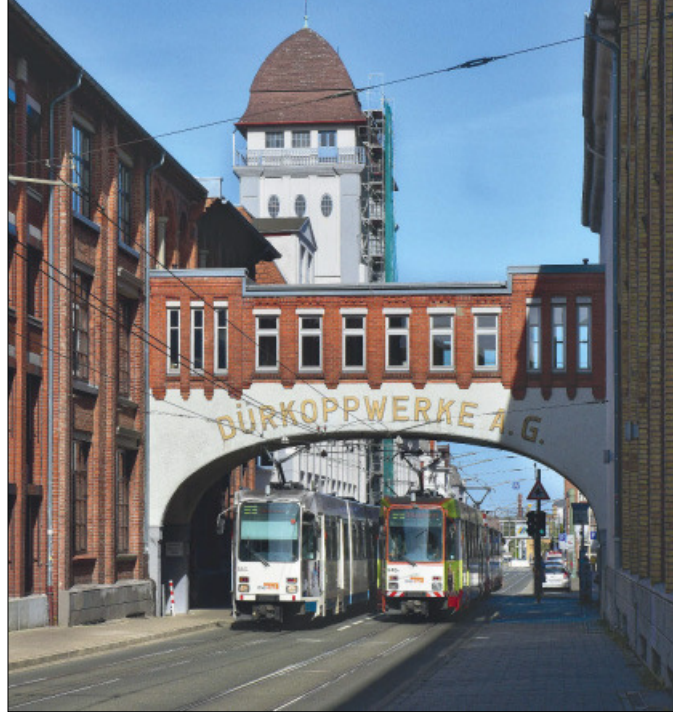
INFRASTRUKTUR Die Ausbauarbeiten der Linie 3 für den Einsatz von Vamos gehen zu Ende. Am 7. Dezember 2019 konnten die beiden Hochbahnsteighaltestellen Marktstraße und Krankenhaus Mitte in Betrieb genommen werden. Wenn voraussichtlich im April 2021 die neue Hochbahnsteighaltestelle Sieker Mitte die alten Haltestellen Sieker Mitte und Hartlager Weg ersetzt, ist der Ostabschnitt der Linie 3 komplett barrierefrei und für den Einsatz der 2,65 Meter breiten Vamos bereit.

Am 7. Dezember 2019 nahm die Linie 4 den planmäßigen Betrieb zur neuen Endhaltestelle Dürkopp Tor 6 auf.

Die gesunkene Fahrgastnachfrage während des Lockdowns hatte auch Vorteile: So zog man den Baubeginn der ursprünglich für die Sommerferien geplanten Gleiserneuerung in der Brackweder Hauptstraße (Linie 1) vor. In den Sommerferien vom 27. August bis 9. September 2020 erfolgte der letzte Arbeitsabschnitt. Die Linie 1 verkehrte ab Adenauerplatz im Schienenersatzverkehr.

Bielefeld

moBiel GmbH . . . www.mobiel.de
Streckenlänge **35,6 km**
 Spurweite 1.000 mm
 Fahrzeuge 76 Tw
 und 5 Mittelwagen
 Betriebshöfe 1



In Bielefeld stehen die DUEWAG-M8C vor der Ablösung: Am 7. Mai 2020 begegnen sich zwei Züge der Linie 3 unter der markanten Tordurchfahrt zwischen den Haltestellen Marktstraße und Rathaus FABIAN BARTHEL



Bochum/Gelsenkirchen: Das beliebte Streckenstück am Papenholz bedienen nun BOGESTRA-Variobahnen: Am vierten Betriebstag der wieder von Höntrop nach Heven durchgebundenen Linie 310, am 3. November 2020, zeigt sich Tw 109 auf dem Weg nach Bochum MICHAEL BEITELSMANN

LOCKDOWN-PHASE Wie fast alle Verkehrsbetriebe traf auch moBiel der Lockdown ab Ende März 2020 hart. Ab 23. März 2020 galt zunächst der Ferienfahrplan, ab 30. März 2020 fuhrten Stadtbahnen und Busse nach einem Sonderfahrplan, der im Wesentlichen aus einer Reduzierung des Zehn-Minuten-Grundtaktes auf einen 15-Minuten-Takt bestand. Seit dem 27. April 2020 gilt Maskenpflicht in Bussen und Stadtbahnen. Mit Wirkung vom 4. Mai 2020 verkehren Busse und Bahnen wieder nach dem Normalfahrplan, ab 7. September 2020 führte moBiel zusätzliche Schülerfahrten ein. Seit 17. September 2020 dürfen Fahrgäste, die eine Bescheinigung zur Maskenbefreiung vorlegen, ohne Maske fahren. Von April bis Ende August

2020 wurden alle Sonderfahrten und Veranstaltungen abgesagt.

STEFAN VOCKRODT

Bochum/Gelsenkirchen

WAGENPARK Seit der Auslieferung des Triebwagens 142 am 7. Mai 2020 ist die bestellte Variobahn-Serie komplett vor Ort. Die Auslieferung der noch ausstehenden Option über acht weitere Variobahnen beginnt erst im Jahr 2021.

Durch das neue Liniennetz steigt der Fahrzeugbedarf, sodass die BOGESTRA nicht nur die verbliebenen M-Wagen wieder vermehrt benötigt, sondern auch die Abgabe der NF6D nach Lodz nur langsam fortschreitet. Am 13. November 2020 endete der Einsatz der NF6D-Wagen auf den Linien 308 und 318.

INFRASTRUKTUR Von Januar bis Oktober 2020 liefen die Bauarbeiten für die Neubaustrecke der Linien 309 und 310 von Langendreer nach Witten mit Anschluss an die Bestandsstrecke nahe der bisherigen Haltestelle Papenholz. Ende August 2020 war der Gleis- und Oberleitungsbau bis hinter die Autobahnbrücke kurz vor der Kurve zur Haltestelle Papenholz fertiggestellt, sodass erste Test- und Schleiffahrten bis dorthin beginnen konnten. Nach der zeitweiligen Einstellung des Bahnverkehrs wurde ab 27. September 2020 die Neubaustrecke mit der bestehenden Trasse weiter in Richtung Crengeldanz verbunden. Seit 31. Oktober 2020 fahren die Linien 309 und 310 durchgehend über die Neubaustrecke von Langendreer nach Witten.

Im August 2020 begann der Bau einer neuen, rund 600 Meter langen Stichstrecke von der bisherigen Endstelle Laer Mitte in das ehemalige Opelgelände, das jetzt als Mark 51°7 firmiert. Die Endstelle der im November 2021 zu eröffnenden Trasse soll vor der früheren Verwaltung entstehen. Dann wird die bisherige Endstelle der Linie 302 in Laer Mitte aufgelassen, da dann die nicht nach Langendreer durchlaufenden Kurse die Neubaustrecke nutzen werden. Für die Neubaustrecke mit zwei Haltestellen sind Kosten in Höhe von 6,6 Millionen Euro eingeplant.

Wegen der Erneuerung der Brücke über die DB-Gleise an der Turfstraße endete die Linie 301 seit dem 31. März 2020 auf dem Kärntener Ring an einer provisorischen Endstelle. Bis Mitte 2021 wird das anschließende Teilstück bis zur eigentlichen Endstelle Essener Straße im SEV bedient. Im August 2020 begann der Niederfler-Ausbau der Halte Friedrich-List-Straße und Hardel in Witten.

Bochum/Gelsenkirchen

Bochum-Gelsenkirchener
 Straßenbahnen AG (BOGESTRA)
 www.bogestra.de
Streckenlänge **88,5 km**
(Straßenbahn)
Streckenlänge **16,5 km**
(Stadtbahn)
 Spurweite 1.000 mm
 (Straßenbahn)
 Spurweite 1.435 mm
 (Stadtbahn)
 Fahrzeuge 102 Tw
 (Straßenbahn) (davon nicht
 Niederfler: 13)
 Fahrzeuge 31 Tw
 (Stadtbahn) (davon nicht
 Niederfler: 31)
 Betriebshöfe (Straßenbahn) 2
 Betriebshöfe (Stadtbahn) 1

LINIEN/BETRIEB Am 15. Dezember 2019 startete das neue Fahrplankonzept „Netz 2020“ mit insgesamt neun Linien. Zur Verbesserung des neuen Liniennetzes gab es auf den Linien 308 und 318 ab dem 20. April 2020 einige Änderungen. Zeitgleich zum beschriebenen Fahrplanwechsel endete der durchgehende Verkehr der Linie 310 zwischen Bochum und Witten. Der Abschnitt Abzweig Unterstraße – Universitätsstraße – Kaltehardt – Papenholz war dann nur noch Betriebsstrecke für die ein- und ausrückenden Kurse. Zwischen Papenholz und Heven Dorf verkehrten die M6S Triebwagen als Linien 309 und 310 im Inselbetrieb, was werktags eine Taktverdichtung von früher 20 Minuten auf neu 15 Minuten bedeutete. Den Anschluss nach Langendreer stellten ab Crengeldanz Busse im SEV her. Zum 1. April 2020 wurde der SEV bis Heven Dorf ausgedehnt, sodass die Linien 309 und 310 nicht mehr im Schienenverkehr betrieben wurden. Ab 22. Juni 2020 und bis zum 27. September 2020 verkehrten dann in diesem Teilstück erneut Bahnen, ehe wieder Busse im SEV den Verkehr übernahmen, um die Verknüpfung der Neubaustrecke von Langendreer mit der Bestandsstrecke zu ermöglichen. Nach der kompletten Inbetriebnahme der Neubaustrecke erreichen erstmals Niederflurwagen im Regelbetrieb Witten. Nach einem entsprechenden Vergleich mit einem klagenden Busunternehmer zu Jahresbeginn wurde die zuvor beschlossene Direktvergabe der Betriebsleistungen für 22,5 Jahre an die BOGESTRA rechtskräftig.

LOCKDOWN-PHASE Zunächst endete ab 14. März 2020 der Fahrscheinverkauf auf allen Fahrzeugen, dazu wurden bei den Bahnen die Fahrerkabinen geschlossen. Zwei Tage später wurde montags bis freitags ab etwa 8 Uhr der Samstagsfahrplan eingeführt und das Fahrtangebot somit eingeschränkt. Die Frühspitze verkehrte weiterhin wie gewohnt. Nachdem Ende April 2020 die Schulen schrittweise wieder öffneten, wurde der Beginn des ausgedünnten Samstagsfahrplans auf 16 Uhr verschoben.

Seit 13. Mai 2020 wird bei der BOGESTRA wieder der normale Fahrplan gefahren. Weil die Ruhruniversität weiterhin geschlossen bleibt, gibt es seit 3. Juni 2020 jedoch einen etwas ausgedünnten Takt auf der Stadtbahnlinie U35. MICHAEL KOCHERS

Bonn

WAGENPARK B-Wagen 7574 wurde nach seiner Zweiterstellung wieder in

Bonn

Stadtwerke Bonn
Verkehrs-GmbH (SWB)
..... www.swb-busundbahn.de
Streckenlänge 64,2 km
Spurweite 1.435 mm
Fahrzeuge 100 Tw
(davon nicht Niederflur: 76)
Betriebshöfe 2

Betrieb genommen. Im Umbau befanden sich zu Redaktionsschluss die Wagen 7751 und 7753. Alle 25 zur Zweiterstellung auserkorenen Bahnen aus den 1970er-Jahren sollen bis 2023 fertiggestellt sein. Zwischenzeitlich wurde beschlossen, dass im Anschluss die B-Wagen aus den 1980er-Jahren modernisiert werden.

Ende 2019 wurde bekannt gegeben, dass Škoda Transportation die Ausschreibung zur Lieferung neuer Niederflurwagen gewonnen hat. Ab voraussichtlich 2022 werden 26 ForCity Smart von Škoda ausgeliefert, die die R1.1 ersetzen. Es handelt sich um rund 30 Meter lange 100-Prozent-Niederflurwagen mit Drehgestellen. Teil des Auftrages ist auch eine Ersatzteilversorgung über 25 Jahre.

INFRASTRUKTUR Die sanierte Stadtbahnhaltestelle Rheinaue wurde am 30. April 2020 wieder in Betrieb genommen. Während einer knapp halbjährlichen Sperrung wurde die alte Überdachung gegen eine neue Konstruktion aus Stahl und Glas ausgetauscht, außerdem wurde der Boden neu gepflastert und die Haltestellenausstattung komplett erneuert.

Vom 3. bis zum 6. August 2020 verkehrte die Linie 66 nur zwischen Bad Honnef und Vilich, um die Stadtbahnstrecke in Vilich auf eine provisorische neue Brücke über die rechte Rheinstrecke der DB verschwenken zu können. Hintergrund ist der laufende viergleisige Ausbau der Eisenbahnstrecke, im Zuge dessen an dieser Stelle ein neuer Verknüpfungspunkt zwischen Stadtbahn und der zukünftigen S-Bahn-Linie S13 errichtet wird. Bereits im Frühjahr waren in Vilich außerdem zwei provisorische Holzbahnsteige durch ebenfalls provisorische massive Konstruktionen ersetzt worden, allerdings in gleicher Lage, da die Holzbahnsteige nach der langjährigen Bauverzögerung der S13 inzwischen schlicht ihr Lebensende erreicht hatten. Der Bahnsteig in Fahrtrichtung Bonn war daher ab dem 31. Januar 2020, jener in Fahrtrichtung Siegburg ab dem 17. Februar 2020

außer Betrieb; die anschließend neu aufgebauten Bahnsteige werden seit Ende der Osterferien genutzt.

Zwischen dem 10. und 19. Oktober 2020 wurde zwischen Bundesviertel und Bad Godesberg der Oberbau erneuert. Die Linie 63 endete bereits an der Heussallee, die Linie 16 an der Olof-Palme-Allee. Am ersten Wochenende war auch die Linie 66 betroffen, um den Abzweig an der Olof-Palme-Allee erneuern zu können.

LOCKDOWN-PHASE Analog zu Köln wurde in Bonn ab Mittwoch, den 18. März 2020 nach Samstagsfahrplan gefahren. Das reguläre Angebot besteht wieder seit dem 23. April 2020.

DR. CHRISTOPH GRONECK

Brandenburg/Havel

WAGENPARK Im Berichtszeitraum begann die Sanierung der MGT6D, bis Redaktionsschluss konnten die Tw 100 und 101 wieder in Betrieb gehen. Beide

Fahrzeuge tragen eine Ganzzeilklebe. Die Bestellung neuer Fahrzeuge, die Brandenburg zusammen mit Cottbus und Frankfurt (Oder) plant, verzögert sich, da ein unterlegener Anbieter das Ergebnis der Ausschreibung angefochten hat. Nach einem Urteil des Brandenburgischen Oberlandesgerichtes ist das Ergebnis der Ausschreibung aber rechtens. Daher werden die drei kreisfreien Städte zunächst zusammen 24 neue Niederflurwagen ForCity Smart-FCB vom tschechischen Hersteller Škoda beziehen. Der unterlegene Anbieter soll der chinesische Hersteller CRRC gewesen sein.

INFRASTRUKTUR Im Dezember 2019 wurde die abgängige Brücke am Bahnhof Altstadt für den gesamten Verkehr gesperrt, was zur Einstellung des Westastes der Linie 2 führte, die seither durch Busse bedient wird. Im Zuge des anstehenden Neubaus der Brücke hat die Ratsfraktion der Linken angeregt, auch



Bonn: Eine Doppeltraktion aus zwei modernisierten Stadtbahnwagen steht am 17. September 2020 eine Station vor dem Endpunkt Stadthalle in der Haltestelle Bad Godesberg Bahnhof

NICOLAI SCHMIDT



Brandenburg/Havel: Am 8. Mai 2020 steht Tw 170 an der Haltestelle Foquestraße. Der Abschnitt geradeaus zur Quenzbrücke ist wegen Schäden an der Brücke am Bahnhof Altstadt außer Betrieb

CHRISTIAN MUCH

Brandenburg an der Havel

Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH (VBBr)

..... www.vbbr.de

Streckenlänge 17 km

Spurweite 1.000 mm

Fahrzeuge 18 Tw

Betriebshöfe 1

eine komplett neue Straßenbahnlinie einzuführen.

Im Laufe des Jahres 2020 wurde die Haltestelle Technische Hochschule (THB)/Fouquestraße komplett barrierefrei erneuert und bis zum Ende der Sommerferien fertiggestellt.

LINIEN/BETRIEB Vom 1. August bis 30. September 2020 verkehrten Busse und Trams an Samstagen zum Nulltarif. Dies stand auch unter dem Motto „Unsere Stadt nimmt wieder Fahrt auf“.

LOCKDOWN-PHASE Auch in Brandenburg waren ab Ende März 2020 die Schulen und nicht-lebensnotwendige Läden, Kneipen, Bars und Restaurants geschlossen, wodurch die Fahrgastzahlen stark einbrachen. Schülerfahrten entfielen, erst ab Mai 2020 normalisierte sich das Verkehrsangebot der VBBr wieder. **STEFAN VOKRODT**

Braunschweig

WAGENPARK Sie sind nicht zu ersetzen, die letzten Braunschweiger Hochflurzüge. Der älteste derzeit im Linienverkehr eingesetzte Wagen ist weiterhin Bw 7471, der nach wie vor hinter seinem Stamm-Tw 0757 zum Einsatz kommt, ausschließlich werktags auf Linie 1. Dort ist ebenso das Gespann aus Tw 0758 und Bw 7472 unterwegs. Die zweite Serie von Tramino, Tw 1951–1957 kommt Wagen für Wagen in den Dienst. Von den 18 Wagen der ersten Serie unterscheiden sie sich kaum. Lediglich die weniger stark getönten Scheiben, das nun neben der Liniennummer auch am linksseitigen Zielkasten zu lesende Fahrtziel sowie eine etwas geänderte Innenraumbestuhlung, die mehr Platz für Fahrgäste mit Rollator oder Kinderwagen lässt, unterscheiden einen 19er- von einem 14er-Tramino.

Am 6. Mai 2020 nahm Tw 1951 den Linieneinsatz auf, bis heute folgten die Wagen 1952, 1953 und 1955, seit Mitte Oktober 2020 fährt auch Tw 1954 im Liniendienst. Daher wurden die Mannheimer Wagen Tw 7761 mit Bw 7773



Bremen: Der neue Windhoff-Schleifwagen 3903 zeigt sich am 21. Juli 2020 vor dem ehemaligen Verwaltungs- und Sozialgebäude des Gröpelinger Depots. Inzwischen ist der Bau abgerissen worden

ANDREAS MAUSOLF

sowie Tw 7751 und Bw 7776 abgestellt. Der jahrelang zusammen mit Tw 7751 eingesetzte Bw 7771 verbringt seine letzten Einsatzmonate hinter Tw 7756.

Damit sind noch vier 77er-Tw im Einsatz: der nach wie vor solo fahrende und oft als Fahrschule verwendete Tw 7752 sowie die Züge Tw 7755 mit Bw 7772, 7756 mit 7771 und 7758 mit 7775. Keiner der Züge bietet ein einheitliches Bild: Der mit roter Bauchbinde versehene Tw 7755 zieht den in Ursprungsfarben für den Museumserhalt lackierten 7772. Der ebenfalls mit roter Bauchbinde fahrende 7758 zieht einen rein weißen (eher grauen) Bw 7775 und der Zug 7756 + 7771 zeigt das umgekehrte Bild. Gleiches gilt auch für die beiden nach wie vor im Linienverkehr einsetzten 81er-Züge: Der durch seine vielfachen Reklamen etwas unansehnliche Tw 8157 zieht den immer noch im rot-orangen Lack seiner einstigen Ganzreklame rollenden Bw 8175 und der Tw 8165 fährt mit seinem Bw 8471 in ebenfalls zwei Farbvarianten. Seit die ersten 19er-Tramino im Plandienst fahren, ist die Linie 10 (Hauptbahnhof – Daimlerstraße) die „sicherste Bank“, um werktags Hochflurzüge zu erwischen.

INFRASTRUKTUR Pandemiebedingt verzögert sich leider der Ausbau der Straßenbahn. Nachdem für die Neubausrecken Krematorium – Rautheim (Verlängerung Linie 4) und Volkmarode Moorhüttenweg – Volkmarode Nord (Verlängerung Linie 3) in intensiver Bür-

gerbeteiligung die Streckenführungen ermittelt wurden, sind beide Teilprojekte inzwischen bereit für die Planfeststellung, die bald erfolgen sollte, kann die Stadt doch dann auf erhöhte Bundes- und Landeszuschüsse hoffen. Auch die Planung der Campusbahn wie auch der Neubaustrecke auf der Salzdahlumer Straße zwischen Hauptbahnhof und Heidberg sind in der Pipeline und werden nach Abklingen der Pandemie vereinbart werden können.

In den Sommerferien wurde die Fahrbahndecke auf der Fallersleber Straße erneuert, Linie 3 fuhr daher zwischen Rathaus und Volkmarode im Schienenersatzverkehr. Da gleichzeitig auch die Erneuerung der Gleise auf der Georg-Eckert-Straße begann, hatten bis Dezember 2020 die Linien 4 und 5 geänderte Linienführungen: Linie 4 fährt vom Radekint via Rathaus und John-F.-Kennedy-Platz zum Hauptfriedhof, Linie 5 nimmt ebenfalls den Weg über John-F.-Kennedy-Platz und hat daher wieder im Waisenhausdamm eine Nothaltestelle.

Die geänderte Linienführung der Linie 5 hat schon mehrere Unfälle nach sich gezogen. Der schlimmste ereignete sich am 13. August 2020, als der auf Linie 1 nach Norden fahrende Tw 1451 auf der falsch gestellten Weiche (die Weichensteuerung war wegen Wartungsarbeiten ausgeschaltet) am Waisenhausdamm nach links abbog und dabei Tw 0761 rampte, der auf Linie 2 nach Süden fuhr. Während Tw 1451 in der eigenen Werkstatt wieder aufgebaut werden soll, sind die Schäden an Tw 0761 offenbar so schwer, dass eine Reparatur fraglich ist. Das Unglück forderte insgesamt 17 zum Glück nur Leichtverletzte.

LOCKDOWN-PHASE Nachdem am 13. März 2020 bekannt wurde, dass Niedersachsen mit Wirkung vom 16. März 2020 die Schulen schließen würde, zog die BSVG den Fahrplan-

wechsel vom Normal- auf den Ferienfahrplan auf den 17. März 2020 vor. Im Zuge des landesweiten Lockdowns ab 23. März 2020 wurde ein Sonderfahrplan eingeführt, der einen durchgehenden 30-Minuten-Takt auf allen Straßenbahnlinien vorsah. Gleichzeitig wurden bei den Trams die vorderen Türen und Eintrittsbereiche abgesperrt, um die Fahrer besser vor dem Virus zu schützen. Diese Sperren sind bei einigen Fahrzeugen bis heute in Gebrauch. Ab 20. April 2020 galt wieder der Ferienfahrplan, die Rückkehr zum Normalfahrplan fand Anfang Mai 2020 statt. Bei den 07er-Tw sind die vorderen Eintrittstüren für Fahrgäste nach wie vor gesperrt. **STEFAN VOKRODT**

Bremen

WAGENPARK Die BSAG-Flotte wird verlängert: Mit einer Verspätung von einem Jahr, die – wie Vorstand Hajo Müller einräumte – im Wesentlichen auf Probleme bei der Steuerungstechnik und Bremer Sonderwünsche zurückzuführen ist – gelangte am 31. März 2020 mit Triebwagen 3202 der erste Siemens Avenio nach Bremen. Nachdem er auf dem Siemens-Prüfcenter Wegberg/Wildenrath auf Herz und Nieren geprüft worden war, folgte am 17. April 2020 Triebwagen 3201.

Der Ersteinsatz eines Avenio-Triebwagens im Personenverkehr erfolgte nach ausgedehnten Prüf- und Einfahrten, die ab Anfang Mai 2020 zunächst nachts und ab der ersten Juli-hälfte auch tagsüber stattgefunden hatten, mit 3201 exakt ein halbes Jahr nach Ankunft des ersten Triebwagens. Am 30. September 2020 rückte er um 15:35 Uhr als Verstärker zwischen planmäßigen Kursen vom Betriebshof Flughafendamm auf die Linie 6 aus. Zuvor war der neue Fahrzeugtyp am 30. August 2020 pandemiebedingt lediglich im Rahmen einer im Internet ausgestrahlten Präsentation auf dem Bremer Marktplatz der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Seit Mitte Oktober 2020 befinden

Braunschweig

Braunschweiger Verkehrs-AG

..... www.bsvg.net

Streckenlänge 37 km

Spurweite 1.100 mm

Fahrzeuge 54 Tw

(davon nicht Niederflur: 6,
6 Bw (alle Hochflur))

Betriebshöfe 1



Braunschweig: Zwei der kantigen LHB-Sechssachser aus den 1980er-Jahren standen 2020 noch im täglichen Einsatz. Am 14. September 2020 verlässt das Gespann 8157+8475 (die jeweils ersten beiden Ziffern stehen für das Baujahr) die Haltestelle Schloss in Richtung Hauptbahnhof FREDERIK BUCHLEITNER

sich die Tw 3201, 3202, 3207 und 3208 sowie der EBO-taugliche 3401 in Bremen. Bis Jahresende sollen es 15 Einheiten sein, die Gesamtserie umfasst 77 Fahrzeuge, von deren Auslieferung bis 2023 ausgegangen wird. Davon erhalten 35 eine Ausrüstung nach EBO für den Einsatz auch auf Eisenbahnstrecken.

Für jeden neu angelieferten Avenio wird umgehend ein GT8N ausgemustert. Diese Fahrzeuge aus den Jahren 1993 bis 1996 haben bereits ihre geplante Lebensdauer deutlich überschritten und können nur noch mit erheblichem Aufwand unterhalten werden. Ausgemustert sind bereits 3005, 3018, 3061, 3067 und 3074.

Von den drei zweiachsigen Zweirichtungs-Einheiten der eigenwilligen Eigenbau-Serie befindet sich nur noch ein Fahrzeug bei der BSAG im Einsatz: Nachdem At 4 vor Jahren an einen Hopfenanbaubetrieb in Bremen abgegeben und inzwischen zu einem Gastraum umfunktioniert wurde, kam für At 5 im Frühjahr das Aus. At 6 steht weiterhin in Diensten der Werkstattabteilung und wird universell eingesetzt. Am 30. August 2020 brachte er den „Neuzugang“ der Museumsflotte zum historischen Marktplatz. Hier fand die Livestream-Veranstaltung zur ÖPNV-Geschichte Bremens statt, an deren Ende die Präsentation des Avenio stand. Die zweiachsigen Zweirichtungsarbeitswagen entstanden 1977 durch Umbau aus dreiachsigen Gelenkwagen der Baujahre ab 1955.

Bremen

Bremer Straßenbahn AG
..... www.bsag.de
Streckenlänge **79 km**
Spurweite 1.435 mm
Fahrzeuge 121 Tw
Betriebshöfe 4

Ein Schmuckstück, welches dem Avenio bei seiner Präsentation ein wenig die Schau stahl: Vor elf Jahren entdeckten Mitglieder des Vereins Freunde der Bremer Straßenbahn e.V. (FdBS) auf einer Kleingarten-Parzelle die Überreste eines Pferdebahnwagens von 1888. Mit vereinten Kräften sowie mit Unterstützung durch die BSAG konnte der Wagenkasten geborgen und in mühevoller Kleinarbeit über Jahre restauriert werden. Am 30. August 2020 fand anlässlich der Avenio-Präsentation seine Premiere statt – wenn auch nicht ganz standesgemäß: Statt eines Pferdes schleppte ihn At 6 vom Flughafen-damm zum Bremer Rathaus.

INFRASTRUKTUR Am 16. Juni 2020 fasste der Bremer Senat den Finanzierungsbeschluss für die seit Langem geplanten Erweiterungen der Straßenbahnlinien 1 und 8 in Bremens Süden, die immer wieder durch Diskussionen und Klagen verzögert wurden. Nachdem seit Dezember 2019 Baurecht für beide Projekte besteht, können erste Arbeiten voraussichtlich noch Ende 2020

beginnen. Die Linie 1 wird vollständig auf Bremer Gebiet bis nach Mittelschuchting geführt, die Verlängerung der Linie 8 verläuft anfangs auf derselben Trasse, dann jedoch nach einem kurzen Stück noch auf bremischem Grund weitestgehend auf niedersächsischem Gebiet bei Weyhe/Leeste.

Mit Ende der Bauarbeiten in der Gröpelinger Heerstraße am 30. April 2020, bei denen auch der Gleismittenabstand für die 2,65 Meter breiten Fahrzeuge erweitert wurde, ist das gesamte Netz der BSAG nun für die „neue Breite“ tauglich. Im Wesentlichen konnte dieser Zustand dadurch erreicht werden, dass über die Jahre anstehende Gleisersatzbaumaßnahmen für die Aufweitung genutzt wurden. Die an mehreren Stellen aufgrund der Schaffung von Parkstreifen erforderlich gewordene Mitbenutzung von Gleistrassen durch den motorisierten Individualverkehr fand erwartungsgemäß bei Umwelt- und Verkehrsverbänden keine Zustimmung.

Ein sowohl die Infrastruktur als auch den Betrieb betreffendes Großereignis stellt die komplette Abräumung des Depots inklusive Umsteigestelle in Gröpelingen im Bremer Westen dar.

Hier entsteht in dreijähriger Bauzeit eine vollständig neue Abstellanlage mit angeschlossener Werkstatt und Sozialgebäude sowie eine neu geordnete Umsteiganlage zwischen vier Straßenbahnlinien und den Bremen-Nord erschließenden Buslinien. Die Option

der Verlängerung einer Straßenbahnlinie in Richtung Burg findet bei den Baumaßnahmen Berücksichtigung.

Die Depothallen aus dem Jahre 1926 fielen im April 2020 dem Abrissbagger zum Opfer, das ehemalige Verwaltungs- und Sozialgebäude ereilte im Anschluss daran das gleiche Schicksal.

Am 2. August 2020 fuhren die Straßenbahnen letztmalig über die bisherigen Wendeschleifen auf dem Depotgelände. Fahrzeuge, die bisher in Gröpelingen über Nacht abgestellt wurden, werden während der Bauarbeiten u. a. wieder im Depot Sebaldsbrück untergebracht, wofür die Museumsfahrzeuge enger zusammenrücken mussten.

Um den Ablauf der Verkehre während der Bauphase in Gröpelingen nicht übermäßig zu beeinträchtigen, wurde angrenzend an die das Gelände flankierende Debstedter Straße eine provisorische Umsteigestelle zwischen Bus und Bahn eingerichtet, die am 20. August 2020 erstmals genutzt werden konnte. Alle Linien verkehren in gewohnter Form, wobei lediglich die Linie 2 eine gewöhnliche Schleifenfahrt über die Betriebsstrecke in der Havemannstraße absolviert. Zur Optimierung des Betriebsablaufes wechseln ankommende Kurse der Linie 10 auf die Linie 3 und ankommende Kurse der Linie 3 auf die Linie 10. Die Linie 5 verkehrt bis zum Ende der Bauarbeiten nicht bis Gröpelingen, sondern lediglich zwischen Bürgerpark/Hauptbahnhof und der Überseestadt.



Chemnitz: Am 17. Dezember 2019 ist T3D-Gespann 529+530 am Goetheplatz nach Hutholz unterwegs. Mittlerweile sind die Hochflurwagen nur noch in Ausnahmefällen im Liniendienst anzutreffen

NORBERT KUSCHINSKI

Sowohl in Bremen-Horn an der Achterstraße als auch in Bremen-Hastedt an der Föhrenstraße sollen neue Haltepunkte für den Eisenbahnverkehr entstehen, wodurch auch Auswirkungen auf die Inanspruchnahme von Linien der BSAG entstehen. Das Netz des Umweltverbundes wird dadurch dichter und für viele Fahrgäste entfallen zeintensive Umwege. Die Politik verspricht sich auch durch diese Maßnahmen eine verstärkte Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel.

LINIEN/BETRIEB Die Linie 5 (Gröpelingen – Überseestadt – Hauptbahnhof – Bürgerpark) verkehrt aufgrund der Bauarbeiten und daraus resultierend eingeschränkter Kapazität einer provisorischen Endstelle in Gröpelingen bis zum Ende der Baumaßnahmen für das neue Depot nur zwischen dem Bürgerpark und der Überseestadt in Schleifenfahrt.

LOCKDOWN-PHASE Erste Reaktionen auf die Pandemie stellten sich schnell als übereilt heraus: Wegen des massiven Fahrgastrückgangs auf unter ein Drittel im Vergleich zum Vorjahresmonat führte die BSAG ab 18. März 2020 einen abgeänderten Sonntagsfahrplan als Standard ein, was zu erheblicher Kritik führte. Das als unzulänglich empfundene Angebot wurde daraufhin umgehend verdichtet und zum Monatsende nochmals optimiert. Der ab dann gültige Fahrplan sah nun auf den Tram- und Bushauptlinien grundsätzlich einen 20-Minuten-Takt vor, der zu Betriebsbeginn und zu den Hauptverkehrszeiten Verdichtungen auf einen zehnminütigen Takt erfuhr. Auf den übrigen Linien galt im Wesentlichen der Samstagsfahrplan. Weitere Anpassungen erfolgten je nach Nachfragelage. Seit dem 27. April 2020 gilt in allen Fahrzeugen der BSAG eine Pflicht zum Tragen einer Mund-Nase-Maske, die schließlich auch auf die Haltestellenbereiche ausgedehnt wurde.

Anfangs bezifferte das Unternehmen die täglichen Einnahmefälle auf bis zu 175.000 Euro. Die BSAG geht schlimms-

tenfalls von pandemiebedingten Einnahmefällen im Gesamtjahr 2020 von bis zu 34 Millionen Euro aus. Mit dem Beginn des Schuljahres Ende August 2020 ging eine schrittweise Rückkehr zum Normalfahrplan einher. Anfang Oktober 2020 hatten sich die Fahrgastzahlen nach Auskunft eines Unternehmenssprechers bei 70 Prozent der normalen Inanspruchnahme eingependelt. Senatorin Maïke Schaefer betonte mehrmals, „mit allen Mitteln“ verhindern zu wollen, dass Einnahmefälle durch Fahrpreiserhöhungen kompensiert werden. Aus dem Anfang September 2020 von den Finanzministern der Länder gemäß einer Empfehlung der Bundesregierung verabschiedeten Pandemie-Schutzschirm für die ÖPNV-Betriebe mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 2,5 Milliarden Euro soll die BSAG 15 Millionen Euro erhalten.

Am 12. Oktober 2020 stellte das Unternehmen zwei Trambahnen vor, deren Kopfteil mit einer Mund-Nase-Maske gestaltet wurde. Man wolle – so BSAG-Vorstand Hajo Müller – auf diese Weise stets daran erinnern, dass in Fahrzeugen und auf Haltestellenbereichen der in Bremen „Schnutenpulli“ genannte Infektionsschutz verpflichtend sei.

ANDREAS MAUSOLF

Chemnitz

WAGENPARK Während Anfang 2020 noch zehn Doppeltraktionen von Tatra T3DM vorhanden waren, reduzierte sich ihr Einsatz mit der Inbetriebnahme der

Chemnitz

Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG)		www.cvag.de
Streckenlänge		33 km
Spurweite		1.435 mm
Fahrzeuge		40 Tw
		(davon nicht Niederflur: 9)
ohne die Fahrzeuge der City-Bahn Chemnitz		
Betriebshöfe		2



Cottbus: Am neuen Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof steht KTNF6-Wagen 141 am 1. November 2019 auf Gleis A zwischen den Bushaltestellen für den Stadt- und Regionalverkehr

MATHIAS KEUCHEL

neuen Škoda-ForCity Classic. Seit 15. April 2020 befindet sich auch Tw 924 als letzter der bestellten Škoda-Wagen in Chemnitz. Seine Inbetriebnahme verzögerte sich allerdings bis Mitte Juli 2020, da von der Grenzschießung zwischen Tschechien und Deutschland auch die tschechischen Monteure betroffen waren.

Nach anfänglichen Problemen können die Škoda-Wagen auch mit dem Stromabnehmer vorn und damit als echte Zweirichtungswagen eingesetzt werden.

Seit Mitte Mai 2020 kamen Tatra-Wagen nur noch ausnahmsweise zum Einsatz. Die drei Doppeltraktionen 507+517, 509+519 und 529+530 bleiben vorläufig noch als Reserve erhalten. Eine Abschiedsfahrt war nicht möglich, stattdessen stellte man am 28. Juli 2020 die beiden T3D-M 523 und 524 auf ein Gleisstück vor der Stadthalle. Gedacht war das als eine Begegnungsstätte und als Objekt künstlerischer Kreativität von jedermann. Leider geriet dies aus dem Ruder und die Wagen wurden zum Objekt von Sprayern und Schmierfinken, die sich keineswegs auf die dafür vorgesehenen Seitenflächen beschränkten. Die Aktion war Teil des „Chemnitzer Parksommers“ und der Bewerbung von Chemnitz als Kulturhauptstadt 2025. Ende August 2020 wurden die Wagen dann der Feuerwehr als Übungsobjekt übergeben.

Der mit der Vollwerbung „Unterwegs zur Kulturhauptstadt 2025“ versehene CityLink-Triebwagen 442 war mehrere Tage ohne Fahrgäste auf täglich sieben Runden zwischen Hauptbahnhof und Technopark unterwegs.

Der Prototypwagen 601 der Variobahnen, gebaut 1993 von ABB/Henschel, war seit Mai 2019 abgestellt und wurde zum Verkauf ausgeschrieben. Wegen der Abweichungen von den Serienfahrzeugen war die Instandhaltung des Wagens (auch bedingt durch fehlende Ersatzteile) immer schwieriger geworden. Die für den 1. Mai 2020 geplante Abschiedsfahrt musste pandemiebedingt entfallen.

INFRASTRUKTUR Am Gleisdreieck Stefan-Heym-Platz gingen die Bauarbeiten zur Umgestaltung des städtischen Umfeldes weiter. Die Straßenbahn nach Gablenz fuhr über ein Behelfsgleis an der Baustelle vorbei. In Bernsdorf wurde die Endschleife vollständig erneuert. Die Bahnen endeten an einer provisorischen Stumpfendstelle.

Das Straßenbahnmuseum musste wie alle Chemnitzer Museen schließen, ist aber seit dem 7. Mai 2020 wieder geöffnet. Sonderfahrten sind seit 29. August 2020 möglich, jedoch ohne Gastronomie. Die 2019 zeigte Sonderausstellung „50 Jahre Tatra in Karl-Marx-Stadt/Chemnitz“ wurde in die ständige Ausstellung integriert. Von den Tatra-Wagen T3M sollen die Wagen 515, 522 und 758 im Museum erhalten bleiben.

Beim Chemnitzer Modell wurden die Pläne für die Erweiterung der C11 Chemnitz – Stollberg geändert. Sie soll nicht nur um zwölf Kilometer bis Oelsenitz, sondern um weitere zehn Kilometer bis St. Egidien verlängert werden. Voraussetzung dafür sind neue Stadtbahnwagen für 750 Volt Gleichstrom und 15 Kilovolt Wechselstrom, die ab 2025 verfügbar sein sollen.

Die Inbetriebnahme der Chemnitz-Bahn-Strecke von Chemnitz Technopark nach Aue, die eigentlich für Anfang 2020 geplant war, hat sich mehrfach verzögert. Sie wird nun für Mitte 2021 erwartet.

Die Chemnitz-Bahn-Strecke nach Limbach-Oberfrohna ist nun in der Planung. Die Strecke soll 17 Kilometer lang werden, wovon zehn Kilometer Neubau sind. Innerhalb von Chemnitz ist ein zweigleisiger Innenstadtring mit Abzweig in die Hartmannstraße vorgesehen. Dieser Teilabschnitt könnte 2025 fertig sein, während die Gesamtstrecke nicht vor 2030 in Betrieb gehen wird.

LOCKDOWN-PHASE Vom 18. März bis 19. April 2020 galt wegen der Covid-19-Pandemie auf allen Straßenbahn- und fast allen Buslinien der Samstags-

fahrplan. Danach bestand ein Sonderfahrplan, der tagsüber weitgehend dem Normalfahrplan entsprach und nach 18 Uhr auf einen Taktabstand von 20 bzw. 30 Minuten mit einem Zusammentreffen aller Kurse an der Zentralhaltestelle übergang. Seit 25. Mai 2020 gilt wieder der Normalfahrplan.

NORBERT KUSCHINSKI

Cottbus

WAGENPARK Nachdem der Vergabesatz des Brandenburgischen Oberlandesgerichts am 2. Juni 2020 die Klage eines unterlegenen Bieters zurückgewiesen hat, kann nun die gemeinsame Straßenbahnvergabe der drei Verkehrsbetriebe in Cottbus, Brandenburg an der Havel und Frankfurt (Oder) fortgesetzt werden. Gewinner der Ausschreibung ist Škoda Transportation mit dem ForCity Smart Artic. Die dreiteiligen Drehgestellfahrzeuge mit 28 Metern Länge und 70 prozentigem Niederfluranteil sollen in zwei Fahrzeugbreiten geliefert werden. Dabei werden die sieben Neufahrzeuge für Cottbus (mit einer Option auf weitere 13 Fahrzeuge) 2,4 Meter breit.

INFRASTRUKTUR Die Umsteiganlage Madlow konnte am 16. Dezember 2019 in Betrieb genommen werden. Dieser Bauabschnitt beinhaltet einen neuen barrierefreien Bahnsteig mit 24 Zentimetern Höhe über Schienenoberkante und bahnsteiggleichem Übergang zu den sechs Anschlussbuslinien, eine neue 30 Meter lange Überdachung, den Busfahrstreifen sowie einen Park-&-Ride-Platz. Die Baukosten betrugen 1,9 Millionen Euro. Der erste Bauabschnitt umfasste bereits 2010/11 den Neubau der Gleisanlage. Somit gibt es jetzt in Cottbus sechs Umsteiganlagen: in der Innenstadt an den Haltestellen Stadthalle, Stadtpromenade und Hauptbahnhof sowie in den Außenbereichen an den Haltestellen Zuschka, Gelsenkirchener Platz und Madlow.

In den Sommerferien 2020 wurden in Schmellwitz Instandhaltungsarbeiten am Ausfahrgeleis der Endschleife Schmellwitz Anger (Linie 1) und an der Gleiseindeckung auf der Karlstraße (Linien 1 und 4) durchgeführt.

Cottbus

Cottbusverkehr GmbH
..... www.cottbusverkehr.de
Streckenlänge 23,7 km
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 21 Tw
Betriebshöfe 1



Darmstadt: Am 2. Juni 2020 zeigt sich Tw 9869 mit Bw 9440 kurz nach Ausfahrt aus der Schleife am Platz Bar-le-Duc in Griesheim. Das Gespann ist auf Linie 9 zum Böllenfalltor unterwegs

CHRISTIAN SCHMIDT

Als nächstes sind Gleiserneuerungen auf der Linie 4 im Nordbereich der Thiemstraße (inklusive des Abzweigs) sowie zwischen Saarbrücker Straße und Gelsenkirchener Platz geplant.

Im August 2020 wurde eine Untersuchung für eine Straßenbahnstrecke zum künftigen Cottbuser Ostsee vorgestellt. Dieser künstliche See entsteht seit 2019 durch Flutung des 2015 stillgelegten Braunkohletagebaus Cottbus-Nord. Der Anschluss ans Cottbuser Straßenbahnnetz könnte dabei über eine Ausfädelung in Sandow südlich der Haltestelle Am Doll (Linie 2) erfolgen. Im Ortsteil Dissenchen müsste die Eisenbahnstrecke Cottbus – Frankfurt (Oder) niveaufrei gekreuzt werden. Die Kosten für die 3,5 Kilometer lange Neubausstrecke werden auf 28 Millionen Euro (zuzüglich eines Kreuzungsbauwerks) geschätzt. Zunächst einmal sollen für die Straßenbahn im späteren Ortsteil Seedorf sowie auf der Zufahrtsstraße „Seeachse“ Trassen freigehalten werden.

LINIEN/BETRIEB Während der Bauarbeiten in Schmellwitz bestand im Sommer 2020 folgendes Liniennetz: Linie SEV 1 (Bus): Schmellwitz Anger – Stadtpromenade – Hauptbahnhof, Linien 2, 3: unverändert, Linie 4: Schleifenfahrt Stadtpromenade/Stadthalle/Bahnhofstraße – Hauptbahnhof – Sachsendorf.

LOCKDOWN-PHASE Ab 19. März 2020 wurde das Fahrplanangebot stark ausgedünnt, woraufhin die Linie 1 im Schienenersatzverkehr und die Linien 2, 3 und 4 montags bis freitags nur noch im 20-

Minuten-Takt verkehrten. Ab 20. April 2020 wurde die Linie 4 in der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf Zehn-Minuten-Takt verdichtet und seit 27. April 2020 wird auf allen Straßenbahnlinien wieder der Normalfahrplan gefahren. Die Einstiegssituation bei der Straßenbahn konnte beibehalten werden, da die KTNF6 bereits über vollständig abgetrennte Fahrerkabinen verfügen.

MATHIAS KEUCHEL

Darmstadt

WAGENPARK Nachdem 2019 die neuen Straßenbahnen vom Typ ST 15 ein zweites Mal europaweit ausgeschrieben wurden, konnte im Januar 2020 endlich der Auftrag vergeben werden. Die HEAG hat beim Hersteller Stadler Pankow GmbH für rund 62 Millionen Euro 14 neuartige Straßenbahnen bestellt, mit Option auf bis zu 30 weitere Fahrzeuge. Die fünfteiligen Einrichtungsfahrzeuge sind 43 Meter lang, bie-

Darmstadt

HEAG mobilo GmbH
..... www.heagmobilo.de
Streckenlänge 42 km
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 48 Tw (davon nicht Niederflur: 10), 30 Bw
Betriebshöfe 2

ten 103 Sitzplätze und können insgesamt 284 Fahrgäste befördern. Die neuen Straßenbahnen werden zwischen Mitte 2022 und Oktober 2023 geliefert. Hiermit werden die zehn Hochflurbahnen vom Typ ST 12 ersetzt, die Straßenbahnflotte wird um vier Fahrzeuge erweitert. Seit Anfang 2020 wird der Triebwagen 8210 vom Typ ST 11 nach erfolgter Hauptuntersuchung als Fahrschultriebwagen verwendet. Seit März 2020 steht in allen Straßenbahnen kostenloses WLAN zur Verfügung.

ANZEIGE

www.bus-und-bahn-und-mehr.de

DÜWAG GT8 Bielefeld

Historischer Arbeitswagen 893 Bielefeld

HO und HOm Auch mit Antrieb/Digitalschnittstelle

Wir liefern: **AWM Halling Heyden** **pmt Sommerfeldt** **Rietze Swedtram** Restbestände von BeKa

Sie finden uns im Internet oder fordern Sie einfach unsere kostenlose Versandliste an vom: **Versandhandel BUS UND BAHN UND MEHR** Geschwister-Scholl-Straße 20 · 33613 Bielefeld
Telefon 0521-8989250 · E-Mail: info@bus-und-bahn-und-mehr.de



Dessau: Tw 306 ist am 25. August 2020 auf der Friedrichstraße in Richtung Bauhausmuseum und Dessau Süd unterwegs DIRK EDELMANN



Dortmund: Am 28. März 2020 kreuzt Stadtbahnwagen 357 die elektrifizierte Eisenbahnkreuzung in Obernette MICHAEL KOCHEMS

INFRASTRUKTUR Am 21. November 2019 erfolgte der Spatenstich für die rund 1.100 Meter lange Schienenstrecke der neuen Lichtenwiesenbahn von der Haltestelle Hochschulstadion zur Endstation TU-Lichtwiese/Mensa. Mit Beginn der Sommerferien begann der eigentliche Gleisbau. Gleichzeitig wurde die bisherige Haltestelle Hochschulstadion versetzt und neu gebaut. Aufgrund dieser Baumaßnahmen fuhren vom 4. Juli bis 16. August 2020 keine Straßenbahnen zum Böllenfalltor und es kam zu Linienänderungen und SEV.

Die Linie 3 wird von ihrer bisherigen Endhaltestelle Lichtenbergschule durch den neuen Stadtteil Ludwigshöhviertel bis zur Heidelberger Straße verlängert. Diese Neubaustrecke soll den neuen Stadtteil erschließen. Eine Entscheidung zur Lage einer geplanten Wendeschleife im Streckenverlauf soll im Frühjahr 2021 fallen. Das Planfeststellungsverfahren soll spätestens Anfang 2022 beginnen, damit ein Baubeginn Mitte 2024 und die Inbetriebnahme der Strecke Ende 2025 machbar ist. Der Verkehrsgipfel der Stadt Darmstadt und des

Landkreises hat im Dezember 2019 Konzepte für eine Verkehrswende erarbeitet. Dabei wurden Trambahn-Verlängerungen nach Groß-Zimmern, Weiterstadt, Wixhausen und Griesheim-West/Riedstadt beschlossen bzw. wurde die Überprüfung einer Realisierung ins Auge gefasst.

Für die Realisierung der geplanten Straßenbahnneubaustrecken haben die Stadt Darmstadt, der Landkreis Darmstadt-Dieburg und die HEAG mobilo GmbH die Gründung der Stradadi GmbH beschlossen, die die Projektsteuerung und -abwicklung in baulicher, finanzieller und rechtlicher Hinsicht übernehmen soll.

LINIEN/BETRIEB Mit der Wiederaufnahme des Regelbetriebs nach der Lockdown-Phase setzte die HEAG mobilo bei der Straßenbahn ein neues Betriebskonzept um, um besser auf Störungen reagieren zu können. Bei vielen Linien änderten sich die Abfahrtszeiten um wenige Minuten. Im Fahrplan fast aller Linien sind jetzt Verstärkerfahrten aufgeführt, die bei Wagenmangel auch durch

Omnibusse durchgeführt werden können. In diesem Zusammenhang steht auch die neu eingeführte Verknüpfung der Linien 2 und 4 am Hauptbahnhof.

Bis zum Dezember 2023 wird ein neues Verkehrskonzept für die Straßenbahn eingeführt. Zentrale Bestandteile sind die Einführung eines Zehn-Minuten-Takts in der Hauptverkehrszeit und eine bessere Erreichbarkeit des Darmstädter Hauptbahnhofs dank neuer Linienführungen.

LOCKDOWN-PHASE Wegen der angespannten Personalsituation fuhren ab 19. März 2020 die Straßenbahnen nach Ferienfahrplan. Ab dem 23. März 2020 stellte man sogar auf den Samstagsfahrplan (ohne Nachtfahrten) um. Mit der schrittweisen Öffnung der Schulen am 27. April 2020 setzte man vorerst erneut den Ferienfahrplan in Kraft. Ab 2. Juni 2020 galt wieder der reguläre Fahrplan. Nachdem bei den Bahnen vom Typ ST 12 die Fahrerkabinen mit einer Plexiglastür verschlossen wurden, ist bei allen Straßenbahnen wieder ein Einstieg an der ersten Tür möglich.

CHRISTIAN SCHMIDT

Dessau-Roßlau

WAGENPARK Relativ unerwartet stand am 22. November 2019 der GT8 003 auf einem Tieflader. Der Wagen war seit September 2017 mit Fristablauf abgestellt und wartete auf eine bessere Zukunft. Die soll dem Wagen jetzt ermöglicht werden. Der ex Duisburger DÜWAG-Veteran wurde an einen Museumsverein verkauft, der den Wagen in der Nacht vom 22. auf den 23. November 2019 auf ein Dessauer Industriegelände verbrachte, wo er nun trocken untergekommen ist. Der neue Besitzer strebt an, mit einem neu zu gründenden Duisburger Straßenbahnverein den GT8 wieder in die alte Heimat zu bringen und dort einzusetzen.

Für 2021 ist geplant, die aktuelle „Runde“ an Hauptuntersuchungen an den zehn NGT LF2000 des Baujahres 2001 abzuschließen.

LOCKDOWN-PHASE Ende März 2020 sanken die Fahrgasteinnahmen um fast 80 Prozent. Bis zum Oktober 2020 stiegen sie zwar wieder an, aber ohne das Vorjahresniveau zu erreichen. Ab 19. März 2020 fuhr die DVG nach Samstagsfahrplan, was bei den Linien 1 und 3 lediglich einen späteren Betriebsstart bedeutete, die Taktung am Tage blieb bei einem 15-Minuten-Abstand. Ab dem 25. März 2020 praktizierte man in Dessau eine deutschlandweit einmalige

Dessau-Roßlau

Dessauer Verkehrs-GmbH (DVG)	
..... www.dvv-dessau.de	
Streckenlänge	11,9 km
Spurweite	1.435 mm
Fahrzeuge	11 Tw
(davon nicht Niederflur: 1)	
Betriebshöfe	1

Lösung: Die Straßenbahn wurde eingestellt. Erst am 6. Juni 2020 um 5:36 Uhr rückte mit NGT 309 die erste Straßenbahn nach zehn Wochen und zwei Tagen wieder auf Linie aus. In den Tagen zuvor fanden mehrere Probefahrten mit unterschiedlichen Wagen statt.

DITMAR PAUKE

Dortmund

WAGENPARK Ende 2018 wurde der achtsichtige B-Wagen Nummer 348 nach Leipzig zur Firma Heiterblick transportiert, wo er als Prototyp für den vorgesehenen Neuaufbau der vorhandenen B-Wagen-Flotte dienen wird. Nach der Rekonstruktion sollen künftig die B-Wagen den 24 neu auszuliefernden Wagen vom Typ „Vamos“ desselben Herstellers äußerlich gleichen.

INFRASTRUKTUR Um den U-Bahnhof Kampstraße zu erneuern, wurde der Stadtbahntunnel vom 14. bis zum 18. Februar 2020 zwischen den Stationen Stadtgarten und Hauptbahnhof komplett gesperrt. Wegen der Gleislage im Bogen gab es bisher einen recht großen Spalt und Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Bahnsteig beim Fahrgastwechsel; durch eine geänderte Gleislage wurde die Situation verbessert.

Der geplante stadtbahnmäßige Ausbau der aktuell noch eingleisigen Trasse der Linie U43 zwischen Brackel und Asseln verzögert sich um einige Monate.

Während der nordrhein-westfälischen Sommerferien vom 13. Juli bis 23. August 2020 war das Teilstück Am Zehnthof – Rüschelbrinkstraße der Linie U43 wegen des Einbaus neuer Gleise und eines Masse-Feder-Systems zur Reduzierung von Schall- und Schwingungswellen vollständig gesperrt.

Bis Ende 2020 wird der Betriebshof Dorstfeld teilweise erweitert bzw. neu gestaltet, auch um künftig zusätzliche Abstellflächen für die bestellten neuen Stadtbahnwagen zu besitzen. Die jetzige Haltestelle Juchostraße der Linie U43 soll in absehbarer Zeit einen neuen Namen erhalten und leicht versetzt barrierefrei ausgebaut werden.

MICHAEL KOCHEMS

Dortmund

DSW21 –
Dortmunder Stadtwerke AG
..... www.dsw21.de
Streckenlänge 102,8 km
Spurweite 1.435 mm
Fahrzeuge... 121 Tw (davon nicht
Niederflur: 74)
Betriebshöfe 1

Dresden

WAGENPARK Anfang Januar 2020 stellten die DVB das Mockup der künftigen Niederflurgeneration NGTDXXD im Verkehrsmuseum vor, Ende des Monats wanderte das 1:1-Modell weiter ins Straßenbahnmuseum. Dort soll es mindestens bis zur Inbetriebnahme des neuen Wagentyps ausgestellt bleiben. Bis November 2020 erhielten elf Niederflurwagen der ältesten Generation NGT6DD und 13 kurze NGTD8DD große Inspektionen oder befanden sich zumindest in Arbeit. Unter anderem betraf dies auch Tw 2625, der seit 2017 als Werbeträger des Straßenbahnmuseums im Rot-Creme der originalen Tatra fuhr.

