



Schwieriger Ausbau
Geplante und geplatzte
Projekte in Heidelberg



Planmäßig historisch
Wo in Porto täglich
noch Veteranen fahren

Juní 2017

€ 8,90

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

STRASSENBAHN MAGAZIN

► Betriebe
► Fahrzeuge
► Geschichte



**Hagen 1976: So endete
das Straßenbahn-Kapitel**



Berlin, Dresden, Magdeburg

Gotha-Großraumwagen

Alles über die einzigen Vierachser aus DDR-Produktion

Echtes Bahnerlebnis! In Vorbild und Modell

PLUS: 16 Seiten topaktuelle Eisenbahn-Reisetipps
Die 50 besten Ziele für Eisenbahnfans im Sommer 2017



6 Juni 2017 – 55. Jahrgang, Heft Nr. 600 EUR 7,50 (D)

eisenbahn
Modellbahn magazin

600. AUSGABE
Extra dickes Jubiläums-Heft!

Der große Vergleich
Baureihe 01
bei DB und DR

Anlagenprojekt in H0, TT, 0:
Trennungsbahnhof Schiltach

Modell & Vorbild: Reko-01⁵
und Neubaukessel-01

Jetzt neu
am Kiosk!

Abteilwagen-Test Verglichen & gemessen
H0-Modelle der Epochen II und III
Kampf dem Holzwurm
So schützen Sie Ihre Anlage
Emissionsfrei ohne Strom
Wie Alstoms iLINT funktioniert

Nadelöhr
Rheinschiene
Was sich alles
ändern soll

Epoche IV in Thüringen
DR-Nebenbahn-Idylle im Modell

EUR 8,25 (A) · 5Fr.12,00 (CH) · EUR 8,70 (Bn&Lux)

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter
www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.eisenbahnmagazin.de/abo





So soll es sein: Alles korrekt an der Haltestelle Kießlingplatz in Frankfurt (Oder). Die Kraftfahrer warten vorbildlich, bis alle Fahrgäste ein- und ausgestiegen sind. Auch in der Gegenrichtung müssen Fahrgäste die Straße passieren

ULF LIEBERWIRTH

Gefahrenzone Haltestelle

Eine alltägliche Situation auf der Linie 1 in Frankfurt(Oder): „Nächste Haltestelle Magistrale. Bitte achten Sie beim Aussteigen auf den Fahrzeugverkehr!“ Angesichts dieser Durchsage mag der Uneingeweihte verwundert den Kopf schütteln. Wenn jedoch nach dem Öffnen der Türen plötzlich heftiges Klingeln ertönt, ist Gefahr im Verzug. Erschrocken unterbrechen die Fahrgäste das Aussteigen. Keine Sekunde zu früh! Denn ein PKW durchrast ungebremsst den Haltestellenbereich. So oder ähnlich spielt sich das an Frankfurter Haltestellen, die noch nicht barrierefrei ausgebaut in der Straßenmitte liegen, mehrmals täglich ab. Kürzlich wurden eine junge Frau und ihr Kind von einem solchen Verkehrsrowdy erfasst und verletzt, glücklicherweise nur leicht. Besonders verwerflich: Der Raser entzog sich durch Fahrerflucht seiner Verantwortung. Leider ist die StVO hier nicht wirklich eindeutig. Im §20 ist festgelegt, dass an haltenden Trams nur mit Schrittgeschwindigkeit vorbeigefahren werden darf, sodass Fahrgäste weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss angehalten werden. Es wird kaum zwischen Bus und Straßenbahn differenziert.

Oft denke ich an meine Fahrschulzeit vor 35 Jahren. Regelmäßig kämpfte ich mich durch den Dresdner

Stadtverkehr. Klar, dass ich jedes Verkehrsproblem, das mit Straßenbahn zu tun hatte, zur Genüge kennenlernte. Beispielsweise die einspurige Straßenbahn in Fahrbahnseitenlage: Noch heute treibt mir der Gedanke an entgegenkommende Dreiwagenzüge aus LOWA- und Gotha-Fahrzeugen auf der legendären 4 zwischen Loschwitz und Pillnitz den Angstschweiß auf die Stirn. Ich bewundere noch immer den Mut meines alten Fahrlehrers Seifert, der sich an der Seite des Fahrschülers Lieberwirth in dieses Abenteuer stürzte.

Eines stand damals unumstößlich fest! Wenn die Straßenbahn in den Haltestellenbereich einfuhr, hatte ein Kfz anzuhalten und durfte erst nach dem Klingelton weiterfahren. Das war eindeutig und bot Rechtssicherheit. Und der heutige Bußgeldkatalog? Bei einfachem Verstoß drohen geringe Bußgelder, Punkte erst, wenn Fahrgäste behindert oder gar gefährdet werden. Richtig teuer wird's in Verbindung mit deutlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Doch wann wird mal im Haltestellenbereich geblitzt? Auch Fahrgäste sind in der Pflicht. Die häufige Unsitte, bereits auf die Straße zu laufen, wenn die Bahn erst einfährt, verstößt ebenfalls gegen §20 der StVO! Doch das Hauptproblem sind die Autofahren. Sie brauchen einfach klare Regeln, und das kann nur heißen: Hält die Tram, dann muss ich auch anhalten!



Ulf Lieberwirth
ist seit mehreren Jahren ständiger SM-Mitarbeiter



Sollte dort, wo Straßenbahnhaltestellen im Fahrbahnbereich liegen, wieder striktes Anhaltegebot bei haltender Tram eingeführt werden?

Schreiben Sie uns per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder gerne auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum, Seite 81)



TITEL Gotha-Großraumwagen: Wagen für Berlin, Dresden und Magdeburg 40

► Betriebe

■ Gut Ding braucht weiter Weile TITEL 16

Heidelberg – Mit Verzögerung befinden sich einige Ausbauprojekte für die Heidelberger Straßenbahn in der Umsetzung. Nur Teile des Mobinetz-Plans von 2011 können realisiert werden

■ Weniger alte Tram an der Oker 24

Braunschweig – Der Umbau von Haltestellen in behindertengerechten Zustand sorgt bundesweit für Baustellen. Auch in Braunschweig stehen solche Maßnahmen an, die wieder ein Stück klassischer Straßenbahn verschwinden lassen

■ Fast immer im Schatten des „Teuto“ 26

Bielefelds Linie 1 – In der eigentlichen Stadtbahn-Stadt Bielefeld ist doch mehr Straßenbahn geblieben, als man vermuten mag: Ein seltenes Wiedersehen mit Kopfsteinfplaster und Trittstufen, obwohl U-Bahn-Standard in Meterspur nicht zu übersehen ist. Immer vor dem Teutoburger Wald, einer Burg und internationalen Konzernen

■ Planmäßig historisch TITEL 34

Nostalgie in Porto – Nicht nur in der portugiesischen Hauptstadt Lissabon fahren alte Trams: In Porto gibt es neben einem modernen Stadtbahnnetz auch drei Straßenbahnlinien, auf denen ausschließlich alte Trams mit originaler Uralt-Technik im Einsatz sind

► Fahrzeuge

■ Volkseigene Vierachser TITEL 40

Gotha-Großraumwagen – Auch in der DDR waren die Vorteile von vierachsigen Großraumwagen bekannt. Doch als die Serienfertigung der Wagen in Gotha endlich angelaufen war, wurde auf politischer Ebene beschlossen, neue Straßenbahnen nur noch aus der CSSR zu beziehen

■ Fast untergegangen 50

Nochmals „Queen Mary“ – Kaum bekannt ist, dass ein schwerer Unfall im Jahre 1976 fast das Ende des Düsseldorfer 2151 bedeutet hätte

■ Max und Moritz 52

Frankfurter Brückenwagen – Technisch interessant waren die beiden Umbauwagen, die zu Beginn der 30er-Jahre aus je einem Trieb- und Beiwagen bzw. aus zwei Triebwagen entstanden sind



RUBRIKEN

„Einsteigen, bitte ...“ 3	Fundstück 69
Bild des Monats 6	Forum 80
Journal 8	Impressum 81
Nächster Halt 38	Vorschau 82
Einst & Jetzt 58	Das besondere Bild 84



Heidelberg: Gebremste Ausbaupläne

16



Bielefeld: Mit der Linie 1 entlang des „Teuto“

26



Hagen 1976: Die Straßenbahn nimmt Abschied

60



Seaton: Nostalgie an Englands Küste

70

Geschichte

Nur neun Jahre selbständig 54

Zürichbergbahn – Die Frühzeit des Straßenbahnbetriebs in Zürich war von Übernahmen geprägt. Auch die „Zentrale Zürichbergbahn“ sollten schon nach wenigen Betriebsjahren in die Hände der Stadt übergehen

Trauriges Finale 60

Abschied in Hagen – Strecken-Stilllegungen sorgten ab 1969 für sinkende Fahrgastzahlen, ein neues Gutachten empfahl den schrittweisen Ersatz der Tram durch den Bus. Die Abwärtsspirale dreht sich immer schneller und mündete in dem Abschied von der Straßenbahn im „Tor zum Sauerland“ im Mai 1976

Schrumpf-Tram 70

Seaton Tramway – Eine Spurweite von 838 Millimetern, irgendwie verkleinert aussehende Straßenbahnwagen und eine Fahrdrachtspannung von nur 120 Volt – die Seaton Tramway an Englands Südküste ist eine ganz besondere Touristen-Attraktion und bietet Tram-Vergnügen zum Anfassen: Nostalgie im Kleinformat



STRASSENBAHN im Modell

Großraumwagen im Fokus 74

Erst vierachsige Wagen machten die Straßenbahn zum Massen-Verkehrsmittel – fast jedes Fahrzeug gibt es jetzt als Modell



Titelmotiv

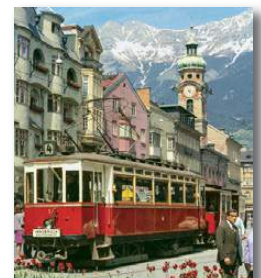
Die Tage der Großraumwagen vom VEB Waggonbau Gotha waren längst gezählt, als 218 014 im Jahre 1992 abfahrbereit an der Haltestelle Wendenschloss stand

IVO KÖHLER

Rücktitel

Sommerliches Idyll vor fast einem halben Jahrhundert in Innsbruck: Wagen Nr. 4 der Stubaitalbahn ist hier samt mehrerer alter zweiachsiger Beiwagen im Jahre 1968 von Hall in Tirol auf dem Weg zum Innsbrucker Hauptbahnhof

WOLFGANG MEIER



DÜWAG-Comeback in Würzburg!

Am 24. April 2017 fährt der farblich ansprechende Wagen 236 – er feiert nächstes Jahr übrigens bereits seinen 50. Geburtstag – durch die Schleife am Bahnhofplatz und wurde dabei von Frederik Buchleitner auf der Speicherkarte festgehalten. Dass diese Szenerie wieder tagsüber zu erleben ist, liegt an Schäden, die an den moderneren Niederflurwagen entdeckt wurden. Mehr hierzu auf Seite 13 und im nächsten Heft





■ Meldungen aus Deutschland,
aus der Industrie und aus aller Welt

Zukunft für die alte Baunatal-Tram als Betriebsstrecke?

Kassel: VW-Werk-Strecke gesperrt



In Kassel ist die Strecke zur alten VW-Werk-Schleife seit April in einen Dornröschenschlaf gefallen. Mindestens als Betriebsstrecke soll die Trasse nach Aussage der KVB aber auch künftig erhalten bleiben, ob künftig wieder Linienbetrieb stattfindet ist unklar

MICHAEL BEITELSMANN (2)

■ Unter Insidern der Straßenbahn in Kassel kursierten im März Gerüchte zur möglichen endgültigen Einstellung des Abschnittes der Linie 5E der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) im Abschnitt zwischen der im Stadtteil Oberzwehren gelegenen Schleife Mattenberg und Baunatal, VW-Werk. Die rund zwei Kilometer lange Strecke wurde in den letzten Jahren montags bis freitags ausschließlich im Winterhalbjahr, und auch nur in der Zeit von etwa 13 bis 15.30 Uhr im Viertelstundentakt befahren. Aus der Sicht von Straßenbahnfreunden war der Umstand besonders interessant, dass hier fallweise die äl-

testen noch im Einsatz befindlichen Wagen vom Typ N8C fuhren; meist waren aber neuere Niederflurbahnen der Typen Düwag NGT6C oder Bombardier Flexity, Typ 8NGTW zu sehen. Das *Strassenbahn Magazin* widmete diesem kuriosen Abschnitt bereits einen Artikel in Heft 09/2016. Jeweils im Frühjahr endete die Bedienung zum VW-Werk, so auch in diesem Jahr zum 31. März. Der Grund der seltenen Betriebszeiten ist darin zu finden, dass die Linie 5E eine klassische Verstärkerlinie ist, die am Nachmittag nur im Winterhalbjahr – vom Ende der hessischen Herbstferien bis zum Beginn der Oster-

ferien – und nur an Schultagen fährt, um die Schleife Mattenberg zu entlasten, die in dieser Zeit neben der Linie 4 auch von der Linie 7 angefahren wird. Insofern endete die Bedienung am 1. April völlig regulär.

Eine klassische Berufsverkehrsstrecke

Die im Februar 1941 im Zusammenhang mit der damals neuen Produktionsstätte der Flugzeugwerke Henschel – heute Volkswagenwerk Kassel (Baunatal) – eröffnete Strecke diente seit Anbeginn vorrangig den dort Beschäftigten als Beförderungsmittel. Zwi-

schen Mattenberg und VW-Werk befanden sich noch die bis zuletzt bediente Haltestelle Schenkelsberg sowie die schon länger aufgegebenen Station Henschelweg. Die Strecke ist zweigleisig mit eigenem Bahnkörper ausgebaut. Der mittlere Abschnitt hat einen ausgesprochenen Überlandcharakter.

Schon 1995 begann der Stern der Strecke zu sinken: nach dem Vorbild des so genannten „Karlsruher Modells“ befährt seither die Kasseler Straßenbahn auf einem Teilabschnitt der parallel führenden Kassel-Naumburger Eisenbahn die Verbindung nach Baunatal. Ab der Schleife Mattenberg wurde



Überlandbahnflair vermittelt die derzeit unterbrochene Strecke, hier im Bereich der baufälligen Autobahnbrücke der A44



Tw 617 wurde am Nachmittag des 31. März die Ehre der vorerst(?) letzten Fahrt auf der alten Strecke zum VW-Werk zuteil

FREDERIK BUCHLEITNER (2)

entlang der Altenbaunaer Straße eine Neubaustrecke errichtet, die südlich des Bahnhofs Altenbauna in die Eisenbahntrasse einfädelt und bis Großenritte Bahnhof führt; dort entstand eine Schleife. Seither wird die neue Strecke nach Baunatal von der KVG-Linien 5 und 7 (nur im Berufsverkehr) befahren; für die „alte“ Strecke blieb nur die HVZ-Linie 9, später 5E übrig – hauptsächlich, um die Endhaltestelle Mattenberg zu entlasten. Voll waren die Bahnen spätestens seit Inbetriebnahme der neuen Strecke nach Baunatal nie, ihre Bedeutung für den Berufsverkehr hatte sie längst verloren.

Ab 2017: Bauarbeiten an der Autobahnbrücke

Da die KVG seit Jahren keine nennenswerten Erhaltungsarbeiten an der Trasse tätigte, erwarteten Straßenbahnkenner eine Streckenstilllegung wegen notwendiger Investitionen für die Infrastruktur der Strecke bereits für dieses Jahr. Wie eine Sprecherin der KVG allerdings gegenüber dem STRASSENBAHN MAGAZIN ausführte, muss die Strecke aktuell aber wegen der Sanierungsarbeiten an der Autobahnbrücke der hier kreuzenden A 44 vom Netz getrennt werden. Die Zurücknahme der Linie sei dabei auch aufgrund der recht

geringen Fahrgastnachfrage in diesem Abschnitt unkritisch, und mit der Haltestelle VW-Werk der Linien 5 und 7 bestünde eine gute Alternative für Fahrgäste mit Start und Ziel VW Werk Baunatal.

Strecke ohne Perspektive?

Nach den der KVG vorliegenden Informationen werden die Bauarbeiten mindestens zwei Jahre dauern. Da in Kassel für die nächste Zeit eine Liniennetzreform angekündigt wurde, stellt sich jedoch die Frage, in welcher Form die Linie 5E nach der baubedingten Sperrung überhaupt zurückkehrt. Nach Auskunft der KVG sei eine Linie 5E zumindest in ihrer heutigen Ausprägung nicht mehr vorgesehen. Dennoch habe der Abschnitt zum VW-Werk aufgrund der Vielzahl der am Mattenberg enden-

den Bahnen eine gewisse betriebliche Bedeutung, um die Verkehre beispielsweise bei Streckenstörungen nach Baunatal flexibel abwickeln zu können. Eine Verlängerung zum VW-Werk sei aber derzeit nicht geplant.

Die Zeichen deuten also auf eine Zukunft als reine Betriebsstrecke zur Entlastung der Schleife Mattenberg. Inwieweit der Abschnitt nach der Beendigung der Bauarbeiten wieder eine reguläre Bedienung erfahren wird, bleibt demnach abzuwarten. MBE

Mülheim

Baubeginn für neue Thyssen-Brücke

■ Im Stadtteil Styrum haben Ende März die ersten Arbeiten für den Ersatzneubau der maroden, sogenannten Thyssen-Brücke über die Eisenbahnstrecke Duisburg – Essen begonnen. Über diese Brücke verläuft die Linie 112, die Mülheim und Oberhausen verbindet. Sie stellt die einzige Verbindung der Oberhausener Straßenbahn mit dem Mülheimer Netz und auch dem Depot dar. Der Ersatzbau ist notwendig, da die alte Brücke baufällig ist – schon seit mehreren Jahren existiert ein Begegnungsverbot für die Bahnen; der Autoverkehr wird ampelgeregelt einspurig über das Bauwerk geführt. Die neusten Bahnen der Mülheimer Verkehrsgesellschaft vom Typ Bombardier Flexity dürfen hier gar nicht eingesetzt werden, auch das soll mit der neuen Brücke der Vergangenheit angehören. MBE

BOGESTRA

NF6D jetzt in Polen

■ Der Verkehrsbetrieb MPK im zentralpolnischen Łódź ist zur Modernisierung des Wagenparks weiterhin auf der Suche nach gebrauchten Straßenbahnen und hat probeweise einen zu 70 Prozent niederflurigen NF6D der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA) gekauft. Das Fahrzeug erreichte seine neue polnische Heimat

Mülheim: Die Thyssen-Brücke wird ersetzt, hier überquert Tw 210 der Stadtwerke Oberhausen auf der Gemeinschaftslinie 112 das marode Bauwerk



Hannover

■ Die neue Trasse der D-Linie nimmt Formen an, künftig fahren auf ihr die Linien 10 und 17 zum Raschplatz statt zum Aegidientorplatz. Die ersten Meter in Form eines doppelten Gleiswechsels sowie anschließende 75 Meter Streckengleis wurden bereits im Februar im Bereich des ZOB verlegt, im Sommer geht der Gleisbau weiter. Schon ab 26. Mai fahren die Stadtbahnen ab Gustav-Bradtke-Allee auf provisorischer Streckenführung, bis 18. September soll die neue Strecke fertig sein. Die oberirdische Trasse kostet knapp 50 Millionen Euro, während die verworfene Tunnelvariante auf über 200 Millionen Euro taxiert war. MSP

Leipzig

■ Am 20. März begannen die LVB zusammen mit der Stadt die grundlegende Sanierung der Holzhäuser Straße auf 570 Metern zwischen Baumeierstraße und Endpunkt Stötteritz. Wegen Gleisbau und barrierefreien Ausbaus der Haltestellen Kolmstraße und Stötteritz muss bis 9. Juni die Linie 4 verkürzt fahren und an der Blockumfahrung Weiße Straße wenden. Neben den Gleisen und Straßenbelag werden bis Ende 2017 Gehwege, Wasserleitungen sowie die Straßenbeleuchtung erneuert. Die Gesamtkosten einschließlich Planung hat die Stadt mit rund 2,2 Millionen Euro veranschlagt. MSP

Dresden

■ Wenig Glück hatten die DVB im Frühjahr mit ihren geplanten Großbaustellen. Einerseits stoppte ein Gericht die im März begonnenen Bauarbeiten für die Neubaustrecke zwischen Wasaplatz und Zoo aufgrund Verfahrensfehlern der Genehmigungsbehörde. Andererseits verstrich der für Mitte April geplante Baustart auf der Wehlener Straße, weil die Landesregierung die bereits fest eingeplanten Fördermittel nicht freigab. Der Neubau des angrenzenden Schulzentrums auf dem Gelände des früheren Straßenbahnhofs geht indes planmäßig voran, zur Einweihung sollte die Haltestelle fertig sein. MSP



■ Gotha: Die Thüringerwaldbahn fährt jetzt nach „Bad Tabarz“, seit 9. März darf sich die Gemeinde am Endpunkt der Strecke so nennen. Das Prädikat „Kneipp-Heilbad“ hatte Tabarz bereits 2016 erhalten, nun folgte der Bescheid über den Namenszusatz vom Thüringer Innenministerium. Seit gut einhundert Jahren strebte Tabarz nach dem Titel „Bad“, die TWSB als umweltfreundliches Verkehrsmittel endet seit 1929 dort

MICHAEL KOCHERS

bereits Mitte April. Innerhalb eines Monats sollte der Wagen mit der alten Betriebsnummer 441 technisch angepasst und anschließend ausgiebig im Streckennetz getestet werden. Verlaufen die Tests erfolgreich, kann sich der Betrieb vorstellen, weitere NF6D von der BOGESTRA zu kaufen, zu sanieren und zu modernisieren. Von den einst 42 Fahrzeugen sind in Bochum und Gelsenkirchen noch 34 vorhanden. Wegen anhaltender Probleme mit den NF6D, zuletzt mit den Einzelrad-Einzelfahrwerken, ersetzt die BOGESTRA die rund 20 Jahre alten Niederflurwagen seit 2016 schrittweise durch Variobahnen von Stadler. Mehrere NF6D sind bereits verschrottet worden, ein Fahrzeug dient in Mülheim an der Ruhr als Ersatzteilspeicher.

CLÜ

Düsseldorf

Hauptverwaltung der Rheinbahn zieht um

■ Zum 21. April begann die Düsseldorfer Rheinbahn AG mit dem Umzug ihrer Hauptverwaltung in einen repräsentativen Neubau auf dem Gelände des Betriebshofs im Stadtteil Lierenfeld. Das langjährige Domizil in Oberkassel gehört damit bald der Vergangenheit an. Bereits zur Inbetriebnahme der elektrischen Kleinbahn von Düsseldorf nach Krefeld 1898 hatte die damalige „Rheinische Bahngesellschaft AG“ am Standort an der Hansaallee ihre Zentrale mit Verwaltung, Depot und Elektrizitätswerk errichtet. In späteren Jahren war die Verwaltung zeitweise am Wehrhahn und später am Hauptbahnhof angesiedelt, bevor sie zu Beginn der 1970er wieder auf das



BOGESTRA: Blüht den NF6D eine Zukunft in Polen? Wagen 441 befindet sich mittlerweile in Łódź

CHRISTIAN LÜCKER

angestammte Gelände nach Oberkassel zurück ging. Zuletzt war von den früher umfangreichen Anlagen dort nur noch das 1970/71 errichtete Verwaltungsgebäude, das so genannte „Rheinbahnhaus“, übriggeblieben. Hingegen war das lange Zeit teilweise brach liegende Betriebsgelände um das Rheinbahnhaus in den vergangenen Jahren mit modernen Wohn- und Geschäftshäusern neu bebaut worden. Eine Modernisierung der bestehenden

Hauptverwaltung hatte der Betrieb wegen der zu erwartenden hohen Kosten verworfen, zumal mit dem Erlös aus dem Verkauf der nicht mehr benötigten Grundstücksflächen der Neubau in Lierenfeld vollständig finanziert werden konnte. Die neue, rund 35 Millionen Euro teure Verwaltung ist mit rund 13.300 Quadratmeter Bruttogeschossfläche 3.000 Quadratmeter größer als der Altbau und bietet dadurch deutlich mehr Platz. Zusätzlich ist es von Vorteil,

Düsseldorf: Vor dem Rheinbahnhaus wendet Zug 3219+3215 am 18. März. Das Gebäude soll bald abgerissen werden

BERNHARD MARTIN



dass die Verwaltung nun näher beim Betrieb angesiedelt ist. Zu einem späteren Zeitpunkt wird auch die Leitstelle aus der Innenstadt hierhin umziehen.

Nach dem Umzug der Rheinbahn-Verwaltung zeugt nur noch die hier verbleibende, 1972 errichtete Wendeschleife für die Stadtbahnzüge von der früheren Bedeutung des Standorts an der Hansaallee. Das alte Verwaltungsgebäude soll wahrscheinlich abgerissen und die Flächen ebenfalls mit neuen Wohn- oder Bürogebäuden bebaut werden.

MKO

Sehnde-Wehmingen

Hallenneubau für HSM mit Landesförderung

■ Das Land Niedersachsen unterstützt den Verein Hannoversches Straßenbahnmuseum e.V. (HSM) mit 200.000 Euro aus dem Fonds zur integrierten ländlichen Entwicklung (ZILE). Mit dem Geld soll ab Spätsommer eine neue, zweischiffige Fahrzeughalle mit Werkstatt- und Ausstellungsbereich entstehen, um alle Exponate der 134 Fahrzeuge umfassenden Sammlung künftig wettergeschützt unterstellen zu können. Bisher ist die Sammlung in der bestehenden Abstellhalle, teilweise unzugänglich im Freien sowie in den Hallen der alten Munitionsfabrik verteilt. Vorgesehen ist, für den Hallenneubau die Brache hinter der alten im Kesselhaus befindlichen Werkstatt zu nutzen.

Die geplante Halle soll bei etwa 25 Metern Breite fünf Gleise überdachen. Die Länge wird rund 50 Meter und die Höhe voraussichtlich sieben Meter messen. Beide Hallenteile sollen mittels einer großen Fensterfront voneinander getrennt werden, so dass Besucher künftig den Museumsaktivitäten bei ihrer Restaurationsarbeit über die Schulter schauen können.

MSP

Schönberger Strand

Berliner TM36-Wagen kurz vor Fertigstellung

■ Am Schönberger Strand hat zu Ostern die Saison begonnen. Hinter den Kulissen arbeiten die Ehrenamtlichen ganzjährig an Anlagen und Fahrzeugen. Ein großes Projekt im Bereich Straßenbahn ist derzeit die betriebsfähige Aufarbeitung des Berliner Verbundtriebwagens Tw 3495 Bauart TM36 anlässlich des bevorstehenden 50. Jahrestages der Einstellung der Straßenbahn im Westen Berlins am 2. Oktober 1967. Am 23. April rollte der restaurierte Veteran aus der Hauptstadt erstmals mit Dachwerbung aus



Sehnde-Wehmingen: Die bestehende Fahrzeughalle beim HSM, hier mit dem Berliner Tw 5964, ist zu klein. Der Neubau soll allen Fahrzeugexponaten künftig eine wettergeschützte Unterstellung bieten PAUL SCHULZ/ARCHIV BODO SCHULZ

der Halle, welche erst am Vortag zusammen mit dem Originalstromabnehmer montiert worden war.

Im September steht nach dem offiziellen Roll-Out am Schönberger Strand und der Überführung nach Berlin (Hof Marzahn) bei der BVG noch eine technische Durchsicht und Radsatzbearbeitung an, ehe am 30. September in Berlin die große Präsentation zusammen mit dem TM36 3566 des DTM Berlin im Rahmen einer Ausstellung an der früheren

Endstelle der Linie 55 in Hakenfelde vorgesehen ist. Dieser soll am 1. Oktober ein Corso der beiden Wagen entlang des früheren Linienverlaufs folgen. PM/MS

Naumburg

„Wilde Zicke“ wieder bis Bahnhofsvorplatz

■ Wie die Naumburger Straßenbahn GmbH Mitte April bekanntgab, ist für 2018 eine kurze Streckenerweiterung



Schönberger Strand: Der ex-Berliner Tw 3495 soll seine alte Heimat besuchen, bis dahin sind noch Restarbeiten wie die Beschriftung zu erledigen. Im Bild das Restauratorenteam um Hans-Jürgen Kämpf BODO SCHULZ

mit Umverlegung der Endhaltestelle zurück an den ursprünglichen Standort auf dem Bahnhofsvorplatz geplant. Für das etwa 290.000 Euro teure Vorhaben kann der Betrieb seitens des Landes Sachsen-Anhalt voraussichtlich eine Förderung von 80 Prozent erhalten. Der verbleibende Eigenanteil von knapp 60.000 Euro könnte durch andere Zuschüsse noch weiter vermindert werden. Mitgesellschafter Andreas Messerli zum Projekt: „Vor allem Bahn-

fahrer, die aus der Unterführung kommen, sehen die jetzige Straßenbahnhaltestelle gar nicht, sondern nur den Busbahnhof.“ Das soll sich 2018 ändern. Außerdem bieten die künftig kürzeren Wege einen bequemerem Umstieg von den Regionalzügen zur im Volksmund „Wilden Zicke“ genannten Straßenbahn. Im Zuge des Umbaus kann die Straßenbahn GmbH zugleich ein längeres Umsetzgleis am Hauptbahnhof realisieren.

Magdeburg: Neues Liniennetz bewährt sich

Am 31. März konnten Fahrgäste der MVB einen letzten Blick auf die große Tunnelbaustelle am Magdeburger Hauptbahnhof werfen. Planmäßig um 23.49 Uhr fuhr die letzte Bahn vom Damaschkeplatz in Richtung Innenstadt durch die Baustelle unter den Brücken durch.

Zuvor waren am 30. März gegen 12 Uhr die neuen Verbindungen des nun von drei Seiten befahrbaren Gleisvierecks am Südring abgenommen worden. Dabei kamen neben dem NGT/B6-Zug 1301+2204 die T4D-Winterdienst-Doppeltraktion 1244+1245 und der Historische Hechtwagen zum Einsatz. Seit dem 1. April bis mindestens Ende 2018 gilt nun ein neues Liniennetz, bei dem lediglich zwei Linien ihren Verlauf behielten: Die 2 von Westerhüsen nach Alte Neustadt und die 9 von Reform zum Neustädter See. Für alle anderen Linien müssen sich die Fahrgäste neue Laufwege merken:

- Li. 1 Lerchenwuhne – Südring – Olvenstedter Platz (– Olvenstedt)
- Li. 3 Diesdorf – Olvenstedt
- Li. 4 Cracau – Südring – Olvenstedt
- Li. 5 Messegelände – Südring – Diesdorf
- Li. 6 Leipziger Chaussee – Herrenkrug

Li. 8 Neustädter See – Westerhüsen
Li. 10 Sudenburg – Barleber See
Die meisten Linien fahren wochentags im 10-min-Takt, die 3 und 5 im 20-min-Takt, die 8 allerdings nur mit Einzelfahrten bei Schulbeginn und -schluss. Der Hauptbahnhof ist aus den westlichen Stadtteilen mit den Linien 1 und 3 über die Haltestelle „Damaschkeplatz/Hbf.“ im Adelheidring erreichbar, die dazu auf 10 Metern provisorisch barrierefrei gestaltet wurde. Die Kosten von rund 52.000 Euro übernahm die Stadt. Aus den anderen Stadtteilen kommt man mit den Linien 4, 6, 8 und 10 über die Haltestellen „Verkehrsbetriebe/Hbf.“ und „City Carré/Hbf.“ zumindest in die Nähe des Bahnhofs. Diese vier Linien fahren durch die Otto-von-Guericke-Straße. Damit die Bahnen dort nicht aufgehalten werden, wurden einige Linksabbiegespuren für Autos gesperrt und die Ampelphasen optimiert.

Neben dem Nordabschnitt des Breiten Wegs hat mit dem neuen Netz auch die Hallische Straße sechs Linien, fünf davon im 10-min-Takt, zu bewältigen. Der Fahrdraht zwischen Hasselbachplatz und Südring wurde deshalb gegen einen mit größerem Querschnitt ausgetauscht. Am Hasselbachplatz kommen dann noch zwei Linien hinzu. Doch allen Befürchtungen zum Trotz ist es bislang zu keinen

ernsthaften Stauerscheinungen an diesen „Brennpunkten“ gekommen. Auch Fahrgastwünsche, wie der, die „6“ doch wieder zum Herrenkrug fahren zu lassen, wurden berücksichtigt. Fast jeder Stadtteil bekam eine Linie, die den Hauptbahnhof tangiert.

Als Kritikpunkte äußerten Fahrgäste lediglich zeitweise zu volle Bahnen aus Richtung Neustädter See und Sudenburg, die beide am Schluss mit nur einer Linie durchgängig bedient werden, geäußert. Die NGT/B6-Kombinationen bedienen fast ausschließlich die Linie 9. Auch, dass fast jeden Tag bislang alle drei T6-Züge im Einsatz sind, findet wegen der hohen Stufen nicht bei jedermann Zustimmung. MVB-seitig konzentrieren sich die Bauarbeiten jetzt auf die Vervollständigung der Südring-Kreuzung und auf die Wiener Straße, deren Inbetriebnahme auf Ende

2018 verschoben wurde. Vorher soll, da mittlerweile Baurecht für die Verbindung durch die Raiffeisenstraße besteht, erst das Gleisviereck an der Leipziger Straße (vgl. im Sommer 2018 und in einem „Ruck“) eingebaut werden, wie die MVB mitteilten. Baurecht besteht auch für die Neubaustrecke ins Neustädter Feld, deren Trasse mittlerweile fast vollständig freigemacht ist.

Inzwischen veröffentlichten Stadtverwaltung und MVB unter dem Titel „Liniennetz 2020+“ erste Vorstellungen für das Zielnetz nach kompletter Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn. In Kürze soll es dem Stadtrat zur Information und möglichen Beratung vorgelegt werden. Es bleibt also auch in den kommenden Monaten und Jahren spannend in Magdeburg.

Magdeburg: Der Winterdienst-Zug 1244+1245 testete am 30. März als erster Zug die neuen Gleise der Südringkreuzung DITMAR PAUKE





■ **Bad Schandau:** Die Kirnitzschtalbahn erhielt im Februar und März an den beiden Endstationen Kurpark Bad Schandau und Lichtenhainer Wasserfall neue, erhöhte Bahnsteige. Diese ermöglichen zusammen mit mobilen Rampen künftig auch Rollstuhlfahrern eine Mitfahrt in der Bahn. In jedem Beiwagen können dann bis zu zwei Rollstühle mitgenommen werden, pro Wagenende/Perron jeweils ein Stück

MICHAEL SPERL



Naumburg: Noch liegt die Endhaltestelle etwas abseits in der Bahnhofstraße. Das soll sich 2018 mit dem Umbau ändern

RONALD GLEMBOTZKY



Frankfurt an der Oder: Die Linie 5 soll künftig nur noch einzelne Verstärkerfahrten abdecken, der Takt nach Neuberesinchen verschlechtert sich

Bereits im August 2017 beginnen indes die Bauarbeiten am Wenzelsring zur Verlängerung um 440 Meter zwischen Vogelwiese und Salztor entlang des früheren Streckenverlaufs der Ringbahn. Hierfür sind einschließlich aller begleitenden Arbeiten Investitionen von fast einer Million Euro notwendig. MSP

Frankfurt an der Oder Angebotsänderungen ab Dezember geplant

■ Erstmals seit August 2005 wird sich das Liniennetz in Frankfurt(Oder) ändern. Seinerzeit wurde die Linie 6 eingestellt und die 3 fährt zur Europa-Uni. Nun trifft es die Linie 5: Diese soll jedoch nicht völlig verschwinden. Ab Fahrplanwechsel im Dezember soll sich ihr Einsatz auf den Schülerverkehr morgens und am frühen Nachmittag beschränken, vermeldete Anfang April die Frankfurter Lokalausgabe der Märkischen Oderzeitung. Das steht in der Fortschreibung des städtischen Nahverkehrsplanes, die allerdings noch von den Stadtverordneten zu beschließen ist. Dafür wird der Takt der Linie 2 auf zehnmündige Zugfolge verdichtet. Bis dato fuhren die Linien 2 und 5 zwischen Messegelände und Kleistforum einen 5/15-Minutentakt. Protest kommt bereits jetzt aus Neuberesinchen: Ende der

ANZEIGE

Ihre Prämie



Noch mehr Auswahl unter
www.strassenbahn-magazin.de/abo

Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

1980er-Jahre lebten dort etwa 25.000 Menschen. Die Straßenbahn erschloss den Stadtteil mit den vier Linien 1, 5, 6 und 7 nahezu im Minutentakt. Nun beträgt die Einwohnerzahl ca. 7.000 und abgesehen von den wenigen Restfahrten der Linie 5 fährt dann werktags nur noch die Linie 1 aller 20 Minuten. Abends und am Wochenende fährt dann gar nur noch halbstündlich eine Bahn. Proteste der Betroffenen bleiben dabei nicht aus. Am anderen Streckenende wird die Linie 1 nicht mehr zur Lebuser Vorstadt fahren, sondern zum Stadion. Grund für den Tausch mit der Linie 4 sind Erhebungen, die ergaben, dass mehr Menschen aus dem Süden in die Innenstadt oder die Lebuser Vorstadt wollen als aus Neuberesinchen. Diese müssen bisher an der Haltestelle Zentrum umsteigen. Durch den Tausch der Ostäste der 1 und der 4 entsteht eine durchgehende Verbindung von Markendorf über Süd, den Bahnhof, die Innenstadt zum ehemaligen Schlachthof in der Lebuser Vorstadt. Die durchgehende Verbindung Markendorf – Lebuser Vorstadt wird jedoch frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2018 möglich, da zunächst noch die Brücke über die Autobahn A12 erneuert wird, was Schienenersatzverkehr nach Markendorf erfordert.

