



**Überland in Sachsen**  
Auf Meterspur von Oelsnitz  
nach Hohenstein-Ernstthal



**Stadtbahn Bielefeld**  
Wie das Tunnelsystem der  
Superlative funktioniert

September 2017

€ 8,90

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

# STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



Niederflurtyp „Newag Nevelo“:  
Darum geht er nicht in Serie



Hannover:  
**Spezialauftrag  
Messeverkehr**

Wie die ÜSTRA seit  
70 Jahren die Massen bewegt



# Echtes Bahnerlebnis! In Vorbild und Modell

September 2017 – 55. Jahrgang, Heft Nr. 603 EUR 7,50 (D)

**eisenbahn**  
Modellbahn magazin

**9**

**eisenbahn**  
**Modellbahn magazin**

**Diesel-Paradies Ulm - Lindau**



**Großer Wandel: Was sich auf der „Südbahn“ alles ändert**

**Steilstrecken-Einheitslok**  
**Baureihe 85**  
in Vorbild & Modell

Mit exklusiven Farbzeichnungen zum Ausklappen: 85 001 & 85 007

Getestet: Das bietet die neue 85 007 von Roco in H0



**Jetzt neu am Kiosk!**

EUR 8,25 (A) - Sfr 12,00 (CH) - EUR 8,70 (BeNeLux)

**DR der Achtziger in H0**



Ostalgie pur auf Modulen

**Landsberg und Lübeck**  
Vorbildgetreue Anlagen in H0 & Z  
**ÖBB-Klassiker im H0-Test**  
4061/1046 von Rivarossi und Roco  
**50 Jahre Museumsbetrieb**  
Deutsche Veteranen bei der MBS

**125 Jahre D-Zug**  
Premiere Berlin – Köln



Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter  
[www.mykiosk.com](http://www.mykiosk.com) finden oder QR-Code scannen!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

[www.eisenbahnmagazin.de/abo](http://www.eisenbahnmagazin.de/abo)







Heute quert noch eine von Bussen befahrene Straße den Englischen Garten in München. Jetzt setzt sich selbst Ministerpräsident Horst Seehofer für einen Ersatz durch eine Trambahnlinie ein. Auch optisch ein deutlicher Fortschritt, denn eine Tram-Trasse mit Rasengleis sieht doch viel besser aus als der momentane Asphalt-Flickenteppich

FREDERIK BUCHLEITNER

# CSU entdeckt die Tram

**K**aum zu glauben, was man Mitte Juni aus dem bayerischen Landtag hörte: Das Land will den ÖPNV in München stärken, neue Fahrzeuge besser bezuschussen und vieles andere mehr. Hauptgrund für diesen Sinneswandel dürfte das drohende Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge sein, die die Münchener Luft über Gebühr belasten. Mehr ÖPNV bedeutet weniger Auto-Abgase, so die Vorstellung der CSU. Zum Hintergrund: Das Land Bayern wird seit einer gefühlten Ewigkeit allein von der CSU regiert, praktisch ebenso lange, wie die SPD den Münchner Oberbürgermeister stellt. Dass hier Konflikte vorprogrammiert sind, ist naheliegend.

Seit Jahren schon plant die Münchner Verkehrsgesellschaft MVG als Ersatz für eine Buslinie eine Tram durch den Englischen Garten – und stets wurden die Pläne seitens der CSU mit zweifelhaften Argumenten abgeblockt, unter anderem mit dem Hinweis auf die landschaftszerstörende Oberleitung. Jüngste Pläne der MVG sehen nun Rasengleis und Akkubetrieb vor – aber auch dies gefiel weder Minister Söder noch dem Münchner CSU-Chef Spaenle, beide nicht gerade als Tram-Freunde bekannt. Schnell umgedacht hatte hingegen Ministerpräsident Seehofer, der am 14. Juli dann ein Machtwort sprach und der die Rasengleis-Tram schon schnell umgesetzt sehen möchte und damit Söder und Spaenle brüskierte. Man glaubt es

kaum: Der CSU-Ministerpräsident und der SPD-Oberbürgermeister Dieter Reiter ziehen an einem Strang!

Wenige Tage später ein neuer Vorstoß der Landesregierung in Sachen ÖPNV als Reaktion auf das drohende Diesel-Fahrverbot. Jetzt soll massiv in den Münchner ÖPNV investiert werden. Für die Fahrgäste, so sie dann MVV-Neu-Abonnenten werden, soll es einen weiteren Freimonat geben, und auch alle öffentlichen Verkehrsmittel sollen ausgebaut werden. Mehrere U-Bahn-Linien sollen einen dichteren Takt erhalten, zwei Straßenbahnstrecken verlängert und umweltfreundlichere Busse beschafft werden. Apropos Finanzierung: Der Freistaat will sich an Fahrzeug-Neubeschaffungen wieder stärker beteiligen als zuletzt, die Rede ist von einem Anteil von 50 Prozent – ein Traumwert, denn in den letzten Jahren war die Förderquote auf unter zehn Prozent abgesunken. Bleibt abzuwarten, ob die engagierten Plaungen auch nach der Bundestagswahl noch Bestand haben werden. Und eines ist bei aller Euphorie zu bedenken: Die genannten Maßnahmen sollen zwar schnell verwirklicht werden, brauchen aber ihre Zeit, das Diesel-Fahrverbot hingegen kann schneller kommen, als den Politikern lieb ist – und dann heißt es für viele Münchner, in den ohnehin schon über Gebühr belasteten und seit Jahren von der Politik vernachlässigten ÖPNV umzusteigen.