Im Oktober 2020 konnten die DVB zudem die Hauptuntersuchung einschließlich Neulackierung an T4D-MT 224 269 abschließen, weitere Tatra sind nicht mehr zur großen Instandhaltung vorgesehen. Künftig sollen die ohnehin derzeit nur für den Schülerverkehr und als Notreserve vorgehaltenen Tatra bei Fristablauf aufs Abstellgleis rollen. Dies betraf noch 2020 die Tw 224 217 und 244 020.

Ungewiss war bei Redaktionsschluss die Zukunft des insgesamt zwölf Einzelwagen umfassenden Wagenparks der Cargotram, der sich im Eigentum von Volkswagen befindet. Möglich wäre die Umnutzung einzelner Kopfwagen als Arbeitswagen für die DVB, was aber zumindest bis Redaktionsschluss an den Preisvorstellungen seitens VW scheiterte.

INFRASTRUKTUR Im Sommer 2020 gingen die Arbeiten zur Komplettierung einer neuen Straßenbahn-Abstellanlage auf dem Betriebshof Trachenberge weiter. Für die ab 2021

Dresden

Dresdner Verkehrsbetriebe AG
(DVB) www.dvb.de
Streckenlänge 134,4 km
Spurweite 1.450 mm
Fahrzeuge... 180 Tw (davon nicht
Niederflur: 18)
Betriebshöfe 3



Dresden: Im Dezember 2020 ist endgültig Schluss mit Deutschlands einziger Güterstraßenbahn. Davon war am 19. März 2020 noch nichts zu ahnen, als ein Zug den Altmarkt passierte

MICHAEL SPERL

erwarteten neuen Stadtbahnwagen ist eine vergrößerte Abstellkapazität nötig. An die bereits 2018/2019 verlegten neuen Weichen schlossen die beauftragten Firmen daher fünf neue Abstellgleise an, die in einer asphaltierten Fläche verlegt sind. Die Fahrgäste der am 30. November 2019 zunächst mit eingleisiger Führung im Baufeld rund um die Zillerstraße in Radebeul wieder auf ganzer Strecke in Betrieb gegangene Überlandlinie 4 mussten 2020 im Abschnitt Radebeul – Coswig – Weinböhla erneut fast einen Monat Schienenersatzverkehr verkraften. Zum Abschluss der Arbeiten zwischen den Haltestellen Landesbühnen und Dr.-Külz-Straße in Radebeul fuhr vom 25. Mai bis 21. Juni 2020 die Linie 4 nur bis Radebeul Ost.

Ebenfalls fertiggestellt ist die nun mit separater Ausstiegshaltestelle und Busspur versehene Gleisschleife Leutewitz der Linien 1 und 12, hier starteten die Arbeiten am 17. Februar 2020, die erneuerte Schleife ging provisorisch am 27. Juli 2020 in Betrieb, erst seit 31. August 2020 sind die neuen Bahnsteige für den Fahrgastbetrieb freigegeben.

Kleinere Arbeiten mit meist wochenweisen Sperrungen im Rahmen laufender Instandsetzung oder peripheren Straßen-/Tiefbaus betrafen die Strecken Canalettostraße, Fritz-Reuther-Straße, Nürnberger Platz, Königsbrücker Straße, Schweriner Straße, Moränenende, Bürgerstraße und Reicker Straße.

Seit 15. Juni 2020 und bis voraussichtlich Ostern 2021 ist außerdem die Stand-

seilbahn zur Durchführung umfangreicher Sanierungsarbeiten außer Betrieb.

LINIEN/BETRIEB Änderungen im Straßenbahn-Liniennetz gab es 2020 nicht, doch voraussichtlich am 23. Dezember 2020 soll die intern als Linie 58 geführte Cargotram letztmals zwischen der VW-Fabrik am Straßburger Platz und dem Logistikzentrum Friedrichstadt pendeln.

LOCKDOWN-PHASE Mit Beginn der pandemiebedingten Schulschließungen entfiel ab 18. März 2020 der Schülerverkehr, in den Folgetagen stellten die DVB das Verkehrsangebot auf Ferienfahrplan (15-Minuten-Grundtakt) um. Ab 1. April 2020 fuhr außerdem die Linie 8 nur noch als Pendelwagen zwischen Hellerau und Inneon Süd. Vom 4. Mai 2020 an kehrten die Hauptlinien in den Zehn-Minuten-Takt zurück, die Linien 8 und 9 fuhr bis 29. Mai 2020 nur im 20-Minuten-Takt, die Linien 10 und 12 im 15-Minuten-Takt. Die Schülerkurse blieben bis auf eine Frühfahrt nach Weixdorf noch ausgesetzt und starteten erst wieder mit Schuljahresbeginn am 31. August 2020 im gewohnten Umfang.

MICHAEL SPERL

Duisburg

WAGENPARK Anfang September 2020 traf mit Tw 2001 das erste Exemplar der bestellten 47 neuen Niederflurwagen des Typs Flexity ein. Der zweite Vorauswagen war für November 2020 avisiert. Am 7. September 2020 wurde der rund 34 Meter lange Neuzugang der Presse vorge-

Duisburg: Am 7. September 2020 stellte die DVG den Erstling der Flexity-Reihe 2001 im Betriebshof Grunewald vor

MICHAEL KOCHERS



Duisburg

Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
..... www.dvg-duisburg.de
Streckenlänge 53,3 km
(ohne Mülheimer Anteil Linie 901)
Spurweite 1.435 mm
Fahrzeuge (Straßenbahn) .. 41 Tw
Fahrzeuge (Stadtbahn) 18 Tw
(davon nicht Niederflur: 18)
Betriebshöfe 1

stellt. Mit der Bestätigung durch den Aufsichtsrat am 29. September 2020 kauft die DVG 18 neue, hochflurige Stadtbahnen bei der Firma Siemens mit einer Option auf zwei weitere Exemplare im Rahmen einer gemeinsamen Bestellung mit der Düsseldorfer Rheinbahn. Die Fahrzeuge vom Typ „Avenio HF“ sollen ab 2025 die aus den 1980er-Jahren stammenden B-Wagen auf der Linie U79 ersetzen.

INFRASTRUKTUR Am 17. Juni 2020 traf der Förderbescheid des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) für den Ausbau der Linie 903 ein. Zwischen der Rampe zum U-Bahn-Tunnel am Bahnhof Meiderich und dem Landschaftspark Nord soll ab 2022 ein rund 1,8 Kilometer langer Abschnitt ausgebaut und auch für den Einsatz breiterer Fahrzeuge ertüchtigt werden. Damit ist langfristig die alternativ ebenfalls diskutierte Verlängerung der Tunnelstrecke über Meiderich hinaus vom Tisch. Eine neue barrierefreie Haltestelle „Brückelstraße“ soll die heutigen Haltestellen Voßstraße und Emilstraße ersetzen.

LOCKDOWN-PHASE Ab dem 18. März 2020 reduzierte die DVG das Fahrtenangebot durch die Umstellung an Werktagen auf den Samstagsfahrplan. Weil dadurch beide Straßenbahnlinien 901 und 903 viertelstündlich fuhr und der Fahrzeugbedarf somit geringer war, kam es sogar zu einer gewissen Ausdehnung des Angebots. Während montags bis freitags wegen des Fahrzeugmangels die Linie 901 normalerweise nur zwischen Mülheim und der Zwischenendstelle Scholtenhofstraße verkehrte, fuhr die Bahnen nun täglich wieder durch bis zur eigentlichen Endstelle Obermarxloh Schleife, wie es sonst nur am Wochenende der Fall war.

Ab 20. April 2020 verkehrten montags bis freitags zwei zusätzliche Bahnen auf der 901 morgens Richtung Zoo/Uni, während die 903 morgens und zwischen 12 und 16 Uhr wieder im gewohnten 7,5-Minuten-Takt fuhr. Ab 27. April 2020 galt für alle Linien dann wieder der reguläre Fahrplan. MICHAEL KOCHERS



Düsseldorf: Die bald 50 Jahre alten GT8SU bleiben bis auf weiteres noch im Einsatz. Am Abend des 29. Juli 2020 erreicht eine Doppeltraktion, angeführt von Tw 3226, die Haltestelle Heesenstraße MICHAEL BEITELSMANN

Düsseldorf

WAGENPARK Anfang Januar 2020 begannen die Schulungsfahrten mit den ersten neuen Stadtbahnwagen des Typs HF6 sowohl als Einzelfahrt als auch in Doppeltraktion. Die Rheinbahn hatte insgesamt 59 Fahrzeuge für rund 167 Millionen Euro bestellt. Mitte Mai 2020 erhielten die ersten Wagen durch die Technische Aufsichtsbehörde ihre Zulassung zum Einsatz im Personenverkehr. Weiterhin wurden jedoch nur Probe- und Fahrschulfahrten durchgeführt. Im August 2020 wurden bei einer Kontrolle dann jedoch Fertigungsmängel an den neuen Wagen entdeckt, wegen denen die Rheinbahn die Abnahme weiterer Exemplare sofort stoppte. Zu der Zeit weilten die sieben Triebwagen 4308–4314 bei der Rheinbahn. Diese Mängel wurden als so schwerwiegend eingeschätzt, dass eine weitere Zulassung der Fahrzeuge für den Personenverkehr durch die Aufsichtsbehörde unwahrscheinlich erschien. Der Hersteller wurde zur Prüfung und Verbesserung aufgefordert. Dadurch bleiben die bald 50 Jahre alten Triebwagen der Baureihe GT8SU auch weiterhin voll im Einsatz und verkehren meist auf der Linie U75.

Das Modernisierungsprogramm für die NF6 schritt mit der Fertigstellung weiterer Triebwagen voran. Inzwischen sind 16 Triebwagen fertiggestellt. Wegen schwerer Unfallschäden sollte der Triebwagen 2148 verschrottet werden.

Seit Jahresmitte zeigen Bahnen und Busse an ausgewählten End- und Zwischenhaltestellen mit längeren Wartezeiten in den Außenanzeigen die bis zur Abfahrt verbleibende Zeit in Minuten im Wechsel mit der üblichen Zielbeschilderung an.

Als Ersatz für die aktuelle Flotte von Stadtbahnwagen Typ B aus den achtziger und frühen neunziger Jahren hat die Rheinbahn im September 2020 der Firma Siemens nach entsprechender Ausschreibung den Zuschlag zur Lieferung von 91 hochflurigen Stadtbahnwagen des neuen Typs „Avenio HF“ in den Jahren 2025–2027 erteilt. Eine Option sieht 42 zusätzliche Exemplare vor. An dieser Order ist auch die benachbarte Duisburger Verkehrsgesellschaft mit weiteren 18 (plus zwei als Option) Triebwagen beteiligt.

INFRASTRUKTUR Im Ende 2019 im Stadtrat vorgestellten „ÖPNV-Zielkonzept“ sind für den Schienenverkehr langfristig folgende Neubaustrecken vorgesehen: Verlängerung des Stadtbahntunnels der heutigen Linien U78 und U79 über 1,7 Kilometer vom Kennedydamm bis zum Reeser Platz mit zwei neuen Haltestellen; dazu der Ausbau der noch nicht angepassten Haltestellen für den Verkehr mit Vier-Wagen-Zügen. Bau der südlichen Messeumfahrung U80. Verlängerung der in Bau befindlichen U81 vom Flughafen Terminal bis zum Flughafenbahnhof. Verlängerung der Tunnelstrecke vom Bilker Bahnhof bis zur Universität für die Linien U71, U73 und U83.

Zur Erschließung des geplanten großen Neubaugebiets im Bereich der Bergischen Kaserne im Stadtteil Hubbelrath ist neben einer Seilbahn auch eine neue Stadtbahnlinie vom Gerresheimer Krankenhaus zur Bergischen Kaserne in der Überlegung. Mit der Erneuerung der Unterrather Straße wurden die letzten Gleise der vor mehr als 40 Jahren stillgelegten alten Endstelle Unterrath entfernt. Mit der finalen Ablehnung eines Eilantrags von Anliegern durch das OVG Münster konnten die einleitenden Bauarbeiten für die neue Trasse der Linie U81 vom Freiligrathplatz zum Flughafen Terminal fortgesetzt werden. Für das nach Westen anschließende Teilstück ARENA/Messe Nord – Rheinquerung – Lörick soll es wieder eine umfassende Bürgerbeteiligung geben. Im Januar 2021 ist der Baubeginn der Brücke über den sogenannten „Nordstern“ (Kreuzung der Autobahn A44 mit der ausgebauten Bundesstraße B8) als wichtigstes Bauwerk des ersten Bauabschnitts vorgesehen.

LINIEN/BETRIEB Ab dem 10. Februar 2020 verkehrten in den Hauptverkehrszeiten auf der Linie U79 zwischen Wittlaer und Düsseldorf Hbf zusätzliche Züge.

Am 12. August 2020 wurde im Rahmen eines Fahrplanwechsels das Fahrangebot im Bus- und Bahnverkehr um fünf Prozent erhöht, was etwa 1,2 Millionen zusätzlicher Fahrkilometer pro Jahr entspricht. Dabei verdichtete man in den meisten Fällen die Fahrplankette in den Tagesrandlagen und an Wochenenden. Auf der Schnelllinie U70 ersetzte in Krefeld der Halt Königshof die bisherige Station Fischeln. Die Linie U78 macht in Richtung Arena/Messe Nord nun planmäßig eine Schleife über die Haltestelle Sportpark Nord/Europaplatz. Wegen der durch die entdeckten Ferti-

gungsmängel nicht zur Verfügung stehenden neuen Stadtbahnwagen können einige geplante Fahrplanverbesserungen trotz Verschiebung in den Oktober 2020, z. B. eine werktägliche Verdichtung des Taktes tagsüber auf der Linie U75 (Neuss Hbf – Vennhauser Allee) auf 7,5 Minuten, vorerst noch nicht umgesetzt werden. Mit der Berufung der Interimsvorsitzenden Susanne Mombert Ende April 2020 durch den Aufsichtsrat war der dreiköpfige Vorstand mit ihrem Einstieg zum 1. Juli 2020 wieder komplett. Die Jahresbilanz 2019 zeigte mit 229,3 Millionen Fahrgästen einen neuen Rekordwert.

LOCKDOWN-PHASE Nachdem zuvor bereits der Vordereinstieg bei allen Bussen geschlossen worden war, verkehrten ab dem 18. März 2020 alle Straßen- und Stadtbahnlinien an allen Werktagen nach dem Samstagsfahrplan. Dadurch gab es tatsächlich aber auch Taktverdichtungen, denn durch die Führung der Linie U74 bis Meerbusch-Görgesheide fuhren von dort bis Düsseldorf-Lörick vier Bahnen pro Stunde statt sonst tagsüber nur die Linie U76 im 20-Minuten-Takt. Aufgrund von Fahrgastbeschwerden wegen überfüllter Züge liefen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit ab 6. April 2020 zusätzliche Bahnen auf den Linien U76, U79, 701 und 709. Ab 27. April 2020 galt wieder der normale Fahrplan.

MICHAEL KOCHERS

Erfurt

WAGENPARK Die für Herbst 2020 avisierte Lieferung des ersten Tramlink-Fahrzeugs aus dem spanischen Valencia wird sich bis voraussichtlich in das erste Quartal 2021 verzögern. Ursprünglich war vorgesehen, dass die ersten Fahrzeuge zur Eröffnung der Bundesgarten-Ausstellung (BUGA) am 23. April 2021 für die Verstärkung des vorhandenen Fahrzeugparks zur Verfügung stehen. Vermutlich kann mit Linieneinsätzen ab Mitte 2021 gerechnet werden.

INFRASTRUKTUR Erneut bestimmte ein Großbaustellenkomplex in den Sommerferien 2020 das Erfurter Straßenbahn-Liniennetz. So wurde die Bahnhofstraße im Bereich der Überfahrt des Juri-Gagarin-Rings vollständig gesperrt und das Straßenbahnnetz zweigeteilt. Ursprünglich war der jetzige Juri-Gagarin-Ring der Flusslauf der Wilden Gera, die heute im Flutgraben die Altstadt umfließt. Unter der Überfahrt befand sich noch immer die ursprüngliche August-Brücke über die Wilde Gera. Der Untergrund war bereits früher mit Instabilitäten auffällig, sodass vor weiteren

Düsseldorf

Rheinbahn AG . . . www.rheinbahn.de

Streckenlänge 57,5 km (Straßenbahn)

Streckenlänge 98,0 km (Stadtbahn)

Spurweite 1.435 mm

Fahrzeuge Straßenbahn 98 Tw (alle Niederflur)

Fahrzeuge Stadtbahn 213 Tw (davon Niederflur: 76)

Betriebshöfe 2



Erfurt: Am Brühler Garten bleibt die Melanchtonstraße der Straßenbahn sowie dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten. Am 21. Mai 2020 erreicht Tw 640 gleich die Haltestelle Gorkistraße

AXEL KAUFMANN

Absenkungen jetzt eine komplexe und tiefgründige Sanierung des Bereichs erfolgte. Zeitgleich fanden Arbeiten auf dem Anger statt; in drei Etappen wurden mit jeweils geänderten Linienführungen eine Sanierung der Zufahrten aus der Johannisstraße, der Krämpferstraße und des eigentlichen Angerkreuzes durchgeführt. Bei Letzterem wurden auch die bereits vorhandenen barrierefreien Haltestellen verlängert. Im Süden verkehrten die Linien 1/3 Urbicher Kreuz – Thüringenhalle und 4/6 Wiesenhügel – Steigerstraße. Im Norden verkehrten die verbleibenden Linien, wobei die Linie 1 zwischen Europaplatz und Ringelberg den nur selten benutzten eingeleigten Gleisbogen Krämpferstraße – Johannisstraße nutzte. Zwischen Domplatz und Anger/Pilse war ein Pendelverkehr mit MGT6D eingerichtet. Mit dem Ende der Sommerferien konnte der reguläre Linienbetrieb wieder aufgenommen werden, Verzögerungen entstanden aber bei der eigentlichen Fertigstellung der Haltestellenbereiche, sodass länger auf provisorische Ersatzhaltestellen ausgewichen werden musste.

LINIEN/BETRIEB Der seit zwei Jahren als DÜWAG-Doppeltraktion fahrende Schülerzug zwischen Betriebshof Magdeburger Allee und Betriebshof Südost verkehrte letztmalig am 17. Juli 2020. Grund war die Sanierung der Johannesschule, die jetzt beendet wurde.

Für das Jahr 2021 ist während der BUGA vom 23. April bis 10. Oktober 2021 eine Veränderung im Liniennetz zu erwarten: So tauschen die Linien 2 und 4 ihre Endpunkte, die Linie 2 wird

von der Endhaltestelle P+R Messe über Domplatz, Hauptbahnhof zum Wiesenhügel verkehren und stellt damit die Verbindung vom Hauptbahnhof zur ega, dem Hauptstandort der BUGA, her. Die Linie 4 fährt von Bindersleben ab Sparkassen-Finanzzentrum direkt zum Anger und weiter zum Ringelberg. Für die Anbindung des BUGA-Außenstandortes Nordpark sollen die Linien 3 und 6 entsprechend verstärkt werden. Eine ursprünglich vorgesehene BUGA-Linie vom Endpunkt P+R Messe in den Erfurter Norden zum Nordpark verfolgt die EVAG dagegen nicht weiter.

LOCKDOWN-PHASE Ab 17. März 2020 führte die EVAG den üblichen Ferienfahrplan ein, alle Schülerfahrten entfielen. Alle Linien verkehrten im Zehn-Minuten-Takt. Bereits eine knappe Woche später ab 23. März 2020 wurden alle Straßenbahnlinien auf einen 15-Minuten-Takt reduziert. Nach Möglichkeit wurde gegenüber der Standardbespannung mit verlängerten Zügen gefahren. Ab dem 27. April 2020 verdichtete man das Angebot schrittweise, sodass tagsüber wieder alle zehn Minuten gefahren wurde. Mit der Wiederaufnahme des Schulbetriebs wurde auch der Schülerzug zwischen dem Betriebshof Magdeburger Allee und Betriebshof Südost wieder eingesetzt, ab 11. Mai 2020 kamen hier die Stadtrundfahrt-KT4D zuerst als Solo-Wagen und bis Anfang Juni 2020 als Doppeltraktion zum Einsatz.

HEIKO FELLNER

Frankfurt am Main

WAGENPARK Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurde das Angebot auf den Straßenbahnlinien erneut ausgebaut. Dies machte die Reaktivierung weiterer Straßenbahnen vom Typ Ptb notwendig. Im Herbst 2019 wurden die beiden Triebwagen 736 und 749 reaktiviert und zum Typ Pt zurückgebaut. Sie haben ihre Lackierung in Subaruvista-blau behalten. Somit stehen aktuell sieben Triebwagen dieses Typs für den Be-



Frankfurt (Main): S-Tw 262 zeigt sich nahe der Haltestelle Römer/Paulskirche auf der Linie 14, die als dritte Linie die Altstadtstrecke befährt und seit Dezember 2019 an der Mönchhofstraße endet

CHRISTIAN SCHMIDT

trieb zur Verfügung. Sie fahren montags bis freitags auf den Linien 15, 17 und 18 und bei Veranstaltungen in der Commerzbank-Arena auf der Linie 20.

Die Auslieferung der 45 bestellten Straßenbahnwagen vom Typ T verzögert sich, da während der Lockdown-Phase in Spanien auch das Alstom-Werk in Barcelona zwischenzeitlich stillstand. Statt im November 2020 ist jetzt die Auslieferung der ersten neuen Bahn für den Mai 2021 geplant. Außerdem hat die VGF im Oktober 2020 die Beschaffung zusätzlicher Mittelteile für diese Bahnen bekannt gegeben. Wegen des seit Jahren steigenden Fahrgastaufkommens sollen 22 Bahnen mit einem vierten Wagenkasten von 31,5 auf 40 Meter verlängert werden. Außerdem wurde die noch offene Option aus der ursprünglichen Bestellung auf zwölf lange Bahnen geändert. Die ersten verlängerten Bahnen vom Typ T sollen ab etwa Herbst 2022 ausgeliefert werden. Überdies laufen bei der VGF schon Planungen für die nächste Straßenbahngeneration, die eine Breite von 2,65 Metern (statt bisher 2,40 Meter) aufweisen soll. Mit der Beschaffung eines neuen Gleisarbeitszuges bei der Firma Windhoff in Rheine will die VGF die schrittweise Erneuerung ihres Arbeitswagen-Fuhrparks beginnen. Die Auslieferung des Zuges ist für den Herbst 2022 geplant.

INFRASTRUKTUR Wegen der baldigen Auslieferung neuer U-Bahnen benötigt die VGF zusätzliche Abstellmöglichkeiten. Hierzu wird die bestehende Abstellanlage in der Nähe des Bahnhofs Oberursel bis Ende 2020 zum Abstellen von 16 U-Bahn-Wagen instandgesetzt. Beim Bau der U-Bahn ins Europaviertel kam es zu einem Schaden an der Tunnelbohrmaschine, sodass diese von Weihnachten 2019 bis Mitte Juni 2020 stillstand.

Für die Verlängerung der U-Bahn von Gonzenheim zum Bad Homburger Bahnhof hat die Stadt Bad Homburg eine Projektgesellschaft gegründet.

Nach Arbeiten im Bereich der Haltestelle Galluswarte im April 2020 wurden in den Sommerferien gleich mehrere große Baumaßnahmen umgesetzt. Vom 6. Juli bis 17. August 2020 wurden am Platz der Republik die Gleise und Weichen ausgetauscht. Auf der U2 kam es zu Gleisbauarbeiten zwischen Kalbach und Nieder-Eschbach sowie zu Fahrleitungsarbeiten am Südbahnhof. Die Arbeiten hatten Änderungen bei Linien und Fahrplänen, Ausfälle und Busersatzverkehr zur Folge.

Der Betriebshof Gutleut wurde zum 19. Oktober 2020 wegen der umfangreichen Modernisierung von Weichen und Gleisen vorerst geschlossen. Bis zum März 2021 sollen die Baumaßnahmen abgeschlossen sein. Zur Wartung und Abstellung eines Teils der dort stationierten Fahrzeuge wurde der 2003 geschlossene Betriebshof Eckenheim reaktiviert. Für Fristarbeiten an den Bahnen bleibt die Werkstatt im Betriebshof Gutleut weiterhin über ein Gleis erreichbar.

Die VGF hat im Dezember 2019 vom Bundesverkehrsministerium einen Förderbescheid über zwölf Millionen Euro für das Projekt „Digital Train Control“ erhalten. Damit soll die Ausrüstung der Zugsicherung im U-Bahn-Netz mit einem digitalen „CBTC“-System angeschoben werden.

Vor dem Hintergrund steigender Fahrgastzahlen und dem Zwang zur Luftreinhaltung werden aktuell Verlän-

Erfurt

EVAG Stadtwerke Erfurt
..... www.evag-erfurt.de
Streckenlänge 42,9 km
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 76 Tw
Betriebshöfe 3

Frankfurt am Main

Stadtwerke Verkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH (VGF)
..... www.vgf-ffm.de
Streckenlänge 64,9 km
(U-Bahn)
Streckenlänge 67,1 km
(Straßenbahn)
Spurweite 1.435 mm
Fahrzeuge 117 Tw
(davon nicht Niederflur: 5)
Fahrzeuge (U-Bahn) 261 Tw
(davon nicht Niederflur: 261)
Betriebshöfe 3



Frankfurt (Oder): Am 13. Oktober 2020 biegt Tatra-Tw 219 in die Endhaltestelle an der Europa-Universität. Im Hintergrund die Hallen des früheren Depot an der Bachgasse

ROBERT BARTKOWIAK

gerungen von Straßenbahnstrecken bis zum Nordbahnhof in Bad Vilbel, nach Offenbach sowie durch Neu-Isenburg bis nach Dreieich geprüft.

LINIEN/BETRIEB Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurde das Angebot der weiter steigenden Nachfrage angepasst. Auf der Linie U2 kommen sonntags bzw. auf der Linie U4 abends längere Züge zum Einsatz. Die Straßenbahnlinien 12, 17 und 18 verkehren an Samstagen von 9 bis 21 Uhr neu alle zehn Minuten, statt wie bisher nur alle 15 Minuten. Um das Angebot in der Mainzer Landstraße weiter zu verbessern, wurde die Straßenbahnlinie 14 von ihrer bisherigen Endhaltestelle Gustavsborgplatz über die Mainzer Landstraße bis zur Haltestelle Mönchhofstraße verlängert. Außerdem fährt die Straßenbahnlinie 21 neu ganztags bis zur Haltestelle Nied Kirche.

Bei einem Unfall in der Endstation Ginnheim am 27. Mai 2020, bei dem ein Zug der Linie U1 (bestehend aus Bahnen vom Typ U5) einen Prellbock überfuhr, wurden der Fahrer und zwei Fahrgäste leicht verletzt. Im Rahmen des neuen Nahverkehrsplans 2025+ wurde eine Tramstrategie entwickelt, die auf einen dichten Takt, längere Züge sowie eine verstärkte Nutzung und den Ausbau des bestehenden Netzes setzt.

LOCKDOWN-PHASE Am 18. März 2020 führte die VGF auf allen U- und Straßenbahnlinien den Sommerferien-Fahrplan ein; am 21. März 2020 stellte sie den Nachtverkehr ein. Aufgrund der Personalverfügbarkeit wurde ab dem 30. März 2020 der Fahrplan weiter eingeschränkt und auf einen verstärkten Sonntagsfahrplan umgestellt und nach wenigen Tagen den Bedürfnissen der Fahrgäste angepasst. Ab 20. April 2020 galt vorerst erneut der Sommerferien-Fahrplan ohne Nachtverkehr. Vom 4. Mai 2020 an wurde mit Ausnahme des Nachtverkehrs, der noch bis 28. Mai 2020 ruhte, wieder der normale Fahrplan angeboten.

CHRISTIAN SCHMIDT

Frankfurt an der Oder

Stadtverkehrsgesellschaft mbH
Frankfurt (Oder) SVF

..... www.svf-ffo.de

Streckenlänge 19,5 km

Spurweite 1.000 mm

Fahrzeuge 23 Tw (davon nicht
Niederflur: 15)

Betriebshöfe 1

Frankfurt an der Oder

WAGENPARK Gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben in Brandenburg (Havel) und Cottbus konnte die SVF nach einem Urteil des Brandenburgischen Oberlandesgerichtes die Beschaffung neuer niederfluriger Straßenbahnen auf den Weg bringen. Der unterlegene Bieter CRRC sorgte mit einem Einspruch und anschließender Klage für einen Zeitverzug von zwei Jahren. Frankfurt (Oder) erhält 13 Triebwagen aus der Gemeinschaftsbestellung, die die vorhandenen Tatra KT4D ersetzen sollen. Das Investitionsvolumen beträgt 32 Millionen Euro. Škoda Transportation wird in die Oderstadt dreiteilige 28 Meter lange Einrichtungsfahrzeuge des Typs ForCity Smart mit einer Breite von 2,30 Metern liefern.

INFRASTRUKTUR Die Straßenbahnhaltestelle Astronergy Solarmodule wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 in Friedenhöhe umbenannt. Im Oktober 2020 baute die Verkehrsgesellschaft die Endhaltestelle Stadion barrierefrei aus. Im Jahresverlauf erfolgten an verschiedenen Stellen im Streckennetz Gleisbauarbeiten, verbunden mit tagweisem Ersatzverkehr mit Bussen.

LINIEN/BETRIEB Der 2019 in den Sommerferien eingeführte Ferienfahrplan galt zum Jahreswechsel 2019/20 erstmals auch in den Weihnachtsferien.

LOCKDOWN-PHASE Die SVF passte das Fahrtangebot an die gesunkene Nachfrage und die Schulschließungen an. In

der Zeit vom 18. März bis 3. Mai 2020 galt der Ferienplan. Die Linie 2 fuhr ganztägig nur alle 20 Minuten, die Linien 3 und 5 entfielen.

Vom 19. März bis 30. Juni 2020 mussten zudem die historischen Straßenbahnen im Depot bleiben – erst seit 1. Juli 2020 sind unter Einhaltung von Hygieneauflagen und mit reduzierter Fahrgastanzahl wieder Sonderfahrten möglich.

CHRISTIAN MUCH

Freiburg im Breisgau

WAGENPARK Auch im Jahr 2020 konnte die VAG Freiburg im Betrieb auf den Einsatz von hochflurigen Wagen nicht verzichten. Die fünf verbliebenen DÜWAG-Achtachser fahren meist an Werktagen auf regulären Kursen der Linien 1 und 3.

Die Auslieferung der dritten Serie Urbos 100 vom spanischen Hersteller CAF verzögerte sich. Die Auslieferung der fünf Wagen mit den Nummern 313–317 wird sich voraussichtlich vom Herbst 2020 bis ins Jahr 2021 hinziehen. Dem Betrieb stehen wieder alle 26 Wagen vom Typ GT8Z zur Verfügung, die Sanierung und Modernisierung ist abgeschlossen.

GT8N-Tw 230 wurde nach einem Unfallschaden mit dem B-Teil vom GT8N-Tw 223 wieder in Betrieb genommen, die anderen Wagenteile des 223 wurden nach Entnahme nutzbarer Teile dem Wertstoffkreislauf zugeführt.

INFRASTRUKTUR Mitte des Jahres 2020 beschloss der Freiburger Gemeinderat den weiteren Ausbau der Straßenbahn bis 2030. So soll der neue Stadtteil Dietenbach im Westen der Stadt zwischen 2025 und 2027 über das Rieselfeld angeschlossen werden. In der öffentlichen Diskussion steht aber auch der Vorschlag, einen Anschluss in nördlicher Richtung über Betzenhausen (Bereich Paduaallee) zu verwirklichen, um eine deutlich schnellere Verbindung zum Hauptbahnhof und zu weiten Teilen der Innenstadt zu ermöglichen.

Die Sanierungsarbeiten an der 1983 in Betrieb genommenen Stadtbahnbrücke am Hauptbahnhof sind in vollem Gange, bisher konnte der Betrieb ohne nennenswerte Einschränkungen weitergehen.

Mitte des Jahres wurde mit ersten Vorarbeiten für die Verlegung der Strecke aus der Komturststraße in die Waldkircher Straße begonnen. Die Eröffnung der neuen Strecke, welche potenzielle Fahrgäste aus dem neu entstandenen Quartier „Güterbahnareal“ besser erreichen soll, ist für 2023 vorgesehen.

Bei grundlegenden Sanierungsarbeiten im Netz wurden auch an der Bismarckstraße Gleise und Weichen

getauscht. Das dritte Bahnsteiggleis wurde kurzfristig nicht neu angelegt, als Grund wurden Lieferschwierigkeiten beim Weichenhersteller genannt.

Zum Herbst 2020 wurden die Arbeiten an der Verlängerung der Linie zum neuen Stadion und zur Messe Freiburg abgeschlossen. Die Endhaltestelle mit Übergangsmöglichkeit zum Busverkehr ist als weitläufige Wendeschleife mit Ausweichgleis angelegt. Die zweigleisige Strecke hat eine Länge von etwa einem Kilometer. Die Haltestelle am Stadion verfügt über insgesamt zehn Weichen, jedoch hat sie nur an einer Seite Bahnsteige. Inmitten der Haltestelle befindet sich ein „Stellwerk“, von welchem aus die Weichen und Signale bei den besonderen Betriebssituationen im Fußball-Sonderverkehr oder bei anderen Großveranstaltungen gesteuert werden können.

LINIEN/BETRIEB Die Eröffnung des neuen Stadions des SC Freiburg im Bereich der Messe verzögerte sich, sodass die Fußball-Saison 2020/2021 zunächst im alten Stadion begann. Trotz deutlich begrenzter Zuschauerzahlen wurde der Fußball-Sonderverkehr an Heimspieltagen nach bewährtem Schema wieder aufgenommen.

Die Fahrten der normalerweise in der Sommerjahreshälfte an jedem ersten Samstag im Monat verkehrenden Museumslinie 7 fanden dieses Jahr nicht statt.

LOCKDOWN-PHASE Nach dem auch in Freiburg zeitweise deutlich heruntergefahrenen Betrieb wurde mit wieder steigenden Fahrgastzahlen auch ein betrieblich besonderer Verstärkungsbetrieb organisiert, der sich teilweise nach dem Bedarf richtete. In diesem Zusammenhang kam es zu einer so nie dagewesenen Einsatzdichte von GT8Z auf der Linie 1, welche aus Kapazitätsgründen normalerweise auf weniger frequentierten Linien zum Einsatz kommen. Im weiteren Verlauf und auf dem Weg zum regulären Fahrplanangebot wurden auch wieder „Altwagen“ eingesetzt, welche vorher kleinere Anpassungen zum Schutz des Fahrpersonals bekamen. Dazu gehörte das Versperren der vorderen Türen und des vorderen Teils des Fahrgastraums. Um bei den GT8N wieder alle Türen nutzen zu können, wurden im Bereich der Fahrerkabine hochwertige Scheiben angebracht, welche bis Ende der Nutzung dieses Fahrzeugtyps installiert bleiben sollen. Dieser Schutz wurde vom Fahrpersonal über den Nutzen als „Spuckschutz“ hinaus als sehr positiv aufgenommen.

NICOLAI SCHMIDT

Freiburg im Breisgau

Freiburger Verkehrs AG (VAG)

..... www.vag-freiburg.de

Streckenlänge 43,1 km

Spurweite 1.000 mm

Fahrzeuge 72 Tw (davon nicht
Niederflur: 5)

Betriebshöfe 2
(davon einer für historische
Fahrzeuge)

Urbos-Tw 304 verlässt am
19. Mai 2020 die Freiburger
Altstadt durch die schmale
Durchfahrt unter dem Turm des
Schwabentors. Der siebenteilige
CAF-Niederflurwagen ist an
diesem Tag auf der Linie 1 im
Einsatz und strebt nun weiter
gen Littenweiler NICOLAI SCHMIDT





Görlitz: Die KT4D-Doppeltraktion aus den Tw 2305 und 2314 ist am 14. September 2020 auf der Zittauer Straße in Richtung Weinhübel unterwegs. Im Hintergrund die Heilig-Geist-Kirche ALEXANDER SCHMITZ



Gera: Der KTNF8-Tw 349 ist am 7. August 2020 auf Linie 1 an der Haltestelle Wintergarten zu sehen. Das namensgebende Gebäude am rechten Bildrand hat schon bessere Zeiten gesehen FRANK GECKS

Gera

WAGENPARK Eine Ausschreibung von Neufahrzeugen erfolgte nach wie vor nicht. Trotz vorliegender Gutachten (sie empfehlen zwölf neue Wagen) konnten sich die Stadtratsfraktionen nicht einmal darauf einigen, wie viele neue Straßenbahnen überhaupt notwendig sind. Im Juni 2020 wurde der Beschluss gefasst, den Kauf sechs neuer Wagen auszuschreiben. Wegen fehlender Wirtschaftlichkeitsprüfungen konnte der Beschluss nicht umgesetzt werden.

Die vorhandenen Hochflur-Tatra-Wagen werden aufgrund der ungewissen Neuwagenbeschaffung weiterhin eingesetzt und erhalten die vorgeschriebenen Untersuchungen. Bei den NGT8D beginnen die zweiten Hauptuntersuchungen.

Ende Oktober 2020 wurde durch den Verein Geraer Eisenbahnwelten e. V. der LOWA-Beiwagen mit der angeschriebenen Nummer 90 nach Gera zurückgeholt, der ab 2002 in Klingenthal aufgestellt war. Es handelt sich um den 1956 hergestellten Bw EB 198.03 der von der DR betriebenen Straßenbahn Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal.

INFRASTRUKTUR Das Jahr war geprägt von der Baustelle in der Wiesestraße. Seit August 2019 wird der gesamte Straßenquerschnitt zwischen der Haltestelle „An der Spielwiese“ und der Arminiusstraße erneuert. Von einigen Wochenenden abgesehen wurde der Straßenbahnverkehr aufrechterhalten. Dafür wurden zwei eingleisige Abschnitte eingerichtet. Im August 2020

konnten die neuen Gleise in den beiden Bauabschnitten in Betrieb genommen werden, sodass nun auf der anderen Straßenseite gebaut werden kann. Die Arbeiten werden sich auch über das gesamte Jahr 2021 erstrecken.

LINIEN/BETRIEB 2020 kam es an zwei Wochenenden zur Abtrennung des Betriebshofes vom Streckennetz: Im Januar 2020 wurde die Stromversorgung im Betriebshof erneuert, im August 2020 wurde ein Brückenzug der B 92, die über die Strecke in der Zeitbergstraße führt, abgerissen. Zu beiden Anlässen stellte man die für den Wochenendverkehr benötigten Fahrzeuge sowie einige Sonderfahrzeuge an verschiedenen Endstellen des Liniennetzes ab. Sonderverkehr mit historischen Fahrzeugen war während der pandemiebedingten Einschränkungen über mehrere Monate nicht möglich. Am 3. Oktober 2020 bot man dann anlässlich des 30. Jahrestages der deutschen Einheit und der Geraer Höhlenmeile öffentliche Fahrten zwischen Untermhaus und Zeulsdorf mit den Wagen 16 und 320 an. Sie verkehrten als Linie 5.

LOCKDOWN-PHASE Erst eine Woche nach den Schulschließungen in Thüringen verringerte die GVB ihr Fahrtenangebot. Ab 23. März 2020 galt der Ferienfahrplan, am 28. März 2020 trat dann ein Sonderfahrplan mit deutlich reduzierter Fahrtenzahl in Kraft. Auf der Linie 1 wurde an allen Tagen ein 30-Minuten-Takt eingeführt. Die Linie 3 wurde zwischen 5 Uhr und 18 Uhr alle 15 Minuten bedient, danach alle 30 Minuten. Der Nachtverkehr blieb von den Veränderungen unberührt. Die Linie 2 entfiel. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens verdichtete die GVB ab 3. April 2020 die Linie 3 wochentags zwischen 10 Uhr und 15:30 Uhr auf einen 7,5-Minuten-Takt. Weitere Lockerungen und ein damit verbundener wachsender Verkehrsbedarf brachte die Rückkehr zum Ferienfahrplan am 24. April 2020 sowie zum Normalfahrplan am 4. Mai 2020. FRANK GECKS

Görlitz

WAGENPARK Von seinen 14 Tatra KT4D-C benötigt der GVB weiterhin tagsüber unter der Woche neun Wagen für den Planauslauf, darunter drei Doppeltraktionen. Nach einem Unfall im November 2019 kam am 20. Januar 2020 der Tw 2313 zur Unfallausbesserung in die Werkstatt von Cottbusverkehr. Der KT4D-C 2310 erhielt 2020 eine Hauptuntersuchung und damit verbunden als zweiter Wagen den neuen GVB-Lack. Das bei den Görlitzer Wagen zuvor einige Jahre in Form einer LED-Lichtleiste montierte Tagfahrlicht baute die Werkstatt nun bei allen Wagen um, sodass ein Lichtstreifen innerhalb des Scheinwerfers diese Funktion übernimmt – was den Wagen optisch gut zu Gesicht steht. In der am 28. Februar 2020 veröffentlichten Gemeinschaftsausschreibung zur Beschaffung neuer Straßenbahnen zusammen mit Leipzig und Zwickau plant der GVB den Kauf von zunächst acht Wagen mit Option auf bis zu sechs weitere Fahrzeuge. Die Wagen sollen bei 2,3 Metern Breite etwa 30 Meter lang sein. Die Zuschlagserteilung ist nicht vor Frühjahr 2021 zu erwarten, sodass frühestens Anfang 2024 das erste neue Fahrzeug in Görlitz eintrifft. Der GVB strebt an, im besten Falle bis 2025 die komplette neue Flotte in Betrieb zu haben.

INFRASTRUKTUR Gleisbauarbeiten im Bereich der Kreuzung Biesnitzer Straße/Lutherstraße führten vom 20. bis 31. Juli 2020 zur Sperrung des Streckenastes zur Landeskronen.

Görlitz

Verkehrsgesellschaft Görlitz GmbH (VGG)

..... www.vgg-goerlitz.de

Streckenlänge 11,8 km

Spurweite 1.000 mm

Fahrzeuge ... 14 Tw (davon nicht Niederflur: 14)

Betriebshöfe 1

LINIEN/BETRIEB Seit März 2020 ist vorübergehend die Haltestelle Bahnhof/Südausgang aufgrund Straßen-Umleitungsverkehr provisorisch hinter den Gleisbogen in die Kunnerwitzer Straße verlegt.

LOCKDOWN-PHASE Zum 30. März 2020 wechselte der GVB pandemiebedingt in einen Sonderfahrplan auf der Grundlage des sonst an Sonntagen gültigen Grundtaktes mit halbstündlichen Fahrten. Am 15. Juni 2020 kehrten Straßenbahn und Bus zurück zum Normalfahrplan. MICHAEL SPERL

Gotha

WAGENPARK Die ursprüngliche Fertigstellung der Hauptuntersuchung und die Abnahme des KT4D 304, der wieder in einen farblichen Zustand der 80er-Jahre zurückversetzt wurde (beige mit roter Bauchbinde) hatte sich zwischenzeitlich verzögert, vorgesehen war zuletzt ein Wiedereinsatz bis zum Jahresende 2020.

Der aus Basel übernommene Be 4/8-Triebwagen 222 wurde mittels blauer Folien an die TW5B-Lackierung angeglichen und trägt gegenüber allen anderen Wagen eine „Negativ-Lackierung“, da lediglich die vorhandene rote Fläche durch blaue Folien ersetzt und die eigentliche Lackierung beibehalten wurde. Probefahrten im Sommer 2020 unter anderem zum Ostbahnhof verliefen erfolgreich. Gegenüber ursprünglichen Annahmen hat sich zwischenzeitlich eine erhebliche Verlängerung bei dem Umbau und der Zulassung eines Erstfahrzeuges ergeben. Offensichtlichste Änderungen betreffen die Frontscheinwerfer sowie insbesondere an der letzten Wagentür die Verringerung des Spaltmaßes zwischen Wagen und Bahnsteigkante.

INFRASTRUKTUR Wie geplant wurden zwischen 1. März 2020 und 31. Oktober 2020 die Bauarbeiten in der Friedrichstraße (Streckenabschnitt Hersdorfplatz – Hauptbahnhof), die bereits in ähnlichen Zeiträumen in den Vorjahren ausgeführt wurden, fortgesetzt. Die Linien 1 und 4

Gera

GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH

..... www.gvbgera.de

Streckenlänge 18,5 km

Spurweite 1.000 mm

Fahrzeuge 38 Tw

..... (davon nicht Niederflur: 20)

Betriebshöfe 1



Am Vormittag des 21. Mai 2020 ist die KT4D-Doppeltraktion 311+307 in Richtung Gotha – baubedingt zum Ostbahnhof umgeleitet – kurz vor der Haltestelle Boxberg unterwegs

FABIAN BARTHEL

Gotha

Thüringerwaldbahn und
Straßenbahn Gotha GmbH
..... www.waldbahn-gotha.de
Streckenlänge 36,3 km
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 26 (davon nicht
Niederflur: 16)
Betriebshöfe 1

wurden zum Ostbahnhof umgeleitet, die Linie 2 konnte entfallen und zum Hauptbahnhof richtete man Schienenersatzverkehr mit TWSB-eigenen Bussen ein.

LINIEN/BETRIEB Einschränkungen im Linienverkehr wurden durch die Thüringer Waldbahn und Straßenbahn Gotha mbH auch während des Lockdowns nicht vorgenommen, alle Linien verkehrten nach regulärem Fahrplan.
HEIKO FELLNER

Halberstadt

WAGENPARK Gut, wenn man Reserven hat. Denn seit die Leoliner 1 und 5 infolge eines Unfalls am 22. September 2020 ausfallen, kommen die beiden ex Freiburger (und ex Nordhausener) GT4-Tw 167 und 168 wieder regelmäßig im Linienverkehr zum Einsatz. Die beiden Leoliner sollen aber wieder in Betrieb gehen, trotz der nach wie vor angestrebten Einstellung des Trambetriebs 2025. Auch GT4-Tw 156 (ex Stuttgart) wird wieder für den Linienverkehr hergerichtet. Wenn einer der beiden derzeit eingesetzten GT4 gewartet wird, ersetzt ein Bus den ausfallenden Kurs.

Halberstadt

Halberstädter Verkehrsgesellschaft (HVG)
www.stadtverkehr-halberstadt.de
Streckenlänge 11,7 km
Spurweite: 1.000 mm
Fahrzeuge 9 Tw
Betriebshöfe 1

INFRASTRUKTUR Unabhängig vom Stilllegungsbeschluss wurden auch 2020 wieder Streckenabschnitte saniert: In den Sommerferien stand eine Schienenerneuerung in der Erich-Weinert-Straße an, wodurch es zu geänderter Linienführung mit reduziertem Fahrtenangebot kam. Dafür gab es während der Sommerferien wieder Linienverkehr zur Klus, und das alle 30 Minuten.

LOCKDOWN-PHASE Während des Lockdowns fuhr die Tram nur im Halbstundentakt, es herrscht wie fast überall Maskenpflicht. Seit 2. Juni 2020 fahren die Linien 1 und 2 wieder nach dem Regelfahrplan. STEFAN VOCKRODT

Halle an der Saale

WAGENPARK Weitere MGT-K der ersten Serie (Tw 661–690) erhielten 2020 Tagfahrlicht mittels LED-Leuchten analog der später beschafften zweiten Serie dieses Typs (MGT-K2). Bei der Hauptuntersuchung von MGT6D findet ein Umbau der Fenster zur Verbesserung der Luftzirkulation im Fahrzeug statt. Alle Oberfenster des Fahrgastraums sind künftig als Klappfenster ausgeführt, zuvor hatte die Hälfte dieser Fenster nicht zu öffnende Vollscheiben. Zu den ersten derart umgerüsteten Wagen gehören die MGT6D 638 und 640. Während Anfang 2020 montags bis freitags noch meist zwei Tatra-Großzüge – einer auf Linie 3 und an Schultagen ein zweiter auf der 5E – fuhr, endete dieser Einsatz am 28. Februar 2020. Nachdem der Verkehrsbetrieb dem designierten Museumswagen B4D-C 222 bis September 2020 eine erneute Hauptuntersuchung spendierte, kommt seit November 2020 der Zug 1156+1201+222 neben Einsätzen im Sonderverkehr auch wieder als Schülerkurs zum Einsatz. Alle weiteren bislang noch vorhandenen modernisierten Tatra – die T4D-C 1160, 1176, 1198 1221 sowie die B4D-C 195 und 204 – ließ die HAVAG bis November 2020 verschrotten.

INFRASTRUKTUR Erst am 15. Mai 2020 begingen Stadt und HAVAG offiziell den



Halle an der Saale: Am 9. November 2020 fährt der designierte Museumszug (1156+1201+222) zurück auf Linie, als Schülerkurs 8E am Moritzburging unterwegs zur Elsa-Brandström-Straße

FABIAN BARTHEL

Halle an der Saale

Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG)
..... www.havag.com
Streckenlänge 86,1 km
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 104 Tw
(davon nicht Niederflur: 2)
1 Bw (davon nicht Niederflur: 1)
Betriebshöfe 2

Bauabschluss des 1. Bauabschnitts Merseburger Straße, wo schon seit Sommer 2019 wieder Bahnen fahren. Versuchsweise erhielt in dem Bereich die Haltestelle Heinrich-Schütz-Straße eine neuartige elektronische Anzeige, die direkt in die Haltestellenstele integriert ist.

Vom 16. Juli bis 26. August 2020 ließ die HAVAG die Gleise der zentralen Achse Marktplatz – Franckeplatz unter Vollsperrung erneuern. Während der Sperrung fuhren die Linie 1 und die Nachtlinie 95 umgeleitet über Riebeckplatz und Am Leipziger Turm. Die Linien 3, 7 und 8 nutzten die Umleitungsroute via Am Steintor, Riebeckplatz, von dort fuhren die Linie 7 direkt nach Büschdorf und die Linien 3 und 8 weiter über Am Leipziger Turm. Die Linie 16 entfiel, die Nachtlinie 94 wendete am

Gleiswechsel an der Haltestelle Friesenstraße unweit des Steintors.

Nach langer Unterbrechung setzten ab 27. August 2020 Baufirmen im Auftrag der HAVAG die bereits 2017 begonnenen Arbeiten zur Neugestaltung der Wendeschleife und des Lützener Platzes in Bad Dürrenberg fort. Dort entstand auf der südlichen Seite der Wendeschleife jetzt der neue Endpunkt Markt als Stumpfendstelle, nachdem 2017 zunächst nur das Schleifengleis gekappt und die bisherige, nördlich gelegene Endstelle neu als Stumpfendstelle diente. Das jetzt wiederhergestellte neue Schleifengleis in der Straße Markt wird nur noch im Sonderverkehr befahren. Seit Schuljahresbeginn endete wegen dieser Baustelle die Überlandlinie 5 bereits drei Haltestellen vor dem eigentlichen Streckenendpunkt in Kirchfahrendorf, von dort fuhr Schienenersatzverkehr auf dem letzten Streckenstück bis Bad Dürrenberg.

LOCKDOWN-PHASE Infolge der pandemiebedingten Einschränkungen galt ab 18. März 2020 der Ferienfahrplan; schon ab 23. März 2020 trat an dessen Stelle ein etwas verstärkter Samstagsfahrplan mit 20-Minuten-Grundtakt, zugleich stellte die HAVAG damit die Linien 4 und

Halberstadt: Die GT4 sind wieder im (werk)täglichen Einsatz zurück. Am 29. September 2020 ist Tw 167 stadtwärts vom Bahnhof kommend auf der Richard-Wagner-Straße unterwegs

MICHAEL KOCHENS





Hannover: Ein „Silberpfeil“-Gespann aus zwei TW2500 biegt im Einsatz auf der Linie 6 am 9. Mai 2020 aus der Freundallee auf den Bischofsholer Damm und erreicht gleich die Haltestelle Kerstingstraße AXEL KAUFMANN

16 ein. Bereits ab 25. März 2020 sorgte montags bis freitags eine Zusatzlinie 4E zwischen Hauptbahnhof und Heide in der Hauptverkehrszeit für Entlastung der aufgrund der Taktausdünnung teils übervollen Bahnen, eine weitere Entlastungslinie 8E fuhr ab 14. April 2020 in der Relation Elsa-Brändström-Straße – Reileck. Ab 20. April 2020 galt wieder der Normalfahrplan, allerdings vorerst ohne Schülerverkehrverstärker.
MICHAEL SPERL

Hannover

WAGENPARK Mit der Ablieferung von Tw 3153 am 2. Juli 2020 ist die Serie TW 3000 komplett ausgeliefert. Einen

Monat später, am 3. August, fuhr Tw 3153 erstmals im Liniendienst. Die TW 3000 laufen planmäßig auf den Linien 2, 3, 4, 5, 7, 8 und 17. Wenn an der Haltestelle Hannover Congress-Centrum (Stadthalle) der Hochbahnsteig in Betrieb geht, wird auch Linie 11 mit TW 3000 gefahren werden können. Die letzten 40 Wagen der TW 6000 (Tw 6221–6260) erhalten eine sogenannte Retro-Hauptuntersuchung, die ersten Fahrzeuge sind inzwischen wieder im Linieneinsatz.

INFRASTRUKTUR Die Ausrüstung der Haltestellen mit Hochbahnsteigen geht ihrem Ende entgegen, sodass das Stadtbahnnetz der ÜSTRA ab 2021 wohl komplett barrierefrei sein wird. Ein Baubeginn für die geplanten bzw. beschlossenen Neubautrecken Wallensteinstraße – Arnum (geplante Eröffnung 2024) und Garbsen – Garbsen Mitte (Linie 4, unterminiert) ist derzeit noch nicht abzusehen.

LOCKDOWN-PHASE Während des Lockdowns galt vom 17. März bis 10. Mai 2020 ein Sonderfahrplan, der für die

meisten Stadtbahnlinien einen 15-Minuten-Takt vorsah. Die Linien 3, 4, 5, 6 und 7 fuhren mit Dreiwagenzügen. Bei den TW 6000, die während des Lockdowns nur auf Linie 9 fuhren, wurden die Türen an den Wagenenden gesperrt und die Endbereiche mit Gittern abgetrennt. Grundsätzlich öffneten alle anderen Türen an den Haltestellen automatisch, die Reinigungsintervalle der Fahrzeuge wurden verdichtet. Am 11. Mai 2020 kehrte die ÜSTRA zum Normalfahrplan zurück, allerdings entfielen vorerst noch die Schülerzüge auf den Linien 1 und 9 sowie die Expresszüge der Linie 10. Seit dem 3. Juni 2020 wird wieder regulär gefahren, auch der Nachtschnellverkehr wurde wieder aufgenommen. Die „Pandemiegitter“ der TW 6000 bleiben aber vorerst.

STEFAN VOCKRODT

Heilbronn

WAGENPARK Durch die aktuelle Ausschreibung neuer Fahrzeuge (VDV-Tram-Train) unter anderem im Zusammenhang mit der Albtal Verkehrs Gesellschaft mbH (AVG) wird wahrscheinlich auch Heilbronn ab Mitte der 2020er-Jahre in den Genuss neuer Zweisystem-Stadtbahnwagen kommen.