Nichts Neues gibt es bislang beim Thema Barrierefreiheit: Die brandenburgische Landesregierung lehnt weiter jegliche Unterstützung zum Kauf neuer Fahrzeuge als Ersatz für die KT4D und zum Haltestellenumbau ab. ULW

München Ringtausch bei Linien 16/17/18

■ Seit 2011 ist die Straßenbahnverbindung vom Effnerplatz bis St. Emmeram in Betrieb. Die Neubaustrecke



Berlin: Mit dem sporadischen Einsatz der Tatrawagen, hier aufgenommen an der Haltestelle S + U Frankfurter Allee, ist es auf der M13 inzwischen vorbei, alle Kurse fahren tagsüber mit Flexitys

BERNHARD KUSSMAGK



München: Noch fahren auf der 2011 eröffneten Tram St. Emmeram vorwiegend die dreiteiligen R 2.2-Wagen. Mit der Linienrochade im Dezember plant die MVG dann aber den Einsatz von längeren Zügen

FREDERIK BUCHLEITNER (3)

Die Verkehrsmittel der BVG im Jahresüberblick*

Jahr	2000	2015	2016	Zunahme seit 2000
U-Bahn	464,8	534,5	553,1	19,0 %
Straßenbahn	152,5	187,1	193,6	27,0 %
Bus und Fähren	395,9	418,5	434,0	9,6 %

*Fahrgastzahlen in Millionen

weist kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen auf, die bereits seit längerem Taktverdichtungen insbesondere in der Hauptverkehrszeit erfordern. Mit der kurz vor Jahreswechsel erwarteten Inbetriebnahme der nächsten Avenio-Züge plant die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) zum Fahrplanwechsel im Dezember eine Umstellung des Liniennetzes im Münchner Osten. Dabei versprechen sich die Planer durch erweiterten Einsatz der großräumigen Vier- und Fünfteler mehr Kapazität auf der Trasse nach St. Emmeram. Die bisher nach Giesing zur Schwannseestraße fahrende Linie 17 verbindet künftig stattdessen die Amalienburgstraße mit St. Emmeram. Sie ersetzt dabei im Verlauf der Ismaninger Straße die Linie 16, die dann ihrerseits statt der Linie 18 über das Lehel zum Effnerplatz fährt. Zu den Stoßzeiten fährt sie – wie bisher – weiter nach St. Emmeram. Beide Linien sind für den Einsatz von mindestens vierteiligen Straßenbahnen vorgesehen.

Die bisher zum Effnerplatz geführte Linie 18 nimmt ab Müllerstraße Kurs zur Schwannseestraße. Neben der künftig aufgegebenen Direktverbindung Nymphenburg – Giesing steht insbesondere die geplante Bestückung mit R2-Wagen auf der bisher stark frequentierten Verbindung zur Schwannseestraße in der Kritik. Hier hätten die Anlieger eher eine Taktverstärkung als eine Kapazitätsverschlechterung erwartet. Die Planungen warten nun neben weiteren kleineren geplanten Anpassungen auf die geplante Anhö-

rung im Stadtrat, der im Sommer einen Beschluss zum Fahrplanwechsel fasst.

FB

Berlin

Linie M13 komplett mit Flexitys

■ Nachdem regelmäßig neue Fahrzeuge geliefert werden, hat die BVG eine weitere Straßenbahnlinie komplett auf Flexity-Niederflurwagen umgestellt. Bereits 140 fünf- und sieben-

teilige Flexitys mit 30 und 40 Metern Länge sind vorhanden. Seit dem 24. April fährt die MetroTramlinie M13 (Wedding, Virchow-Klinikum – Friedrichshain, S Warschauer Straße) tagsüber ausschließlich mit den 40 Meter langen Zweirichtungs- und Einrichtungs-Flexitys (F8Z und F8E), im Nachtverkehr jedoch mit GT6- und GTZ-Wagen, damit der Anschluss am Antonplatz mit der MetroTramlinie M4 reibungslos garantiert werden kann, denn diese Haltestelle ist für zwei lange Flexitys hintereinander zu kurz.

Wenn voraussichtlich zum Jahresende die verlängerte und erweiterte Wendeanlage südlich der Endhaltestelle S+U Warschauer Straße der MetroTramlinie M10 fertig sein wird, soll die M13 vom bisherigen Endpunkt in der Schleife Revaler Straße eine Station weiter bis zur neuen Endhaltestelle

S+U Warschauer Straße fahren. Dann setzt die BVG ausschließlich die 40 Meter langen Zweirichtungs-Flexitys des Typs F8Z ein. Die neue Wendeanlage ist seit Jahren geplant und soll nunmehr endlich realisiert werden. Dies sorgt für erhebliche Verbesserung der Umsteigeverhältnisse an einem der meistfrequentierten Umsteigepunkte Berlins mit Übergang zu den S-Bahnlinien S5, S7, S75 und dem Endpunkt der U-Bahnlinie U1.

Ausschließlich mit Flexitys fahren derzeit regulär die MetroTramlinien M2, M6, M8 und M10 und die Straßenbahnlinie 50 sowie überwiegend die MetroTramlinien M4 und M5. Die Benutzung der Straßenbahn nimmt im Vergleich zu U-Bahn und Bus überproportional zu. Einerseits wächst die Einwohnerzahl – aktuell liegt diese bei 3,67 Millionen – und andererseits erleben jene Bezirke einen

Würzburg: Haarrisse an Niederflurbahnen entdeckt

■ Überraschend kehrten in Würzburg am 10. April die sechs noch vorhandenen DÜWAG-GT8, die eigentlich nur noch als Verstärkungskurse im Schülerverkehr vorgesehen sind, in den Normalbetrieb an Werktagen (auch samstags) zurück. Sie besetzen Ganztageskurse der umlaufmäßig verknüpften Linien 2 und 4. Hintergrund ist, dass Werkstattmitarbeiter bei Routinekontrollen an einigen Niederflurtriebwagen der Bauart GT-N, die ab 1996 von LHB geliefert wurden, Haarrisse an tragenden Teilen entdeckten. Abhängig von Größe und Anzahl

der Risse führte dies zur sofortigen Abstellung der betroffenen Fahrzeuge oder mindestens zu Einschränkungen im Fahrbetrieb. So dürfen diese Fahrzeuge nicht mehr die Steigungsstrecke nach Heuchelhof/Rottenbauer befahren und haben auch Fahrverbot Richtung Grombühl wegen der dort verbauten Kurvenradien und der anspruchsvollen Gleislage. Wie lange nun der Planbetrieb mit den GT8-Klassikern andauert, ist offen. Mehr zum Thema und Hintergründe im nächsten Heft

MM

Wegen Haarrissen vorübergehend abgestellt bzw. bis auf Weiteres nur noch eingeschränkt im Netz einsetzbar sind die Würzburger Niederflurbahnen vom Typ GT-N (Tw 254 am 24. April)





Görlitz: An der Frauenkirche ist hier der Tatra-KT4D-Zug 310+319 unterwegs. Noch ist die Verkehrsgesellschaft Görlitz für den Nahverkehr verantwortlich, das wird sich aber möglicherweise ändern

MICHAEL SPERL

starken Zuzug, in denen die Straßenbahn das Verkehrsangebot dominiert. Der neue rot-rot-grüne Senat will dem Fahrradverkehr mehr Platz einräumen und den ÖPNV deutlich ausbauen, hier ist insbesondere die Straßenbahn im Fokus.

BEKUS

Görlitz

Wer betreibt in Zukunft den Nahverkehr?

■ Derzeit stehen sich der Nahverkehrsbetreiber Transdev mit seiner Tochter Verkehrsgesellschaft Görlitz (VGG) und die Stadt als Hauptfinanzier des Betriebes mit verschiedenen Zukunftsplänen des Nahverkehrs in der Neißestadt gegenüber. Der aktuelle Finanzierungsvertrag endet zum Jahreswechsel, während die VGG eine Vertragsverlängerung bis zum Auslaufen der Tram-Linienkonzession 2027, mindestens jedoch bis 2021 anstrebt, möchte die Stadt schnellstmöglich einen kommunalen Verkehrsbetrieb neu gründen.

MM

Industrie

Vossloh

Modernisierung für Schleifwagen der VIA

■ Die VIA Verkehrsgesellschaft, das Gemeinschaftsunternehmen der Essener Verkehrs-AG (EVAG) und der Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG), hat Vossloh Kiepe mit der Modernisierung ihrer beiden für Meterspur (Tw 641) und Regelspur (Tw 653) vorgehaltenen Schienenschleifwagen beauftragt. Die Einsatzverfügbarkeit der beiden 1999/2000 gebauten Wagen Typ Windhoff SF 60 war zuletzt deutlich eingeschränkt. Die Erneuerung der Antriebstechnik schließt insbesondere den Austausch der störanfälligen und veralteten Traktionsumrichter ein. Die neuen Bauteile sind dabei an die vorhandenen Einbauräume an-

zupassen, wofür derzeit eine passgenaue Lösung zwischen Auftragnehmer sowie Betreiber und Zulassungsbehörde erarbeitet wird. Die neue Traktionssteuerung wird an die Fahrzeugsteuerung adaptiert. Der Umbau der Fahrzeuge erfolgt im Aachener Talbotwerk. Die Fahrzeuge kommen Anfang 2018 nach Aachen und sollen nach Modernisierung im Sommer 2018 der VIA wieder zur Verfügung stehen.

MSP

Škoda

14 neue Obusse ins rumänische Galati

■ Škoda Electric liefert für rund 150 Millionen tschechische Kronen neue Trolleybusse nach Rumänien. Das Pilsner Unternehmen hat eine entsprechende Ausschreibung in Galati gewonnen. Die Verkehrsbetriebe erhalten 14 moderne Obusse Typ Škoda 26Tr. „Nach den Lieferungen von knapp sechzig Obussen in die rumänischen Städte Temesvar und Baia Mare handelt es sich um einen weiteren bedeutenden Erfolg auf diesem interessanten und wachsenden Markt“, erklärte Karel Majer, Vorstandsmitglied von Škoda Electric. Die zwölf Meter langen Fahrzeuge verfügen sowohl im Fahrgast- als auch im Fahrerbereich über eine Klimaanlage, automatische Fahrgastzählung und Videoüberwachung. Dank neuer Superkapazitäten werden die Obusse Bremsenergie zurückgewinnen können, was zu einer Reduktion des Gesamtverbrauchs führt.

MSP

Ausland

Schweden: Stockholm

DB Arriva bleibt Nahverkehrsanbieter

■ Die AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), die Nahverkehrsorganisationsgesellschaft des Großraums Stockholm, hat nach einer Entscheidung des Ver-



Vossloh: Der Schienenfahrzeughersteller modernisiert 2018 die beiden Schleifwagen der VIA, hier der meterspurige Tw 641 im Schleifensatz im Essener Netz

MICHAEL BEITELSMANN (2)



Stockholm: Die Querbahn, hier an der Station Essingen, soll mindestens bis 2024 weiterhin von Arriva betrieben werden

RICHARD HOLTZ

kehrsausschusses des Provinziallandtages mit der DB-Tochter Arriva verschiedene Verträge für den Bus- und Bahnbetrieb um vier Jahre bis 2024 verlängert. Dazu gehören neben dem Betrieb der Straßenbahnen die Vorortzüge auf der Querbahn, der Nockebybahn und der Saltsjöbahn, außerdem für den Busbetrieb in Sollentuna, Bromma, Solna und Sundbyberg. Die derzeit laufenden Verträge für die Roslagsbahn sowie den Busbetrieb in Danderyd, Täby, Vallentuna, Vaxholm und Österåker werden hingegen nicht verlängert und laufen planmäßig 2021 aus. Hintergrund sind die großen Probleme mit dem Busverkehr, nachdem Arriva diesen 2012 von Keolis übernommen hatte. Arriva musste damals den SL eine rekordhohe Konventionalstrafe von 177 Millionen SEK, umgerechnet 18 Millionen Euro, zahlen. RIH

Portugal: Lissabon

Neues von der „Historic Tram Tour“

■ Nach längerer Unterbrechung wird seit 1. März das Teilstück der früheren Linie 24 vom Largo Luis Camoes nach Puerta Real wieder befahren. Tagsüber

rollt hier zwischen 10.30 und 18.00 Uhr im Halbstundentakt die Touristenlinie „Castle Hills Historic Tram Tour“ Principe Real – Graca. In der Regel fahren hier drei der noch vorhandenen sieben nicht modernisierten Zweirichtungstriebwagen. Schon seit Mai 2015 ist die Strecke technisch wieder nutzbar und wurde anfangs von einer kurzen Pendellinie nur für Touristen befahren, die aber nur wenig Zuspruch fand. Die frühere Linie 24 soll künftig auf der Strecken Cais do Sodré – Largo L. Camoes – Principe Real – Campolide wieder regelmäßig ganztags bedient werden, allerdings kommen die Planungen hier seit Jahren nur schleppend voran. Zuletzt fuhren hier 1995 planmäßige Linienwagen, danach lag die Strecke 20 Jahre lang still.

BUD

Mauritius: Port Louis

Baubeginn für neue Stadtbahn

■ Nachdem bereits am 11. März der feierliche offizielle „erste Spatenstich“ begangen wurde, starteten am 20. März auf der 1,3 Millionen Einwohner zählenden Insel Mauritius die Arbeiten zum Bau einer neuen Stadtbahnstrecke.



Museums-Tw 234 + Bw 401 in der Schleife Mariatrost, die im Zuge des Streckenausbaus der Linie 1 komplett umgestaltet wird

ROBERT SCHREMPF

Graz: Straßenbahnnetz wird ausgebaut

■ Die neu gewählte Grazer Stadtregierung kündigte an, in den nächsten fünf Jahren zwei kurze Neubaustrecken zur Erschließung der neuen Wohngebiete „Smart City“ und „Reininghausgründe“ zu errichten. Aus Geldmangel wurde die Realisierung aller weiteren Ausbauprojekte weit in die Zukunft verschoben. Die Graz Linien konzentrieren sich unterdessen auf Sanierungsarbeiten im Bestandsnetz. Ein größeres Bauvorhaben stellt dabei die komplette Erneuerung der Mariatrosterbahn dar. Die rund 3,8 Kilometer lange und eingleisige Strecke der Linie 1 zwischen Hilmteich und Mariatrost mit fünf Ausweichen wird bis 2019 in drei Etappen abschnittsweise zweigleisig ausgebaut. In den „eingleisigen“ Abschnitten werden die Gleise ineinander verschlungen als

Vierschienengleis ausgeführt, damit kann auf den Einbau von Weichen verzichtet werden. Anstatt dem Rasengleis mit Rillenschienen entschieden sich die Verantwortlichen der Graz Linien dafür, ein Vignolschienensystem auf Schwellen einzubauen. Völlig neu gestaltet wird die Endstation Mariatrost, die Züge fahren künftig entgegen des Uhrzeigersinns durch die neue Wendeschleife. Die Zufahrt zum Tramwaymuseum bleibt natürlich bestehen. Die Bauarbeiten erstrecken sich 2017 auf den Abschnitt Mariagrün – Kroisbach sowie den Endpunkt Mariatrost. Während der Bauarbeiten vom 19. April bis 8. September wird die Linie 1 im Abschnitt Hilmteich – Mariatrost mit Bussen im Schienenersatzverkehr bedient.

RS

cke. Die vorbereitenden Arbeiten dazu begannen bereits Ende 2016. Die Trasse folgt im Wesentlichen der ehemaligen normalspurigen staatlichen Midland Line, die 1964 eingestellt wurde. Sie verbindet die am Indischen Ozean liegende Hafen- und Hauptstadt Port Louis mit Curepipe, der viertgrößten Stadt Mauritius. Ab 2021 sollen die neuen Züge, die für den 26 Kilometer langen Abschnitt mit 19 Haltestellen rund 40 Minuten benötigen, den Betrieb aufnehmen. Geleitet wird die Baumaßnahme der staatlichen Road Development Authority von dem australischen Ingenieurbüro Aurecon. Hauptauftragnehmer ist der indische Baukonzern Afcons. Ein Teil der mit

einer Oberleitung ausgerüsteten Strecke soll auf einem Viadukt verlaufen.

Die Projektkosten in Höhe von umgerechnet etwa 563 Millionen Euro werden zur Hälfte durch einen Kredit der Indischen Regierung aufgebracht. Für die Zukunft ist bereits eine Verlängerung der Strecke um 11 Kilometer angedacht.

JEP

Russland: Tver Weiteres Straßenbahnsterben?

■ Die Stadtverwaltung der westrussischen Stadt Tver prüft, auch die letzte Straßenbahnlinie stillzulegen. In den zurückliegenden Jahren hat der Betrieb

bereits viele Strecken eingestellt, sodass heute nur noch die Straßenbahnlinie 5 zwischen dem Busbahnhof und dem westlichen Stadtrand fährt. Die Stadt sieht sich jedoch finanziell nicht mehr in der Lage, die Straßenbahn zu erhalten und Geld in die Sanierung der Gleisanlagen zu investieren. Nun soll noch geprüft werden, ob mit Hilfe von Investoren Gelder für den Erhalt der Straßenbahn aufgebracht werden können. Nach den zahlreichen Stilllegungen und der Verschrottung von Straßenbahnwagen in den vergangenen Jahren, schien die Straßenbahn in Tver zuletzt eher eine gesicherte Zukunft zu haben: Teils wurden verschlissene Gleise ersetzt und zum Stadtjubiläum 2015 insgesamt

acht niederflurige Vierachser des Typs „City Star“ in Betrieb genommen. Mittlerweile sind aber alle Neuwagen abgestellt, dafür ergänzen seit kurzem neben den Tatra T3 noch neun gebraucht aus Moskau übernommene KTM-8 den Fahrzeugauslauf.

CLÜ

USA: Oklahoma City Straßenbahnneubau im Februar gestartet

■ In Oklahoma City, der Hauptstadt des gleichnamigen amerikanischen Bundesstaates, begann bereits am 7. Februar der Bau eines neuen Straßenbahnsystems. In einem feierlichem Akt begingen die Verantwortlichen der Stadt die Feierlichkeiten zum Ersten Spatenstich. Die rund 600.000 Einwohner zählende Stadt starteten damit den Bau einer 7,5 Kilometer langen Strecke, die in Form einer eingleisigen Acht durch die Innenstadt führen soll und die Stadtteile Bricktown und Midtown miteinander verbindet. Ab 2018 sollen die ersten Triebwagen auf der neuen Strecke fahren, dabei kann die Schleife in Bricktown über eine gesonderte Verbindung separat durchfahren werden. Insgesamt wird die Strecke über 22 Haltestellen verfügen. Die erforderlichen sechs Niederflur-Straßenbahn Triebwagen baut der amerikanische Hersteller Brookville Equipment Corp in Pennsylvania, sie sollen ab Oktober nach Oklahoma geliefert werden. Die dreiteiligen Fahrzeuge vom Typ American Liberty erhalten für den Betrieb auf den fahrleistungslosen Abschnitten Batterien als Energiespeicher. Für die Wartung der Fahrzeuge entsteht an der 7. Straße eine Hauptwerkstatt. Die Kosten für die Errichtung des gesamten Systems belaufen sich auf 131 Millionen US-Dollar, die über eine entsprechende Steuer finanziert werden.

Damit kehrt die Straßenbahn rund 70 Jahre nach ihrer Einstellung nach Oklahoma City zurück, die Stadt besaß bereits von 1903 bis 1947 ein entsprechendes elektrisches System.

JEP

Lissabon: Seit 1. März fährt nach längerer Pause zwischen Largo Luis Camoes und Principe Real wieder eine Tram

DIRK BUDACH



Tver: Altwagen statt Neuwagen – auf Tvers letzter Straßenbahnlinie fahren jetzt auch aus Moskau stammende KTM-8

CHRISTIAN LÜCKER



Gut Ding braucht weiter Weile





Ein MGT6D durchfährt kurz vor der Haltestelle Odenwaldstr. die eingleisige Orstdurchfahrt in Kirchheim – Heidelbergs bisher jüngste echte Neubaus Strecke

UNTERRICHTSKREIS

- Intensive Nachhilfe
- Förderunterricht
- Einzelunterricht
- Gruppenunterricht
- Prüfungsvorbereitung
- Hausaufgabenbetreuung

TELEFON 78 14 44

Beratung und Anmeldung
Mo – Fr 14.00 – 18.30 Uhr
und nach Vereinbarung

Nur gebremste Ausbauten in Heidelberg ■ Mit Verzögerung befinden sich einige Ausbauprojekte für die Heidelberger Straßenbahn in der Umsetzung. Die Neubausstrecke ins Neuenheimer Feld ist aber erstmal „gestorben“ – nur Teile des Mobinetz-Plans von 2011 können realisiert werden

Die Stadt Heidelberg hatte 2011 die Ausbau-Einzelprojekte zu einem großen Ganzen zusammengefasst. „Mobilitätsnetz Heidelberg“⁽¹⁾ heißt dieser Gesamtplan. Er sollte einen Umsetzungsstau auflösen helfen: Denn eigentlich gab es seit 1993 Pläne, um das bis Mitte der 70er-Jahren stark dezimierte Straßenbahnnetz wieder auszubauen. Realisiert worden war davon bis 2006 nur die Neubausstrecke der Linie 26 nach Kirchheim. Deren Verlängerung bis Sandhausen oder gar Walldorf war ebenso wie ein Wiederaufbau der (Überland-)Straßenbahn von Leimen nach Wiesloch für das „Mobinetz“ 2011 schon kein Thema mehr. Mit Förderung aus dem GVFG-Bundesprogramm sollten in Heidelberg (zirka 156.300 Einwohner) rund 160 Millionen Euro in die Straßenbahn investiert werden. Rund 10.000 Fahrgäste wollte man täglich hinzugewinnen. Doch die Umsetzung des Mobinetzes kommt nicht überall mit dem einst erhofften Tempo voran.

Plankstadt lehnt Straßenbahn ab

Schon im Mai 2014 sprang das Signal für den Wiederaufbau einer Überlandstraßenbahn von der heutigen Endstelle Eppelheim über Plankstadt bis zum Bahnhof Schwetzingen auf „rot“. Mit geschätzten Kosten von 42 Millionen Euro sollte in Eppelheim die Strecke bis zum westlichen Ortsrand verlängert werden, wo auch eine Schleife entstanden wäre. Die Strecke sollte außerdem straßenbündig durch den sehr engen Ortskern von Plankstadt (zirka 10.200 Einwohner) führen, der bereits durch eine Umgehungsstraße entlastet wird. Ein optimiertes Konzept sah vor, an den Engstellen die Gleise zusammenzurücken und mit einem Begegnungsverbot für Straßenbahnen zu

⁽¹⁾ Die Planungen sind online einsehbar: www.heidelberg.de/mobinetz/Lde/Start/Downloads.html



An der Haltestelle Dieselstraße steht ein MGT6D noch in der alten Heidelberger Farbgebung



Zwischen den Haltestellen Dieselstraße und Messplatz unterfährt die Straßenbahn zwei historische Eisenbahnbrücken, die einst den Güterbahnhof anschlossen. Heute dienen Sie als Fuß- und Radwege zur Anbindung der Bahnstadt

versehen. Begegnungen mit Pkw wären so möglich geblieben, Lkw hätten jedoch warten müssen. Außerdem sollten mehrere gegenläufige Gleiswechsel beim Beladen oder Arbeiten an den Häusern ein Ausweichen der Straßenbahn auf das andere Gleis ermöglichen. Für Schwetzingen war eine zweigleisige Stumpfendstelle östlich des künftigen S-Bf geplant, also abseits des Stadtzentrums und nicht mehr in Laufweite des touristisch wichtigen Schlosses, wo bis 1974 früher die Wendeschleife gelegen hatte.

Auf die Gemeinde Plankstadt wären Investitionskosten von 1,6 bis 3,2 Millionen Euro zugekommen sowie jährlich über 200.000 Euro Betriebskosten. Der Baubeginn sollte 2016 sein, die Inbetriebnahme 2018. Der Plankstädter Gemeinderat entschied jedoch

am 25. Februar 2014 fast einstimmig, seine Bürger über das Projekt abstimmen zu lassen. Obwohl die Gemeindeverwaltung und die RNV engagiert für die Straßenbahn gewonnen hatten, lehnten dann am 25. Mai 2014 bei der Abstimmung 70,54 Prozent der Wahlberechtigten das Projekt ab. Die Entscheidung war zwar nur für drei Jahre bindend, allerdings erklärte der Bürgermeister, der sich intensiv für die Straßenbahn eingesetzt hatte, nach diesem Ergebnis werde ein Schlussstrich gezogen und die Ortskernsanierung begonnen, die mit Rücksicht auf die Straßenbahnpläne zurückgestellt worden war.

Kurfürstenanlage und Hauptbahnhof

In Heidelberg wurde 2015 für 3,6 Millionen Euro auf rund 580 Meter Länge die

Straßenbahntrasse in der östlichen Kurfürstenanlage für eine Nutzung von Bussen und Bahnen ausgebaut und die Haltestellen barrierefrei gestaltet. Dabei wurden die Haltestellen Poststraße und Adenauerplatz zur Haltestelle Seegarten zusammengefasst und die Haltestelle Stadtbücherei verlegt.

Der Umbau der westlichen Kurfürstenanlage wird zusammen mit einem barrierefreien Ausbau der Haltestelle Hauptbahnhof erfolgen. Die RNV und der Gemeinderat haben sich dabei für eine viergleisige Haltestelle entschieden und dafür die Planfeststellung beantragt. Kernpunkt ist das Heranrücken der Haltestelle an das Bahnhofsgebäude und der Einbau eines kompletten Gleisdreiecks, so dass künftig auch direkt von Wieblingen in Richtung Betriebshof und Bergheimer Straße gefahren werden könnte. Damit sind eventuell auch andere Linienführungen möglich. Außerdem wird westlich des Gleisdreiecks aus Richtung Wieblingen eine Betriebshaltestelle realisiert, damit etwa während des Umbaus Straßenbahnen bis zum Hauptbahnhof fahren können. Dort ist auch ein Gleiswechsel geplant. Damit entfällt die bisherige Praxis für Betriebsfahrten von der OEG-Strecke (etwa von der Hauptwerkstatt in Mannheim) zum nahen Betriebshof mit einem Kurzwenden über einen Gleiswechsel in der heute zweigleisigen Haltestellenanlage Hauptbahnhof. Alle Fahrzeuge mit gleicher Fahrtrichtung sollen künftig am selben Bahnsteig halten (Länge: 60 Meter); derzeit verkehren dort drei Straßenbahn- und drei Buslinien. Die Gleisabstände der mittleren Gleise wurden so gewählt, dass die Buslinien auf den in Asphalt eingedeckten Gleisen die Bahnsteige anfahren können.

Vorgesehen ist, in der westlichen Kurfürstenanlage die Weiche in Richtung Westen mit einer vorgezogenen Zungenvorrichtung zu versehen. In Richtung Osten sollen die Gleise erst in der Kurfürstenanlage zusammengeführt werden, damit zwei Züge parallel die Kreuzung mit der stark befahrenen Mittermaierstraße passieren können. In Richtung Osten wird das Gleis bis zur Haltestelle Stadtwerke asphaltiert und für Busse hergerichtet, dafür wird der Gleisabstand angepasst. Im Mai 2017 beginnen die vorbereitenden Maßnahmen für den Umbau.

Gericht stoppt Neubaustrecke

Die geplante Straßenbahnerschließung der Forschungseinrichtungen im sogenannten Neuenheimer Feld wurden im SM (und SM-Jahrbuch) immer wieder thematisiert. Das Gebiet am nördlichen Neckarufer stellt quasi eine Sackgasse dar und ist wegen seiner Ausdehnung und der heutigen Bebauung auch nicht mit einer einfachen Stichstrecke zu erschließen. Daher entwickelte man den Plan, die Linie 21 von Handschuhsheim kommend über einen 2,5 Kilometer langen Rundkurs mit fünf Haltestellen das Gebiet umrunden



Die heutige Situation am Heidelberger Hauptbahnhof. Die dortige Haltestelle soll vor das Bahnhofsgebäude (links außerhalb des Bildes) verschoben werden und die Position mit der links zu sehenden Straße tauschen

Straßenbahn Heidelberg

Linien	6
Linienlänge	41 km
Haltestellen	63
Betriebshöfe	1
Spurweite	1.000 mm
Stromsystem	750 V Gleichstrom
Fahrzeuge..2 Gt8, 12 M8C, 12 MGT6D, 16 RNV8ZR	

Baustelle am Südausgang des Hauptbahnhofes. Hier entsteht die neue Strecke zwischen Montpellierbrücke und Czernybrücke

ALLE FOTOS: YANNICK SCHÄFFNER



und dann wieder in die Bestandsstrecke einmünden zu lassen. Der Knackpunkt lag darin, dass die Linie 21 weiter in der Nähe des Haupteingangs der Universitätseinrichtungen halten sollte. Dies wurde von der Universität immer abgelehnt, weil hier Umgelände durchschnitten worden wäre. Die Uni wollte die Straßenbahnstrecke immer über den weiter entfernten Klausenpfad schicken, was außerdem Befürchtungen auslöste, dass dadurch dann eine Bebauung der dortigen Felder geradezu zwangsläufig folgen würde (s. SM 6/08). Die Universität verwies auch auf die Auswirkungen einer elektrischen Straßenbahn auf ihre hochempfindlichen Messgeräte. Die RNV hatte dort einen stromlosen Abschnitt vorgesehen. Dafür wurden 2008 sechs Fahrzeuge mit Super-

Caps bestellt. Inzwischen fahren 33 RNV-Bahnen mit dieser Ausrüstung, die deutlich Energie spart.

Nach zahlreichen Gesprächen sah es so aus, als ob es in dieser Frage eine Einigung gäbe und am 10. Juni 2014 erging sogar ein Planfeststellungsbeschluss. Diesen beklagten die Uni und weitere Forschungseinrichtungen jedoch. Und spätestens dann wurde deutlich, dass es um weitaus grundsätzlichere Fragestellungen ging, wegen denen etwa die Uni Eingriffe in Form einer Straßenbahn auf ihrem Gelände nicht hinnehmen konnte. Auch die Studierenden hielten sich auffällig zurück: Aktuell fährt eine Buslinie direkt von den Instituten (und Studentenwohnheimen!) in die Altstadt, wo sich auch zentrale Einrichtungen der Uni befinden. Zwar sollte die

Linie 21 langfristig in die Altstadt bis zum Universitätsplatz verlängert werden, doch um dieses Projekt war es nach dem politischen Grundsatzbeschluss für das „Mobinetz“ bald wieder still geworden.

Am 18. Dezember 2014 entschied der 5. Senat des Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in drei Beschlüssen, dass die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH vom Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 10. Juni 2014 für den Neubau der Straßenbahnlinie ins Neuenheimer Feld („Universitätslinie“) vorläufig keinen Gebrauch machen durfte. (Aktenzeichen 5 S 1444/14, 5 S 1492/14 und 5 S 1518/14).

Es wurde seitens der Stadt weiter intensiv verhandelt und von der RNV auch weitere Änderungen in den Planfeststellungs-



Blick in den Betriebshof in der Karl-Metz-Straße, der aus allen Nähten platzt und nicht mehr zeitgemäß ist – über einen Ausbau oder Ersatz ist noch nicht entschieden

schluss eingebracht, die am 27. Januar 2016 sogar noch zu einem Änderungsplanfeststellungsbeschluss geführt hatten, der die geringe Verlegung eines Teils der Trasse, den abschnittsweise stromlosen Betrieb der Straßenbahnen und die besondere erschütterungsarme Lagerung der Schienen nach einem besonderen Verfahren vorsah. Dieser wurde auch in die Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) einbezogen.

Dessen 5. Senat hob am 11. Mai 2016 jedoch in seinem endgültigen Urteil den Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Karlsruhe auf.

„Auf absehbare Zeit gestorben“

Heidelbergs Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner bedauerte die Entscheidung und verwies darauf, dass die Straßenbahn täglich 10.000 Menschen umweltfreundlich und staufrei befördert hätte. Seine Bewertung: „Nach meiner Überzeugung ist damit die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld auf absehbare Zeit gestorben.“ Jetzt müssten andere Lösungen für die immer längeren Staus dort gefunden werden. Insbesondere solle nun mit allen Beteiligten eine neue Planungsgrundlage für die weitere Gestaltung des Neuenheimer Feldes insgesamt erarbeitet werden. Der Heidelberger Gemeinderat hat am 7. Oktober 2016 ein sogenanntes Masterplan-Verfahren auf den Weg gebracht, in dem die Beteiligten gemeinsam Zukunftsperspektiven entwickeln

wollen. Dabei wird auch eine von verschiedenen Seiten immer wieder geforderte fünfte Neckarquerung eine Rolle spielen, mit der sich der Hauptverkehr ins Neuenheimer Feld von der unteren Neckarbrücke (Ernst-Walz-Brücke) weg verlagern würde. Auf Luftbildern ist gut zu erkennen, dass für eine solche Neckarquerung in Wieblingen (auf dem gegenüberliegenden Ufer) in unmittelbarer Nähe des Autobahnkreuzes Heidelberg Flächen frei gehalten sind. Davon wären auch Wohngebiete betroffen. Es bleibt daher abzuwarten, ob diese Brücke tatsächlich durchsetzbar wäre bzw. ob für sie auch eine Straßenbahntrasse geprüft

werden wird, zum Beispiel als Abzweig von der aus Mannheim kommenden Linie 5.