NICOLAI SCHMIDT

Heilbronn

Albtal Verkehrs Gesellschaft mbH (AVG) www.avg.info
Streckenlänge 6,3 km
Spurweite 1.435 mm
Fahrzeuge und Betriebshof:
..... siehe Karlsruhe (AVG)

Jena

WAGENPARK Die farbliche Anpassung der jüngsten GT6M 620–633 der Baujahre 2002/2003 an das neue Corporate-Design wurde bis auf Tw 628, wel-

Jena

Jenaer Nahverkehr GmbH,
Stadtwerke Jena Gruppe
..... www.nahverkehr-jena.de
Streckenlänge 26,45 km
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 38 Tw
Betriebshöfe 2

cher nach wie vor Vollwerbung besitzt, beendet. Zudem wurden alle Wagen dieser Baujahre mit LED-Scheinwerfern ausgerüstet.

Im Rahmen der geplanten Beschaffung der neuen Straßenbahnen durch die Jenaer Nahverkehr GmbH hat die Stadt Jena am 8. April 2020 eine „Endschaftserklärung“ abgegeben. Die Bahnen im kalkulierten Wert von über 150 Millionen Euro müssen vor allem über Kredite finanziert werden. Da die aktuelle Betrauung des JNV zum Jahresende 2023 endet, wird mit der „Endschaftserklärung“ den finanzierenden Banken die Zusicherung gegeben, die Bahnen nach einem möglichen Auslaufen der Direktvergabe in das kommunale Eigentum zu übernehmen.

Am 26. August 2020 gab der Verkehrsbetrieb die Vergabe eines Auftrages an Stadler für 24 Tramlink bekannt. 16 davon sind siebenteilig, 42 Meter lang und können 234 Fahrgäste befördern. Die Züge sind mit 75 Sitzen und Platz für fünf Rollstühle in drei Multifunktionsbereichen ausgestattet. Die restlichen acht Wagen sind fünfteilig bei 32 Metern Länge und bieten 174 Fahrgästen Platz, davon 46 auf Sitzplätzen. Vier Rollstühle können in zwei Multifunktionsbereichen aufgenommen werden. Ergänzend wird Stadler die Wartung der Straßenbahnen für 24 Jahre (mit Option für acht weitere Jahre) übernehmen. Der ehemalige Jenaer Gotha Tw 107II fand Anfang Juni 2020 vor der „Ostalgiekantine & Klubhaus der Werktätigen“ in Oschersleben einen neuen Platz.

INFRASTRUKTUR Anfang August 2020 erfolgten Ausschreibungen zur Anpassung der Infrastruktur in Vorbereitung der neuen Fahrzeuge. So sollen unter anderem die Haltestellen im Verlauf der Linien 1 und 5 an die Länge der neuen Fahrzeuge angepasst werden. Die Gleisgeometrie an verschiedenen Stellen soll verändert werden.

Da sich die Hinweise auf einen Verkauf des denkmalgeschützten alten Depots in der Dornburger Straße verdichteten, hat sich im März 2020 eine Stiftung „Haus der Jugend und Technik“ ge-



Heilbronn: Am 14. April 2020 zeigt sich ein ET 2010-Gespann, angeführt von Tw 960, bei der Einfahrt in die Haltestelle Harmonie NICOLAI SCHMIDT

gründet, die dieses übernehmen möchte, um es einer sinnvollen Nutzung zu zuführen.

Als Folge eines Unfalls mit Tw 632 am 17. Oktober 2019 in der Dornburger Straße soll nun das Parken in dieser Straße zwischen Clara-Zetkin-Straße und Scharnhorststraße auch stadtauswärts komplett verboten werden.

Am 31. August 2020 wurde der planmäßige Straßenbahnbetrieb bis Zwätzen wieder aufgenommen. Die bisherige Haltestelle Naumburger Straße wurde dabei zu einer Zwischenendstelle mit einem zwischen den Streckengleisen liegenden Stumpfgleis umgebaut und in Löbstedt umbenannt. Die bisherige Ausweichhaltestelle Löbstedt wurde rund 100 Meter weiter nördlich neu errichtet und heißt jetzt Flurweg. Kurz hinter dieser neuen Haltestelle, in Höhe der Maria-Pawlowna-Straße, befindet sich der neue Übergang von der Zwei- zur Eingleisigkeit.

Ende Oktober 2020 wurden nun die neuen Pläne in der Presse veröffentlicht. So soll der nächste Abschnitt des zweigleisigen Ausbaus von der Maria-Pawlowna-Straße bis Zwätzen Anfang 2023 in Angriff genommen werden. 2024 bis 2026 soll dann in zwei Bauabschnitten der Weiterbau ins Himmelreich erfolgen.

Durch das Dresdener „Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH“ wurde ein Entwurf für ein Nahverkehrskonzept 2030+ erstellt. Darin werden auch fünf Erweiterungen des Straßenbahnnetzes untersucht, von denen drei



Jena: Blick am 31. August 2020 auf die neue Zwischenendstelle Löbstedt mit GT6M-Tw 615 in Richtung Zwätzen. Die Haltestelle Naumburger Straße wurde ein Stück Richtung Stadt verschoben ULRICH LUGE

derzeit empfohlen werden. Neben der genannten Himmelreich-Anbindung gelten eine Strecke über Westbahnhof Fachhochschule und Beutenberg nach Winzlerla sowie die Verlängerung von Jena-Ost über die Fuchslöcher (bis 2035) bis nach Wogau/Jenaprießnitz (nach 2035) als aussichtsreich.

LINIEN/BETRIEB Das Defizit des Nahverkehrs (Straßenbahn und Bus) hat sich von 2010 bis 2018 von 3,6 Millionen Euro auf 6,1 Millionen Euro fast verdoppelt. Vom 10. bis zum 30. August 2020 wurden die Linien 1 und 4 wieder von der Naumburger Straße bis zur Altenburger Straße zurückgezogen, um Restarbeiten und die Anbindung der Neubaugleise an die Bestandsstrecke vorzunehmen. Am 18. August 2020 begannen Probe- und Einweisungsfahrten zwischen Naumburger Straße und Zwätzen. Am 31. August 2020 wurde der planmäßige Straßenbahnbetrieb

wieder aufgenommen. Die neue Zwischenendstelle Löbstedt wird aber noch nicht planmäßig als solche genutzt.

Während der Thüringer Herbstferien fanden vom 17. Oktober bis 30. Oktober 2020 Gleisbauarbeiten auf der Oberauestrecke statt. Die Linien 1, 4 und 5 wurden über Kahlaische Straße und Lobedaer Straße zum Burgapark umgeleitet. Ein SEV E wurde zwischen Stadtzentrum und Burgapark über die Stadtrodaer Straße eingerichtet. Die Station Sparkasensarena konnte nicht bedient werden.

LOCKDOWN-PHASE Am 25. März 2020 wurde ohne vorherige Ankündigung der Fahrplan total ausgedünnt. Die Linien 3, 4 und 5 wurden eingestellt. Linie 1 (Naumburger Straße – Stadtzentrum – Oberaue – Göschwitz – Lobeda-West – Lobeda-Ost) und 2 (Jena-Ost – Winzlerla) verkehrten wie sonst im Nachtverkehr alle 30 Minuten. Nach massiven Protesten (vor allem vonseiten des Uni-

linikums) wurde bereits einen Tag später auf Linie 1 ein 15-Minuten-Takt geboten. Ab 1. April 2020 fuhr die Linie 1 von 5 Uhr bis 18 Uhr im 7,5-Minuten-Takt, von 18 bis 21 Uhr alle 30 Minuten, die Linie 2 unverändert, die Linie 3 verkehrte von 5 Uhr bis 18 Uhr alle 30 Minuten. Ab dem 24. April 2020 galt dann wieder der normale Ferienfahrplan und ab 4. Mai 2020 der Normalfahrplan.

ULRICH LUGE

Karlsruhe

WAGENPARK Im August 2020 ging die Beschaffung mit der Ausschreibung von Neufahrzeugen in eine neue Phase: In Zusammenarbeit mit vier weiteren Ab-

Karlsruhe

Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK) www.vbk.info
Albtal Verkehrs Gesellschaft mbH (AVG) www.avg.info

Betriebsstreckenlänge VBK 73 km

Betriebsstreckenlänge AVG (eigen oder gepachtet)... 284,8 km

Betriebsstreckenlänge AVG (befahren) 506,9 km

Spurweite 1.435 mm

Fahrzeuge VBK 106 Tw
(davon nicht Hochflur: 1)

Fahrzeuge AVG 216 Tw
(davon nicht Hochflur: 44, davon
Mittelflur: 133)

Betriebshöfe 3

Karlsruhe: Die Einsätze der letzten Gleichstrom-Hochflurwagen beschränken sich weitgehend auf die Hauptverkehrszeit. In den Tagen vor und nach Sperrung der Gleise im Bereich der Haltestelle Yorkstraße in den Sommerferien fuhren nochmal einige Umläufe der Linien S1 und S11 hochflurig, um die Züge aufwandsarm zur Hinterstellung während der Ferien in Hochstetten zu bringen. Am 29. Juli 2020 verlässt Tw 567 auf dem Weg nach Bad Herrenalb die Station Kurt-Schumacher-Straße

NICOLAI SCHMIDT





Kassel: Die Anpassungen des Straßenbahnbetriebs an die Pandemie brachte auch veränderte Einsatzgebiete der Beiwagenzüge. Am 6. Mai 2020 ist das Gespann 607+501 auf der Linie 6 kurz vor der Haltestelle Am Weinberg in Richtung Brückenhof unterwegs

FABIAN BARTHEL

nehmen in Deutschland und Österreich wurden Fahrzeuge ausgeschrieben (VDV-Tram-Train). VBK und AVG beteiligen sich direkt und indirekt an der Ausschreibung mit Fahrzeugen in unterschiedlichen Konfigurationen. Dabei sind unter anderem eine Zweisystemvariante für 750 Volt Gleichstrom und 15 Kilovolt Wechselstrom (AVG) sowie eine Einrichtungsvariante ausschließlich für 750 Volt Gleichstrom (VBK) vorgesehen. Die letzte große Ausmusterungswelle brachte mit sich, dass nur noch wenige hochflurige Einsystem-Stadtbahnwagen in Karlsruhe verblieben sind.

INFRASTRUKTUR Ab Anfang August 2020 wurde mit Testfahrten im Tunnel der „Kombilösung“ begonnen. Im weiteren Verlauf steht unter anderem die Schulung des Fahrpersonals im Vordergrund. Die Eröffnung ist für das Jahr 2021 geplant. Eine neuerlich aufgekommene Diskussion zur Beibehaltung von Gleisen in der Kaiserstraße auch nach Eröffnung des darunterliegenden Tunnels für den Fahrgastverkehr wurde im Gemeinderat mit großer Mehrheit abgelehnt. In diesem Zusammenhang wurde auch eine eventuelle Rückzahlung von Fördermitteln in Höhe von etwa 300 Millionen Euro ins Feld geführt, die bedingt durch mögliche Minderverkehre in der Kriegsstraße (parallele Neubaustrecke zur Kaiserstraße) hätten zurückgefordert werden können. Die neuerlich viel bedachte Verkehrs-

wende mit erwartbar höherem Fahrgastaufkommen wurde bei der Entscheidung nicht berücksichtigt.

Nach 31 Jahren wurde das Wendedreieck an der Lassallestraße (Siemensallee; Endstelle der Linie 2) außer Betrieb genommen. Die ursprünglich als Provisorium angelegte Endstelle, wurde durch die Verlängerung nach Knielingen Nord überflüssig.

LINIEN/BETRIEB Der Vater des „Karlsruher-Modells“ Dieter Ludwig verstarb am 16. Juli 2020 in Ettlingen bei Karlsruhe, er wurde 81 Jahre alt. Dieter Ludwig hat mit seiner Lebensleistung maßgeblich dazu beigetragen, die „gute alte Straßenbahn“ mit in eine sichere Zukunft zu nehmen, ihre Position nicht nur zu stärken, sondern sie vor allem an den richtigen Stellen bedeutend weiterzuentwickeln. Die persönliche Strahlkraft und die Kraft seiner Ideen und Projekte haben weit über die Gren-

zen Karlsruhes und Deutschlands hinaus deutliche Wirkung gezeigt.

NICOLAI SCHMIDT

Kassel

WAGENPARK Der im März 2018 am Übergang mit der Oberzwehrener Straße kurz vor der Haltestelle Keilsbergstraße verunfallte NGT8-Tw 672 ist seit Februar 2020 zurück in Kassel. Im Bombardier-Werk in Bautzen konnte das Fahrzeug repariert werden, der Wagenkasten des A-Teils ist ein Neubau.

INFRASTRUKTUR Zwischen 4. und 19. April 2020 erneuerte die KVG am Walther-Schücking-Platz die beiden Weichen der Verzweigung ins Druseltal und auf die Helleböhnstrecke. Letztere Trasse bediente vom Schulzentrum Brückenhof bzw. von Mattenberg aus eine Sonderlinie 9, die am Hasselweg – eine Haltestelle vor dem Walther-Schücking-Platz – per Kletterweiche wendete.

Der Sommer war von Bauarbeiten im Stadtzentrum geprägt: Zwischen 4. Juli und 2. August 2020 stand der Austausch der Nordost- und Südostseite des Gleisdreiecks am Ständeplatz auf dem Plan, zeitgleich und bis zum 16. August 2020 wurden Weichen und Gleisbögen an der Haltestelle Scheidemannplatz erneuert. Die Regiotram fuhr zeitweise über den Lutherplatz Umleitung, endete zwischen 13. Juli und 2. August 2020 aber schon komplett am Hauptbahnhof. Vom 25. Juli

bis 16. August 2020 wendete die Linie 5 schon in der Schleife am Mattenberg. In dieser Zeit tauschte die KVG zwischen den Haltestellen Kleingartenverein und Baunatal/Stadtmitte die Schienen.

LOCKDOWN-PHASE Ab 17. März 2020 wechselte die KVG in einen Sonderfahrplan: Angeboten wurde lediglich der Sonntagsfahrplan mit Halbstundentakt und Anschlüssen am Königsplatz. Auch die Betriebszeit beschränkte sich auf die Zeit von 6:30 Uhr bis 20:30 Uhr, ab 30. März 2020 startete der Straßenbahnbetrieb schon um 5:30 Uhr. Er lief bis zum letzten Innenstadt-Anschluss um 20:45 Uhr. Schon ab 24. März 2020 setzte die KVG auf der Linie 1 planmäßig Doppeltraktionen ein, die Beiwagenzüge gelangten auf den Liniennetzbund 3/6 und damit erstmals auch auf die Helleböhnstrecke. Die Regiotram beschränkte sich auf einen Stundentakt, anfangs mit Einzeltraktionen. Ab dem 27. April 2020 galt ein neuer Sonderfahrplan, tagsüber fuhren die Straßenbahnen alle 15 Minuten. Nun wechselte der Takt ab 18:30 Uhr auf das am Sonntag übliche 30-Minuten-Intervall, am Abend wurde wieder ein eingeschränkter Straßenbahnbetrieb angeboten. Erst mit Ende der hessischen Sommerferien am 17. August 2020 kehrte die KVG zum Normalfahrplan zurück.

FREDERIK BUCHLEITNER

Kassel

Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) www.kvg.de
Streckenlänge (Straßenbahn) **54 km/128 km***
 Spurweite 1.435 mm
 Wagenpark ... 80/28* Tw + 10 Bw
 (davon nicht Niederflur: 3)
 Betriebshöfe 2
 *RegioTram



Köln: Dort, wo sich am 26. April 2020 eine K4000-Doppeltraktion der Linie 12 der Haltestelle Wilhelm-Sollmann-Straße nähert, entsteht gegenwärtig bereits die neue Zufahrtsstrecke zum künftigen Betriebshof Weidenpesch neben der heutigen Hauptwerkstatt

MICHAEL BEITELSMANN

Köln

WAGENPARK Im Jahr 2020 wurden bis zum Redaktionsschluss die B-Wagen 2401 (ex 2101), 2408 (ex 2108) und 2419 (ex 2119) nach Zweiterstellung wieder in Betrieb genommen. Zur Modernisierung abgestellt waren die Wagen 2110, 2114, 2115. Damit ist von der ursprünglichen Serie 2100 nun kein Fahrzeug mehr im Einsatz.

Am 28. Oktober 2020 wurde der neu gestaltete Niederflurwagen 4525 auf dem Neumarkt präsentiert. Die Bahn nimmt Bezug auf das bundesweite Festjahr „1700 Jahre jüdisches Leben in Deutschland“. Mit der Aktion wollen die Stadt Köln, die Synagogen-Gemeinde Köln und die KVB ein Zeichen für Demokratie und gegen Antisemitismus und Rassismus setzen.

Die 20 bestellten Hochflurwagen von Bombardier werden voraussichtlich ab Frühjahr 2021 ausgeliefert. Zunächst kommen zwei Vorabfahrzeuge, die Gesamtserie soll bis Ende 2022 komplett sein. Es ist davon auszugehen, dass sie als Erstes die zehn B-Wagen der Waggon-Union ersetzen (Wagen 2251–2260, Baujahr 1988–1990), da diese massive Probleme mit Rissbildungen in den Wagenkästen aufweisen.

In den kommenden Jahren möchte die KVB die Beschaffung von rund 200 weiteren Hochflurwagen ausschreiben. Sie hat das Markterkundungsverfahren aufgenommen. Dazu kommen rund 60 Mittelteile, um rund 70 Meter lange Ein-

heiten bestehend aus einem Sechs- und einem Achtachser bilden zu können. Derart verlängerte Züge sind aktuell für die Linien 4, 13 und 18 in Gespräch. Dagegen wurde die Ausschreibung für neue Niederflurzüge zum Ersatz der K4000 zwischenzeitlich zurückgenommen. Stattdessen läuft dem Vernehmen nach nun ein Verhandlungsverfahren.

INFRASTRUKTUR Aufgrund des Neubaus der Leverkusener Autobahnbrücke kommt es derzeit regelmäßig zu Einkürzungen der am linken Rheinufer unter der Brücke verlaufenden Linie 12. Betroffen waren im Berichtszeitraum die Wochenenden 2./3. und

6./7. November 2019 sowie 22./23. August, 29./30. August und 7./8. November 2020. Die Linie 12 endete an diesen Wochenenden jeweils in Niehl.

Neben der Hauptwerkstatt in Weidenpesch errichtet die KVB einen neuen Betriebshof für 64 Stadtbahnen. Teil des Projekts ist der Bau einer rund 850 Meter langen neuen Zufahrtsstrecke, die südlich der Haltestelle Wilhelm-Sollmann-Straße an die Gleise der Linien 12 und 15 auf der Neusser Straße angebunden wird. Rodungsarbeiten konnten bis Ende 2019 abgeschlossen werden, am 2. März 2020 begann die Realisierung des Planums. In den Sommerferien kam es vom 29. Juni bis zum

Köln: Am 16. März 2020 ist das B80S-Gespann 2035+2031 nahe der Haltestelle Steigerwaldsiedlung unterwegs. Seit Juli ist der Tw 2035 im aktuellen KVB-Outfit foliert im Einsatz

MICHAEL KOCHERS



Köln

Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
..... www.kvb-koeln.de
Streckenlänge **197,7 km**
Spurweite **1.435 mm**
Fahrzeuge ... **382 Tw** (davon nicht Niederflur: 193)
Betriebshöfe **3**
(+ 5 Abstellanlagen)

9. August 2020 zu einer Trennung der Linien 12 und 15. In diesem Zeitraum wurden u. a. die ersten beiden Abzweigweichen für die Zufahrtsstrecke eingebaut. Tagsüber verkehrten beide Linien von Süden kommend bis zur Haltestelle Scheibenstraße und wendeten planmäßig auf dem Gelände der Hauptwerkstatt, abends fuhren sie nur bis zur noch weiter südlich liegenden Haltestelle Mollwitzstraße. Die beiden nördlichen Streckenäste wurden zu einer durchgehenden Verbindung Chorweiler – Wilhelm-Sollmann-Straße – Merkenich verknüpft. An der Haltestelle Wilhelm-Sollmann-Straße benutzte dieser Pendel provisorische Bahnsteige sowie den linienmäßig seit Jahrzehnten nicht mehr befahrenen nördlichen Schenkel des dortigen Gleisdreiecks.

Die Linien 12 und 15 sowie außerdem die Linie 16 waren vom 13. bis zum 15. März 2020 auch in der Südstadt unterbrochen. Grund dafür waren Gleisbaumaßnahmen auf dem Saliering. In die-



Krefeld: Die DUEWAG-M8C leisten für die SWK Mobil weiter wichtige Dienste. Am 18. März 2020 verlässt M8C-Tw 850 auf dem Weg von Hüls zum Rheinhafen die Haltestelle Steeger Dyk

MICHAEL KOCHEMS

sem Zusammenhang wurde der Abzweig der Linie 12 nach Zollstock erneuert. Die Linien 12 und 15 fuhren von Merkenich bzw. Chorweiler kommend lediglich bis Barbarossaplatz. Dagegen wurde die Linie 16 in zwei Hälften getrennt: Die nördliche verkehrte ab der Haltestelle Poststraße über die Severinsbrücke bis Koelnmesse, die südliche anstelle der temporär eingestellten Linie 17 in den Nord-Süd-Tunnel bis Severinstraße. Beide Hälften waren so an der Haltestelle Severinstraße auf unterschiedlichen Ebenen miteinander verknüpft.

Die unterirdische Haltestelle Vingst wurde aufgrund des Einbaus von Aufzügen vom 6. bis zum 17. April 2020 ohne Halt durchfahren. Am Knotenpunkt Barbarossaplatz wurden vier Weichen und eine Kreuzung auf der Westseite ausgetauscht. Die Linie 18 musste daher zwischen dem 1. und 7. April 2020 getrennt werden, Fahrgäste konnten zur Weiterfahrt zu Fuß an der Baustelle vorbeigehen. Dafür war auf der stadtauswärtigen Seite des Barbarossaplatzes ein zusätzlicher provisorischer Bahnsteig aufgestellt worden. Zwischen dem 14. und 19. April 2020 konnten die Linien 13 und 18 nicht über die Mülheimer Brücke fahren. In diesem Zeitraum wurden die Weichen am linksrheinischen Brückenkopf erneuert, um die Streckengeschwindigkeit erhöhen zu können. Linksrheinisch fuhren beide Linien bis Slabystraße, rechtsrheinisch gab es einen Pendelverkehr der Linie 18 zwischen Wiener Platz und Thielenbruch. Außerdem wurde das Angebot der Linien 3 und 4 verstärkt.

Neben der bereits geschilderten Maßnahme im Zusammenhang mit dem neuen Betriebshof in Weidenpesch gab

es in den Sommerferien weitere Baumaßnahmen mit Streckensperrungen. So war die Linie 16 vom 27. Juni bis zum 1. Juli 2020 zwischen Rodenkirchen und Sürth getrennt, um eine Weiche und 640 Holzschwellen austauschen zu können. Deutlich länger, nämlich vom 5. Juli bis 9. August 2020, dauerte eine Trennung der Linie 7 auf der rechten Rheinseite. Anlass war die Sanierung von rund 1,1 Kilometer Strecke in Westhoven und Ensen inklusive eines neuen Unterbaus sowie der Ertüchtigung von zwei Bahnübergängen. Die Trennung umfasste zunächst den Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen Poll Baumschulenweg und Ensen Gilgaustraße, am Wochenende 8./9. August 2020 außerdem den nördlich angrenzenden Abschnitt bis Deutzer Freiheit. Diese erweiterte Sperrung wurde zur Erneuerung eines Unterwerks genutzt. Brückenbauarbeiten der Deutschen Bahn am Deutzer Bahnhof führten zu einer Trennung der Linien 3 und 4 zwischen den Haltestellen Suevenstraße und Koelnmesse am Wochenende 11./12. Juli 2020. Hier sind in den kommenden Jahren weitere Sperrungen zu erwarten, da sukzessive alle Gleisbrücken am Ostkopf des Bahnhofs ausgetauscht werden.

Die Linie 18 war auf der Eisenbahnstrecke der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) an den Wochenenden 12./13. September 2020 zwischen Brühl Mitte und Bornheim, 19./20. September 2020 zwischen Schwadorf und Bornheim sowie 7./8. November 2020 zwischen Bornheim und Roisdorf West getrennt. Hintergründe waren Erneuerungsarbeiten an der Oberleitung der Bahnübergänge Lannerstraße und Holzweg sowie

an einer Weiche im Bahnhof Bornheim. Vom 10. bis zum 12. Oktober 2020 konnte die Linie 7 die eingleisige Frechener Innenstadtstrecke infolge des Austausches der Gleise nicht befahren, die Bahnen endeten deshalb bereits an der Haltestelle Frechen Bahnhof.

LINIEN/BETRIEB Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 wurde im Netz der KVB samstags zwischen etwa 9 und 20 Uhr analog zum Fahrplan von Montag bis Freitag der Zehn-Minuten-Grundtakt eingeführt. Bislang verkehrten die Stadtbahnen samstags nur alle 15 Minuten. Die Anpassung führt zu einer erheblichen Ausweitung der Betriebsleistung. Wie auch montags bis freitags soll die Linie 18 tagsüber zwischen Klettenberg und Buchheim alle fünf Minuten verkehren, die Linie 1 zwischen Junkersdorf und Brück ebenfalls, aber nur am Nachmittag ab circa 15 Uhr. Auf der Linie 12 endet dagegen zukünftig jede zweite Fahrt in Niehl, sodass die weiterführende Strecke nach Merkenich samstags nur noch alle 20 statt 15 Minuten bedient wird. Da diese Strecke vor allem die Fordwerke erschließt, wird dort am Wochenende kein dichter Takt benötigt. Noch ausstehend sind Entscheidungen der benachbarten Gebietskörperschaften hinsichtlich der Frage, ob die Taktverdichtung mittelfristig auch auf den grenzüberschreitenden Streckenabschnitten der Linien 1, 7, 16 und 18 umzusetzen ist. Ferner wird im Dezember 2020 der abendliche 15-Minuten-Takt um eine Stunde bis Mitternacht verlängert. Anschließend beginnt weiterhin das Rendezvous-System im 30-Minuten-Takt.

LOCKDOWN-PHASE Während der Zeit des Lockdowns im Frühjahr verkehrten die Bahnen der KVB ab dem 18. März 2020 nach einem angepassten Samstagsfahrplan. Nachtfahrten zwischen 1 und 4 Uhr wurden gestrichen, das Abendangebot ausgedünnt. Andererseits gab es auf den Stadtbahnlinien 1, 7 und 18 Verstärkerfahrten in den Morgenstunden, um im Berufsverkehr ausreichende Abstände in den Fahrzeugen gewährleisten zu können. Tagsüber wurde der reguläre Fahrplan am 23. April 2020 wiederhergestellt, die Einschränkungen in den Abend- und Nachstunden entfielen zum 11. Mai 2020. Seit dem 27. April 2020 gilt auf Grundlage der entsprechenden Anordnung der nordrhein-westfälischen Landesregierung im gesamten öffentlichen Nahverkehr eine Maskenpflicht.

DR.-ING. CHRISTOPH GRONECK

Krefeld

WAGENPARK Krefeld vermeldet im Jahr 2020 keine erwähnenswerten Maßnahmen und Veränderungen beim Wagenpark, der Infrastruktur und im Betrieb sowie Liniennetz.

LOCKDOWN-PHASE Die Bahnen fuhren ab 23. März 2020 werktags nach dem Samstagsfahrplan. Mit der Wiedereröffnung von Schulen ab 20. April 2020 wurden von Betriebsbeginn bis etwa 8 Uhr die Taktungen für die Linien 041 und 044 auf 15 Minuten verdichtet. Durch die Verlängerung der sonst am Hauptbahnhof endenden Linie 043 bis „Edelstahlwerk Tor 3“ fuhren auch zwischen Innenstadt und Stahldorf Bahnen im Viertelstundentakt. Ab 4. Mai 2020 kehrte SWK Mobil zum normalen Fahrplan zurück. MICHAEL KOCHEMS

Leipzig

WAGENPARK Die Auslieferung der Neufahrzeuge vom Typ NGT10 "XL" von Solaris/Stadler läuft mittlerweile planmäßig und ohne große Verzögerungen. Seit Ende Juli 2020 wird parallel die Nachbestellung der Tw 1042–1061 geliefert, sodass die Inbetriebnahme nicht mehr in numerischer Reihenfolge erfolgt. Der

Krefeld

SWK Mobil GmbH

..... www.swk.de

Streckenlänge 45 km

Spurweite 1.000 mm

Fahrzeuge 38 Tw (davon nicht Niederflur: 7)

Betriebshöfe 1

Unfallwagen 1003 wurde nach zweijähriger Reparatur Ende 2020 wieder auf Linie gesichtet.

Mit der fortschreitenden Inbetriebnahme der neuen Straßenbahn-Generation werden nach und nach mit Fristablauf die T4D-M1 abgestellt. Den 2019 nach Dnipro verkauften 20 Tatra folgten im Spätsommer 2020 weitere 15 Bahnen. Im Herbst 2020 waren in Leipzig noch 65 Tatra-Wagen einsatzfähig. Die Wagen, die noch bis 2024 mit gültigen Fristen unterwegs sind, wurden für künftige Vier-Wagen-Züge umgebaut. Drei Triebwagen sollen mit einem Beiwagen gekuppelt als 60-Meter-Einheit für Großveranstaltungen (vor allem für Fußballspiele) zum Einsatz kommen. Der Beginn des Einsatzes ist für das Frühjahr 2021 vorgesehen. Weiterhin rüstete man einige Fahrzeuge mit einem Vorsatz-Schneepflug aus. Die Hauptuntersuchungen an den NGT8 und NGT12 verlaufen planmäßig.

Die beiden „Gläsernen Leipziger“ Tatra-Wagen 1700 und 1800 fahren seit Weihnachten 2019 wieder auf der Großen Leipziger Stadtrundfahrt mit der Straßenbahn. Diese wurde allerdings von Mitte März bis Anfang Oktober 2020 nicht angeboten.

Am 28. Februar 2020 schrieben die LVB zusammen mit den GVB Görlitz und SVZ Zwickau die Beschaffung von bis zu 187 Niederflur-Straßenbahnen aus. Die LVB beteiligt sich dabei verbindlich vorerst mit 25 45-Meter-Zügen (Lief-

rung 2023/25), sieben Optionen sehen bis 2030 weitere 65 XXL- und 66 30-Meter-Bahnen vor.

INFRASTRUKTUR Das Jahr 2020 stand ganz im Zeichen der drei großen Baumaßnahmen Bornaische Straße, Haltestelle Goerdelerring und Rosa-Luxemburg-Straße.

Während im Frühjahr die Bornaische Straße komplex unter Vollsperrung saniert wurde, musste der Betriebshof Dölitz geräumt werden. Die Fahrzeuge wurden von anderen Höfen gestellt, der eigentlich stillgelegte Betriebshof Leutzsch wurde wieder für die Linien 7 und 15 in Betrieb genommen.

Ende März 2020 begannen die Umbaumaßnahmen der zentralen Haltestelle Goerdelerring. Es kommt infolge der Arbeiten zu Linienverschnügelungen; die Bahnen und Nachtbusse halten an nunmehr zwei Außen- und einem breiten Mittelbahnsteig. Ab 31. August 2020 konnte der erste Teil der neuen Haltestellenanlage (Steige C und D) von den Linien 3, 4, 7, 9 und 15 wieder befahren werden.

Am 5. Juni 2020 wurde nach über zweijähriger Bauzeit die Plagwitzter Brücke im Zuge der Linie 14 (32) wieder für die Straßenbahn freigegeben. Die Umleitung über Angerbrücke konnte nun entfallen. Eigentlich sollten im Oktober 2019 die Bauarbeiten abgeschlossen sein.

Die stark marode Rosa-Luxemburg-Straße wurde von Juni bis November

Leipzig

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)
GmbH www.l.de
Streckenlänge 145,6 km
Spurweite 1.458 mm
Fahrzeuge... 237 Tw (davon nicht
Niederflur: 65),
43 Bw (alle Niederflur)
Betriebshöfe 3
(+ HW + 2 Abstellanlagen)

2020 unter Vollsperrung saniert. Auch dieses Projekt hatte Verschnügelungen und Schienenersatzverkehr zur Folge.

Außerdem fanden weitere Instandhaltungsmaßnahmen im Netz statt: Im Februar 2020 wurde die Gleisschleife Meusdorf instand gesetzt. Grünau Nord musste für Restarbeiten nochmals gesperrt werden. Während der Sommerferien erfolgten Arbeiten an den Georg-Schwarz-Brücken (Linie 7) und am Gleisdreieck Portitzer Allee (Linie 3). Im Oktober 2020 wurde zusammen mit Straßensanierungs-Arbeiten auf der Dieskaustraße die marode S-Kurve im Bereich Huttenstraße ausgetauscht.

Der weitere Ausbau des Technischen Zentrums Heiterblick erfolgt seit Sommer 2020. Die bisherige Abstellfläche wird um weitere zehn Abstellgleise und ein Umfahrgleis erweitert. Ziel ist es, bis Mitte 2022 insgesamt 60 Kurse von Heiterblick aus zu stellen.

Für 2021 ist der erste Bauabschnitt des barrierefreien Ausbaus der Halte-

stelle Adler (Linien 1 und 3) geplant, außerdem sollen Bauarbeiten an den Gleisdreiecken am Wilhelm-Leuschner-Platz stattfinden.

LINIEN/BETRIEB Zu Beginn der Sommerferien am 18. Juli 2020 wurden die Zeiten der 30-Minuten-Takte mit Sammelanschlüssen ausgedehnt. Werktags beginnen bereits um 21:45 Uhr (statt 22:45 Uhr) die Anschlüsse. Sonn- und feiertags werden bis 10:15 Uhr und ab 20:45 Uhr Sammelanschlüsse durchgeführt. Grund ist die pandemiebedingt geringere Nachfrage im Freizeitverkehr. Die Linie 2 (Grünau Süd – Naunhofer Straße) ist seither sonn- und feiertags nicht mehr im Einsatz.

LOCKDOWN-PHASE Vom 23. März bis 30. August 2020 führte man einen Sonderfahrplan im 15-Minuten-Takt ein. Um den Mindestabstand von Personen zu wahren, fuhren auf den Linien 2 und 8 dann 45-Meter-Einheiten (NGT8+NB4 und NGT6-Doppeltraktionen). Die Linien 16 fuhr zeitweise früh auf 7,5 Minuten verstärkt. Erst zum 2. Juni 2020 wurden die Linien 7, 11 und 15 wieder auf den gewohnten Zehn-Minuten-Takt umgestellt. Erst mit Schuljahresbeginn am 31. August 2020 kehrte man, mit Ausnahme der Baulinie 32, wieder zum Normalfahrplan zurück. Weiterhin eingestellt bleibt die Nachtstraßenbahnlinie N10, die nur am Wochenende im Einsatz war. DIRK EDELMANN

Leipzig: Für sechs Wochen war im Frühjahr der eigentlich stillgelegte Betriebshof Leutzsch für die Linien 7 und 15 wieder am Netz. Der diensthabende Rangierer ließ es sich in der Nacht zum 16. März 2020 nicht nehmen, die nebeneinander aufgereihten Tatra-Großzüge stilecht als „27“ zu beschildern, die bis 2001 zum Straßenbahnhof Leutzsch fuhr

PAUL SCHMIDT





Magdeburg: Am 9. September 2020 treffen die KT4D-Züge 1292+1293 und 1288+1289 am Domplatz aufeinander

FREDERIK BUCHLEITNER

Magdeburg

WAGENPARK Im März 2020 wurden acht KT4Dmod aus Berlin übernommen, die die Zeit bis zum Eintreffen der neuen Niederflurwagen überbrücken und den vom Stadtrat geforderten Zehn-Minuten-Takt nach Rothensee sicherstellen sollen. Zum Einsatz kommen sie seit 27. August 2020 vorwiegend auf den Ergänzungslinien 3 und 5. Die restlichen vier T6A2 und zwei B6A2 waren auch 2020 weiterhin auf verschiedenen Linien im Einsatz.

Am 13. Juli 2020 veröffentlichten die MVB die Ausschreibung zur Neubeschaffung von 35 neuen Niederflurwagen. Kurz zuvor war der Fördermittelbescheid eingegangen. Für die Anschaffung der neuen Straßenbahngeneration stellt das Land 61 Millionen Euro bereit. Die MVB selbst bezahlen 69 Millionen Euro für die Bahnen. Die zu beschaffenden Neufahrzeuge sollen die Niederflurstraßenbahnen der ersten Generation von 1995 ersetzen. Die neue Straßenbahn, die intern bei der MVB als „NGT 10D“ betitelt wird, soll mit etwa 38 Metern Länge ihre Vorgängerin um ganze neun Meter übertreffen und mit 2,40 Meter insgesamt zehn Zentimeter breiter als die bisherigen Fahrzeuge sein. Gegenstand der Vergabe sind die Konstruktion, Fertigung, Lieferung und Inbetriebnahme von bis zu 63 Straßenbahnen (70 Prozent Niederfluranteil), davon 35 als Festbestellung und 28 als Optionsfahrzeuge, deren Ersatzteilversorgung und Instandhaltung über einen Zeitraum

von 24 Jahren sowie die Lieferung von vier Ersatzdrehgestellsätzen. Im Frühjahr 2021 soll der Lieferer bekanntgeben werden.

INFRASTRUKTUR Nach entsprechendem Baufortschritt des Tunnels unter den Brücken am Hauptbahnhof konnte am 27. August 2020 die Strecke unter den Bahnhofsbrücken in Betrieb genommen werden. Vier Linien stellen nach fast dreieinhalb Jahren jetzt wieder die kurze Verbindung aus dem Westen der Stadt in die Innenstadt sicher. Da die östliche Tunnelausfahrt noch gebaut wird, müssen die Bahnen allerdings in Richtung Innenstadt einen Umweg über den Bahnhofsvorplatz (Willy-Brandt-Platz) nehmen. Da auch die neue Haltestelle am Kölner Platz wegen der Bauarbeiten noch nicht fertiggestellt ist, wurde in der Olvenstedter Straße in Höhe Finanzministerium ein provisorischer Halt eingerichtet. Der Adelheidring wurde ab August 2020 für etwa ein Jahr wegen umfangreicher Straßen- und Gleisbauarbeiten gesperrt, sodass die Bahnen über die Olvenstedter Straße umgeleitet werden.

Die Neubaustrecke Raiffeisen-/Warschauer/Schönebecker Straße als Teil der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn soll nach Redaktionsschluss am 19. Dezember 2020 in Betrieb genommen werden. Im Anschluss müssen nur noch der Abzweig von der Warschauer in die Schönebecker Straße in Richtung Innenstadt und eine neue Haltestelle Benediktinerstraße gebaut werden. Deshalb soll zunächst die Linie 2 die neue Strecke als Umleitung nutzen. Wenn die komplette Kreuzung an der Schönebecker Straße fertig ist, wird das Liniennetz im Herbst 2021 wieder teilweise geändert werden.

Im Kannenstieg wurde die Verlängerung ab der Ebendorfer Chaussee gleisbauseitig zu großen Teilen fertiggestellt. Die Arbeiten sollen bis Mitte 2021 andauern. Mittlerweile liegt auch der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt



Mainz: Am 8. September 2020 zeigt sich Tw 276 auf der Fahrt entlang der Mainzelbahn von Marienborn zum Lerchenberg

CHRISTIAN LÜCKER

davor vom Hermann-Bruse-Platz bis zur Ebendorfer Chaussee vor, sodass endlich Baurecht für die gesamte Strecke vom Damaschkeplatz bis zur Endstelle im Kannenstieg besteht. Grund für die Verzögerung im besagten Abschnitt waren schwierige Verhandlungen mit privaten Grundstückseigentümern. Die Realisierung dieses Abschnitts ist für 2021 bis 2023 vorgesehen.

Erneuert wurden das Gleisdreieck Otto-von-Guericke-Straße/Ernst-Reuter-Allee, Teile der Lübecker und größere Abschnitte der Großen Diesdorfer Straße. Dort sollen die Arbeiten auch 2021 weitergehen.

Die Sanierung der 2013 vom Hochwasser geschädigten Strecke entlang des August-Bebel-Dammes zwischen Korbwerder und Betriebshof Nord wurde entgegen vorheriger Planung noch nicht begonnen. Dies soll ab Mitte November 2020 in mehreren Abschnitten geschehen.

Im Betriebshof Südost steht nach anderthalb Jahren Umbauzeit eine neue 2,4 Millionen Euro teure Unterflurhebeanlage zur Verfügung. Am 10. Juni 2020 ging ein neues Unterwerk im Bereich der Hauptwerkstatt in Betrieb.

Am 24. Februar 2020 fand der erste Spatenstich für das Großbauvorhaben „Ersatzneubau Strombrückenzug“ statt. In der ersten Bauphase (circa 18 Monate) ist dabei noch mit keinen Einschränkungen für den Straßenbahnverkehr zu rechnen.

Auf Antrag der Fraktionen von CDU und FDP und Tierschutzpartei beauftragte der Stadtrat im Oktober 2020 die Verwaltung, mit einer Studie die Wirtschaftlichkeit und Machbarkeit einer Streckenverlängerung durch die Halberstädter Chaussee bis hinter die Königstraße in Ottersleben zu prüfen. Die nötigen Finanzmittel für die Studie in Höhe von 120.000 Euro werden in den Haushaltsplan für 2021 eingestellt. Einen Schub könnte das Projekt auch insofern bekommen, als die Stadt erklärte, ein großes Gewerbegebiet im

Südwesten der Stadt nahe der Autobahn A 14 zu entwickeln. Erste Planungen einer Straßenbahn nach Ottersleben stammen schon aus den 1970er-Jahren, kamen aber nie zur Ausführung. Von 1953 bis 1970 wurde Ottersleben durch den O-Bus erschlossen.

LINIEN/BETRIEB Seit 27. August 2020 werden die neuen Bahnhofsbrücken wieder von vier Linien (1, 3, 4 und 6) passiert. Seither fährt die Linien 1 (Sudenburg – IKEA) über Südring, Olvenstedter Platz, Hauptbahnhof, die Linien 3 (Klinikum Olvenstedt – Leipziger Chaussee) über Hauptbahnhof und Wiener Straße, die Linien 4 (Klinikum Olvenstedt – Cracau) ebenfalls über Hauptbahnhof und die Linien 5 (Klinikum Olvenstedt – Messiegelände) über Westring und Wiener Straße. Jede zweite Fahrt der Linien 10 (Sudenburg – Barleber See) endet nun in Rothensee. Die übrigen Linien blieben unverändert.

LOCKDOWN-PHASE Ab 23. März 2020 wurde wochentags nach einem angepassten Samstagfahrplan gefahren. Ab 4. Mai 2020 kehrten die MVB bis auf Ausnahmen wieder zum Standardfahrplan zurück, der ab 2. Juni 2020 ohne Ausnahmen galt. **DITMAR PAUKE**

Mainz

INFRASTRUKTUR Auch im Jahr 2020 kam es zu verschiedenen Baumaßnahmen im Straßenbahnnetz und dadurch zu Ersatzverkehr. Vom 5. bis 23. April 2020 mussten die Straßenbahnlinien 50 und 51 ab Hauptbahnhof in Richtung Fin-

Magdeburg

Magdeburger Verkehrsbetriebe
GmbH & Co. KG
..... www.mvbn.net
Streckenlänge 65,12 km
Spurweite 1.435 mm
Fahrzeuge. . . Tw 95 (davon nicht
Niederflur: 12)
Bw 13 (alle nicht Niederflur)
Betriebshöfe 2

Mainz

Mainzer Verkehrsgesellschaft mbh
(MVG). www.mvg-mainz.de
Streckenlänge 28 km
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 40 (davon nicht
Niederflur: 4)
Betriebshöfe 1

then durch Busse ersetzt werden. Wegen Bauarbeiten an der Straßenbahnstrecke zwischen Gemarkungsgrenze und Römerquelle fuhren vom 25. Mai bis 11. Juni 2020 alle Bahnen der Linie 50 in Finthen zur Poststraße (statt Römerquelle).

In den Sommerferien wurden in der Hattenbergstraße 2.000 Meter Gleis und rund 5.700 Quadratmeter Oberfläche erneuert. Vom 4. Juli bis 16. August 2020 konnten deshalb keine Straßenbahnen zwischen Hauptbahnhof und Finthen verkehren. Sie wurden durch Busse ersetzt. Ab 20. Juli mussten die Straßenbahnen wegen Bauarbeiten in der Schillerstraße auch von und nach Hechtsheim durch Busse ersetzt werden. Straßenbahnen waren dann nur noch als Linie 51 und 52 unterwegs. Aufgrund von Gleisarbeiten in Gonsenheim mussten die Straßenbahnlinien 50 und 51 vom 12. Oktober bis 24. Oktober 2020 erneut auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – Finthen durch Busse ersetzt werden.

Der Mainzer Stadtrat hat im Juni 2020 einen Ausbau des Straßenbahnnetzes beschlossen. Sie soll in den kommenden zehn Jahren mit dem „Straßenbahnnetz 2030“ deutlich erweitert werden. Realisiert werden soll die Verbindungsspanne auf der Binger Straße zwischen Münsterplatz und Alicenplatz. Für einen möglichen Innenstadtring liegt schon länger eine Machbarkeitsstudie vor. Mit einer weiteren Strecke soll das Heiligkreuzviertel zusammen mit Teilen der Oberstadt und Weisenaus an das Straßenbahnnetz angebunden werden. Für mögliche Anbindungen des rheinhessischen Umlandes an das Straßenbahnnetz ist ebenfalls eine Studie vorgesehen.

LINIEN/BETRIEB Nach den Sommerferien wurde der Betrieb der Linie 59 vorerst wieder aufgenommen. Da die Fahrzeuge aber wegen des auf Anfang November 2020 verschobenen Semesterbeginns und des weitgehenden Online-Betriebs der Universitäten nur gering ausgelastet waren, stellte die Mainzer Verkehrsgesellschaft die wenig genutzte Linie am 6. November 2020 wieder ein. Die frei gewordenen Ressourcen nutzt man nun zur Verstärkung im Schülerverkehr auf den anderen Straßenbahnlinien.

LOCKDOWN-PHASE Mit Schließung aller Schulen und Kitas in Rheinland-Pfalz wurde ab 16. März 2020 auf den Ferienfahrplan umgestellt, den man ab 20. März 2020 weiter reduzierte. Erst ab 4. Mai 2020 fuhren viele Linien tags-

über weitestgehend wieder nach dem Montag-bis-Freitag-Fahrplan. Der Sonntagsfahrplan galt weiter auch an Samstagen. Auch der Nachtverkehr war weiter eingeschränkt. Erst ab 20. Juni 2020 wurde der Fahrplan stufenweise normalisiert und seit 4. Juli 2020 gilt wieder der normale Fahrplan.

CHRISTIAN SCHMIDT

München

WAGENPARK Das zweite Jahr in Folge erteilte die Technische Aufsichtsbehörde die zum Freitag vor dem jährlichen Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 die Zulassung dringend benötigter Neufahrzeuge. Nachdem Ende 2018 die vier- und zweiteiligen Vertreter der Avenio-TZ-Reihe nach gut einem Jahr Zulassungsprozess freigegeben wurden, folgten die neun Dreiteiler (T3) der Avenio-TZ-Reihe am 16. Dezember 2019 in den Fahrgastbetrieb. Die überlastete Werkstatt im überfüllten einzigen Betriebshof an der Einsteinstraße kommt weiterhin nicht hinterher, die Fahrzeuge fristgemäß zu warten. Besonders die fällige größere Inspektion der S-Wagen (Stadler Variobahn) geriet dabei im Jahr 2020 ins Hintertreffen, mehrere Wagen warteten über Monate auf ihre Untersuchung. Die trotz zahlreicher Baustellen angespannte Wagensituation blieb daher auch im Jahr 2020 präsent: Auf den Linien 12 und 28 ersetzten über mehrere Monate hinweg Busse einzelne ausgefallene Tramkurse, die zweiteiligen Avenio waren neben planmäßigen Einsätzen auf den Verstärkerlinien 15 und 29 auch auf mangels Kapazität ungeeigneten, stark nachgefragten Linien anzutreffen.

Zwischen 10. und 25. August 2020 weilte der Tw 2501 auf einem Ausflug in Graz, um vor einer dortigen Fahrzeugneubestellung für Siemens als Ver-

München

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

..... www.mvg.de

Streckenlänge 82 km

Spurweite 1.435 mm

Fahrzeuge 134 Tw

(davon nicht Niederflur: 2),

..... 3 Bw

Betriebshöfe ... 1 + 1 Abstellanlage

treter des Avenio Probe- und Messfahrten zu unternehmen.

Der P-Tw 2006 fuhr im Jahr 2020 seinem 54. Betriebsjahr entgegen. Der Einsatz des Hochflurwagens ist weiterhin auf der Linie 15 vorgesehen, mangels Werkstattkapazitäten kommt es aber immer wieder zu mehrwöchigen Ausfällen, ebenso warten die beiden P-Tw 2005 und 2010 auf ihre Reparatur. Aus Platzgründen lagerte die MVG den zuletzt im Jahr 2015 eingesetzten P-Tw 2031 in die Hauptwerkstätte aus. Die schon länger als Ersatzteilspeicher genutzten P-Tw 2021 und 2028 wurden ebenso wie Beiwagen 3014 im Juli 2020 an Privat verkauft und verließen das Gleisnetz.

Der M-Fahrschulwagen 2924 ist nach nicht in die Tat umgesetzten Reaktivierungsplänen für den Fahrschuldienst wieder zurück im Museumsbestand und steht seit Juni 2020 in der Ausstellung des MVG-Museums. Auch die Untersuchung der beiden Museumswagen 721+1509 des Typs J (Fuchs, Kriegsstraßenbahnwagen) nähert sich dem Abschluss, ihren ersten gemeinsamen Einsatz seit 2001 beim 125. Jahrestag der Inbetriebnahme der elektrischen Straßenbahn verschob die MVG pandemiebedingt.

INFRASTRUKTUR Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 ging der umge-

baute Knotenpunkt am Romanplatz in Betrieb, für die Linie 16 gibt es hier nun ein eigenes Ausweichgleis. Am 6. April 2020 begann die Großbaustelle am Bahnhofplatz: Im Rahmen der Erneuerung der Gleiskreuzung auf der Nordseite konnte endlich eine Doppelgleisverbindung aus der Arnulfstraße in die Prielmayerstraße entstehen, die bei Störungen, Baustellen und künftig auch im Linienbetrieb neue Verknüpfungen ermöglicht. Für die Linie 20 ist ein drittes Haltestellengleis angelegt worden, dessen Einfahrtsweiche südseitig an der Bayerstraße erst ab März 2021 eingebaut wird. Bis Juni 2020 war noch der Weiterbetrieb der Linien 20 und 21 aus der Dachauer Straße möglich, seitdem war bis Ende November 2020 der gesamte nördliche Bahnhofplatz ohne Trambetrieb. Noch nicht fertig geworden ist die Einmündung in die Prielmayerstraße Richtung Karlsplatz (Stachus), was mindestens bis Jahresende zu einem angepassten Bauliniennetz führt.

Seit April 2020 hält die Tramlinie 17 nicht mehr am Deutschen Museum, der Trambetrieb zollt hier der seit Frühjahr laufenden Sanierung der Ludwigsbrücken Tribüt. Von Dezember 2020 bis mindestens Mitte 2022 ist nun das Brückenbauwerk unter der Tramtrasse zur Erneuerung fällig, zwischen Isartor und Max-Weber-Platz ist die Tramstrecke über den Gasteig in dieser Zeit unterbrochen.

Am 9. April 2020 reichten die Stadtwerke München den Planfeststellungsantrag für die Tram-Westtangente ein, die ab 2026 vom Romanplatz durch Laim und Haderm nach Obersendling zur Aidenbachstraße führen soll. Der Baubeginn dieser schon 1991 grundsätzlich beschlossenen, danach aber stets verzögerten rund acht Kilometer langen Achse durch den Münchner Westen ist für 2023 anvisiert.

München: Im intensiven Baujahr 2020 kamen gleich fünf Baustellenlinien (31, 36, 37, 38 und 39) zum Einsatz. Von Juni bis November fuhr die Linie 31 zwischen Sendlinger Tor und St.-Veit-Straße und ersetzte damit den Ostast der Linie 21. Am 10. August trifft R2-Wagen 2106 in der Schleife St.-Veit-Straße den Avenio-T2-Tw 2707

FREDERIK BUCHLEITNER





Naumburg: An der Stumpfendstelle Salztor steht Lowa-Tw am 26. April 2020 zur Abfahrt Richtung Bahnhof bereit

MIKE EWALD

Im Juli 2020 begann der Bau einer Interimswerkstätte auf dem Gelände der Tram-Hauptwerkstätte, um Reparaturstände in der weiterhin wegen Bau-schäden teilgesperrten Hauptwerkstätte zu kompensieren. Zwischen 4. Oktober und 1. November 2020 fuhr die Linie 20 nur bis zum Westfriedhof, in dieser Zeit erneuerten die Stadtwerke München am Moosacher Bahnhof die erst zwölf Jahre alte Wendeschleife am Bunzlauer Platz aufgrund von Gleis-schäden. Ab März 2021 steht neben dem Einbau der Weiche in das dritte Haltestel-lengleis am Bahnhofplatz auch die teil-weise Erneuerung der Gleise in der zen-tralen Sonnenstraße auf der Agenda. Der im Sommer 2021 geplante Austausch des Gleisdreiecks an der Siglstraße führt zu wochenlangen Streckensperrungen der Äste zum Gondrellplatz und nach Pasing.

LINIEN/BETRIEB Am 16. Dezember 2019 nahm die Verstärkerlinie 29 zwi-schen Willibaldplatz und Hochschule München ihren Dienst auf. Die Verbin-dung unterstützt die überlastete Linie 19 nach Laim und ersetzt auf ihrem Nordast die nun entfallene Linie 22.

LOCKDOWN-PHASE Auf den Trambetrieb wirkten sich die behördlichen Anordnun-gen ab 16. März 2020 nur geringfügig aus: Entgegen erster Ankündigungen blieb die Verstärkerlinie 28 in Betrieb, lediglich die Linie 29 fiel bis zum 24. April 2020 aus. Die MVG folgte den Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunterneh-men und schränkte auch bei den anderen Verkehrsträgern U-Bahn und Bus nur den Betrieb von Verstärkerfahrten ein.

FREDERIK BUCHLEITNER

Naumburg

INFRASTRUKTUR Im Februar 2020 wur-de der Gleisbogen in der Bahnhofstraße erneuert, dank einer Überhöhung ist jetzt eine höhere Fahrgeschwindigkeit möglich. Ganzjährig führte man die Sanierungsar-beiten am und im Straßenbahndepot fort. Das betraf die Regenwasserabführung, den Austausch aller alten Fenster durch neu angefertigte sowie die Sanierung der

Naumburg a. d. Saale

Naumburger Straßenbahn GmbH
www.naumburger-strassenbahn.de
Streckenlänge 2,8 km
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 6 Tw
(alle nicht Niederflur)
1 Bw (alle nicht Niederflur)
Betriebshöfe 1

östlichen Fassade, die auch einen neuen Anstrich bekam. Anschließend begannen die Arbeiten an der westlichen Außenseite und erneut der Frontfassade. Schließlich ersetzte man im November 2020 auch die Weiche zur Einfahrt in das Betriebsge-lände sowie den dazugehörigen Gleis-bogen des Streckengleises.

Der Burgenlandkreis als Aufgaben-träger des ÖPNV beauftragte das In-stitut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und Betrieb (IVE) der Technischen Uni-versität Braunschweig mit der Unter-suchung eines Ringschlusses der Stra-ßenbahn. Die im Oktober 2020 an die Stadt übergebene Studie empfiehlt eine Schleifenlösung über den Lindenring.

LINIEN/BETRIEB Um der weiter stei-genden Nachfrage gerecht zu werden, wurden im September, nach der Lock-down-Phase, Fahrplananpassungen um-gesetzt. Um bessere Anschlüsse zu ge-währleisten, verlegte man die erste Fahrt zum Hauptbahnhof um zehn Minuten vor. An allen Tagen gibt es eine zusätz-liche Abendfahrt jeweils zum Haupt-bahnhof und zum Salztor, die letzte Fahrt erfolgt um 21 Uhr. Von September bis Dezember 2020 erfolgt samstags eine Verstärkung des 30-Minuten-Grund-taktes mit je einer zusätzlichen Fahrt pro Richtung von 9:34 Uhr bis 18 Uhr.

LOCKDOWN-PHASE Eine Einschrän-kung des Grundfahrplanes gab es nicht, jedoch entfielen viele zusätzliche Lini-enfahrten infolge ausgefallener Veran-staltungen. Die nun geschlossenen Fahr-ererkabine wurden mit dem Einbau von Zähltafeln umgerüstet. Der im Sep-



Nordhausen: Combino-Duo-Tw 203 am 10. September 2020 an der Haltestelle Ilfeld Bahnhof, abfahrend Richtung Südharz-Klinikum

JENS PERBANDT

tember 2020 eingeführte neue Sams-tagsfahrplan – mit zusätzlichen Fahrten – wurde ab dem 14. November 2020 wieder ausgesetzt. Es gilt der ebenfalls im September 2020 eingeführte Sonn-tagsfahrplan.

MIKE EWALD

Nordhausen

INFRASTRUKTUR Aufgrund von Schacht-Sanierungsmaßnahmen in der Stollber-ger Straße kam es vom 17. bis 28. August 2020 zu einer Streckensperrung der Lini-en 1 und 10 zwischen dem Theaterplatz und Südharz Klinikum. Als Ersatz wurde in dem Zeitraum eine neue Verstärkerli-nie 4 zwischen Bahnhofplatz und Nord-hausen Ost eingerichtet.

LOCKDOWN-PHASE Ab 17. März 2020 verkehrten die Linien 1 und 2 nach dem Ferienfahrplan, welcher ab 30. März 2020 auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt wurde. Zum Schutz der Fahrer wurden die Fahrerkabine und die erste Tür für Fahrgäste gesperrt, der Fahrscheinver-kauf durch den Fahrer wurde eingestellt. Die ursprünglich in diesem Jahr geplan-ten Feierlichkeiten zum 120-jährigen Be-stehen der Straßenbahn Nordhausen und den dabei vorgesehenen Straßenbahn-korso sagte man aufgrund der Pandemie ab. Einige Fan-Artikel waren aber schon beschafft und können erworben werden. Die Verkehrsbetriebe Nordhausen planen jetzt als Ersatz entsprechende Feierlich-keiten zum 125-jährigen Bestehen im Jahr 2025.

JENS PERBANDT

Nürnberg

WAGENPARK Die sukzessive Fahrzeu-gertüchtigung wird nun mit den viertei-

ligen Triebwagen der Serie 1100 fortge-setzt. Als erstes umgebautes Fahrzeug soll Tw 1109 im November 2020 in den Einsatz gehen.

INFRASTRUKTUR Seit Jahren bildet die enge Bahnüberführung (Spitzname: Mausloch) an der Julius-Loßmann-Stra-ße einen neuralgischen Punkt im Ver-kehrsgeschehen des Nürnberger Südens. Die gemeinsame Fahrbahn müssen sich Straßenbahn und Auto-verkehr teilen, was regelmäßig zu Stö-rungen des Straßenbahnverkehrs ein-schließlich Schäden an der Fahrleitung führt. Bislang scheiterte ein Neubau der Brücke an offenen Fragen vor allem der Finanzierung zwischen Stadt und DB AG. Wenn sich auch inzwischen eine Lö-sung anbahnen könnte, taucht ein wei-teres Problem auf: Während der Bauzeit müsste die Straßenbahnlinie 5 zwischen Trafowerk und Worzeldorfer Straße ge-raume Zeit gesperrt werden – eine Zumutung für die Fahrgäste!

Daher wurde ein älterer Plan wie-der aus der Schublade geholt: Ein Stra-ßenbahn- Lückenschluss zwischen Gi-bitzenhof und Finkenbrunn über Diana- und Minervastraße. Platz ist dort genü-gend vorhanden, weitgehend sogar für einen eigenen Gleiskörper. Außerdem könnte dadurch die Straßenbahn-Schwerpunktwerkstatt Süd eine zwei-te Zufahrt erhalten, was bei Störungen wichtig ist. Die Absicht der Stadt Nürn-berg ist nun, die rund 1,5 Kilometer lan-ge Neubaustrecke möglichst rasch zu verwirklichen. Danach könnte in Ruhe die neue Bahnüberführung in der Ju-lius-Loßmann-Straße gebaut werden, ohne den Straßenbahnanschluss zur Worzeldorfer Straße auf längere Zeit kappen zu müssen.

Im März 2020 wurde der Strecken-verlauf der Straßenbahnbindung des neuen Stadtteils Lichtenreuth beschlos-sen: Hinter der Haltestelle Tristanstraße wird die Frankenstraße überquert (neue Haltestelle dort: Hirsolimaplatz), ehe die Gleise zwischen dem Bundesamt für Mi-gration und Flüchtlinge und dem „Z-Bau“ zur Ingolstädter Straße führen

Nordhausen

Stadtwerke Nordhausen – Holding für Versorgung und Verkehr GmbH
www.stadtwerke-nordhausen.de

Streckenlänge 6,6 km
(+ 11 km Linie 10)
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 12 Tw
Betriebshöfe 1



Plauen: Tatra-Tw 216 trägt auch 2020 sein Retro-Farbkleid. Am 21. September 2020 steht er an der Dr.-Karl-Gelbke-Straße NORBERT KUSCHINSKI

(neue Haltestelle). Dann geht es entlang der Brunecker Straße und über das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Nürnberg Süd hinüber zum U-Bahnhof Bauernfeindstraße, wo die Straßenbahn eine Wendeschleife erhält. Zwei weitere Zwischenhalte entstehen noch vorher: Parkstraße Nord und Technische Universität. Von der Bauernfeindstraße ist in weiteren Schritten eine Verlängerung über Messe und Bertolt-Brecht-Schule bis zum Klinikum Süd denkbar.

LINIEN/BETRIEB Die durch eine private Großbaumaßnahme verursachten Arbeiten an der früheren Hauptpost nördlich der Allersberger Unterführung dauerten weiter an. Somit blieb der Straßenbahnabschnitt über die Widhalmstraße weiterhin gesperrt und das tatsächlich befahrene Streckennetz – es handelt sich jedoch um keine Stilllegung! – knapp 500 Meter kürzer als im „Normalzustand“.

Fast schon Tradition für Nürnberg ist im Sommer eine mehrwöchige Teilstreckensperrung wegen Gleisarbeiten. Diesmal ließ die VAG am Neutorgaben Gleise erneuern, was vom 27. Juli bis 4. September 2020 Auswirkungen auf die Linien 4 und 6 hatte. Wegen der zentralen Lage der Baustelle musste der komplette Straßenbahnverkehr zwischen Plärrer und Friedrich-Ebert-Platz sowie Hallertor und Westfriedhof entfallen und durch Busse (Linien E4 bzw. E6) ersetzt werden. Die Straßenbahnlinie 4 wurde geteilt: Südast zwischen Gibitzenhof und Plärrer, Nordast zwischen Friedrich-Ebert-Platz und Am Wegfeld. Da am Friedrich-Ebert-Platz keine Wendemöglichkeit besteht, kam wiederum die über die Betriebsverbindung durch

die Pirkheimerstraße erreichbare Stadtparkschleife zu temporärem Linienverkehr, allerdings ohne Bedienung der früheren Zwischenhalte.

LOCKDOWN-PHASE Die Straßenbahn verkehrte wegen des gesunkenen Fahrgastaufkommens ab 16. März 2020 nach dem Ferienfahrplan. Neben dem Entfall einzelner Verstärkerfahrten bedeutete dies vor allem den Verzicht auf den Fünf-Minuten-Takt der Linie 4 (Gibitzenhof – Am Wegfeld) morgens und nachmittags. Zudem entfiel die Haltewunschasten-Regelung – an allen Haltestellen wurde nun generell gehalten. Eine Woche später stellte die VAG den montags bis freitags stattfindenden Straßenbahnbetrieb auf einen erweiterten Samstagsfahrplan um. Das Attribut „erweitert“ steht dabei für eine Taktfolge ab 5 Uhr morgens, die samstags normal erst ab 9 Uhr einsetzt.



Oberhausen: Am 4. April 2020 steht Tw 208 in Sterkrade am Neumarkt abfahrbereit in Richtung Mülheim zum Hauptfriedhof MICHAEL BEITELSMANN

Die nächste Einschränkung begann am 28. März 2020: Samstags galt fortan der Sonntagsfahrplan.

Erste Lockerungen gab es dann ab 27. April 2020: Montags bis freitags galt zunächst der Ferienfahrplan. Ab 2. Mai 2020 fuhr die VAG an Samstagen nach dem normalen Fahrplan, ehe seit 11. Mai 2020 der Regelfahrplan wieder für alle Straßenbahnlinien gilt.

ULRICH ROCKELMANN

Oberhausen

LOCKDOWN-PHASE Für die Linie 112 galten die bei der Ruhrbahn genannten Einschränkungen.

MICHAEL KOCHEMS

Plauen

WAGENPARK Tw 203 wurde im Februar 2020 ausgesondert und im Juni 2020 verschrottet. Damit sind noch 14 KT4D-M sowie neun NGT vorhanden.

Oberhausen

Stadtwerke Oberhausen AG
..... www.stoag.de
Streckenlänge 9,6 km
(Linie 112, Betrieb: Ruhrbahn)
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 6 Tw
Betriebshöfe 0

Plauen

Plauener Straßenbahn GmbH (PSB)
..... www.strassenbahn-plauen.de
Streckenlänge 16,4 km
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 23 Tw (davon nicht
Niederflur: 14)
Betriebshöfe 1

Nürnberg

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Nürnberg (VAG) www.vag.de
Streckenlänge 35,3 km
Spurweite 1.435 mm
Fahrzeuge 48 Tw
Betriebshöfe 1



Nürnberg: Der von der Üstra in Hannover ausgeliehene Schörling-Schleifwagen A 17 soll bald wieder durch den reparierten Windhoff-Schleifwagen A16 abgelöst werden, am 3. September 2020 stand aber noch die Abnahmefahrt über die Baustelle am Neutorgaben an FREDERIK BUCHLEITNER



Potsdam: Auf der Blockumfahrung in Charlottenhof zeigt sich am 20. Mai 2020 die KT4D-Doppeltraktion 152+252 auf der Linie 98, die eine Station weiter am Schloss ihre Endstation hat

FABIAN BARTHEL

INFRASTRUKTUR Die Verkehrsschwache Zeit der Sommerferien 2020 wurde vom 8. Juli bis 2. August 2020 für eine Gleiserneuerung in der Bahnhofstraße genutzt. Dadurch war der nördliche Teil des Netzes nicht erreichbar; ein Schienenersatzverkehr bediente die Endpunkte Oberer Bahnhof, Plamag und Preißelpohl. Im restlichen Teil des Netzes fuhren die Linie 3 (Neundorf – Waldfrieden) und die Linie 4 (Reusa – Sudvorstadt – Neundorf). Die Linien 1, 5 und 6 entfielen.

LINIEN/BETRIEB Am 8. August 2020 trat ein neues Liniennetz in Kraft: Linie 1 (Neundorf – Preißelpohl), Linie 2 (Preißelpohl – Waldfrieden), Linie 3 (Waldfrieden – Neundorf), Linie 4 (Reusa – Oberer Bahnhof), Linie 5 (Sudvorstadt – Plamag), Linie 6 (Reusa – Plamag). Die Linien 1, 2 und 3 sind umlaufmäßig miteinander verbunden, hier fahren die Wagen nur in der angegebenen Richtung. Die Taktzeiten liegen an Arbeitstagen tagsüber bei zwölf Minuten, im Spätverkehr bei 15 Minuten. Samstags wird früh im 30-Minuten-Takt und danach im 15-Minuten-Takt gefahren. Sonntags gilt ganztags der 30-Minuten-Takt. Es kommen maximal 14 Kurse zum Einsatz.

Das neue Netz benötigt nicht mehr Fahrzeuge und Fahrer als das alte, was angesichts der Knappheit von Fahrpersonal und Fahrzeugen in Plauen eine wichtige Forderung war. Durch eine Veränderung der Fahrplanzeiten für das Sammeltreffen an der zentralen Haltestelle Tunnel bestehen nicht mehr zu allen Zeiten sofortige Umsteigemöglichkeiten zu allen anderen Linien. Dafür sind aber häufigere Fahrten zwischen den Treffzeiten auf bestimmten Relationen möglich.

LOCKDOWN-PHASE Vom 21. März 2020 an richtete die Plauener Straßenbahn GmbH montags bis samstags einen Notfahrplan ein. Es verkehrten die Linien 3, 4 und 5 sowie zwischen 7 und 17 Uhr die Linie 1 – alle im 30-Minuten-Takt. Sonntags wurde regulär gefahren. Ab 20. April 2020 galt Montag bis Samstag der Samstagsfahrplan. Seit dem 2. Mai 2020 wird wieder nach dem Normalfahrplan gefahren.

NORBERT KUSCHINSKI

Potsdam

WAGENPARK Im Oktober 2020 starteten die Verkehrsbetriebe eine Ausschreibung zur Beschaffung von bis zu 25 neuen niederflurigen Einrichtungstriebwagen. Zehn Neufahrzeuge sollen die noch vorhandenen Tatra-Wagen ersetzen, bis zu 15 weitere sollen optional für die geplante Streckenerweiterung nach Krampnitz und Fahrland sowie für Taktverdichtungen eingesetzt werden. Die ersten der bis zu 42 Meter langen Neubauwagen sollen im Januar 2024 in die brandenburgische Landeshauptstadt geliefert werden.

Der Combino-Prototyp (Wagen 400) wird weiterhin für Tests zum autonomen Fahren durch die Firma Siemens genutzt.

Potsdam

ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH
..... www.swp-potsdam.de
Streckenlänge 30,9 km
Spurweite 1.435 mm
Wagenpark ... 53 Tw (davon nicht Niederflur: 18)
Betriebshöfe 1

INFRASTRUKTUR Bauschwerpunkt im Jahr 2020 war der Um- und Neubau der Wendeschleife am Hauptbahnhof. In der Friedrich-Engels-Straße verlegten Bauarbeiter das neue Kehrgleis und errichteten erste Fundamente für die neue Fahrleitungsanlage. Aus nördlicher Richtung ist die alte Gleisschleife seit 8. Juni 2020 nicht mehr nutzbar. In Vorbereitung der Errichtung eines neuen Unterwerkes entfiel nämlich die Verbindungskurve von der Ausstiegshaltestelle in der Heinrich-Mann-Allee zum Hauptbahnhof. Die Fertigstellung der neuen Wendemöglichkeit ist für Mai 2021 anvisiert. Bis zu diesem Zeitpunkt können auch die Straßenbahnen Richtung Süden den Hauptbahnhof und den Bahnhofsvorplatz nicht mehr anfahren. Von der Haltestelle „Lange Brücke“ fahren die Züge geradeaus weiter in Richtung Heinrich-Mann-Allee.

Die erst vor zehn Jahren eröffnete Straßenbahnbrücke zwischen Hauptbahnhof und Landtag musste zustandsbedingt im Sommer saniert werden. In der Zeit vom 6. Juli bis 27. August 2020 wurde der Straßenbahnverkehr zwischen Hauptbahnhof und Platz der Einheit jeweils ab 21 Uhr eingestellt. Am Hauptbahnhof nutzen die Triebwagen aus Richtung Süden nochmals die alte Kehrschleife mit Fahrt durch die Heinrich-Mann-Allee.

Die geplante Streckenverlängerung der Linie 96 nach Krampnitz und Fahrland im Norden der Landeshauptstadt sowie die Entwicklung des dort zu errichtenden neuen Stadtquartiers wurden in Stadt in den vergangenen Monaten breit diskutiert. Schwerpunkte der Erörterungen waren die Leistungsfähigkeit der Straßen für den Individual-

verkehr, der erforderliche Erwerb von etwa 60 Grundstücken und ein denkmalrechtliches Verfahren für ein geschütztes Bauwerk. Unter Umständen ist mit Klagen der Grundstückseigner zu rechnen. Mit einer Inbetriebnahme der Bahnstrecke bis zum vorläufigen Endpunkt Krampnitz West rechnen die Verantwortlichen nicht vor Ende 2029. Derzeit läuft noch bis 2022 die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die sieben Kilometer lange neue Trasse.

LINIEN/BETRIEB Am 28. Februar 2020 eröffneten die Verkehrsbetriebe und die Potsdam Marketing und Service GmbH im Hauptbahnhof in den Räumen des ehemaligen Reisezentrums der DB die neue gemeinsam betriebene Potsdamer Mobilitätsagentur. Der ViP schloss in diesem Zuge sein eigenes Kundenzentrum auf dem Bahnhofsvorplatz.

In den Winter- und Oktoberferien 2020 bestellt die Stadt Potsdam bei den Verkehrsbetrieben für die Linie 92 eine Taktverdichtung auf zehn Minuten, anstelle der sonst in den Ferien üblichen 20-minütigen Fahrintervalle.

LOCKDOWN-PHASE Aufgrund der Schließung der Schulen stellte der ViP den Straßenbahnbetrieb ab 18. März 2020 auf den Ferienfahrplan um. In drei Stufen erfolgte die Rückkehr zum Normalbetrieb. Ab 22. April 2020 fuhr die Linie 92 im Berufsverkehr wieder alle zehn Minuten. Seit 27. April 2020 galt wieder der Schultage-Fahrplan; die Linie 98 blieb jedoch zunächst noch eingestellt. Erst seit 4. Mai 2020 wird in der brandenburgischen Landeshauptstadt wieder das volle Verkehrsangebot gefahren.

CHRISTIAN MUCH

Rhein-Neckar-Verkehr

WAGENPARK LUDWIGSHAFEN Seit 7. Januar 2020 sind die für den Fahrgastbetrieb reaktivierten DÜWAG-Züge 1015+1057, 1017+1057, 1018+1058 im werktäglichen Einsatz, dafür erhielten die drei Gespanne eine Neulackierung im aktuellen RNV-Farbschema Weiß-Orange-Blau. Bis September 2020

Rhein-Neckar

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv)
..... www.rnv-online.de
Streckenlänge 206,2 km
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 193 Tw
(davon nicht Niederflur: 10)
... 3 Bw (davon nicht Niederflur: 10)
Betriebshöfe 6



Heidelberg: Noch überwiegen in der Bahnstadt die Brachflächen, am 23. April 2020 ist Tw 3266 im „Niemandsländ“ südlich des Hauptbahnhofs auf Linie 22 nach Eppelheim unterwegs

FREDERIK BUCHLEITNER



Mannheim: Am 15. Januar 2020 zeigt sich der letzte im roten Farbkleid fahrende GT6N-Tw 2211 auf Umleitung der Linie 4 über die Kurt-Schumacher-Brücke an der Haltestelle Rheinstraße

FREDERIK BUCHLEITNER

verstärkten die Hochflurwagen die Linie 7 während der Stoßzeit zwischen Ebertpark und Oppau, ergänzt um eine frühmorgendliche Fahrt von Mannheim bis Bad Dürkheim und zurück bis Ludwigshafen-Oppau, eine vormittägliche Einrückfahrt nach Mannheim zur Weberstraße und eine Ausrückfahrt am Nachmittag von Mannheim nach Ludwigshafen. Seit September 2020 sind die Züge morgens und nachmittags auf der Verstärkerlinie 8 zwischen Mannheim-Rheinau und Ludwigshafen-Oppau im Einsatz: drei Umläufe am Morgen und zwei am Nachmittag. Der ursprünglich geplante Einsatz der früheren Rhein-Haardtahn-Züge auf einer Verstärkerlinie 6E soll mit Freigabe der Betriebsstrecke in der Berliner Straße umgesetzt werden, dafür ist auch eine Reaktivierung des DÜWAG-GT8-Tw 156 in Vorbereitung.

Überlandstrecke Mannheim – Weinheim – Heidelberg – Mannheim

Neben den Einsätzen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit waren die verbliebenen hochflurigen DÜWAG-GT8 im letzten Jahr aufgrund von Wagenmangel häufig auch auf ganztägigen Kursen anzutreffen, in Einzelfällen auch auf der Strecke nach Heddesheim. Besonders an Samstagen ist eine Hochflur-Doppeltraktion auf der Rundlinie 5 eingesetzt.

INFRASTRUKTUR MANNHEIM Während der Gleiserneuerung in der Frankenthaler Straße vom 30. Juli bis zum 13. September 2020 fuhr die Linie 1 nur bis Waldhof Bahnhof, den Abschnitt bis Schönau übernahmen Ersatzbusse.

Bis zum Jahr 2023 soll die Haltestellenanlage vor dem Mannheimer Hauptbahnhof viergleisig erweitert werden, Baubeginn ist bereits ab 2021. Die künftig zwei Bahnsteige in Fahrtrichtung Schloss verlegt die RNV in den Kaiserring.

DÜWAG-Revival in Ludwigshafen: Bis zur Inbetriebnahme der nächsten Straßenbahn-Generation, der Rhein-Neckar-Tram, verstärken drei reaktivierte Sechssachser-Züge der Rhein-Haardtahn den Wagenpark. Am 24. Juni 2020 fährt Tw 1015 mit Bw 1055 die Rampe zur Tunnelstation Rathaus hinab

FREDERIK BUCHLEITNER





Treffen der Rostocker Niederflur-Generationen: Tw 610 und 679 begegnen sich am 2. Oktober 2020 an der neuen Haltestelle Rosa-Luxemburg-Straße, die erst 2020 angelegt worden ist

JENS PERBANDT

Ebenfalls im kommenden Jahr beginnen die Arbeiten für die Neubaus Strecke in das frühere Kasernengelände Benjamin-Franklin-Village. Ab der Haltestelle Bensheimer Straße zweigt die neue rund 1,6 Kilometer lange Strecke ab, die Inbetriebnahme plant die RNV im zweiten Halbjahr 2023. Erst wenn im Jahr 2027 die Gleis- und Haltestellenanlagen des Käfertaler Bahnhofes umgebaut und erweitert sind, soll eine neue Linie 16 das Franklin-Quartier mit der Innenstadt und dem Glücksteinviertel südlich des Hauptbahnhofs verbinden. Bis dahin soll ein einzelner Kurs im Pendelbetrieb die kurze Neubaustrecke im Benjamin-Franklin-Village im 20-Minuten-Takt bedienen. Die Haltestelle Bensheimer Straße bekommt dafür einen dritten Bahnsteig, den bis 2027 ausschließlich der Pendelwagen bedient. Nach Erweiterung der Kapazitäten in Käfertal soll die Anlage dann für den Betrieb der Linie 16 umgebaut werden.

Heidelberg

Neben dem Betriebshof an der Bergerheimer Straße, der nun beibehalten werden soll, braucht die Rhein-Neckar-Verkehr aufgrund der Ausbaupläne im Heidelberger Netz eine zusätzliche Abstellanlage. Erste Überlegungen nehmen dabei das Gelände nahe der Haltestelle Berufsschule im Stadtteil Ochsenkopf, das für einen neuen Betriebshof abgelehnt wurde, oder auch eine Fläche an der Haltestelle Rohrbach Süd in den Fokus.

LINIEN/BETRIEB **LUDWIGSHAFEN** Seit dem 14. September 2020 fährt die Stra-

ßenbahn wieder über den Berliner Platz und auch über die Konrad-Adenauer-Bücke bis Mannheim. Der seit 2019 andauernde Notbetrieb über die Kurt-Schumacher-Bücke ist aufgehoben, ebenso wie die Wendung der Linien 6 und 7 über den Ebertpark. In den Monaten zuvor wurde die einsturzgefährdete Hochstraße Süd im Bereich des Berliner Platzes und des Bahnhofes Mitte abgerissen, die Betriebsstrecke durch die Berliner Straße ist aktuell noch immer gesperrt.

LOCKDOWN-PHASE Die unterschiedlichen behördlichen Vorschriften der drei Bundesländer Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen während der Lockdown-Phase führte zu einem komplexen Sonderfahrplan der RNV. Ab 23. März 2020 fuhren die RNV einen

stark reduzierten Betrieb im 20-Minuten-Takt, angelehnt an den Sonntagsfahrplan. Der vorgezogene Betriebschluss zwischen 21 und 22 Uhr führte zu Protesten, sodass zumindest ab 30. März 2020 wieder bis 23 Uhr Straßenbahnen fuhren. In Mannheim setzten die RNV auf den Linien 1 und 4 mehrere Doppeltraktionen ein. Auch auf der OEG-Ringlinie 5 galt montags bis samstags ein 20-Minuten-Takt, kompensiert durch den konsequenten Einsatz von Zugverbänden. Einen Kurs der Rundlinie besetzten die RNV mit einer hochflurigen DÜWAG-Doppeltraktion. Zum 27. April 2020 wurde weitgehend der Normalbetrieb wieder aufgenommen, lediglich im Abend- und Nachtverkehr und am Wochenende kam es noch bis Ende Juni 2020 zu Einschränkungen im Fahrplan. **FREDERIK BUCHLEITNER**



Saarbrücken: Am Nachmittag des 16. September 2020 hat Saarbahn-Tw 1011 von Brebach das Römerkastell erreicht und verlässt die Haltestelle in Richtung Stadtzentrum und Lebach

NICOLAI SCHMIDT

Rostock

Rostocker Straßenbahn AG (RSAG)
..... www.rsag-online.de
Streckenlänge **35,6 km**
Spurweite **1.435 mm**
Fahrzeuge **53 Tw**
Betriebshöfe **1**

Rostock

INFRASTRUKTUR Aufgrund umfangreicher Gleiserneuerungsmaßnahmen verkehrten zwischen dem 22. Juni und 2. August 2020 keine Straßenbahnen zwischen Steintor und dem Hauptbahnhof, sodass Letzterer nur mit Bussen erreichbar war. Die Baumaßnahmen hatten Auswirkungen auf fast alle Linien, geänderte Linienwege waren die Folge. Die Linien 3 und 4 stellte man komplett ein, lediglich die Linie 1 war von den Baumaßnahmen nicht betroffen. Im Rahmen der Baumaßnahmen wurden auf dem Abschnitt auch die Haltestellen neu angeordnet. Während die Haltestelle Leibnizstraße aufgegeben wurde, gingen als Ersatz die neuen Haltestellen Rosa-Luxemburg-Straße und Paulstraße Mitte August 2020 in Betrieb.

LOCKDOWN-PHASE Ab 16. März 2020 fuhren die Straßenbahnen und Buslinien nach einem Sonderfahrplan, welcher am 22. Juni 2020 wieder aufgehoben wurde. Auch die RSAG Kundenzentren waren bis zum 4. Mai 2020 geschlossen.

JENS PERBANDT

Ruhrbahn

WAGENPARK Im August 2020 wurden die beiden bisher für Bahndienstzwecke vorgehaltenen Dieselloks 611 (meterspurig, an Rhein-Neckar-Verkehr GmbH) und 651 (regelspurig) verkauft.

Ruhrbahn

Ruhrbahn GmbH (Essen/Mühlheim)
..... www.ruhrbahn.de
Streckenlänge (Straßenbahn) **81,1 km**
Streckenlänge (Stadtbahn) **31,1 km**
Spurweite (Straßenbahn) **1.000 mm**
Spurweite (Stadtbahn) **1.433 mm**
Fahrzeuge (Straßenbahn) ... **112 Tw**
(davon nicht Niederflur: 27)
Fahrzeuge (Stadtbahn) **51 Tw**
Betriebshöfe **3**

INFRASTRUKTUR ESSEN Während der Sperrung des Endstücks in Rellinghausen konnte die Haltestelle Rathaus Rellinghausen im ersten Quartal barrierefrei neu gestaltet werden. Wegen umfangreicher Bauarbeiten war die Strecke der Linie 105 zwischen Frintroper Höhe und Endstelle Unterstraße vom 23. März bis 20. Juni 2020 nicht befahrbar. Während der Sperrung wendeten die Bahnen in der Schleife Frintroper Höhe. Erstmals seit Januar 2017 konnte die Linie 105 anschließend wieder auf ihrem kompletten Linienweg durchgehend als Straßenbahn verkehren.

Am 28. Mai 2020 beschloss der Bau- und Verkehrsausschuss der Stadt Essen, die konkreten Planungen zum Bau der sogenannten „Citybahn“, also der oberirdischen Neubaustrecke durch das Stadtzentrum mit einer Straßenbahntrasse von der jetzigen Haltestelle Bergmühle bis zum Betriebshof Stadtmitte, zu beginnen. Ab 2025 sollen hier die Bahnen rollen und dabei unter anderem auch den Hauptbahnhof anschließen.

Am 24. August 2020 begann der Umbau der unterirdischen Station Rütterscheider Stern für den kommenden Niederflurbetrieb auf der meterspurigen Strecke in Richtung Bredeney. Dafür werden für rund 3,7 Millionen Euro die bisherigen Außenbahnsteige in einen 37 Meter langen niederflurigen und einen hochflurigen Bereich (für die Stadtbahnlinie U11 zur Messe) aufgeteilt. Nach Fertigstellung wird der Umbau der Station Martinstraße folgen.

MÜLHEIM/RUHR Für rund 5,5 Millionen Euro modernisiert die Ruhrbahn den Bahnhof Von-Bock-Straße. Die Stadt Mülheim möchte nun gerichtlich klären lassen, ob die Rückzahlungspflicht für 16 Millionen Euro Fördergelder im Falle einer Stilllegung der „Kahlenbergstrecke“ (Linie 104) tatsächlich gesetzlich festgelegt und nicht verhandelbar ist, wie es die Bezirksregierung mitgeteilt hat.

LINIEN/BETRIEB Essen: Seit dem 23. März 2020 konnte nach Abschluss einer langwierigen Brückenbaustelle die Linie 105 in Rellinghausen wieder durchgehend bis zur Endstelle Finefraustraße verkehren. Seit März 2017 hatten die Bahnen der Linie 105 bereits in der Haltestelle Schnabelstraße kurz vor der Brücke wenden müssen.

Anfang März 2020 gab die Ruhrbahn bekannt, dass sie sich der Initiative „Kooperation östliches Ruhrgebiet“ angeschlossen hat. Damit verfolgt sie das Ziel, Synergieeffekte zum Beispiel durch gemeinsame Fahrzeugbeschaffungen zu erzielen.



Essen: Die Linie 105 fährt in Rellinghausen wieder bis zur Finefraustraße. Am 11. September 2020 ist Tw 1520 nach Ausfahrt aus der Haltestelle Rathaus Rellinghausen zu sehen

MICHAEL KOCHEMS

LOCKDOWN-PHASE Nachdem zunächst ab 14. März 2020 der vordere Einstieg bei Bussen geschlossen wurde, fuhren die Bahnen ab 23. März 2020 montags bis freitags nach dem Samstagsfahrplan mit kleinen Änderungen. Schon ab 24. März 2020 mussten in der Hauptverkehrszeit am Morgen zusätzliche Fahrten auf den Linien 107 und U11 wegen überfüllter Fahrzeuge angeboten werden. Die Situation entspannte sich erst mit der Vorverlegung des Beginns des 15-Minuten-Takts auf 6 Uhr ab dem 6. April 2020 in Essen. In Mülheim startete der 15-Minuten-Takt am frühen Morgen erst wieder am 23. April 2020.

Ab 20. April 2020 wurde in Essen der Ferienfahrplan ohne Nachtnetz und Verstärkerkurse gefahren, das heißt der an Werktagen sonst übliche Fahrplankontakt. Die E-Wagen-Leistungen fuhren wieder ab 4. Mai 2020, ab 9. Mai 2020 wurde auch der Samstagsverkehr auf den Linien U17, U18, 101, 103, 105 und 106 auf einen viertelstündlichen Verkehr verdichtet. Mülheim kehrte bereits am 27. April 2020 zum regulären Fahrplan zurück.

MICHAEL KOCHEMS

Saarbrücken

WAGENPARK Die Beschaffung von Neufahrzeugen ging im August 2020

Saarbrücken

Saarbahn GmbH

..... www.saarbahn.de

Streckenlänge 33,15 km

Spurweite 1.435 mm

Fahrzeuge 28 Tw

(alle Niederflur)

Betriebshöfe 1

in eine neue Phase, 28 Stadtbahnwagen sind ausgeschrieben. Die in Zusammenarbeit mit vier weiteren Abnehmern in Deutschland und Österreich ausgeschrieben Fahrzeuge

Schöneiche/Rüdersdorf: Einer der drei Artic-Niederflurwagen, der Tw 51 quert am 31. Juli 2020 die Schöneicher Straße und erreicht die Schleife an der westlichen Endstation am S-Bahnhof Friedrichshagen

JOHANN BECKER





Schwerin: Am 29. September 2020 ist die Doppeltraktion 815+814, beide Wagen in überarbeitetem Lack-schema, auf der Fahrt nach Neu-Pampow südlich der Haltestelle Heizkraftwerk unterwegs FABIAN BARTHEL

(VDV-Tram-Train) sollen möglichst ab 2024 ausgeliefert werden. Voraussichtlich zwei Varianten werden in Saarbrücken zum Einsatz kommen, eine Zweisystemvariante für 750 Volt Gleichstrom und 15 Kilovolt Wechselstrom sowie eine Einsystem-Variante für den Einsatz im Stadtbereich ausschließlich unter 750 Volt Gleichstrom. Die neuen Fahrzeuge ersetzen sukzessive in gleicher Anzahl die vorhandenen und in die Jahre gekommenen Wagen des Typs Flexity Link.

LOCKDOWN-PHASE Nach den deutlichen Einschränkungen im Frühjahr und der anschließenden Rückkehr zum fahrplanmäßigen Betrieb begann die Saarbahn GmbH ab Ende August 2020 zur Entlastung allzu stark frequentierter Kurse in der morgendlichen Hauptverkehrszeit, auf einzelnen Abschnitten Zusatzfahrten per Bus parallel zu regulären Fahrten anzubieten.

NICOLAI SCHMIDT

Schöneiche/Rüdersdorf

WAGENPARK Nachdem die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) bereits in den beiden Vorjahren zwei gebrauchte Niederflurwagen des Typs Artic aus Helsinki übernommen hatte, traf im Frühjahr 2020 das dritte Fahr-

zeug dieses Typs in Schöneiche ein. Diesmal handelt es sich um ein Neufahrzeug, das Škoda inzwischen unter dem Produktnamen ForCity Smart vermarktet. Der von der SRS im April 2019 bestellte Wagen entstand im Anschluss an die Serienproduktion für Helsinki. Er wurde technisch den beiden in Schöneiche vorhandenen Prototypen angeglichen, die in einigen Details von der Serie abweichen. Der am 25. März 2020 dem Fahrgastbetrieb übergebene Wagen mit der Nummer 53 ist für die Überlandbahn am Rande der Hauptstadt das erste fabrikenneue Fahrzeug seit mehreren Jahrzehnten. Zusammen mit den drei KTNF6 sind nun sechs ganz oder teilweise niederflurige Fahrzeuge im Bestand. Weiterhin plant man in Schöneiche die Inbetriebnahme eines vierten KTNF6, nämlich des Wagens 29, dessen Wagenkasten bereits im Jahr 2018 durch die IFTEC in Leipzig aufgearbeitet wurde. Darüber hinaus

sind weiterhin drei DÜWAG-GT6 in Zweirichtungsbauart vorhanden, die für die Taktverdichtung ab Dezember 2020 auch wieder im Regelbetrieb benötigt werden.

Der im Jahr 2003 aus Heidelberg (dort Nummer 218) übernommene GT6-Triebwagen 43 (II) kehrte im September 2020 in seine frühere Heimat im Rhein-Neckar-Raum zurück und soll dort als Museumswagen diesen Fahrzeugtyp präsentieren.

LINIEN/BETRIEB Seit Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 verdichtet die SRS während der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit zwischen dem Endpunkt Friedrichshagen und der Haltestelle Jägerstraße ihr Fahrtenangebot auf einen Zehn-Minuten-Takt. Bedingt durch die vorhandene Infrastruktur kann dabei nur in der Lastrichtung ein glatter Zehn-Minuten-Takt angeboten werden. Die Taktverdichtung wird allein

Strausberg: Der modernisierte Tatra-Tw 22 erreicht am 23. September 2020 die Haltestelle Käthe-Kollwitz-Straße in Richtung Bahnhof JOHANN BECKER



Schwerin

Nahverkehr Schwerin GmbH (NVS)
... www.nahverkehr-schwerin.de
Streckenlänge 22,5 km
Spurweite 1.435 mm
Fahrzeuge 30 Tw
Betriebshöfe 1

durch die Gemeinde Schöneiche finanziert. Weil an der Jägerstraße keine Gleisschleife vorhanden ist, kommen für die Verstärkerfahrten die drei noch vorhandenen DÜWAG-GT6 in Zweirichtungsausführung zum Einsatz, von denen zwei benötigt werden.

LOCKDOWN-PHASE Auf der Linie 88 galt ab 28. März 2020 auch samstags der Sonntagsfahrplan mit einem 30-Minuten- anstelle eines 20-Minuten-Takts. An den übrigen Verkehrstagen kam es nicht zu Einschränkungen. Mit dem allmählichen Wiederhochlauf des öffentlichen Lebens konnte diese Einschränkung aufgehoben werden. Darüber hinaus verschob die SRS die eigentlich im Jahr 2020 geplanten Feierlichkeiten zum 110-jährigen Bestehen der Bahn in das 111. Jahr. JOHANN BECKER

Schwerin

WAGENPARK Neben den laufenden Arbeiten zu den anstehenden Hauptuntersuchungen der SN2001 aus der Flexity Classic-Baureihe wurde im November 2019 der Vertrag mit der Firma Kiepe Elektrik zur Erneuerung der elektrischen Komponenten unterzeichnet. Unterdessen präsentierte die NVS am 16. Juni 2020 den Tw 824 in einer erneut überarbeiteten Lackvariante.

INFRASTRUKTUR Die Arbeiten zum Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof am Grunthalplatz, welche im März 2020 beginnen sollten, wurden auf 2024 verschoben.

LOCKDOWN-PHASE Ab 17. März 2020 wurde nach dem Ferienfahrplan gefahren, welcher am 25. März 2020 durch einen Sonderfahrplan abgelöst wurde. Auch der Nachtverkehr auf der Linie 2 wurde ausgesetzt. Um den Fahrgästen den möglichen Abstand zu ermöglichen, fuhren ab 26. März 2020 alle Straßenbahnen in Doppeltraktion, so erstmalig auch auf der Linie 4. Die Linie 3 wurde nur in den Morgen bzw. Abendstunden auf dem Abschnitt Haselholz – Hegelstraße im Rahmen von Einsetz- und Aussetzfahrten bedient. Den Abschnitt Platz der Jugend – Kliniken der Linie 1 be-

Schöneiche

Schöneiche-Rüdersdorfer
Straßenbahn GmbH (SRS)
..... www.srs-tram.de
Streckenlänge 14,5 km
Spurweite 1.000 mm
Fahrzeuge 9 Tw (davon nicht
Niederflur: 3)
Betriebshöfe 1



Stuttgart: Am neuen Bahnhof Staatsgalerie treffen am Abend des 15. Oktober 2020 zwei Kurse der Linien U1 und U9 aufeinander

SVEN SCHÄFER

Strausberg

Strausberger Eisenbahn GmbH
www.strausberger-eisenbahn.de
Streckenlänge 6,0 km
Spurweite 1.435 mm
Fahrzeuge 4 Tw
 (davon nicht Niederflur: 1)
Betriebshöfe 1

diente man in den Abendstunden mit einem Busersatzverkehr. Am 17. Juni 2020 hob die NVS den Sonderfahrplan wieder auf. JENS PERBANDT

Strausberg

WAGENPARK Die beiden fünfteiligen Flexity-Triebwagen 41 und 42 sowie der in Prag modernisierte KT8D5 mit der Nummer 22 bewältigen weiterhin den Regelbetrieb. Als Reserve steht außerdem der T6C5-Prototyp 30 zur Verfügung.

LOCKDOWN-PHASE Vom 6. April bis 18. Mai 2020 verkehrte die Linie 89 vormittags zwischen 9 Uhr und 16 Uhr nur im 40-Minuten- statt im 20-Minuten-Takt. JOHANN BECKER

Stuttgart

WAGENPARK Das Fahrpersonal der Zahnradbahn durfte über die äußere

Stuttgart: Blick am 22. April 2020 auf die Pragstraße und die Haltestelle Löwentor mit zwei DT8. Doppeltriebwagen. 3029+3030 im Vordergrund ist auf der Verstärkerlinie U16 unterwegs in Richtung Giebel

SVEN SCHÄFER



Farbgestaltung der drei bei Stadler zur Lieferung ab Sommer 2021 bestellten Triebwagen abstimmen. Als Sieger ging eine Variante mit gelbem Wagenkasten und großen weißen Zahnradsymbolen auf den Seitenwänden hervor.

Eine der jüngsten Stadtbahnhalften, Wagen 3578 als Bestandteil des DT8.14 3577/3578, wurde Ende Mai 2020 zur Beseitigung von Unfallschäden zu den Fahrzeugwerken Mirastraße in Henningsdorf überführt.

Im Sommer 2020 ging mit dem Wagen 3065/3066 des Baujahres 1986 der

letzte von 18 teilsanierten DT8.4 wieder in den Betriebsdienst. Damit endete das 2015 gestartete Projekt, das in Form erweiterter Hauptuntersuchungen in der SSB-Hauptwerkstatt die Nutzungszeit der Fahrzeuge um mindestens fünf Jahre verlängern soll. Ende Juli 2020 stellte die SSB je zwei Züge der Baureihen DT8.S, DT8.10 und DT8.12 vor, die an den Fronten mit stilisierten Alltagsmasken in drei verschiedenen Varianten beklebt wurden. Somit verkehren erstmals Stadtbahnwagen, die im Frontbereich nicht mehr das vertraute Gelb zeigen.

Stuttgart

Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
www.ssb-ag.de
Streckenlänge ... 131,0 km bzw.
 2,2 km*
Spurweite 1.435 mm bzw.
 1.000 mm*
Wagenpark 204
 (davon 3 Meterspur*)
Betriebshöfe 3 bzw. 1*
 * Zahnradbahn

INFRASTRUKTUR Die Linie U5 soll ab der heutigen End- und Starthaltestelle Leinfelden Bf mittels einer Verlängerung von 660 Metern in das neu entstehende urbane Mischgebiet in den Schelmenäckern geführt werden und an der künftigen Haltestelle Neuer Markt wenden. Seit Dezember 2019 befindet sich das Projekt im Planfeststellungsverfahren beim Regierungspräsidium Stuttgart. Die Baumaßnahme wird voraussichtlich 2021 beginnen und etwa 18 Monate in Anspruch nehmen.

In der Nacht vom 2. auf den 3. Mai 2020 wurde eine stählerne Bogenbrücke über die hierfür gesperrte Autobahn A8 geschoben und in Position gebracht. Sie ist Bestandteil der drei Kilometer langen Neubaustrecke der U6 von Fasanenhof Schelmenwasen bis Flughafen



Ulm: Combino-Tw 44 zeigt sich am 5. November 2020 kurz nach Ausfahrt aus der Haltestelle Stadtwerke in Fahrtrichtung stadteinwärts, nächster Halt ist am Theater

DIETMAR FREYMAN

fen/Messe, deren Eröffnung für Dezember 2021 geplant ist.

Im Mai 2020 begannen Bauarbeiten im Bereich der Zahnradbahnwerkstatt. Die Halle wird den Bedürfnissen der Neufahrzeuge entsprechend an Höhe und Breite hinzugewinnen. Die Maßnahme, die auch ohnehin notwendige Modernisierungen umfasst, soll bis Juni 2021 abgeschlossen werden.

Im Juli 2020 beantragte die SSB das Planfeststellungsverfahren für die sogenannte „Übereckverbindung Pflugmühle“ in Möhringen. Die 225 Meter messende zweigleisige Trasse erhöht die betriebliche Flexibilität und ermöglicht eine künftige U17 zwischen Flughafen/Messe und Dürtlewang.

Mit der Herstellung der Zweigleisigkeit am Ostportal des künftigen Rosenstein-Straßentunnels wurde das jahrelang eingleisig betriebene Provisorium während einer Wochenendsperrung am 4. und 5. Juli 2020 beseitigt. Die betroffene U14 wurde teilweise, die sonntägliche Oldtimerlinie 23 gänzlich, in Busersatzverkehr betrieben.

Die Sommerschulferien wurden für Instandhaltungsmaßnahmen auf dem Abschnitt Föhrich – Sportpark Feuerbach genutzt. Vom 3. August bis 6. September 2020 verkehrten die Züge der U6 zwischen Fasanenhof und Feuerbach Bahnhof und zwischen Feuerbach Pfortenwäldle und Gerlingen. Die U13 wurde ab Pragsattel nach Zuffenhausen Kelterplatz umgeleitet, die U16 entfiel. Gelenkbusse von zwei Privatfirmen schlossen die Lücke in Feuerbach. Für den Inselbetrieb zwischen Feuerbach und Gerlingen standen acht Stadt-

bahnwagen bereit, von denen täglich vier benötigt wurden.

Vom 8. August bis 7. September 2020 wurden im Abschnitt Bergfriedhof – Schlachthof der U9 Gleisbauarbeiten durchgeführt. Während die Bahnen der U9 parallel zur U4 über Ostendplatz und Gaisburg auswichen, versorgte ein SEV den gesperrten Bereich.

Der Stadtbahnverkehr zwischen Charlottenplatz und Neckartor wurde vom 7. bis zum 11. September 2020 unterbrochen, um die neue Haltestelle Staatsgalerie mit dem Bestandsnetz zu verbinden. Der Neubau entstand, da das Projekt Stuttgart 21 in diesem Bereich eine höhere Lage der Stadtbahntrasse erfordert. Seit Betriebsbeginn am 12. September 2020 wird die dreigleisige, nach oben offene Anlage auf zunächst zwei Gleisen von den Linien U1, U2, U4, U9 und U14 angefahren. Zu einem späteren Zeitpunkt kommen auch die U11 und die Oldtimerlinie 21 hinzu. Die Verbindung zum Hauptbahnhof ist weiterhin in Bau und wird zusammen mit dem dritten Haltestellengleis voraussichtlich Ende 2023 in Betrieb gehen.

LOCKDOWN-PHASE Ab 24. März 2020 galt ein Sonderfahrplan, der dem Sonntagsfahrplan entsprach. Die Stadtbahnlinien U8, U16 und U19 verkehrten nicht mehr, während die U34 nur zwischen 8 und 22 Uhr unterwegs war. Die Sonderlinie U11 pausiert seither aufgrund der Absage fast aller Veranstaltungen im NeckarPark. Die Hauptverkehrszeit-Verlängerungen der U15 und U29 entfielen. Die verbliebenen Linien verkehrten in

den Frühstunden nunmehr lediglich im Halbstundentakt, was überfüllte Bahnen und herbe Kritik zur Folge hatte. Bereits ab dem Folgetag wurde auf den Linien U1, U2, U4, U6, U7, U9, U12 und U15 morgens im 15-Minuten-Takt gefahren. Ab 31. März 2020 verkehrten diese Stadtbahnlinien zuzüglich der U13 in der morgendlichen Hauptverkehrszeit im Zehn-Minuten-Takt. Um mehr Platz für die Fahrgäste zu schaffen, fuhren auf den Linien U6, U7 und U12 auch an Sonn- und Feiertagen Doppeltraktionen.

Ab 20. April 2020 galt für die Hauptlinien werktags zwischen 6:30 Uhr und 20:30 Uhr ein Zehn-Minuten-Takt, davor und danach ein 15-Minuten-Intervall. Seit 4. Mai 2020 gilt wieder der reguläre Fahrplan.

Das Straßenbahnmuseum und die Oldtimerlinie 23 sind nach der am 13. März 2020 von der Landeshauptstadt Stuttgart verfügten allgemeinen Museumsschließung seit dem 7. Juni 2020 wieder für das Publikum geöffnet.

SVEN SCHÄFER

Ulm

WAGENPARK Am 29. September 2020 hat der Aufsichtsrat der SWU Verkehr GmbH zugestimmt, die vorhandene Option für weitere sechs Triebwagen vom Typ Avenio M in eine feste Bestellung umzusetzen. Die Auslieferung der Fahrzeuge soll im Jahr 2023 erfolgen. Die sechssachsigen Stadtbahnwagen mit den Nummern 63–68, welche baugleich mit den bereits im Jahr 2018 ausgelieferten Wagen sind, dienen einer weiteren Angebotsverbesserung. Ausschlaggebend für die Entscheidung waren die Tatsa-

Ulm

SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH www.swu.de
Streckenlänge 19,1 km
 Spurweite 1.000 mm
 Fahrzeuge 22 Tw
 Betriebshöfe 1

che, dass 2019 die Fahrgastzuwächse deutlich die Prognosen übertrafen, und die Erwartung, dass dieser Trend durch verschiedene Faktoren weiter anhalten wird. Die Investitionssumme beläuft sich auf etwa 19 Millionen Euro.

Das Angebot der Stadtwerke, im Charterverkehr oder bei Sonderveranstaltungen Wagen aus der historischen Flotte nutzen zu können, wurde sehr gut angenommen. Nach den allgemeinen pandemiebedingten Einschränkungen, ist wieder mit einer regen Nutzung im Gesamtnetz zu rechnen.

INFRASTRUKTUR Im Zusammenhang mit der Großbaustelle am Hauptbahnhof ist mit einer Rückverlegung der Gleise im Jahr 2021 zu rechnen.

LOCKDOWN-PHASE Nach den Einschränkungen des Fahrplanangebots im Frühjahr 2020 wurde ab 4. Mai 2020 bis auf wenige Ausnahmen wieder nach regulärem Fahrplan gefahren.

NICOLAI SCHMIDT

Woltersdorf

WAGENPARK Die sieben Gotha-Triebwagen bewältigen weiterhin den Regelbetrieb und kommen dabei ausschließlich solo zum Einsatz. Die beiden Beiwagen dienen ausschließlich als Reserve für Veranstaltungstage mit Sonderfahrplan.

INFRASTRUKTUR Im Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung des Landkreises Oder-Spree übernimmt die benachbarte Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) seit dem 1. Januar 2020 für weitere 22,5 Jahre

Woltersdorf

Woltersdorfer Straßenbahn GmbH www.woltersdorfer-strassenbahn.com
Streckenlänge 5,6 km
 Spurweite 1.435 mm
 Fahrzeuge 7 Tw (davon nicht Niederflur: 7)
 2 Bw (davon nicht Niederflur: 2)
 Betriebshöfe 1

die Betriebsführung der Woltersdorfer Straßenbahn. Zuvor hatte die SRS bereits seit dem 1. April 2018 übergangsweise den Betrieb der Überlandbahn zwischen Berlin-Rahnsdorf und Woltersdorf geführt. Infrastruktur und Fahrzeuge verbleiben dabei auch weiterhin im Eigentum der Woltersdorfer Straßenbahn GmbH und werden durch die SRS langfristig angemietet und instand gehalten, während die SRS die Mitarbeiter bereits im Jahr 2018 übernahm.

LOCKDOWN-PHASE Auf der Linie 87 galt ab 28. März 2020 durchgehend bis zum Ende der Sommerferien der Ferienfahrplan mit Entfall der morgendlichen Verstärkerfahrten zwischen S-Bahnhof Rahnsdorf und Berliner Platz.

JOHANN BECKER

Würzburg

WAGENPARK Zur Jahreswende 2019/2020 wurden – mehrere Jahre später als geplant – die Verträge zur Lieferung einer ersten Tranche von 18 neuen Fahrzeugen unterschrieben; die Ausschreibung konnte die Bietergemeinschaft

Heiterblick/Voith in der Endausscheidung gegen Škoda für sich entscheiden. Es handelt sich um 36 Meter lange und 2,40 Meter breite Einrichtungsfahrzeuge mit 76 Sitz- und 147 Stehplätzen (vier pro Quadratmeter). Mit Auslieferung und Inbetriebnahme der Fahrzeuge ist zwischen 2022 und 2024 zu rechnen.

Der Einsatzbestand der noch vorhandenen DÜWAG-Achtachser (Baujahre 1967–1975) wurde durch Aufarbeitung des Tw 238 mit HU um ein Fahrzeug aufgestockt; zudem hat Tw 246 im Berichtsjahr ebenfalls eine HU erhalten. Nachdem nun alle einsatzbereiten DÜWAG sicherheitstechnisch nachgerüstet sind, steht ihrem weiteren Einsatz grundsätzlich nichts entgegen. Es ist allerdings damit zu rechnen, dass ihr planmäßiger Einsatz mit der Inbetriebnahme der bestellten Neufahrzeuge enden wird. Die Nachrüstung der GT-N-Serie mit transportablen Klapprampen konnte 2020 abgeschlossen werden.

INFRASTRUKTUR Nachdem viele Jahre in Folge die Straßenbahn in Würzburg nur mit wenigen positiven Nachrichten

Erwähnung fand, haben sich 2020 nun erstmals die Vorzeichen zumindest ein wenig gedreht. Auf den entscheidenden Ebenen in Politik, Betrieb und Verwaltung haben in Sachen Stadtverkehr binnen kurzer Zeit neue Gesichter die Bühne betreten. Die Hoffnung, dass es mit den neuen Besetzungen gelingen könnte, den seit 1989 – Inbetriebnahme der Heuchelhofstrecke – herrschenden Stillstand aufzulösen und die schlummernden Potenziale zum Leben zu erwecken, ist jedenfalls geweckt.

Nur in sehr geringem Umfang wurden 2020 punktuelle Gleiserneuerungen in Bogenlagen vorgenommen. Ansonsten beschränkten sich die Arbeiten am Netz auf die barrierearme Gestaltung einer weiteren Haltestelle. Pandemiebedingt weiter verzögert hat sich der Fortgang des Planfeststellungsverfahrens für die Linie 6. Die Hoffnung bleibt, dass noch vor Jahresende Baurecht erlangt werden kann. Die Arbeiten zur Verlängerung in Grombühl können beginnen, sobald das Universitätsbauamt die Fertigstellung der unter der Trasse zu erstellenden neuen Versorgungstunnel für

die Universitätskliniken vermelden wird. Schließlich wurde vom Klimaschutzreferat die vorbereitende Planung für das neben der Linie 6 zweite und noch einmal ebenso bedeutsame Streckenneubauprojekt in den Würzburger Norden mit einer ersten Grundlagenstudie in Gang gesetzt.

LINIEN/BETRIEB Das unveränderte Netz wurde im Berichtszeitraum wie gewohnt von fünf Linien bedient. Das im Zuge des restriktiven Sparkurses in den letzten Jahren jeweils während der Sommerschulferien stark eingeschränkte Fahrplanangebot wurde allerdings 2020 erstmals

Würzburg

Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (WVV)

..... www.wvv.de

Streckenlänge 19,7 km

Spurweite 1.000 mm

Fahrzeuge . . . 40 Tw (davon nicht Niederflur: 6)

Betriebshöfe 2

Woltersdorf: Am 11. September 2020 ist Gotha-Zweiachser 32 auf dem nachmittäglichen Einsatzkurs vom Berliner Platz zum S-Bahnhof in Rahnsdorf unterwegs und zeigt sich gerade an der Haltestelle Goethestraße auf der Berliner Straße

JOHANN BECKER



Würzburg: Auf seiner schultäglichen Nachmittagsrunde nähert sich DÜWAG-Tw 244 am 8. September 2020 wieder dem Betriebshof und erreicht gleich die vorletzte Zwischenhaltestelle Ehehaltenhaus

ALEXANDER SCHMITZ



wieder ausgesetzt; lediglich die direkt auf den Schülerverkehr bezogenen Verstärkungsfahrten, darunter die früh und mittags angebotenen Schnellbahnfahrten von und zum Heuchelhof und die zu meist von DÜWAG erbrachten Verstärkerfahrten zur Mittagszeit verkehrten – so wie während der anderen Schulferien auch – nicht. Dies ist die erste öffentlichkeitswirksame Maßnahme, die unmittelbar auf die neuen politischen Zuständigkeiten zurückzuführen ist.