Per Tram in die neue Bahnstadt

Auf dem Gelände des 1997 stillgelegten Rangierbahnhofs Heidelberg entsteht ein neuer Stadtteil für 12.000 Einwohner mit vielen verkehrsberuhigten Zonen, der „Bahnstadt“ getauft wurde. Die zentrale Erschließung wird durch eine neue Straßenbahntrasse erfolgen, die seit 15. Juli 2016 in Bau ist. Auf diese Strecke wird die Linie 22 verschwenkt, so dass zirka 1,1 Kilometer Bestandsstrecke abgebaut werden können. Damit verbunden ist auch die Sanierung und



Die Strecke in der Rohrbacher Straße wurde vor wenigen Jahren komplett saniert und bekam 30-Zentimeter-Bahnsteige zum niveaugleichen Einstieg in die Bahnen

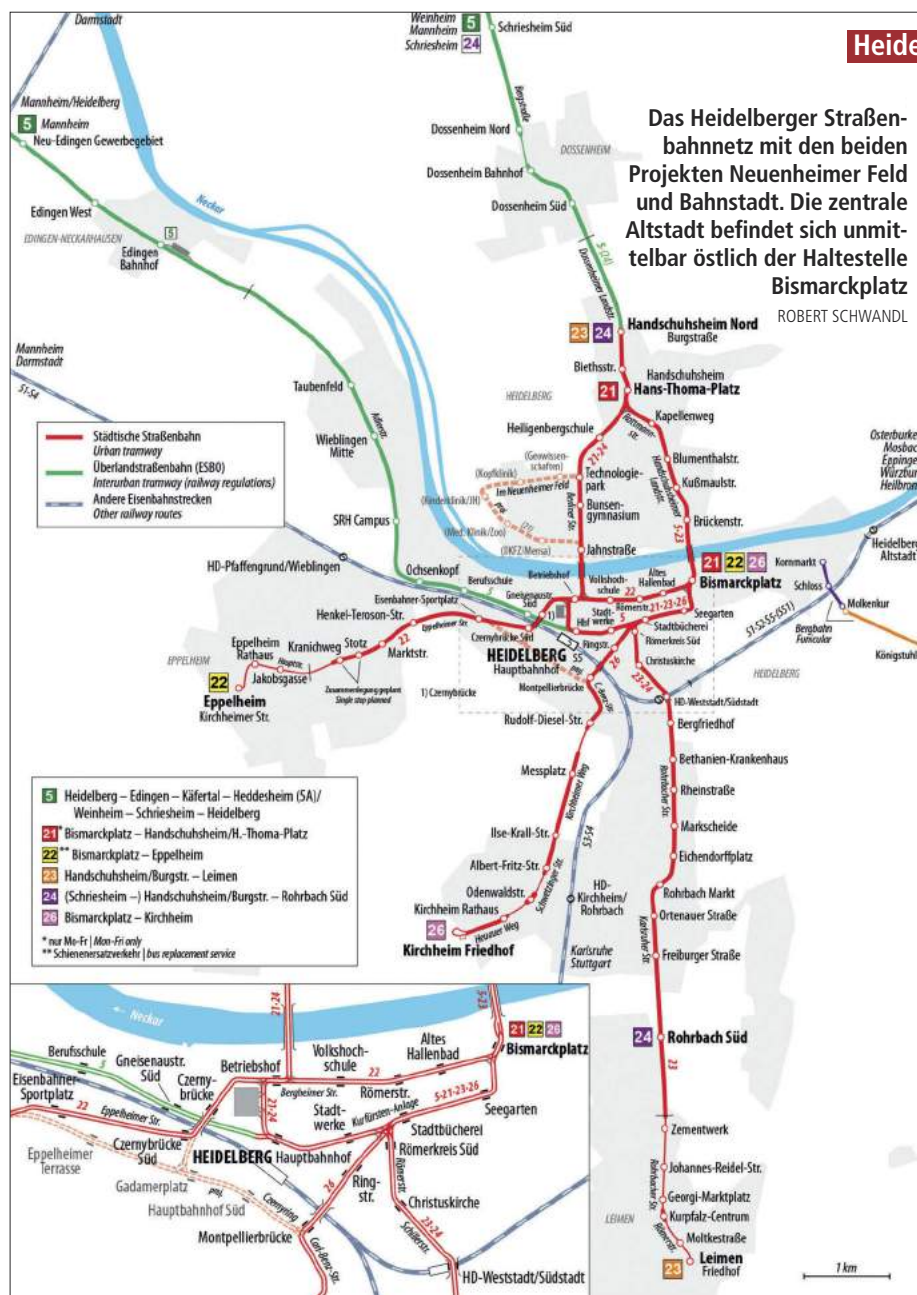
Modernisierung der Bestandsstrecke der Linie 22 bis Eppelheim. Dafür wurde die Straßenbahn zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 außer Betrieb genommen. Der Vorteil ist, dass Linie 22 über eine Haltestelle auch den Südeingang des Hauptbahnhofes anfährt. Danach steuert sie wie heute die Linie 26 über die Montpellierbrücke den Römerkreis an und endet nach Durchfahren der Kurfürstenanlage am Bismarckplatz. Linie 26 wird von Kirchheim künftig einen Umweg durch die Bahnstadt nehmen und so ebenfalls am Südeingang des Hbf. halten. Die fehlenden Anbindung an den Bahnhof war ein Kritikpunkt der Kirchheimer an der Straßenbahn. Wie diese künftig die etwas längere Führung über Czernybrücke und Bergheimer Straße zum Bismarckplatz annehmen werden, bleibt abzuwarten. In der Bahnstadt werden 2,2 Kilometer Neubaustrecke gebaut, die zu einem großen Teil als Rasengleis angelegt werden sollen. Drei Haltestellen entstehen dabei, und für die betriebliche Flexibilität werden beide Verknüpfungen als Gleisdreiecke ausgeführt.

Neue Gleise und neue Brücke nach Eppelheim

Im Stadtteil Pfaffengrund werden die Gleise und Haltestellen der Linie 22 in der Eppelheimer Straße erneuert. Zwischen Henkel-Teroson-Straße und Kranichweg wird ein besonderer Bahnkörper mit grünem Rasengleis gebaut. Die Haltestellen Kranichweg und Stotz werden zu einer neuen barrierefreien Haltestelle Stotz zusammengelegt, die Haltestellen Marktstraße und Henkel-Teroson-Straße werden barrierefrei ausgebaut. Außerdem wird die mehr als 80 Jahre alte Brücke über die Autobahn A 5 zwischen Heidelberg-Pfaffengrund und Eppelheim vor dem sechsstreifigen Ausbau der A 5 erneuert. Die Straßenbahn wird auf der Brücke und bis zur Kreuzung Hildastraße in Eppelheim zweigleisig ausgebaut. Das verbessert die Leistungsfähigkeit der gesamten Strecke und trägt dazu bei, Verspätungen zu vermeiden. Bisher endete die Zweigleisigkeit an der Haltestelle Kranichweg.

In der Stadt Eppelheim (zirka 15.200 Einwohner), deren sehr enger Ortskern von der Straßenbahn eingleisig im Gegenverkehr durchquert wird, regte sich 2016 allerdings überraschend heftiger Widerstand. Die Bürger strengten schließlich einen Bürgerentscheid gegen die zweigleisige Straßenbahnführung auf der neuen Autobahnbrücke an. Dabei kamen sogar Forderungen auf, die Straßenbahn ganz aus Eppelheim zu entfernen und künftig eine Elektrobuss-Linie nach Heidelberg zu betreiben.

Am 3. Juli 2016 nahmen 39,5 Prozent aller Stimmberechtigten in Eppelheim an der Abstimmung teil. 2561 und damit 21,9 Prozent aller Stimmberechtigten lehnten den Antrag



Das Neuenheimer Feld mit aktueller Busbedienung. Im Vordergrund ist die Freihaltetrasse für die Straßenbahn zu erkennen, deren Nutzung das Gericht nun untersagte.



Außenansicht des einzigen Heidelberger Straßenbahndepots in der Karl-Metz-Straße; die Lokalpresse bezeichnet die allabendlichen Rangiermanöver als „Straßenbahn-Tetris“

ab, den Gemeinderatsbeschluss zum Bau einer Brücke mit zweigleisiger Straßenbahntrasse auf eigenem Bahnkörper über die Autobahn A5 aufzuheben. Da die Nein-Stimmen mehr als 20 Prozent aller Stimmberechtigten ausmachten, war das Quorum erfüllt und der Bürgerentscheid rechtsgültig zustande gekommen. Somit war der Weg für die zweigleisige Trasse frei. Im Sommer 2018 soll die Linie 22 dann vom Bismarckplatz über die Bahnstadt nach Eppelheim fahren.

„Straßenbahn-Tetris“ im alten Depot

Auch für einen Neubau eines Straßenbahndepots hatte es zirka 2010 schon konkrete Pläne für einen Standort im Pfaffengrund gegeben. Doch inzwischen sind die dortigen Flächen anderweitig bebaut worden. Der 1901 erbaute und 1915 bzw. 1959 erweiterte Straßenbahn- und Bus-Betriebshof im Stadtteil Bergheim ist in der Bausubstanz marode und entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Da auch die Aufsichtsbehörden davon ausgehen, dass ein Neubau unmittelbar bevorsteht, läuft der Betrieb nur noch mit Auflagen: zusätzliches Personal, Sperrung von Gleisen, Verschließen von Räumen, Rangierverbot in der Nacht. Wegen der nicht ausreichenden Abstellkapazitäten wird jeder freie Meter Gleis nachts ausgenutzt. Die örtliche Rhein-Neckar-Zeitung bezeichnete die all-abendliche Rangierarbeit denn auch als „Straßenbahn-Tetris“. Für die ab zirka 2020 geplanten längeren Neufahrzeuge für den Betriebsteil Heidelberg wäre jedenfalls kein Platz vorhanden. In Heidelberg gibt es nur eine Betriebswerkstatt; größere Arbeiten werden vorwiegend in der Zentralwerkstatt Mannheim durchgeführt.

Am 9. März 2014 hatte die RNV der Öffentlichkeit ihre Neubaupläne vorgestellt, deren Umsetzung nur wenige Tage später beginnen sollte, um noch eine 75-prozentige Förderung des Landes ausnutzen zu können. Auf dem 24.000 Quadratmeter großen Gelände sollten für 48 Millionen Euro bis

2017 eine große Abstellhalle mit innenliegenden Gleisharfen, eine Straßenbahn- und Buswerkstatt mit Waschhalle sowie ein Werkstattgebäude mit Verwaltungsräumen gebaut werden. Die Abstellhalle sollte fünf Durchfahrtgleise für 20 Straßenbahnen mit je 32 Meter Länge und acht Durchfahrtgleise für 24 Straßenbahnen mit je 42 Meter

Länge erhalten. Eine Reserve für weitere fünf Stadtbahnen war eingeplant, denn der Fahrzeugbedarf sollte durch Neubaumaßnahmen aus dem Mobilitätsnetz ja wachsen.

Die RNV betonte damals die zentrale Lage im Netz: Diese erlaube kurze Ein- und Ausrückwege. Bei Betriebshofstandorten am Stadtrand verteuere jeder zusätzliche Kilometer Strecke durch die längeren Ein- und Ausrückfahrten die Betriebskosten um zirka 100.000 Euro pro Jahr. In der Tat sind vom alten Standort durch die vielen Querverbindungen im Netz kurze Einlaufwege möglich und man kann auch bei Betriebsstörungen sehr flexibel reagieren.

Ausgebremst wurde das Projekt, weil das Land Baden-Württemberg deutlich weniger Zuschüsse als erwartet in Aussicht stellte. Also blieb es zunächst beim Status Quo. Aber ein solch großes Areal in kaum 500 Meter Entfernung vom Hauptbahnhof und ansonsten in recht zentraler Lage (wenn auch von der eigentlichen Innenstadt etwas weiter entfernt) ist auch für die Stadtentwicklung interessant. Schon im Rahmenplan von 1994 war daher schon vorgesehen gewesen, dort eine deutliche städtebauliche



Kein Tram-Comeback in der Altstadt?

Das eigentliche Zentrum Heidelbergs ist und bleibt die im Zweiten Weltkrieg unzerstörte Altstadt, deren zentrale Achse die enge Hauptstraße ist. Bis 1976 fuhr in der Hauptstraße auch die Straßenbahn. Seitdem müssen Tram-Fahrgäste ab Bismarckplatz zu Fuß gehen oder auf Buslinien umsteigen, die im Bereich der alten Universität die Altstadt einmal queren. Eine Rückkehr der Straßenbahn in die heutige Fußgängerzone Hauptstraße gilt als ausgeschlossen und eine früher angedachte Führung am Neckarufer entlang

ist durch eine Absage an eine „Vertunnelung“ der Uferstraße, auf deren Dach die Straßenbahn hätte fahren sollen, auch schon wieder vom Tisch. Im „Mobinetz“ ist eine Führung über die Friedrich-Ebert-Anlage (sehr beengt zwischen Altstadt und dem Berghang gelegen) bis zum Uniplatz vorgesehen. Auch diese Führung birgt allerdings viele Engpässe; ernste Konflikte wären vorprogrammiert. Seit dem Grundsatzbeschluss für das Mobilitätskonzept gab es zum Teilprojekt Altstadt allerdings keine konkreten Äußerungen mehr.

Aufwertung vorzunehmen, die den Stadtteil weiter entwickeln sollte ...

Die Entscheidung wird vertagt

Anfang 2017 gab die Stadtverwaltung nun eine Vorlage in die Gremien für eine Verlegung des Betriebshofs zum Ochsenkopf. Dieser war nach näherer Prüfung von zehn Standorten, die teils sehr weit vom Bestandsnetz entfernt gelegen hätten, als einzige Alternative übrig geblieben. Neben dem Gleisvorfeld des Heidelberger Hbf. ist dieses

Gelände des ehemaligen OEG-Güterbahnhofs an der Überlandstrecke nach Mannheim aktuell eine Grünfläche. Im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss stimmte jedoch eine Mehrheit aus SPD, Grünen, Grün-Alternativer Liste, Bunter Linken und Linken dagegen. Die SPD hatte argumentiert, dass die Grünfläche am Ochsenkopf erhalten bleiben müsste und man auf eine politische Entscheidung zur langfristigen Fortführung der Landesförderung für solche Projekte warten sollte. Tatsache ist, dass Hei-

delberg auf eine Förderung angewiesen ist. Das Land wird wohl nur einen schrittweisen Neubau fördern. Schon das macht einen Umbau des jetzigen Standorts kaum noch realisierbar. Der Finanzbürgermeister rechnete schon öffentlich vor, dass der Umbau am alten Standort um die 22,5 Millionen Euro Zusatzkosten verursachen würde. Neben dem Denkmalschutz seien besondere Anforderungen an den Lärmschutz, die äußere Gestaltung und die Begrünung zu stellen. Am Ochsenkopf allerdings müsste man die heutige Strecke der Linie 5 mit Haltestelle verlegen – was dort aber „nur“ Zusatzkosten von rund 15 Millionen Euro verursachen würde.

Der Gemeinderat vertagte Mitte Februar 2017 die Entscheidung auf 2018. Zunächst soll nun für den Bereich Bergheim-West ein Entwicklungskonzept für mehr Lebensqualität mit den Bürgern erarbeitet werden. Würde die Entscheidung für den Ochsenkopf fallen, dann sollen 40 Prozent des alten Depotgeländes als öffentliche Grünfläche ausgelegt werden. Die Planungen für den Ochsenkopf laufen zunächst einmal weiter. Und so heißt es auch bei diesem Projekt weiter: Abwarten!

FRANK MUTH

Heidelberg-Ochsenkopf, an der Linie 5 gelegen: Auf einer Grünfläche im Hintergrund sollte der neue Betriebshof entstehen, eine Entscheidung darüber soll 2018 fallen



Weniger alte Tram an der Oker





Braunschweigs Linie 4 wird modernisiert ■ Der Umbau von Haltestellen in behindertengerechtem Zustand sorgt bundesweit für Baustellen. Auch in Braunschweig stehen solche Maßnahmen an verschiedenen Stellen an, die wieder ein Stück klassischer Straßenbahn verschwinden lassen

Zu den wenigen „klassischen“ Straßenbahnstrecken in Braunschweig gehört der Ostast der Linie 4 vom Leonhardplatz zum Hauptfriedhof und zum Krematorium – so wird die Endhaltestelle noch immer im Volksmund genannt, obwohl sie seit rund einem Jahrzehnt Helmstedter Straße heißt.

Dieser fotografisch durchaus ergiebige Abschnitt weist mit den Haltestellen Marienstift und Ackerstraße noch zwei Haltestellen auf, die nun behindertengerecht umzugestaltet sind. Während erstgenannte je einen Bahnsteig in einer Verkehrsinsel und einen am Straßenrand aufweist, verfügt die zweitgenannte über gar keinen Bahnsteig – Fahrgäste müssen über die jeweilige Fahrbahn gehen, um ihre Straßenbahn besteigen zu können.

Umbau ab Mai 2017

Doch die Bauarbeiten werden nicht nur die Haltestellen betreffen. Vielmehr wird der Abschnitt der Helmstedter Straße zwischen Ackerstraße und Schillstraße für den Individualverkehr als erster Bauabschnitt von Mai 2017 bis Anfang 2018 komplett gesperrt. Beteiligt sind an der Runderneuerung die Stadt Braunschweig, die Verkehrs-GmbH, die Stadtentwässerung (SE/BS), BS Netz und weitere Unternehmen.

Der Straßenbahnbetrieb wird während der Arbeiten eingeleisig beibehalten. Im zweiten Bauabschnitt 2018 wird der weitere Verlauf

komplett erneuert. An eine Vollsperrung für die Straßenbahn ist auf dem Abschnitt bis zur Ackerstraße nicht zu denken, zweigt doch kurz hinter besagter Haltestelle die Strecke zum mittlerweile einzigen Depot ab. Dort wird die 4 während der Bauarbeiten voraussichtlich auch enden, sodass die Passage entlang des Friedhofes eine Weile außer Betrieb sein wird.

Depot-Zufuhr gewährleistet

Aufgrund ihrer Bedeutung als einzige Depot-Anschlussstrecke lassen sich hier neben den drei Plan-Kursen (von Montag bis Freitag üblicherweise zwei 95er und ein 07er) der viertelstündlich betriebenen 4 auch zahlreiche Aus- und Einrücke festhalten, welche besonders in der morgendlichen HVZ neben einzelnen Verstärkern die Vielfalt erhöhen und auch Freunde hochfluriger Straßenbahnen erfreuen. Ist aktuell an einigen Stellen noch viel Glück mit dem regen Individualverkehr nötig, um ein gutes Bild zu erzielen, könnte sich dies nach den Baumaßnahmen gewandelt haben, da eine Entlastung der Straßenzüge geplant sein soll.

LENNART ANTON

Daten und Fakten: Linie 4

Verlauf Inselwall – Rathaus – Helmstedter Straße
Haltestellen 13
Frequenz, Werktage... 15-Minuten-Takt tagsüber
Frequenz, Sonntage 30-Minuten-Takt

OBERN An der Haltestelle Ackerstraße unterquert die 4 das östliche Gleisvorfeld des Braunschweiger Hauptbahnhofs

RECHTS Von der einzigen Endhaltestelle in der Innenstadt fährt die 4 bis zum Krematorium

LINKS Zu Füßen besagter Kirche liegt die Haltestelle Marienstift. Nur für stadteinwärtige Fahrten befindet sich die Haltestelle am Straßenrand

AUFNAHMEN: LENNART ANTON





Fast immer im Schatten des „Teuto“

Mit der Linie 1 durch Bielefeld ■ In der eigentlichen Stadtbahn-Stadt Bielefeld ist doch mehr Straßenbahn geblieben, als man vermuten mag: Ein seltenes Wiedersehen mit Kopfsteinpflaster und Trittstufen, obwohl U-Bahn-Standard in Meterspur nicht zu übersehen ist. Immer vor dem Teutoburger Wald, einer Burg und internationalen Konzernen

Eine Fahrt mit Bielefelds Linie 1 beginnt im nördlichen Stadtteil Schildesche. Unweit der Stadtbahnhaltestelle im 12.000 Einwohner zählenden Vorort ist fast die Grenze von Bielefelds städtischer Bebauung erreicht: Wiesen, Wälder und Felder prägen von da an die ostwestfälische Landschaft. Ebenso im Umkreis der Haltestelle finden sich der Schildescher Ortskern und der Obersee, ein Stausee mit umliegenden Naherholungsbiet, wo sich der 360 Meter lange Schildescher Via-

dukt der Bahnstrecke Hamm – Minden über das Tal spannt. Eine Wendeschleife mit Ein- und Ausstiegshaltestellen und ein Bussteig mit danebenliegendem Imbiss zieren den Beginn der Linie 1. Nachdem die Stadtbahngarnitur von moBiel einmal gegen den Uhrzeigersinn durch die engen Kurven der Wendeschleife gequert ist, hält sie an der Einstiegshaltestelle. In der Regel wird die 1 mit M8D-Doppeltraktionen und teilweise einem zwischengekoppelten MB4-Beiwagen bedient. Nur selten verirren sich M8C-Dop-

peltraktionen aus den 80er-Jahren hierhin. Kaum haben die Fahrgäste die Bahn in Schildesche bestiegen, schließen schon die Türen und die 68 Meter lange Garnitur setzt sich in Bewegung.

Unterwegs auf Kleinbahntrasse

Unmittelbar nach der Haltestelle verschwindet die 1 im Dunkeln und unterquert in einem Tunnel ein Schulzentrum. So schnell es dunkel wurde, so schnell wird es auch wieder hell: Nach Verlassen des kurzen



Die dreigleisige Stationshalle am Hauptbahnhof fällt vor allem durch die wellenartigen Scheiben aus Eisen an der Decke auf

LINKS Zwei Übergänge zwischen Werkshallen haben die beiden bunten Werbebahnen vom Typ M8D in Sudbrack zu unterqueren. Sie gehören zum ostwestfälischen Haushaltswarenhersteller Miele

ALLE AUFNAHMEN: FELIX FÖRSTER

hausstraße, der sie in Straßenseitenlage über die Haltestelle Deciusstraße hinaus folgt. Unbehelligt vom sich stauenden Individualverkehr macht die Linie 1 nun richtig Tempo und düst dem Süden entgegen. Mittlerweile befindet sich die Stadtbahn im Stadtteil Sudbrack und es folgt die Haltestelle Johannesstift. Das namensgebende Gebäude ist das evangelische Krankenhaus Johannesstift, welches heute von der „von Bodelschwingschen Stiftung Bethel“ betrieben wird und dessen Pforte unweit der Haltestelle liegt.

An Staubsaugern und Waschmaschinen vorbei

Die lange M8D-Garnitur setzt sich nach kurzem Aufenthalt wieder in Bewegung und erreicht Straßenplanum. Von nun an teilt sie sich ihre Gleise auf der Schildescher Straße mit dem Individualverkehr. Zur Nachmittagsstunde ist hier schon mal so viel los, dass das zügige Fahren von vorhin schnell in Vergessenheit gerät. Kurze Zeit später fällt ein Übergang zwischen zwei Hallen auf, der die Stadtbahngleise nur knapp über der Oberleitung kreuzt. Ganz oben drauf prangt ein rot-weißer Schriftzug: „Miele“. Die Stadtbahn zwingt sich nun zwischen den Werkshallen des allseits bekannten Herstellers für Haushaltsgeräte hindurch.

Das heute weltweit tätige Unternehmen wurde 1899 vom Techniker Carl Miele und dem Kaufmann Reinhard Zinkann gegründet. Zu Anfang stellten sie Milchkentrifugen in einer alten Säge- und Kornmühle nahe Gütersloh her. Über die Jahrzehnte erweiterte sich die Produktpalette über Buttermaschinen, Waschmaschinen und Ein-

Daten & Fakten Linie 1

Betreiber	moBiel GmbH (Stadtwerke Bielefeld)
Linienlänge	ca. 11 Kilometer
Spurweite	1.000 mm
Anzahl Haltestellen	22
Fahrzeit	30 Minuten
Takt	Alle 10 Minuten, in den Randzeiten, Sonn- und Feiertags alle 15 Minuten
Eingesetzte Wagen	M8D (Baujahre 1994 bis 1998) Heck an Heck gekuppelt, teils ergänzt durch MB4-Beiwagen. Selten auch M8C-Doppeltraktionen (Baujahre 1981/83/86/87)
Benötigtes Ticket	Preisstufe 1 BI (Einzelticket (90 min gültig) 2,50 Euro oder Tagesticket 6,50 Euro)

Tunnels verläuft die Stadtbahn eng eingepfercht zwischen Böschungen durch ein Wohngebiet und erreicht nach kurzer Zeit die Haltestelle Heidegärten. Diese weist zwei versetzte Bahnsteige innerhalb des Trops auf, welche nur mit einer Überführung miteinander verbunden sind.

Während der recht zügigen Weiterfahrt werden die Böschungen an den Seiten niedriger, bis sie gänzlich ganz verschwunden sind und nur noch Hecken den Blick in die Gärten der umliegenden Wohnbebauung

versperren. In diesem Bereich ist die Bielefelder Stadtbahn auf einem ehemaligen Kleinbahntrasse unterwegs. Von 1901 bis 1956 fuhr hier die meterspurige Bielefelder Kreisbahn (BKB), welche mit einem 34 Kilometer umfassenden Netz das ländliche Bielefelder Umland erschloss.

Die heutige Stadtbahnstrecke gehörte zur Strecke von Bielefeld nach Schildesche und weiter Richtung Enger beziehungsweise Werther. Rund 14 Jahre nach der Einstellung des Personenverkehrs auf der Strecke Richtung Schildesche begann die damalige Bielefelder Straßenbahn die Trasse ab 1968 zu nutzen. Die heute als Stadtbahn bezeichnete Linie 1 profitiert dabei vor allem von einem zügigen Vorankommen auf dem Weg Richtung Innenstadt.

Durchs Sudbrackgebiet gen Süden

Rund eine Fahrtdauer von der Haltestelle Heidegärten entfernt trifft sie auf die zwischen Hecken versteckte Haltestelle Kattenkamp. Sie weist wie die meisten Stationen der 1 einen Mittelbahnsteig auf. Auf eine kurze Verweildauer folgt die Einfahrt in eine weite S-Kurve. In diesem Bereich befindet sich eine nur bei Bedarf genutzte Wendeschleife, auf die der aufmerksame Fahrgast aufgrund des dichten Grün nur einen kurzen Blick erhaschen kann. Am Ende jener S-Kurve trifft die Linie 1 auf die Beck-



Die Sparrenburg auf dem Sparrenberg thront hoch oben über Bielefeld. Das Café und der Turm, welcher bestiegen werden kann, laden zu einem Besuch ein

Die Sparrenburg

Zwischen Innenstadt und Bethel thront auf dem Sparrenberg die Sparrenburg. Nur rund fünf bis zehn Laufminuten sind es ab den Haltestellen Adenauerplatz und Bethel hinauf zum Café und dem 37 Meter hohen Aussichtsturm, der einen Blick weit über Bielefeld, das Dr.-Oetker-Gelände und den Pass im Teutoburger Wald bietet – bei

bestem Wetter sogar bis zum Wiehengebirge! Die Sparrenburg wurde im 13. Jahrhundert erbaut und diente vor allem dem Schutz des Passes und der Stadt. Im 15. Jahrhundert erfolgte der Ausbau zur Festung und im 17. Jahrhundert waren dort rund 1500 Mann stationiert. Seit 1897 befindet sich das Areal im Besitz der Stadt Bielefeld. FFÖ

bauherden bis hin zu Motorrädern, Automobilen und Fahrrädern. Aktuell werden in den Hallen direkt neben den Stadtbahngleisen Staubsauger und Waschmaschinen hergestellt.

Echte Tram und dann U-Bahn

Weitgehend unbehelligt von der weltweiten Bedeutung der Hallen direkt am Gleisrand macht sich die Linie 1 weiter auf den Weg Richtung Innenstadt – und zwar immer noch wie eine „echte“ Straßenbahn eingezwängt von PKW und LKW. In einer seichten Kurve führen die Gleise um ein paar Wohnhäuser, um dann etwas abrupt die Straße nach links zu queren und wieder auf eigenen Bahnkörper zu münden. Kaum haben die Gleise wieder eigenes Planum erreicht, bremst die Stadtbahn ab und lässt die Fahrgäste an der Haltestelle Sudbrackstraße wechseln.

Darauffolgend geht sie ins Gefälle: Rechts und links werden die Betonmauern höher, bis sie schließlich in den 1991 eröffneten Innenstadttunnel eingefahren ist. Tief unter

Nach der Haltestelle Landgericht geht es auf Rasengleis steil bergauf Richtung Teutoburger Wald. Immer wieder beeindruckend wirken die M8D mit dem zusätzlichen Beiwagen in Zugmitte

der Erde werden zuerst die Gleise der Eisenbahnstrecke Hamm – Minden unterquert.

Tief unter der Innenstadt

Während der langen Fahrt durch das Dunkle des Innenstadttunnels treffen die Gleise der Linie 1 auf die der Linie 2 aus Richtung Milse und Altenhagen. Nach zwei Minuten erreichen beide Linien die Tunnel-

haltestelle Hauptbahnhof. Der Bahnsteig der Linien 1 und 2 mit den Fahrtzielen Senne und Sieker liegt eine Etage unter der dreigleisigen Tunnelhalle, von der alle anderen Fahrtrichtungen der Bielefelder Stadtbahnlinien erreicht werden. Der gesamte Haltestellenbereich ist in einem dunklen Schachbrettmuster der Bodenfliesen und grauen Wänden gehalten. Nur seitlich am Bahnsteig der 1 erstrahlt als einziger Farbtupfer ein langer gelber Lichtstrahl. Der Aufenthalt in der Haltestelle ist allerdings auch nicht allzu lang, denn schon rumpelt die Bahn wieder los und steigt an. Nach kurzer Zeit trifft sie auf die Gleise der Linien 3 und 4 aus Richtung Babenhausen und Lohmannshof.

Ein kleiner Stadtbahnstau zwischen Zentrum und Rathaus

Die Fahrt ist nun nicht mehr so zügig, wie man in einem Stadtbahntunnel vielleicht erwarten mag. Aber das dürfte hier auch seinen Grund haben: Die 1 durchfährt einen der am meisten frequentierten Stammtunnel Deutschlands und so kommt man um einen allfälligen Stau auch in der Stadtbahn nicht drumherum.

Dennoch erreicht die dreiteilige M8D-Garnitur die nächste Haltestelle Jahnplatz. Neben dem Hauptbahnhof ist dies der wichtigste Umsteigeknoten im Bielefelder Nahverkehrsnetz. Für deutlich spürbare Fahrgastfrequenzen sorgt die zentrale innerstädtische Lage und die Umsteigemöglichkeit zu zahlreichen Buslinien.

Auffallend in der Tunnelstation sind die historischen Aufnahmen aus der Innenstadt, sowie die durch zahlreiche Lampen wie ein Lichtermeer wirkenden Aufgänge an den beiden Enden der Station. Trotz dem umfangreichen Fahrgastwechsel kann die 1 die Tunnelstation wieder zügig verlassen und





Ein Zug der Linie 2 nach Altenhagen fährt soeben in den 1991 eröffneten Innenstadtunnel ein, der zu den meistbefahrenen in Deutschland zählt. Im Hintergrund das Rathaus aus dem Jahr 1904 und der neuere Anbau links

erreicht zwei Fahrminuten später das Tageslicht.

Zwischen Rathaus, Stadttheater und Nähmaschinen

Kaum wieder an der Oberfläche angelangt, kommt der Stadtbahnzug wieder zum Stehen. Ein Halt am Rathaus ist angesagt. Dieses befindet sich in Fahrtrichtung Senne links hinter der Haltestelle und wurde 1904 eröffnet. Im

gleichen Jahr wurde das direkt danebenliegende Stadttheater fertiggestellt, welches ebenso in der auffallenden Architektur des Jugendstils erbaut wurde. Für die Linie 1 geht es jedoch weiter Richtung Süden. Unmittelbar nach der Haltestelle Rathaus zweigt die Linie 3 nach links in die Nikolaus-Dürkopp-Straße ab. Beidseits der Gleise finden sich die ehemaligen Gebäude der Dürkopp Adler AG. Nikolaus Dürkopp gründete im Jahr 1867

eine Nähmaschinenfabrik, die stetig wuchs. Ende des 19. Jahrhunderts war Bielefeld eines der deutschen Zentren für die Nähmaschinenproduktion. Heute ist Dürkopp Adler ein international tätiges Unternehmen für Industrienähmaschinen.

Am Bunker Ulmenwall und Landgericht vorbei

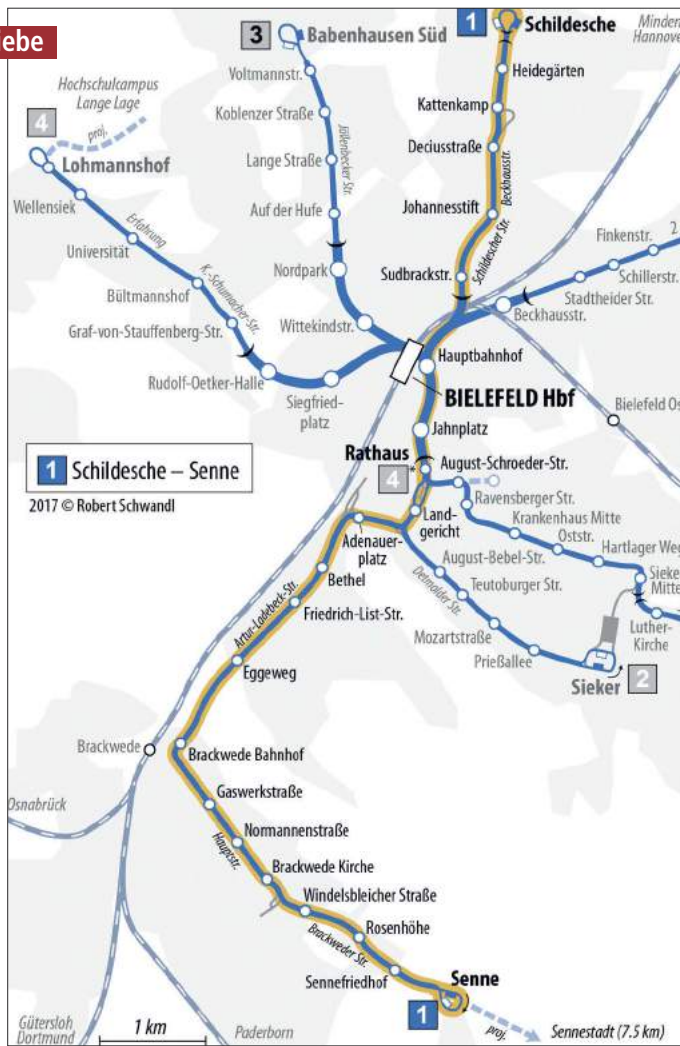
Nachdem der kurze Blick in die Nikolaus-Dürkopp-Straße vorüber ist, geht es für Bielefelds Linie 1 auf Rasengleis und entlang des Wendegleises der Linie 4 zur Haltestelle Landgericht. Mit der kräftigen Steigung kämpfend, folgt sie dem nebenliegenden parkähnlichen Grünstreifen zur Kreuzung Niederwall/Kreuzstraße am historischen Gebäude des Landgerichts. Hier befindet sich auch der Bunker Ulmenwall. Was heute ein Kulturzentrum ist, war ab 1938 und im Zweiten Weltkrieg ein Bunker für die Erstversorgung von verletzten Passanten.

Hohe Türme und die Kunsthalle

Direkt am Eingang zum Bunker Ulmenwall geht es für die 1 scharf rechts um die Kurve

Kreuzung zweier Kurse der Linie 1 am Rathaus. In den Nachmittagsstunden herrscht hier schon mal dichtes Gedränge auf den Bahnsteigen. Rechts im Hintergrund das 1904 eröffnete Stadttheater





LINKS Von Nord nach Süd verläuft Bielefelds Linie 1 von Schildesche nach Senne. Die Haltestellen Hauptbahnhof und Jahnplatz liegen im dicht befahrenen Innenstadtunnel

RECHTS Im Abendlicht des 16. März 2017 biegt eine M8C-Doppeltraktion um die Kurve am Adenauerplatz. Nur ein kurzer Blick auf das mächtige Gebäude der Kunsthalle ist möglich. Links sind noch Teile eines bedarfsweise genutzten Wendegleises zu erkennen



in Straßenmittellage, während die Linie 2 nach Sieker in entgegengesetzter Richtung abzweigt. Weiterhin auf Rasengleis düst die Linie 1 förmlich dem auf vier Spuren aufgeteilten Individualverkehr weg. In unmittelbarer Umgebung folgen das Naturkundemuseum und die Neustädter Marienkirche. Sie wurde ab 1293 im gotischen Stil erbaut und besitzt zwei Türme, deren beachtliche Höhe von knapp 80 Metern und damit imposante Statur im Stadtbild aus der Straßenbahn nur ansatzweise zu erahnen ist. An der Haltestelle Adenauerplatz folgt das nächste prägende

Element Bielefelds: Die Kunsthalle. Errichtet wurde sie von 1966 bis 1968 und widmet sich heute deutscher und internationaler Kunst des 20. und 21. Jahrhunderts.