Begründet wurde diese Angebotsverbesserung auch mit den pandemiebedingt eingeschränkten Reisemöglichkeiten während der Haupturlaubszeit für den Großteil der Bevölkerung.

LOCKDOWN-PHASE Nach Ausbruch der Pandemie wurde das Angebot Mitte März 2020 eingekürzt. An allen Tagen verkehrten die Straßenbahnen nach Samstagsfahrplan. Erst nach und nach wurde das Angebot wieder hochgefahren. Mit Wirkung vom 25. Juni 2020 kehrte man dann wieder zum Regelfahrplanangebot zurück.

THOMAS NEUMANN

Zwickau

WAGENPARK Die Modernisierung der GT6M wird fortgesetzt. Im Jahr 2020 wurden die Wagen 901 und 912 dazu nach Wittenberge transportiert.

Im März 2020 erfolgte gemeinsam mit den Straßenbahnbetrieben von Leipzig und Görlitz die europaweite Ausschreibung für den Bau neuer niederfluriger Straßenbahnen. Für Zwickau sind sechs Fahrzeuge vorgesehen, die 2023 bis 2024 geliefert werden sollen, mit einer Option auf zwölf weitere Fahrzeuge 2025 bis 2026. Gefordert werden maximal 30 Meter lange Fahrzeuge mit 2,3 Metern Breite (Typ „L“).

INFRASTRUKTUR Zur Reduktion des Quietschens in Gleisbögen haben die SVZ oberhalb der Haltestelle Brander Weg und nahe der Haltestelle Himelfürststraße Schienenschmieranlagen installiert. Zu den insgesamt sie-

ben Anlagen sind in den nächsten Jahren weitere geplant. Auf einigen Gleisabschnitten entlang der Linie 3 wurden die offen liegenden Schienen mit einem weißen Thermoanstrich versehen. Dieser soll das Aufheizen der Schienen im Hochsommer und damit die Gefahr von Gleisverwerfungen vermindern.

LINIEN/BETRIEB Am 13. Dezember 2019 verkehrte vorläufig zum letzten Mal eine planmäßige Straßenbahn zum Hauptbahnhof. Den Ersatz stellt die Stadtbuslinie 10 her. Begründung für die Einstellung war der schlechte Gleiszustand, jedoch wird der Streckenast weiter gelegentlich durch Arbeitsfahrzeuge und andere Wagen ohne Fahrgäste befahren.

Zwickau: Am 25. August 2020 biegt Niederflur-Tw 902 auf dem Weg nach Neuplanitz auf den Schumannplatz ein

NORBERT KUSCHINSKI



Zwickau

Städtische Verkehrsbetriebe
Zwickau GmbH (SVZ)

..... www.svz-nahverkehr.de

Streckenlänge 20,2 km

Spurweite 1.000 mm

Fahrzeuge ... 32 Tw (davon nicht Niederflur: 19)

Betriebshöfe 1

Die Entscheidung der Stadt hinsichtlich der Frage, wie es mit der Straßenbahnanbindung des Hauptbahnhofs weitergeht, sollte eigentlich im Frühjahr 2020 fallen, hat sich aber verzögert.

Seit 15. Dezember 2019 gilt ein neues Liniennetz, in dem die Linien 5 und 7 nicht mehr enthalten sind. Die beiden verbliebenen Strecken sind die Linie 3 (Eckersbach – Neumarkt – Neuplanitz) und 4 (Klinikum – Neumarkt – Pölbitz). Beide verkehren Montag bis Freitag alle zehn Minuten (in den Sommerferien alle 15 Minuten), samstags alle 15 und sonntags alle 30 Minuten.

LOCKDOWN-PHASE Ab dem 23. März galt der Ferienfahrplan sowie ab dem 30. März 2020 an Arbeitstagen der Samstagsfahrplan. Ab 22. April 2020 kehrte man zum Normalfahrplan zurück.

NORBERT KUSCHINSKI

KURZSTRECKENANGEBOT



* Preis am Kiosk

3 Ausgaben für nur € 9,90
(statt € 26,70)*

Das Magazin für alle Freunde des Nahverkehrs.
Alles über Trams, Straßenbahnen, Fahrzeugtypen
und Betriebe.

Online bestellen unter
www.strassenbahn-magazin.de/kurzstrecke





Das neue Zürcher Tram-Gesicht: Seit Herbst 2020 läuft die Inbetriebnahme der künftigen Fahrzeuggeneration. Am 7. Juli setzt die VBZ den Flexity-Tw 4002 für Messfahrten zum Endpunkt Werdhölzli ein, gleich erreicht der Probewagen den Hardturm FREDERIK BUCHLEITNER



Ab Dezember beginnt die Luxemburger Straßenbahn neu am Hauptbahnhof. Am 25. Juni startet der Kurs seine Tour allerdings noch am „Stäreplaz“ und biegt hier in die Haltestelle Theater ein. Nach einem weiteren Gleisbogen folgt die Querung der „Rout Bréck“ (Rote Brücke)

DENNIS MENDHEIM

Alle paar Minuten röhrt auch noch 2020 einer der Ganz-Achtachser über die Budapester Freiheitsbrücke. Die 47 und 49 gehören zu den beiden verbliebenen Linien, deren Kurse allesamt von den Gelenkwagen mit der markanten Linien-tafel besetzt sind MICHAEL BEITELSMANN



Trams von A bis Z

Impressionen aus Europas Straßenbahn-Städten ■ Wer sagt, dass sich Europas Länder nicht einigen können? Die Straßenbahn jedenfalls ist in vielen Orten gesetzt und sorgt für fröhliche Vielfalt im Nahverkehr. Ein Streifzug über den Kontinent mit Impressionen von Antwerpen bis Zürich

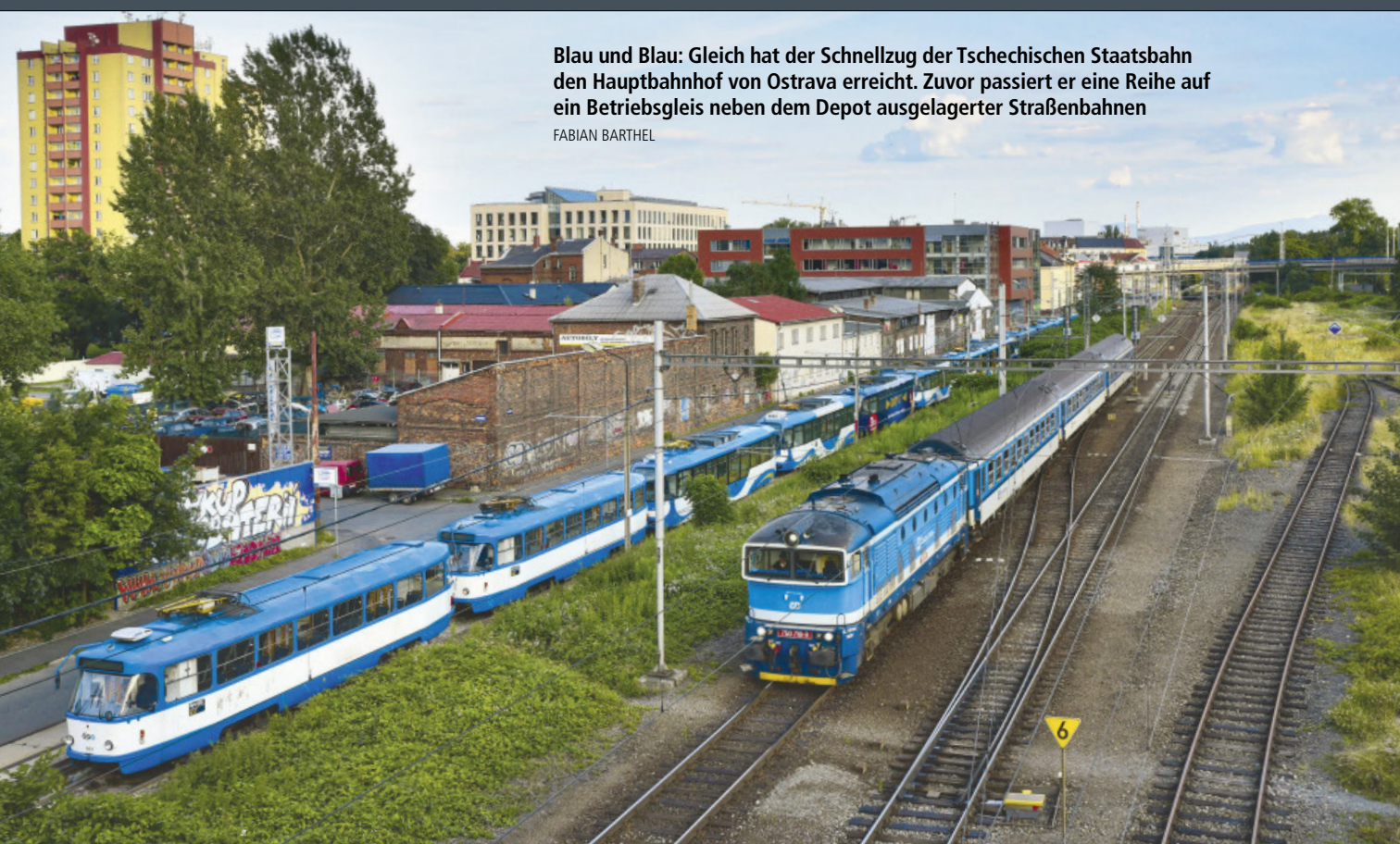
Tw 50 im dänischen Straßenbahnmuseum Skjoldenæsholm erinnert an die Frederiksberger Straßenbahn. Der Wagen soll nach abgeschlossener Restaurierung eines baugleichen Fahrzeugs in einen späteren Zustand nach Übernahme durch die Kopenhagener Straßenbahn versetzt werden

MICHAEL BEITELSMANN



Blau und Blau: Gleich hat der Schnellzug der Tschechischen Staatsbahn den Hauptbahnhof von Ostrava erreicht. Zuvor passiert er eine Reihe auf ein Betriebsgleis neben dem Depot ausgelagerter Straßenbahnen

FABIAN BARTHEL





Neubaustrecke über eine Hebebrücke: Die im Dezember 2019 eröffnete Verlängerung der Linie 24 in den Antwerpener Hafen bietet in ihrem Verlauf viele Fotomotive mit maritimem Charme

NICOLAI SCHMIDT



Tatra-Parade im Prager Straßenbahnmuseum. Gleichwohl sind die Tatra-T3 in modernisierter Form weiterhin auch im Stadtbild präsent

FABIAN BARTHEL

Chronik Österreich

Weichenstellungen ■ Nachdem viele große Projekte nun in der Umsetzung sind, fallen nach und nach Entscheidungen für weitere neue Vorhaben in den Betrieben in Österreich. Linz zum Beispiel erhält eine Stadtbahn-Achse und Wien neue Stadt-Umland-Strecken. Die Covid-19-Pandemie reduzierte indessen vielerorts zeitweilig das Leistungsangebot

Mit der Erschließung des Nordbahnhofquartiers ist das Ausbauprogramm in Wien vorerst abgeschlossen, als nächstes kündigte die Stadtregierung die Errichtung von Stadt-Umland-Linien in niederösterreichische Nachbargemeinden an. In Bau sind Straßenbahn-Neubaustrecken in Graz und Innsbruck. In Linz hingegen ist die Entscheidung gefallen, anstatt der geplant gewesenen zweiten Straßenbahn-Nord-Süd-Achse eine Regionalstadtbahn-Achse samt ergänzender Obuslinien zu errichten. Dazu beschafft die Schiene ÖÖ gemeinsam mit vier deutschen Projektpartnern neue Tram-Trains, ebenso das Land Salzburg für die Lokalbahn, welche im Jahr 2025 vom Salzburger Hauptbahnhof einen Kilometer wei-

ter unterirdisch bis zum Mirabellplatz führen soll. Die Auslieferung neuer Flexity-Trams an die Wiener Linien schreitet kontinuierlich voran. Auch die Graz Linien beabsichtigen ihren Fuhrpark zu erweitern und zu erneuern.

Als Schutzmaßnahme im Kampf gegen die Ausbreitung der Covid-19-Pandemie wurde

Mitte März 2020 das öffentliche Leben in Österreich auf ein Minimum beschränkt. Folglich reduzierten die städtischen Verkehrsbetriebe das Angebot, die Fahrgastzahlen sanken während der Lockdown-Phase um bis zu 80 Prozent.

Gmunden

In den Sommermonaten erneuerte Stern & Hafferl die Gleisanlagen zwischen den Haltestellen Keramik und Rosenkranz. Als erste Baumaßnahme für die geplante Ausweiche zwischen Laizing und Kirchham wurden neue Fahrleitungsmasten aufgestellt. Mit der neuen Ausweiche kann der alternierende Zehn- und 20-Minuten-Takt in der Innenstadt von Gmunden auf ein einheitliches 15-Minuten-Intervall umgestellt werden.

Gmunden

Stern & Hafferl
Verkehrsgesellschaft m.b.H. ... www.stern-verkehr.at
Streckenlänge 18 km
Spurweite 1.000 mm
Wagenpark 8 Tw
Betriebshöfe 1 (+ Abstellanlage Engelhof)

Wien: Triebwagen A 4 wendet am 8. Oktober 2020 in der Schleife Bruno-Marek-Allee und passiert die noch nicht fertiggestellte Einstieghaltestelle, dahinter ein aus der Dampflokkära stammender Wasserturm

BILDER, WENN NICHT ANDERS ANGEZEIGT: ROBERT SCHREMPF



Auf Initiative einiger Gmundner Bürger unterzog der Rechnungshof (RH) die Realisierung der Traunseetram, die aus dem Zusammenschluss der Straßenbahn Gmunden mit der Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf entstand, einer Prüfung. Der RH empfahl, baldestmöglich die für einen optimalen Betriebsablauf der Traunseetram noch zu realisierenden Projektkomponenten umzusetzen. Das betrifft den Bau der Ausweiche Kirchham, die Errichtung einer Park & Ride-Anlage im Bereich der Haltestelle Engelhof und die barrierefreie Adaptierung der Haltestellen Gschwandt, Kirchham und Vorchdorf. Zudem erachtet der RH die Planungen zur Erweiterung der Traunseetram von Gmunden nach Laakirchen beziehungsweise nach Altmünster für grundsätzlich zweckmäßig.

Graz

Derzeit verzeichnet die Stadt Graz in den westlichen Stadtteilen aufgrund größerer Bauprojekte (Stadtentwicklungsgebiet Reininghaus und Smart City) einen deutlichen Bevölkerungszuwachs. Zu deren Erschließung befinden sich zwei Straßenbahn-Neubaustrecken im Bau: Die 1,8 Kilometer lange Reininghaus-Strecke Alte Poststraße – Hummelkaserne und die 1,5 Kilometer lange Smart City-Strecke Asperngasse – Waagner-Biro Straße. Bis 2024 soll zudem die 1,2 Kilometer lange Innenstadt-Entlastungsstrecke Jakominiplatz – Neutorgasse – Annenstraße gebaut werden. Danach beträgt die Streckenlänge 37,7 Kilometer.

Durch diese Ausbau-Offensive war es erforderlich, ein neues Betriebskonzept für das Straßenbahnnetz zu erarbeiten. Als erste Maßnahme wurden zwei Linienwege getauscht: Die Linie 3 fährt seit 11. Juli 2020 zwischen Krenngasse und Andritz, die Linie 4 zwischen Liebenau und Laudongasse, letztere wegen Gleisbauarbeiten erst seit 12. Sep-



Gmunden: Tramlink 122 befährt am 9. Oktober 2020 zwischen den Haltestellen Keramik und Rosenkranz den im vergangenen Sommer erneuerten Gleisabschnitt

tember 2020. Im Jahr 2024 kommen die neuen Linien 16 und 17 hinzu, sie fahren weitgehend parallel zu den bestehenden Linien 6 und 7, jedoch im Stadtzentrum über die neue Innenstadt-Entlastungsstrecke anstatt über den Hauptplatz.

Das vorliegende Betriebskonzept bildet die Basis für das Fahrzeugbeschaffungskonzept, ab 2024 besteht ein zusätzlicher Fahrzeugbedarf von 15 Einrichtungswagen. Alle neuen Wagen sollen zukünftig bis zu 38 Meter lang sein (bisher 27 Meter). In der Fahrgaustauschreibung über die Lieferung von bis zu 55 Niederflurbahnen findet auch die Fuhrparkerneuerung Berücksichtigung. Vorgehen ist, ab 2027 die 22 Triebwagen der Serien 500 und 600 sowie die 18 Cityrunner durch neue, längere Wagen zu ersetzen. Im Rahmen eines sogenannten Markterhebungsverfahrens haben die Graz Linien Hersteller eingeladen, die Tauglichkeit von neuen Straßenbahnwagen und deren Verhalten auf der vorhandenen Grazer Gleisinfrastuktur zu testen. Bereits im Herbst 2019 weilte der fabrikneue Flexity-Triebwagen D 306 aus der Lieferserie für Wien in Graz. Vergangenen August folgten Testfahrten mit dem aus München geliehenen Avenio T4 2501. Die Erkenntnisse aus den Testfahrten mit den zwei unterschiedlichen Fahrzeugkonzepten sollen unter anderem Auf-

schlüsse geben, ob für Graz Multigelenk- oder Einzelgelenkwagen besser geeignet sind.

Innsbruck

Im November 2020 lieferte Bombardier den letzten von 20 neuen Niederflurbahnen der zweiten Flexity-Serie (Tw 327 bis 335, 371 bis 381) an die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB), welche für die neuen Linien 2 und 5 benötigt werden. Im Bau ist die 1,2 Kilometer lange Verlängerung der Regionalbahnlinie 5 von der provisorischen Endstation Schützenstraße zur S-Bahn-Station Rum, die Inbetriebnahme ist für Ende 2022 geplant.

Seit Mai 2020 verkehrt die Linie 6 wieder stündlich nach Igls, allerdings nur zwischen 10 und 18 Uhr, an Schultagen fährt morgens ein zusätzlicher Umlauf. Zukünftig soll die Igler Bahn wieder bis zum Haupt-

Graz

Holding Graz Linien www.holding-graz.at
Streckenlänge **33,2 km**
 Spurweite 1.435 mm
 Wagenpark 85 Tw
 (davon nicht Niederflur 10 Tw)
 Betriebshöfe 2

Innsbruck

Innsbrucker Verkehrsbetriebe
 und Stubaitalbahn GmbH (IVB) . . . www.ivb.at
Streckenlänge **26 km**
 (+ 18,2 km Stubaitalbahn)
 Spurweite 1.000 mm
 Wagenpark 52 Tw
 Betriebshöfe . . . 1 (+ 1 Abstellanlage in Fulpmes)

Anlässlich einer Bremsprobefahrt erreicht der Münchner Avenio-Tw 2501 am 13. August 2020 den Grazer Zentralfriedhof FREDERIK BUCHLEITNER



Innsbruck: Die Auslieferung der zweiten Flexity-Serie zog sich bis November 2020 hin (Foto: Tw 329, Haltestelle Rennerschule)





Linz: An zwei langen Wochenenden wurden die Gleisanlagen zwischen den Haltestellen Bürgerstraße und Goethekreuzung erneuert, die im Bild Cityrunner 026 passiert

bahnhof fahren. Und bei Veranstaltungsreihen im Schloss Ambras und in Igls soll es zusätzliche Einschubkurse geben.

Linz

Das Land Oberösterreich und die Stadt Linz einigten sich darauf, anstatt der geplanten zweiten Straßenbahn-Nord-Süd-Achse ein Regionalstadtbahn- und Obus-Konzept umzusetzen. Die zweite Straßenbahn-Achse hätte zwischen Bulgariplatz und Urfahr das östliche Stadtzentrum erschließen und die vorhandene Achse entlasten sollen. Die neuen S-Bahn-Linien sollen hingegen für Pendler eine schnelle Verbindung vom Umland in die Landeshauptstadt und durch die Stadt herstellen. Die neue Stadtbahn-Nord-Süd-Achse wird weiter östlich und nur zum

Linz

LINZ AG für Energie, Telekommunikation, Verkehr und Kommunale Dienste www.linzag.at
Streckenlänge **31 km**
 (+ 2,9 km Pöstlingbergbahn)
Spurweite 900 mm
Wagenpark 69 Tw
 (davon nicht Niederflur 3; umgebaute Pöstlingbergbahn-Tw)
Betriebshöfe ... 2 (+ 1 Abstellanlage in Urfahr)

Teil unterirdisch verlaufen. Sie wird nur an potenziell aufkommensstarken Standorten halten. An drei Nahverkehrsknoten sollen die Fahrgäste zwischen S-Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien umsteigen können. Die

Linz/Pöstlingbergbahn: Der Sommerfahrplan erfordert an Wochenenden den Einsatz von vier Garnituren, zum Schutz des Fahrpersonals kamen 2020 nur die mit einer geschlossenen Fahrerkabine ausgestatteten „Mountainrunner“ 501 bis 504 zum Einsatz



innerstädtische Feinerschließung sollen leistungsstarke Obuslinien herstellen, die dem Verlauf der Trasse der nicht realisierten zweiten Straßenbahn-Achse folgen werden.

Konkret ist vorgesehen, die geplanten Regionalstadtbahnlinien S6 Linz Hbf – Kleinzell (Mühlkreisbahn) und S7 Linz Hbf – Gallneukirchen – Pregarten (Neubaustrecke) von Linz-Urfahr über die im Bau befindliche Donaubrücke und die neue Stadtbahn-Achse bis zum Linzer Hauptbahnhof durchzubinden und mit der Linzer Lokalbahn (S5) zu verknüpfen. Auf den S-Bahn-Linien sollen ab 2026 Tram-Trains zum Einsatz kommen, hierzu beteiligte sich die landeseigene Gesellschaft „Schiene OÖ“ am Beschaffungsvorgang des Konsortiums „VDV Tram-Train“ mit der Ausschreibung von 20 Zweisystem-Triebwagen der Variante 1 (+ Option auf 50 weitere). Auf der Pöstlingbergbahn kamen im Jahr 2020 die Nostalgie-Triebwagen VIII, X und XI nicht zum Einsatz, weil die Wagen keine abgeschlossenen Fahrer-kabinen haben. Alljährlich ist das Straßenbahnnetz aufgrund verschiedenster Veranstaltungen im Stadtzentrum an zahlreichen Wochenenden unterbrochen und zweigeteilt. Im Jahr 2020 waren alle Veranstaltungen abgesagt, stattdessen führten umfangreiche Gleissanierungsarbeiten zwischen Hauptbahnhof und Urfahr zu häufigen Streckenunterbrechungen.

Wien

Seit 3. Oktober 2020 fährt die Linie O ab Praterstern 1,4 Kilometer weiter in das Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof, das auf dem Gelände des ehemaligen Frachtenbahn-



Alt und Neu in Wien: An der Endstation Kaiserebersdorf begegnen sich der E₂-Triebwagen 4308 und der Flexity D 305



Seit Fahrplanwechsel verkehrt die Badner Bahn zwischen Wien Oper und Wiener Neudorf im 7,5-Minuten-Takt, hier Tw 110 an der Haltestelle Dörfelstraße

hofs entsteht. Zur Erschließung der neuen Wohnbauten errichteten die Wiener Linien eine rund 800 Meter lange Neubaustrecke, die an der Haltestelle Nordbahnstraße abzweigt, die Nordbahnstrecke unterquert und über die Haltestelle Krakauer Straße zur Endstation Bruno-Marek-Allee führt.

Mit der Realisierung der zwei Neubaustrecken, bereits seit 2. Dezember 2019 fährt die Linie D von Hauptbahnhof Ost 1,1 Kilometer weiter durch das Sonnwendviertel zur neuen Schleife Absberg-

gasse, ist das „Öffi-Paket 2020“ abgeschlossen. Als weitere Ausbauprojekte präsentierte die Stadt Wien drei Stadt-Umland-Projekte. Geplant sind zwei Straßenbahn-Neubaustrecken, die von Wien ins angrenzende Niederösterreich führen sollen: vom Zentralfriedhof nach Schwechat (2,6 Kilometer) und von Aspern nach Groß-Enzersdorf (knapp sieben Kilometer). Zudem prüfen die Wiener Lokalbahnen die Errichtung einer Tram-Train-Linie von Wien-Liesing über Perchtoldsdorf und Waldmühle nach Kaltenleutgeben.

Das umfangreiche Straßenbahnnetz erfordert alljährlich enorme Instandhaltungsarbeiten, im Jahr 2020 wurden 8,4 Kilometer Gleis und 82 Weichen erneuert.

Die Wiener Linien weiteten am 7. September 2020 das Einsatzgebiet der stetig wachsenden Flexity-Flotte aus, neben der Linie 6 kommt die Baureihe D seither auch auf der Linie 11 zum Einsatz. Mitte Oktober 2020 waren noch je zwölf E₁-Triebwa-

gen sowie zwölf c₄-Beiwagen im Bestand (hinzu kommen die beiden E₁ der Vienna Ring Tram), die Hochflur-Züge werden aufgrund der vielen Schadfälle bei der ULF-Flotte noch benötigt und sind in den Verkehrsspitzen auf den Linien 25 und 26 (und fallweise 30) anzutreffen.

Wiener Lokalbahnen AG

Im Bombardier-Werk Wien ist der erste von 18 neuen Niederflurbahnen des Fahrzeugtyps Flexity 2 in Bau, die Auslieferung des Triebwagens 501 erfolgt im Frühjahr 2021. Die weiteren Wagen folgen bis 2023 und ersetzen teilweise die Hochflur-Gelenktriebwagen. Seit Fahrplanwechsel im Dezember 2020 fährt die Badner Bahn werktags durchgehend im 7,5-Minuten-Takt zwischen Wien Oper und Wiener Neudorf, bislang war das nur in den Verkehrsspitzen der Fall. Um die Kapazität weiter zu erhöhen, ist die Aufstockung des Fuhrparks auf 48 Triebwagen vorgesehen.

ROBERT SCHREMPF

Wien

WIENER LINIEN GmbH & Co. KG

..... www.wienerlinien.at

Streckenlänge **167 km**

Spurweite 1.435 mm

Wagenpark ca. 481 Tw

(davon nicht Niederflur ca. 133 Tw,

ca. 128 (Hochflur)-Bw)

Betriebshöfe 5 (+ 5 Abstellanlagen)

Wiener Lokalbahnen

WIENER LOKALBAHNEN GmbH (WLB)

..... www.wlb.at

Streckenlänge **27,2 km**

Spurweite 1.435 mm

Fahrzeuge 38 Tw

(davon nicht Niederflur 24 Tw)

Betriebshöfe 3

Wien: Seit 2. Dezember 2019 fährt die Linie D durch das Sonnwendviertel zur neuen Schleife Absberggasse, im Bild verlässt B₁ 761 die Haltestelle Hlawkagasse



Alt und Neu am Depot in Neuenburg. Gebrauchte Niederflurbahnen ersetzen in Neuchâtel die Littorails

ALLE FOTOS: ROBERT SCHREMPF



Generationenwechsel bei den Überlandtrams

Schweizer Spezialität ■ Schlieren, Schindler und ABB bauten in den 70er- und 80er-Jahren mehrere Triebwagen für diverse Betriebe in der Schweiz. Zum Teil mehr als 40 Jahre bewährten sich die Fahrzeuge bei der Forchbahn, der Waldenburgerbahn und bei der Compagnie des Tramways de Neuchâtel. Jetzt steht ihre Ablösung bevor

Anfang der 1970er-Jahre beschaffte die Forchbahn (FB), die zwischen Rehalb und Stadelhoferplatz auf den Gleisen der Zürcher Straßenbahn fährt, neue Fahrzeuge. Zur gleichen Zeit bereiteten auch die Zürcher Verkehrsbetriebe (VBZ) die Anschaffung einer neuen Fahrzeuggeneration vor. Weil die Fahrzeuge in der gleichen Werkstätte repariert werden, lag es nahe, eine weitgehende Gleichheit (Drehgestelle, Fenster, Türen) anzustreben. Unter dem Titel „Tram 2000“ entwickelte die VBZ gemeinsam mit den Herstellern (Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren, Schindler Waggon und Brown Boverie & Cie) ein Baukastensystem mit Normteilen, bei-

spielsweise sind die Sitzgröße und der Fensterteiler optimal auf die Fahrgastbedürfnisse zugeschnitten. Bemerkenswert ist auch, dass durch die Absenkung des Wagenbodens auf 830 Millimeter die Stufen flacher gestaltet werden konnten, daraus ergeben sich bequemere Einstiegsverhältnisse.

Die Basisvariante bildete ein vierachsiger Wagen, woraus eine sechs- und achtsichtige Gelenkwagenvariante abgeleitet wurde. Die FB beschaffte 1976 drei Doppeltriebwagen (Be 8/8 21/22, 23/24 und 25/26), bestehend aus zwei gleich ausgebildeten Wagenhälften mit je einem Führerstand. 1981 kamen zwei (Be 8/8 27/28 und 29/30) und 1986 ein Doppeltriebwagen (Be 8/8 21/32) gleicher

Bauart hinzu sowie 1981/82 vier vierachsige Steuerwagen (Bt 201–204). Für das zusätzliche Angebot mit Einführung der S-Bahn Zürich beschaffte die FB acht vierachsige Zweirichtungswagen (Be 4/4 51–58) im Jahr 1994, die sich durch eine abweichende Antriebstechnik von Be 8/8 unterscheiden. Zurzeit arbeitet die FB an einem Konzept für jene Fahrzeuggeneration, die die FB-2000-Triebzüge bis 2027 ersetzen soll.

Ende in Neuchâtel bereits 2019

Anfang der 1980er-Jahre leitete das Verkehrsunternehmen „Compagnie des Tramways de Neuchâtel“ die Modernisierung der ebenfalls meterspurigen (Überland-)Tram-



Am Ostermontag 2021 werden letztmals Pendelzüge durch das Waldenburgerthal fahren, hier in Oberdorf. Ab Fahrplanwechsel 2022 verkehren hier neue Niederflurtrams auf Meterspurgleisen



Neue Heimat in der Westschweiz: Am 6. August 2020 fährt der vom Appenzellerland zu transN an den Neuenburgersee übergesiedelte Triebwagen 035 entlang des Seeufers nach Boudry

Am Zürcher Hegibachplatz begegnen sich die beiden gemeinsam entwickelten Fahrzeugtypen „Tram 2000“ und „FB 2000“



Linie von Neuenburg (französisch: Neuchâtel) nach Boudry ein und beschaffte 1981 vier vierachsige Zweirichtungstriebwagen (Be 4/4 501–504) und vier Steuerwagen (Bt 551–554). Die Fahrzeuge glichen wagenbaulich den FB 2000, die technische Ausrüstung wies jedoch Unterschiede auf. Schindler, SIG und ABB lieferten 1986 noch zwei weitere Triebwagen (Be 4/4 505–506). Nach über drei Jahrzehnten Einsatz erforderte unter anderem die Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit, die Littorails genannten Hochflurwagen durch neue Fahrzeuge zu ersetzen. Im Jahr 2019 bot sich für transN (Transports Publics Neuchâtelois) die günstige Gelegenheit, von den Appenzeller Bah-

nen die 2004/08 von Stadler und Bombardier gebauten Gelenktriebwagen Be 4/8 31 bis 35 zu erwerben. Die fünf Triebzüge wurden von Stadler Rail an die neuen Anforderungen angepasst. Die Littorails verabschiedete die transN bereits am 27. Oktober 2019. Sie standen danach noch monatelang im Einsatz, bis die neuen Triebzüge zuverlässig im Einsatz waren. Als erstes wurden die Be 4/4 505 bis 506 verschrottet, ein Triebwagen soll im Tram-Museum in Areuse erhalten bleiben.

Verkauf in die Slowakei

Die Waldenburgerbahn beschaffte 1985/86 vier bauartgleiche Triebwagen mit Gepäckabteil (BDe 4/4 11–14) und vier Steuerwa-

gen (Bt 111–114), allerdings für die Spurweite von 750 Millimeter. Zur Bewältigung des steigenden Fahrgastaufkommens wurden 1993 nochmals drei Triebwagen (BDe 4/4 15–17) und fünf Steuerwagen (Bt 115–120) nachbeschafft. Am 5. April 2021 endet der Betrieb in der heutigen Form, danach erneuert die Baselland Transport AG die gesamte Infrastruktur samt Umbau auf Meterspur. Der gesamte Wagenpark wurde an die slowakische Čiernohronská železnica (Schwarzgrabenbahn) verkauft. Nach der Generalsanierung, ab 11. Dezember 2022 verkehren zehn Niederflurtrams des Typs TramLink durch das Waldenburgerthal.

ROBERT SCHREMPF

Chronik Schweiz

Fuhrparkerweiterungen ■ Viele Schweizer Betriebe erneuern ihren Fuhrpark. In Zürich rollen nun langsam die Flexity von Bombardier an. Damit beginnt damit die Ablösung der Tram-2000-Wagen. Der Flottentausch in Neuchâtel dagegen ist bereits abgeschlossen. Und die Waldenburgerbahn bei Basel verkauft ihre Fahrzeuge in die Slowakei und beschafft zehn Tramlink bei Stadler

Auch in der Schweiz beeinflusste die Pandemie das Geschehen in den Trambetrieben. In allen Städten war ein massiver Einbruch der Fahrgastzahlen festzustellen. Trotz ausgedünnter Fahrpläne fuhren die Fahrzeuge zeitweise fast leer durch die Städte. Offen ist, bis wann die alte Beförderungsleistung wieder erreicht wird.

Basel

Bereits im November 2019 vereinbarten die beiden Basler Trambetriebe gemeinsame technische Standards. Nun folgte eine Vereinbarung zu Vertriebs- und Kundeninformationssystemen. Das am 17. Januar 2020 eröffnete Trammuseum im Depot Dreispitz musste pandemiebedingt bis zum 19. Juli geschlossen bleiben. An den Öffnungstagen (je-

der dritte Sonntag im Monat) verkehrt zwischen dem Museum und der Schiffände die Museumslinie 7. Die Feierlichkeiten zum 125. Jahrestag der Inbetriebnahme der Tram sind auf das Jahr 2021 verschoben worden.

Baselland Transport

Im April 2020 startete die BLT eine Ausschreibung über 25 Trams, mit einer Option auf weitere 15 Wagen. Die 45 Meter langen Trams müssen einen Niederflranteil von zumindest 75 Prozent aufweisen. Die Trams ersetzen ab dem Jahr 2023 die 200er Be 4/6 und Be 4/8 der Baujahre 1978 bis 1981.

Waldenburgerbahn

Am 6. April 2021 stellt die Waldenburgerbahn ihren Betrieb ein. Ab dann erfolgt bis

Ende 2022 der Umbau von der heutigen Spurweite (750 Millimeter) auf Meterspur. Für 300 Millionen Franken (ca. 275 Millionen Euro) wird die 13,1 Kilometer lange Bahn faktisch neu erstellt. Bei Stadler in Va-

Basel

Basler Verkehrs-Betriebe bzw. BLT Baselland
Transport AG www.bvb.ch, bzw. www.blt.ch
Streckenlänge **88,5 km (BVB+BLT)**
Spurweite 1.000 mm
Wagenpark BVB 115 Tw
(davon nicht Niederflur 26 Tw),
ca. 27 Bw,
BLT 97 Tw (davon nicht Niederflur 27 Tw)
Betriebshöfe 3 BVB, 2 BLT

Im Zuge des Neubaus einer Umgehungsstraße in Worb entstand für die Linie 6 ein eigenes Brückenbauwerk, welches Tw 86 am 8. August auf dem Weg nach Bern quert. Im Fall eines zweigleisigen Ausbaus könnte das zusätzliche Gleis problemlos nachgerüstet werden ROBERT SCHREMPF

ROBERT SCHREMPF



lencia sind für 54 Millionen Franken bereits zehn 45 Meter lange Tramlings bestellt. Während der HVZ werden die Wagen in Doppeltraktion verkehren.

Das gesamte heutige Rollmaterial mit sieben Trieb- und zehn Steuerwagen geht für 80.000 Franken an die Schwarzgrabenbahn in der Slowakei. Die hat dafür Verwendung, denn deren 16 Kilometer lange Strecke soll bis zum 1. Mai 2025 elektrifiziert werden. Das alte Weichenmaterial übernimmt die österreichische Zillertalbahn.

Bern

Der Baustart der 4,2 Kilometer langen Tram von Bern nach Ostermundigen verzögert sich. Nun sind die Wiederaufnahme des Plangenehmigungsverfahrens für 2021 vorgesehen, für 2021/2022 das Ausführungsprojekt und die ersten Ausschreibungen. Frühestens 2024 soll der Bau beginnen. Zur Planung und Realisierung der Strecke gründeten die Stadt Bern, der städtische Verkehrsbetrieb BERNMOBIL sowie die Gemeinde Ostermundigen am 19. Dezember 2019 die Tram Bern Ostermundigen AG. Auch die 1,4 Kilometer lange Verlängerung der Tramstrecke von Wabern zur zukünftigen S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern zieht sich hin. Frühestens ab 2026 verkehrt hier eine Tram.

Anstelle des beengten Depots Eigerplatz beabsichtigt man, in etwa 15 Jahren ein neues Depot an geeigneter Stelle zu errichten.

Einige Berner Trams vom Typ Be 6/8 (Baujahre 2009 bis 2015) erhielten ihre Revisio-

nen bei der Regionalverkehr Bern-Solothurn in deren moderner Werkstätte in Worbdoden. Die Werkstätte befindet sich direkt bei der Tramendstelle der Linie 6 in Worbdorf.

Genf

Am 14. Oktober 2019 konnte erstmals ein Tram auf der gut zwei Kilometer langen Neubaustrecke der Phase 1 vom schweizerischen Moillesulaz bis ins französische Annemasse fahren. Die Eröffnung folgte am 14. Dezember 2019. Bedient wird die Strecke mit Zweirichtungstramwagen der Transports publics genevois (TPG). Die Inbetriebnahme der 2,3 Kilometer langen Verlängerung der Tramlinie 14 von Park+Ride Bernex nach Bernex-Vailly kann nicht wie geplant am 13. Dezember 2020 erfolgen, ein zwischenzeitlicher Baustopp während der ersten Lockdown-Phase hat die Arbeiten verzögert.

Das neue Depot En Chardon liegt direkt in der Einflugschneise des Aéroport Genf und ist daher vorwiegend unterirdisch erstellt. Es bietet Platz für 70 Tramkompositionen und

Genf

Transport publics genevois (TPG) ... www.tpg.ch

Streckenlänge 36 km

Spurweite 1.000 mm

Fahrzeuge 117 Tw (alle Niederflur)
(bestellt 9 Tw Tango)

Betriebshöfe 2

130 Busse. Am 10. März 2020 befuhr erstmals eine Tram die neu erstellte Depotanlage. Die Eröffnung der sechs Kilometer langen Tramstrecke ab Palettes ins französische Saint-Julien wird noch immer für 2023 angestrebt, ebenso bis 2024 die Verlängerung vom Place des Nations bis zum Aéroport. Die TPG hat zudem im Frühling 2020 bei Stadler eine Option für die Lieferung von neun weiteren Tangos Be 6/10 eingelöst.

Lausanne

Bis Februar 2020 verzögerte ein Gerichtsverfahren die neu zu bauende 4,5 Kilometer lan-



Bern: In der Marktgasse zeigt sich der Wagen 733, einer der zwölf durch Stadler-Tramlink zu ersetzenden Be 4/8 der Baujahre 1989/90 der SVB auf Linie 7 nach Bümpliz

JÜRIG LÜTHARD

Bern

BERNMOBIL, Städtische Verkehrsbetriebe Bern bzw. Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS)

..... www.bernmobil.ch bzw. www.rbs.ch

Streckenlänge 28,7 km (SVB + RBS)

Spurweite 1.000 mm

Fahrzeuge SVB: 48 Tw
(bestellt 27 Tw Tramlink)

RBS: 9 Tw

Betriebshöfe 2 SVB, 1 RBS

Basel: Die Einsätze der nur teilmittelflurigen Be 4/8 der BLT beschränken sich weitgehend auf Verstärkerdienste und die Linie 17. Am 10. August steht Tw 254 an der Haltestelle Münchensteinerstrasse, unterwegs zum Südausgang des Bahnhof SBB

ROBERT SCHREMPF

Basel: An den Öffnungstagen des neuen Trammuseums pendeln jeweils zwei Tramkompositionen in die Innenstadt. Hier steht der Ce 2/2 181 des Baujahrs 1925 mit dem Sommerwagen C 1077 von 1905 vor dem Depot Dreispitz, welches das Museum beheimatet

HANS BODMER





Genf: Auf der Fahrt durch die Gemeinde Carouge, südlich des Flusses Arve, passiert ein Vevey-Gespann der Linie 12 am 5. September den zentralen Place du Temple

ALEXANDER SCHMITZ



Die angedachte Haltestelle Lugano Cappuccine: Hinten der 2,2 Kilometer lange Tunnel zur Haltestelle Lugano Stazione und weiter bis zur Haltestelle Viadotto Cavezzolo

RTTL LUGANO-CAPPUCCINE

Lausanne

Transports Publics de la région lausannoise
 www.t-l.ch
Streckenlänge 7,8 km
 Spurweite 1.435 mm
 Fahrzeuge 22 Tw (alle Hochflur-Tw, alle Haltestellen haben Hochbahnsteige)
 Betriebshöfe 1

ge normalspurige Tramstrecke T1 von Lausanne-Flon nach Renens. Die geplante Eröffnung für 2023 ist wohl hinfällig. Die Verlängerung bis Bussigny, die bis 2030 entstehen soll, wird aber weiter als realistisch angesehen. Für die Tramstrecke sind inzwischen zehn Tramwagen ausgeschrieben, mit einer Option auf acht weitere Fahrzeuge.

Lugano

Der Beginn der Bauarbeiten für das Luganeser Tramnetz ist 2020 noch nicht erfolgt, soll aber nun definitiv 2022 stattfinden. Die Eröffnung ist nun nicht mehr für 2027, sondern für 2029 vorgesehen. Das Netz umfasst auch die heutige Meterspurbahn Lugano – Ponte Tresa (FLP). Die FLP wiederum erhält bereits 2021 die 2018 bestellten neun siebenteiligen Be 4/12 mit

2,4 Metern Kastenbreite des Typs Tramlink von Stadler Valencia. Die vorhandenen sieben Triebwagenzüge vom Typ Be 4/8 und Be 4/12 mit einer Kastenbreite von 2,65 Metern sollen alle an die französische Firma Arterail in Lille gehen, die sie nach Madagaskar an die dortige Bahngesellschaft weiterverkauft. Angemerkt sei hierzu: Bereits 2004 und 2005 gelangten von der Forchbahn Züge nach Madagaskar, die dort noch heute alle ungenutzt herumstehen.

Neuchâtel

Die von den Appenzeller Bahnen (Strecke St. Gallen – Trogen) übernommenen Be 4/8 031 bis 035 sind inzwischen in Betrieb. Es gab Verzögerungen, da eine Drosselspule überhitzte und bei allen Wagen ausgetauscht werden musste. Man geht davon aus, dass die Wagen bis zu 15 Jahre im Einsatz bleiben. Damit könnte deren Ersatzbeschaffung mit der angedachten, etwa 1,3 Kilometer langen östlichen Verlängerung der Strecke bis Maladière zusammenfallen. Die bestehende Flotte vom Typ „Tram 2000“ ist inzwischen bis auf den zukünftigen Museumswagen Be 4/4 504 ausrangiert.

St. Gallen

Bis Dezember 2021 (Fahrplanwechsel) wird für die Durchmesserlinie Appenzell –

Neuchâtel (Neuenburg)

Transports Publics du Littoral Neuchâtelois, transN
 www.tnneuchatel.ch
Streckenlänge 8,9 km
 Spurweite 1.000 mm
 Fahrzeuge 11 Tw
 (davon Hochflur 6 Tw) und 4 Steuerwagen
 Betriebshöfe 2

St. Gallen – Trogen das Gleis beim Güterbahnhof St. Gallen begründet und mit einer Haltestelle mit Ausweichgleisen versehen. Damit sind insbesondere zur SBB maßgeblich verbesserte Anschlüsse möglich.

Zürich

Die sich seit 2011 dahinziehende Beschaffung von 70 Flexity-Straßenbahnen des Herstellers Bombardier kommt langsam in Gang. Der Lieferung des ersten Wagens am 13. November 2019 folgten bis Mitte Oktober 2020 zwar nur zwei weitere Wagen. Bis Ende 2020 sollen aber fünf weitere Flexity die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) erreichen. Von 2021 bis 2024 werden jährlich 17 Wagen erwartet. Bedingt durch die sich stetig beschleunigende Obsoleszenz, also die Alterung des Produktes, insbesondere der Elektronikkomponenten, will man möglichst umgehend eine erste Option über weitere 40 Flexity einlösen. Damit soll auch die „Schraubengleichheit“ aller Fahrzeuge gewährleistet werden.

Am 15. Oktober 2020 erhielt die VBZ vom Bundesamt für Verkehr die Betriebsbewilligung für die Flexity-Wagen. Ab 19. Oktober verkehrte der Wagen 4001 fahrplanmäßig auf der Linie 11, wo alle nachfolgenden Wagen zuerst eingesetzt werden. Nach jeweils 25 Tagen wechseln die Fahrzeuge auf die Linie 4.

Der aufgrund von Fahrzeugengpässen auf einen 15-Minuten-Takt ausgedünnte Fahrplan der Tramlinie 15 soll ab Fahrplanwechsel im Dezember 2020 zum 7,5-Minuten-Takt zurückkehren. Die Linie 17 bleibt aus dem gleichen Grund voraussichtlich bis Sommer 2021 eingestellt. Die Wiederinbetriebnahme hängt von den Ablieferungen der Flexity ab. Die beiden Museumswagen des Typs „Mirage“ Be 4/6 1674 und 1675 bleiben ebenfalls bis Sommer weiterhin auf der Linie 13 im Einsatz.

Für alle auszurangierenden 148 Wagen des Typs 2000 (abzüglich der 23 Wagen mit Sänfte, die in Betrieb bleiben) interessiert sich die ukrainische Stadt Vinnitsa, wo bereits VBZ-Trams des Typs „Mirage“ verkehren.

Die am 30. September 2019 eröffnete Verlängerung der Linie 2 nach Schlieren bewährt sich und wird von der Bevölkerung gut angenommen. An der Volksabstimmung



Zürich: Der Neubau eines Wohnhochhauses auf dem hinteren Betriebsgelände wird das Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Depots Hard prägen. Am 11. August rückt Tw 2116 vor noch unverstelltem Hintergrund auf die Linie 8 aus ROBERT SCHREMPF

vom 9. Februar 2020 kam es mit 63,7 Prozent Nein-Stimmen zur deutlichen Ablehnung des Projekts „Rosengarten Tram“. Die Tangentiallinie hätte westlich des Stadtzentrums den Bucheggplatz mit dem Albisriederplatz verbunden. Die Ablehnung des Milliardenprojektes darf nicht als Absage an den Öffentlichen Verkehr gewertet werden; der mit der Vorlage verknüpfte vierspurige Straßentunnel war der eigentliche Grund der Ablehnung.

Das Tramdepot Hard ist seit August 2020 nicht mehr in Betrieb. Auf dem Areal hinter

dem denkmalgeschützten alten Depot entstehen nun 193 Wohnungen. Weiterhin wird die Tramabstellhalle erweitert. Bis 2025/26 sind die hier stationierten 25 Tramzüge auf andere Depots verteilt, so insbesondere auf die Abstellanlage bei der Zentralwerkstatt. Bis 2026 will die VBZ bei der Zentralwerkstatt eine dauerhafte Abstellanlage für 46 Tramzüge realisieren.

Der Bau der Verlängerung der Limmatbahn von Schlieren über Dietikon nach Killwangen-Spreitenbach ist bis Ende 2022 geplant. Die Planung der vier Kilometer langen Tramstrecke nach Affoltern ist auf gutem Wege. Der Regierungsrat (Exekutive) hat dazu einen Kredit über 16 Millionen Franken für die Bau- und Auflageprojektierung bewilligt. Die Inbetriebnahme im Jahr 2027 scheint gesichert. Der Bau der Ver-

längerung der Glattalbahn von Kloten um drei Kilometer bis Bassersdorf wird wohl erst 2025 beginnen und 2029 enden. Der Grund dafür ist in der Komplexität des Projektes zu suchen. JÜRGEN D. LÜTHARD

Zürich

Verkehrsbetriebe Zürich, VBZ www.vbz.ch
Verkehrsbetriebe Glattal, VBG www.vbg.ch

Streckenlänge 81,8 km (VBZ + VBG)

Spurweite 1.000 mm

Fahrzeuge 258 Tw
(davon nicht Niederflur 147 Tw)

zusätzlich in Ablieferung: 70 Be 6/8 (70 Optionen)

Betriebshöfe 5 (+ 2 Abstellanlagen)

Treffen auf dem Netz der Oberschlesischen Straßenbahn: In Mysłowice am Bahnhof begegnet am 14. August der designierte Museums-Konstal-Tw 338 dem ehemaligen Wiener E₁-Tw 936. In Kürze soll der barrierefreie Umbau der Haltestelle beginnen

ALEXANDER SCHMITZ



Chronik Osteuropa

Erneuerte Netze und weitere Niederflurwagen ■ Trotz der Pandemie läuft die Infrastrukturmodernisierung und Erweiterung in Polen und Tschechien auf Hochtouren. Immer mehr Hersteller drängen in diversen Ländern erfolgreich auf den hart umkämpften Fahrzeugmarkt und gewinnen dabei auch erste Exportaufträge. Die Vielfalt der neuen Niederflurbahnen ist bunt, doch auch die Altbau- und Gebrauchtwagen bleiben noch unverzichtbar

Polen

In mehreren Städten gab es im Sommer 2020 umfangreiche Ersatzfahrpläne und Linienumleitungen wegen Bauarbeiten. Obwohl die Pandemie im Frühling 2020 gewisse Verzögerungen bei Auslieferung und Zulassung von Neubauwagen verursachte, waren bis Mitte des Jahres auf diversen Netzen schon die ersten Serienfahrzeuge im Regeldienst.

Die Hauptstadt **Warschau (Warszawa)** erwartet für Frühling 2021 den Prototyp von Hyundai-Rotem. Der koreanische Hersteller hatte im Juni 2019 den Auftrag zur Lieferung von 123 Niederflurbahnen erhalten (85 Zweirichtungswagen und 18 Einrichtungswagen,

Länge jew. 32,5 Meter; 20 Trams je 24 Meter Länge) und sich verpflichtet, mindestens 60 Prozent der Wertschöpfung in der EU zu erzielen. Sollte Warschau die Option für weitere 90 Triebwagen einlösen, will Hyundai in Polen ein Werk für die Endmontage eröffnen. Die geplante Neubastrecke nach Gocław kann nicht bis 2023 realisiert werden. Die Stadt musste auf bereits zugesagte EU-Fördermittel verzichten. Auch die aufwendige Erschließung von Wilanów im Süden der Stadt könnte sich wegen ungesicherter Finanzierung verzögern. Für die Trambindung des Westbahnhofs Warszawa Zachodnia laufen die Pla-

nungsarbeiten weiter, die Bauarbeiten dürften 2022 oder 2023 beginnen.

Bei den zwei masurischen Kleinbetrieben in **Elbing (Elbląg)** und **Allenstein (Olsztyn)** haben weitere Neubaufahrzeuge die städtischen Flotten verstärkt. In Elbing hat Modertrans im Winter 2020 vier 14,5 Meter lange Wagen des Typ Moderus Beta MF 09 AC ausgeliefert. Es handelt sich dabei um klassische Vierachser mit einem niederflurigen Mittelsegment. Im August 2020 bestellte der Verkehrsbetrieb einen fünften Triebwagen dazu, der bis Oktober 2021 geliefert werden soll. In Allenstein traf der Prototyp des tür-

kischen Herstellers Durmazlar im Februar 2020 ein, der jedoch bei einer Testfahrt einlegte. Wegen der Pandemie verzögerte sich dann die Zulassung der Baureihe und die Produktion der Serienfahrzeuge. Die Lieferung aller zwölf türkischen Fahrzeuge mit dem Produktnamen Panorama soll somit bis Mai 2021 abgeschlossen sein. Eine erste Teilbewilligung erhielt der Panorama-Prototyp von den polnischen Behörden im Juli 2020.

Fortschritte gibt es in Allenstein auch beim geplanten Netzausbau zur neuen südlichen Endstelle Pieczewo: Im Herbst 2020 wurde das zuständige Baukonsortium ausgewählt, die Projektausführung soll 26 Monate nach Vertragsunterzeichnung beanspruchen.

Beim kleinsten polnischen Trambetrieb in **Graudenz (Grudziądz)** will die Stadtverwaltung rund sieben Kilometer auf dem südlichen Teil der eingleisigen Trasse der Linie 2 etappenweise bis Oktober 2022 erneuern. Bei der Flottenmodernisierung wurde im Mai 2020 eine Ausschreibung erneut abgesagt, weil kein Angebot dem verfügbaren Budget entsprach. Die Stadt wird also erneut ausschreiben müssen. Solange rollen weiterhin die klassischen Konstal- und DÜWAG-Altbuswagen.

In **Danzig (Gdańsk)** wurde Ende Juni 2020 die 3,2 Kilometer lange Streckenerweiterung der Linie 12 von Migowo nach Lawendowe Wzgórza eröffnet. Bis 2023 soll auch die neue Strecke nach Nowa Warszawska im Süden der Stadt in Betrieb sein. Im Juni 2020 hat Pesa ebenfalls den letzten von 15 Jazz-Duo-Wagen ausgeliefert. Die Lieferung der zweiten Serie von weiteren 15 Zweirichtungswagen ist in der zweiten Jahreshälfte 2020 angelaufen.

In **Stettin (Szczecin)** ruhte im Sommer 2020 der Verkehr auf der Schnellfahrstrecke nach Turkusowa, weil zwischen Wyszynskiego und Brama Portowa im Stadtzentrum Weichen und Gleise ersetzt wurden. Zeitgleich konnte auch ein erster Teil der erneuerten Schieneninfrastruktur im Nordwesten der Stadt in Betrieb genommen werden, inklusive der adaptierten Wendeschleife Las Arkoński und der rund 1,3 Kilometer langen Querverbindung zum Rondo Olszewskiego. Voraussichtlich noch bis Ende 2021 geschlossen ist der angrenzende Streckenast weiter nordwestlich nach Głębokie. Die weiterführende Trasse zum Umsteigeknoten an der ul. Szafera soll in einer späteren Etappe auch bis Krzekowo durchgebunden werden, wo gegenwärtig die Linien 4, 5 und 7 wenden. Die Stadtverwaltung hat weitere Pläne für Netzmodernisierung und Ausbau in der Schublade.

In **Bromberg (Bydgoszcz)** gab es Mitte Oktober 2020 erste Tests auf den neu verlegten Schienen für den Lückenschluss zwischen Rondo Kujawskie und Zbożowy Rynek. Die Inbetriebnahme der neuen Strecke im Regeldienst ist für den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vorgesehen.