Zügig Richtung Süden

Die letzten zwei Fahrtminuten fährt die Linie 1 entlang des Bergrückens des Teutoburger Walds, um ihn nun zu erklimmen: Nach einer engen Linkskurve strebt sie weiterhin in Straßenmittellage einem Pass entgegen. Rechts und links der Gleise finden sich die Hänge des Teutoburger Walds, den die Stadtbahn

nun queren will. Der 105 Kilometer lange Höhenzug durchschneidet mit Höhen von bis zu 450 Metern Ostwestfalen und wird oft liebevoll „Teuto“ genannt. Während auf der einen Wagenseite die Bahnstrecke Hamm – Minden und der Johannisberg mit seinen Weinreben den Ausblick dominieren, ist es auf der gegenüberliegenden Seite der Sparrenberg. Die M8D-Garnitur verlässt nun den Stadtteil Mitte und erreicht Gadderbaum. An der Haltestelle Bethel erahnt man die Bedeutung des Stadtteils für Bielefeld: Zum einen findet sich unweit der Bahngleise die Zentrale





der von Bodelschwingschen Stiftungen Bethel. Sie ist heute mit 18.000 Mitarbeitern das größte Sozialunternehmen Europas. Den Anfang machte 1867 eine Anstalt für Menschen mit epileptischen Erkrankungen. Über die Jahre entwickelten sich um das Gelände ein eigener Stadtteil. Noch heute findet man hier Gebäude von 1867.

Pudding, Backpulver und Pizza

Auf der gegenüberliegenden Seite fällt ein weiteres Unternehmen auf, was für Bielefeld nach wie vor prägende und touris-

che Bedeutung hat: Dr. Oetker. Die Geschichte des heute 27.000 Mitarbeiter zählenden Weltkonzerns beginnt im Jahr 1891 in einer Bielefelder Apothekerstube. Dr. August Oetker erfindet in diesem Jahr das Backpulver Backin. Für das junge Unternehmen geht es rasch bergauf: Bereits in den 1920er-Jahren zählt es 600 Mitarbeiter und hatte einen europaweiten Vertrieb. Diese Entwicklung setzte sich über die Jahrzehnte mal mehr oder weniger stark fort. Seit 2005 findet sich unmittelbar neben der Haltestelle Bethel die Dr.-

Oetker-Welt, eine Art Museum der Unternehmensgeschichte. Mit Verlassen der Haltestelle folgt die Linie 1 der vierspürigen Artur-Ladebeck-Straße und noch immer liegt das Dr.-Oetker-Gelände neben den Gleisen. Das ist auch über die Haltestellen Friedrich-List-Straße und Eggeweg hinaus der Fall. Über die Jahrzehnte wuchs der Oetker-Standort in Bielefeld stetig an. Mit dem weiteren Aufkauf von Gelände entwickelte sich so ein langgestrecktes und nur selten durch Wohnhäuser unterbrochenes Fabrikgelände zwi-



M8C 592 durchfährt die enge Kurve am Brackweder Bahnhof



Markant ist die Kreuzung an der Endstation Senne, die ein Durchfahren der Wendeschleife im Uhrzeigersinn ermöglicht. TW 570 erblickt hier nach Durchfahrt durch den dunklen Wald wieder Tageslicht



Etwas Geschichte der 1

Die Linie 1 verläuft heute nicht nur auf einer ehemaligen Kleinbahnstrecke, sondern auch auf Bielefelds ältester Straßenbahnstrecke. Am 20. Dezember 1900 wurde diese zwischen dem heutigen Johannesstift und Brackwede eröffnet. Ein Jahr später erfolgte die Verlängerung im Norden nach Schildesche und im Süden nach Brackwede Dorf und 1912 nach Sennefriedhof. Seit 1968 benutzt die 1 die ehemalige Trasse der Bielefelder Kreisbahnen zwischen Kattenkamp und Schild-

esche. Mit Inbetriebnahme der neuen „Stadt-Bahn“ und damit der innerstädtischen Tunnelstrecke am 28. April 1991 war die 1 offiziell keine Straßenbahn mehr, dafür aber neun Minuten schneller unterwegs. Doch die Idee, die Straßenbahn endgültig aus Bielefeld zu verbannen, ist nicht immer gelungen: Man denke an die schönen und engen Straßenslagen in Sudbrack und Brackwede – oder aber auch an zahlreiche Ampeln, die das Vorankommen gerne etwas verzögern. FFÖ

Wie eine „echte“ Straßenbahn schwingt sich die 1 um die Wohnhäuser nahe der Haltestelle Windelsbleicher Straße, wo eine aufgelockerte Vorort-Bebauung vorherrscht



schen Stadtbahn und der Eisenbahnstrecke Hamm – Minden.

Die Passhöhe ist erreicht!

Nach der Haltestelle Eggeweg geht es für die Linie 1 nun steil bergauf. Zügig erklimmt sie den Pass inmitten des Teutoburger Walds. In einer seichten Linkskurve ist es endlich geschafft und die 1 hat die Passhöhe erreicht. Fast schon erleichtert über das Ende der Steigung eilt die Bahn im Gefälle in Richtung des Brackweder Bahnhofs. Doch hier beginnt die Steigung erneut: Mit Einbiegen in die Hauptstraße geht es abermals bergauf zur Haltestelle Gaswerkstraße. Hier ist die Linie 1 wieder eine echte Straßenbahn: Eingepfercht zwischen hohen Mehrfamilienhäusern und parkenden Autos hält sie auf der zweispurigen Kopfsteinpflaster-Straße und fährt die Trittstufen an den Türen aus.

In Hanglage nun nach Osten

In den nach links abzweigenden Straßen erblickt der aufmerksame Fahrgast aufgelockerte Wohnbebauung und nicht allzu weit entfernt den Höhenzug des Teutoburger Waldes. Auf der rechten Wagenseite hingegen gehen die Straßen tief hinab. Weiter entlang des Bergrückens erreicht die Stadtbahn die Haltestelle Normannenstraße, wo abermals drei Stufen zu überwinden sind, bevor man es sich in den gepolsterten Sitzen des M8D gemütlich machen kann. Die Geschäfte des Einzelhandels werden dichter und der Brackweder Ortskern deutet sich

Bald noch weiter als Senne?

In Bielefeld gibt es unzählige Ideen zum Stadtbahnausbau. Mit den vor rund zehn Jahren entwickelten Verlängerungsideen würde sich das Streckennetz glatt verdoppeln! Konkret die Linie 1 betreffend gibt es drei Planungen: Zum einen die Verlängerung von Schildesche zum Obersee, dessen Umsetzung laut Wirtschaftlichkeitsprüfung aber fraglich erscheint. Auch eher unwahrscheinlich ist der Abzweig ab Brackwede Bahnhof nach Süden Richtung Ummeln. Deutlich wahrscheinlicher ist hingegen der Bau der Strecke von der Schleife Senne in die knapp sieben Kilometer entfernte und 21.000 Einwohner zählende Sennestadt. Dafür laufen die konkreten Planungen bereits.

FFÖ



Etwas heruntergekommen wirkt die Haltestellenanlage in Senne

an. Dieser ist auch an der Haltestelle Brackwede Kirche erreicht. Die namensgebende Kirche ist die Bartholomäuskirche, welche 1892 im neugotischen Stil errichtet wurde. Ein geschwinder Fahrgastwechsel ermöglicht die zügige Weiterfahrt durch eine weite S-Kurve zur Haltestelle Windelsbleicher Straße. In diesem Bereich liegt auch eine Stumpfendstelle, die bei Bedarf genutzt werden kann. Die Wohnbebauung wird wieder aufgelockerter und der Blick aus dem Wa-

genfenster grüner. Nach einer kurzen Straßenquerung befindet sich die Linie 1 wieder auf eigener Trasse und fährt in die erstmals wieder mit Hochbahnsteigen ausgestattete Station Rosenhöhe ein. Der Stadtbahnzug setzt sich wieder schnell in Bewegung und fährt zügig durch dichte Baumreihen zum Sennfriedhof. Eine weitere Fahrtminute später erreicht er die Wendeschleife Senne. Hier endet die Fahrt mit Bielefelds Linie 1. Die heruntergekommenen Wartehäuschen

laden allerdings nicht zum langen Verweilen ein. So setzt sich die Bahn wieder in Bewegung, rückt zur Einstieghaltestelle vor und beginnt abermals ihre Fahrt nach Norden. Für in Senne gestrandete Fahrgäste bietet sich außer dem Gang in den Teutoburger Wald, nur die Weiterfahrt in Bussen Richtung Buschkamp, Sennestadt und Windelsbleiche an.

FELIX FÖRSTER

*mit freundlicher Unterstützung von
Meinolf Weismüller, Bielefeld*



Sie begeistern sich für alle Themen rund um die Bereiche Automobile, Motorräder, Flugzeuge und Schiffe und Sie lieben Bildbände und Sachbücher? Sie möchten Teil eines dynamischen und engagierten Teams in München Schwabing sein? Dann suchen wir SIE!

Produktmanager/Lektor (m/w)

Buch - Verkehr & Technik, mit Option Teamleitung

Ihr Herz schlägt für alles, was zwei oder vier Räder hat? Carl Benz begeistert Sie ebenso wie Bill Harley oder Elon Musk? Sie sind der Faszination Technik erlegen? Sie besitzen ein gutes Gespür für die Bedürfnisse des Marktes und der Zielgruppe und verfügen über eine hohe Fachkompetenz als Bücher-Macher? Wenn Sie dann noch großes Engagement und eine entsprechende Qualifikation mitbringen, dann sind Sie bei uns richtig.

Wenn Sie auf der Suche nach tollen Entwicklungschancen, einem sicheren und attraktiven Arbeitsplatz und einem hoch motivierten und netten Team sind, dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbung. Ihre ausführlichen Unterlagen (max. 5 MB) senden Sie bitte an:

GeraMond Verlag GmbH, Denise Fischer, Infanteriestraße 11a, 80797 München
oder per Email an bewerbung@verlagshaus.de.

Details zu dieser und anderen vakanten Positionen finden Sie auf www.verlagshaus.de/stellenangebote

GeraMond ist einer der führenden Verlage für Special-Interest-Publikationen im Bereich Verkehrsgeschichte und -technik. Unsere Leser begeistern wir u.a. mit folgenden Marken:

AutoClassic

TraktorClassic

**FLUGZEUG
CLASSIC**

BAHNEXTRA

**eisenbahn
Modellbahn magazin**

Ein Unternehmen von

GERANOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS



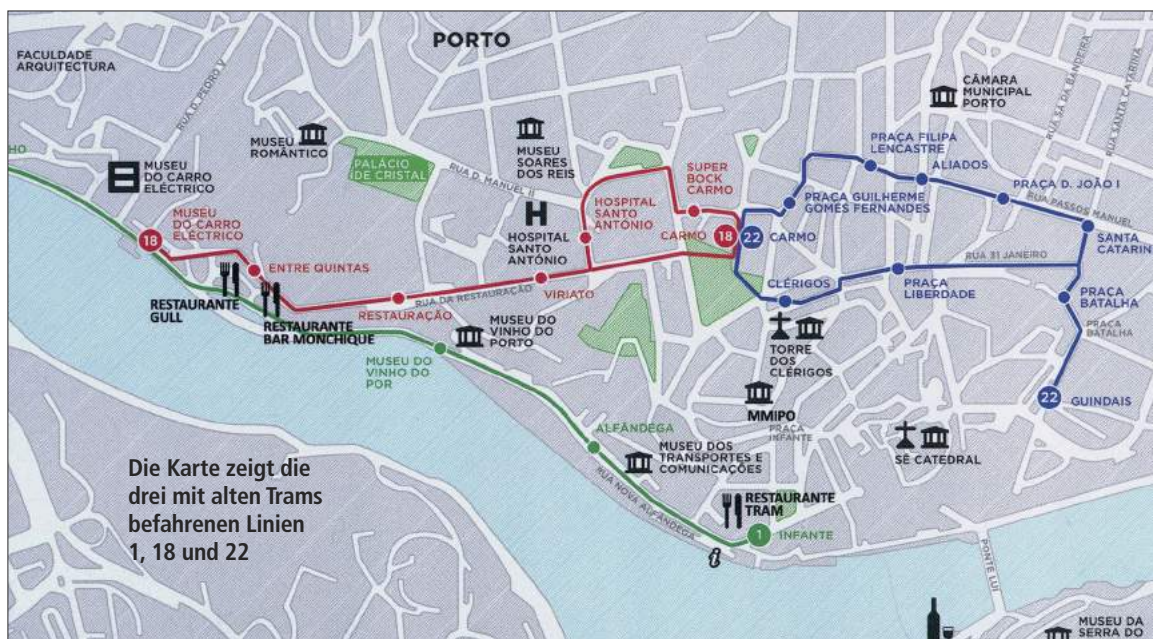
Planmäßig historisch

Nostalgische Straßenbahnen in Porto ■ Nicht nur in der portugiesischen Hauptstadt Lissabon fahren alte Trams: In Porto gibt es neben einem modernen Stadtbahnnetz auch drei Straßenbahnlinien, auf denen ausschließlich alte Trams im Einsatz sind



Die Küstenstadt Porto verfügt über eine wunderschöne, auf Hügeln erbaute Altstadt. Die Straßenbahnwagen der Nahverkehrsgesellschaft STCP, die hier die Steigungen erklimmen oder am malerischen Ufer des Douro entlangfahren, sind alle – im Gegensatz zu jenen in Lissabon – im fahrtechnischen Originalzustand. Dezent Modernisierungen wie der Einbau von Schienenbremsen, ein kleines Bordinformationssystem für das

Der Arbeitswagen 48 rangiert mit dem Beiwagen 1 im Depot Massarelos



Triebwagen 218 auf Linie 22 und 131 als Linie 18 am Depot Massarelos



Sitze im Wagen 131 mit umklappbaren Rückenlehnen in originalen Sitzgestellen von J. G. Brill in Philadelphia, USA. Die Inschrift weist auf den Hersteller hin



Fahrpersonal und eine vorhandene Kleinspannungsanlage stören nicht.

Uralte Antriebstechnik

Die eigentliche Antriebstechnik mit Kurbfahrschalter, Tatzlagermotor und Kraftübertragung vom Ritzel (kleines Zahnrad auf der Ankerwelle des Motors) auf das große Zahnrad auf der Achse ist original! Hier entsteht übrigens beim Ineinandergreifen der Zahnräder das typische, anschwellende, mahlende Geräusch beim Anfahren. Das Aufeinanderschlagen der Zähne erfolgt so schnell, dass die einzelnen

Schläge das durchgehende brummende, in höheren Geschwindigkeiten heulende Geräusch ergeben.

Die 45 modernisierten Wagen in Lissabon besitzen Kardantrieb und vermitteln die-

Portos nostalgische Linien

Linie	Verlauf	Takt
1	Infante – Passeio Alegre	20 Minuten
18	Massarelos – Carmo	30 Minuten
22	Ringlinie Carmo – Batalha – Carmo	30 Minuten

ses einzigartige Fahrgefühl schon längst nicht mehr!

Portos Veteranen

Die heute noch in Porto eingesetzten Wagen entstammen lt. Tramways of Portugal, J. H. Price, 1972, verschiedenen Bauserien: Die Nummern 112–114 und 120–136 wurden 1910 bei Brill/USA gebaut und zwischen 1925 und 1938 in Porto modernisiert; ab 1948 erhielten die Wagen geschlossene Plattformen.

In Porto entstanden zwischen 1938 und 1945 die Wagen 200–223. Ebenfalls vor Ort



OBEN Wagen 203 und 220 im Depot Massarelos, Triebwagen 203 ist für die Stadtrundfahrten hergerichtet, die es seit Juli 2011 nicht mehr gibt, im Einsatz war der Wagen im Oktober 2016 nicht

LINKS Neu aufgearbeiteter Radsatz mit gerade verzahntem Großrad im Depot Massarelos

wurden zwischen 1926 und 1928 die Maximumtriebwagen 270–277 gebaut, wobei Drehgestelle von der Bergischen Stahlindustrie in Remscheid verwendet wurden.

Betrieb ab 8 Uhr morgens

In Porto kann der geneigte Straßenbahnliebhaber schon morgens eine ganz besondere Atmosphäre erleben. Um 8:03 Uhr fährt der erste Wagen der Linie 18 vom Depot Massarelos ab. Die Fahrt durch die Rua da Restauracao verläuft in starker Steigung hinauf nach Carmo, einem hochgelegenen innerstädtischen Platz. Natürlich sind um diese Zeit noch keine Touristen unterwegs und so sind die den halben Wagen füllenden Fahr-

gäste alles Einheimische auf ihrem Weg zur Arbeit. Man kennt sich und unterhält sich um diese Zeit schon recht angeregt.

Die Innenstadtlinie 22 beginnt mit ihren Touren erst eine Stunde später. Auf ihrer Fahrt von Carmo zum Praca das Batalha fährt sie auf den interessantesten Innenstadts Strecken auf beeindruckenden Steigungen und Gefällen. Schon bald macht sich das Leben der Großstadt bemerkbar und immer wieder blockieren Lieferfahrzeuge für die vielen kleinen Geschäfte die Gleise. Ab der Mittagszeit wird es für das Fahrpersonal schwer den Fahrplan einzuhalten. Der Verkehr wird immer dichter und die alte, scheinbar aus der Zeit gefal-

Betriebsfähige STCP-Wagen

- 131, 143, 203, 205, 213, 218, 222 (Brill 1910)
- 270 (Brill 1928)

lene Bahn muss teilweise im Stau „mitschwimmen“. Trotzdem ist die Fahrt durch die engen Straßen der Altstadt ein unvergleichliches Erlebnis.

20 Minuten in der Linie 1

Die Linie 1 befährt mit gut 20 Minuten Fahrzeit die längste Strecke. Sie führt von Infante nach Passeio Alegre immer am Fluss Douro entlang. Offensichtlich haben viele Touristen die Information, wie praktisch es ist, den kurzen Fußweg aus der Innenstadt hinunter zur Endstelle Infante zurückzulegen. Dort sind die Wagen meistens bei der Abfahrt schon gut gefüllt. Deshalb ist die Linie 1 die einzige, die in der Nachmittagszeit im 20-Minuten-Takt verkehrt. Dazu werden drei Triebwagen benötigt. Auch diese Fahrt ist sehr reizvoll. Neben dem Blick auf das Wasser des Douro sieht man nach der Abfahrt auf der rechten Seite steil am Hang hochgebaute Wohnhäuser, deren Alter wohl mehrere hundert Jahre beträgt. Eingeliegt mit Ausweichen ist der Charakter der Strecke. Sie führt am Depot Massarelos vorbei, wo sich auch das empfehlenswerte Straßenbahnmuseum befindet. Gegebenenfalls bietet die Linie 18 von hier aus dann auch wieder die

Maximumtriebswagen 274
im Depot Massarelos,
bereitgestellt für eine
Sonderfahrt mit Kindern



Der Fahrerstand des Triebwagens 205, ganz links das elektronische Bordinformationssystem für das Fahrpersonal



Wagen 213 auf der Innenstadtlinie 22 in der Rua de Augusto Rosa, kurz vor Erreichen der Endstelle Batalha

AUFNAHMEN: JÖRG LANGFELD



Möglichkeit, hinauf in die Stadt zu fahren. Unter einer großen Straßenbrücke hindurch verläuft die Strecke weiter vorbei an kleinen Häusern, deren Bewohner ihre Boote mit Fischfangnetzen im Duoro verankert haben. Auch hier kommt es vor, dass parkende Autos auf dem Gleis zum unfreiwilligen Aufenthalt zwingen. Von der Endstelle Passeio Alegre aus, benötigt man noch einen gut zehnminütigen Fußweg, um zur Flussmündung des Douros in den Atlantik zu gelangen. Der Straßenbahnfahrer indes dreht den Stangenstromabnehmer wieder ans andere Ende des Wagens, legt die Rolle an den Fahrdrabt, wechselt den Fahrerstand und beginnt sogleich an der nun auf der

rechten Seite in Fahrtrichtung gelegenen ersten Tür mit dem Abkassieren der neuen Fahrgäste. Diese zahlen für eine einfache Fahrt 2,50 Euro. Wer hin und zurück fährt, muss also fünf Euro berappen. Ein Herz hat die städtische Verkehrsgesellschaft STCP (Servico de Transportes Colectivos do Porto) allerdings für die echten Straßenbahnfans. Sie zahlen für eine 24-Stunden-Fahrkarte nur acht Euro. Damit können sie auf den drei Oldtimerlinien fahren, so oft sie wollen.

Richtiger ÖPNV

Für die einheimische Bevölkerung ist das kleine Oldtimernetz in das städtische Tarif-

system integriert. Sie halten ihre Zeitfahrkarten einfach an ein Gerät, das mittels grünem oder rotem Licht und entsprechendem elektronischen Pfeifton die Gültigkeit bestätigt oder die Ungültigkeit signalisiert. Auf diese Weise erhält die Oldtimertram den Charakter eines ganz normalen Verkehrsmittels, auch wenn für den Betrieb auf diesen Strecken durchaus touristische Aspekte eine Rolle spielen.

Mit dem täglichen Einsatz dieser alten, unverwechselbaren Straßenbahnwagen hat sich die Stadt Porto einen Teil ihrer Identität bewahrt, die nun schon weit über einhundert Jahre besteht.

JÖRG LANGFELD



Ausschließlich M-Wagen kommen auf der BOGESTRA-Linie 310 zum Einsatz. Hier fährt Wagen 326 auf dem Weg nach Höntrup Kirche aus der Haltestelle Mark 51°7 ab, die einst Opel Werk I hieß. Am linken Bildrand das Wendegleis der nur einen Katzensprung entfernten Haltestelle Laer-Mitte der Linie 302 nach Buer Rathaus, die mehr als doppelt so viele Abfahrten bietet

MICHAEL BEITELSMANN

Nächster Halt: Mark 51°7

Um Orte zu identifizieren, brauchen sie einen Namen. Den erhalten sie oftmals nach geographischen Gegebenheiten. Auf diese Weise finden Orte Eingang in die Sprache und in das Gedächtnis. Aber wo kommt es überhaupt einmal vor, dass ein Ort sogar in der Umgangssprache nur nach seinen Koordinaten benannt wird? Von der Definition her sind geographische Koordinaten Kugelkoordinaten, mit denen sich die Lage eines Punktes auf der Erde beschreiben lässt. Die Erde wird dabei in 180 Breitengrade und 360 Längengrade aufgeteilt. Breitenkreise verlaufen parallel zum Äquator, Längengrade durch Nord- und Südpol. Geographische Koordinaten werden traditionell im Sexagesimalsystem angegeben, das heißt, ein Grad ist unterteilt in sechzig Minuten, eine Minute wiederum in 60 Sekunden. Unter der Koordinate 51°28' N (Nord) und 7°15' E (Ost) lässt sich tatsächlich ein Ort finden, nach dem eine nahe gelegene Straßenbahnhaltestelle benannt wurde – Mark 51°7. Und zwar in Bochum.

Bis vor zwei Jahren lautete der Name der Haltestelle „Opel Werk I“. Und darin ist auch schon der Grund der wahrhaft radikalen Umbenennung zu erkennen: Das Bochumer Opelwerk gibt es nicht mehr. Es wurde Ende 2014

für immer geschlossen, die Gebäude sind abgerissen, und zurück blieb eine Brachfläche, die an die Stadtplanung zurückgefallen ist. Unter dem Namen „Bochum Perspektive 2022“ wird das frühere Werksgelände aktuell zu einem neuen Logistikstandort entwickelt; Die städtebaulichen Entwicklungsziele sehen auch Wohn-, Bildungs- und Gewerbeflächen vor. Und da das Ganze auch international vermarktet werden soll, führten die Verantwortlichen einen Namenswettbewerb durch – mit dem Ergebnis Mark 51°7 – nach dem weltweit gültigen Koordinatensystem. Durch diese Benennung sollen die zentrale Lage in Europa, die exzellente Verkehrsanbindung, das große Einzugsgebiet sowie die hohe Hochschuldichte in unmittelbarer Nähe hervorgehoben werden. Die Haltestelle liegt übrigens an der Linie 310 der BOGESTRA von Bochum nach Witten. Das ist die letzte Linie im Revier, auf der ausschließlich Wagen vom Typ M zum Einsatz gelangen – noch. Mit der im Bau befindlichen Umlegung der Linie durch Langendreer sollen diese Fahrzeuge auch von dieser Verbindung verschwinden und durch neue Variobahnen ersetzt werden. Wieder ein Stück Ruhrgebietsgeschichte weniger, ebenso wie das Kapitel Opel.

MICHAEL BEITELSMANN



Serie
Folge 111

**Chronik und Ausblick:
die aktuelle Lage bei den Straßen-
und Stadtbahnbetrieben weltweit**

**STRASSENBAHN
MAGAZIN**
Special
Nr. 31: STRASSENBAHN JAHRBUCH 2017

Special Nr. 31

ISBN 978-3-86245-482-2

A: EUR 22,70 CH: CHF 38,90 D: EUR 19,90

STRASSENBAHN JAHRBUCH 2017

**Mit kompletter Liste:
Alle Betriebe der Welt!**

**Mit
Übersicht
aller Straßen-
bahnen der
Welt**

Den Klassikern auf der Spur
Wo die letzten deutschen „Oldies“ fahren

**STRASSENBAHN
MAGAZIN Special**



Große Chronik: Was sich bei den
Betrieben änderte und anstcht



Alle Länder: Tram historisch und
modern rund um den Globus



Neuer Trend: Warum bereits
Niederflurbahnen ersetzt werden

Online bestellen unter:

www.strassenbahnmagazin.de



Volkseigene Vierachser



Sonntagsruhe auf dem Betriebshof Köpenick im Juli 1992. Noch sind viele Großraumzüge zu sehen, dies wird sich recht schnell ändern

IVO KÖHLER

Großraumwagen vom Waggonbau Gotha ■ Auch in der DDR waren die Vorteile von vierachsigen Großraumwagen bekannt. Doch als die Serienfertigung der Wagen in Gotha endlich angelaufen war, wurde auf politischer Ebene beschlossen, neue Straßenbahnen nur noch aus der CSSR zu beziehen

Den Wiederaufbau der im Zweiten Weltkrieg zerstörten oder heruntergewirtschafteten Straßenbahnbetriebe in Deutschland verbanden Verkehrsbetriebe und Planungsinstanzen vielfach mit dem Versuch einer Orientierung auf moderne Fahrzeuge und Infrastruktur. Zu dieser Zeit verkörperten Großraumwagen den Stand der Technik, also meist vierachsige Fahrzeuge ohne geteilten Innenraum und mit Fahrgastfluss. Zugleich sah man die Zerstörung der Städte als Chance für einen verkehrsgerechten Neuaufbau, was sich im Wunsch nach breiteren Fahrzeugen (2,50 oder 2,60 Meter) äußerte. Hieran orientierten sich auch die Betriebe der sowjetischen Besatzungszone, ab 1949 der DDR. Im Folgenden werden Aspekte der zum Ende der 40er-Jahre beginnenden Entwicklung und des Prototypenbaus skizziert und wird über Bau und Einsatz der Serienwagen berichtet. Selbige stehen zugleich für das Ende des Baues und der Entwicklung von Straßenbahnwagen in der DDR.

Wer soll die Wagen bauen?

Die Industrie der sowjetischen Besatzungszone fand sich in zentralistischen Strukturen wieder. Am 1. Juli 1948 entstand die VVB (Vereinigung Volkseigener Betriebe) Lokomotiv- und Waggonbau (LOWA), in der ein Großteil der Schienenfahrzeughersteller und verschiedene Zulieferbetriebe zusammengefasst wurden. Die meisten dieser Betriebe unterstanden ab 1946 der sowjetischen Aktiengesellschaft für Transportmittelbau „Transmasch“; diese hatte den größten Teil davon 1947 in Volkseigentum übergeben, das heißt in die Verwaltung der Länder. Die Industriepartner für die elektrische Ausrüstung gehörten anderen VVB an. Dies betraf vorrangig LEW Hennigsdorf (frühere AEG-Lokomotivfabrik) für die 600-Volt-Ausrüstungen (Fahrschalter, Motore etc.). Der Betrieb gehörte seit 1. Juli 1948 zur VVB Elektro- und Maschinenfabriken (VEM).



Auf dem Betriebshof Köpenick im Juni 1972. An Wagen 218 015 sind noch die später entfernten Fangkörbe (Metallgitter) unterhalb der Kupplung zu erkennen. Es scheint ein warmer Tag zu sein, wie die geöffneten Klappfenster und die vordere Tür beweisen

WOLFGANG SCHREINER, ARCHIV DVN



LINKS Die Ostberliner BVG erhielt im April 1962 die ersten Nullserientriebwagen, hier ganz neu im Betriebshof Köpenick. Die vordere Tür diente dem Einstieg mit Zeitkartenkontrolle durch den Fahrer. Barzahler suchten den Schaffner im Beiwagen auf

JOACHIM KUBIG

Nachdem 1950 der Bau einfacher Zweiachser anließ, widmeten sich die LOWA und speziell der Waggonbau Werdau den geforderten Neuentwicklungen leistungsfähigerer Fahrzeuge. Die Verwaltung der VVB LOWA in Wildau stellte am 25. Oktober 1950 an das Ministerium für Planung, Hauptabteilung Wissenschaft und Technik, einen Antrag auf Erteilung eines Forschungs- und Entwicklungsauftrages. Ziel war, „Straßenbahnwagen nach den neuesten technischen Erkenntnissen und jahrzehntelangen Erfahrungen der Verkehrsbetriebe zu entwickeln und zu bauen. Der Wagenpark der Straßenbahnen in der DDR bedarf dringend einer Erneuerung“.

Werdau baut den Prototypen

Zum Jahresende 1950 begann der Waggonbau Werdau im Auftrag der BVG (Ost) mit dem Bau des ersten Großraumtriebwegs in 2,50 Meter Breite. Ziel war es, den Wagen auf der Leipziger Frühjahrsmesse

Vereinigung Volkseigener Betriebe

Die DDR-Führung begann 1951, die den VVB unterstellten Betriebe wieder zu verselbständigen; die „Verwaltungen“ wandelten sich nun zu „Vereinigungen“ volkseigener Betriebe. Für die Waggonbauer geschah dies mit Wirkung vom 1. November 1952, die Abkürzung VVB LOWA für den (nun loseren) Industrieverband blieb beste-

hen, verschwand aber aus den Werksnamen, Werbematerialien und Produktbezeichnungen. Im Jahre 1958 wurde der Industrieverband erneut umstrukturiert. Verbunden mit der Herauslösung einiger Standorte organisierte das Ministerium für Maschinenbau die Betriebe nun in der Vereinigung Volkseigener Betriebe Schienenfahrzeuge.



Der Magdeburger Triebwagen 435 wartet im Juni 1968 am Westring seine Abfahrzeit ab

HANS-RUDOLF GRUNIG, SAMMLUNG STEFFEN SCHOLZ

vom 4. bis 11. März 1951 zu präsentieren. Der zur Messe unter Zeitdruck „behelfsmäßig“ hergerichtete Wagen gelangte nach deren Ende wieder zurück nach Werdau. Es stand nun unter anderem die Komplettierung der Drehgestelle und der E-Ausrüstung an.

Die Entwicklung des für den Großraumzug vorgesehenen Zentralfahrschalters StNFB2z oblag zunächst der Entwicklungs- und Konstruktionsabteilung (Enko) der VEM in Berlin-Köpenick. Ende 1951 ging im Rahmen einer Umstrukturierung des Verbandes die weitere Konstruktion direkt an LEW Hennigsdorf über.

Auf der Leipziger Messe vom 7. bis 17. September 1952 war der Triebwagen dann erneut zu bestaunen, diesmal komplett. Auch hatte der Waggonbau Werdau nun den passenden Beiwagen fertiggestellt. Nach Abschluss der Messe gelangte der Zug nach Berlin zur Fahrerprobung. Am 28. Oktober 1952 fand die erste Probefahrt des Triebwagens zwischen Schmöckwitz und Grünau statt.

Zum Ende des Jahres 1952 musste Werdau in seinem Geschäftsbericht auf Erschwernisse hinweisen. So habe es von Juli 1951 bis Januar 1952 zehnmal eine Änderung der Vorgaben für die Produktionszahlen und zudem völlige Unklarheit über das geplante Produktionsprofil gegeben. Am Ende dieser veränderten staatlichen Zielsetzungen stand die Festlegung, das Werk auf die Produktion schwerer Lkw umzustellen. Auf einer Besprechung im Ministerium für Maschinenbau am 25. November 1952 fiel der Beschluss, dass die Weiterentwicklung des Großraumzuges in Halle-Ammendorf statt in Werdau stattfinden soll. Den Waggonbau Ammendorf hatte die SMAD gerade erst in „Volkseigentum“ übergeben, er sollte nun offenbar Produktlücken gerade im Nahverkehrsreich füllen.

Ammendorf übernahm aufgrund der geänderten Zuständigkeiten auch die Verant-



Innenraumfoto eines Beiwagens der „erweiterten Nullserie“ im Werk. Im Vordergrund ist der Schaffnerplatz erkennbar

WERKFOTO VEB WAGGONBAU GÖTHA, SAMMLUNG IVO KÖHLER

Geplante Fahrzeugtypen 1950

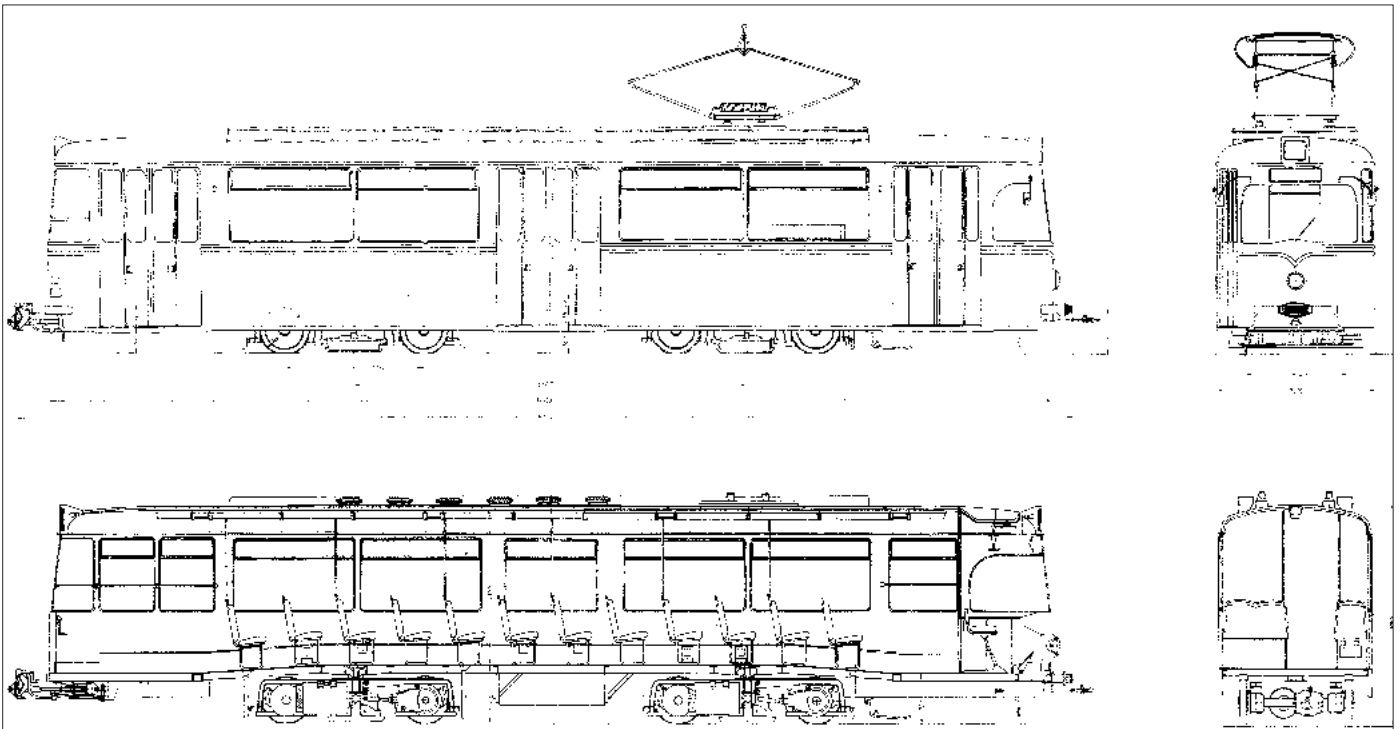
- vierachsiger Triebwagen, ca. 14.500 mm lang, 2.500 mm breit, 40 Sitz- und 60 Stehplätze
- dreiachsiger Triebwagen, ca. 11.500 mm lang, 2.200 mm breit, 39 Sitz- und 42 Stehplätze, Motoren: 2 x 75 kW
- dreiachsiger Beiwagen mit gleichen Abmessungen
- zweiachsiger Triebwagen analog Bauart 1950, aber mit schnell laufenden Flanschmotoren

wortung für den Probetrieb des Werdauer Großraumzuges in Berlin. Dieser gelangte Ende 1953 an das Licht der Öffentlichkeit. Einer Fahrt mit Vertretern des Ministeriums für Transportmittel- und Landmaschinenbau am 20. November 1953 folgten Einweisungsfahrten für Fahrmeister, Fahrer und Schaffner. Die VVB LOWA übergab den Zug am 28. November 1953 offiziell der BVG.

Waggonbau Ammendorf übernimmt

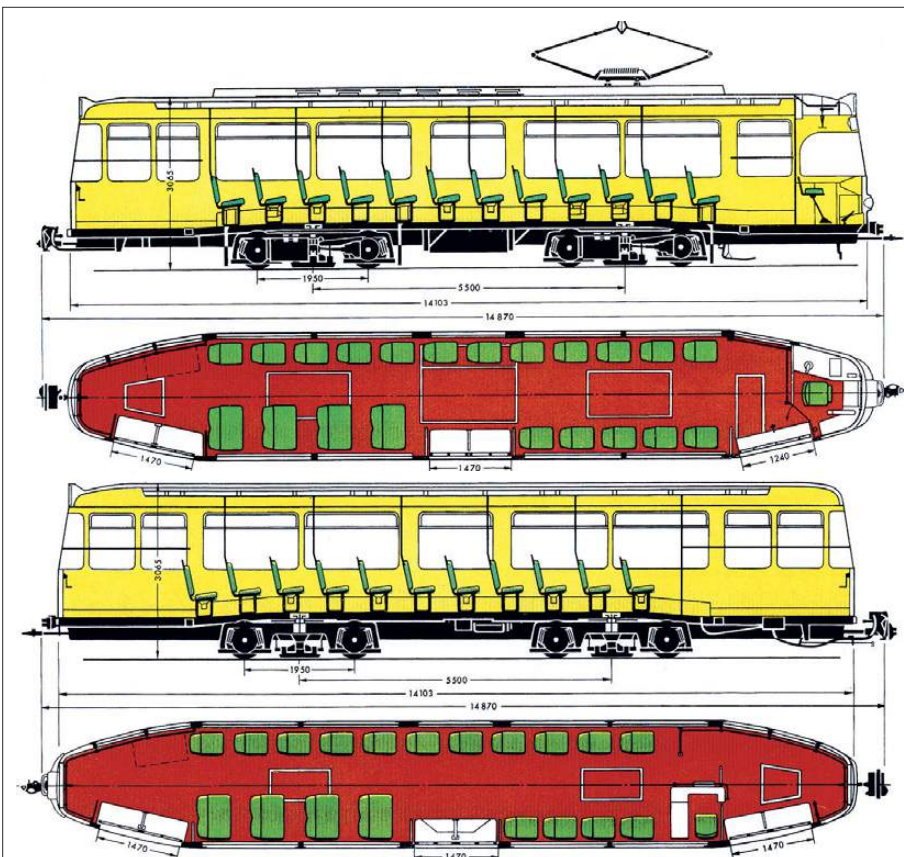
Währenddessen arbeitete Ammendorf mit Unterbrechungen an der Entwicklung und

Produktionsvorbereitung eines neuen Prototyps. Anfang 1955 lagen Zeichnungssätze vor. Dennoch entsprachen Ergebnisse und Arbeitstempo nicht den Erwartungen. Zudem machte bereits im Sommer 1955 Tatra in einem „Erfahrungsaustausch“ auf seine am PCC orientierten Fahrzeuge aufmerksam. Im April 1956 fiel auf einer Besprechung der technischen Leiter der Waggonbaubetriebe die Entscheidung, die Straßenbahnproduktion in Gotha zu konzentrieren. Allerdings bestätigte die Hauptverwaltung Lokomotiv- und Waggonbau das Protokoll nicht, wodurch diese Verlage-



Übersichtszeichnung eines Nullserientriebwagens noch ohne seitliche Zielanzeigen

ZEICHNUNG VEB WAGGONBAU GOTHA, SLG. IVO KÖHLER



Grafisch anspruchsvoll und sehr anschaulich gestaltetes Katalogblatt des Waggonbau Gotha. Als dieser Katalog im Jahre 1962 in den Druck ging, bestanden noch große Hoffnungen auf einen Export dieser Züge

SAMMLUNG IVO KÖHLER

rung (zunächst) nicht wirksam wurde. Das Ministerium für Maschinenbau kam im November 1956 zu dem Schluss, dass Ammendorf nicht in der Lage sei, den Großraumzug zu bauen. Daher erhielt der Waggonbau Gotha offiziell den Auftrag für weitere Arbeiten. Ein erster Musterzug sollte für 1.450 Millimeter Spurweite gebaut werden. Damit war die Dresdner Straßenbahn als Empfänger des Prototyps festgelegt. Das Entwicklungsthema Meterspur wurde gestrichen, „da nach den neuesten Feststellungen die Nahverkehrsbetriebe einen solchen Wagen nicht mehr benötigen“. Dies dürfte man beispielsweise in Halle anders gesehen haben, wo man in die Ammendorfer Entwicklungen durchaus große Hoffnungen gesetzt hatte.

Jetzt ist Gotha am Zug

Im Juni 1957 befand sich der größte Teil der Fertigungsunterlagen in Gotha. Eine Fertigstellung des Zuges im Jahre 1957 war nicht mehr realistisch. Gotha hatte im Oktober 1957 gerade einmal die in Ammendorf begonnenen Rohbauten fertig gestellt. Komplett war der Zug schließlich im Sommer 1958. Allerdings nicht in 1.450, sondern in 1.435 Millimeter Spurweite; der Empfänger war nun wieder Berlin. Ein Grund hierfür bestand darin, dass man erkannt hatte, diesen Zug auf größeren Steigungen wie in Dresden nicht einsetzen zu können. Der im Sommer 1958 fertiggestellte Triebwagen traf am 10. Juli



Berlin, Wendeschleife Mahlsdorf-Süd im Jahre 1985. Ein Zug der hier wendenden Linie 83 E wartet auf Fahrgäste, hier mit 218 058 (ex Magdeburg). Die Großraumzüge prägten in den 1980er-Jahren das Bild im Köpenicker Teilnetz

IVO KÖHLER



Wagen 218 009 hat im Juni 1987 das Gewimmel der Köpenicker Altstadt und die Lange Brücke verlassen, um am Kölnischen Platz zur Weiterfahrt nach Schmöckwitz abzubiegen

IVO KÖHLER

in Berlin auf dem Bahnhof Rummelsburg ein, der Beiwagen folgte wenig später. Ab 7. Dezember 1959 fuhr der Zug im Fahrgastverkehr auf der Linie 86. Am 31. Dezember 1960 wurde die Erprobung offiziell abgeschlossen. Zu diesem Zeitpunkt sollten Berlin, Leipzig, Dresden und Magdeburg die Züge der Serienproduktion erhalten.

Auch für das neue Normalspurnetz in Karl-Marx-Stadt sollten diese Züge gebaut werden, vorgesehen war hier aber eine Breite von 2,60 Metern.

Noch vor dem Abschluss der Erprobung bereitete der Waggonbau Gotha 1960 die Produktion von fünf Nullserienzügen für Berlin vor. Weiterentwicklung und Bau der Zentral-



Erinnerung an die Einsätze in Dresden: Wagen 1743 war am 11. Juli 1965 mit Beiwagen auf der Linie 7 nach Wölfnitz unterwegs und wurde dabei am Abzweig Hellerau auf Film gebannt

Peter Dönges

fahrschalter durch LEW verzögerten sich allerdings. Um den absehbaren Terminverzug zu mildern, begann Gotha zunächst mit dem Bau der Beiwagen und lieferte diese um den Jahreswechsel 1960/61 nach Berlin. Zugleich wurde ein weiterer Beiwagen aus der „erweiterten Nullserie“ im März 1961 auf der Leipziger Messe präsentiert. Angelehnt an den ab 1960

Im Mai 1974 ist in Berlin-Karlshorst der aus Dresden übernommene Triebwagen 218 036 aus Richtung Johannisthal zur Innenstadt unterwegs. Er verlässt die Haltestelle Wandlitzstraße und wird gleich die Eisenbahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder) unterqueren

WOLFGANG SCHREINER, ARCHIV DVN



geltenden Typenschlüssel des Waggonbau Gotha wurden diese Wagen im Schriftverkehr und den Abnahmeprotokollen als EB 4-60 bezeichnet. Da die Triebwagen vorerst nicht zur Verfügung standen, kamen diese Fahrzeuge zunächst hinter Zweiachsern zum Einsatz. Ein

großes Problem stellte die Serienfertigung gummigedämpfter Räder dar.

Die Prototypen besaßen diese bereits; hier lagen positive Betriebserfahrungen vor. Nach kurzem Einsatz der Nullserienbeiwagen traten jedoch Brüche der Schraubverbindungen und

Spannrings auf, ein außergewöhnlich hoher Spurkranzverschleiß und auch mehrere Entgleisungen. Als Sofortmaßnahme vereinbarten BVG und Waggonbau Gotha am 19. September 1961, alle Radsätze an die Radsatzfabrik Ilsenburg zum Austausch der Räder gegen die

Im Mai 1974 durchfährt Triebwagen 218 016 die Berliner Wendenschloßstraße

WOLFGANG SCHREINER, ARCHIV DVN



Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1961 zeigte der Waggonbau einen Nullserienzug

MANFRED PREISS





klassische Ausführung mit Vollscheibe und aufgeschrumpftem Radreifen zu versenden. Die in der Fertigung befindlichen Nullserienfahrzeuge mussten nun ebenfalls diese Räder erhalten. Die Auslieferung der Züge an Berlin, Magdeburg und Dresden begann so erst

Lieferübersicht

Fabriknr.	Baujahr	Serie	Empfängerbetriebe, Nummern
Triebwagen			
001–025	1962	T4-62	Berlin 8002–8019, Magdeburg 431–433, Dresden 1731–1735
026–045	1963	T4-62, Bauart 1963	Berlin 8020 – 8029, Magdeburg 434–435, Dresden 1736, Magdeburg 436 – 437, Dresden 1737–1740
046–065	1964	T4-62, Bauart 1964	Dresden 1741–1740, Magdeburg 438, Dresden 1741–1749, Magdeburg 439–444, Berlin 8030 – 8034
Beiwagen			
001–005	1960	EB4-60	Berlin 3002–3007
006	1961	EB4-60	Berlin 3008
007–018	1961	B4-61	Berlin 3009, 3010, 3012, 3014, 3011, 3013, 3019, 3020, 3016, 3017, 3015, 3018
019–055	1962	B4-61	Berlin 3021–3032, 3049, 3033–3048, Magdeburg 562, 563, 561, Dresden 2001–2005
056–081	1963	B4-61, Bauart 1963	Berlin 3050–3065, Magdeburg 564–566, Dresden 2006–2008, Magdeburg 567–568, Dresden 2009–2010
082–121	1964	B4-61, Bauart 1964	Dresden 2011–2019, Magdeburg 569–574, Berlin 3066–3090

- Berliner Fahrzeuge 1971 fortlaufend umnummeriert in 218 002–033 (Triebwagen) und 268 002 – 090 (Beiwagen).
- Dresdner Fahrzeuge 1968–1970 nach Berlin 8035 – 8053 (218 034–052) und 3091–3109 (268 090–108)
- Magdeburger Fahrzeuge 1968–1971 nach Berlin 8054–8067 (218 053–066) und 3110–3123 (268 109–122)

im Frühjahr 1962. Die 25 Triebwagen dieses Baujahres, wiederum als Nullserie deklariert, erhielten entsprechend dem späteren Auslieferungsbeginn die neue Typenbezeichnung T 4-62. Für Berlin ergab sich außerdem ein weiterer Überhang an Beiwagen, sie wurden weiterhin als Typ B4-61 geliefert.

Auf nach Leipzig

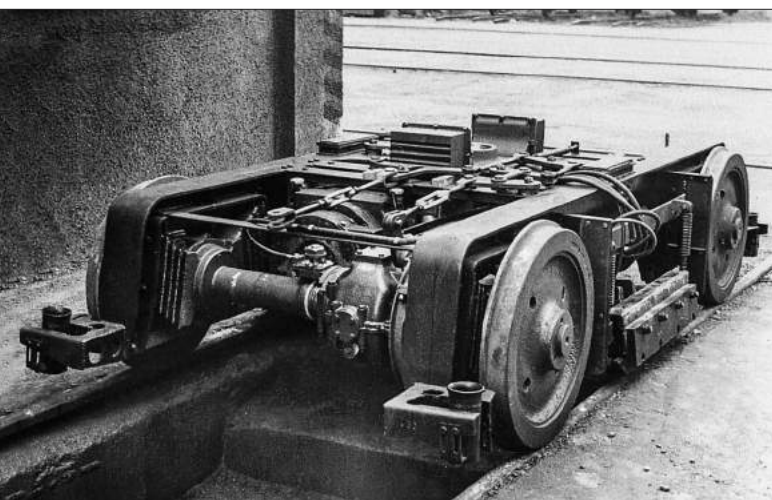
Auf der Frühjahrsmesse 1962 sollte unbedingt ein kompletter Zug gezeigt werden; dies geschah mit Fahrzeugen, die für die Messe

die Leipziger Lackierung mit blauer „Bauchbinde“ erhielten. Es handelte sich dabei um den Berliner Beiwagen 3049 und einen Triebwagen, der sich nummernmäßig bislang nicht eindeutig zuordnen ließ. Die Leipziger Verkehrsbetriebe hatten sich allerdings Anfang 1962 bereits entschieden, diese Bauart nicht zu beschaffen, da das Fassungsvermögen zu gering ausfiel und forderte den Bau von Sechssachsern mit Vierachsbeiwagen.

Züge der endgültigen Serienausführung entstanden schließlich Ende 1963 und in der ersten Jahreshälfte 1964. Mitte 1963 zeich-



Am Köpenicker Schloßplatz im Juni 1981: Beiwagen 268 010 an einem seiner letzten Einsatztage IVO KÖHLER



Triebwagendrehgestell im Lieferzustand. Es wird später noch Änderungen unter anderem bei der Radsatzzerdung, den Sandschlauchführungen und den Schienenbremsaufhängungen geben



Blick in einen Triebwagen der Nullserie mit vorn angeordnetem Umformer. Erkennbar ist dies an der Bodenplatte vor der Rückwand der Fahrerkabine

VEB WAGGONBAU GÖTTA, SAMMLUNG IVO KÖHLER (2)



1967 baute die BVG die Züge für schaffnerlosen Betrieb um und schaffte den Fahrgastfluss bei den Großraum- und Rekozügen ab. Deutlich zu sehen sind die schwarz überstrichenen Beschriftungen der Ein- und Ausstiege. Es konnte nun zeitsparend an allen Türen ein- und ausgestiegen werden.
Triebwagen 8009 in der Wendenschloßstraße SIGURD HILKENBACH

nete sich allerdings schon ab, dass aufgrund von Exportverpflichtungen die staatliche Beauftragung des Waggonbau Gotha im Jahre 1965 die Fertigung von Großraumwagen nicht vorsieht.

In Gesprächen mit den Betreibern ließ Gotha schließlich durchblicken, dass der Großraumzug in der bekannten Form „aus ökonomischen Gründen“ nicht mehr gebaut werden sollte und sich „ein verbessertes 4-achs. Modell bereits in der Entwicklung befinde, welches im II./66 in die 0-Serie geht und 1967 serienmäßig ausgeliefert wird“ (Entwurf Kurz-gelenkwagen, d. A.).

Nur kurze Serienproduktion

1965 fiel die staatliche Entscheidung zur Einstellung der Straßenbahnproduktion in der DDR. Den Bedarf an Straßenbahnwagen sollte nun tschechoslowakische Hersteller mit einem moderneren Fahrzeug decken; auch für den Preis eines höheren Energiebedarfs und Wartungsaufwands. Bis zum Jahr 1967 wurden in Gotha noch Zweiachser und Gelenkwagen hergestellt, der Bau der Großraumzüge endete aber; die Entwicklung des angekündigten Kurz-gelenkwagens übernahm ČKD Prag.

IVO KÖHLER

Der zweite Teil des Artikels über die Gotha-Großraumwagen widmet sich den Einsätzen in Berlin, Dresden und Magdeburg bis zur Abstellung der letzten Wagen nach der deutschen Wiedervereinigung

Information und Quellen

- Ivo Köhler: Großraumwagen aus der DDR; Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin 2015, ISBN: 978-3-941712-46-1, 224 Seiten, ca. 400 Abbildungen



Noch einmal der Innenraum des Triebwagens. Im Gegensatz zum Beiwagen (siehe Seite 43) entfiel hier bereits der Schaffnersitz, den es im Prototypen noch gab
WERKFOTO VEB WAGGONBAU GÖTHA, SAMMLUNG IVO KÖHLER



Unweit des Magdeburger Hbf, in der damaligen Wilhelm-Pieck-Allee: Die Großraumzüge waren hier überwiegend auf der Linie 3 zwischen Diesdorf und Leipziger Chaussee unterwegs
PETER DÖNGES



Wie durch ein Wunder unverletzt blieb der Fahrer des 2151 – und das, obwohl doch reichlich Blech verbogen wurde

WOLFGANG MEIER (3)

Fast untergegangen

Düsseldorfs „Queen Mary“ schwer beschädigt ■ In SM 5/2017 haben wir Düsseldorfs langen Achtachser 2151 „Queen Mary“ als Exoten vorgestellt. Kaum bekannt ist, dass ein schwerer Unfall im Jahre 1976 fast das Ende des bemerkenswerten Fahrzeugs bedeutet hätte

Als Wolfgang Meier am 17. August 1976 den Düsseldorfer Betriebshof Am Steinberg besuchte, entdeckte er dort unter anderem den Wagen 2151: Schwer beschädigt wartete er dort, was so auf ihn zukommen würde – und das war glücklicherweise eine erneute Aufarbeitung.

Doch was war geschehen: Im Einsatz auf der Linie 6 zum Brehmplatz war „Queen Mary“ am 22. Juli 1976 wegen einer fehlerhaften Weichenschaltung auf der Kreuzung Auf'm Hennekamp/Witzelstraße nach rechts abgebogen und hatte dabei einen parallel zur Straßenbahn fahrenden und regulär die Kreuzung passierenden Kleinlastwagen samt Anhänger gerammt. Ergebnis des Missgeschicks waren drei leicht verletzte Menschen und ein Sachschaden von weit über 100.000 D-Mark an der Tram und am Kraftfahrzeug.

Der Fahrzeugmangel bei der Rheinbahn muss seinerzeit recht groß gewesen sein, dass man den Gelenkzug noch einmal aufgearbeitet hat.

WOLFGANG MEIER

Auch in der Lokalpresse war die Kollision des Wagens 2151 ein Thema, wie dieser Ausschnitt aus der Rheinischen Post vom 23. Juli 1976 belegt

SLG.

WOLFGANG MEIER



erg mitgenommen sieht die Linie 6 nach dem Zusammenstoß aus. Dennoch war alles halb so schlimm: Niemand wurde ernsthaft verletzt. Alle kamen mit dem Schrecken davon.

Straßenbahn gerammt – Drei Menschen leicht verletzt

23.7.76 **Die Linie sechs geriet auf Abwege**

Jeden Monat pünktlich bei Ihnen!

Ihre Vorteile als Abonnent:

- ✓ Sie sparen 10%!
- ✓ Sie erhalten Ihr Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag* bequem nach Hause und verpassen keine Ausgabe mehr!
- ✓ Sie können nach dem ersten Jahr jederzeit abbestellen!

* Nur im Inland



Lesen Sie 12 Ausgaben und sichern Sie sich

Ihr Geschenk:

GRATIS



Rekowagen 1959

Der Berliner Rekowagen, gebaut 1959 bei den VEB Gotha und RAW, war ein typisches DDR-Erzeugnis und wurde aus alten Spenderfahrzeugen zusammengesetzt. Exklusives Modell von Editions Atlas Collections, Maßstab 1:87 / H0

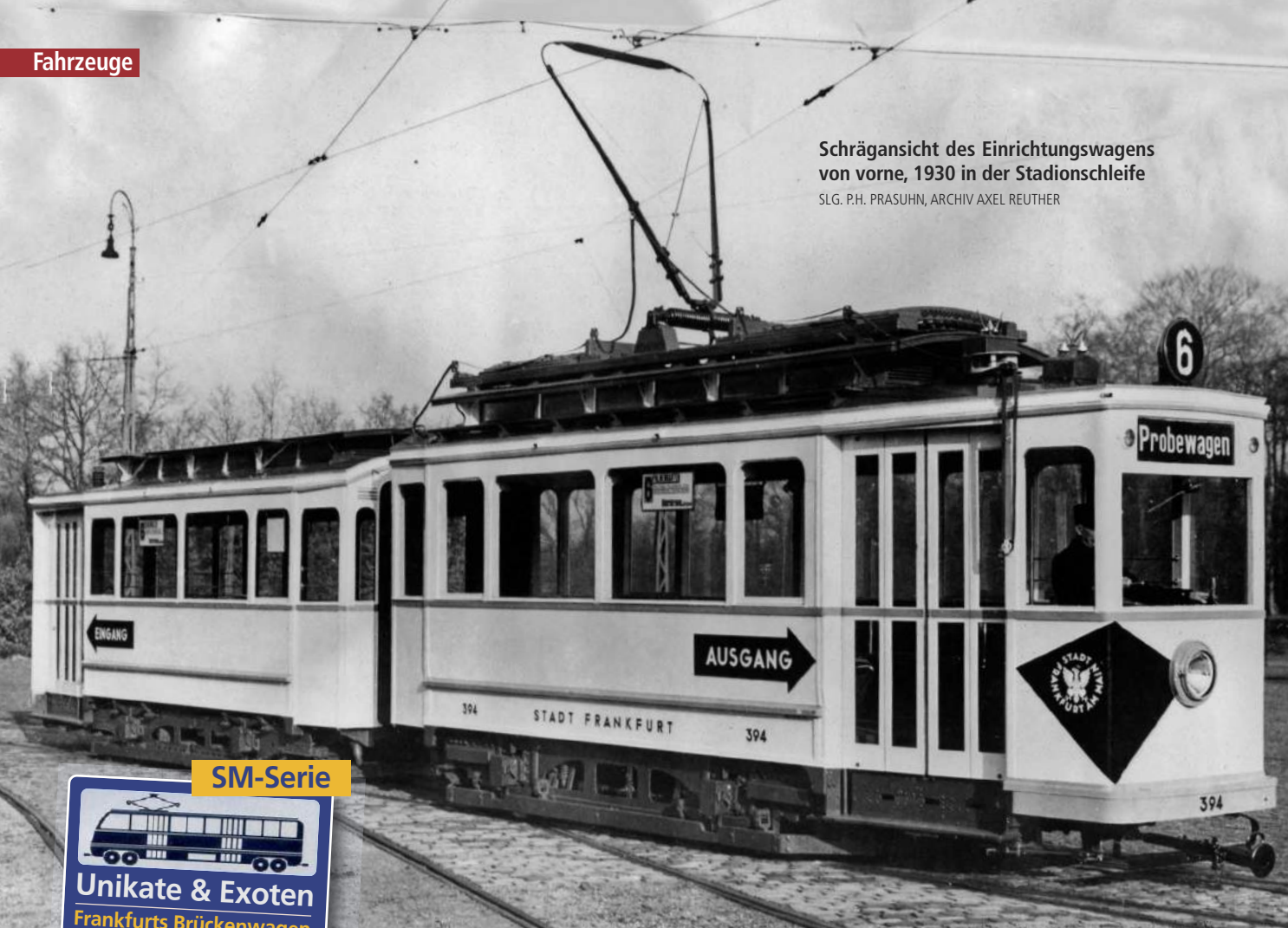
Upps, Karte schon weg? Dann einfach unter 0180 532 16 17**

** 14 Cent pro Minute

oder unter www.strassenbahn-magazin.de/abo bestellen!

Schrägsicht des Einrichtungswagens
von vorne, 1930 in der Stadionschleife

SLG. P.H. PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER



Max und Moritz

Dd und DD: Die Brückenwagen in Frankfurt am Main ■ Technisch interessant, aber nicht zukunftssträchtig waren die beiden Frankfurter Umbauwagen, die zu Beginn der 30er-Jahre aus je einem Trieb- und Beiwagen bzw. aus zwei Triebwagen entstanden sind

Der Zusammenbau von zwei Zügen aus Zweiachsern in Frankfurt am Main in den Jahren 1930/31 war der Versuch, durch größere Fahrzeuge und Fahrgastfluss Personal zu sparen und so die Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Initiator war der technische Direktor des Betriebes Philipp Kremer, der schon zuvor durch die Ausleihe eines vierachsigen Peter-Witt-Großraumtriebwegens aus Mailand für Aufsehen gesorgt hatte. Grundlage der so genannten Brückenwagen waren relativ kleine Gastell-Zweiachser der Baureihen D (Tw) und d (Bw) von 1914.

Ein Einrichtungswagen

1930 entstand in der Hauptwerkstatt aus dem Tw 394 und dem Bw 600 der Dd-

Wagen 394 als Einrichtungswagen. Jeweils zwei Drittel einer Plattform wurden abgetrennt und die Fahrzeuge an diesen Enden mit einer starren und nur in der Werkstatt zu lösenden Kupplung verbunden, was schnell zum Beinamen „Max und Moritz“

Technische Daten: Dd/DD

	Type Dd	Type DD
Länge	15,57 m	15,52 m
Breite	2,06 m	2,06 m
Achsstand	2,50 m	2,50 m
Leistung	2x44 kW	2x44 kW
Leergewicht	27,0 t	31,1 t
Sitz-/Stehplätze	34/44	32/32

führte. Über der Kupplung lag ein etwa 80 Zentimeter breiter Durchgang für die Fahrgäste, wobei flache Eisenprofile wechselweise an den beiden Wagenkästen befestigt waren und das jeweils andere Ende auf einer Quertraverse des gegenüberliegenden Wagens hin- und her gleiten konnten. Zwei aufgelegte Scheiben, jeweils an einem Ende an den Fahrzeughälften befestigt, konnten in Gleisbögen gegenläufige Bewegungen ausführen, sodass ein sicherer Übergang geschaffen worden war. Die Nahtstelle der Wagen war durch einen Faltenbalg abgedeckt und schützte innen mit sich teilweise überdeckenden Holzwänden den Fahrgast vor einem Herabfallen.

In vielen Dingen war der Doppelwagen seiner Zeit weit voraus. Als Einrichtungs-

wagen besaß er nur einen Führerstand und Türen auf der rechten Fahrzeugseite. Es handelte sich, ein Novum für Deutschland, über per Gestänge vom Fahrer bzw. Schaffner bediente Falttüren. Am Heck besaß sie drei Flügel, vorne zwei. Neuartig war der Fahrgastfluss mit festem Sitzplatz für den Schaffner, der sich auf der linken Fahrzeugseite befand. Die Heckplattform bildete einen Auffangraum, in der verbleibenden hinteren Wagenhälfte gab es Längssitze, im vorderen Wagenteil schräg gestellte Einzelsitze. Damit sollte der Anreiz erhöht werden, im Fahrzeug durchzugehen. Da der Weg zwischen Ein- und Ausstieg recht weit war und bei vollem Fahrzeug ein Durchgang schwierig werden konnte, diente der hintere Türflügel hinten zunächst auch als Ausstieg. Erst als sich die beim zweiten gebauten Brückenwagen gewählte elektro-hydraulische Türbedienungs als brauchbar erwies, erhielt der Dd-Zug 1932 im hinteren Teil vor dem Gelenk eine schmale zusätzliche Ausstiegtür und alle drei Türen wurden auf elektro-hydraulische Fernbedienung umgebaut.

Ebenso fortschrittlich waren die optisch-akustische Signalanlage zur Verständigung zwischen Fahrer und Schaffner sowie eine Batterie für die von Niederspannung versorgten Einrichtungen. Das Prinzip von Trieb- und Beiwagen blieb beim Antrieb erhalten, nur der Vorderwagen wurde auf jeder Achse über einen 44-kW-Motor angetrieben, der Beiwagen fungierte als Nachläufer und konnte über Solenoide gebremst werden.

Ein zweiter Brückenwagen kommt als Zweirichter

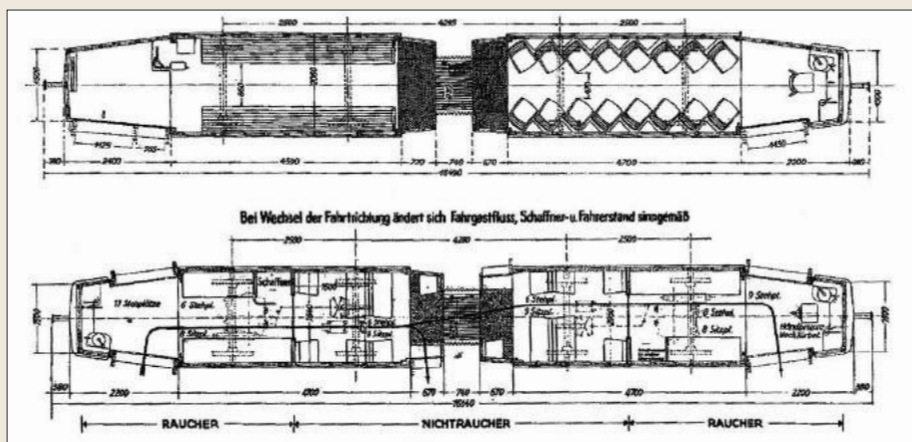
1931 entstand ebenfalls in eigener Werkstätte ein zweiter Zug, dieses Mal jedoch als Zweirichter, um den Fahrgastfluss auch auf Linien mit Endstationen ohne Wendemöglichkeit erproben zu können. Zum Verbau kamen die beiden Tw 392 und 393, der Brückenwagen erhielt die Nummer 392 und wurde als Typ DD bezeichnet. Von den Abmessungen und der Bauform des Gelenks identisch, bestanden bei der Innenraumaufteilung und Türanordnung Unterschiede. Er besaß beidseitig an den Enden doppelt breite Falttüren, auf jeder Seite jeweils links vom Faltenbalg eine einfache Ausstiegtüre.

Die Wagenhälften waren jeweils in der Mitte von einer Zwischenwand mit Schiebetüren unterteilt, vor der vom jeweiligen Wagenkopf her gesehen hinten der Schaffnerplatz in Fahrtrichtung linksseitig lag. Der so entstandene mittlere Bereich des Brückenwagens war mit Quersitzen in Abteilanordnung ausgestattet und für Raucher vorgesehen, vorne und hinten gab es Längsbänke für Nichtraucher. Jedes Fahrgestell behielt einen 44 kW-Motor auf der jeweils



Die türlose Seite des Tw 394 am Hauptbahnhof im Jahre 1937

FRIEDRICH GRÜNWALD, BILD.SLG. VDVA



Grundrisse der beiden verschiedenen Typen, jeweils im Lieferzustand. Oben der Einrichtungs-
wagen, unten der Zweirichtungswagen

SLG. AXEL REUTHER

äußeren Achse, sodass die Antriebsleistung gegenüber einem Zug aus Trieb- und Beiwagen unverändert blieb. Die zweiachsige Bauart der Untergerüste mit einem Achsstand von 2,50 Metern führte zu einem mäßigen Fahrverhalten, wobei sich beide Wagenteile durch die feste Verbindung auch gegenseitig aufschaukelten.

Der 394 konnte nur auf den mit Wendeschleifen ausgestatteten Linien 1, 6 und 17 und auf der Stadtrundfahrtrasse O eingesetzt werden. Hier erwies er sich durch die Einzelsitze im Vorderteil als sehr geeignet.

Nur selten eingesetzt

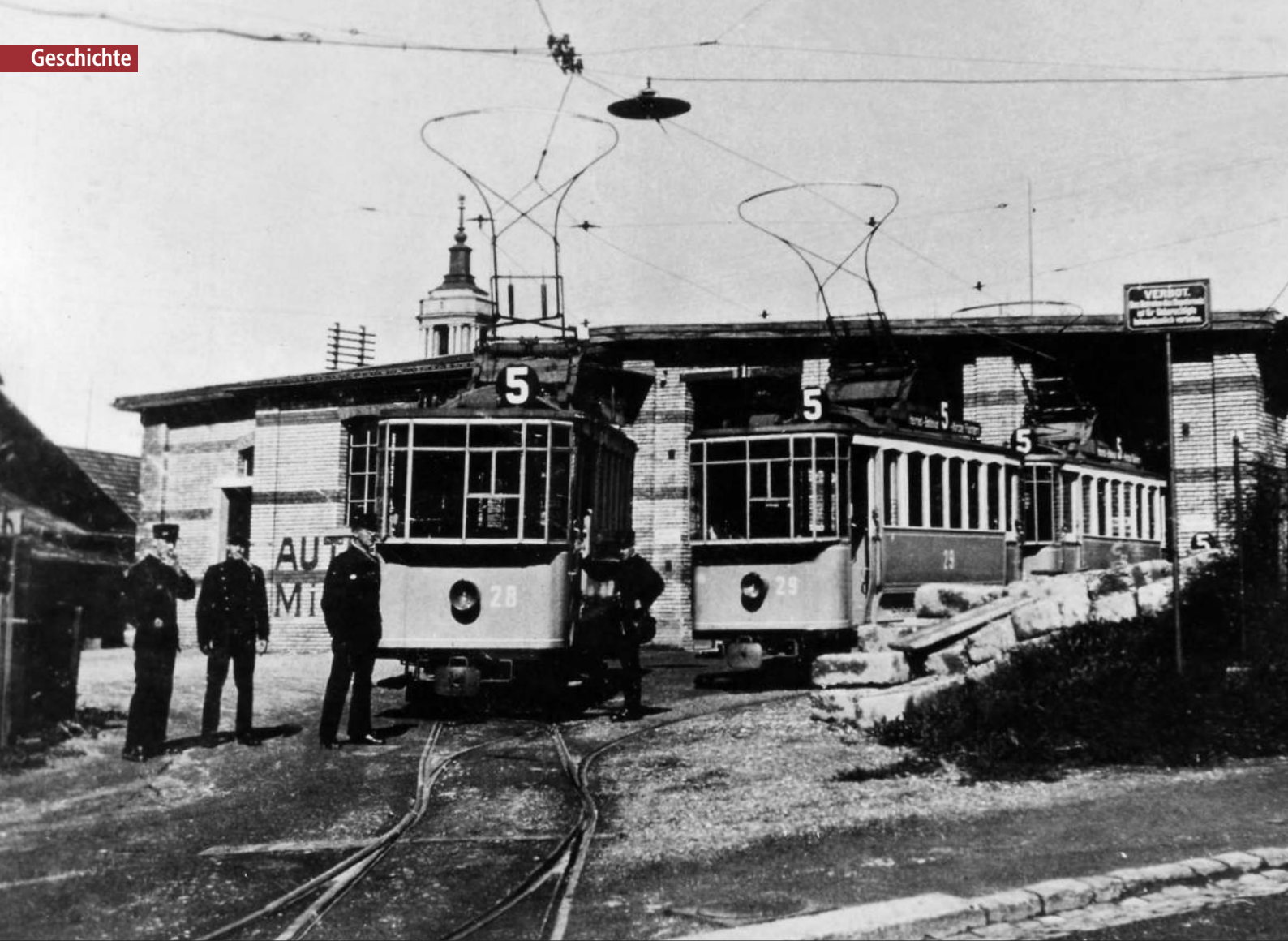
Beide Fahrzeuge blieben Einzelstücke, die ihrer Zeit technisch weit voraus waren. Aufgrund ihrer Bauart, der fehlenden Möglichkeit einen Beiwagen anzuhängen und durch den abweichenden Personalbedarf waren sie nicht flexibel einsetzbar. Auch erwies sich die Pflege der Verbindung zwischen den Hälften als aufwendig. So setzten die Disponenten sie zunehmend ungerne ein. Mit Kriegsbeginn wurden beide im Betriebshof Schwanheim abgestellt, wo sie nach Kriegsende der Ausplünderung zum Opfer fielen. Tw 394 erhielt noch die neue

Nummer 391, was auf einen geplanten Einsatz hindeutet, wurde aber 1952 verschrottet. Tw 392 blieb ebenfalls abgestellt, 1955 sind die Wagenhälften getrennt und wieder mit einer zweiten Plattform versehen worden. Tw 393 kam als Tw 383 in dritter Besetzung wieder in den Fahrgasteinsatz zurück, aus Tw 392 entstand ein Lehr-Tw. Dieser existierte mit seiner 1963 vergebenen Nummer 2003 immerhin noch bis 1975.