Stettin: Vor der Kulisse des imposanten Neuen Rathauses ist am 28. September die T6A2-Doppeltraktion 211+212 unterwegs zum Hauptbahnhof und nach Pomorzany

FABIAN BARTHEL



Posen: Die Zweirichtungsvariante des Moderus-Gamma-Niederflurwagens von Modertrans ist in einem dunkleren Grünton gehalten als die Einrichtungsversion

ANDREW THOMPSON

Im benachbarten **Thorn (Toruń)** soll die rund 5,4 Kilometer lange Neubaustrecke zum Wohnviertel Jar bis 2022 erstellt werden. In einer zweiten Etappe soll die Strecke dann noch bis Heweliusza im Nordwesten der Stadt verlängert werden. Um diese Netzerweiterung zu bedienen, hat die Stadt im Juli 2020 fünf fünfteilige Swing bei Pesa bestellt. Diese sollen bis Sommer 2022 ausgeliefert sein.

In der mittelpolnischen Industriestadt **Łódź** gibt es wieder Hoffnung für eine etappenweise Wiederinbetriebnahme der Überlandstraßenbahn Nr. 43 nach Lutomiersk, nachdem für den Neubau des Warschauer Flughafens und dessen landesweite Anbindung neue Fördergelder zur Verfügung stehen. Bereits 2020 wurden rund 100 Meter neue Tramgleise entlang der Linie 43 verlegt.

Der seit Februar 2018 unterbrochene Tramverkehr in die Gemeinde Zgierz nördlich von Łódź soll bis Ende 2021 wieder hergestellt werden, dazu werden rund zwei Kilometer Trasse rekonstruiert.

Auch die Flottenerneuerung läuft: Bis Herbst waren 30 der 35 NF6D Gebrauchtswagen aus Bochum eingetroffen. Die Lieferung dieser niederflurigen Doppelgelenkwagen (Bj. 1990–1994) soll bis Januar 2021 abgeschlossen sein. Ferner hat der Verkehrsbetrieb MPK Łódź im Februar 2020 insgesamt 30 Moderus Gamma bestellt. Diese Fünfteiler sollen zwischen März und September 2022 ausgeliefert werden.

Posen (Poznań) eröffnete im September 2020 die 700 Meter lange Stichstrecke von Rondo Żegrze bis Unii Lubelskiej, die nun die Linie 5 bedient. Weiterhin laufen die Bau-

arbeiten für den neuen Tramkorridor durch Naramowice im Norden. Die ersten Schienen wurden dort im Oktober 2020 verlegt und die Verlängerung der Linie 3 von der aktuellen Endstation Wilczak zur künftigen Endstelle Błażeja soll im Frühling 2022 betriebsbereit sein. Schon seit Dezember 2019 abgeschlossen ist die Lieferung aller Moderus-Gamma-Niederflurwagen vom lokalen Hersteller Modertrans. Als letzte Teilerie wurden die 20 Zweirichtungswagen dem Verkehrsbetrieb MPK übergeben.

Im westpolnischen **Landsberg an der Warthe (Gorzów Wielkopolski)** wurde im Juli 2020 nach fast dreijähriger Betriebspause zwecks Gesamterneuerung der erste Teil des kleinen Tramnetzes wieder eröffnet. Vorerst ist nun die 9,5 Kilometer lange Ost-West-Achse von Siłwana über die Altstadt nach Wieprzycze wieder in Betrieb. Der kürzere, rund 2,7 Kilometer lange Nord-Süd-Ast zwischen dem Bahnhof und der Endstation Piaski soll nach Erneuerung von Trasse und Stromnetz Ende 2021 wieder befahrbar sein. Für die voll-

ständige Modernisierung des örtlichen Tram-betriebs wurden neun der verbliebenen 18 DÜ-WAG/Wegmann GT6ZR (ex Kassel) hauptuntersucht und hellgrün-schwarz-grau lackiert. Pesa hat für Gorzów eigens 14 maßgeschneiderte Zweirichtungswagen aus seiner Twist II Reihe gefertigt. Diese sind 24 Meter lang und verfügen über 48 Sitzplätze.

Tschenstochau (Częstochowa) hat von Pesa zwischen März und September 2020 ebenfalls zehn neue Twist II erhalten. Die 32 Meter langen Doppelgelenkwagen haben ein schnittiges statt rundliches Außendesign, bieten Platz für 221 Fahrgäste und ergänzen die sieben Twist I.

Auch in **Oberschlesien (Górny Śląsk)** befinden sich seit Juli 2020 insgesamt 35 Twist II in Auslieferung, 27 wurden bei Pesa in einer kürzeren, 25 Meter langen Variante bestellt, acht in einer längeren 32-Meter-Version. Diese Serie basiert auf den schon 2013/14 nach Katowice ausgelieferten Twist I und hat daher ein anderes Erscheinungsbild als die Twist II für Tschenstochau oder Landsberg. Der Be-

treiber Tramwaje Śląskie wird die neuen Niederflurwagen auf den stadtübergreifenden Linien mit bereits modernisierten Trassen einsetzen. Ebenfalls im Juli 2020 konnten die ersten von insgesamt zehn Solowagen vom Typ Moderus Beta MF 10 AC in Betrieb genommen werden. Die Einrichtungsvariante wurde zuerst auf der Linie 0 zwischen Katowice und Chorzów eingesetzt, die Zweirichtungsvariante auf der kultigen Linie 38 in Bytom, welche die Konstal N-Wagen (polnische KSW-Nachbauten) vorerst ablösen. Nach Infrastrukturanpassungen und einer Durchbindung der Linie 38 bis Bytom Plac Sikorskiego soll künftig auf der Linie 38 ein Zweiwagenbetrieb möglich sein, neben dem modernen Niederflurfahrzeug von Modertrans soll als Touristenattraktion auch einer der N-Wagen fahren. Während die 5,2 Kilometer lange Streckenerweiterung im Süden von Katowice von Brynów nach Kostuchna ins Stocken geraten ist, der wegen des Streits um die Trassenführung auf 2027 verschoben werden musste, haben im September 2020 die Bauarbeiten für die östliche Erweiterung der Linie 15 in Sosnowiec Zagórze begonnen. Damit soll das dicht besiedelte Plattenbauviertel noch besser an die Straßenbahn angebunden werden. Die Erschließung von Sosnowiec Zagórze im Jahr 1982 war die bisher letzte Streckenerweiterung des weitläufigen ober-schlesischen Netzes.

In der südpolnischen Metropole **Krakau (Kraków)** sind seit Mitte Juni 2020 die ersten Stadler Tango im Einsatz. 35 dieser dreiteiligen Niederflurwagen bestellte der städtische Verkehrsbetrieb MPK im Januar 2018 beim Konsortium von Solaris und Stadler, das 2018 komplett von Stadler übernommen worden war. Im Dezember 2018 zog MPK die Option für die 15 weiteren Wagen und bestellte Ende April 2020 gleich noch eine zweite Serie von weiteren 35 Tango (plus 25 als Option). Die Fahrzeuge bieten 82+1 Sitzplätze und werden lokal als „Lajkonik“ bezeichnet. Es handelt sich dabei um einen bärtigen Reiter aus der Folklore der Stadt, welcher als vereinfachte Grafik auch seitlich auf den Wagenkasten abgebildet ist.

Krakau: Mit Inbetriebnahme der Stadler Tango (vor Ort „Lajkonik“ genannt) stehen die noch zahlreich im Einsatz befindlichen Ex-Wiener E₁/c₄-Züge vor der Ablösung

ALEXANDER SCHMITZ



Seit November 2019 sind die früheren Düsseldorfer DÜWAG-Acht-achser in Posen Geschichte. Neu im Museumsbestand erinnert GT8-Tw 702 an das Kapitel der „Helmuty“

ALEXANDER SCHMITZ



Überraschend haben in Beuthen (Bytom) auf dem Netz der Oberschlesischen Straßenbahn die neuen vierachsigen Nf-Tw den letzten Konstal-N-Tw auf Linie 38 verdrängt, jedoch nur vorübergehend





Bei der örtlichen Infrastruktur ist seit Sommer 2018 die 1,7 Kilometer lange Verbindungsstrecke Kurdwanów – Łagiewniki im Süden der Stadt in Bau. Durch diese Netzerweiterung werden dann zwei wichtige Streckenäste direkt miteinander verbunden und es bleiben künftig weite Umwege erspart. Die Neubaustrecke wird fünf neue Haltestellen bedienen und ist aufwendig trassiert, inklusive eines 700 Meter langen Tramtunnels mit unterirdischer Haltestelle unter einem Kirchhügel sowie einer Trambrücke über den Fluss Wilga. Die Betriebsgeschwindigkeit der größtenteils eigentrasierten Strecke ist für 70 km/h ausgelegt. Neue Straßenbauten gehören ebenfalls zum Projektumfang. Ursprünglich hätte die von der EU kofinanzierte Baumaßnahme bis Ende 2020 abgeschlossen sein sollen, doch aktuell rechnet man mit einer Fertigstellung frühestens Ende 2021.

Im niederschlesischen Breslau (Wrocław) erhalten die Škoda 16T nach 13 Jahren Einsatzzeit eine umfangreiche Revision, welche die Warschauer Firma SAATZ durchführen soll. Auch die ProTram-Gelenkwagen des Typs 205 WrAs erhalten ein Mid-Life-Refit, für welches Modertrans in Posen den Auftrag erhalten hat. Dabei werden die ProTram-Wagen ihr etwas eigenwilliges Design verlieren und fortan die „Standardkarosserie“ der Moderus Beta erhalten, mit entsprechender Kopfform. Die Posener Firma wurde im Sommer 2020 ebenfalls auserwählt zur Lieferung von vorerst 25 Moderus Gamma mit Option für 21 weitere. Im August 2020 begannen die Bauarbeiten für die 5,5 Kilometer lange Neubaustrecke nach Popowice

Prag: Im Stil der früher rot-silber lackierten Tatra-T3 mit Niederflrumittelteil lässt die DPP jetzt weitere Tatra umbauen, künftig aber im klassischen Rot-Beige

FABIAN BARTHEL

In Landsberg an der Warthe (Gorzów Wielkopolski) ist die runderneuerte Straßenbahn in Betrieb: Nach größeren Verzögerungen sind die Pesa-Tw nun auf der modernisierten Linie 1 unterwegs

ANDREW THOMPSON (2)



im Westen der Stadt. Die neue Verbindung soll 2022 in Betrieb gehen.

Tschechien

In der Hauptstadt Prag (Praha) feierte die ikonische Tatra-Reihe T2 nach 55 Jahren ihr Comeback im März 2020. Die beiden Wagen 6003 und 6004 verkehrten vormals in Reichenberg (Liberec) und erstrahlen nach einer stilvollen Aufarbeitung wieder im Glanz der 50er-Jahre. Ursprünglich hätten die Wagen die unmodernisierten T3 auf der touristischen Linie 23 ergänzen sollen, doch wegen der Pandemie blieben sie im Frühling im Depot Sřešovice, ehe sie ab Sommer gelegentlich im

Regeldienst auf der Linie 2 eingesetzt wurden. Diese weniger nachfragestarke Linie verwendet nur Solowagen statt Tatra-Doppeltraktionen. Auch die T3 haben noch eine Zukunft in der Goldenen Stadt, denn Ende März bestellte der Verkehrsbetrieb DPP bei Pragoimex 65 neue Wagenkasten vom Typ VarCB3LF. Damit sollen die korrodierten und abgenutzten Karosserien der T3R.P und T3R.PV Hochflurwagen ersetzt werden. Die in Jägerndorf (Krnov) beim Konsortiumspartner KOS zu produzierenden VarCB3LF-Wagenkasten verfügen über einen Niederflrumittelteil und entsprechen größtenteils den 33 zwischen 2007 und 2011 gelieferten T3R.PLF (als 8251–8283



Die Auslieferung der Tango-Bahnen von Stadler für Ostrau (Ostrava) ist abgeschlossen. Am 16. August zeigt sich Tw 1715, ein Exemplar der ersten Serie, am großzügigen Vorplatz des Bahnhofs Vitkovice. Der Wagen trägt an der Front eine „Mundschutz-Maske“

AXEL KAUFMANN



Neues Gesicht in Brunn (Brno): Insgesamt 41 EVO2-Tw sollen bis 2025 in den Fahrgastdienst gehen. Auf Linie 4 ist Tw 1824 am 14. Juli eingesetzt und biegt auf den Komenského náměstí

FABIAN BARTHEL



Auf der 2019 eröffneten Neubaustrecke zum Budapester Bahnhof Kelenföld ist am 30. Juni CAF-Tw 2111 – aktuell Vertreter der weltweit längsten Straßenbahnwagen – unterwegs

ROBERT SCHREMPF

nummeriert). Diese waren bisher vor allem durch die dunkelrot-silberne Farbgebung gut erkennbar. 2017 wurden auch die Triebwagen 8284 und 8285 mit neuen Wagenkästen samt Niederflurmodul in Betrieb genommen, wobei neben der geänderten Farbgebung im klassischen T3-Schema Hellrot-Creme auch sonst noch diverse technische Neuerungen ausgeführt wurden. Weil sich alle 35 Fahrzeuge dieser zwei PLF-Serien bisher bewährt haben, geht das Refit-Programm nun in die nächste Runde. Bei der Infrastruktur laufen gegenwärtig die Bauarbeiten für die kurze Verlängerung von Pražského povstání nach Pankrac, welche bis Frühling 2021 betriebsbereit sein soll. Bei der Metrostation Pankrac enden die Gleise stumpf ohne Wendeschleife, weshalb Zweirichtungswagen eingesetzt werden müssen.

Bei der meterspurigen Überlandstraßenbahn von Reichenberg (Liberec) nach Gablonz (Jablonec) ist die angedachte, 800 Meter lange Streckenverlängerung weiter ins Zentrum von Gablonz vorerst auf Eis gelegt. Die Stadt-

verwaltung ist unentschlossen und will den Fokus zunächst auf die Modernisierung der eigentlichen Überlandstrecke legen.

Im westböhmisches Pilsen (Plzeň) wurde Mitte Dezember 2019 eine 1,4 Kilometer lange Erweiterung der Linie 4 eröffnet. Die Neubaustrecke umfasst eine eigens erstellte Trambrücke über die Autobahn E53 und erschließt die Universität sowie Baumärkte im Süden der Stadt. Im April 2020 bestellte der Verkehrsbetrieb PMDP bei Pragoimex weitere fünf EVO2-Gelenkwagen als Ergänzung zur seit Sommer 2019 ausgelieferten Serie von neun EV02. Diese sollen auch die letzten Škoda Astra der Jahre 1998 bis 2000 ersetzen. Die Auslieferung der neuen Serie von bis zu 22 dreiteiligen Škoda ForCity Smart soll ab 2021 beginnen.

Beim Überlandnetz der beiden nordböhmisches Industriestädte Most und Litvinov wurden zwischen Februar und April 2020 die drei neuen Gelenkwagen vom Typ EVO2 ausgeliefert. Sie ergänzen den 2016 gelieferten EVO1 Solowagen Nr. 316. Die drei ersten

EVO2 wurden 2018 bei Pragoimex bestellt. 2019 wurden noch zwei weitere EV02 nachbestellt, der Verkehrsbetrieb erwägt noch ein sechstes Fahrzeug zu beschaffen.

In der mährischen Metropole Brunn (Brno) begann die Lieferung der typengleichen EVO2 im Februar 2020. Das Erstfahrzeug 1801 wurde mit Klebefolien als grüner Drache verkleidet. Insgesamt hat Brunn 41 EVO2 bestellt, die Serienproduktion wird noch bis 2025 dauern. Bei den Brünner EVO2 erfolgt die Endmontage in der eigenen Hauptwerkstätte, die elektrische Ausrüstung liefert Cegelec. Bis Ende 2022 soll der kurze Streckenast zum Spital Bohunice als Verlängerung der Linie 8 in Betrieb gehen. Er umfasst auch einen neuen Tramtunnel.

In Olmütz (Olomouc) hat der Verkehrsbetrieb DPMO im Mai 2020 bei Pragoimex einen weiteren Solowagen vom Typ EVO1/o bestellt, um diesen mit den bereits 2018 beschafften, typengleichen Wagen 121–123 einsetzen zu können. Sie verfügen über beidsei-

tige Türen, aber nur einen Führerstand. Symmetrisch gekuppelt können zwei solcher Wagen somit auf den Linien 3 und 5 nach Trnkova eingesetzt werden, wo es keine Wendeschleife gibt. Im Oktober 2020 hat der Stadtrat von Olmütz beschlossen, die Streckenerweiterung von Trnkova nach Nové Sady (1,3 km, drei Haltestellen) zu finanzieren, auch um den schon zugesagten EU-Förderanteil nicht zu verlieren. Ende 2022 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

In **Ostrau (Ostrava)** sind seit Oktober 2019 alle 40 Stadler Tango ausgeliefert. Der erste von bis zu 40 Škoda ForCity Smart wird 2021 erwartet. Seit September 2020 ist der 2,5 Kilometer lange Streckenabschnitt zwischen Nová Ves vodárna und Třebovice für eine Betriebsgeschwindigkeit von 80 km/h zugelassen. Es ist die schnellste Tramtrasse in Tschechien.

Slowakei

In der Hauptstadt **Pressburg (Bratislava)** sollen die Bauarbeiten für die zweite Etappe des Tramkorridors im Stadtviertel Petržalka südlich der Donau von September 2021 bis Oktober 2023 ausgeführt werden. Vom jetzigen Endpunkt Jungmannova bis zur neuen Endstation Janíkov dvor kommen 3,9 Kilometer Trasse und sieben neue Haltestellen dazu. Die Kosten liegen bei rund 104 Millionen Euro.

Ungarn

In der Hauptstadt **Budapest** liegt der aktuelle Schwerpunkt bei der Weiterentwicklung des Nahverkehrs beim Bau der neuen Metrolinie 5 sowie der Modernisierung der HÉV-Vorstadtbahnen. Alle 98 HÉV-Wagen sollen durch eine neue Flotte ersetzt werden und ferner die HÉV-Linien besser mit der Metro verknüpft werden, auch mit einer Verlängerung der H6 und H7 bis zum Knotenpunkt Kálvin tér in der Stadtmitte. Beim Ausbau des Tramnetzes liegt der Fokus auf Buda, wo eine 2,8 Kilometer lange Erweiterung im Süden dieses Stadtteils westlich der Donau von Szent Gellért tér zum Kopaszi Damm bei der Eisenbahnbrücke führen soll. Ein fixes Datum für die Fertigstellung ist noch nicht definiert.

Im südungarischen **Szeged** entsteht gegenwärtig eine Überlandstraßenbahn nach Hódmezővásárhely. Diese Stadtbahnlinie wird künftig von der Staatsbahn MÁV betrieben, da zwischen den beiden Städten der bestehende, nicht elektrifizierte Bahnkorridor benutzt wird. Im Mai 2017 hat MÁV Start bei Stadler acht Citylink Tram-Trains mit Zweikraftausstattung bestellt. Im Juli 2020 wurde die Option für weitere vier Triebwagen gezogen. Diese zwölf Citylink sind vergleichbar mit der Chemnitzer Flotte. Im Sommer 2020 wurde der Prototyp für erste Testfahrten im Stadler Werk Valencia eingesetzt. In Hódmezővásárhely soll die neu erstellte, innerstädtische Traminfrastruktur inklusive Fahrleitungen mit 600 Volt Spannung Ende 2020



Auf der kurzen Erweiterung der Linie 4 im Süden von Pilsen ist die T3-Doppeltraktion 286+287 am 6. Januar 2020 kurz nach Ausfahrt aus der Haltestelle Techniká zu sehen

ANDREW THOMPSON

Neues Erscheinungsbild für die Tatra-KT4D in Szeged: Am 24. Juni erreicht der erste umgebaute Tw 214 (früher Potsdam, Tw 108) die Haltestelle Szabadkai út

MATHIAS DIERCKS



erstmalig getestet werden. Die Aufnahme des Regelbetriebs auf der neuen Überlandlinie mit den ersten acht Citylink ist für Herbst 2021 vorgesehen. Ab Sommer 2022 soll dann mit zwölf statt acht Wagen zur Hauptverkehrszeit ein 15- statt 20-Minuten-Takt möglich sein.

Im ostungarischen **Debrecen** soll bis 2030 eine dritte Tramlinie entstehen und auf einer Ost-West-Achse zwischen Szabadságtelep im Osten und dem Wohnviertel Tócsókert im Westen weite Teile der Stadt ohne gegenwärtigen Tramanschluss erschließen.

Rumänien

In der Hauptstadt **Bukarest (București)** hat der inländische Produzent Astra Vagoane im Juni 2020 den Zuschlag für die Lieferung von 100 neuen Niederflurbahnen erhalten. Für die Abwicklung ihres bisher größten Tramauftrags will die in Arad ansässige Firma im Konsortium mit CRRC Sifang produzieren. Wegen der Pandemie und Finanzierungsproblemen gibt es eine Verzögerung bei der rund sechs Kilo-

meter langen Neubaustrecke Ghencea – Șoseaua de Centură im Westen der Stadt.

Astra Vagoane hat auch bestehende Lieferverträge für neue Imperio-Trams für die Netze in **Arad**, **Oradea** und **Klausenburg (Cluj-Napoca)**. Wegen der Pandemie ist die Produktion jedoch etwas verlangsamt worden. Insgesamt werden an Arad zehn Imperio geliefert (mit Option auf 18 weitere), an Oradea deren 24 und an Klausenburg ebenfalls 24.

In der westrumänischen Stadt **Temeschwar (Timișoara)** wurde im Juni 2020 die kurze Verlängerung der Linie 2 zum neuen Endpunkt Shopping City eröffnet. Damit werden auf dem Umlauf der Linie 2 zwei zusätzliche Triebwagen benötigt; eingesetzt werden auch die modernisierten GT4 vom Typ Armonia.

Einen namhaften Exporterfolg konnte der ukrainische Hersteller Tatra-Yug im Sommer 2020 feiern bei der Ausschreibung für 17 neue Niederflurbahnen für die südumänische Stadt **Craiova**. Bei diesen normalspurigen Einrichtungswagen vom Typ



Die Tradition russischer Straßenbahntypen im lettischen Daugavpils setzt sich fort. Im russischen Tver wurden acht solcher Vierachser der neuesten Serie, Typ 71-911 „City Star“, gefertigt

BERNHARD KUSSMAGK



Wie keine andere europäische Hauptstadt sind im lettischen Riga Holzhäuser und Kopfsteinpflaster präsent: Am 22. Juli passiert ein Tatra-T3MR-Doppel auf der Maskavas iela die Einfahrt des Depots

AXEL KAUFMANN

K-1T206 handelt es sich um 25 Meter lange Zweiteiler mit 39 Sitzplätzen. Die Produktion soll im Werk Dnipro stattfinden.

Bulgarien

Beim einzigen Trambetrieb in der Hauptstadt Sofia wurde im November 2019 der erste von 13 neuen Pesa Swing Niederflurwagen präsentiert. Für den polnischen Hersteller ist es bereits der dritte Serienauftrag aus Sofia; 2013 wurden 20 Wagen bestellt und 2015 nochmals weitere fünf. Auch im Juli 2020 gewann Pesa provisorisch eine neue Ausschreibung für nochmals 25 Niederflurbahnen, wobei der unterlegene Bieter Škoda noch das Recht auf Einspruch hatte. Die neuesten Swing der dritten Serie wurden Ende 2019 zuerst auf der Linie 18 eingesetzt. Im Oktober 2020 hat die Stadtverwaltung ebenfalls die Übernahme von weiteren 15 Gebrauchtwagen des Typs T6A5 aus Prag angekündigt. Bereits zwischen 2016 und 2019 hat Sofia größere Stückzahlen ausgedienter T6 aus der tschechischen Hauptstadt erworben. Diese haben sich seither auf den Linien 20 und 22 als robust und zuverlässig erwiesen.

Serbien

In der Hauptstadt Belgrad (Beograd) werden mit französischer Unterstützung Planung und Bau eines U-Bahnnetzes vorangetrieben. Das Konzept sieht vorerst zwei Linien mit einer

Gesamtlänge von rund 42 Kilometern vor. Die projektierten Kosten liegen bei rund vier Milliarden Euro. In einer zweiten Stufe könnte das Netz auf 60 Kilometer erweitert werden. Die ersten Bauarbeiten sollen Ende 2021 beginnen.

Kroatien

In der Hauptstadt Zagreb verursachte das starke Erdbeben vom 22. März 2020 auch namhafte Schäden an der Infrastruktur des Tramnetzes. Die Reparaturen hatten Linienumleitungen, Betriebskürzungen oder Schienenersatzverkehr zur Folge. Im Juli 2020 konnte dann wieder der gewohnte Betriebsablauf eingeführt werden. Die seit 2016 geplante Anbindung des Flughafens wird durch die Stadtverwaltung vorangetrieben. Die Planung für die 8,5 Kilometer lange Stichstrecke von Kvaternikov trg nach Velika Kosnica ist bereits weit fortgeschritten, die Finanzierung ist allerdings noch nicht gesichert.

Bosnien und Herzegowina

In Sarajevo soll die Stammstrecke von der westlichen Endstation Ilidža um 6,4 Kilometer nach Hrasnica verlängert werden. Für rund 20 Millionen Euro wird auch der bestehende, 8,5 Kilometer lange Streckenabschnitt zwischen Ilidža und Museji in der Stadtmitte erneuert. Zudem läuft eine Ausschreibung für 20 neue Niederflurbahnen. Ein Großteil der

lokalen Modernisierungsmaßnahmen für die Tram- und Trolleybusnetze der bosnischen Hauptstadt werden durch günstige Anleihen der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung finanziert.

Ukraine

In Lemberg (Lviv) erhielt das deutsch-ukrainische Konsortium Electrontrans im September 2020 den Auftrag für zehn neue Niederflurbahnen. Diese 30 Meter langen Fünfteiler entsprechen dem Modell Electron T5L64, dessen Prototyp Nr. 1179 seit August 2013 in Betrieb ist. Bei Electrontrans handelt es sich um ein Gemeinschaftsunternehmen von der Lemberger Firma Electron sowie der Trans-Tec Vetschau GmbH aus dem Spreewald.

Lettland

Der Kleinbetrieb Liepāja im Westen Lettlands hat im August 2020 beim kroatischen Hersteller Končar eine Vertragsoption eingelöst und sechs weitere Niederflurwagen im Wert von 8,8 Millionen Euro bestellt. Die Auslieferung soll bis August 2022 abgeschlossen sein. Der dreiteilige, meterspurige Prototyp aus dem Erstauftrag (sechs Wagen) wurde Ende November 2020 nach Lettland überführt. Die neue Flotte soll auf dem erneuerten und 7,9 Kilometer langen Netz vor allem die älteren Tatra-Gelenkwagen aus Cottbus, Gera und Erfurt ersetzen.

Russland

In der Hauptstadt Moskau (Moskva) hat der Verkehrsbetrieb Mosgortrans im September 2020 bei PK TS weitere 114 Niederflurbahnen bestellt. Die Lieferung soll 74 Wagen vom Typ 71-931M Vityaz-M sowie 40 Fahrzeuge der Reihe 71-911EM Lionet umfassen. Produktion und Auslieferung sollen zwischen Januar 2021 und Juni 2022 abgewickelt werden. Bereits 2016 bestellte Mosgortrans 390 Vityaz-M, deren Ablieferung nun fast abgeschlossen ist.

In St. Petersburg hat das Joint-Venture von Sinara und Škoda im Oktober 2020 den Auftrag zur Lieferung von 90 vierachsigen Solowagen erhalten. Der 17 Meter lange Niederflur-Prototyp soll bis Juni 2021 für Testfahrten in Betrieb sein.

ANDREW THOMPSON

Die Moskauer Straßenbahn setzt auf Niederflur: Auf zahlreichen Linien sind mittlerweile die modernen dreiteiligen Vityaz-M-Niederflurwagen anzutreffen

BERNHARD KUSSMAGK





Das neue Gesicht der Straßenbahn in Oslo: Der Typ SL18 soll den bestehenden Wagenpark ersetzen

SPORVEIEN AS

Chronik Nordeuropa

Neue Strecken, neue Wagen ■ Auch Skandinaviens Straßenbahnbetriebe entwickeln sich dynamisch. In Dänemark und Schweden stehen Neueröffnungen an, im norwegischen Oslo kommen die CAF-Urbos ins Rollen und in Finnland wurden die Weichen für eine neue Tram in Turku gestellt

Dänemark

In Odense begann am 21. April 2020 das Probeprogramm zur Inbetriebnahme der neuen Straßenbahn. Im Herbst 2021 soll die 14,5 Kilometer lange Strecke eröffnet werden.

Schweden

Für den 12. Dezember 2020 plante Lund bei Redaktionsschluss die Einweihung der Straßenbahn. Für die rund 5,5 Kilometer lange Verbindung von Lund C nach Depå sind sieben Urbos 3 von CAF vorgesehen. Der erste Wagen erreichte das Betriebsgelände am 29. Juli 2020. Ebenfalls für Dezember 2020 war die Inbetriebnahme der kurzen Zweigstrecke der Stockholmer Tvärbanan (Linie 22) zum Bromma Flughafen angekündigt. Die Trasse soll ab 2022 weiter bis Ursvik und 2023 bis Helenelund führen. Bereits am

13. Dezember 2019 erreichte der erste der 40 Flexity-Tw von Bombardier seine neue Heimat Göteborg. Pandemiebedingt verspätet ging der erste von zwei Prototypen, der Tw 490, erst im Herbst in den testweisen Fahrgastbetrieb.

Norwegen

Oslo: Am 4. Oktober 2020 eröffnete die Osloer Verkehrsgesellschaft Sporveien AS die schon seit einiger Zeit fertiggestellte Neubaustrecke südlich des Zentralbahnhofs. Dafür ging die bisher von den Linien 18 und 19 befahrene Verbindung über die Schweigaards gate und die Haltestelle Munkegata außer Betrieb. Die Linien 13 und 18 haben dabei ihre Ostäste getauscht, Linie 13 fährt nun nach Ljabru, Linie 18 bis Grefsen. Der erste Urbos 100 von CAF für Oslo wurde am 12. Okto-

ber 2020 vorgestellt, der Tw 401 und ein zweiter Vorserienwagen des neuen Typs SL18 durchlaufen nun vorerst einen umfangreichen Probetrieb. Die 85 weiteren Wagen lösen dann die bestehende Flotte der Typen SL79 und SL95 ab.

Finnland

Seit dem 25. Mai 2020 ist der erste der 19 neuen ForCity Smart Artic von Transtech-Škoda in Tampere eingetroffen, für den 15. November 2020 war die erste Probefahrt im Stadtzentrum angekündigt. Für Fahrten vor Auslieferung des ersten ForCity, akquirierte die Tampereen Ratikka den Tw 6148 der Üstra aus Hannover. In Turku hat sich der Stadtrat nach langen politischen Diskussionen für eine Tram entschieden, die bis 2029 gebaut sein soll.

FREDERIK BUCHLEITNER

Neue Seidenraupen in Lyon: Alstom lieferte eine Serie von 15 Wagen des Typs Citadis 402 NG für den Betrieb auf den Linien T3 und T4

DR. CHRISTOPH GRONECK



Chronik Westeuropa

Fortschritte trotz Krise ■ In Luxemburg ist Straßenbahnfahren inzwischen kostenlos, die neue Tram wurde zuletzt erweitert. Auch in Großbritannien wachsen die Straßenbahnnetze unbeirrt weiter. Und in Frankreich erhielten 2020 viele Betriebe neue Straßenbahnwagen; vor allem die Alstom-Citadis-Trambahnen erfreuen sich bei Bestellern offenbar großer Beliebtheit

Frankreich

In Frankreich als eines der am stärksten von der Covid-19-Pandemie betroffenen Länder Europas wurde im Zuge des harten Lock-downs ab dem 17. März 2020 auch der öffentliche Personennahverkehr erheblich eingeschränkt. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit hier die Auswirkungen auf ausgewählte Straßenbahnbetriebe: Aubagne: normaler Betrieb, Avignon: Komplett Einstellung ab dem 27. März 2020, Besançon: Ferienfahrplan, Bordeaux: 20-Minuten-Takt in lediglich drei kurzen Zeitblöcken morgens, mittags und abends, Brest: 30-Minuten-Takt, Dijon: 20-Minuten-Takt bis 19:45 Uhr, Grenoble: Gratisbetrieb mit Sonntagsfahrplan, Le Havre: 30-Minuten-

Takt bis 21 Uhr, Le Mans: Sonntagsfahrplan ohne Abendverkehr, Lyon: 15-Minuten-Takt ohne Nachtverkehr, Marseille: 12- bis 15-Minuten-Takt, Montpellier: Sonntagsfahrplan mit zeitweiser Einstellung der Linie 4, Mülhausen (Mulhouse): 30-Minuten-Takt, Orleans: 20-Minuten-Takt, Paris: Fahrbetrieb bis 22 Uhr mit etwa einem Drittel des regulären Angebots sowie Schließung von rund 50 Metrostationen, Reims: ab 23. März 2020 Linie A alle 14 und Linie B alle 56 Minuten, ab 19. April dann Linie A nur alle 20 und Linie B alle 120 Minuten, Saint Etienne: Einstellung der Linie T2, Straßburg: 20-Minuten-Takt bis 22 Uhr bzw. auf der Linie E nur 30-Minuten-Takt sowie

Einstellung des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Kehl ab dem 16. März 2020 aufgrund der Schließung der Grenze auf deutscher Seite. In der zweiten Maihälfte wurden die Einschränkungen schrittweise wieder aufgehoben. Die eingestellte Straßenbahn Avignon nahm ihren Betrieb am 18. Mai 2020 mit reduziertem Angebot wieder auf (Elf-Minuten-Takt 6 bis 21 Uhr), Strasbourg – Kehl wird seit dem 26. Mai 2020 wieder bedient. Zu Redaktionsschluss war es absehbar, dass das verstärkte Infektionsgeschehen im Winter erneute Einschränkungen erwarten lässt.

Zum Jahreswechsel 2019/20 sind in Frankreich unterdessen eine Menge neuer Straßen-

bahnstrecken in Betrieb gegangen, pünktlich kurz vor den Kommunalwahlen. So wurde am 15. Dezember 2019 in Paris die Zweigstrecke der T4 nach Clichy-Montfermeil eröffnet. Endstation war zunächst Arboretum, bis dorthin ist die Strecke zweigleisig. Seit dem 31. August 2020 geht es eingleisig weiter bis Hôpital de Montfermeil. Bis 2022 ist eine eingleisige Parallelstrecke vorgesehen. Die Züge können dann im Einrichtungsbetrieb durch eine große Schleife mit insgesamt vier Stationen verkehren. Eingesetzt werden auf der T4 die anlässlich der Eröffnung der ursprünglichen Strecke beschafften Siemens Avanto sowie Citadis Dualis von Alstom. Während die ursprüngliche T4 eine umgebaute Eisenbahnstrecke mit Wechselstromfahrleitung ist, wurde der Abzweig nach Montfermeil straßenbahnmäßig trassiert und mit Gleichstrom elektrifiziert.

Am 3. Dezember 2019 wurde in Paris außerdem der erste Wagen der zukünftigen T9 von Porte de Choisy nach Orly-Gaston Viens präsentiert. Grundlage ist eine Bestellung aus dem Jahre 2016 über insgesamt 22 Citadis X405 mit einer Breite von 2,65 Metern. Probefahrten auf einem ersten freigegebenen Streckenstück begannen am 6. Dezember 2019. Die Eröffnung der 10,3 Kilometer langen Linie wurde von Dezember 2020 auf Frühjahr 2021 verschoben. Ende 2019 begann außerdem der Bau der T10 von Clamart nach La Croix de Berny, eine Verlängerung weiter bis zur künftigen Metrolinie 15 ist in Prüfung. Der Fahrzeugpark soll 2021 um neun Wagen für die zu verlängernde Linie T3b sowie 2022 um 13 Wagen für die T10 ergänzt werden, letztere werden baugleich zu denen der T9 sein. Ende 2021 steht außerdem die Inbetriebnahme der „tram express“-Linie T13 von Saint-Germain-en-Laye nach Saint-Cyr-l'Ecole (18,8 Kilometer) an.

Der 6,7 Kilometer lange erste Abschnitt der Linie T6 in Lyon wurde am 22. November 2019 eröffnet. Ausgangspunkt ist die Station Debourg, wo die Neubaustrecke direkt an die dort endende Linie T1 anschließt. Der Spurplan mit zwei durchgehenden Streckengleisen, zwei Abstellgleisen, drei Gleiswechseln und drei Bahnsteigkanten ermöglicht sowohl ein Enden beider Linien als auch einen durchlaufenden Betrieb. Die T6 erschließt den Süden und Osten des Ballungsraums, Endpunkt ist zunächst die Station Hôpitaux Est. An den Haltestellen Beauvisage bzw. Desgenettes werden die bestehenden Straßenbahnstrecken der T4 bzw. T2/T5 jeweils rechtwinklig gekreuzt. Während die erste Kreuzung keine Gleisverbindung zwischen den beiden Strecken besitzt, ermöglicht die zweite Betriebsfahrten zwischen dem Depot Saint-Priest und Debourg. Bis 2025 soll die T6 nach La Doua verlängert werden, wo sie auf die T1 stoßen würde.

Die Linie T5 fährt seit dem 5. Oktober



Mülhausen (Mulhouse): Am 7. September 2020 ist Citadis-Tw 2009 auf Linie 1 im Einsatz und passiert kurz nach Abfahrt am Gare Centrale das Gebäude der Hauptpost

ANDREW THOMPSON

Bordeaux: Seit Dezember 2019 ist die Linie D in Fahrgastbetrieb, schon im Februar 2020 erfolgte die Verlängerung um weitere sechs Kilometer in den Nordwesten der Stadt. Am 5. Januar 2020 zeigt sich ein Wagen der neuen Linie D am Place de la Bourse

DIRK BUDACH



2020 täglich und nicht nur bei Veranstaltungen bis zur Endstation Eurexpo durch. Lediglich in den Sommerferien soll die Linie weiterhin an der Haltestelle Parc du Chêne enden. Die Eröffnung einer weiteren neuen Linie T7 von La Soie bis Décines OL Vallée war für den 2. November 2020 angekündigt, wurde jedoch zu Redaktionsschluss bis zum Ende der zweiten Lockdown-Phase verschoben. Sie verstärkt abschnittsweise die Linie T3 und endet in der bislang nur bei Veranstaltungen angefahrenen Endhaltestelle am Stadion (Parc Olympique Lyonnais). Décines-Charpieu erhält auf diese Weise zwei Straßenbahnlinien jeweils im 15-Minuten-Takt mit Anschluss an die Metrolinie A. Bei Großveranstaltungen im Stadion soll anstelle der T7 weiterhin das bisherige System mit Verstärkerfahrten ausgehend vom Bahnhof Part Dieu Villette Sud angewendet werden. Auf das erste Halbjahr 2021 verschoben wurde die Verlängerung der T2 von Perrache über die Gleise der T1 bis Hôtel de Région Montrochet, wo eine zweigleisige Wendeanlage entsteht.

Parallel zum Streckenausbau wächst in Lyon auch der Fahrzeugpark. Bis 2010 wurden zunächst 73 kurze Citadis 302 in Betrieb genommen (801–873), bis 2016 dann 19 lange Citadis 402 (874–892). Zwischen Dezember 2019 und Sommer 2020 erfolgte nun die Auslieferung einer neuen Serie lan-

ger Citadis 402 NG, die Bestellung war zwischenzeitlich von elf auf 15 Wagen aufgestockt worden (893–907). Wagen 895 wurde am 18. Dezember 2019 der Presse präsentiert, der Fahrgastbetrieb der Serie begann am 4. Mai 2020 auf der T3 und kurz darauf auch auf der T4. Die neuen Züge ermöglichen insbesondere eine Bedienung der T4 mit langen Zügen, die dadurch freigesetzten kurzen Züge wiederum die Inbetriebnahme der T7. NG steht für „Nouvelle Génération“ (neue Generation). Gegenüber den vorher gelieferten Fahrzeugen wurden die Wagenfronten neu konstruiert, wobei aber die für Lyon typische Reminiszenz an die Seidenraupe erhalten blieb. Lackiert sind die Wagen weiterhin weiß, wobei es aber inzwischen drei Gestaltungsmuster gibt: Zierstreifen unterhalb der Fensterfront mit stilisiertem Lyoner Stadtbild in Blau, Gelb und Rot (801–853, ursprünglich auch 854–857), rote und graue Punkte (858–874 und 876–892) sowie wiederum Zierstreifen mit Stadtbild, aber in neuer rot-grauer Gestaltung (854–857 und 893–907). Das letztere, neueste Design wurde mit den zu diesem Anlass umgestalteten Wagen 854–857 zur Eröffnung der Linie T6 präsentiert. Ein Einzelstück ist Wagen 875 „Miroir“, der eine metallische, verspiegelte Außenhaut besitzt.

In Saint Etienne ging am 26. November 2019 die 4,3 Kilometer lange Neubaustrecke



Straßburg (Strasbourg): Am 31. August 2020 ist der Tw 2015 auf der zwei Tage zuvor eröffneten Neubaustrecke von Koenigshoffen stadtwärts unterwegs

ANDREW THOMPSON

vom Hauptbahnhof Châteaureux bis Roger Rocher in Betrieb, die an beiden Enden mit dem Bestandsnetz verknüpft ist. Das Liniennetz wurde zu diesem Anlass neu geordnet: Die T1 verkehrt weiterhin auf der klassischen Nord-Süd-Achse Hôpital Nord – La Terrasse – Bellevue – Solaure, die T2 pendelt nur noch zwischen dem Hauptbahnhof und der nördlichen Innenstadt (Châteaureux – Cité du Design) und die T3 erhielt eine neue Streckenführung Hôpital Nord – La Terrasse – Châteaureux – Bellevue unter Nutzung der Neubaustrecke östlich parallel zur T1. Die verkürzte T2 endet an der Station Cité du Design in einem Stumpfgleis neben der durchgehenden Strecke der T1 und kann daher nur mit den neuen Zweirichtungswagen von CAF betrieben werden, wohingegen auf den beiden anderen Linien weiterhin auch die älteren Einrichtungswagen zum Einsatz kommen. Für den regulären Fahrplan werden 37 Wagen benötigt. Der Bestand umfasst acht modernisierte Fahrzeuge der ersten Niederflerserie von Alstom/DUEWAG/Vevey (905–909, 912, 914, 915), alle 20 Wagen der zweiten Serie (916–935) sowie die 16 neuen CAF-Züge (941–956). Die sieben anderen Wagen der ersten Serie wurden nach Inbetriebnahme der CAF-Züge ausgemustert, stehen teilweise aber noch als Ersatzteilspender zur Verfügung. Die modernisierten Altfahrzeuge sollen noch bis 2026 eingesetzt werden, äußerlich erkennbar sind sie vor allem durch den Ersatz der Außenspiegel durch Kameras. Am 15. Februar 2020 nahm Saint Etienne außerdem zehn neue Trollino 12-Obusse in Betrieb.

Grenoble eröffnete am 21. Dezember 2019 die kurze Verlängerung der Linie A im Süden von Echirolles Denis Papin nach Pont de Claix bis zur neuen Endhaltestelle L'Étoile (1,0 Kilometer, 2 Stationen). 2023 soll das Straßenbahnnetz neu geordnet werden. Statt fünf Linien wird es dann acht geben. Dafür müssen diverse Knotenpunkte mit zusätzlichen Gleisverbindungen versehen werden.

Außerdem ist die Beschaffung von 20 neuen Fahrzeugen mit einer Länge von rund 40 Metern geplant. Diese sollen auch die 15 Wagen der vierten und damit neuesten Serie der Alstom-TFS2 aus den 1990er-Jahren ersetzen (Wagen 2039–2053), die im Gegensatz zu den älteren TFS2 nicht in den Genuss einer Generalsanierung gekommen sind. Für die Indienststellung der neuen Züge ist eine Vergrößerung der Abstellkapazitäten erforderlich, wofür entweder der Betriebshof Eybens erweitert oder eine neue Abstellanlage im Süden errichtet werden soll.

Ende 2019 fanden zwei weitere Streckeneröffnungen in Nice statt, nachdem im Laufe des Jahres schon der Innenstadttunnel der T2 in Betrieb genommen worden war: Am 13. November 2019: T3 Saint-Isidore – Digue des Français (6 Stationen, 3,7 Kilometer) und am 14. Dezember 2019: T2 Jean Médecin – Port Lympia (3 Stationen 2,0 Kilometer). Damit hat die T2 ihren Endausbauzustand erreicht, wohingegen die T3 in den kommenden Jahren noch weiter nördlich in Richtung Lingostière verlängert werden soll. Bei Großveranstaltungen im Allianz-Riviera-Stadion wird die T3 von durchgehenden Fahrten über die Gleise der T2 bis in die Innenstadt ersetzt. Noch 2020 erwartet man die Auslieferung der ersten von neun weiteren Citadis 405, die 2019 für die Linien T2/T3 bestellt worden waren und den Fahrzeugbestand auf insgesamt 34 Wagen bringen (Wagen 029–053). Außerdem sollen die noch verbliebenen 13 fünfteiligen Citadis 302 der Linie 1 zu Siebenteilern verlängert werden (Wagen 001–013), so wie das vor einigen Jahren mit den 15 anderen gemacht worden war (Wagen 014–028). Am 7. Oktober 2019 hatte es auf der Linie 1 einen neuen Fahrgastrekord mit über 109.000 Passagieren gegeben.

Auf der neuen Linie D in Bordeaux begann am 14. Oktober 2019 ein Probebetrieb ohne Fahrgäste („marche à blanc“). Eröffnet wurde die Strecke am 14. Dezember

2019 von Quinconces bis Marie du Bouscat (3,5 Kilometer, 6 Stationen) sowie am 29. Februar 2020 bis Eysines Cantinolle (6,3 Kilometer, 9 Stationen). Im stadtnahen Bereich bis Courbet kommt Bodenstromversorgung nach System APS zur Anwendung, der äußerste Streckenabschnitt jenseits der Haltestelle Picot ist nur eingleisig. Im Stadtkern fährt die Linie D über die Stammstrecke der Linie C weiter bis Carle Vernet, womit die Anbindung des Hauptbahnhofs Saint-Jean verbessert werden konnte. Die Realisierung der Linie war für französische Verhältnisse eine regelrechte Hängepartie. Bereits am 30. November 2011 war erstmals die für das Baurecht entscheidende DUP (Déclaration d'Utilité Publique) erteilt worden, diese dann aber am 24. Oktober 2014 widerrufen und erst am 21. Juli 2015 erneuert worden. Anfang 2022 steht als nächstes die Eröffnung einer rund fünf Kilometer langen eingleisigen Zweigstrecke der Linie A zum Flughafen an. In Vorbereitung ist außerdem eine 5,8 Kilometer lange Zweigstrecke der Linie B vom Universitätscampus nach Gradignan. Die Aufstockung des Fahrzeugparks von 100 auf 130 Einheiten (Wagen 1827–1856) wurde mit Auslieferung von Wagen 1856 am 11. Februar 2020 abgeschlossen. Dafür wurde die Zahl der Hallengleise im Betriebshof La Jallere fast verdoppelt. So besitzt Bordeaux nach Paris den größten Fahrzeugpark der französischen Straßenbahnstädte.

Die bereits Ende 2019 fertiggestellte Verlängerung der Linie T1 in Toulouse um 0,7 Kilometer bis MEETT (ehemals Parc des Expositions) wurde letztendlich erst am 19. und 20. Juni 2020 erstmals für den Fahrgastbetrieb genutzt. Anlass war eine große Veranstaltung auf dem benachbarten Messegelände, die dann aber pandemiebedingt abgesagt wurde. Der reguläre Verkehr startete am 31. August 2020. Zum gleichen Zeitpunkt wurden drei Haltestellen der bestehenden Strecke umbenannt: Zénith in Hippodrome, Cartoucherie in Zénith und Casselardit in Cartoucherie. In Vorbereitung ist die Bestellung von neun weiteren Straßenbahnen, um das Angebot zum Flughafen verdichten zu können. Seit dem 7. Februar 2020 besteht außerdem Baurecht für die dritte Metrolinie. Auf der Metrolinie A begann unterdessen am 10. November 2019 der Einsatz von Doppeltraktionen. Die Eröffnung der rund drei Kilometer langen urbanen Seilbahn zwischen Oncopole und Université Paul Sabatier („Télépherique Sud Urbain“) wurde auf Sommer 2021 verschoben.

Am 29. August 2020 wurde die Linie F in Straßburg (Strasbourg) von Elsau nach Koenigshoffen umgeklappt. Dafür war am Vortag eine 1,7 Kilometer lange Neubaustrecke mit drei Stationen feierlich eröffnet worden, die in Höhe Faubourg National von den Gleis-

sen der Linie B abzweigt. Die Unterquerung der Bahnanlagen südlich des Hauptbahnhofs erfolgt mit einer Gleisverschlingung („voie entrelacée“). Vor der neuen Endstation Comptes gibt es außerdem einen kurzen eingleisigen Abschnitt. Bis 2025 soll die Strecke geradeaus weiter nach Eckbolsheim verlängert werden, in Höhe der Station Poteries würde dann eine Verknüpfung mit der Linie D entstehen. Elsau wird durch die Umlegung der Linie F erstmals seit Inbetriebnahme der Linien B und C vor 20 Jahren nur noch mit einer Linie angefahren. Eröffnungszug nach Koenigshoffen am 28. August 2020 war Eurotram 1039, die zu diesem Anlass eine Folierung mit Bezug auf die durchfahrene Route des Romains (Römerstraße) erhalten hatte. Derselbe Wagen diente bereits 2019 als Prototyp der angestrebten Sanierung aller 27 Eurotrams der zweiten Generation (10 Dreiteiler, 1031–1040 und 17 Vierteiler, 1051–1067), die bis Anfang 2026 abgeschlossen sein soll. Von den inzwischen knapp 30 Jahre alten Eurotrams der ersten Generation (26 Dreiteiler, 1001–1026) sind unterdessen seit 2017 schon zwölf verschrottet worden (1004, 1009, 1011, 1012, 1014–1017, 1019, 1020, 1025, 1026). Am 3. März 2020 wurde eine Option zur Bestellung von 17 weiteren Citadis 403 gezogen, die voraussichtlich ab Ende 2021 ausgeliefert werden und die Ausmusterung der restlichen 14 Eurotrams der ersten Generation ermöglichen. Analog zu den 2016 geordneten Fahrzeugen werden die neuen eine BOStrab-Zulassung für den Verkehr nach Kehl erhalten.

Knapp 61 Jahre nach ihrer Einstellung wurde die zur Genfer Straßenbahn (Schweiz) zählende Strecke nach Annemasse als erste internationale Verbindung in zeitgemäßer Form reaktiviert. Die Eröffnungsfeier fand am 14. Dezember 2019 statt, der Regelbetrieb startete am Folgetag. Im Rahmen einer ersten Ausbaustufe wurden zunächst 2,1 Kilometer Strecke mit vier Haltestellen für die verlängerte Linie 17 realisiert, bis 2022 soll noch eine Verlängerung mit drei weiteren Haltestellen hinzukommen. Anders als bei der alten Strecke wird der Bahnhof von Annemasse nicht angefahren. Für die kommenden Jahre sind im Raum Genf weitere grenzüberschreitende Strecken nach Saint-Julien en Genevois sowie Ferney-Voltaire vorgesehen. Auch diese hatten historische Vorläufer.

In Caen umfasst der Fahrzeugbestand nun 26 Citadis 305, nachdem der letzte von drei nachbestellten Wagen am 15. Oktober 2019 abgenommen wurde. Noch ausstehend ist die Inbetriebnahme einer kurzen Streckenverlängerung der T3 von Fleury Collège Hawking bis ins Stadtentwicklungsgebiet Hauts de l'Orme. Vor Pandemiebeginn war ein Fahrgastwachstum von neun Prozent gegenüber dem vorhergehenden TVR-Betrieb feststellbar. Angers hat am 5. Dezember 2019 20 Cita-



Im Bereich des Straßenbahndepots in Avignon ist das Endstück der Linie T1 auf einigen Metern dreigleisig. Am 23. Juli 2020 erreicht Tw 110 das Ende in Saint Chamand

DR. CHRISTOPH GRONECK



Ab 2021 beginnen in Nancy die Bauarbeiten für die Umwandlung in eine richtige Straßenbahn, am 25. September hält Tw 13 der „Tram sur pneu“ am Knotenpunkt Gare

ANDREW THOMPSON

dis 305 für die beiden zukünftigen Linien B und C bestellt, die Ende 2022 eröffnet werden sollen. Für den 4. Januar 2021 ist die Eröffnung der neuen Innenstadtstrecke für die Linie A über die Boulevards angekündigt. Die bisherige, teilweise eingleisige Strecke über Ralliement wird zukünftig von der Linie C befahren. Am 9. Oktober gab Alstom die Lieferung von 49 neuen Straßenbahnen nach Nantes bekannt. Diese ersetzen die TFS-Wagen aus den 1980er Jahren. Besançon möchte sechs seiner 19 CAF-Wagen von 24 auf 37 Meter verlängern, außerdem sollen bis spätestens 2022 zwei zusätzliche 37-Meter-Züge geliefert werden. Die Strecken- und Haltestelleninfrastruktur ist bereits für längere Züge ausgelegt.

Nancy erhielt am 11. Februar 2020 die Déclaration d'Utilité Publique zum Neubau eines konventionellen Straßenbahnnetzes, welches analog zu Caen das bestehende TVR-System mit Dual-Mode-Fahrzeugen ersetzt. Der TVR soll nach bis Ende 2021 fahren, die Aufnahme des Straßenbahnbetriebes ist für 2023 anvisiert. Tours hat nach den Kommunalwahlen bekannt gegeben, dass

die zweite Straßenbahnlinie zügig realisiert werden soll. Baubeginn ist Ende 2022 vorgesehen, sodass eine Eröffnung um 2025 möglich wäre. Geplant ist eine rund 13 Kilometer lange Linie von La Papoterie nach Prieuré de Saint Cosme de La Riche. Außerdem soll die bestehende Linie A um 0,7 Kilometer bis zum Flughafen verlängert werden. Ebenso soll in Brest eine zweite Straßenbahnlinie Gare – Bellevue – Hôpital de la Cavale Blanche realisiert werden.

In Lille fand am 14. November 2019 die offizielle Präsentation der neuen Metrozüge für die Linie 1 statt. Es handelt sich um 27 durchgängig begehbbare Vierwagenzüge von Alstom mit 52 Metern Länge, womit die Kapazitäten verdoppelt werden können. Obwohl die notwendigen Bahnsteigverlängerungen fertig sind, wird sich die Inbetriebnahme der neuen Züge noch bis mindestens 2023 hinziehen, weil zunächst noch das aus den 80er-Jahren stammende Steuerungssystem für den vollautomatischen Fahrbetrieb ausgetauscht werden muss. Als erstes sollen die älteren VAL-Züge auf das neue System umgerüstet werden, bis dann auch die neuen Züge auf die Strecke gehen können.