AXEL REUTHER

Literaturhinweise

- Kremer, Ph.: Straßenbahn-Brückenwagen in Frankfurt am Main, in: Glaser's Annalen, Bd. 108, Heft 5, 3/1931
- Kremer, Ph.: Der zweite Versuchs-D-Zug der Frankfurter Straßenbahn, in: Verkehrstechnik, Heft 2/1932
- Kremer, Ph.: Der erste deutsche Straßenbahn-Großraumwagen mit Fahrgastfluss, in: Der Stadtverkehr, Heft 1/1957
- Koffmann, J.L.: Eine Idee die keine Schule machte – Zwillings- und Brückenwagen, in: Strassenbahn-Magazin, Heft 25, 8/1977



Nur neun Jahre in privater Hand

Die Zürichbergbahn wird städtischer Betrieb ■

Die Frühzeit des Straßenbahnbetriebs in Zürich war von Übernahmen geprägt. Auch die „Zentrale Zürichbergbahn“ sollten schon nach wenigen Betriebsjahren in die Hände der Stadt übergehen

Die letzte Ausgabe des SM behandelte die Anfänge der Zürichbergbahn, die von Beginn an im Sechsen-Minuten-Takt verkehrte. Heute behandeln wir den Übergang des Betriebs in städtische Hand.

Eine Fahrt vom Bellevue zur Kirche Fluntern kostete 25 Rappen, die Talfahrt jedoch nur 20 Rappen, Spätfahrten waren etwas teurer. Schon im Eröffnungsjahr bewarb sich die ZZB um eine Verlängerung zum Paradeplatz und Enge. Da die Stadt Zürich jedoch diese rentable Strecke selbst betreiben wollte, musste die ZZB wie auch die ESZ auf diese Konzession verzichten. Die

ESZ wurde zusammen mit der Pferdebahn ab dem 1. Juli 1896 von der Stadt Zürich übernommen und kommunalisiert – dies war die Geburtsstunde der Städtischen Strassenbahn Zürich (StStZ). An Stelle einer Netzverlängerung trat am 1. August 1896 eine Verkürzung ein, indem der Betrieb bei der Zufahrt zur Zürichberg-Seilbahn in der Tannenstrasse eingestellt wurde. Dadurch wurde die Fahrzeit nach Oberstrass erheblich verkürzt.

Die Schienen konnten dann vier Jahre später zur Verlängerung der Strecke in Oberstrass vom Rigiplatz zur neu erstellten Drahtseilbahn Rigiviertel verwendet wer-

RECHTS Motorwagen
Ce 2/2 Nr. 44 vor
dem Depot in Tie-
fenbrunnen. Bei die-
sem Fahrzeug han-
delt es sich um den
ehemaligen Wagen
Ce ½ Nr. 4 der ESZ.
Er wurde von der
StStZ leicht umge-
baut, das Bild
stammt aus dem
Jahr 1896

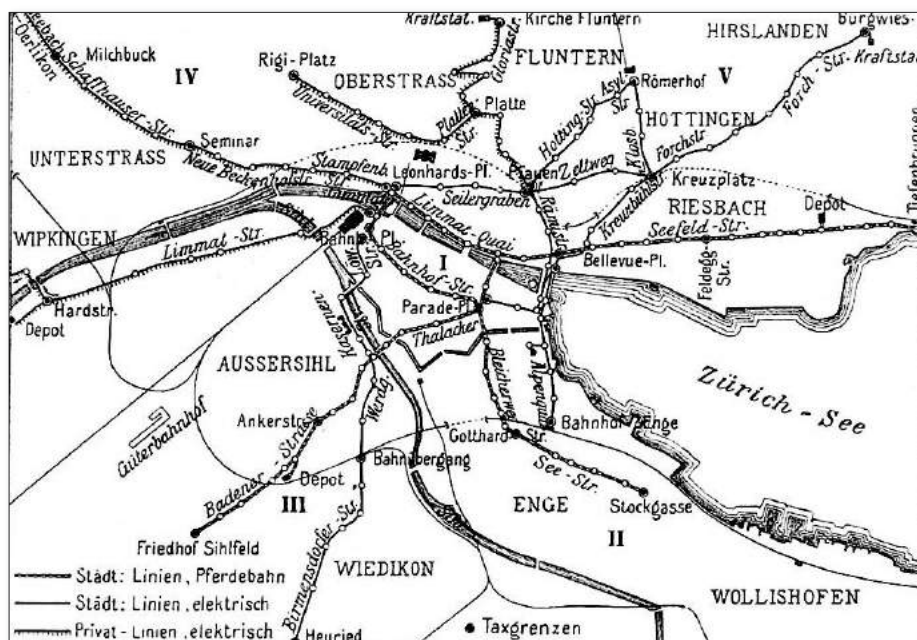
MFO, SLG. VERKEHRSHAUS
DER SCHWEIZ



LINKS Tramdepot Flun-
tern zirka 1920. Vor
dem Depot Fluntern
stehen um 1920 die
Motorwagen Ce 2/2 Nr.
28 und 29 der Linie 5,
beides ehemalige Fahr-
zeuge der ZZB der Serie
Ce 2/2 Nr. 7 – 11

WENN NICHT ANDERS ANGEZEIGT,
ALLE AUFN.: SLG. HANS BODMER

RECHTS Straßenbahn-
Netzplan von Zürich
von 1899. Eingetra-
gen ist noch die Pfer-
debahn, die im Jahr
1900 auf Meterspur
umgebaut wurde

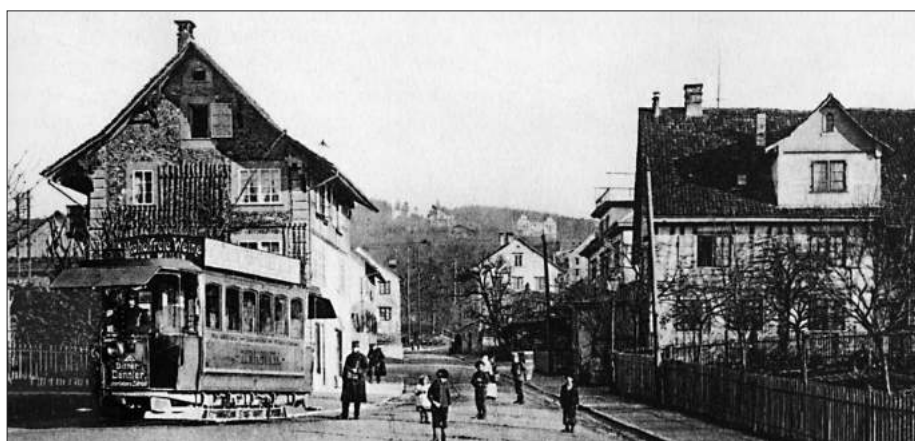


den, welche ihren Betrieb am 4. April 1901 aufnahm. Der Betrieb der ZZB wurde neu organisiert, indem die Wagen vom Bellevue nach Fluntern und von dort direkt nach Oberstrass und zurück zum Bellevue fuhren. Bei der Talfahrt von Fluntern musste somit in der Platte umgestiegen werden, um zum Bellevue zu gelangen.

Tram, Schnee und ein Feuer

Am 2. April 1898 ereignete sich ein etwas spezieller Zwischenfall in der Geschichte der ZZB. Obschon es bereits Anfang April war, wurde Zürich von nassen und heftigen Schneefällen heimgesucht. Der Schnee klebte an den Fahrleitungs- und Telefondrähten, und durch diese Schneelast wurde die Telefonleitung beim Anatomischen Institut an der Zürichbergstrasse zerrissen und fiel auf die Fahrleitung der ZZB. Die Fahrleitungsspannung von 550 Volt kam so mit dem Telefonnetz in Berührung und löste sofort einen Brand in der Hauptzentrale der Zürcher Telefongesellschaft an der Bahnhofstrasse aus.

Die in der Zentrale vorhandenen Drähte mit Isolationen aus Baumwollstoff und die natürlich noch aus Holz gefertigten Ver-



Ländliche Idylle beim Vorderberg bei der Kirche Fluntern. Der ZZB-Wagen wirbt mit einer Dachreklame. Das Gleis, das nach links hinten verschwindet, führt zum Depot

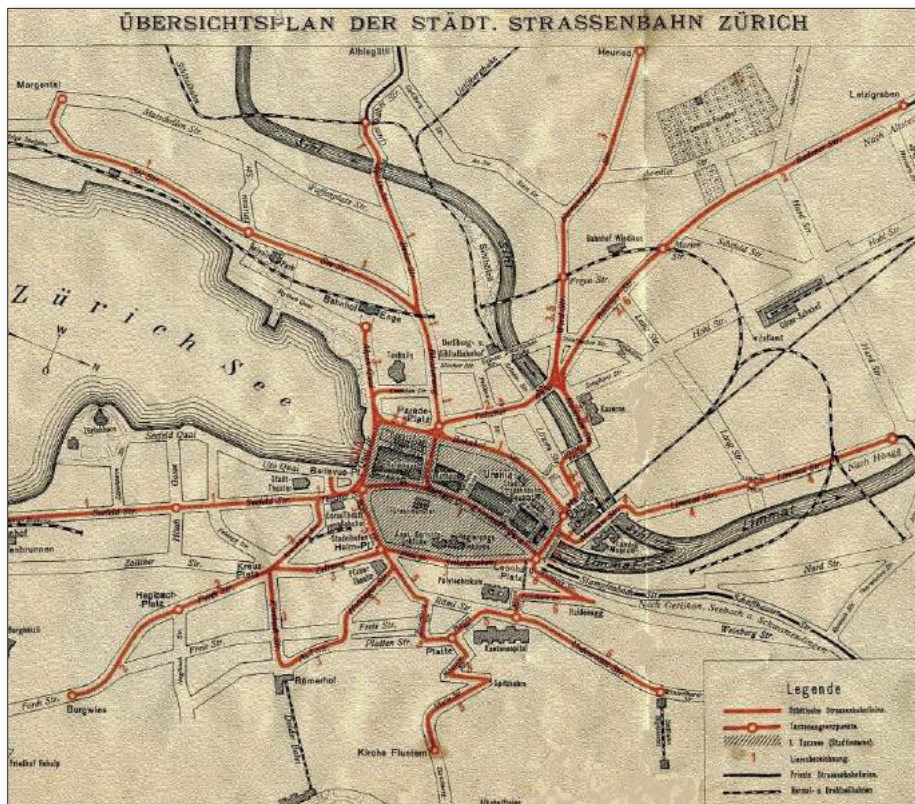
mittelpulte gingen in Flammen auf. Innerhalb kürzester Zeit waren mehrere tausend Kunden nicht mehr erreichbar und die Telefonzentrale mit dem Hauptverteiler brannte völlig aus.

Die ZZB hatte seit der Eröffnung stets finanzielle Sorgen. Das schweizerische Eisenbahndepartement verlangte, dass die Wagen mit Geschwindigkeitsmessern auszurüsten sind. Der Protest der ZZB war insofern er-

Zürcher Linien im Jahre 1900

Nach dem Umbau der Pferdebahn im Jahr 1900 wurde die Linienführung der StStZ reorganisiert und die Wagen der einzelnen Linien wurden mit farbigen runden Tafeln gekennzeichnet:

Weisse Linie:	Seefeld – Limmatquai – Hauptbahnhof – Paradeplatz – Bahnübergang Enge (ehemalige Pferdebahn)
Grüne Linie:	Bahnhof Enge – Bellevue – Pfauen – Kreuzplatz – Pfauen – Hauptbahnhof – Bahnübergang Wiedikon
Rote Linie:	Burgwies – Stadelhofen – Bellevue – Paradeplatz – Sihlbrücke – Bahnübergang Badenerstrasse
Gelbe Linie:	Paradeplatz – Helmhaus (via Münsterbrücke ehemalige Pferdebahn)



Linienetzplan der StStZ (Städtische Strassenbahn Zürich) aus dem Jahr 1907, auf den Zürichberglinien verkehren die Linien 5 und 6 nach Fluntern und Oberstrass

folgreich, dass nur ein Geschwindigkeitsmesser je Wagenseerie verlangt wurde. Dies bedeutete doch eine Ersparnis von 10.000 Franken, da sich die Beschaffungskosten für ein Gerät auf 800 Franken beliefen. Schon 1895 mussten städtische Subventionen in Anspruch genommen werden, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Ab 1897 flossen einige Erträge aus der Wagenreklame ein, doch mussten wiederum 3.000 Franken für Schalldämpfer an den Gasmotoren aufgewendet werden, dessen Lärm zu Protesten geführt hatte. Auch die Frühfahrten mussten um 30 Minuten vorverlegt werden, um die Briefträger ab der Hauptpost nach Fluntern zu befördern. Eine gute Nebeneinnahme ergab sich ab 1899 durch die Lieferung elektrischer Energie von der Gaszentrale Fluntern an die neue StStZ-

Linie vom Kreuzplatz zum Central. Um diese Lieferung bei den häufigen Pannen des Gasmotors sicherzustellen, wurde eine Anschlussleitung an das städtische Gasleitungssystem gebaut. Dieses Geschäft blühte jedoch nur drei Jahre lang. Die Stromlieferung dieser StStZ-Strecke übernahm die Stadt Zürich mit der heute etwas seltsam anmutenden Begründung, dass der ZZB-Strom die Gas- und Wasserleitungen durch unregelmäßig fließende Ströme anfresse, da die Rückleitungen nicht einwandfrei funktionierten.

1905: Das Ende der ZZB

Am 14. Januar 1899 eröffnete die StStZ die Linie über die Quaibrücke vom Bellevue zum Paradeplatz, womit der ZZB die längst ersehnte Einführung ins Stadtzentrum er-

möglicht wurde. Sie musste jedoch den bezogenen Strom und eine Benutzungsgebühr an die StStZ zahlen. Diese direkte Verbindung zum Paradeplatz war der Stadt ein Dorn im Auge und sie setzte die ZZB in Kenntnis, dass künftig die Subventionen eingestellt werden. Die ZZB protestierte und ersuchte um Rückkauf der Bahn durch die Stadt. Diese zog es jedoch vor, diese Subventionen ab dem Jahr 1902 wieder aufzunehmen. In dieser Weise fuhr die ZZB in die schönsten Wohn- und Villenquartiere. Auch als Ausflugsbahn der Stadt war die ZZB noch einige Jahre mit etwas eingeschränktem Fahrplan aktiv, bis sie Ende 1905 liquidiert wurde und ab dem 1. Januar 1906 in den Besitz der StStZ genommen wurde. Die Stadt Zürich kaufte die ZZB zu einem Preis von 772.000 Franken.

Diese Übernahme wurde insofern begünstigt, dass im Jahr 1904 dank kräftig gestiegener Fahrgastzahlen erstmals ein Überschuss an Einnahmen zu verzeichnen war und durch die zunehmende Überbauung des Zürichbergs eine günstige Entwicklung des Strassenbahnbetriebs nach Fluntern und Oberstrass vorauszusehen war. So war eine technische Sanierung der ZZB-Linien und Anpassung an die Normen der StStZ gerechtfertigt. So wurden die Holz-Trolley-stangen an den Wagen durch solche aus Eisen ersetzt und die Fahrleitungsanlage an jene der StStZ angepasst, das heißt, die Fahrleitungshöhe wurde von fünf auf sechs Meter geändert. 1904 wurde auch die elektrische Wagenheizung eingeführt. Bereits 1905 fuhren die StStZ-Wagen Ce 2/2 Nr. 44 und 46 auf der ZZB. Im Jahr 1896 fuhren 686.778 und 1905 1.189.218 Fahrgäste mit der ZZB. So endete die Geschichte der ZZB am 31. Dezember 1905.

Weiterführung und Übergang

Als die StStZ am 1. Juli 1896 ihren Betrieb aufnahm, übernahm diese die 16 Motorwagen Ce ½ Nr. 1–16 der ESZ und am 1. Januar 1897 kamen noch die 36 Pferdebahnwagen dazu. Die Pferdebahn besaß allerdings eine Spurweite von 1.440 Millimetern. Diese wurde im Jahr 1900 in Meterspur umgebaut und elektrifiziert. Die umgebauten Strecken der ehemaligen Pferdebahn kamen am 4. Oktober 1900 in Betrieb. Die Fahrzeuge der ZZB wurden ebenfalls an die Normen der StStZ angepasst und bekamen einen blau/weißen Farbanstrich.

Die Motorwagen der ZZB und auch der ESZ wurden so vollständig in den Wagenpark der StStZ eingegliedert und erfuhren einige Anpassungen. Die ursprünglichen Fahrzeuge der ESZ und ZZB wurden jedoch weiterhin vornehmlich auf den angestammten Linien weiterverwendet.

Die von der ESZ und ZZB durch die StStZ übernommenen Wagen wurden ab

Die Endstation der Linie 6 bei der Kirche Fluntern im Jahr 1939. Im Einsatz ist der Bertschingerwagen Ce 2/2 Nr. 198, der inzwischen mit Druckluftbremse ausgestattet wurde, um auf Bergstrecken verkehren zu können



1904 mehrmals umgebaut und modernisiert. In den Jahren 1906 wurde bei den Führerständen ein demontierbarer Führerschutz in Form eines verglasten Metallrahmens angebracht und je ein elektrischer Heizkörper im Innenraum montiert. Bei den ESZ-Wagen wurde 1906 ein zweiter Fahrmotor eingebaut.

In den Jahren 1909–10 wurden allgemein die Plattformen vergrößert sowie die Untergerüste verstärkt. 1915/16 stellte die StStZ auf Bügelbetrieb um und die Fahrzeuge wurden mit einem sogenannten Lyra-Schleppbügel ausgestattet. 1921–23 erhielten alle Wagen ein neues Untergerüst mit auf 1,8 Meter verlängertem Radstand sowie neue Fahrmotoren vom Typ GE 60 mit einer Leistung von 22 PS bzw. 16,2 kW. Die Führerstände wurden dabei völlig verschalt und mit Perrontüren versehen. Diese Umbauten wurden teilweise durch die Waggon- und Aufzügefabrik Schlieren (SWS) vorgenommen.

In den Jahren 1926–27 wurden alle Motorwagen in Anhängewagen umgebaut, indem die elektrische Traktionsausrüstung ausgebaut wurde. Diese Fahrzeuge wurden dann schließlich in den Jahren 1938–42 ausrangiert und abgebrochen. Zwei dieser Fahrzeuge gelangten 1942 inmitten des Zweiten Weltkrieges nach Polen zur Straßenbahn in Lodz, wo sich dann ihre Spuren verlieren.

Im Jahr 1919 wurde die Kurve an der Gloriastrasse an Stelle der Trasse durch die

Moussonstrasse mit der Spitzkehre beim Häldeliweg gebaut, nachdem nachgewiesen worden war, dass der Trambetrieb keinen Einfluss auf die Instrumente des Physikalischen Institutes der ETH hat. Die alte Anlage wurde jedoch erst 1922 abgebrochen.

Strecken-Umbauten

Am 1. August 1924 konnte die Zürichbergstrecke von der Kirche Fluntern durch die Kraftstrasse zum Toblerplatz und durch die Krähbühlstrasse zur Allmend Fluntern (heute Zoo) eröffnet werden. So erreichte das StStZ-Netz die höchst gelegene Haltestelle auf 609 Meter ü.M. Der Höhenunterschied zwischen Bellevue (408

Meter ü.M.) und der Allmend Fluntern beträgt rund 200 Meter. Am 25. August 1922 erfolgte in Oberstrass noch die Verlängerung von der Seilbahn Rigiviertel durch die Winterthurerstrasse zur Irchelstrasse. Am 26. Februar 1938 wurde das Gleisdreieck in der Platte in die Rämistrasse vor das Hauptgebäude der Universität verlegt. Dadurch wurden die Gleisstrecken in der Zürichberg- und Plattenstrasse mit der Haltestelle Sonnenbühl und Phoenix aufgehoben.

HANS BODMER

Der nächste Teil der Zürichberg-Geschichte widmet sich der Liniengeschichte am Zürichberg sowie besonderen Betriebsstörungen

RECHTS In den Jahren 1926/27 wurden die ehemaligen Motorwagen der ESZ und ZSB in Anhängewagen umgebaut. Der C2 Nr. 469 wurde im Jahr 1942 nach Lodz (Polen) abgegeben





Ein & Jetzt

Verlegungen von Straßenbahnstrecken in den Untergrund sorgen für starke Veränderungen im Stadtbild. Und wenn dazu noch neue Bebauung kommt, ist es oft schwer, alte Ansichten wieder zu entdecken. So war die Hansastraße in Duisburg vor rund 25 Jahren noch eine ganz normale Stadtstraße mit einer zweigleisigen, ins Straßenpflaster eingebetteten Straßenbahnstrecke. Am 2. Juli 1992 – kurz vor Inbetriebnahme des Innenstadtunnells und dem Verschwinden der Tram von der Oberfläche – war der 1966 gebaute Wagen 1072 auf der Fahrt nach Huckingen. Interessant im Vergleich zur heutigen Situation ist die Brachfläche links, wo sich das ehemalige Straßenbahndepot Mülheimer Str. befand. Die aktuelle Aufnahme zeigt die komplette linke Seite mit der neuen Betriebszentrale der DB AG bebaut. Die Anhaltspunkte sind die Eisenbahnbrücke ganz im Hintergrund und das quer stehende Haus über (hinter) der Tram

TEXT UND BILDER: WOLFGANG MEIER







Trauriges Finale

Die Straßenbahn in Hagen, Teil 3: Der Abschied ■ Strecken-Stilllegungen sorgten ab 1969 für sinkende Fahrgastzahlen, ein neues Gutachten empfahl den schrittweisen Ersatz der Tram durch den Bus. Die Abwärtsspirale dreht sich immer schneller und mündete in dem Abschied von der Straßenbahn im „Tor zum Sauerland“ im Mai 1976

Der anstehende Ausbau der Straße nach Hohenlimburg und der Bau einer Autobahnbrücke über die zwar eingleisig, aber weitgehend auf eigenem Bahnkörper verlaufende Strecke der Linie 2 führte im September 1968 zur Aufgabe der Strecke zwischen Herbecker Weg und Hohenlimburg. Die ersatzweise verkehrenden beiden Buslinien nahmen zwar in Richtung Innenstadt einen anderen Weg als die verbleibende Straßen-

bahnstrecke, nahmen ihr aber dennoch einen Teil der Fahrgäste weg, sodass 1971 die Linie 2 wegen der zunehmend bedeutungslos werdenden Reststrecke bis zur Haßleyer Straße in Eppenhäusen (eine Haltestelle hinter dem Abzweig der Linie 3) zurückgezogen wurde.

Straßenbauarbeiten, Erneuerungsbedarf und eine zunehmend schwieriger werdende Verkehrslage auf steilen und schmalen Straßen führten 1969 zu der Entscheidung, die

Strecke Schwenke – Franklinstraße und damit die Linie 8 am 25. Mai überhaupt aufzugeben. Wegen der zunehmenden Überlagerung durch über die Endpunkte der Straßenbahn hinaus laufende Buslinien fuhr ab gleichem Datum die Linie 4 (Eilpe – Herdecke) am Abend sowie Samstag ab Mittag und Sonn- und Feiertags überhaupt nicht mehr, die Linie 5 pendelte nur noch zwischen Hauptbahnhof und Oberdelstern. Nach Herdecke und Vorhalle fuhren nur

Hagen 1975: Noch ein Jahr...



Vierachser 55 mit Beiwagen verlässt im April 1974 die Haltestelle Boele, Amtshaus. Nicht immer waren genügend Gelenkwagen für die Linie 7 vorhanden. Mit der blauen Scheibe auf der Front wurde dem Fahrgast signalisiert, dass der Tw mit Schaffner und der Beiwagen schaffnerlos fährt

KLAUS RUHKOPF, SLG, AXEL REUTHER

noch Busse, zum Teil auf den zuvor von der Straßenbahn bedienten Abschnitten in dichtem Abstand. Der Juni des folgenden Jahres brachte den Ersatz des unwirtschaftlichen Pendelverkehrs der Linie 5 durch eine Verlängerung der Linie 7 nach Oberdelstern in den verkehrsschwachen Zeiten. Auch die Linie 2 endete nun ständig in Haspe, sodass der Abschnitt nach Vogelsang nur noch in Spitzenzeiten von der Linie 1 mit Straßenbahnen bedient wurde.

Gesunkene Fahrgastzahlen

Das alles blieb nicht ohne Folgen für die Fahrgastzahlen: Sie sanken alleine von 1968 auf 1969 um drei Millionen, während sie im Busbetrieb um vier Millionen zulegt! Die Wagenkilometer reduzierten sich um 16 Prozent. Weiterhin 33 Trieb- und zehn Bei-



Gelenk-Tw 66 auf der nun ohne Beiwagen und schaffnerlos bedienten Linie 7 an der Haltestelle Markt im Oktober 1975

AXEL REUTHER (3)



Gedränge in der Schleife Markt mit drei Zügen der Linien 1 und 7, die hier im Oktober 1975 während des Fünf-Minuten-Betriebes ihre Wendezeit verbringen



Ausgebremst: Im Oktober 1975 konnte Tw 70 der Linie 1 seine Endstation Eilpe wegen Kanalbauarbeiten nicht erreichen; der Verkehrsbetrieb wusste aber von nichts!



1971 hatte das Straßenbahnnetz den Zustand erreicht, der bis zur dreistufigen Umstellung 1974 gültig war. Die farbliche Darstellung von Bus- und Straßenbahnen war in den 60er-Jahren getauscht worden – die Straßenbahnlinien sind rot markiert

SLG AXEL REUTHER

wagen waren für den Betrieb notwendig, die nun häufiger an den Endstationen längere Zeit herumstanden. Der Fahrzeugpark wurde dann 1970 radikal verkleinert und zehn Tw und sieben Bw ausgemustert.

Jetzt ein Gutachten „pro Bus“

Dass die Bedeutung der Straßenbahn als Träger des Nahverkehrs in Hagen seit dem Leibbrand-Gutachten 1961 ständig gesunken war, ließ sich nicht wegdiskutieren. Lag deren Anteil an der Erbringung der Verkehrsleistungen damals noch bei 60 Prozent, so waren es acht Jahre später nur noch etwa 45 Prozent mit sinkender Tendenz. Vor dem Hintergrund der zunehmend straßenbahnfeindlichen Haltung der Stadtverwaltung und der zunächst einmal als abgeschlossen geltenden Modernisierung des Fahrzeugparks und der Rationalisierung der Betriebsführung schien es dem Verkehrsbetrieb sinnvoll, seine eigene Situation durch ein Gutachten untersuchen zu lassen und Empfehlungen für die künftige Gestaltung des Nahverkehrs in Hagen von fachkundiger Seite einzuholen. Im Juni 1969 wurde daher beim Institut für Verkehrswissenschaft, Straßenwesen und Städtebau der Technischen Universität Hannover ein Gutachten mit den entsprechenden Fragestellungen in Auftrag gegeben. Im August 1971 lag diese, allgemein nur nach dem Leiter des Instituts Professor Dr.-Ing. W. Grabe genannte Ausarbeitung vor. Sie zeugte von einer sehr intensiven und detaillierten Beschäftigung mit den verschiedenen Aspekten und bezog die Vorstellungen des GVP der Stadt von 1963 ebenso in die Untersuchung mit ein, wie eine Ist-Analyse durch Auswertung von Fahrgastzählungen und Linienkostenrechnungen.

Das Gutachten kam in seiner Kernaussage zu dem Ergebnis, dass auf längere Sicht die Umstellung auf einen reinen Busbetrieb die verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollste Lösung darstellt. Bei den Gründen, die gegen die Straßenbahn ins Feld geführt

ten Fahrbahn wurden für die Tests verwendet. Im Oktober 1975 wurde zusätzlich eine Zwölf-Personen-Kabine eingesetzt. 1976 wurde die Teststrecke auf 1,9 Kilometer, sechs Stationen (einschließlich der für Wartungsarbeiten und Rettungskabine) und 24 Kabinen erweitert. Die Serienreife wurde 1981 erreicht. Ursprünglich sollte mit dem Kabinentaxi ein alternatives Verkehrsmittel für die Beförderung von vier, sechs, acht und zwölf Personen sowie eine Variante für den Güterverkehr geschaffen werden, aber es blieb bei der Versuchsstrecke. Die Versuchsanlage wurde im Juli 1981 vollständig abgebaut.

Kabinentaxi als Tram-Alternative?

Die Arbeitsgemeinschaft Kabinentaxi (CAT) forschte und entwickelte seit 1970 gemeinsam auf dem Gebiet neuer Systeme für den ÖPNV in Städten. Seit 1. Januar 1972 wurde die Arbeitsgemeinschaft vom damaligen Bundesministerium für Forschung und Entwicklung gefördert. Im Juni 1972 wurde eine detaillierte Projektplanung vorgestellt, die sogar in Hager Schulen vorgestellt worden ist. Fotomontagen und Filme zeigten die gestalterische Einbindung in die Stadt. Kern des Modells war die Stadt Hagen, die mit 132 Kilometern Streckenlänge und 182 Stationen die Vorreiterrolle übernehmen soll. Entsprechende Netz-

pläne wurden an der späteren Versuchsstrecke angebracht. Ebenso werden schon die Gebiete der 1975 anstehenden kommunalen Neuordnung mit berücksichtigt. Randbezirke sollten mit dem Bus als Zubringer erschlossen werden. Ausgelegt war die Kapazität auf eine Einwohnerzahl von 400.000, die der Raum Hagen im Jahr 2000 haben sollte.

Im Jahr 1973 wurde in Hagen-Vorhalle eine 150 Meter lange Teststrecke errichtet und am 6. September feierlich in Betrieb genommen. Bereits ein Jahr später, am 11. November 1974, wurde die Strecke auf 1,5 Kilometer kreisförmig ausgebaut. Fünf Kabinen, drei auf und zwei unter der aufgeständer-



Die kaum vernünftig zu begründende Betriebssituation auf der Linie 7 in Boele bis Mai 1974: Jeder zweite Zug setzte am Amtshaus umständlich im dichten Straßenverkehr um und sparte sich die Fahrt zur zwei Haltestellen dahinter liegenden Schleife Kabel

KLAUS RUHKOPF, SLG. AXEL REUTHER

wurden, waren auch solche, die der Verkehrsbetrieb selbst verschuldet hatte und mit etwas gutem Willen hätte beheben können wie der intensive Parallelverkehr mit Bussen. Es gab genügend Beispiele, dass ein „gebrochener Verkehr“ mit Abbindung der weiterführenden Buslinien an den Endstationen der Straßenbahn von den betroffenen Fahrgästen wegen deren höherem Fahrkomfort akzeptiert wird. In Hagen wurde dies jahrelang konsequent ignoriert.

Umstellung ein teures Vorhaben

Auch wenn sich bestimmte Kreise in der Stadtverwaltung in ihrer Haltung zur „altmodischen Straßenbahn“, die endlich weggehöre, bestätigt sahen, so machte das Grabe-Gutachten den Erfolg einer Komplettumstellung von einer ganze Reihe von zum Teil anspruchsvollen Vorgaben abhängig, die zunächst dafür erfüllt werden mussten, wie der Anlage von zahlreichen Busspuren auf stark belasteten Strecken, dem Ausbau verschiedener Verkehrsknoten, dem Bau von Busbahnhöfen und der Schaffung von Vorfahrtsberechtigungen und Ampelvorrangschaltungen auf allen Straßen mit Busverkehr. Mit der Angabe von Kosten für die Komplett-Umstellung hielt sich das Gutachten zurück, grob überschlägige Rechnungen ergaben aber einen Betrag von etwa 30 bis 40 Millionen Mark.

Allein aus Kostengründen war klar, dass der Umstellungsprozess einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen würde. Auch hierzu machte das Gutachten detaillierte Angaben und sah in der ersten Stufe die schon weitgehend von Buslinien überlager-

ten und damit den geringsten Ertrag abwerfenden Linien 4 und 5 zur Umstellung vor, während die ertragreichste Linie 7 am Schluss des Prozesses stehen sollte. Basierend auf den Empfehlungen des Gutachtens erarbeitete der Verkehrsbetrieb gemeinsam

Einfahrt des Sechssachsers 63 in die Endstation Haspe, Corbacher Straße der Linie 3 im Frühjahr 1975. Es gab nur einen Gleiswechsel, der zudem noch unglücklich lag, über den die Fahrtrichtung gewechselt wurde – siehe auch das Titelmotiv von SM 2/2017

KLEPGEN, SLG. AXEL REUTHER





mit der Stadtverwaltung einen aus vier Stufen bestehenden Umstellungsplan, der in vier Teilschritten in einem Zeitraum von sechs bis acht Jahren zu einem reinen Busbetrieb führen sollte. An rein betrieblichen Mehrkosten wurde hierfür lediglich ein Betrag von 1,1 Millionen D-Mark errechnet. Sämtliche baulichen Maßnahmen blieben dabei aber unberücksichtigt. Auch betrach-

tete man, vermutlich ebenfalls aus Kostengründen, die meisten der im Grabe-Gutachten vorgegebenen Grundvoraussetzungen für den Wechsel von der Schiene auf den Bus als „zunächst“ nicht notwendig und damit die dem Gutachten am Herzen gelegenen Verbesserungen für die Fahrgäste quasi als unnütz! Kosten zunächst einmal klein zu rechnen, ist ja auch heute noch ein

probates Mittel um fragwürdige Entscheidungen nicht zu gefährden oder zumindest zu verzögern.

Schnelle Stilllegung wird beschlossen

Ohne auf die Ergebnisse der Planungsgruppe zu warten, die erst zum Jahresende 1972 vorlagen, beschließen die politischen Gremien der Stadt bereits im Laufe des gleichen Jahres



Tw 61: Ein mit modernem Stromabnehmer ausgerüsteter Wagen fährt mit Beiwagen auf der Linie 7 von Kabel kommend im Frühjahr 1974 die Haltestelle Boele, Amtshaus an

KLAUS RUHKOPF, SLG. AXEL REUTHER (2)



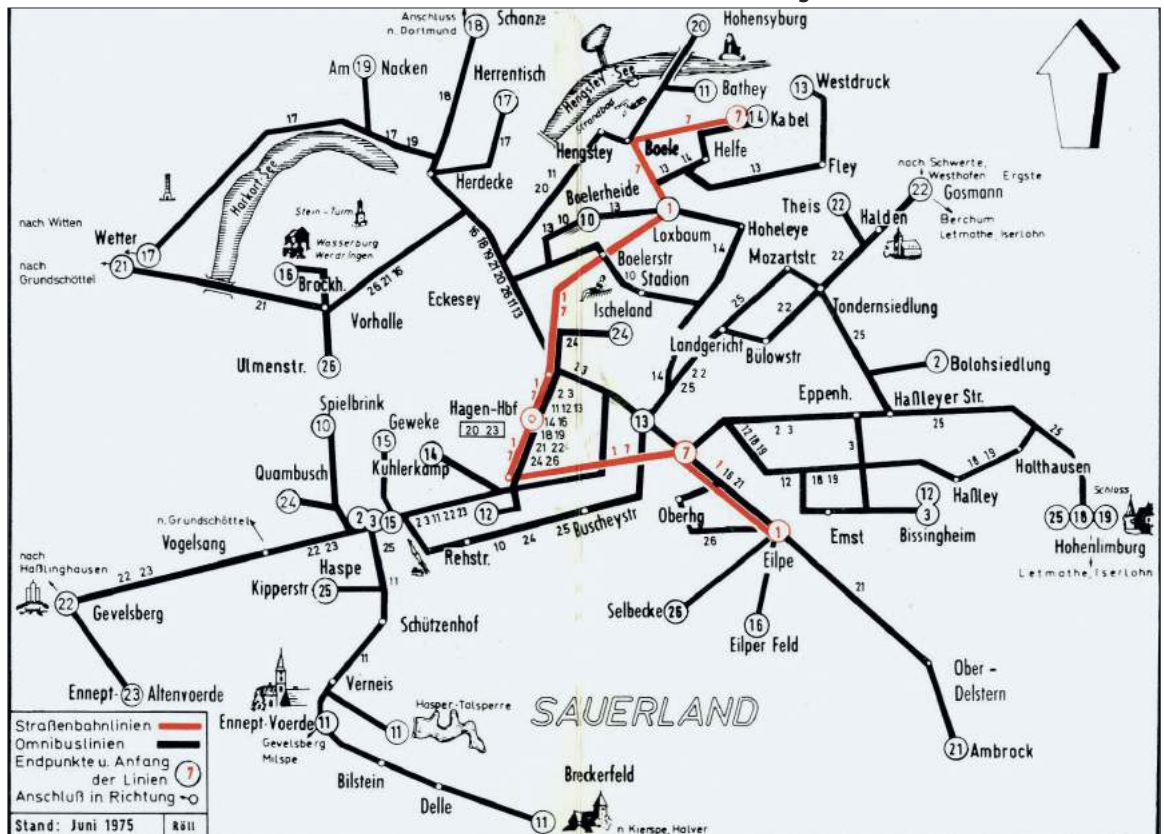
Abfahrthaltestelle in der Marktschleife der Linien 1 und 7 nach der ersten Umstellung 1974. Beide Linien boten bis Loxbaum zeitweise einen attraktiven Fünf-Minuten-Takt

KARL LINDOW, SLG. REINHARD

LINKS Haspe, Corbacher Straße, Endpunkt der Linien 2 und 3 sowie jeder zweiten Fahrt der Linie 1 mit nur einem Gleiswechsel! Die Aufnahme entstand im September 1969

GRAHAM FEAKINS

1975 war von dem einstigen großen Netz nur noch eine Strecke übrig geblieben, die immer noch ein beachtliches Fahrgastaufkommen besaß SLG AXEL REUTHER



die Aufgabe des kompletten Straßenbahnbetriebes bis spätestens 1978. Die beschleunigte Entscheidung wird zum einen von dem Vorhaben beeinflusst, Ende 1972 die von der Straßenbahn durchfahrenen Einkaufsstraßen Elberfelder Straße und Mittelstraße in Fußgängerzonen umzuwandeln, wie auch von der Vorstellung eines neuen Verkehrsmittels in Form eines „Cabinentaxis“, (CAT) wel-

ches die Industrie den Politikern als Verkehrsmittel der Zukunft in Hagen versucht schmackhaft zu machen. Sinn für die Realität bewiesen beide Vorhaben nicht; während das CAT über eine vom Bund geförderte Versuchsanlage in der Nähe von Hagen nicht hinaus kam, bei der etliche Millionen ziemlich sinnlos verbaut wurden, brauchte es zu der Einsicht, dass ÖPNV in Fußgängerzonen

kein störendes, sondern ein höchst belebendes Element darstellt, noch einige Jahre! Das sah im übrigen auch der Handelsverband so und sprach sich gegen die Umstellung der Straßenbahn auf Busbetrieb aus.

Laufende Einstellungen

Die erste Stufe der Umstellung mit den Linien 4 und 5 wurde zum 25. Mai 1974 rea-



Auf der Körnerstraße, die hier im Frühjahr 1975 von Tw 77 der Linie 3 nach Emst-Bissingheim befahren wird, war die Straßenbahn der Stadtverwaltung schon lange in Dorn im Auge



Zweiachser 338 der Linie 1 fährt im Juli 1973 in die Haltestelle Hauptbahnhof ein. Die schaffnerlosen Zweiachser waren trotz ihrer alt erscheinenden Bauart durchaus zeitgemäße Fahrzeuge

KLAUS RUHKOPF, SLG. AXEL REUTHER (3)



Vierachser 50 erklimmt im Verlauf der Ende der 50er-Jahre großzügig ausgebauten Eckeseyer Straße im Sommer 1973 die Brücke über das Gleisvorfeld des Hagener Hauptbahnhofs. Im Hintergrund das Gebäude des ehemaligen Depots Eckesey, welches bis heute nahezu unverändert einer Spedition als Lagerhaus dient

liert. Die Linie 1 verschwand gleichzeitig von der Strecke Schwenke – Haspe, ohne dass dies dort zu einer Verdichtung des Busbetriebes geführt hätte. Wie die Linie 7 fuhr die „1“ nun zum Markt und mit einzelnen Fahrten weiter bis Eilpe. Die Linie 2 ersetzte zu deren bisherigen Verkehrszeiten zwischen Haspe und Vogelsang die umgeleitete Linie 1. In den verkehrsschwachen Zeiten ergab sich für die Linien 2 und 3 mit einem 30-Minuten-Takt beider Linien an Stelle des bisherigen 20/40/60-Minuten-Abstandes sogar eine Verbesserung, da zwischen Eppinghausen und Haspe nun alle 15 statt 20 Minuten gefahren wurde. Neu war auch der durchgehende Zehn-Minuten-Takt der Linie 7 bis zur Endstelle Kabel.

Zu den eher als Tradition denn als Sinnhaftigkeit zu betrachtenden Dingen des Hagener Straßenbahnbetriebes gehörte es, dass abgesehen von einigen Fahrten im Berufsverkehr, jeder zweite Kurs an der Ausweiche Boele, Amtshaus endete. Da zu diesen Zeiten mit Beiwagen gefahren wurde, musste hier mitten auf einer stark befahrenen Straße rangiert werden, während in Kabel eine Schleife vorhanden war. Es ließ sich durch die Verkürzung kein Kurs einsparen, stattdessen fuhr bis zum Ende des Beiwagenbetriebes im Mai 1974 dann auf den



Fahrgastwechsel an der Haltestelle Friedrich-Ebert-Platz, Rathaus im Frühjahr 1995. Zeitweise fuhr die Linie 2 über Haspe hinaus bis Vogelsang



Triebwagen ein Schaffner mit, der angeblich aus Sicherheitsgründen (Steilstrecke und Kuppelhilfe) notwendig war. Nun ging es auf einmal auch ohne Beiwagen durchgehend und im Einmannbetrieb!

Bei der zweiten Stufe der Umstellung ein Jahr später war zunächst nur vorgesehen, die Linien 2 und 3 auf ihrem westlichen Abschnitt Markt – Körnerstr. – Haspe – Vogelssang auf Busse umzustellen und die Strecken der östlichen Abschnitte durch eine Weiterführung der Linie 7 weiter zu bedienen. Auf der Weststrecke waren wegen des ohnehin schon intensiven Bus-Parallelverkehrs keine größeren Ausbauten notwendig, während die Oststrecke erst für den Busbetrieb angepasst werden musste. Auch war hier wegen des fehlenden Bus-Parallelverkehrs ein entsprechend hohes Fahrgastaufkommen für die Straßenbahn vorhanden. Es kam jedoch anders: Der Stadt gelang es bei Bund und Land zusätzliche Finanzhilfen für Umbauarbeiten und neue Fahrzeuge locker zu machen, sodass beide Abschnitte zusammen am 1. Juni 1975 schienenfrei gemacht werden konnten. Über die nun überraschend frei ge-

wordenen zwölf Gelenkwagen freute sich die Würzburger Straßenbahn, die sich zudem auch noch Fahrzeuge aussuchen durfte, die noch lange Untersuchungsfristen hatten oder sogar erst kurz zuvor eine HU erhalten hatten. Die eigentlich unnötigen Kosten waren durch den moderaten Verkaufspreis nicht zu decken.

Es bleiben die Linien 1 und 7

Nun fuhren nur noch die Linien 1 und 7 durch Hagen und dies in der Woche über

weite Teile des Tages und an Samstagen bis zum Nachmittag zwischen Markt und Loxbaum in einem attraktiven Fünf-Minuten-Takt. Nach den ursprünglichen Vorstellungen hätte dies auch noch einige Jahre so bleiben sollen, da die Strecke stark belastet war und keinen Bus-Parallelverkehr aufwies. Auch auf den mittlerweile zu Fußgängerzonen deklarierten Einkaufsstraßen brachte die Straßenbahn die Kundschaft bis vor die Türe, ohne dass dies zu Problemen geführt hätte.

In der Elberfelder Str. ist Tw 55 auf Linie 4 im Mai 1967 auf dem Weg nach Herdecke

WOLFGANG KRAMER, SLG. AXEL REUTHER



War ursprünglich vorgesehen, die Tram bis 1978 zu betreiben, so kam das Ende nur ein Jahr später. Dieses Umschwenken wird in der Literatur als „überraschend“ und mit zusätzlich in Aussicht gestellten Geldern von Bund und Land begründet, in der Rückschau deuten aber zahlreiche Indizien darauf hin, dass die vorgezogene endgültige Einstellung durch die Stadtverwaltung von langer Hand vorbereitet worden war. Spätestens mit der ersten Einstellungsphase galt wohl nur noch die Devise „Straßenbahn weg und zwar so schnell es geht!“

Tramdepot jetzt für Busse

Anders ist es wohl nicht zu erklären, dass bereits Ende 1975 mit dem dafür notwendigen Umbau des gerade einmal neun Jahre zuvor eröffneten Straßenbahnbetriebshofs in Oberhagen begonnen werden konnte.

Die Hagener Straßenbahn heute

Als Verkehrsbetrieb existiert die Hagener Straßenbahn noch heute und bietet ÖPNV-Leistungen mittels Bus in und um Hagen an. Die Aufschrift „Hagener Straßenbahn“ an ihren Fahrzeugen erinnert auch jüngere Bewohner Hagens daran, dass es in ihrer Stadt einmal einen Straßenbahnbetrieb gegeben hat. Info: www.strassenbahn-hagen.de

Hierzu müssen zu diesem Zeitpunkt bereits die Pläne ausführungsfähig bereit gelegen haben und auch die Finanzierung geklärt gewesen sein. Ebenfalls konnten die notwendigen Busse termingerecht bereitgestellt werden, was wegen der Beantragung der entsprechenden Gelder auch nicht von heute auf morgen geschehen konnte.

Am 29. Mai 1976, einem Samstag, konnte die Hagener Bevölkerung mit kostenlosen Fahrten auf der Linie 7 Abschied

von einem Verkehrsmittel nehmen, welches ihnen 92 Jahre lang treue Dienste erwiesen hatte. Unmittelbar nach Ende des Betriebes beginnt der Abbau der Fahrleitungen und die Beseitigung oder das Überteeren etlicher Gleise. Der Betriebsbahnhof Oberhagen muss wegen des vollständigen Umbaus für Busbetrieb von Straßenbahnwagen geräumt werden. Die noch vorhandenen Zweiachser werden mit drei Ausnahmen an Ort und Stelle zerlegt, die noch vorhandenen 14 Gelenk- und fünf Großraumwagen mit Hilfe eines mit Batterien ausgerüsteten Zweiachsers in die alte Wagenhalle Minervastraße nach Wehringhausen überführt. Für acht Sechssachser konnte bereits im Juni ein Kaufvertrag mit Innsbruck unterschrieben und einen Monat später mit dem Abtransport der Wagen dorthin begonnen werden. Die restlichen Triebwagen blieben noch bis Herbst 1977 dort stehen und konnten dann nach ihrer Verladung auf Eisenbahn-Flachwagen die Fahrt in ihre neue Heimat Belgard antreten. Der Zweiachser verließ nach Abschluss dieser Aktion als letzter Straßenbahnwagen Hagen in Richtung Straßenbahnmuseum Hannover. AXEL REUTHER

Der vierte und abschließende Teil der Hagen-Reihe im nächsten Heft enthält eine komplette Wagen-Übersicht samt Hinweisen auf ihren Verbleib.



OBE Die Endstation der Linie 2 in Hohenlimburg noch mit einem Zug aus modernen Zweiachsern in der ersten Hälfte der 60er-Jahre. Ein Straßenausbau bedeutete im September 1968 das Ende der Strecke

WOLFGANG KRAMER,
SLG. AXEL REUTHER

RECHTS Das war es dann: Am 29. Mai 1976 steht Triebwagen 85 nach Rückkehr von seiner Abschiedsfahrt im Betriebshof Oberhagen

DIETER WALKING,
SLG. AXEL REUTHER





FOLGE 48
Paderborn
Tramdepot

Das ehemalige Straßenbahndepot am Tegelweg in Paderborn dient heute als Supermarkt

JÖRN FRIES

Supermarkt mit Geschichte

Vor 54 Jahre hatte das Straßenbahndepot am Tegelweg in Paderborn ausgedient, nachdem zuvor dort auch Busse Einzug gehalten hatten. Heute kann man in dem dort mittlerweile eingerichteten Supermarkt einkaufen, das Gebäude selbst steht seit 1985 unter Denkmalschutz

Am 9. Januar 1909 wurde die „Paderborner Elektrizitäts- und Straßenbahn AG“ (PESAG) gegründet. Die beiden Anteilseigner – das „Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk“ (RWE) in Essen und die Stadt Paderborn – errichteten am Tegelweg ein Verwaltungsgebäude, ein Dampfkraftwerk zur Erzeugung von Elektrizität und eine Wagenhalle. Hier wurden die Straßenbahnwaggons der Gesellschaft gewartet und untergestellt. 1910 entstand eine neue Strecke zwischen Hauptbahnhof und Nordbahnhof. Im April 1911 wurde die Strecke Paderborn-Bad Lippspringe eröffnet. Ende März 1912 verband man sie über Kohlstädt und die Externsteine mit der Stadt Horn, 1920 erreichte sie Detmold. Im März 1913 entstand eine letzte Strecke nach Elsen. Nach Schloß Neuhaus führte eine bereits 1900 von der „Westfälischen Kleinbahnen AG“ gebaute Strecke.

Im März 1925 wurde unter maßgeblicher Beteiligung der PESAG die „Kraftverkehrs-AG Wittekind“ gegründet. 1934 übernahm die PESAG den Omnibusverkehr allein. Schon in diesen Jahren begann

der Autobus die Straßenbahn zu verdrängen. Seit den 50er-Jahren standen deshalb auch Busse im Depot am Tegelweg. In dieser Zeit nahm der Autoverkehr stetig zu, was vor allem zwischen und in den Städten zu Lasten von Bahn und Bus ging. Die PESAG gab den Überlandbusverkehr an Post und Bahn ab. Im Stadtgebiet Paderborn ersetzte der Linienbus die Straßenbahn. Die letzte Straßenbahn fuhr am 27. September 1963 vom Paderborner Hauptbahnhof nach Schloß Neuhaus. Die PESAG errichtete 1963 einen reinen Omnibus-Betriebshof an der Barkhauser Straße. Das Gebäude am Tegelweg diente ab 1975 einer Düngemittelfirma als Lagerschuppen. 1985 wurde es in die Liste der technischen Baudenkmäler aufgenommen. 1994 fand sich ein privater Investor, der die Wagenhalle unter Wahrung des historischen Zustands und Nutzung noch vorhandener Originalbauteile in einen Supermarkt umwandelte. Seit 2000 läuft der Linienbusbetrieb in Paderborn unter dem Namen PaderSprinter und ist (seit 2012) eine städtische Tochtergesellschaft der Paderborner Kommunalbetriebe.

JÖRN FRIES

Wagen Nr. 11 befährt die Ausweiche am Depot. Der Rollenstromabnehmer hat die korrekte Richtung genommen

ALLE AUFNAHMEN: THOMAS ADOLPH



„Schrumpf-Tram“

Seaton Tramway: Nostalgie im Kleinformat ■ Eine Spurweite von 838 Millimetern, irgendwie verkleinert aussehende Straßenbahnwagen und eine Fahrdrachtspannung von nur 120 Volt – die Seaton Tramway an Englands Südküste ist eine ganz besondere Touristen-Attraktion und bietet Tram-Vergnügen zum Anfassen



Wagen Nr. 12 aus 1966 nähert sich der Endstation Seaton. Links die optische Signalanlage, die sichert den unübersichtlichen eingleisigen Abschnitt zwischen Station und Depot



Hochbetrieb in der Endstation Seaton vor dem Umbau, soeben wurde der Rollenstromabnehmer umgelegt. Doppelstöcker Nr. 10 wird sich gleich auf die Fahrt nach Colyton machen



Begegnung zweier Wagen in einer Ausweiche: Blick vom offenen Oberdeck auf die Strecke und die herrlich grüne Landschaft Südenglands. Auf den Rückenlehnen der Bänke finden sich Sicherheitshinweise

Man sagt den Engländern ja einen Hang zur Exzentrizität nach – nicht ganz zu Unrecht, wie nicht zuletzt eine in Deutschland in dieser Form undenkbar Straßenbahn im Süden Englands zeigt. Der kleine Küstenort Seaton liegt am Ärmelkanal in der Grafschaft Devon, zirka 40 Kilometer entfernt von der nächsten Großstadt Exeter. Umgeben von einer landschaftlich wunderschönen, sehr grünen Gegend hat der heute rund 7.000 Einwohner zählende Ort 1868 seine Anbindung an das Eisenbahnnetz erhalten. Die Stichstrecke zwischen Küste und der Hauptstrecke im Landesinneren wurde wie viele andere auch im Jahr 1966 mit dem großen Kahlschlag britischer Eisenbahnen stillgelegt. Doch oft ist ein Ende auch ein Beginn, denn nun wurde Claude Lane aktiv – ein Straßenbahnenthusiast, der bereits seit dem Jahr 1954 im rund 280 Kilometer entfernten Eastbourne eine touristische Tramway betrieb. Doch dort war der Platz begrenzt und der Pachtvertrag ging dem Ende entgegen – kein Wunder, dass Lane nach Alternativen suchte. Er fand sie in Seaton mit der alten Eisenbahnstrecke, die er schließlich mit seinem Unternehmen „Modern Electric Tramways Ltd.“ kaufen konnte.

Bahnstrecke wird reaktiviert

Was er daraus machte, war beeindruckend: Zwischen 1969 und 1980 reaktivierte er 4,8

Seaton Tramway – die Fakten

Streckenlänge	ca. 4,8 km
Ausweichen	6
Spurweite	838 mm
Stromspannung	120 Volt
Fahrzeugpark	14 Triebwagen

Kilometer (3 Meilen) der Strecke mit einer Erweiterung über teilweise gepachtetes Land bis hinein in die Stadt – allerdings umgespurt auf 838 Millimeter (zwei Fuß neun Inches). Da die Errichtung einer Oberleitung Zeit kostete, man aber auf Einnahmen aus dem Fahrbetrieb dringend angewiesen war, behalf man sich in den Anfangsjahren mit Batterieanhängern an den Straßenbahnen zu Energieversorgung.

Verschiedene „Maßstäben“

Schließlich war 1973 auch die Oberleitung komplett, und so konnte die ganze Strecke von Seaton bis Colyton mit 120 Volt befahren werden. Bis heute ganz klassisch mit Stangenstromabnehmer, was natürlich entsprechende Anforderungen an Fahrdrähte, Oberleitungswichen etc. stellt. Die Strecke ist eingleisig mit sechs Ausweichen und einer direkten Verbindung ins Depot.

Highlight des Betriebs aber sind ohne Frage die Fahrzeuge, denn es handelt sich

um unterschiedlichste Wagen mit verschiedenen technischen Ausstattungen und Größen! Normal große Fahrzeuge schienen Claude Lane zu uninteressant, er bevorzugte gerade in den ersten Jahren in Eastbourne liebevolle Nachbauten im Maßstab 1:2. Natürlich alle in jeder Hinsicht voll funktionsfähig! Vorbild waren Fahrzeuge aus den unterschiedlichsten Städten. Auch in den späteren Jahren baute man diverse Repliken, dann allerdings eher im Maßstab 3:4, oder man verkleinerte gekaufte Originale. Oft handelt es sich um Doppeldecker, bei denen dann das obere Deck sogar offen ist und die bei schönem Wetter den Fahrgästen herrliche Ausblicke ermöglichen.

Aktuell besteht die Flotte aus 14 Fahrzeugen, die in der eigenen Werkstätte des Depots gewartet und aufgearbeitet werden. Die jüngsten Wagen – natürlich ebenfalls Doppeldecker – stammen aus dem Jahr 2002 und sind bereits behindertengerecht mit zwei Rollstuhlplätzen ausgestattet. Einige der einstöckigen Wagen sind für Kinder mit populären Themen dekoriert, damit möchte man für den Nachwuchs noch attraktiver sein.

Von Seaton aufs Land

Machen wir uns nun auf die 23 Minuten pro Richtung dauernde Fahrt. In den meisten Fällen wird sie in Seaton beginnen – wobei von der heutigen Endstation viel-



Innenleben des einstöckigen Wagens Nr. 16, dem „Polar Express“ – für die Kinder dekoriert mit Motiven aus einem bekannten Film



Frühe High-Tech – Fahrshalter der „English Electric Co. Ltd.“ aus London. Aufschalten erfolgt im Uhrzeigersinn



Viel Platz ist nicht in den Wagen, wie der schmale Aufgang zum offenen Oberdeck direkt am Fahrerplatz beweist

leicht schon im Sommer 2017 nichts mehr zu sehen sein wird. Denn hier entsteht ein viergleisiger, größtenteils verglaster Bahnhof, in dem die Fahrzeuge nachts beleuchtet zu sehen sein werden.

Hier in Seaton legt das Fahrpersonal am noch offenen Stumpfgleis mit Ausweiche den Stromabnehmer händisch um, bittet die Fahrgäste in und vor allem auf das nur über sehr enge und schmale Treppen erreichbare Oberdeck des Fahrzeugs und gibt eine kurze Einführung. Dann geht es los und zunächst werden einige enge Bögen in Stadtnähe bis zum Depot befahren, wo die alte Eisenbahnstrecke erreicht wird. Von dort an geht es mit maximal acht Meilen pro Stunde (ca. 13 km/h) entlang dem Fluss Axe durch freie Natur. Gerade vom Oberdeck aus hat man bei schönem Wetter phantastische Ausblicke und besonders Vogelfreunde kommen auf ihre Kosten: An einem einzigen Tag wurden hier alleine 53 verschiedene Vogelarten identifiziert. Hasen und Eichhörnchen laufen entlang der Gleise und oft sind Rehe in unmittelbarer Nähe zu sehen. Die Tierwelt hat die Straßenbahnen vollständig akzeptiert und bringt sie kaum mit Menschen in Verbindung. Somit fluchten die Tiere trotz der Fahrgeräusche nicht und häufig chartern Vogelbeobachter einen Wagen.

Haben wir für unsere Fahrt das Oberdeck gewählt, dann kann es schon deutlich schwanken, auch wenn die Fahrt eigentlich

langsam ist. Der Schienenzustand ist insgesamt als gut zu beschreiben und so ist die Fahrt ein ziemlich einmaliges Erlebnis. In der Hauptsaison gilt meist ein 20-Minuten-Takt, teilweise mit Verstärkungszügen, und in vielen Ausweichen (natürlich Linksverkehr) kommt es zur Begegnung mit einem

Besucherinfo

- Straßenbahnen fahren jeden Tag von Ostern bis Oktober und jedes Wochenende im Februar und März. Für Öffnungszeiten, Fahrplan und Veranstaltungen sollte die Website besucht werden: www.tram.co.uk
- Für eine Hin- und Rückfahrt sollte man mit Fahrtunterbrechungen insgesamt zwei Stunden kalkulieren, bei besonders starkem Andrang auch mit etwas mehr.

Die Anreise

Die meisten Verbindungen laufen über London, erreichbar mit dem Flugzeug oder dem Eurostar-Zug durch den Kanaltunnel. Von Waterloo Station fährt South West Trains direkt bis nahe Axminster, von wo eine Busverbindung nach Seaton besteht (Gesamtdauer ab London zirka 3,5 Stunden). Näher liegt Bristol (zahlreiche Flugverbindungen vom Kontinent), wobei von hier die öffentliche Verbindung nach Seaton eher aufwendig ist. Mit dem Auto sind es dagegen nur 1,5 Stunden vom internationalen Flughafen.

Gegenzug. Es gilt die Regelung von „festen Kreuzungen“ gemäß Fahrplan, wobei Änderungen davon per Funk oder einfach per Zuruf bzw. Handsignalen zwischen den Fahrern übermittelt werden. Die geringen Gleisabstände machen es leicht, mit den Fahrgästen des Gegenzugs zu scherzen – und davon wird eifrig Gebrauch gemacht.

120 Volt in der Fahrleitung

Für den Fahrer ist bei Einfahrt in eine Ausweiche („Loop“ genannt) hohe Aufmerksamkeit geboten: Nimmt der Stromabnehmer ordnungsgemäß die Abzweigung oder fährt er in die falsche Richtung? Früher wurde dies vom Fahrer beobachtet (die kleinen Wagen machen das Herauslehnen leicht möglich), aber inzwischen wurde ein einfacher Kontakt installiert, der bei korrektem Befahren eine Kontrollleuchte aktiviert. Außerdem ertönt bei einem Verlust des Stromkontaktes ein Warnsignal am Führerstand – schließlich möchte man ja die fragile Oberleitung nicht beschädigen.

In Colyford liegt der kritischste Punkt der Strecke – hier wird eine stark befahrene Hauptstraße gekreuzt. Zur Sicherung wurden Warnanlagen für Eisenbahnübergänge installiert, die vom Fahrer händisch aktiviert werden. Ist der Autoverkehr in beiden Richtungen zum Halt gekommen, geht es mit dem für England so typischen „Danke“-Gruß an die wartenden Autofahrer



Der alte Bahnhof von Colyton, dem anderen Endpunkt der Strecke. Heute lädt der Hausbahnsteig zum Verweilen in der Sonne ein – und zum Beobachten der hier die Fahrtrichtung ändernden Bahnen

rer über die Straße und ein Kontakt deaktiviert die Sicherungsanlage automatisch.

Auch im zweiten Teil der Strecke geht es durchs Grüne und an den zahlreichen Kreuzungen mit Feld- und Fußwegen wird brav geläutet. Manchem mögen die Häuschen entlang der Strecke auffallen – dies sind nicht nur Umformanlagen, sondern Batteriestationen. Denn der normale Wechselstrom speist zunächst Batterieanlagen, die dann ihrerseits das System mit dem benötigten 120 Volt Gleichstrom versorgen.

Zielbahnhof Colyton

Schließlich ist Colyton erreicht, der andere Endpunkt der Strecke. Dabei handelt es sich um den wunderschön renovierten Bahnhof der alten Eisenbahn, der heute unter anderem als Souvenirladen und Café fungiert. Bei schönem Wetter bietet sich ein Rundgang durch den Ort Colyton und danach eine Erfrischung auf der Terrasse des Bahnhofs, dem alten Hausbahnsteig an.

Keinesfalls verpassen sollte man die vielleicht interessanteste technische Einrichtung, die Stromabnehmer-Wendeanlage! In der Stumpfendstelle wechselt der Fahrer den Führerstand und fährt besonders langsam und vorsichtig mit der Stange voraus. Dieser kommt nun in die Anlage, bei der die Oberleitung eine 90-Grad-Biegung von der Strecke weg macht. An den äußersten Punkt gedrückt wird der Stromabnehmer durch den



Zwei Logos sind an jedem Wagen angebracht – links das Eigentümersignet, rechts das zweite an jedem Wagen angebrachte Logo der S.&D.E.T.

ALLE AUFNAHMEN: THOMAS ADOLPH

geradeaus weiterfahrenden Wagen nun wieder gezogen und durch eine Art Rückfallweiche der Oberleitung kommt er in einem weiteren 90-Grad-Bogen wieder ordnungsgemäß hinter die Straßenbahn und nun kann die Fahrt Richtung Seaton zurückgehen.

Zukunft ist gesichert

Leider hat Claude Lane, der 1969 zusammen mit seinem Kompagnon Allan Gardner fast im Alleingang in 36 Fahrten innerhalb weniger Tage das gesamte Equipment von Eastbourne über mehrere hundert Kilometer nach Seaton gebracht hat, den Erfolg seiner Unternehmung nicht mehr erleben dür-

fen. Kurz nach der Eröffnung 1971 erlag er einem Herzinfarkt. Allan Gardner führte das Projekt weiter und heute ist es ein eingetragener Verein, dessen Zukunft angesichts von über 100.000 Fahrgästen pro Jahr gut gesichert erscheint.

Übrigens: Wer einmal selbst eine Straßenbahn fahren möchte, kann dies in Seaton tun. Unter Anleitung eines Fahrlehrers können Interessierte die komplette Strecke in ihrem eigenen Wagen als Fahrer erleben – eine Hand am Schleifringfahrshalter und eine an der Handbremse, den Fuß auf der Glocke und die Nase im Fahrtwind. England kann einfach schön sein! THOMAS ADOLPH

Von Gottfried Kuře stammt das Modell des Triebwagens 2 der Lokalbahn Payerbach – Hirschwang. Das Original fährt auf der für Elektrofahrzeuge ungewöhnlichen „Bosna“-Spur von 760 Millimetern



Zwei Tage ging's um Großraum-Fahrzeuge



Das TLRS-Treffen ■ Erst vierachsige Triebwagen hatten die Kapazität, die die Tram zum Massenverkehrsmittel machte. Fast jeden der „Riesen“ gibt's auch als Modell

Auch das jetzt schon 14. TLRS-Treffen fand wieder im Nürnberger Tram-museum St. Peter statt. In diesem Jahr traf man sich wieder zeitgleich mit der Internationalen Spielwarenmesse. Wie stets fand zum Auftakt der Veranstaltung am Freitagabend eine Sonderfahrt des TLRS-Stammtisches mit der Nürnber-

ger Straßenbahn statt, in diesem Jahr als Überraschung mit dem neuen Partywagen „Extratour“, der aufwendig aus dem Großraumgelenkwagen 334 umgebaut worden war.

Beengte Räumlichkeiten

Das eigentliche Modelltreffen mit der Ausstellung fand dann an den beiden Wochenendtagen wieder im Veran-

staltungsraum des Museumsdepots statt. Wie sich bereits in den letzten Jahren zeigte, ist diese Räumlichkeit kaum noch für die von Jahr zu Jahr gestiegenen Teilnehmerzahlen ausreichend. Das Trammuseum sollte wohl mal darüber nachdenken, ob man die Modellstraßenbahnen nicht besser in der großen Wagenhalle zwischen den Museumsfahrzeugen

zeigt. So würden auch alle Besucher etwas davon haben, denn viele bekommen von der Ausstellung im Nebengebäude gar nichts mit. Wie immer waren auch verschiedene Hersteller aus dem In- und Ausland vertreten, um ihre Neuheiten zu präsentieren, über die wir bereits in den letzten beiden Ausgaben berichtet haben. Das Veranstaltungsthema

Auf Guido Mandorfs Computer entstand dieser aus dem Tw V2U50 mit dem Bw V2B bestehende Zug der Hamburger Straßenbahn. Das 3-D-Modell hat er mit typischer Werbung von Meyers Modellbahnladen vervollständigt. Weil auf Mandorfs Anlage Stangenstromabnehmer nicht eingesetzt werden können, hat das Modell einen Scherentyp



lautete diesmal „Die Modellstraßenbahnwelt der Großraumwagen“. Neben Veranstaltungsausrichter René Felgentreu hatten unter anderen auch Wolfgang Mönch aus Hannover, der Düsseldorfer Guido Mandorf und Holger Ott aus Wuppertal ihre Modelle beige-steuert. Gottfried Küre aus dem österreichischen Traun hatte einige Fahrzeuge seiner früheren Schaffenszeit mit nach Nürnberg gebracht, ebenso der Osnabrücker Modelltram-Altmeister Alfred Spühr, der erstmals am TLRS-Treffen teilnahm und davon sehr angetan war. Auch Uwe Lademann aus Frankfurt/Oder, Helmut Gieramm aus dem Lüneburger Umland und der Hamburger

Hans-Peter Lindemann waren wieder mit etlichen von ihnen gebauten Modellen vertreten.

Großraumwagen tragen schon gut 120 Jahre bei vielen Verkehrsbetrieben die Hauptlast der täglichen

Personenbeförderung. Ein kleiner historischer Diskurs zur Entstehung großräumiger Triebwagen zeigt die Entwicklung der „Riesen“ auf. In der Pionierzeit des elektrischen Betriebes in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wuchsen mit der Größe der Städte auch die Anforderungen an die Kapazität der Fahrzeuge in den Verkehrsbetrieben.



Guido Mandorf hat den Aufbau eines Greenmax-Standmodells auf ein Tomytec-Fahrwerk gesetzt und damit den Fuhrpark für seine nach japanischen Motiven gestaltete N-Anlage Minashima (ミナシマ) vergrößert

Erfolg mit U-Bahn-Rädern

Es begann die Zeit der Großraumwagen. Um 1897 führten Verkehrsbetriebe in Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Nürnberg und München die ersten Generationen von vierachsigen Fahrzeugen ein. Als Beispiel sei



René Felgentreu richtet hier gerade seine hellbeigen Ostberliner Großraumfahrzeuge auf dem Fotografiert Diorama aus (kl. Foto). Er hat den aus einem Triebwagen TDE 61 und Beiwagen BDE bestehenden Zug aus einem mit Messing-Ätzteilen ergänzten Resin-Bausatz von Fröwis gebaut. Je nach Werkstoff wurde geklebt oder gelötet. Ein SB-Antrieb setzt die H0-Modelle in Bewegung





Aus einem Atlas-Standmodell und einem Sassen-Antriebsbausatz entstand René Felgentreus Rotterdamer Typ 470 für Oberleitungsbetrieb



Aus Bausatzteilen (H&P) der zweiachsigen Lowa-Tw hat Torsten Löbl den Ostberliner TDE 52 der BVG gebaut (von René Felgentreu motorisiert)



Seinen Osnabrücker Tw 55 baute Alfred Spühr schon 1956 aus Karton. Ein 1970 nachgerüsteter Faulhaber-Motor sorgt für bestes Fahrverhalten



Essens Tw 513 stammt von Holger Mönch. Aus einem Wiener Typ C, einer Tatra-Frontscheibe und einem Halling-Antrieb wurde ein seltenes Modell

für Berlin der „Typ Brandenburg“ genannt. Im Jahr 1897 wurden 320 Vierachser mit gleich großen Rädern beschafft. Der Wagen mit der Nummer 1000 gehörte zu den Ersten. Er war für Oberleitungs- und Akkubetrieb ausgelegt. Für die Fernbahn von Düsseldorf nach Krefeld wurden 1898 Vierachser mit gleich großen Achsen angeschafft. Die Drehgestelle entsprachen denen der Berliner U-Bahn „Typ A1“. Nürnberg erhielt um die Jahrhundertwende

40 Maximum-Vierachser der MAN, die bereits mit geschlossenen Plattformen geliefert wurden. Ganz ähnliche Fahrzeuge bezog die bayerische Hauptstadt München zur gleichen Zeit in der für den dortigen Betrieb sagenhaften Anzahl von 250 Stück vom örtlichen Waggonbauer Jos. Rathgeber. Von den Anfängen über den Versuch der Vereinheitlichung zum Ende der 1930er-Jahre bis heute haben sich die Fahrzeuge verschiedener Waggonbaufirmen bewährt.

Genannt seien Düwag, MAN, die Waggonfabrik Gotha und das Tatra-Werk Smichov in Tschechien.