Unweit der Staatsgrenze Schweiz/Frankreich ist Tango-Tw 1815 der Genfer Straßenbahn am 5. September in Annemasse unterwegs zur Endhaltestelle Parc ALEXANDER SCHMITZ

Die Metrolinie 2 in **Marseille** wurde am 16. Dezember 2019 von Bougainville um eine Station nach Capitaine Gèze verlängert. Unter einem am 26. November 2019 mit Alstom abgeschlossenen 430-Millionen-Euro-Vertrag soll das Gesamtnetz in den kommenden Jahren automatisiert werden. In diesem Zusammenhang werden auch 38 neue Vierwagenzüge geliefert, die die Ursprungszüge aus den 1970er-Jahren ersetzen. In **Rennes** wurde die Inbetriebnahme der 14,1 Kilometer langen zweiten Metrolinie vom ursprünglich geplanten 21. Dezember 2020 auf Frühjahr 2021 ver-

schohen. **Orléans** hat im September 2020 bekannt gegeben, dass das Projekt einer urbanen Seilbahn zur Überquerung der Bahnanlagen am Bahnhof Les Aubrais nicht weiter verfolgt wird. DR. CHRISTOPH GRONECK

Großbritannien

In der schottischen Hauptstadt **Edinburgh** begannen im November 2019 die Bauarbeiten für die 4,7 Kilometer lange Erweiterung der einzigen Tramlinie vom Stadtzentrum ins Hafenviertel nach Newhaven. Obwohl die Arbeiten zwischen März und Juni 2020

ruhen mussten, soll die Streckenverlängerung wie geplant bis 2023 betriebsbereit sein.

Im nordenglischen **Blackpool** verzögert sich die Fertigstellung des kurzen Streckenastes zum Bahnhof Blackpool North bis 2021. Obwohl ein Großteil der Schienen verlegt ist, konnte das Projekt noch nicht abgeschlossen werden, weil sich der Abbruch eines Supermarktes auf dem Gelände der künftigen Endstelle mehrfach verzögert hatte. Auch nach der voraussichtlichen Inbetriebnahme im Frühling 2021 werden die Straßenbahnen zunächst eine temporäre Endstelle bedienen müssen, bis ergänzende Baumaßnahmen 2022 abgeschlossen sind.

In **Manchester** konnte am 22. März 2020 die 5,5 Kilometer lange Neubaustrecke nach Trafford Centre dem Regelbetrieb übergeben werden. Die 350 Millionen Pfund teure Infrastrukturmaßnahme wurde sieben Monate früher abgeschlossen, als ursprünglich geplant. Die Stichstrecke zum größten Einkaufszentrum Nordenglands zweigt bei Pomona vom Bestandsnetz ab und bedient unterwegs sechs



Von der jetzigen Tramendstation York Place in der Stadtmitte von Edinburgh führt rechts die künftige Streckenverlängerung weiter durch die dicht besiedelten Stadtviertel von Leith und Newhaven

ANDREW THOMPSON

neue Haltestellen, inklusive der neuen Endstation Trafford Centre. Damit ist das Tramnetz von Manchester Metrolink auf insgesamt 99 Haltestellen und 103 Streckenkilometer angewachsen. Die Lieferung der vorerst letzten Teilsérie von 27 Hochflurbahnen (Typ M5000) soll bis Sommer 2021 abgeschlossen sein.

Auch in **Birmingham** wird die als West Midlands Metro bezeichnete Straßenbahn gleich an drei verschiedenen Stellen erweitert. Zwar wurden die Bauarbeiten durch die Pandemie verlangsamt, trotzdem sollen 2021 kurze Netzerweiterungen am Süden der Stammstrecke in Edgbaston sowie am Nordende in Wolverhampton eröffnet werden können.

Auch die lang geplante Linie 2 von Wednesbury nach Brierley Hill befindet sich nun in der Umsetzung. Diese elf Kilometer lange Stichstrecke wird den Südwesten der Region und die sogenannte Black Country mit dem öffentlichen Verkehr wesentlich besser erschließen. Auf sieben Kilometern soll die Tram eine stillgelegte Bahnstrecke nutzen, trotzdem sind Projektkosten von 450 Millionen Pfund veranschlagt. Die neue Linie soll mit 17 neuen Haltestellen 2023 für den Regelbetrieb bereit sein. In einer zweiten Phase könnte die Linie 2 dann von Brier-

ley Hill noch bis Stourbridge verlängert werden, dazu fehlt aber noch die Finanzierung.

Isle of Man

Auf der **Isle of Man** konnte der 125. Jahrestag der 8,9 Kilometer langen Bergbahn Snaefell Mountain Railway (SMR) nicht gebührend gefeiert werden. Die staatliche Verkehrsbehörde Isle of Man Transport hatte entschieden, den Betrieb wegen der Pandemie gänzlich ruhen zu lassen. Auch die beliebte Pferdestraßenbahn Douglas Bay Horse Tramway verkehrte für die Saison 2020 nicht. Nur die Überlandstraßenbahn Manx Electric Railway sowie die Dampfbahn Isle of Man Steam Railway wurden mit einem reduzierten Fahrplan angeboten.

Irland

In der Metropole **Dublin** läuft seit Oktober 2019 die Auslieferung von insgesamt 26 verlängerten Alstom Citadis. Die ursprünglich 44 Meter langen Fahrzeuge des Typs 402 werden im französischen Werk La Rochelle um zwei Module auf 55 Meter erweitert und gelten künftig als Reihe 502. Bereits 2018 wurden sieben fabrikneue Citadis 502 geliefert und ab Juli 2020 nochmals acht solcher Neubauten nachgeliefert, womit Dublin insgesamt 41 dieser XL-Fahrzeuge in der Flotte hat. Auch

nach der 2017 eröffneten Streckenverlängerung der Green Line um sechs Kilometer von St. Stephen's Green im Stadtzentrum bis zum Bahnhof Broombridge sind immer noch weite Teile der Hauptstadt ohne Anschluss ans Tramnetz oder die S-Bahn DART. Deshalb soll die Green Line von Broombridge um weitere vier Kilometer und vier Haltestellen weiter bis nach Charlestown verlängert werden. Stadtplaner rechnen derzeit mit einer Verwirklichung bis 2030. Die geplante U-Bahn (Metrolink) genießt vorerst Priorität und soll auf einer 19 Kilometer langen Trasse zwischen Estuary Park-and-Ride im Norden bis Charlemont im südlichen Stadtzentrum realisiert werden. Dabei erhält auch der Flughafen von Dublin erstmals eine Schienenanbindung. Ferner will die irische Regierung im kommenden Jahrzehnt das elektrifizierte DART-Netz mit Investitionen bis zu 2,6 Milliarden Euro ausbauen.

ANDREW THOMPSON

Niederlande

Im Sommer 2020 wurde für **Amsterdam** eine Option über neun CAF Urbos 100 (intern Typ 15 G) in eine Bestellung umgewandelt. Somit kommen insgesamt mindestens 72 Wagen dieses Typs zur Auslieferung. Von den traktionsfähigen Fünfteilern wurden zunächst

Hätten Sie's gewusst?

©jdp-photos/gn - stock.adobe.com

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11 a, 80797 München



NEU

101 Dinge, die man wissen muss: wenig Bekanntes, Extremes und Kurioses auf einem Blick. Ein bebildertes Kompendium bestehend aus 101 Aha-Erlebnissen für Fans von amüsanten und kuriosen Fakten.



192 Seiten · ca. 100 Abb.
ISBN 978-3-95613-121-9
€ [D] 16,99



192 Seiten · ca. 120 Abb.
ISBN 978-3-95613-038-0
€ [D] 14,99



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**

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





Das Openlucht-Museum in Arnhem verfügt über eine 2,3 Kilometer lange Ringstrecke. Tw 76 ist ein Nachbau der alten kapspurigen (1067 mm) Arnhemmer Straßenbahn, fährt aber auf dem Museumsgebiet mit Rotterdamer Straßenbahnen auf Normalspur (1435 mm) MICHAEL BEITELSMANN



Am 30. Dezember 2019 erreicht eine Doppeltraktion, angeführt von Tw 6007, der neuen Niederflurstraßenbahn von Utrecht die aufgeständerte Station Vaartsche Rijn NICOLAI SCHMIDT

63 Stück bestellt. Weiterhin besteht die Möglichkeit, aus bestehender Option über 50 weitere Fahrzeuge nachzuordern. Bereits seit Mitte 2019 werden die neuen zu 100 Prozent niederflurigen Zweirichter ausgeliefert.

Seit Herbst 2020 kommen auf der Linie 26 Combino-Doppeltraktionen zwischen Centraal Station und IJburg zum Einsatz. Die Zugverbände bestehen aus festgekuppelten Pärchen, die im Alltagsbetrieb nicht getrennt werden.

Nach Den Haag wurden weitere zehn Niederflurwagen vom Typ Avenio (5061–5070) ausgeliefert. So stehen für den regulären Betrieb von den hochflurigen Achtachsern, den Siemens Avenio und den Alstom Citadis, jeweils etwa 70 Fahrzeuge zur Verfügung. Um Auffahrunfälle zu verhindern, verfügen alle Avenio über eine automatische Bremsenrichtung. Mitte Dezember 2019 wurden Anpassungen im Liniennetz vorgenommen, dabei entfiel unter anderem die Verstärkungslinie 9K. Auf anderen Linien wurden Taktverdichtungen vorgenommen.

Bis zum Jahr 2026 sollen derzeitigen Planungen zufolge 60 neue, 2,65 Meter breite Wagen für die Linien 1, 6, 12 und 16 beschafft werden. Bis zu diesem Zeitpunkt soll auch das gesamte Netz für diese Wagenbreite angepasst werden. Die Verlängerung der Linie 19 zum Universitätscampus

in Delft verzögert sich voraussichtlich bis Dezember 2022. Wegen vermuteter elektromagnetischer Störungen entfällt dabei allerdings das bereits gebaute, 700 Meter lange Stück nach Technopolis.

Im November 2020 kam es bei der Metro in Rotterdam zu einem schweren Unfall. An der Endstelle De Akkers schoss ein Zug über einen Prellbock hinaus, wobei der vordere Zugteil auf einer als Kunstwerk aufgestellten Walflosse in etwa zehn Metern Höhe zum Stehen kam. Der sich allein im Zug befindliche Fahrer konnte sich zuvor aus dem Zug retten.

Am 14. Dezember 2019 wurde in Utrecht mit großer Verzögerung die erste niederflurige Stadtbahnlinie (SL 22) in den Uithof eröffnet. Wichtige Einrichtungen wie die Universität, das städtische Krankenhaus oder auch das Fußballstadion vom Erstligisten FC Utrecht sind nun mit einer schnellen Verbindung an den Hauptbahnhof sowie die südliche Innenstadt angebunden.

Die insgesamt 7,5 Kilometer lange Strecke ist teilweise als klassische Stadtbahn/Light-rail mit hochgelegter Trasse und sehr langen Haltestellenabständen, teilweise als moderne Straßenbahn mit Rasengleis und wiederum abschnittsweise als klassische Straßenbahn (sich mit anderen Verkehrsträgern die Trasse teilend) angelegt. Die Kosten lagen in etwa bei einer halben Milliarde Euro, wo-

mit die neue Straßenbahnlinie sicherlich zu den teuersten oberirdischen Straßenbahnstrecken der Welt zählt.

In Utrecht verfügt man über 27 fünfteilige Sechssachser vom Typ Urbos 100 vom spanischen Hersteller CAF (6001–6027). Diese werden seit der Eröffnung auf der neuen Linie 22 eingesetzt.

Darüber hinaus wurden 22 siebenteilige Achtachser (6051–6072) als Ersatz für die längst in die Jahre gekommenen Altwagen der bestehenden Linien 60 und 61 von SIG bestellt, die jeweils mit einem Wagen der ersten Serie gekuppelt werden können. Zuletzt wurden weitere sieben lange Urbos nachbestellt.

Im Zusammenhang mit der Neuausrichtung der Utrechter Straßenbahn wurde in den letzten Jahren auch das Depot in Nieuwegein komplett umgebaut.

Die Utrechter Hochflurstadtbahn wurde am 3. Juli 2020 nach 37 Jahren letztmalig bedient, nach Betriebsschluss erfolgte die endgültige Einstellung. Die Bahnsteige an 23 Haltestellen wurden auf Niederflurniveau umgebaut und erweitert, sowie weite Teile der Strecken in Nieuwegein und IJsselstein erneuert. Die geplanten Wiedereröffnungstermine der neuen Niederflurstraßenbahn auf den gleichen Strecken im Herbst 2020 konnten nicht eingehalten werden.

Mit Verknüpfung der beiden Betriebsteile können Fahrgäste dann ohne Umstieg wichtige Orte innerhalb und außerhalb der Stadt Utrecht problemlos per Straßenbahn erreichen.

Die alten Linienbezeichnungen 60 und 61 lauten in Zukunft 20 und 21. Die Durchbindung dieser Linien zum Science Center (Uithof) kann aber wohl erst im Frühjahr 2021 erfolgen, weil vorher noch nicht genügend Wagen zur Verfügung stehen werden. Einer der hochflurigen SIG-Stadtbahnwagen bleibt als Museumswagen erhalten.

Belgien

Im Zusammenhang mit der Eröffnung der Neubaustrecke Stadshuis – Havenhuis im Norden von Antwerpen wurden einige Anpassungen im Liniennetz vorgenommen. Eine weitreichende Netzreform soll aber erst im Dezember 2021 erfolgen. Mit der geplanten Umstellung soll es dann deutlich mehr „Metro-Linien“ geben, die auch die Tunnelinfrastruktur nutzen. Die Zahl der Straßenbahnlinien soll von 14 auf fünf sinken. Von den von De Lijn für Antwerpen bestellten 66 CAF-Wagen sollen zehn Stück als Zweirichtungswagen geliefert werden.

In Brüssel kommt es zu einer Modernisierung von mindestens zehn Wagen der Hochflurer-Serie (7901–7961; PCC-Gelenkwagen), weil sich die Umwandlung der Stadtbahntunnel (Premetro) zwischen Evere Da Vinci und Albert in eine richtige



Brüssel: Die PCC-Achtachser bleiben zwar noch einige Zeit erhalten, dennoch läuft mit Lieferung weiterer Flexity die Erneuerung des Wagenparks



Auf der Kusttram steht die Ablösung der BN-Wagen bevor, bei den ersten von insgesamt 48 Vertretern des Typs Urbos 100 des Herstellers CAF läuft die Inbetriebnahme

ALEXANDER SCHMITZ

U-Bahnlinie um einige Jahre verzögert. Geplant war die Umstellung eigentlich für das Jahr 2022.

Auch Anfang 2020 waren in **Gent** noch vereinzelte Einsätze von PCC und die Rückkehr in den Linienverkehr zu beobachten. Obwohl die Einsätze der vierachsigen Großraumtriebwagen bereits 2019 beendet sein sollte, brachte ein Wagenmangel die Notwendigkeit mit sich.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 soll auch das Liniennetz in Gent umstrukturiert werden. Es wird dann in weiten Teilen wieder dem von 1984 entsprechen.

Die **Kusttram** hat im Sommer ihren ersten Neuwagen vom Typ CAF Urbos 100 erhalten, bis 2021 werden insgesamt 48 Wagen geliefert. Die Einrichtungswagen sollen die 46 BN-Trams sukzessive ablösen. Die Flottenerweiterung dürfte dafür sorgen, dass die im Sommer

2020 ausgeliehenen Hermelijn-Wagen aus Gent und Antwerpen wahrscheinlich zum letzten Mal an der Küste im Einsatz waren.

Die Eröffnung der neuen binationalen Straßenbahn von **Hasselt** (Belgien) nach **Maasricht** (Niederlande) ist für das Jahr 2022 vorgesehen, ursprünglich wollte man bereits ab 2012 fahren. Streitereien um die Finanzierung konnten zuletzt beigelegt werden, der Bau begann Anfang 2020. Man darf gespannt sein, ob die kurze Bauzeit für die rund 30 Kilometer lange Strecke zu halten ist. Die neue normalspurige Verbindung zwischen Hasselt Bahnhof und Maastricht Mosae Forum hat eine Länge von 30 Kilometern, wobei nur drei Kilometer auf niederländischem Staatsgebiet liegen werden. Zehn der Haltestellen liegen auf der belgischen Seite, nur zwei auf dem niederländischen Abschnitt. Für den Betrieb sollen zwölf 37 Meter lange und 2,75 Meter

breite Wagen zur Verfügung stehen. Betreiber ist De Lijn. Die Strecke verläuft überwiegend auf ehemaliger Eisenbahninfrastruktur. Nach etwa zweieinhalb Jahren wurde im Januar 2020 in **Charleroi** die Strecke von Petria nach Anderlues Monument wieder im Linienbetrieb der M1 und M2 aufgenommen.

Im Herbst 2019 wurde in **Lüttich** (Liège) ein Vorführmodell eines CAF Urbos auf dem zentralen Platz St-Lambert aufgestellt. Die 20 bestellten siebenteiligen Wagen befinden sich seit Herbst 2020 im CAF-Werk in Zaragoza in Bau. Die Eröffnung des Betriebs ist für Oktober 2022 angekündigt. Als erstes wird der fast zwölf Kilometer lange und 21 Stationen umfassende Abschnitt Sclesin – Coronmeuse gebaut. Eine zweite Linie könnte zwischen Ans und Vaux-sous-Chèvremont (Chaudfontaine) entstehen.

Luxemburg

Die innerstädtische Verlängerung der „Stater Tram“ in Luxemburg soll nach nur etwa einem Jahr Bauzeit am 13. Dezember 2020 eröffnet werden. Der Abschnitt mit vier neuen Haltestellen kommt ohne Fahrleitung aus. Die in den Typ Urbos 3 vorhandenen Akkus werden jeweils beim Stopp an den Haltestellen mittels eines zwischen den Gleisen liegenden Aufladekontaktes nachgeladen.

Am 29. Februar 2020 führte die Regierung von Luxemburg einen landesweiten Nulltarif für Straßenbahn, Eisenbahn und Bus ein. Luxemburg ist damit weltweit das erste Land mit einem fast bedingungslosen Nulltarif. Die jährlichen Kosten für diese Maßnahme wurden mit 40 Millionen Euro beziffert.

NICOLAI SCHMIDT

Chronik Südeuropa

Gebremste Dynamik ■ Es gibt viele Pläne, doch mancherorts in Südeuropa ist die Dynamik in den Straßenbahnbetrieben ins Stocken geraten. In Italien ruht in gleich mehreren Städten der Straßenbahnbetrieb, in anderen wird ein Ausbau vorangetrieben. In Spanien dagegen wächst das Netz sukzessive – wenngleich hier und dort auch nur sehr langsam

Italien

In **Mailand** hatte Stadler schon im Juli 2019 die Ausschreibung über bis zu 80 neue Straßenbahnen gewonnen, doch erst im Oktober 2020 konnten die Verträge unterschrieben werden. Darin enthalten ist eine Festbestellung von zunächst 20 Stadt- und zehn Überlandwagen. Beschafft werden sollen insgesamt 50 Wagen für das Stadtnetz und 30 für die Überlandbahnen nach Linate und Desio, die beide umfassend modernisiert werden sollen – die Linie nach Desio ist seit neun Jahren außer Betrieb. Alle Wagen werden Zweirichter sein.

Die Modernisierung der 100 Achtachser der Baureihe 4900 aus den Jahren 1976 bis 1978 ging weiter, ebenso wie die der 20 sechsachsigen „all-electric“ Gelenkwagen der Baureihe 4700, gebaut 1955 und 1960 von Stanga / TIBB.

Auch in **Turin** wurde Hitachi Rail SpA, der Nachfolger von Ansaldo Breda, schon im letzten Jahr als Gewinner der Ausschreibung über 30 Neuwagen bekannt gegeben, die Verträge aber erst im Mai 2020 unter-

schrieben. Es werden 28 Meter lange Einrichtungswagen sein. Es besteht eine Option über weitere 40 Wagen.

In **Brescia** soll nun neben der bereits bestehenden U-Bahn-Linie eine 11,8 Kilometer lange Straßenbahnlinie von Pendolina durch die Innenstadt zur Messe gebaut werden, Mittel für den Bau des 250-Millionen-Euro-Projekts sind beantragt.

In **Bozen** ist der angekündigte Bau einer Stadtstraßenbahn abgesagt worden, nachdem sich bei einer Bürgerbefragung eine Mehrheit gegen das Projekt ausgesprochen hatte. Die Politik legte es damit auf Eis.

Nach mehr als drei Jahren Unterbrechung ging am 31. Januar 2020 die Straßenbahn **Neapel** wieder in Betrieb – vorerst allerdings nur auf der Linie 1 (Piazza Municipio – Poggioreale). Testfahrten liefen hier seit 27. September 2019. Aufgrund von Straßenbauarbeiten blieben die Trams zuvor im Depot, und dies auch, obwohl es sich dabei in den letzten Monaten nur um eine kleine Baustelle in der Nähe der Depotausfahrt gehandelt

hatte. Das 13 Kilometer lange Netz der Tram Neapel besteht lediglich aus drei Strecken, die von drei sich überlappenden Linien befahren werden. 2013 war die seit Jahrzehnten erste, 1,2 Kilometer lange Neubaustrecke von Emiciclo Poggioreale zur Via Stadera eröffnet worden.

In **Trieste** besteht seit einem Unfall 2016 weiterhin Betriebsruhe, allerdings wurden jetzt eine Million Euro zur Gleiserneuerung bewilligt. Sehr weit kommt man damit allerdings nicht, zudem sind aktuell nur zwei Triebwagen überhaupt einsatzfähig. Es bleibt damit zweifelhaft, ob die Bahn wie geplant im Frühjahr 2021 wieder fahren kann.

In **Palermo** werden erste Bauarbeiten für das umfangreiche Ausbauprogramm ausgeschrieben, das vor allem die Verbindung der beiden Netze durch neue Innenstadtabschnitte umfasst.

In der Hauptstadt **Rom** ist der Umbau der verbliebenen Schmalspur-Straßenbahn nach Grotte Celoni auf Normalspur und die Integration ins Stadtnetz inzwischen beschlossen,





Mailand: Bei Stadler bestellte dreiteilige Niederflurbahnen sollen die Reihe 4600 (Foto) ablösen, für die nahezu baugleichen 47er-Ge-lenkwagen läuft ein Modernisierungsprogramm FREDERIK BUCHLEITNER (3)



Mittlerweile steht die Mehrzahl der Baureihe 4900 umfassend modernisiert im Einsatz, die Fahrzeuge mit charakteristisch asym-metrischer Front und Heck haben ein großes Fassungsvermögen

Bauarbeiten haben aber noch nicht begon-nen. Die Schmalspurtram kreuzt an der Por-ta Maggiore die städtische Straßenbahn.

Spanien

Die Inbetriebnahme des ersten spanischen TramTrain Cádiz-San Fernando-Chiclana in iberischer Breitspur unter Regie der staatli-chen RENFE ist nun für die erste Hälfte 2021 angekündigt, neun Jahre nach dem ursprünglichen Termin 2012. Testfahrten laufen auf der Gesamtstrecke.

In Jaén ist die Betriebsaufnahme der schon 2011 fertiggestellten, 4,7 Kilometer langen Straßenbahnlinie nun für 2021 angekündigt, nachdem alle Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden konnten. Fünf Alstom Citadis ex Madrid stehen im Depot, sie sind vom Baujahr 2007, aber nie gefahren und deshalb noch neuwertig.

Bei der Touristenstraßenbahn Söller und der Überlandbahn Palma-Söller auf der Insel Mallorca herrschte während der Lock-



Die Straßenbahn in Palermo soll umfassend ausgebaut werden, Kernstück ist dabei die Ver-bindung der beiden Teilnetze mittels einer Innenstadtverbindung DIRK BUDACH

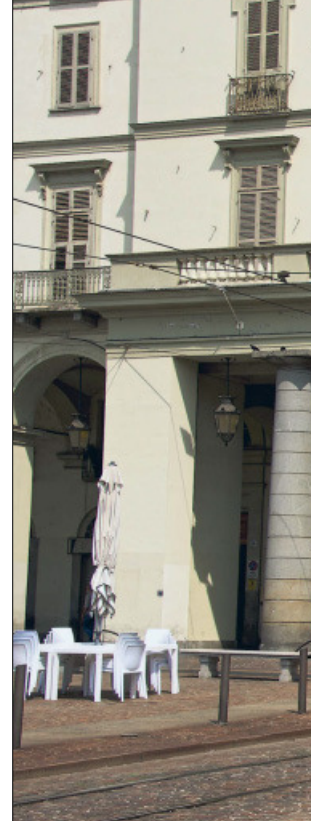
Die schmalspurige Überlandbahn nach Grotte Celoni endet seit dem Bau der Metrolinie C in Centocelle, nun ist die Umspurung und Integration ins städtische Tramnetz angekündigt



Nahe der Haltestelle Retamares quert die Linie ML3 der Metro Ligero südwestlich von Madrid per Brücke einen Kreisverkehr

DIRK BUDACH





Die Hitachi-Niederflurwagen für Turin sollen die aktuell noch vielzählig eingesetzten Hochflurwagen ablösen, die in den 1950er-Jahren auf Basis älterer Fahrzeuge entstanden
FREDERIK BUCHLEITNER

Porto: Der Umsteigepunkt zwischen den historischen Linien 18 und 22 liegt vor der Kirche Carmo
DIK BUDACH

Die Nostalgie-Strassenbahn von Sintra dient hauptsächlich als Touristenattraktion, mit verstärktem Verkehr in den Sommermonaten
DIRK BUDACH

downphase im Frühjahr 2020 mehrere Monate Betriebsruhe, nur einzelne Tramwagen kamen gelegentlich auf die Strecke. Die stark zurückgegangenen Touristenzahlen machen den Betrieb aktuell weniger rentabel als in den Vorjahren. Beide Bahnen gehören einer privaten Aktiengesellschaft und erwirtschaften ansonsten jedes Jahr erhebliche Gewinne für die Anteilseigner.

In **Alicante** wurde der Betrieb der am 10. Juni 2019 wiedereröffneten (zuvor seit 2013 stillliegenden) Strecke Porta del Mar – Sangueta über den sommerlichen Probebetrieb hinaus fortgesetzt. Hier fährt die Linie

5 (Porta del Mar – Playa de San Juan). Die sechs neuen Tram-Train-Züge für die meterspurige Stadtbahn im spanischen Alicante haben endlich den Fahrgastbetrieb aufgenommen. Stadler Valencia hatte die Züge schon 2018/19 ausgeliefert, die technische Abnahme erfolgte im vergangenen Jahr. Testfahrten hatten bereits im Januar 2019 begonnen, aber die Fahrgäste mussten bis zum 31. Juli 2020 warten, bevor sie die neuen Bahnen benutzen durften. Die Züge sollen künftig durchgehend von Alicante nach Denia fahren, bis Benidorm unter der Oberleitung, weiter nach Denia im Dieselfetrieb.

Allerdings war die weiterführende Strecke seit mehreren Jahren außer Betrieb, erst seit 31. Juli 2020 fahren nun wieder Dieseldieseltriebwagen zwischen Benidorm und Teulada, nur der letzte Abschnitt von Teulada nach Denia wird bis zum Abschluss der Bauarbeiten Ende 2021 weiter mit Bussen im Schienenersatzverkehr befahren.

In **Valencia** wird jetzt definitiv an der neuen Tram-Linie 10 weitergebaut, der Tunnel wird fertiggestellt, die oberirdischen Teile, die seit 2011 gleisseitig komplett sind, werden elektrifiziert und die Haltestellen ausgestattet. 2022 sollen die Züge fahren. In



konkrete Planung ist inzwischen auch die Verbindung zum bestehenden Tramnetz im Strandviertel Grau.

In **Barcelona** soll der Bau der Verbindungslinie beider Straßenbahn-Teilnetze über die Avinguda Diagonal im kommenden Jahr beginnen. Die historische Straßenbahn „Tranvia Blau“ zum Tibidabo ist seit 2018 außer Betrieb, die Wiederinbetriebnahme 2020 auf vollständig renovierter Strecke fand nicht statt, denn die Bauarbeiten haben noch immer nicht im geplanten Umfang begonnen und sind in der aktuellen, finanziell angespannten Haushaltssituation offensichtlich nicht prioritär.

Beim meterspurigen Straßenbahnsystem in **Vitoria-Gasteiz**, der Hauptstadt des Baskenlandes, eröffnete am 15. Februar 2020 eine 1,4 Kilometer lange Verlängerung in den südlichen Teil der Stadt. Von Angulema aus führt die Strecke bis zur Universität. Von den beiden bestehenden Straßenbahnlinien wurde die Linie aus Ibaiondo über den ehemaligen Endpunkt Angulema im Stadtzentrum hinaus über den ganzen neuen Abschnitt verlängert, während die andere, von Abetxuko kommende Linie nun ihre Endstation eine Haltestelle hinter Angulema, an der Haltestelle Florida, hat. Die zweite Tramlinie wird

über Florida hinaus auf einem 2,5 Kilometer langen Abschnitt in den östlichen Teil der Stadt bis zum Bulevar Salburuna weitergeführt und soll 2021 eröffnet werden.

Sieben neue Niederflur-Straßenbahnen des CAF-Modells „Urbos“ wurden in Dienst gestellt – die Auslieferung der ersten Fahrzeuge hatte im Dezember 2019 begonnen. Diese neuen Zweirichtungs-Straßenbahnwagen sind siebenteilig, zwei Teile mehr als die bestehenden elf Straßenbahnen, die ebenfalls von CAF für die Eröffnung des Systems 2008/09 geliefert worden waren. Vier dieser älteren Fahrzeuge werden an die Straßenbahn in Bilbao weitergegeben, die ebenfalls ausgebaut und verlängert wird. Beide Tramsysteme werden von der Landesbahn-Gesellschaft Euskotren betrieben, ebenso wie verschiedene Meterspur-Regionalzuglinien im Baskenland. In Bilbao wird aktuell an der Verlängerung der bestehenden Linien zwischen La Casita und Abando zu einem Ring gebaut, der Umbau der 2019 stillgelegten, ebenfalls meterspurigen Regionalbahnstrecke zwischen Atxuri und Kukullaga-Etxebarri für Niederflur-Straßenbahnbetrieb hat noch nicht begonnen.

Die Verlängerung der Tramlinie 1 in **Santa Cruz de Tenerife** zum Flughafen Los Rodeos erhält nicht die beantragten Fördergelder aus dem EU-Regionalfond und wird deshalb vorerst zurückgestellt.

Portugal

Lissabon: Der spanische Hersteller CAF hat den Auftrag zur Lieferung von 15 neuen, dreiteiligen Niederflurwagen für Lissabons Straßenbahn gewonnen. Sie fahren als Einrichtungswagen auf der Uferlinie 15, die an beiden Enden verlängert werden soll. Die Auslieferung erfolgt zwischen 2021 und 2023. Die CAF-/Siemens-Gelenkwagen aus den 90er-Jahren sollen modernisiert werden.

In **Porto** wurde die Auftragsvergabe über 18 neue Niederflurwagen der Stadtbahn „Metro Porto“ an den chinesischen Hersteller CRRC bekannt gegeben. Sie sollen ab 2022 geliefert werden und unter anderem auf der in Bau befindlichen Streckenerweiterung von Santo Ovídio nach Vila D'Este (Linie D) und auf der neuen Linie G fahren. Die historischen Straßenbahnen stellten sowohl in Porto als auch in **Sintra** ihren Betrieb im März 2020 ein und nahmen ihn eingeschränkt am 1. Juni 2020 wieder auf.

Griechenland

Die ersten der bestellten 25 Alstom Citadis X05 für die Verlängerung der Straßenbahn **Athen** in die Innenstadt von Piräus wurden erst im August 2020 geliefert. Auf der Neubaustrecke laufen schon seit Februar 2019 Probefahrten mit den bisherigen Breda Sirio Triebwagen. Der Eröffnungstermin ist immer noch offen. DIRK BUDACH



Straßenbahnen in der Erfolgsspur

Ungebremstes globales Wachstum ■ Weltweit befindet sich das Verkehrsmittel Straßenbahn auf Expansionskurs. Besonders in Nordamerika und Asien ist das Wachstum erfreulich. Neben Netzerweiterungen und Fuhrpark-Erneuerungen gibt es auch neue Betriebe zu vermelden

Die Zahl der Straßenbahnbetriebe wächst weltweit kontinuierlich. Es entstehen neue Trambahnen, bestehende Netze werden erweitert und durch neue Fahrzeuge modernisiert. Gute Nachrichten kommen aus Nordamerika und aus Ostasien, aber auch in Nordafrika ereignet sich Erfreuliches. Auf die pandemiebedingten Veränderungen in der Verkehrsabwicklung wird hier nicht eingegangen. Es gab neben reduziertem Fahrplanangebot und Einstellung einiger Linien auch komplette Betriebsschließungen über den Erdball verteilt.

Nordamerika

Kanada baut seinen schienengebundenen Nahverkehr weiter aus. Der neue Straßenbahnbetrieb in **Waterloo** in Ontario, der die Stadt mit Kitchener verbindet, konnte am 21. Juni 2019 endlich eröffnet werden. Die letzten breitspurigen vierachsigen Hochflurtriebwagen des Typs CLRV in **Toronto** hat der Verkehrsbetrieb am 29. Dezember 2019 verabschiedet. Die in Bau befindliche normalspurige Eglinton-Crosstown-Stadtbahnlinie im Norden der Stadt soll am 6. Mai 2022 eröffnet werden. Die Inbetriebnahme der noch

weiter nördlich gelegenen Finch-West-Stadtbahnlinie und auch der Hurontario-Stadtbahn in **Mississauga** werden ebenfalls 2022 erfolgen. Leider wird die geplante Straßenbahn in **Hamilton** nicht gebaut. Diese überraschende Entscheidung fiel am 16. Dezember 2019 im Verkehrsministerium der Provinz Ontario wegen finanzieller Unstimmigkeiten. Die Hauptstadt **Ottawa** hatte auf ihrer 12,5 Kilometer langen Stadtbahnlinie von Blair nach Tunney's Pasture ab und an technische Probleme, 20 Busse mussten bisweilen den Betrieb übernehmen. Neues auch aus dem Wes-

GR. BILD LINKS Im Jahr 1963 verschwand die Straßenbahn aus Los Angeles, 1990 kehrte sie als moderne Stadtbahn zurück. Und das Netz wächst und wächst ...

BILDER, WENN NICHT ANDERS ANGEGBEN: BERNHARD KUSSMAGK

ten des Landes. Auf der neuen dritten Stadtbahnlinie in **Edmonton**, der Valley Line vom Stadtzentrum nach Mill Woods, einer Mischung aus Straßen- und Stadtbahnlinie, begannen am 7. Februar 2020 die Probefahrten. **Calgary** hat am 25. Februar 2020 weitere 15 Siemens-S200 nachbestellt, nachdem die Lieferung von 69 Stück erfolgt war. Die noch vorhandenen DÜWAG-U2-Fahrzeuge sollen peu à peu ausgemustert werden.

Im südlichen Nachbarland USA wird der schienengebundene Nahverkehr seit Jahren deutlich ausgebaut. Neben einzelnen U-Bahnprojekten sind neue Straßenbahnbetriebe in Bau und bestehende werden erweitert. Die Straßenbahn in **Kansas City** nahm noch 2019 zwei weitere CAF-Niederflurwagen zur Verstärkung des Verkehrs in Betrieb. **Seattle** hat die 1,9 Kilometer lange Verbindungsstrecke, den Center City Connector, zwischen den beiden isolierten Straßenbahnlinien aus finanziellen Gründen zunächst gestrichen und plant nun 2026 die Eröffnung. Die Bestellung der zehn Urbos-Fahrzeuge bei CAF wurde storniert. Die Stadtbahn wird hingegen planmäßig um 13,7 Kilometer von Northgate nach Lynnwood erweitert. Die Grundsteinlegung für die bis 2024 zu eröffnende Strecke erfolgte am 2. September 2019. Die Straßenbahnlinien E und F hat der Verkehrsbetrieb MUNI in **San Francisco** wegen Bauarbeiten an der Fisherman's Wharf ab dem 21. Oktober 2019 bis Pier 39 zurückgezogen. Der Rest wird für ungefähr ein Jahr im SEV betrieben. Die Fertigstellung der Central Subway der Stadtbahn verzögert sich um zwei Jahre auf voraussichtlich Mai 2021.

Los Angeles hat seine erste im Jahr 1990 eröffnete Stadtbahnlinie zwischen dem Zentrum und Long Beach erneuert und nach zehn Monaten am 2. November 2019 in kompletter Länge wiedereröffnet. Die Fahrzeit auf der 35,4 Kilometer langen Strecke konnte von 58 und 51 Minuten gesenkt werden. Am 10. Juli 2020 begann der Bau einer Neubaustrecke nach Pomona. Die Gold Line wird 2025 um 14,6 Kilometer dorthin verlängert werden. Erstmalig gab es eine Streckenstilllegung einer ab dem Jahr 1981 eröffneten Strecke, also jenem Jahr, in dem der Boom in den USA mit der Eröffnung des neuen Straßenbetriebs in San Diego begann. Den Betrieb auf der nur zwei Haltestellen langen und gering frequentierten Strecke zwischen Ohlone/Chynoweth und Almaden hat der Verkehrsbetrieb von **San Jose** am 28. Dezember 2019 eingestellt. Am selben Tag wurde das Stadtbahnnetz modifi-

Mit dem Einsatz der Hochflur-Vierachser in Toronto ist es nach über 42 Jahren seit dem Jahreswechsel 1919/20 vorbei



Tram weltweit

Bombardier lieferte die Fahrzeuge für die jüngste Stadtbahn Kanadas, die in den Städten Waterloo und Kitchener in Ontario verkehrt

HARALD KUCHWALEK, SAMMLUNG: B. KUSSMAGK



Die MUNI in San Francisco expandiert ihr Netz; hier zeigt sich eine S200SF-Doppeltraktion von Siemens am Embarcadero nahe der Bay Bridge



Die normalspurige Straßenbahn in Rio de Janeiro weist spannende Abschnitte auf, neben der teilweisen Trassierung in engen Straßenzügen fällt dieser Tunnel ins Auge

F. E. RITTER, SAMMLUNG: B. KUSSMAGK

ziert. Die 3,5 Kilometer lange Delmar Loop Trolley zwischen MHM/Forest Park und University City Library in **Saint Louis**, die im November 2018 ihren Betrieb aufgenommen hatte, musste am 29. Dezember 2019 wegen finanzieller Schwierigkeiten und zu niedriger Fahrgastzahlen zunächst ihren Dienst quittieren. Ab Juli 2020 ging sie wieder in Betrieb. Wegen Vernachlässigung der PCC-Wagen, die inzwischen vermehrt Rostschäden aufwiesen, musste die SEPTA die Straßenbahnlinie 15 in **Philadelphia** am 26. Januar 2020 für mindestens ein Jahr auf Busersatzverkehr umstellen. Für die Stadtbahn in **Sacramento** wurden am 22. April 2020 insgesamt 20 Triebwagen des Typs S700 bei Siemens geordert. Es werden nach deren Lieferung die ersten niederflurigen Wagen in dieser kalifornischen Stadt sein.

Der Verkehrsbetrieb in **Boston** hat im Mai 2020 die Strecke zwischen North Station und Lechmere, die im Zuge einer Neubaustrecke zur College Avenue und zum Union Square verlängert wird, zwecks Rekonstruktion stillgelegt. **Memphis** hat aus **Charlotte** drei Gomaco-Replika-Fahrzeuge erworben, um den Fahrzeugmangel zu lindern. Von drei Linien kann derzeit nur eine bedient werden. **Charlotte** benötigt die Wagen wegen der Umstellung der Gold Line vom Betrieb mit historisch anmutenden Fahrzeugen auf moderne Niederflurwagen bei gleichzeitiger Streckenverlängerung nicht mehr. Ernst werden soll es nun tatsächlich mit der Wiedereröffnung der Straßenbahn im texanischen **Galveston**. Die durch den Hurrikan Ike beschädigten Triebwagen konnten bei Gomaco aufgearbeitet werden. Im Winter 2020/2021 sollen die Dieselstraßenbahnen wieder fahren. Ob die kalifornische Stadt **Santa Ana** ihre in Bau befindliche Straßenbahn tatsächlich noch zum Jahresende 2020 eröffnen wird, ist fraglich. Acht dreiteilige Siemens-S70-Triebwagen werden auf der Linie eingesetzt werden. In **Tempe** in Arizona werden im Frühjahr 2021 die ersten Probefahrten des neuen Straßenbahnbetriebs erfolgen, der an der Haltestelle Dorsey/Apache Boulevard Anschluss an die Stadtbahn **Phoenix** bieten wird. Die 25,7 Kilometer lange Purple Line, eine im Bau befindliche Stadtbahnlinie zwischen Bethesda und New Carrollton im Großraum **Washington, D.C.**, soll Ende 2022 ihren Betrieb aufnehmen. Die Verlängerung der kurzen Straßenbahnlinie in **Tacomá** um 3,9 Kilometer befindet sich in Bau.

Erfreuliches ist aus Mexiko zu vermelden. In der Hauptstadt **Mexiko City** wurde die einzige Stadtbahnlinie TL von Tasqueña nach Xochimilco modernisiert, ab Juli 2019 abschnittsweise im SEV betrieben und am 16.



Die rekonstruierten PCC in El Paso beleben nach über vier Jahrzehnten wieder das Stadtbild, wenngleich die Pandemie deren Nutzung deutlich schwinden ließ

Januar 2020 wiedereröffnet. Die Stadtbahn in **Monterrey** hat bei CRRC Zhuzhou in China 26 Gelenkwagen bestellt, die bereits 2021 ausgeliefert werden sollen. Voraussichtlich im Februar 2021 wird eine dritte Linie eröffnet werden.

Südamerika

In Südamerika gehen die Projekte langsamer voran als auf anderen Kontinenten. Die Eröffnung der 1,3 Kilometer langen Verbindungsstrecke von Candelaria nach Central im brasilianischen **Rio de Janeiro** fand verzögert am 26. Oktober 2019 statt. Sie ist Teil der neuen normalspurigen Straßenbahnlinie 3. In Bau befindet sich eine Verlängerung der Linien 1 und 2 um eine Haltestelle von Praia Formosa nach São Diogo. Der Wiederaufbau der

schmalspurigen Santa-Teresa-Straßenbahn schreitet nur langsam voran. Lediglich die Strecke von Largo da Carioca bis Dois Irmãos wird betrieben, alle anderen Streckenabschnitte sind außer Betrieb. Die elf Kilometer lange Straßenbahnlinie mit 27 Haltestellen von Control Sur nach Parque Industrial in **Cuenca** in Ecuador, deren 14 fünfteilige Citadis im Zentrum teilweise mit APS fahren, ging mit einer Verspätung von eineinhalb Jahren am 25. Mai 2020 in Betrieb. Zunächst wurde nur tagsüber zwischen 6 Uhr und 20 Uhr gefahren und in den ersten beiden Monaten galt der Nulltarif. Der Weiterbau des Stadtbahnsystems in **Cuiabá**, in Zentral-Brasilien gelegen, das 2014 eröffnet werden sollte, steht in den Sternen. Die 40 Fahrzeuge von CAF stehen seit sieben Jahren ungeschützt im Betriebshof. In



Immer mehr Straßenbahnbetriebe entstehen in Algerien, hier ein Blick mitten in die Wüste nach Ouargla. 23 Citadis von Alstom drehen hier bei bis zu 50 Grad Celsius ihre Runden in der nördlichen Sahara

HARALD KUCHWALEK, SAMMLUNG B. KUSSMAGK



Ob sie jemals wieder auf Schienen rollen werden, ist ungewiss: Zahlreiche Berliner Tatrawagen nahe Alexandria in Ägypten warten auf einen Käufer

ROLF-ROLAND SCHOLZE

Cochabamba in Bolivien ist ein gut 40 Kilometer langes Stadtbahnnetz mit drei Linien in Bau, genannt „Tren Metropolitana“, das 2020 eingeweiht werden soll. Die Strecken entstehen überwiegend auf der Trasse einer im Jahr 1948 stillgelegten Überland-Straßenbahnlinie.

Afrika

In Nordafrika dominiert das Thema Straßenbahnausbau, während sich im restlichen Afrika nichts bewegt. Moderne Straßen- oder Stadtbahnlinien stehen dort nicht auf der Agenda. Das erst 2019 kräftig erweiterte Netz im marokkanischen **Casablanca** soll deutlich ausgebaut werden. In **Rabat** sind zwei Streckenverlängerungen in Bau. In den jüngst eröffneten algerischen Betrieben **Ouargla** und **Sétif** sind Neubaustrecken in Bau bzw. in der

Planung. Bei den Straßenbahnen in **Constantine** und in **Sidi Bel Abbès** sind ebenfalls Verlängerungen in Bau. Die Eröffnung der neuen in Bau befindlichen Straßenbahnsysteme in **Mostaganem** und **Annaba** ist hingegen immer noch nicht erfolgt. Gute Nachrichten kommen aus Ägypten. Der Verkehrsbetrieb in **Alexandria** modernisiert weiterhin sein Straßenbahnsystem. Anfang 2020 gab es 15 Stadt- und vier Überlandlinien und eine Linie, die vom Stadt- ins Überlandnetz übergeht. Die neuen Tatra-Jug sind sowohl mit Stangenstromabnehmer (mit Gleitschuh) als auch mit Pantograf im Netz unterwegs. Weitere DÜWAG-Sechsscher Ex-Kopenhagen wurden modernisiert, in unterschiedlichen Farben lackiert und mit verschiedenen Innenausstattungen versehen. Je nach Komfort wird ein

anderer Fahrpreis für die Mitfahrt verlangt. Von der Hauptstadt **Port Louis** auf Mauritius nach Curepipe entsteht eine 26 Kilometer lange Stadtbahnlinie. Eine offizielle politische Einweihung erfolgte am 3. Oktober 2019. Die Eröffnung des ersten, 12,6 Kilometer langen Abschnitts zwischen Port Louis Victoria und Rose Hill Central, betrieben mit siebenteiligen CAF Urbos 100, konnte am 10. Januar 2020 erfolgen. Vorher herrschte lediglich ein eingeschränkter Fahrgastbetrieb. Im Laufe des Jahres 2021 sollte eine Verlängerung bis Quatre Bornes Interchange erfolgen.

Asien

Der Schwerpunkt des Straßenbahnausbaus auf diesem riesigen Kontinent liegt in Ostasien, aber auch in der Türkei und im Nahen Osten wird gebaut, es gibt zahlreiche weitere Projekte. Nachdem einige neue Betriebe in der Türkei in den letzten Jahren entstanden waren, steht deren Erweiterung im Fokus. Der Verkehrsbetrieb in **Antalya** verbindet die Linien T2 und T3 durch eine längere Neubaustrecke, wobei die bislang mit Ex-Nürnberger Wagen betriebene eingleisige Straßenbahnlinie T2 zweigleisig ausgebaut wird. Neubaustrecken sind in **Bursa**, **Eskişehir**, **İzmit** und **Kayseri** konkret vorgesehen. Die ostanatolische Stadt **Erzurum** wird eine Straßenbahn erhalten. 2024 soll die erste 15,5 Kilometer lange Linie eröffnet werden. Im israelischen **Tel Aviv** ist für 2021 die Eröffnung der 23 Kilometer langen Stadtbahnlinie von Petakh Tikva nach Bat Yam, davon zur Hälfte unterirdisch, geplant.



Die mit ehemaligen Nürnberger Fahrzeugen betriebene Straßenbahnlinie in Antalya wird in einer verlängerten Stadtbahnlinie aufgehen. Die eingleisige touristisch geprägte Linie mit Ausweichen ist danach Geschichte

Die bestehende Straßenbahnlinie in Jerusalem wird bis 2025 um 6,8 Kilometer verlängert. Eine zweite und 20,6 Kilometer lange neue Linie soll ebenfalls bis 2025 betriebsbereit sein. 114 neue Urbos liefert CAF, die vorhandenen 46 Alstom-Triebwagen wird CAF aufarbeiten.

Obwohl bereits im Juli 2018 bei der regelspurigen Straßenbahn in der Planstadt Lusail bei Doha in Katar erste Probefahrten mit fünfteiligen Alstom Citadis für APS-Betrieb erfolgten, konnte der Betrieb noch nicht eröffnet werden. Im Westen Dohas entsteht in der Education City ein Straßenbahnnetz, West Bay Tram genannt, dessen erster Abschnitt am 24. Dezember 2019 eröffnet werden konnte. Zunächst wird eine 2,4 Kilometer lange Ringlinie befahren, die von Siemens Avenio bedient wird. Nur wenige Tage später ging eine weitere Ringlinie ans Netz, die zwei Kilometer lange und normalspurige Msheireb Tram im Herzen Dohas. Hier sind drei TIG/m-Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb unterwegs. Die drei Systeme werden nicht miteinander verbunden werden.

Aus Kasachstan gibt es wenige Neuigkeiten. In der Hauptstadt Nur-Sultan wird an der ersten 22,4 Kilometer langen Stadtbahnstrecke gebaut. Die seit 2019 nach Pawlodar gelieferten 13 Triebwagen des Typs BKM 802E von Belkommunmasch bewähren sich. Drei neue Berufsverkehrslinien gingen am



Die erfolgreiche Straßenbahn im israelischen Jerusalem setzt auf Expansion: Die Verlängerung der bestehenden Strecke und eine weitere Linie sind für die nahe Zukunft geplant

1. November 2019 in Betrieb. Sehr schlecht ist mangels Investitionen der Zustand der Straßenbahn in Temirtau. Von den in den Jahren 2009 und 2010 aus Potsdam übernommenen KT4D war im Oktober 2019 nur noch ein Fahrzeug im Einsatz. Immer wieder gab es Gerüchte um eine Gesamtstilllegung der Straßenbahn, zuletzt im September 2020, aber sie ist nach wie vor in Betrieb.

Die russischen Betriebe im asiatischen Teil des riesigen Landes haben überwiegend schlecht unterhaltene Fahrzeuge auf desolaten Gleisanlagen im Einsatz, dennoch bemühen sich viele Verkehrsbetriebe um Er-

halt und Modernisierung der Straßenbahnen. Die Straßenbahn in Magnitogorsk, sowohl in Europa als auch in Asien gelegen und über ein großes Netz verfügend, eröffnete am Silvestertag 2019 eine 2,2 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen Prospekt Karla Marksa und K. Selenji Log. Einige der KTM 5 erhalten seit Jahresanfang neue Wagenkästen. In Chabarowsk in Ostsibirien hat der Verkehrsbetrieb die Straßenbahnlinie 6 am 20. April 2020 stillgelegt, sodass nur noch vier Linien vorhanden sind. Der nach der großen Stilllegungswelle seit Jahren nur noch eine Straßenbahnlinie umfassende Betrieb in



Bei der Ende des Jahres 2018 eröffneten Straßenbahn in der Metropole Shanghai wurden mehrere Neubaustrecken in Betrieb genommen

F. E. RITTER, SAMMLUNG: B. KUSSMAGK



Auch in Sibirien bewegt sich etwas in Sachen fließender Übergang zu Niederflur, hier ein Lionet in der burjatischen Stadt Ulan-Ude

HARALD KUCHWALEK, SAMMLUNG: B. KUSSMAGK

Wladiwostok, dem östlichsten des Landes am japanischen Meer gelegen, erhielt aus Moskau zehn KTM19 zur Erneuerung der Wagenflotte. Die Straßenbahn in Ulan-Ude in Ostsibirien ist mit den 15 neuen vierachsigen Niederflurwagen des Typs Lionet, gefertigt von PK Transportnye Sistemy in Sankt Petersburg, sehr zufrieden. Die Straßenbahn im westsibirischen Omsk wird modernisiert. Sie erhielt zehn gebrauchte KTM19 aus der Hauptstadt. Bei Uraltransmash hat der Verkehrsbetrieb 24 partiell niederflurige Fahrzeuge im August 2020 bestellt.

Diverse Linien des großen Straßenbahnnetzes im indischen Kolkata sind schon seit etwa drei Jahren außer Betrieb. Die Bauarbeiten für den Bau der zweiten U-Bahn-Linie in Ost-West-Richtung quer durch das Zentrum sind dafür verantwortlich. Nur sehr wenige neue Wagen konnten in den letzten Jahren gebaut werden. Ende August 2020 verwüstete ein Wirbelsturm die Stadt und riss einen Teil der Oberleitungen herunter. Nach-

dem der gesamte Betrieb zum Erliegen gekommen war, gingen inzwischen einige Abschnitte wieder in Betrieb. In kleinen Schritten werden seit Jahren die Straßenbahnen in Japan modernisiert. Sapporo nahm im Oktober 2019 zwei weitere vierachsige Niederflurwagen der neuen Serie 1100 für seine einzige Straßenbahnlinie in Betrieb.

Hiroshima erhielt im Januar 2020 zwei weitere Niederflurwagen der Serie 1000, die ab März in den Fahrgastbetrieb gelangten. Einige Gelenkfahrzeuge Ex-Fukuoka aus den 1950er-Jahren sind in die Schrottpresse gewandert. In Osaka ist die Strecke an der Endhaltestelle Ebisucho seit dem 1. Februar 2020 unverständlicherweise um 100 Meter verkürzt worden, außerdem ist sie jetzt nur noch eingleisig. Der Umsteigeweg zur U-Bahn ist nun deutlich länger geworden. Das ehemalige Haltestellengelände wird stattdessen bebaut. Im Februar konnte die Hankai Tramway einen Niederflurgelenkswagen der Serie 1100 in Empfang nehmen. In Toyama konn-

te die wichtige Verbindungsstrecke zwischen dem städtischen Straßenbahnnetz südlich des Hauptbahnhofs und der Stadtbahnlinie Toyama Light Rail nach Iwasehama nördlich des Hauptbahnhofs am 21. März 2020 eröffnet werden. Statt bisher vier (drei städtische Linien und eine Stadtbahnlinie) werden jetzt sechs Linien betrieben. Toyohashi übernahm zwei Niederflurwagen aus Fukui, die ursprünglich für die Straßenbahn in Gifu gebaut worden waren und in Fukui nicht mehr benötigt werden. Ende März 2020 erhielt die Tram außerdem einen weiteren neuen Niederflurwagen. Durch die Inbetriebnahme des neuen und um etwa 150 Meter nach Westen verschobenen Hauptbahnhofs in Nagasaki am 28. März 2020 verschlechterten sich die Umsteigeverhältnisse zur Straßenbahn deutlich, denn ihre Haltestelle bleibt unverändert. Dies ist insofern verwunderlich, da in fast einem Dutzend japanischer Städte die Straßenbahnhaltestellen in den letzten Jahren unmittelbar vor die jeweiligen Bahnhöfe verlegt oder sogar in diese integriert wurden. Zwei Niederflurwagen nahm die Straßenbahn in Matsuyama in Betrieb und verschrottete einige weitere Wagen aus den 1950er-Jahren. In Okayama begannen die Umbauarbeiten des Hauptbahnhofsvorplatzes, nach deren Abschluss beide Straßenbahnlinien bis unmittelbar vor den Bahnhof verlängert werden. Der neue kapspurige Stadtbahnbetrieb in Utsunomiya soll im März 2022 eröffnet werden.

Chinas Population wächst und mit ihr auch die Straßenbahn. Wenngleich diverse, teils sehr lange U-Bahn-Neubaustrecken und neue U-Bahn-Systeme in Betrieb gingen, boomen auch die Straßenbahnbetriebe wie in keinem anderen Land in Asien. Die am 26. Dezember 2018 eröffnete Straßenbahn in Chengdu in Sichuan eröffnete am 27. Dezember 2019 gleich drei neue Abschnitte. Das Straßenbahnsystem dient in erster Linie dem Verkehr innerhalb des Nordwestens der Stadt und als Zubringer zur stadteinwärts führenden U-Bahn. Der am 26. Dezember 2018 eröffnete Straßenbahnbetrieb im Stadtteil Songjiang im Südwesten der drittgrößten Stadt der Welt, Shanghai, der am 10. August 2019 durch eine Neubaustrecke ergänzt werden konnte, erweiterte sein Streckennetz erneut am 30. Dezember 2019, als die 3,9 Kilometer lange Strecke zwischen Xinmiaoan Road und Xinqiao Railway Station eröffnet wurde. Am 30. Dezember 2019 konnte die westlich von Guangzhou (Kanton) in Südchina gelegene Stadt Foshan mit über sieben Millionen Einwohnern die erste Straßenbahnlinie namens Gaoming Tram in Betrieb nehmen. Sie verkehrt auf einer Länge von 6,6 Kilometern zwischen Zhihu und Cangjiang Road.