Nur echt ohne Trennwände

Die Fahrzeuge, die vor den 1940er-Jahren beschafft wurden, waren zwar „großräumig“, hatten aber mit den Großraumwagen nach heutigem Verständnis noch wenig zu tun. „Echte“ Großraumwagen zeichneten sich dadurch aus, dass sie drei- oder vierachsig waren, keine Trennwände

zwischen den Plattformen und dem Innenraum hatten und meistens drei Türen pro Wagenseite aufwiesen. Dies galt für Ein- und Zweirichtungswagen. Auch gab es einen Fahrgastfluss entweder von vorne nach hinten oder umgekehrt mit einem festen Schaffnerplatz. Im Zuge der Umstellung auf Einmannbetrieb, der aus wirtschaftlichen Gründen und einem sich abzeichnenden Personalmangel notwendig wurde, verzichtete man später auf die Schaffnerbedienun-

Von Uwe Lademann aus Frankfurt/Oder stammt dieser Zweirichtungs-Großraumzug, den er aus einem Düwag-Sechssachser von Lima und zwei Aufbaubeiwagen von Hamann zusammensetzte. Wie üblich trägt der Zug die „Lademannsche Hauslackierung“ in Gelbweiß mit roten Zierlinien



und damit auch auf den Fahrgastfluss, beginnend mit den Triebwagen, später auch in den Beiwagen. Der Trend ging zur Beschaffung noch größerer Gelenkfahrzeuge.

Von den gezeigten Großraumwagen-Modellen stammten mehrere von René Felgentreu. Er hatte einige Fahrzeuge nach Ostberliner Vorbildern mitgebracht. Sehr international gestaltete sich die Palette der Modelle, die Helmut Gieramm und Hans-Peter Lindemann präsentierten. Hier spannte sich der Bogen über Fahrzeuge aus Aachen, Brüssel und Turin bis nach Brisbane und Sydney in Australien, wobei sie vornehmlich Resin-Bausätze von Holger



Aus einem Standmodell-Bausatz vom Sankt Petersburger Hersteller Mod 8600 fertigte René Felgentreu diesen motorisierten und digitalisierten Moskauer RVZ 6. Bodo-Lutz Schmidt lieferte dafür die passende Bodenplatte

„Kleine Bahn ganz groß“ in Stuttgart

Am 27. und 28. Mai wird Stuttgart (Veielbrunnenweg 3) findet das 14. „Kleine Bahn ganz groß“ statt. In der „Straßenbahnwelt Stuttgart“ Infos: www.kleinebahnganzgross.de

ANZEIGEN

Straßenbahn-Bücher und Nahverkehrs-Literatur Im Versand direkt nach Haus

NEU	Tram Atlas Deutschland (4. Auflage 2016, Schwandl), 160 S., 17 x 24 cm, ~150 Farb-Abb., 17 Netzpläne	19,50 €
JUNI	Obus-Atlas Deutschland (Peter Schöns, Endisch-V), 368 Seiten, A4, ~ 300 Abbildungen, 70 Betriebe, 80 Netzpläne	45,00 €
ganz NEU	Trolleybus français en France et dans le Monde 1900-2016 (G. Müller T.), 368 S., A4, 900 Abb.	63,00 €
ganz NEU	Straßenbahn-Großraumwagen (Meschede, Reuther, Schöber) westd. Produktion, ~250 S., A4, ~ 350 Fotos	45,00 €
ganz NEU	Mit der Straßenbahn durch das Berlin der 60er-Jahre (VII) 96 S., 21 x 24 cm, ~ 100 Abb., Linien 53, 54 + 63	22,80 €
ganz NEU	Straßenbahnszenen Hamburg - Flensburg - Kiel (A. Luft, EK) von 1958, 96 S., 24 x 17, ~ 100 Fotos	19,80 €
ganz NEU	Nahverkehr in Zwickau (P. Kalbe, Sutton), Straßenbahn, O-Bus + Omnibusse in histor. Bildern, 128 S., 160 Abb.	20,00 €
ganz NEU	Zeitreise durchs BOGESTRA-Land (A. Halwer, DGE-Med) Bd. 1 Geschichte der Linie 310 BO-WIT	26,80 €
ganz NEU	Auf Schienen zur Schicht Straßenbahn Bottrop, Gladbeck, Kirchhellen (K. Giesen) Bd. 4 Vestische	29,50 €
ganz NEU	Damals auf Linie 2 (Linhart, EK) 96 S., 24 x 17 cm, ~ 100 Abb. Linienbusse 60er- und 70er-Jahre	19,80 €
ganz NEU	Tram-Atlas Mitteleuropa (Tschechien, Slowakei, Ungarn) 160 Seiten, 300 Farb-Fotos, alle Netzpläne	19,50 €
ganz NEU	Tramwayparadies Wien (J. Biegener) von 1968 bis 2017, 96 S., A4 quer, 65 Schwarzweiß- + 118 Farb-Abb.	39,00 €
ganz NEU	Auf den Spuren von Frank Kraus , Wiener Straßenbahn um 1950, 144 S., 140 Schwarzweiß-Abb.	34,00 €
ganz NEU	Straßenbahnjournal-Jahrbuch 2016 Wien 74 S., A4, mit Special: 20 Jahre Abschied Großraumzug	29,60 €
ganz NEU	Het openbaar vervoer in België 3 1970-1980, De hoopvolle jaren (Peters, PFT), 360 S., A4 > 500 Abb.	45,00 €
ganz NEU	Sundsvalls spårvagnar en resa genom Träket (Traffikostalgiska), 128 S., A4 quer, ca. 200 Abbildungen	32,00 €

Alle Straßenbahn-Neuheiten (auch von Betrieben)/zzgl. Porto/Verpackung (1,50 bis 4,00 €)

TS: TramShop, Rolf Hafke, Sieben-Schwaben-Weg 22, 50997 Köln

☎ 022 33-92 23 66 ☎ 022 33-92 23 65 ✉ Hafke.Koeln@t-online.de

ANZEIGEN

modellbahnen & modellautos **Turberg**
40 Jahre

Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche! Günstige Preise bei qualifizierter Beratung! Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10.00-20.00, Sa. 10.00-18.00 Uhr. Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 • 10789 Berlin • Tel. 030/2199900 • Fax 2199 90 99 • www.turberg.de

Modellbahnbox
Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft.....
inh. Winfried Brandt • 10318 Berlin
Treskowallee 104 • Tel. 030/5083041
Öffnungszeiten: Di-Fr. 10-13 und 14-18 Uhr • Sa. 9-12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de

Modelleisenbahn An- und Verkauf
Reparaturen, Wertgutachten
24146 Kiel • Preetzer Chaussee 142 B 76 • www.de-isenboner.de

MÄRKLIN & SPIELWAREN
Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderreihen, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodell, KEINE Versandlisten!

Sie erhalten in 2017 auf fast* alle Modellbahnartikel

10%

beim Einkauf ab 50,- € und Barzahlung oder EC-Cash!
*außer Startsets, Heft-Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderreihen MHI + I+S, Reparaturen

Wilmsdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/341 62 42
U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00

Hünerbein
Modell Center Aachen
www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

Sammlungen Einzelstücke Raritäten

ANKAUF

MICHAS BAHNHOF
Nürnberger Str. 24a
10789 Berlin
Tel 030 - 218 66 11
Fax 030 - 218 26 46
Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr
www.michas-bahnhof.de

Modellbahnen am Mierendorffplatz
märklin Shop Berlin
10589 Berlin-Charlottenburg • Mierendorffplatz 16 • www.modellbahnen-berlin.de

Ihr
freundliches „EUROTRAIN“-Fachgeschäft
mit der ganz großen Auswahl
Mo., Mi., Do., Fr. 10.00-18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/344 93 67, Fax: 030/345 65 09



Aus einem Gog-Modell baute Gottfried Kufe den ET 26106 der Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee. Der Tw fuhr zuvor auf dem „Benrather Netz“



René Felgentreu hat diesen römischen PCC selbst im Depot vermessen. Mit den Maßen zeichnete Guido Mandorf die Vorlagen für den 3-D-Druck



Platz für die Modelltram ist auf dem kleinsten Raum. Franz Schnitzenbaumer von den „Straßenbahnfreunden München e. V.“ ließ seine Straßenbahnmodelle auf umgedrehten Bierkästen fahren

Diedrich in Wesel verarbeiteten. Die australischen Modelle entstanden aus Bausätzen der Firmen Weico und JEM-Kits. Seinem Heimatland blieb Gottfried Kufe treu, er zeigte sehr schöne österreichische Fahrzeuge aus verschiedenen Epochen und Betrieben. Ganz auf seinen Heimatbetrieb Osnabrück konzentrieren sich die Modelle von Alfred Spühr. Einen guten Eindruck von den Anfängen der H0-Modelltram in den 1950er-Jahren vermittelte die Hamo-Anlage von Christof Henseler, die aus den schon genannten Platzgründen im Vorraum der Modellwerkstatt des Museums aufgebaut war. Hier standen auch 1:25-Modelle verschiedener Erbauer, wie etwa ein Rastatter

Großraumzug der Mannheimer OEG und ein Rheinbahn-Tw von 1935/36. BERTHOLD DIETRICH-VANDONINCK

Noch mehr gelungene Modelle von Großraumwagen zeigen wir Ihnen im nächsten SM-Modellteil.



Mit der Hamo-Straßenbahn begann in den 1950er-Jahren in Westdeutschland die Verbreitung der Modelltram. Christof Henseler (r.) hatte verschiedene Systeme – auch aus der DDR – zu einer anschaulichen Übersicht zusammengestellt



Passend zum Ausstellungsort zeigte dieses noch unfertige Diorama ein kleines Depot der Züricher Straßenbahn N. SCHMIDT (2), H.-P. LINDEMANN



Diese Anlage gehört im Trammuseum zu der Dauerausstellung



Dieser Züricher Tw Typ Ce 4/4 entstand aus einem Metallbaukasten

Zürich feiert Doppel-Jubiläum mit einer Modelltram-Ausstellung

■ Gleich zwei Jubiläen konnte der Verein Tram-Museum Zürich jetzt feiern: 50 Jahre Bestehen und zehn Jahre Tram-Museum Burgwies. Ende März trafen sich im Depot Burgwies Modellstraßenbahner zur Ausstellung „Vorbild und Modell: Modelltram-Wochenende“. Zusätzlich zeigten einige Händler ihr Angebot.

Neben vorwiegend Schweizer Ausstellern nahmen auch Gruppen und Einzelpersonen aus Deutschland und Tschechien mit ihren Anlagen teil. Es gab typisch städtische Anlagen wie die der Gruppe „Modellstraßenbahn Schwerin“ und räumlich sehr ausgedehnte wie die der „Frauenfelder Eisenbahnamateure“ zu sehen. Die

H0m-Anlage der „Oberbaselbieter Eisenbahn-Amateure“ und der Gruppe „Modultram Südbaden“ bot vorwiegend Baseler Ansichten, die dem meterspurigen Vorbild nachempfunden waren. Riesige Modelle zeigte dagegen der Verein Sernftalbahnhof mit einem Zug im Maßstab 1:8. Ein Höhepunkt hinsichtlich Größe

und Detaillierung war sicherlich auch die fest installierte LGB-Anlage im Obergeschoss des Depots. Hier konnten Besucher an einem Fahrtschalter ihr Fahrten unter Beweis stellen. Der Publikumszuspruch lässt die Veranstalter bestimmt über zukünftige Modelltram-Veranstaltungen im Museum nachdenken. NICOLAI SCHMIDT

**Jetzt
am
Kiosk!
mit DVD**

ERLEBNIS RHB HEUTE
 Die Tipps und Termine
 für Ihren Bahnurlaub

BERÜHMTE ZÜGE
 Unterwegs mit Glacier
 und Bernina Express

NOSTALGIE-BETRIEB
 Wann und wo Sie die
 Dampfzüge erleben

BAHNEXTRA

BAHNEXTRA
 3.2017 MAI / JUNI

€ 12,90

 A: € 14,60
 CH: SFR 25,90
 BENELUX: € 14,90
 DK: DKK 130,00

PLUS
DVD
Glacier-Express

**Alpenreise
im Glacier-Express**

Traumreise mit dem langsamsten Schnellzug der Welt
 45 Minuten Farbfilm
 GeraMond
© 2017 by BAHN EXTRA VIDEO
GeraMond Verlag
www.geramond.de

INFO-
 Programm
 gemäß
 § 14
 JuSchG

**Bahn-Paradies
Graubünden
gestern & heute**

**Die Rhätische Bahn
und der Glacier Express**

RHB-FAHRZEUGE IM PORTRÄT: G 3/4,
„Krokodile“, Ge 4/4 und „Allegra“

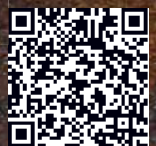
BÜNDNER WAHRZEICHEN: So prägt
die „Rhätische“ Land und Leute

DAS NETZ DER RHB: Entwicklung,
Highlights, Betriebsabwicklung

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter
www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.bahn-extra.de/abo



Die Rhätische Bahn und der Glacier Express

Aus Sicht der Eisenbahn sind 25 Promille Neigung eine schwierige Steigung – auch für Schmalspurbahnen. Wie ist es dann aber erst bei 70 Promille? Das verlangt die Bernina-Bahn ihren Zügen ab. Die Meterspurstrecke St. Moritz – Tirano ist eine der steilsten Adhäsionsbahnen der Welt und

eine der Superlativen im Netz der Rhätischen Bahn. Die Graubündner Schmalspurbahn hat noch mehr Attraktionen zu bieten: Da gibt es die Albula-Bahn mit dem weltberühmten Landwasser-Viadukt, berühmte Züge wie den „Glacier Express“, den die Rhätische Bahn heute

mit der Matterhorn Gotthard Bahn betreibt, und legendäre Fahrzeuge wie die „Krokodile“.

Bahn Extra zeigt Ihnen die ganze Vielfalt des Meterspur-Paradieses Graubünden – einschließlich aktueller Reisetipps und der DVD „Alpenreise im Glacier Express“.

■ **Ihre Seiten:** Ergänzungen, Anmerkungen, Kritik und Anregung

**Zu „Auf Wanderschaft“
(SM 5/2017)**

Bildherkunft

■ Das Foto auf Seite 50 oben ist am 7. Oktober 1976 in Rahmen einer Sonderfahrt der AG der Erfurter Straßenbahnfreunde entstanden, der Diascan befindet sich in meiner Sammlung. Ich war damals Teilnehmer dieser Sonderfahrt. Da mehrere Straßenbahnfreunde zu gleicher Zeit dieses Motiv im Bild festgehalten haben, ist der genaue Fotourheber nicht mehr ermittelbar. Das Foto auf Seite 52 unten rechts ist kein Bild von mir, es befindet sich aber in meiner Sammlung, der Fotograf ist unbekannt.

Peter Kalbe, Zwickau-Neuplanitz

■ Im Artikel „Auf Wanderschaft“ hat sich auf Seite 48 ein Fehler eingeschlichen. Triebwagen 86 hatte einen gleichen

Wagenkasten wie die übrigen Fahrzeuge der Serie 82 ff. Lediglich Tw 50 II hatte ein Wagenkasten ähnlicher Bauform mit nur drei Fenstern. Henry Meyer, Schwerin

**Zu „Aus vor 50 Jahren“
(SM 4/2017)**

Späte Berliner Tram

■ In Ergänzung zum Artikel von Herrn Schulz möchte ich bemerken, dass 1967 noch nicht endgültig Schluss war mit der Tramgeschichte in den Berliner Westsektoren unter alliierter Souveränität. Zur Freude der Westberliner Bevölkerung wurde am 16. August 1978 auf dem stillgelegten Hochbahnviadukt in der Bülowstraße im britischen Bezirk Schöneberg zwischen dem im Hochbahnhof Nollendorfplatz etablierten Flohmarkt und dem im Bahnhof Bülowstraße entstandenen Vergnügungszentrum „U-Tropia“ mit

dem Triebwagen 3344 des Typs TM 33 eine „heritage tram“ nach US-amerikanischem Vorbild. Da „U-Tropia“ der Erfolg versagt blieb, musste der Trambetrieb im Winter 1978 zunächst wieder eingestellt werden. Im September 1980 zog der „Türkische Basar“ in den Hochbahnhof Bülowstraße ein und von da an pendelte unsere West-Berliner „heritage tram 2“ sogar noch bis zum 15. April 1991, als sie zur Wiederherstellung des Hochbahnbetriebes stillgelegt werden musste.

Der BVG zu unterstellen, sie sei „beratungsresistent“ gewesen, verkennt die Stellung des Verkehrsunternehmens. Die BVG war ein „Eigenbetrieb von Berlin“ und die Entscheidung gegen die Straßenbahn fiel nicht in den Amtsstuben der BVG, sondern im Senat. Es war eine politische Entscheidung gewesen, die BVG ihrerseits hätte gar keine Befugnis ge-

habt, sich über die Entscheidung der von der Legislative getragenen Exekutive hinwegzusetzen. Die BVG hielt ihren – den politischen Vorgaben des Senats geschuldeten – „Uralt“-Wagenpark und die Gleisstrecken bis zuletzt mit viel Liebe ihrer Mitarbeiter hervorragend instand und gewährleistete damit die Sicherheit des Trambetriebes. Mit den Worten „Wir haben wieder eine Straßenbahn!“ eröffnete die BVG daher in den Mittagsstunden des 16. August 1978 sehr gerne ihre „neue“ heritage tram.

Hanne Buhl, Berlin

**Zu „Männersache“ (SM 3/2017)
Frauen willkommen!**

■ Normalerweise sollte doch jeder Verein, der von ehrenamtlichem Engagement lebt, froh sein, wenn sich aktive Mitstreiter – gleich welchen Ge-

Japan, die zweite

Das Land der aufgehenden Sonne ist für Bahnfreunde ein Eldorado, was unschwer im neuen Werk von Robert Schwandl mit dem Titel *Metros & Trams in Japan*, Band 2, Nord- und Zentraljapan erkennbar ist. Es ist der zweite von drei geplanten Bänden über die U-, S-, Vorort- und Straßenbahnen. Schwandl widmet sich den Bahnen auf der nördlichen Insel Hokkaido, dem Norden der Hauptinsel Honshu, und, aus dem Titel des Buches nicht erkennbar, der südlich gelegenen Insel Shikoku sowie der weit südlich gelegenen Insel Okinawa. Platzgründe im künftigen Band 3, der 2018 erscheinen wird, haben Schwandl zur Aufnahme der Betriebe auf Shikoku und Okinawa veranlasst.

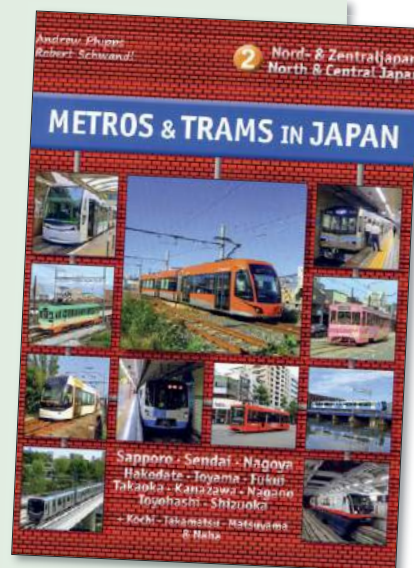
Der Band 2 enthält deutlich mehr Straßenbahnbetriebe als der Band 1, die sich in Japan eher in mittelgroßen Städten, aber seltener in Millionenstädten gehalten haben. Einige Seiten am Anfang des Buches widmen sich einer allgemeinen Einführung über die japanischen Straßenbahnen. Beim Weiterblättern wird schnell erkennbar, dass

das Nebeneinander von teils sehr alten und auch modernen Fahrzeugen den Reiz ausmacht. Neben den oben aufgelisteten Bahnen widmet sich Schwandl in diesem Werk aber auch allen weiteren Bahnen wie Einschienen- und Magnetschwebbahnen, gummibereiften Hochbahnen, People Mover, dem Vorortverkehr von JapanRail, den Privatbahnen sowie den Seilbahnen und Spurbussen. Die beiden einzigen Obusbetriebe, die fast ausschließlich unterirdisch verkehren und dem Touristenverkehr dienen, wurden nicht erwähnt; dafür aber die neue Stadtbahn in Utsunomiya, deren Eröffnung für Ende 2019 angekündigt wurde, sie ist erfreulicherweise bereits mit aufgenommen worden, und Schwandl hat den Interessierten auch einen Plan spendiert.

Alle Betriebe werden in der bekannten Schwandl-Qualität in kurzen und sehr informativen Texten porträtiert und durch brandaktuelle Fotos illustriert, ergänzt durch die Eröffnungsdaten der Streckenabschnitte in übersichtlicher Tabellenform. Die sehr gut gestalteten Pläne stammen wie gewohnt aus

Schwandls Hand. Sehr erfreulich für alle Fans ist die Darstellung der neun Straßenbahnbetriebe mit Gleisplänen. Für den Textteil hat sich Schwandl Unterstützung aus London geholt. Der Textautor Andrew Phipps hat einen starken familiären Bezug zu Japan, sodass er als Insider über beachtliches Detailwissen verfügt. Insgesamt ist es wie der erste Band ein sehr schönes Werk, bei dem der Leser parallel zum Text ständig auf die Karten schauen muss, um die Linienchronik und die Baugeschichte der einzelnen Strecken zu verstehen. Das Buch sollte auf die nächste Japanreise mitgenommen werden, denn neben den wertvollen Plänen sind die ausführlichen Tipps zu Tarifen und Fahrscheinen und Links zu hilfreichen Websites eine Bereicherung. Summa summarum: Ein sehr empfehlenswertes Buch. Der nächste Band 3, West- und Südjapan, wird 2018 in bewährter Aufmachung folgen, auch er wird eine ähnliche Zahl an Straßenbahnbetrieben wie der zweite enthalten.

BERNHARD KUSSMAGK



Metros & Trams in Japan, Band 2, Nord- & Zentraljapan, von Andrew Phipps und Robert Schwandl, 144 Seiten, etwa 300 Farbfotos, Text zweisprachig deutsch und englisch, 17 x 24 cm, broschiert, ISBN 978-3-936573-52-7, Preis 19,50 €

Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:
Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.
Fax (0 89) 13 06 99-700 • E-Mail: redaktion@geramond.de

3. Juni, Zürich: Festveranstaltung im Tram-Museum Zürich zu unseren beiden Jubiläen „10 Jahre Tram-Museum Burgwies“ und „50 Jahre Verein Tram-Museum Zürich“. Info: www.tram-museum.ch

3. Juni, Augsburg: Oldtimerfahrten ab Königsplatz um 14:05, 15:05 und 16:05 Uhr mit KSW 506 oder GT8 806/808. Info: www.f-d-a-s.de

3.–5. Juni, Kitzbühel: Einsatz der Traditionsfahrzeuge nach Sonderfahrplan zusätzlich zu den Zügen des Linienverkehrs. Info: www.ovps.de

4., 11., 18.+25. Juni, Stuttgart: Straßenbahnwelt geöffnet von 10 bis 17 Uhr. Straßenbahnbetrieb auf der Depot-

schleife, Oldtimer-Buslinie 23E Straßenbahnwelt – Fernsehturm. Am 25. Juni möglicherweise eingeschränkter Betrieb wegen des Stuttgart-Laufs. Weitere Informationen siehe www.shb-ev.info

10.+11. Juni, Chemnitz: 15. Kappler Straßenbahnfest im Straßenbahnmuseum Chemnitz, es wird ein vielfältiges Programm für Fans und Familien geboten mit historischen Straßenbahnen, Bussen, Modellen sowie Mitfahrten. Info: www.strassenbahn-chemnitz.de

18. Juni, Wehmingen: Kindertag im HSM: Zum vierten Mal veranstaltet das HSM einen Tag mit vielen Aktionen speziell für junge Besucher. Jugendliche bis 15 Jahren haben freien Eintritt, inklusive beliebiger

Fahrten auf dem Rundkurs und der Außenstrecke! Info: www.tram-museum.de

24. Juni, Potsdam: Fahrten mit dem historischen Lindner-Wagen zwischen Platz der Einheit und Glienicker Brücke. Info: www.historische-strassenbahn-potsdam.de

8. Juli, Mülheim: Abschied vom M6 in Mülheim, Sonderfahrt über das gesamte Mülheimer Netz, 25 Euro. Infos per mail unter vahg-mvg_ev@web.de oder Telefon 0208-6987090. Am gleichen Tag finden aus Anlass von „40 Jahre Stadtbahn zwischen Mülheim-Heissen und Essen Wiener Platz“ Fahrten mit dem historischen EVAG-Wagen 500 statt.

schlechts – finden. In unserer Arbeitsgemeinschaft „Historische Nahverkehrsmittel Leipzig“ e.V. sind weibliche Mitstreiter in den Bereichen Fahrdienst, Museumsbetrieb und auch in der Werkstatt vertreten. Es ist nicht nachvollziehbar, dass es wirklich Vereine geben soll, die noch im Denken der 50er-Jahre verharren. In unserem Verein sind Frauen jedenfalls gern willkommen! **Rolf-Roland Schulze**

■ Im Straßenbahnmuseum Dresden e.V. gibt es derzeit 136 Vereinsmitglieder, wovon 13 Frauen sind. Gut, es sind nur knapp zehn Prozent, aber wichtige Stützen des Vereins. So arbeiten unsere Vereinsfrauen aktiv in allen Bereichen mit.

Zu den Museumsöffnungstagen an der Bastelstraße, dem Kinderschminken oder den beliebten Kinderrundfahrten, am Museumscafé und in der Vereinsküche, beim Souvenirverkauf und als Fahrzeugaufsicht. Außerhalb der regulären Öffnungstage sind vielfältige Aufgaben zu lösen, seien es Sonderfahrten oder „nur“ die Pflege und Wartung der Wagen.

Allerdings muss jeder Verein darauf achten, dass die Bewerberinnen/ Bewerber auch geeignet sind. Schließlich gehen vom Bahnbetrieb erhebliche Gefahren aus. So gibt es Anforderungen an das Alter, die geistige und seelische Gesundheit. Nicht jeder Mitgliedsantrag

kann dabei erfüllt werden. Bei an den Vorstand gerichtete Anfragen zur Aufnahme in unseren Verein, werden die Bewerberinnen/ Bewerber zu einem persönlichen Gespräch eingeladen um für beide Seiten zu sehen, ob es passt. Zweifelsohne sind dabei Frauen gern gesehen, allerdings kommen nur sehr wenige auf den Verein zu, um mitzuwirken.

Wer einen Verein auf die schwere Arbeit mit den Fahrzeugen reduziert, hat sich noch nie mit den vielfältigen Aufgaben eines Vereines auseinandergesetzt. Insofern freuen wir uns über jede Unterstützung.

Holger Frenzel, Sven Wierick, Vorstand des Straßenbahnmuseum Dresden e.V.

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

Postleitzahlgebiet 0

Thalia-Buchhandlung, 02625 Bautzen, Kornmarkt 7 • Fachbuchhandlung Hermann Sack, 04107 Leipzig, Harkortstr. 7

Postleitzahlgebiet 1

Schweitzer Sortiment, 10117 Berlin, Französische Str. 13/14 • LokoMotive Fachbuchhandlung, 10777 Berlin, Regensburger Str. 25 • Modellbahnen & Spielwaren Michael Turberg, 10789 Berlin, Lietzenburger Str. 51 • Modellbahn-Pietsch, 12105 Berlin, Prühlstr. 34

Postleitzahlgebiet 2

Roland Modellbahnstudio, 28217 Bremen, Wartburgstr. 59

Postleitzahlgebiet 3

Buchhandlung Decius, 30159 Hannover, Marktstr. 52 • Train & Play, 30159 Hannover, Breite Str. 7 • Pfankuch Buch, 38023 Braunschweig, Postfach 3360 • Pfankuch Buch, Kleine Burg 10, 38100 Braunschweig

Postleitzahlgebiet 4

Menzels Loksuppen, 40217 Düsseldorf, Friedrichstr. 6 • Goethe-Buchhandlung, 40549 Düsseldorf, Will-

stätterstr. 15 • Modellbahnladen Hilden, Hofstr. 12, 40723 Hilden • Fachbuchhandlung Jürgen Donat, 47058 Duisburg, Ottilienplatz 6

Postleitzahlgebiet 5

Technische Spielwaren Karin Lindenberg, 50676 Köln, Blaubach 6 • Modellbahn-Center Hünerebein, 52062 Aachen, Augustinergasse 14 • Mayer-sche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30

Postleitzahlgebiet 6

Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7

Stuttgarter Eisenbahn-u.Verkehrsparadies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35 • Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr. 96 • Buchhandlung Albert Müller, 70597 Stuttgart, Epplestr. 19C • Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31 • Osiandersche Buchhandlung, 72072 Tübingen, Unter dem Holz 25 • Buchverkauf Alfred Junginger, 73312 Geislingen, Karlstr. 14 • Service rund ums Buch Uwe Mumm, 75180 Pforzheim,

Hirsauer Str. 122 • Modellbahnen Mössner, 79261 Gutach, Landstraße 16 A

Postleitzahlgebiet 8

Fachbuchzentrum & Antiquariat Stil-etto, 80634 München, Schulstr. 19 • Augsburger Loksuppen, 86199 Augsburg, Gögginger Str. 110 • Verlag Benedikt Bickel, 86529 Schrobenhausen, Ingolstädter Str. 54

Postleitzahlgebiet 9

Buchhandlung Jakob, 90402 Nürnberg, Hefnersplatz 8 • Modellsportwaren Helmut Sigmund, 90478 Nürnberg, Schweiggerstr. 5 • Buchhandlung Rupprecht, 92648 Vohenstrauß, Zum Beckenkeller 2 • Friedrich Pustet, 94032 Passau, Nibelungenplatz 1 • Schöningh Buchhandlung, 97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

Österreich

Buchhandlung Herder, 1010 Wien, Wollzeile 33 • Modellbau Pospischil, 1020 Wien, Novaragasse 47 • Technische Fachbuchhandlung, 1040 Wien, Wiedner Hauptstr. 13 • Leporello – die Buchhandlung, 1090 Wien, Liechtensteinstr. 17 • Buchhandlung Morawa,

1140 Wien, Hackinger Str. 52 • Buchhandlung J. Heyn, 9020 Klagenfurt, Kramergasse 2-4

Belgien

Musée du Transport Urbain Bruxellois, 1090 Brüssel, Boulevard de Smet de Naeyer 423/1

Tschechien

Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1 Klimentka 32

Dänemark

Peter Andersens Forlag, 2640 Hede-husene, Brandvaenget 60

Spanien

Librimport, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Großbritannien

ABOUT, GU46 6LJ, Yateley, 4 Borderside

Niederlande

van Stockum Boekverkopers, 2512 GV, Den Haag, Westeinde 57 • Norsk Modelljernbane AS, 6815 ES, Arnheim, Kluiweg 474

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN

STRASSENBAHN MAGAZIN ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching

☎ Tel.: 0180/5321617* oder

☎ Tel.: 08105/388329 (normaler Tarif)

☎ Fax: 0180/5321620*

✉ E-Mail: abo@strassenbahn-magazin.de

🌐 www.strassenbahn-magazin.de/abo

* 14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/Min.

Preise: Einzelheft EUR 8,90 (D), EUR 9,80 (A), sFr. 15,90 (CH), EUR 10,20 (NL), EUR 10,20 (LUX) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten)
Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 96,00 (inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten)

Die Abgebildeten werden unter den Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ0000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem

REDAKTION (Leserbriefe & Beratung)

STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 400209, 80702 München

☎ Tel.: 089/130699-720

☎ Fax: 089/130699-700

✉ E-Mail: redaktion@strassenbahn-magazin.de

🌐 www.strassenbahn-magazin.de

Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN

✉ E-Mail: selma.tegethoff@verlagshaus.de

Impressum

Nummer 332 • 6/2017 • JUNI • 48. Jahrgang

Strassenbahn Magazin, Tel.: 089/130699-720
Infanteriestraße 11a, 80797 München

Chefredakteur: Michael Hofbauer

Verantw. Redakteur: Martin Weltner

Redaktion: Michael Sperl, Florian Dürr

Redaktion Straßenbahn im Modell:

Jens-Olaf Griesche-Bandelow

Redaktionsassistentin: Brigitte Stuiher

Ständige Mitarbeiter:

Berthold Dietrich-Vandorinck, Ronald Glem-botzky, Wolfgang Kaiser, Michael Kochers, Bernhard Kußmagk, Christian Lückner, Guido Mandorf, André Marks, Axel Reuther, Robert Schrempf

Layout: Karin Vierheller

Junior Producerin: Amira Füssel

Verlag: GeraNova Verlag GmbH

Infanteriestr. 11a, 80797 München

www.geramond.de

Geschäftsführung: Clemens Hahn

Gesamtanzeigenleitung:

Thomas Perskowitz,

E-Mail: thomes.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung:

Selma Tegethoff,

E-Mail: selma.tegethoff@verlagshaus.de

Anzeigeninfo:

Sabine Wittmann,

E-Mail: sabine.wittmann@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr.27 vom 1.1.2017

www.verlagshaus-media.de

Vertrieb/Auslieferung:

BahnHofsbuchhandel/Zeitschriftenhandel:

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb

Unterschleißheim

Vertriebsleitung:

Dr. Regine Hahn

Druck:

LSC Communications Europe Sp. z o-o, Krakau

Druckvorstufe: Cromika, Verona

Für unverlangt eingesandte Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

© 2017 by GeraNova Verlag

Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge 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

ISSN 0340-7071



■ Europa-Tram Kehl – Straßburg

Straßenbahnen können verbinden, sogar über Landesgrenzen hinweg. Ende April wurde die neue Tram-Verbindung zwischen dem deutschen Kehl und dem französischen Straßburg in Betrieb genommen. Eine technische und architektonische Meisterleistung stellt unter anderem die neue Rheinbrücke mit ihren zwei Bögen dar



Liebe
Leser,
Sie haben
Freunde,
die sich
ebenso
für die
Straßen-

bahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser

Jörg D. Lüthard

Ende gut ...?

Personalmangel ade

Akuter Personalmangel hatte der Essener Verkehrs-AG schwer zu schaffen gemacht: Im Vorjahr war eine Personallücke entstanden, weil Dutzende Fahrer ausgeschieden oder zu einem anderen Betrieb gewechselt waren, ohne dass Ersatz da war oder beschafft werden konnte. Als Konsequenz daraus musste der Straßenbahnbetrieb auf den Linien 103 und 107 zeitweise stark eingeschränkt werden. Seit dem 24. April ist nun wieder alles im Lot: Ein aktueller Personalengpass bei den über 820 Fahrern besteht laut EVAG nicht mehr. Die Einschränkungen für die betroffenen Tram-Linien 103 und 107 konnten aufgehoben werden. Wie hat man das geschafft? Statt wie üblich nur Zwei-Jahres-Arbeitsverträge anzubieten, gibt es unbefristete Arbeit – und das führte zur Einstellung von 36 neuen Fahrern, die jetzt ihre Fahrprüfungen abgeschlossen haben, bis Anfang Juni kommen weitere acht Fahrer hinzu. Und weitere Einstellungen stehen bevor, um Engpässen vorzubeugen ...

MW

Weitere Themen der kommenden Ausgabe

■ Mähren: Tatra-Paradiese

Im östlichen Teil Tschechiens sind die Straßenbahnbetriebe von Brno (Brünn), Olomouc (Olmütz) und Ostrava (Ostrau) immer eine Reise wert. Vor allem die Freunde der älteren einheimischen Produkte von CKD-Tatra kommen dort auf ihre Kosten, wenngleich auch neue Niederflur-Fahrzeuge von Pragoimex und Skoda bereits zu beobachten sind.



MICHAEL KOCHERS



SLG. GOTTFRIED BAUER

■ Stuttgart: Die Gartenschauwagen

1939 wurde in Stuttgart die dritte deutsche Reichsgartenschau durchgeführt. Für diese bedeutende Veranstaltung mit hohem Verkehrsaufkommen beschafften die Stuttgarter Straßenbahnen 24 neue Triebwagen mit den Nummern 701–714, die sehr bald sowohl bei den SSB-Mitarbeitern als auch bei den Fahrgästen den Spitznamen „Gartenschauwagen“ erhielten.

■ Würzburg: Düwag-Comeback

Im April kehrten mehrere Düwag-Achtachser in den Planendienst zurück, weil Werkstattmitarbeiter bei Routinekontrollen an tragenden Teilen mehrerer Niederflurwagen der Bauart GT-N Haarrisse entdeckt haben. Dies führte zu Abstellung oder zumindest Betriebseinschränkungen, was den letzten sechs betriebsfähigen GT 8 zu einem unerwarteten Comeback verhalf – und möglicherweise werden weitere, derzeit abgestellte Wagen reaktiviert.



FREDERIK BUCHLEITNER

Plus Geschenk
Ihrer Wahl:
z.B. diese
hochwertige
Isolierflasche



Das kleine Magazin über die große Bahn