In der zentralchinesischen Stadt Tianshui ging am 1. Mai 2020 die erste 13 Kilometer lange Straßenbahnlinie in Ost-West-Richtung zwischen Wulipu und dem Hauptbahnhof in

Betrieb. Die Linie soll demnächst nach Westen verlängert und zwei weitere Linien sollen hinzukommen. In **Guangzhou** (Kanton) ging am 1. Juli 2020 die Huangpu Tram in Betrieb. Es handelt sich um eine oberleitungslose Straßenbahnlinie zwischen Changping Subway Station und Xinfeng Lu im Nordosten der Stadt, die mit der 2014 eröffneten Straßenbahnlinie im Zentrum, der Haizhu Island Tram, nicht verbunden ist. Eine Verlängerung der Huangpu Tram ist noch für 2020 vorgesehen, die Einweihung einer zweiten Linie für 2022. Der neue Straßenbahnbetrieb in **Mengzi** konnte am 1. Oktober 2020 eröffnet werden. Die am 1. Januar 2019 in **Sanya** eröffnete Straßenbahnlinie, die zunächst bei eingeschränktem Fahrplan auf einem Teilschnitt betrieben wurde, bietet seit dem 10. Oktober den Verkehr auf der gesamten 8,4 Kilometer langen Linie an.

Ein dritter und nicht mit den anderen beiden Systemen verbundener Straßenbahnbetrieb ist in **Beijing (Peking)** in der Beijing Economic Technological Development Area in Bau. Die Strecke hat die Bezeichnung Yizhuang New Town Modern Tram und ist 13,2 Kilometer lang, hat 15 Haltestellen und befindet sich im Südosten der Hauptstadt. Im tibetischen Hochland befindet sich in der Retortenstadt **Delingsha** eine 14,4 Kilometer lange Straßenbahnlinie in Bau. In **Jinan** soll eine 17 Kilometer lange Straßenbahnlinie entstehen, die etwa 2022 eröffnet werden soll. Die Oasenstadt **Turpan** im Westen Chinas in der autonomen Provinz Xinjiang bekommt ebenfalls ein Straßenbahnnetz mit zunächst 27 Kilometern Länge. Neben einer langen Ringlinie wird eine Verbindung zwischen der Stadt und dem Hauptbahnhof gebaut.

Die Straßenbahn in **Kaohsiung** in Taiwan wird zu einer 22 Kilometer langen Ringlinie erweitert werden, die Bauarbeiten sind im Gange. Wenig dringt aus dem abgeschotteten Nordkorea nach draußen. In der Hauptstadt



Die Endhaltestelle Ebisucho in Osaka existiert in dieser großzügigen Form nicht mehr, die Anlage ist nach Umbau nun nur noch eingleisig angelegt

Pjöngjang begann den Verkehrsbetrieb mit der Neukarosierung der Tatra-KT8; einige Exemplare sind bereits im Einsatz. Ein neuer Straßenbahnbetrieb befindet sich in **Wonsan** in Bau, der 2021 eröffnet werden soll. Ob es sich um einen Betrieb mit Meterspur oder mit Kapspur handelt, ist ungewiss. Die erste Linie wird eine Ringlinie mit einer Länge von 10,6 Kilometern sein. Die Fahrzeuge werden im Eisenbahnwerk in der Hauptstadt Pjöngjang gefertigt.

Australien

Waren im Jahr 2019 gleich zwei neue Betriebe in der Hauptstadt **Canberra** und in **Newcastle** eröffnet worden, ist zunächst eine Sättigung erreicht und die Verkehrsbetriebe konzentrieren sich auf Wagenparkerneuerungen und Streckenverlängerungen. Nachdem zum ersten Mal seit 62 Jahren am 23. Juni 2019 wieder eine Straßenbahn die George Street im Zentrum von **Sydney** befahren hatte, konnte die 7,3 Kilometer lange Linie L2 im Regelbetrieb zwischen Circular Quay und Randwick am 14. Dezember 2019 eröffnet werden. Die 3,1 Kilometer lange Zweigstrecke von Moore Park nach Juniors Kingsford mit vier Zwischenhaltestellen hat der Verkehrsbetrieb am 3. April 2020

eröffnet. Sie wird von der neuen Linie L3 zwischen Circular Quay und Juniors Kingsford bedient. Beide Linien werden mit Alstom-X05-Doppeltraktionen befahren. Der zwölf Kilometer lange erste Abschnitt der isolierten Neubaustrecke zwischen Westmead und Carlingford über Paramatta soll 2023 eröffnet werden. Das größte Straßenbahnnetz der Welt in **Melbourne** wird durch weitere Flexity von Bombardier modernisiert. In **Canberra** wird derzeit geprüft, auf welcher Trasse die im Vorjahr eröffnete Straßenbahn nach Süden durch das Zentrum und am Capital Hill vorbeigeführt werden soll. **Gold Coast** beginnt im Jahr 2021 mit den Bauarbeiten für die 6,7 Kilometer lange Neubaustrecke von Broadbeach South nach Burleigh Heads.

Die Straßen- und Stadtbahnbetriebe der Welt (Liste auf Seite 108/109)

Die nachstehende Liste (Stand: 13. Oktober 2020) enthält die Städtenamen in der jeweiligen Landessprache in entsprechender Transkription, wobei auf diakritische Zeichen verzichtet wurde, sowie die gängigen oder deutschen Namen, die Spurweite(n) und – soweit bekannt – das ursprüngliche Eröffnungsdatum (ggf. als Pferde-, Benzol-, Gas-, Kabel-, Dampfstraßenbahn), also nicht unbedingt das Eröffnungsdatum des elektrischen Betriebs. Bei zwischenzeitlichen längerfristigen Stilllegungen (z. B. Wiedereinführung der Straßenbahn nach mehreren Jahrzehnten) ist das Eröffnungsdatum des heute bestehenden Betriebs angegeben; vorher bereits bestehende Betriebe wurden nicht berücksichtigt. Vorübergehende Stilllegungen aufgrund von Naturkatastrophen, Kriegshandlungen, Pandemien oder finanziellen Schwierigkeiten blieben unberücksichtigt.

Die angegebenen Spurweiten sind ohne Hinweis auf eventuelle frühere Umspurungen angegeben. Die Liste ist nach Städten und nicht nach Betrieben aufgebaut. Städte mit mehreren unabhängigen oder nicht miteinander verbundenen Betrieben wie Barcelona, Boston, Buenos Aires, Changchun, Guangzhou, Istanbul, Izmir, Kyoto, Madrid, Moskau, Nowo-

China eröffnet immer mehr Straßenbahnen, sehr häufig sind sie frei von Oberleitungen. Hier ein Blick auf ein Fahrzeug der Straßenbahn in Guangzhou in Südchina



kusnez, Nowosibirsk, Paris, Philadelphia, Pyöngyang, Rio de Janeiro, Stockholm, Tokio, Ufa, Wolgograd werden nur einmal, städteverbindende Überlandlinien wie die OEG, die RHB oder die Thüringer Waldbahn nicht gesondert aufgeführt. Systeme wie Karlsruhe oder Saarbrücken, die Eisenbahnstrecken mitbenutzen, erscheinen ebenfalls nur als ein Betrieb. Unterstehen die Straßenbahnen in den Städten mehreren verschiedenen Gesellschaften, ist die Stadt nur einmal aufgelistet. Da die Grenzen zwischen Nostalgiestraßenbahnen und Straßenbahnen einerseits und zwischen Straßenbahnen und Stadtbahnen bzw. U-Bahnen andererseits fließend sind, befinden sich in dieser Liste wegen ihres straßenbahnmäßigen Wagenparks auch Stadtbahnbetriebe wie Manila, Monterrey oder Newcastle upon Tyne, obwohl sie von der Trassierung her keine Straßenbahnen sind; auch die Londoner Dockland Railway – nahezu identische Fahrzeuge verkehren in Essen als Stadtbahn – und die Stadtbahn von Izmir – nahezu identische Fahrzeuge verkehren in Göteborg als Straßenbahn –, die beide mit Stromschienen ausgerüstet verkehren, wurden wegen der straßenbahn- bzw. stadtbahnmäßigen Fahrzeuge aufgenommen. Sicherlich sind Diskussionen möglich, ob sie in

die Liste gehören. Besonders zu erwähnen sind innovative Systeme, die abschnittsweise ohne Oberleitung auskommen, mit Alternativen in Form von Unterleitungs- und Batteriebetrieb, sodass die Oberleitung als Kriterium für eine Straßenbahn nicht allein ausschlaggebend sein kann. Die Straßenbahn von Galveston setzt dieselbetriebene Fahrzeuge ein, Douglas auf der Isle of Man hat Pferdestraßenbahnen im Einsatz. Die Pferdebahnbetriebe in Döbeln, Iquique und Mrozy sind nicht aufgeführt, da kein regelmäßiger Verkehr mit relevantem Personentransport stattfindet.

Nostalgiestraßenbahnbetriebe wie A Coruña, Bendigo, Christchurch, Kenosha, Little Rock, Memphis oder Tampa wurden aufgenommen, wenn sie einen regelmäßigen und weitgehend ganzjährigen Verkehr mit dichtem Fahrplan bieten und/oder zum städtischen Verkehrsbetrieb gehören und dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis dienen. Lediglich rein museale Unternehmen, die auf separatem, nicht öffentlichem Grund liegen, wurden nicht aufgelistet. Ebenso sind die teilweise im öffentlichen Straßenraum verkehrenden Eisenbahnen, die besonders zahlreich in der Schweiz und in Japan vorhanden sind, nicht in der Liste zu finden. Die Linzer und die Salzburger Lokalbahn

und andere, einen stadtbahnmäßigen Wagenpark aufweisende Eisen- und Nebenbahnen fehlen ebenso. Die in einigen großen Einkaufszentren verkehrenden Bahnen (z. B. Glendale und Istanbul) sind nicht aufgelistet.

Verschmelzung von Systemen

Durch innovative Techniken wird es zu einer zunehmenden Überschneidung oder zu einem Verschmelzen der Systeme kommen, die eine Zuordnung der neuartigen Verkehrssysteme erschweren. Es sind dies insbesondere die Busbahnen, gummiereifte Straßenbahnen oder Spurobusse, die nicht eindeutig als Bahnen oder Busse einzuordnen sind. Hier seien die Systeme in Clermont-Ferrand, Medellín, Mestre, Nancy, Padova, Shanghai oder in Tianjin genannt. Sie weisen sowohl Charakteristika der Straßenbahn (mehrgliedrige Gelenkzüge, häufig als Zweirichtungsfahrzeuge, Oberleitung mit einem Fahrdradt, Stromzufuhr erfolgt mittels Scherenstromabnehmern), der Obusse (Oberleitung mit zwei Fahrdrähten, Stromzufuhr erfolgt mittels paarig angeordneten Stangenstromabnehmern) als auch eine mittlere Führungsschiene auf, die bislang weder Straßenbahnen noch Obusse besaßen.

BERNHARD KUSSMAGK

Durch die Verschiebung des Hauptbahnhofs in Nagasaki ist der Weg zur weiter bestehenden Haltestelle nun recht weit geworden. Anders als in vielen japanischen Städten hat sich die Umsteigesituation erheblich verschlechtert



Die Straßenbahn- und Stadtbahn-Betriebe der Welt

Ausführliche Erläuterungen zur Aufstellung finden Sie im entsprechend überschriebenen Textabschnitt auf den Seiten 106/107

Ägypten		
Al-Iskandariya (Alexandria) ⁽¹⁾	1435 mm	1860
Äthiopien		
Addis Abeba	1435 mm	20.09.2015
Algerien		
Algier	1435 mm	08.05.2011
Constantine	1435 mm	04.07.2013
Oran	1435 mm	01.05.2013
Ouargla	1435 mm	20.03.2018
Sétif	1435 mm	08.05.2018
Sidi Bel Abbès	1435 mm	25.07.2017
Argentinien		
Buenos Aires ⁽²⁾	1435 mm	28.04.1987
Mendoza	1435 mm	08.10.2012
Australien		
Adelaide	1435 mm	10.06.1878
Bendigo ⁽¹⁾	1435 mm	14.06.1890
Canberra	1435 mm	20.04.2019
Gold Coast	1435 mm	20.07.2014
Melbourne	1435 mm	11.11.1885
Newcastle	1435 mm	17.02.2019
Sydney	1435 mm	31.08.1997
Belgien		
Antwerpen	1000 mm	25.05.1873
Bruxelles (Brüssel)	1435 mm	01.05.1869
Charleroi	1000 mm	03.06.1887
Gent	1000 mm	24.05.1874
Oostende	1000 mm	05.07.1885
Bosnien-Herzegowina		
Sarajevo	1435 mm	01.05.1895
Brasilien		
Belem	1000 mm	31.12.2004
Campos do Jordao	1000 mm	1924
Rio de Janeiro ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽¹⁶⁾	1100/1435 mm	30.01.1859
Santos ⁽²⁾	1350/1435 mm	23.09.2000
Bulgarien		
Sofia ⁽²⁾	1009/1435 mm	01.12.1898
China		
Beijing (Peking) ⁽²⁾ ⁽²⁰⁾	1435 mm	01.05.2008
Changchun ⁽²⁾	1435 mm	1937
Chengdu	1435 mm	26.12.2018
Dalian	1435 mm	1909
Foshan	1435 mm	30.12.2019
Guangzhou ⁽²⁾	1435 mm	31.12.2014
Hongkong ⁽¹⁾	1067 mm	30.07.1904
Huai'an	1435 mm	28.12.2015
Mengzi	1435 mm	01.10.2020
Nanjing	1435 mm	01.08.2014
Qingdao	1435 mm	05.03.2016
Sanya	1435 mm	01.01.2019
Shanghai	1435 mm	26.12.2018
Shenyang	1435 mm	15.08.2013
Shenzhen	1435 mm	28.10.2017
Suzhou	1435 mm	26.10.2014
Tangshan (Stadtbahn)	1435 mm	26.10.2017
Tianshui	1435 mm	01.05.2020
Tuen Mun	1435 mm	17.09.1988
Wuhan	1435 mm	28.07.2017
Zhuhai	1435 mm	13.06.2017
Dänemark		
Aarhus	1435 mm	21.12.2017
Deutschland		
Augsburg	1000 mm	08.05.1881
Bad Schandau	1000 mm	28.05.1898
Berlin	1435 mm	22.06.1865
Bielefeld	1000 mm	20.12.1900
Bochum/Gelsenkirchen ⁽²⁾	1000/1435 mm	23.11.1894
Bonn	1435 mm	15.04.1891
Brandenburg an der Havel	1000 mm	01.10.1897
Braunschweig	1100 mm	11.10.1879
Bremen	1435 mm	04.06.1876
Chemnitz	1435 mm	10.11.1880
Cottbus	1000 mm	08.07.1903
Darmstadt	1000 mm	30.08.1886
Dessau	1435 mm	15.11.1894
Dortmund	1435 mm	01.06.1881
Dresden	1450 mm	26.09.1872
Düsseldorf	1435 mm	06.02.1876
Duisburg	1435 mm	25.12.1881
Erfurt	1000 mm	10.05.1883
Essen ⁽²⁾	1000/1435 mm	23.08.1893
Frankfurt am Main	1435 mm	19.05.1872
Frankfurt an der Oder	1000 mm	23.01.1898
Freiburg im Breisgau	1000 mm	14.10.1901
Gera	1000 mm	22.02.1892
Görlitz	1000 mm	25.05.1882
Gotha	1000 mm	01.04.1894
Halberstadt	1000 mm	01.06.1887
Halle (Saale)	1000 mm	15.10.1882

Hannover	1435 mm	16.09.1872
Heidelberg	1000 mm	13.05.1885
Jena	1000 mm	01.04.1901
Karlsruhe	1435 mm	21.01.1877
Kassel	1435 mm	09.07.1877
Köln	1435 mm	18.05.1877
Krefeld	1000 mm	03.05.1883
Leipzig	1458 mm	18.05.1872
Ludwigshafen ⁽³⁾	1000 mm	01.01.1965
Magdeburg	1435 mm	16.10.1877
Mainz	1000 mm	27.09.1883
Mannheim	1000 mm	02.06.1878
Mülheim an der Ruhr ⁽²⁾	1000/1435 mm	09.07.1897
München	1435 mm	21.10.1876
Naumburg	1000 mm	15.09.1892
Nordhausen	1000 mm	25.08.1900
Nürnberg	1435 mm	25.08.1881
Oberhausen	1000 mm	01.06.1996
Plauen	1000 mm	17.11.1894
Potsdam	1435 mm	11.05.1880
Rostock	1435 mm	16.10.1888
Saarbrücken	1435 mm	24.10.1997
Schöneiche	1000 mm	28.08.1910
Schwerin	1435 mm	01.12.1908
Strausberg	1435 mm	17.08.1893
Stuttgart ⁽⁴⁾	1435 mm	28.07.1868
Ulm	1000 mm	15.05.1897
Woltersdorf	1435 mm	17.05.1913
Würzburg	1000 mm	08.04.1892
Zwickau	1000 mm	06.05.1894
Ecuador		
Cuenca	1435 mm	25.05.2020
Estland		
Tallinn	1067 mm	24.08.1888
Finnland		
Helsinki	1000 mm	11.12.1890
Frankreich		
Angers	1435 mm	25.06.2011
Aubagne	1435 mm	01.09.2014
Avignon	1435 mm	19.10.2019
Besançon	1435 mm	30.08.2014
Bordeaux	1435 mm	21.12.2003
Brest	1435 mm	23.06.2012
Caen	1435 mm	27.07.2019
Dijon	1435 mm	01.09.2012
Grenoble	1435 mm	05.09.1987
Le Havre	1435 mm	12.12.2012
Le Mans	1435 mm	17.11.2007
Lille	1000 mm	07.06.1874
Lyon	1435 mm	18.12.2000
Marseille	1435 mm	23.01.1876
Montpellier	1435 mm	30.06.2000
Mulhouse (Mülhausen)	1435 mm	14.05.2006
Nantes	1435 mm	07.01.1985
Nice (Nizza)	1435 mm	24.11.2007
Orléans	1435 mm	20.11.2000
Paris <Île-de-France> ⁽²⁾	1435 mm	06.07.1992
Reims	1435 mm	16.04.2011
Rouen	1435 mm	16.12.1994
Saint Etienne	1000 mm	04.12.1881
Strasbourg (Straßburg)	1435 mm	26.11.1994
Toulouse	1435 mm	11.12.2010
Tours	1435 mm	31.08.2013
Valenciennes	1435 mm	16.06.2006
Griechenland		
Athinaí (Athen)	1435 mm	19.07.2004
Großbritannien		
Birmingham	1435 mm	31.05.1999
Blackpool ⁽¹⁾	1435 mm	20.09.1885
Croydon (Greater London)	1435 mm	10.05.2000
Douglas/Isle of Man ⁽¹⁾ ⁽⁵⁾	914 mm	07.08.1876
Edinburgh	1435 mm	31.05.2014
London DLR	1435 mm	30.07.1987
Manchester	1435 mm	06.04.1992
Newcastle upon Tyne	1435 mm	11.08.1980
Nottingham	1435 mm	08.03.2004
Sheffield	1435 mm	21.03.1994
Indien		
Kolkata (Kalkutta) ⁽¹⁾	1435 mm	24.02.1873
Iran		
Mashad	1435 mm	21.02.2011
Irland		
Dublin	1435 mm	30.06.2004
Israel		
Jerusalem	1435 mm	19.08.2011
Italien		
Bergamo	1435 mm	24.04.2009
Cagliari	950 mm	17.03.2008
Firenze (Florenz)	1435 mm	14.02.2010

Genova (Genua)	1435 mm	13.06.1990
Messina	1435 mm	03.04.2003
Milano (Mailand)	1435 mm	08.07.1876
Napoli (Neapel)	1435 mm	1875
Palermo	1435 mm	30.12.2015
Roma (Rom) ⁽²⁾	950/1445 mm	02.08.1877
Sassari	950 mm	27.10.2006
Soprabulzano (Oberbozen)	1000 mm	13.08.1907
Torino (Turin)	1445 mm	1872
Trieste (Triest)	1000 mm	02.09.1902
Japan		
Enoshima	1067 mm	01.09.1902
Fukui	1067 mm	23.02.1924
Hakodate	1372 mm	12.12.1897
Hiroshima	1435 mm	23.11.1912
Kagoshima	1435 mm	01.12.1912
Kitakyushu <Chikuho>	1435 mm	05.06.1911
Kochi	1067 mm	30.04.1904
Kumamoto	1435 mm	20.12.1907
Kyoto ⁽²⁾	1435 mm	01.02.1895
Matsuyama	1067 mm	08.08.1911
Nagasaki	1435 mm	16.11.1915
Okayama	1067 mm	05.05.1912
Osaka	1435 mm	12.09.1903
Sapporo	1067 mm	01.05.1910
Takaoka	1067 mm	10.04.1948
Tokyo (Tokio) ⁽²⁾	1372 mm	25.06.1882
Toyama ⁽²⁾	1067 mm	01.09.1913
Toyohashi	1067 mm	14.07.1925
Kanada		
Calgary	1435 mm	27.05.1981
Edmonton	1435 mm	23.04.1978
Ottawa	1435 mm	14.09.2019
Toronto ⁽¹⁾	1495 mm	11.09.1861
Waterloo	1435 mm	21.06.2019
Kasachstan		
Öskemen	1524 mm	06.11.1959
Pawlodar	1524 mm	18.10.1965
Temirtau	1524 mm	05.09.1959
Katar		
Doha	1435 mm	24.12.2019
Kroatien		
Osijek	1000 mm	10.08.1884
Zagreb	1000 mm	07.07.1891
Lettland		
Daugavpils ⁽¹⁾	1524 mm	05.11.1946
Liepaja	1000 mm	26.09.1899
Riga ⁽¹⁾	1524 mm	04.09.1882
Luxemburg		
Luxembourg (Luxemburg)	1435 mm	10.12.2017
Marokko		
Casablanca	1435 mm	12.12.2012
Rabat	1435 mm	23.05.2011
Mauritius		
Port Louis	1435 mm	22.12.2019
Mexiko		
Ciudad de Mexico	1435 mm	15.01.1900
Guadalajara	1435 mm	01.09.1989
Monterrey	1435 mm	25.04.1991
Myanmar		
Yangon (Rangoon) ⁽¹⁸⁾	1435 mm	10.01.2016
Neuseeland		
Auckland ⁽¹⁾ ⁽²¹⁾	1435 mm	06.08.2011
Christchurch ⁽¹⁾	1435 mm	14.02.1995
Niederlande		
Amsterdam	1435 mm	03.06.1875
Den Haag	1435 mm	03.06.1864
Oranjestad, Aruba ⁽¹⁵⁾	1435 mm	19.02.2013
Rotterdam	1435 mm	01.06.1879
Utrecht	1435 mm	17.12.1983
Nordkorea		
Chongjin	1435 mm	21.08.1999
Pyöngyang ⁽²⁾	1000/1435 mm	15.04.1991
Norwegen		
Bergen	1435 mm	22.06.2010
Oslo	1435 mm	06.10.1875
Trondheim	1000 mm	04.12.1901
Österreich		
Gmunden	1000 mm	13.08.1894
Graz	1435 mm	08.06.1878
Innsbruck	1000 mm	01.06.1891
Linz	900 mm	01.07.1880
Wien	1435 mm	04.10.1865
Philippinen		
Manila	1435 mm	01.12.1984

Die Straßenbahn- und Stadtbahn-Betriebe der Welt

Weltweit

Zusammenstellung: Bernhard Kußmagk; Datenstand: 13. Oktober 2020

Polen			Wolskij		1524 mm	30.12.1963	Vereinigte Arabische Emirate		
Bydgoszcz (Bromberg)	1000 mm	18.05.1888	Woltschansk		1524 mm	31.12.1951	Dubai ⁽²⁾	1435 mm	11.11.2014
Czestochowa (Tschenstochau)	1435 mm	08.03.1959	Schweden						
Elblag (Elbing)	1000 mm	23.11.1895	Göteborg		1435 mm	24.09.1879	Vereinigte Staaten von Amerika		
Gdansk (Danzig)	1435 mm	22.06.1873	Norrköping		1435 mm	10.03.1904	Atlanta	1435 mm	30.12.2014
Gorzow Wielkopolski (Landsberg an der Warthe)	1435 mm		Stockholm ⁽²⁾		1435 mm	10.07.1877	Baltimore	1435 mm	12.05.1992
	1435 mm	29.07.1899	Schweiz						
Grudziadz (Graudenz)	1000 mm	15.06.1896	Basel		1000 mm	06.05.1895	Boston ^{(1) (2)}	1435 mm	26.03.1856
Katowice (Kattowitz) ⁽⁶⁾	1435 mm	27.05.1894	Bern		1000 mm	01.10.1890	Buffalo	1435 mm	09.10.1984
Krakow (Krakau)	1435 mm	01.11.1882	Genève (Genf)		1000 mm	19.06.1862	Charlotte	1435 mm	28.06.2004
Lodz	1000 mm	24.12.1898	Lausanne		1435 mm	24.05.1991	Cincinnati	1435 mm	09.09.2016
Olštyn	1435 mm	19.12.2015	Neuchâtel (Neuenburg)		1000 mm	16.09.1892	Cleveland	1435 mm	26.07.1884
Poznan (Posen)	1435 mm	30.07.1880	Zürich		1000 mm	05.09.1882	Dallas ^{(1) (2)}	1435 mm	22.07.1989
Szczecin (Stettin)	1435 mm	23.08.1879	Serbien						
Torun (Thorn)	1000 mm	16.05.1891	Beograd (Belgrad)		1000 mm	1894	Denver	1435 mm	07.10.1994
Warszawa (Warschau)	1435 mm	1866	Slowakei						
Wroclaw (Breslau)	1435 mm	10.07.1877	Bratislava (Preßburg)		1000 mm	22.08.1895	Detroit	1435 mm	12.05.2017
			Kosice (Kaschau)		1435 mm	28.02.1914	El Paso	1435 mm	09.11.2018
Portugal			Spanien						
Almada	1435 mm	30.04.2007	A Coruna (La Coruna) ^{(1) (8)}		1000 mm	10.05.1997	Galveston ⁽⁹⁾	1435 mm	1988
Lisboa (Lissabon) ⁽¹⁾	900 mm	17.11.1873	Alacant (Alicante)		1000 mm	17.03.1999	Houston	1435 mm	01.01.2004
Porto ^{(1) (2)}	1435 mm	15.05.1872	Barcelona ^{(1) (2)}		1435 mm	27.06.1872	Jersey City	1435 mm	15.04.2000
Sintra-Atlantico ^{(1) (7)}	1000 mm	1903	Bilbo (Bilbao)		1000 mm	18.12.2002	Kansas City	1435 mm	06.05.2016
Rumänien			Granada		1435 mm	21.09.2017	Kenosha ^{(1) (10)}	1435 mm	17.06.2000
Arad	1000 mm	1898	Jaen ⁽¹³⁾		1435 mm	02.05.2011	Little Rock ⁽¹⁾	1435 mm	01.11.2004
Botosani ⁽¹⁹⁾	1435 mm	11.09.1991	Madrid ⁽²⁾		1435 mm	24.05.2007	Los Angeles	1435 mm	14.07.1990
Braila	1435 mm	1907	Malaga		1435 mm	30.07.2014	Memphis	1435 mm	29.04.1993
Bucuresti (Bukarest)	1435 mm	09.02.1874	Murcia ⁽¹⁷⁾		1435 mm	28.05.2011	Milwaukee	1435 mm	02.11.2018
Cluj-Napoca (Klausenburg)	1435 mm	01.10.1987	Parla		1435 mm	06.05.2007	Minneapolis	1435 mm	26.06.2004
Craiova	1435 mm	26.09.1987	Santa Cruz de Tenerife		1435 mm	02.06.2007	Newark	1435 mm	26.05.1935
Galati (Galatz)	1435 mm	1899	Sevilla		1435 mm	28.10.2007	New Orleans ⁽¹⁾	1587 mm	13.01.1835
Iasi	1000 mm	1900	Soller		914 mm	11.10.1913	Norfolk	1435 mm	19.08.2011
Oradea	1435 mm	16.02.1905	Valencia		1000 mm	21.05.1994	Oklahoma City	1435 mm	14.12.2018
Ploiesti	1435 mm	07.10.1987	Velez-Malaga ⁽¹⁴⁾		1435 mm	11.10.2006	Philadelphia ^{(1) (2)}	1435/1581 mm	21.01.1858
Timisoara (Temeschburg)	1435 mm	1869	Vitoria-Gasteiz		1000 mm	23.12.2008	Phoenix	1435 mm	27.12.2008
			Zaragoza		1435 mm	19.04.2011	Pittsburgh	1587 mm	06.08.1859
Russland			Taiwan				Portland	1435 mm	05.09.1986
Angarsk	1524 mm	26.11.1953	Kaohsiung		1435 mm	16.10.2015	Sacramento	1435 mm	12.03.1987
Atschinsk	1524 mm	15.04.1967	Taipei		1435 mm	23.12.2018	Saint Louis ⁽²⁾	1435 mm	31.07.1993
Barnaul	1524 mm	07.11.1948	Tschechien				Salt Lake City	1435 mm	04.12.1999
Bijsk	1524 mm	13.06.1960	Brno (Brünn)		1435 mm	17.08.1869	San Diego	1435 mm	26.07.1981
Chabarowsk	1524 mm	05.11.1956	Liberec (Reichenberg) ⁽²⁾		1000/1435 mm	25.08.1897	San Francisco ^{(1) (2) (11)}	1067/1435 mm	04.07.1860
Irkutsk	1524 mm	03.08.1947	Most (Brüx)		1435 mm	07.08.1901	San Jose	1435 mm	11.12.1987
Ishewsk	1524 mm	18.11.1935	Olomouc (Olmütz)		1435 mm	01.04.1899	Seattle ⁽²⁾	1435 mm	12.12.2007
Jaroslavl	1524 mm	29.12.1900	Ostrava (Mährisch Ostrau)		1435 mm	18.08.1894	Tacoma	1435 mm	22.08.2003
Jar Tschally	1524 mm	08.10.1973	Plzen (Pilsen)		1435 mm	29.06.1899	Tampa ⁽¹⁾	1435 mm	19.10.2002
Jekaterinburg	1524 mm	07.11.1929	Praha (Prag)		1435 mm	23.09.1875	Tucson ⁽¹²⁾	1435 mm	1993
Kaliningrad (Königsberg)	1000 mm	26.05.1887	Tunesien				Washington DC	1435 mm	27.02.2016
Kasan	1524 mm	15.10.1875	Tunis		1435 mm	15.09.1985	Weißrussland		
Kemerowo	1524 mm	11.05.1940	Türkei				Masyr	1524 mm	01.08.1988
Kolomna	1524 mm	05.11.1948	Adana		1435 mm	14.05.2010	Minsk	1524 mm	22.05.1892
Krasnodar	1524 mm	23.12.1900	Antalya		1435 mm	27.02.1999	Nawapolazk	1524 mm	21.05.1974
Krasnojarsk	1524 mm	01.05.1958	Bursa ⁽²⁾		1000/1435 mm	24.04.2002	Wizebsk	1524 mm	30.06.1898
Krasnoturjinsk	1524 mm	15.01.1954	Eskisehir		1000 mm	02.09.2004	Anmerkungen		
Kursk	1524 mm	30.04.1898	Gaziantep		1435 mm	01.03.2011	⁽¹⁾ Dieser Betrieb setzt ausschließlich oder zum Teil Straßenbahnen mit Stangenstromabnehmern ein.		
Lipezk	1524 mm	11.12.1947	Istanbul ⁽²⁾		1000/1435 mm	11.03.1989	⁽²⁾ Dieser Betrieb verfügt über mindestens zwei nicht miteinander (auch nicht über Betriebsstrecken) verbundene Netzteile. Im Falle mehrerer Spurweiten ist diese Anmerkung ebenfalls vorhanden, selbst wenn z. B. ein gemeinsamer Betriebshof besteht oder Dreischienengleise vorhanden sind.		
Magnitogorsk	1524 mm	18.01.1935	Izmir ⁽²⁾		1435 mm	26.08.2000	⁽³⁾ Der Betrieb in Ludwigshafen besteht bereits länger, er entstand formal durch Abtrennung von der Straßenbahn Mannheim.		
Moskwa (Moskau) ⁽²⁾	1524 mm	22.06.1872	Izmit		1435 mm	17.06.2017	⁽⁴⁾ Einige Meterspurstrecken blieben nach ihrer Stilllegung für Sonderfahrten betriebsfähig.		
Nishnij Nowgorod	1524 mm	21.06.1896	Kayseri		1435 mm	01.08.2009	⁽⁵⁾ Der Betrieb auf der Isle of Man setzt im städtischen Verkehr in Douglas Pferdestraßenbahnen ein, die Überlandstrecken werden elektrisch betrieben.		
Nishnij Tagil	1524 mm	28.02.1937	Konya		1435 mm	28.09.1992	⁽⁶⁾ Der Betrieb in Katowice umfasst ein großes, sich über mehrere Städte erstreckendes Netz.		
Nowokusnezsk ⁽²⁾	1524 mm	30.11.1933	Samsun		1435 mm	10.10.2010	⁽⁷⁾ Die Straßenbahn Sintra-Atlantico verkehrt in der Saison fast täglich, außerhalb der Saison nur an den Wochenenden.		
Nowosibirsk ⁽²⁾	1524 mm	26.11.1934	Ukraine						
Nowotroizk	1524 mm	05.11.1956	Awdiwwa		1524 mm	23.08.1965	⁽⁸⁾ Der Betrieb der Straßenbahn in A Coruna ruht seit Juli 2011. Wiedereröffnung ist fragwürdig.		
Nowotscherkassk	1524 mm	22.01.1954	Charkiw (Charkow)		1524 mm	24.09.1882	⁽⁹⁾ Galveston setzt Dieselstraßenbahnen ein. Seit dem 13.09.2008 ruht der Betrieb infolge von Beschädigungen durch den Wirbelsturm Ike.		
Omsk	1524 mm	08.11.1936	Dnipro		1524 mm	26.06.1897	⁽¹⁰⁾ Von Januar bis Februar verkehrt die Straßenbahn in Kenosha nur an den Wochenenden.		
Orel	1524 mm	15.11.1898	Donezk		1524 mm	15.06.1928	⁽¹¹⁾ San Francisco setzt neben elektrischen auch Kabelstraßenbahnen ein.		
Orsk	1524 mm	05.12.1948	Drushkiwka (Drushkowska)		1524 mm	05.12.1945	⁽¹²⁾ Die Museumsstraßenbahn in Tucson wurde in eine reguläre Straßenbahn transformiert, die am 25.07.2014 eröffnet wurde.		
Osinniki	1524 mm	01.11.1960	Enakiewe (Jenakiewo)		1524 mm	24.05.1932	⁽¹³⁾ Die Straßenbahn Jaen wurde eröffnet, aber nach wenigen Tagen wegen politischer Querelen stillgelegt. Voraussichtlich geht sie 2021 in Betrieb.		
Perm	1524 mm	07.11.1929	Ewpatorija (Jewpatorija)		1000 mm	23.05.1914	⁽¹⁴⁾ Am 3.6.2012 wurde die Straßenbahn stillgelegt. Sie wird voraussichtlich 2021 wiedereröffnet.		
Pjatigorsk	1000 mm	05.05.1904	Gorliwka (Gorlowka)		1524 mm	07.11.1932	⁽¹⁵⁾ Die Straßenbahn Oranjestad hat einen Hydrail-Antrieb.		
Prokopjewsk	1524 mm	12.05.1936	Kamianske		1524 mm	27.11.1935	⁽¹⁶⁾ Die Eröffnung der normalspurigen Straßenbahn erfolgte am 05.06.2016.		
Rostow-na-Donu (Rostow am Don)	1435 mm	11.09.1887	Kiiw (Kiew) ⁽²⁾		1524 mm	11.08.1891	⁽¹⁷⁾ Versuchsbetrieb mit Fahrgastbeförderung ab 29.04.2007.		
Salawat	1524 mm	29.07.1957	Konotop		1524 mm	25.12.1949	⁽¹⁸⁾ Die Straßenbahn in Yangon wurde im Sommer 2016 auf unbestimmte Zeit stillgelegt.		
Samara	1524 mm	22.07.1895	Krywopj Rih (Kriwoj Rog)		1524 mm	02.01.1935	⁽¹⁹⁾ Der Betrieb in Botosani wurde für eine Generalsanierung am 31.07.2020 stillgelegt. Wiedereröffnung ist jedoch fragwürdig.		
Sankt-Peterburg (Sankt Petersburg)	1524 mm	08.09.1863	Lwiw (Lwow, Lemberg)		1000 mm	05.05.1880	⁽²⁰⁾ Die Stadtbahnlinie im Westen Beijings ging am 30.12.2017 in Betrieb.		
Saratow	1524 mm	13.05.1887	Mariupol		1524 mm	01.05.1933	⁽²¹⁾ Die Nostalgiestraßenbahn in Auckland ist seit November 2018 außer Betrieb. Die Wiedereröffnung ist für Januar 2021 vorgesehen.		
Slatoust	1524 mm	25.12.1934	Mikolaiw (Nikolajew)		1524 mm	08.08.1997			
Smolensk	1524 mm	20.10.1901	Molotschna		1000 mm	18.08.1989			
Staryi Oskol	1524 mm	04.01.1981	Odesa (Odessa)		1524 mm	20.07.1880			
Taganrog	1524 mm	07.11.1932	Saporishshja (Saporoshje)		1524 mm	17.07.1932			
Toms	1524 mm	25.04.1949	Shitomir		1000 mm	03.09.1899			
Tscheljabinsk	1524 mm	09.01.1932	Winnizja (Winniza)		1000 mm	28.10.1913			
Tscherepowets	1524 mm	19.10.1956	Ungarn						
Tscherjomuschki	1524 mm	02.1991	Budapest		1435 mm	30.07.1866			
Tuben Kama	1524 mm	15.02.1967	Debrecen		1435 mm	15.03.1911			
Tula	1524 mm	07.11.1927	Miskolc		1435 mm	10.07.1897			
Ufa ⁽²⁾	1524 mm	01.02.1937	Szeged		1435 mm	01.12.1908			
Ulan-Ude	1524 mm	16.12.1958	Usbekistan						
Uljanowsk	1524 mm	05.01.1954	Samarkand		1524 mm	15.04.2017			
Ussolje-Sibirskoje	1524 mm	26.02.1967							
Ust-Ilmsk	1524 mm	15.09.1988							
Wladikawkas	1524 mm	16.08.1904							
Wladiwostok	1524 mm	22.10.1912							
Wolgograd ⁽²⁾	1524 mm	22.04.1913							



Großes Engagement für die Veteranen

Trammuseen in Deutschland ■ Ehrenamtliches Engagement wird bei Straßenbahnfreunden auch in schwierigen Zeiten großgeschrieben. So erzielten die Museen und Vereine 2020 eine beachtliche Bilanz: Viele Klassiker fahren wieder und neue Vorhaben wurden auf den Weg gebracht

Es hätte so schön werden können im Frühjahr 2020: Saisonauftakte und Sonderfahrten waren geplant, Termine für die Öffnung der Museumstore publiziert – und dann das: Die Covid-19-Pandemie sorgt Mitte März 2020 für einen Lockdown, der das öffentliche Leben weitgehend lahmlegt.

Straßenbahnmuseen und -vereine traf das gleich zweifach: Treffen der Vereinsmitglieder konnten, wenn überhaupt, nur unter der Beachtung der Hygienevorschriften stattfinden. Das minderte die Schaffenskraft bei

Arbeitseinsätzen und konnte wichtige Vorhaben in ihrem Vorankommen beeinträchtigen. Als viel problematischer erwiesen sich die Einnahmeausfälle durch abgesagte Fahrten und Zwangsschließungen. Dringend benötigte finanzielle Mittel durch Eintrittsgelder blieben aus. So manchem Ehrenamtler und einigen Ehrenamtlerinnen trieb das die Sorgenfalten auf die Stirn.

Die Saison begann später

Erst in der zweiten Jahreshälfte öffneten die Ausstellungen allmählich wieder. Warf die

Pandemie die Vereine mit ihren oft ambitionierten Vorhaben zurück?

Der Verein **Verkehrsamateure und Museumsbahnen (VVM)** am Schönberger Strand jedenfalls setzte die Aufarbeitung des Hamburger V2-Triebwagen 3006 den Umständen zum Trotz unbeirrt fort. Anfang August 2020 stand er erstmalig wieder auf seinen eigenen Rädern, allerdings wird die Fertigstellung mit der Wiederzulassung noch ein bis zwei Jahre in Anspruch nehmen. Außerdem erhielt der Sommerwagen 93 eine Abnahme durch die techni-

Neuestes und zugleich ältestes Ausstellungsstück der Freunde der Bremer Straßenbahn e. V. ist der Pferdebahnwagen 23, den Arbeitswagen AT 6 hier über die Domsheide schleppt

ANDREAS MAUSOLF

Hannoversches Straßenbahn-Museum: Der ÜSTRA-Tw 151 hat in dieser Saison eine originalgetreue Werbebande für einen Kaffeeröster aus Hannover bekommen, dahinter steht am 25. Oktober 2020 der frisch übernommene Posener DÜWAG-GT8-Tw 711

JENS DECK

Sonderfahrten des Vereins Linie D auf dem Netz der Rheinbahn: Am 14. März 2020 ist Tw 954 auf Stadtrundfahrt in Neuss unterwegs und passiert das Obertor

MICHAEL KOCHERS

sche Aufsicht und läuft seither hinter dem Hamburger Tw 2970 oder dem Berliner Tw 3495.

Die Freunde der Bremer Straßenbahn konnten die Aufarbeitung des Pferdebahnwagens 23 (Werkstatt Walle Bj. 1888) weitestgehend abschließen, nachdem zuletzt nur noch die Bespannung des Daches mit Segeltuch anstand. Allerdings müssen vor der Inbetriebnahme noch die erforderlichen Abnahmen und betrieblichen Regelungen erfolgen, um ihn auf dem Straßenbahnnetz einsetzen zu können. Fortschritte machte auch die Restaurierung des Beiwagens 747 (Wegmann 1976), dieser Beiwagen soll zusammen mit den Triebwagen bei den regelmäßig stattfindenden Sonderfahrten zum Einsatz kommen.

Das Sturmtief „Sabine“ versetzte dem Hannoverschen Straßenbahn-Museum (HSM) Anfang Februar 2020 einen herben Rückschlag. Dort wurde der ehemalige Düsseldorfer DÜWAG-Tw 2304 (Baujahr 1957) durch einen umgestürzten Baum so stark beschädigt, dass das Museum ihn als Totalverlust abschrieb. Als Ersatz beschaffte das HSM nach einem Spendenaufruf den Pose-

Aufstellung verschiedenster Vertreter der Leipziger Straßensammlung in der Museumshalle an der Apelstraße JENS PERBANDT



ner GT8-Tw 711 (Ex-Düsseldorf 2664), der Ende September 2020 auf einem Tieflader in Wehmingen eintraf. Bei dem ebenfalls dort abgestellten PCC-Tw aus Den Haag ging bei dem Sturm glücklicherweise nur eine Scheibe zu Bruch.

Neue Halle in Hannover

Trotz dieser finanziellen Mehraufwendungen konnte das Straßenbahnmuseum eines ihrer Großprojekte, den Neubau der Halle 51, weitestgehend abschließen. Damit ist nun auch die neue, doppelschiffige Satteldachhalle mit ihren fünf 60 Meter langen Gleisen an das Gleisnetz angeschlossen. Ein zweigleisiges Hallenteil dient als Werkstatt, auf den übrigen Gleisen können Fahrzeuge witterungsgeschützt abgestellt werden. Auch bei der Aufarbeitung des Wagenparks wurden Fortschritte erreicht. Um die Lärmbelastigung bei den Besucherfahrten zu reduzieren, wurde der Kurvenschmierwagen Atw 801 instand gesetzt und kommt an den Fahrtagen auf der vereinseigenen Strecke zum Einsatz. Der ehemalige Berliner Tw 6016 erhielt im Juni 2020 seine Hauptuntersuchung und zugleich auch eine neue Lackierung. Auch ein Neuzugang aus München konnte das Museum verzeichnen: Der M4-Wagen 2420 (Rathgeber, Baujahr 1957) kam von einem privaten Sammler mittels Tieflader nach Norddeutschland, wo er nun für Sonderfahrten hergerichtet wird.

Der Duisburger DÜWAG-GT8-Tw 1047 (Baujahr 1965) kam Ende 2019 aus Dessau in seine alte Heimatstadt zurück. Dort möchte die IG Großraumwagen als neuer Eigentümer den Wagen wieder restaurieren, um ihn für Sonderfahrten auf dem Straßenbahnnetz in Duisburg einzusetzen. Einen ehemaligen Düsseldorfer Triebwagen erwarben private Sammler mit dem ebenfalls im vergangenen Jahr im polnischen Posen abgestellten DÜWAG-GT8 697. Buchstäblich in letzter Sekunde kam nach einem entsprechenden Spendenaufruf die erforderliche Summe zusammen, um den ehemaligen Rheinbahn-Triebwagen 2968 aus dem Jahr 1964 vor der Verschrottung zu retten. Ursprünglich wurde dieser Wagen als Tw 43 an die Stadtwerke Neuss geliefert. Das Fahrzeug soll auf dem Netz der Düsseldorfer Rheinbahn an ihr zweites Dienstleben in Polen erinnern.

Die Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehr Leipzig hat mit dem Umsetzen des seit 2008 in Restaurierung befindlichen Mitteleinstiegs-Tw 1034 (Baujahr 1929) in die Wittenberger Straße ihren alten Museumstandort Möckern komplett geräumt. In der frisch restaurierten Halle des Betriebs hofs an der Apelstraße stehen die historischen Fahrzeuge jetzt in einem auch historisch stimmigen Umfeld.



Am 1. August 2020 dreht Tatra-Tw 901 seine Runden auf Stadtrundfahrt durch Halle an der Saale, der Wagen biegt auf die Große Steinstraße

FABIAN BARTHEL



In der Vorweihnachtszeit 2019 boten die HEAG mobile und die Arbeitsgemeinschaft Historische HEAG Fahrzeuge Rundfahrten auf einer Weihnachtslinie an. Am 30. November 2019 zeigt sich das Gespann aus Tw 57 und Bw 182 an der Haltestelle Schulstraße

CHRISTIAN SCHMIDT

Trotz der Pandemie-Einschränkungen konnte der Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin die Aufarbeitung des Tw 5984 weiter fortsetzen. Er montierte unter anderem die in Görlitz überarbeiteten Radsätze wieder unter das Fahrzeug. Weiterhin laufen die Arbeiten zur Sanierung des Berliner Großraumwagens 218 001. Der Pferdebahnwagen 573 (Gebr. Hoffmann Baujahr 1883) hat zudem einen neuen Außenanstrich bekommen. Auch der Berliner Beiwagen 1103 (Baujahr 1903) macht bei seiner Renovierung bei der BMS-Stahlbau in Ostritz Fortschritte. Die Sanierung des Wagenkastens ist weitestgehend abgeschlossen und die Arbeiten am Innenausbau laufen.

Die Freunde der Brandenburger Straßenbahn sind mit ihrem Versuch gescheitert, die Aufarbeitung des Gotha-Triebwagens 306 in der Werkstatt der VBB zu realisieren. Aus diesem Grund soll das Fahrzeug eine externe Werkstatt aufarbeiten, eine entsprechen-

de Spenden-Sammelaktion wurde ins Leben gerufen.

Schwerer Schlag für Bergische Museumsbahnen

Der Verein Bergische Museumsbahnen in Wuppertal hatte in diesem Jahr doppeltes Pech. Nachdem die Fahrsaison aufgrund der Pandemie-Maßnahmen im Frühjahr nicht starten konnte, wurde der Verein im August 2020 erneut Opfer von Metalldieben, welche auf rund 200 Metern die Fahrleitung raubten. Die erforderlichen Reparaturkosten mit der teuren Anmietung eines Arbeitswagens riss nochmals ein tiefes Loch in die Vereinskasse.

Die Interessengemeinschaft Rhein-Nekar bemüht sich weiterhin um Restaurierung des Tw 44 (Fuchs Baujahr 1925). Nachdem die Arbeiten in Gera abgebrochen werden mussten, werden sie nun in Ostritz fortgesetzt. Nachdem der Wagen wieder komplett zusammengesetzt wurde, geht es

Zuverlässiger Bestandteil des Straßenbahnmuseums Stuttgart sind die regelmäßigen Fahrten der Linie 23 zum Fernsehturm hinauf. Am 12. Juli 2020 führt GT4-Wagen 632 eine Doppeltraktion an, die gleich die Haltestelle Staffenbergstraße erreicht. AXEL KAUFMANN



jetzt an die Instandsetzung der elektrischen Anlage.

Der Verein **Stuttgarter Historische Straßenbahnen** nutzte die Corona-Pause zur Neuordnung der Schausammlung, wobei 18 Fahrzeuge ihre Stellplätze tauschten. Der Tw 418 (Esslingen Baujahr 1925) erhielt eine Auffrischung, bei der kleinere Schäden beseitigt wurden. Im Anschluss kam der Bw 1369 (Fuchs, Baujahr 1950) in die Hauptwerkstatt, wo kleinere Reparaturen stattfanden. Mit dem Tausch von rund 200 Metern Gleis und einer Weiche an der Cannstatter Blockschleife im Meterspurnetz ist die Infrastruktur für die historischen Wagen weiter gesichert.

Der Münchner KSW-Wagen 721 (Fuchs 1944) nimmt nach langjähriger Überarbeitung im Dampflochwerk Meiningen gemeinsam mit dem Bw 1509 seit Juni 2020 einen Platz im **Münchner MVG-Museum** ein, ebenso ist der Fahrschulwagen 2924 neues Ausstellungstück in den Museumshallen.

Ein eher ungewöhnliches Fahrzeug übernahm das **Historische Straßenbahndepot St.**

Zwischen 1975 und 1977 bauten die Münchner Verkehrsbetriebe (MVG) den M4-Triebwagen 2498 zum Fahrschulwagen 2924 um. Das Einzelstück ist seit Sommer 2020 Bestandteil der Ausstellung des MVG-Museums, am 25. Juni schiebt ein ferngesteuerter Rangierwagen den orangenen Museumswagen in die Halle

FREDERIK BUCHLEITNER

Peter in Nürnberg: Dort kam ein Anhänger der ehemaligen „Betriebs-Feuerwehr des Straßenbahn Hauptdepots“ in den Museumsmusfuhpark.

Der Museumswagen 876 der ehemaligen Nürnberg-Fürther Straßenbahn aus dem Jahr 1935 erhielt im Mai im Rahmen seiner Hauptuntersuchung eine neue Lackierung. Auch die Lackierarbeiten am Bw 1581 konnten Anfang Februar abgeschlossen werden. Nach mehreren Jahren Standzeit kam der N8S-NF-Tw 363 erstmalig wieder bei Sonderfahrten zum Einsatz. Gemeinsam mit den Krakauer Verkehrsbetrieben haben die **Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V.** das Projekt „Zeppelinwagen“ ins Leben gerufen. Im Rahmen einer umfassenden Renovierung sollen aus dem Triebwagen 144 (MAN, Baujahr 1909) unter Aufteilung der alten Teile gleich zwei Fahrzeuge dieser Bauart entstehen. Eines dieser Fahrzeuge verbleibt dann in Krakau.

Eine beachtliche Bilanz

Insgesamt ist die Bilanz der Straßenbahnmuseen und -vereine beachtlich. Trotz der Pandemie und einigen weiteren Rückschlägen konnten sie zahlreiche Projekte voranbringen oder sogar abschließen. Dessen ungeachtet wünscht sich natürlich niemand ein zweites „Corona“. Denn wirklich Freude machen historische Trambahnen vor allem dann, wenn man sie in Betrieb setzt und für Publikumsfahrten nutzen kann.

JENS PERBANDT/GM

Außergewöhnliche Ansichten

Straßenbahn in Zeiten der Pandemie ■ Die behördlichen Beschränkungen zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie wirkten sich 2020 massiv auf den Straßenbahnbetrieb aus. Es gab Fahrgastrückgänge, Lockdown-Fahrpläne, Einnahmeausfälle. Auch die Haltestellen, Fahrzeuge und die Fahrgäste haben sich gegenüber „normalen“ Zeiten verändert ...



Anzeige auf einer Stadtbahn der Düsseldorfer Rheinbahn
ALEXANDER SCHMITZ

1 Die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) haben die Front mehrerer Stadtbahnwagen maskiert – bei Vollbeklebungen war das bislang ein Tabu. SVEN SCHÄFER

2 Die Lockdown-Phase im Frühjahr hatte extreme Auswirkungen auf die Fahrpläne der Verkehrsbetriebe, wie ein Aushang der Bogestra ankündigt. CHRISTIAN LÜCKER

3 Für die Kontrolle der Pflicht zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung ist meistens die Polizei zuständig, hier in Dresden. SEBASTIAN KAHNERT, DPA

4 Grazer Farben auf der ansonsten grauen Variobahn: Zehn Wagen fahren seit Herbst mit grüner Maske und wünschen: „Bleib G'sund“. ROBERT SCHREMPF

5 Gartenzaun im TW6000: Zum Schutz vor Ansteckung sperrte die ÜSTRA in Hannover den Bereich um Fahrerkabine und erster Tür. FREDERIK BUCHLEITNER

6 „Ich sitze gerne neben Dir, aber nicht gerade jetzt. Danke, dass Du Abstand hältst.“ Ein Stoffbeutel sorgt für Abstand in Wagen der schwedischen VÄSTTRAFFIK.

Schlusspunkt

Freiburg im Breisgau:
Kreuzungsfrei verzweigen
und vereinigen sich am
Runzmattenweg im Wes-
ten der Stadt die Linien 1
und 3. Auf dem Weg in
die Innenstadt und
nach Vauban fährt GT8Z-
Tw 247 durchs Dickicht
dem Fotografen davon

NICOLAI SCHMIDT





Die ersten Niederflur-Generationen sagen Adieu. Nicht nur in Bremen (GT8N) oder Bochum und Gelsenkirchen (NF6D) werden komplette Typen-Bestände durch neuere Fahrzeuge ersetzt. Auch in Frankfurt am Main, an Rhein und Neckar sowie in Erfurt steht ein Generationenwechsel an. Andererseits sind auf den Schienen deutscher Straßenbahnbetriebe nach wie vor Wagen aus den Fabrikationsstätten der DÜWAG, von Rathgeber oder Waggon Union unterwegs. Unser Report zeigt, wo und wann die kultigen Altwagen noch fahren – und wie lange das voraussichtlich so bleibt.

Nicht nur der Austausch, auch die Aufstockung der Flotten wird für viele Betriebe Thema. Das liegt daran, dass immer mehr Städte in ihre Straßenbahnen investieren und sie als integralen Bestandteil moderner Mobilität begreifen. Wachsende Netze und dichtere Takte verlangen nach mehr Fahrzeugen. Und in mehreren Städten denkt man über ganz neue Trambahn-Projekte nach.

Diese und weitere Themen sowie alle wichtigen Ereignisse des zurückliegenden und so unerwartet turbulenten Jahres dokumentiert das STRASSENBAHN JAHRBUCH 2021 in Chroniken und Berichten aus Deutschland, Europa und weltweit – übersichtlich gegliedert und hochkarätig bebildert!