**Martin Weltner**  
Verantwortlicher Redakteur



**In München soll der öffentliche Nahverkehr massiv ausgebaut werden. Lassen sich dadurch Diesel-Fahrverbote verhindern?**  
Schreiben Sie uns per E-Mail an [redaktion@strassenbahn-magazin.de](mailto:redaktion@strassenbahn-magazin.de) oder gerne auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum, Seite 81)





## TITEL Hannover: ÜSTRA-Messeverkehr gestern und heute ..... 54

### ► Betriebe

#### ■ Zukunft durchgeplant ..... 16

**Das Magdeburger Straßenbahn-Zielnetz 2020** – Wie sieht das Straßenbahnnetz in der sachsen-anhaltischen Landeshauptstadt ab 2020 aus? Die Magdeburger Nahverkehrsplaner haben sich mächtig ins Zeug gelegt und eine zukunftssträchtige Planung vorgestellt

#### ■ Abschieds-Vorstellung ..... 22

**Mülheims M6 geht in den Ruhestand** – Am 8. Juli fand unter großer Beteiligung mit dem Wagen 288 die Abschiedsfahrt des M6-Wagens über das gesamte Mülheimer Streckennetz statt

#### ■ Super-Tunnel ..... 24

**Der Stadtbahntunnel in Bielefeld** – Fünf Ein- und Ausfahrten, sieben unterirdische Stationen und auf dem Zentralstück Hochbetrieb mit vier Linien – der Bielefelder Stadtbahntunnel vereint viele Superlative

#### ■ Ein bisschen wie Wien ..... 34

**Die Straßenbahn in Brunn** – Elf Linien erschließen heute tagsüber die Stadt, die von ihrem kulturellen Charme und ihren imposanten Bauwerken speziell im Stadtzentrum durchaus einen Hauch Wiener Atmosphäre verströmt. Das k.u.k. Flair ist vielerorts zu spüren



### ► Fahrzeuge

#### ■ Bislang Einzelgänger ..... 40

**Krakaus Nevelo** – Bis heute leider glücklos war der Einstieg des polnischen Schienenfahrzeugherstellers Newag ins Straßenbahngeschäft. In Krakau wird seit vier Jahren ein Exemplar des dreiteiligen Niederflruges Nevelo erprobt und im Plandienst eingesetzt

#### ■ Flotte Dreiteiler ..... 42

**Die U-Bahn-Wagen DT3 der Hamburger Hochbahn** – Der DT3 war ein entscheidender Bestandteil des umfangreichen Modernisierungsprogramms von Hamburgs U-Bahn und leitete zudem das Ende der Straßenbahn in der Hansestadt ein. Nun verabschiedet er sich trotz aller Modernisierungsmaßnahmen so langsam aus dem Alltagsbetrieb

#### ■ Aus zwei Kurzen wird ein Langer ..... 48

**Zwillingsbeiwagen der OEG** – Der hier vorgestellte Beiwagen der experimentierfreudigen OEG ist ein Beispiel dafür, wie sich älteres Fahrzeugmaterial durch Umbau noch gut weiterverwenden ließ



#### ■ Nummer 3495 fährt wieder ..... 50

**Ein Berliner TM 36 ist wieder betriebsfähig** – 50 Jahre nach seiner Abstellung ist der Berliner Triebwagen 3495 wieder betriebsfähig – Straßenbahnfreunde vom Schönberger Strand haben ihn wieder betriebsfähig aufgearbeitet und werden ihn am 2. September der Öffentlichkeit präsentieren





Magdeburg: Ausbauten für das Zukunftsnetz

16



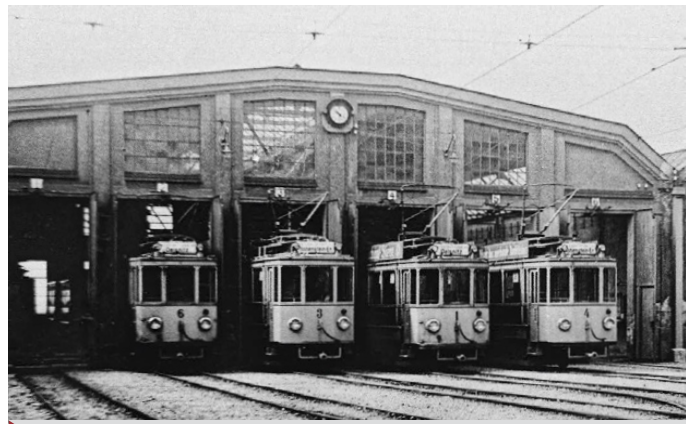
Bielefeld: Stadtbahntunnel der Superlative

24



Brunn: Die Tram in der tschechischen Metropole

34



Hohenstein-Ernstthal: Meterspurig nach Oelsnitz

64

## ► Geschichte

### ■ „Einmal zur Messe, bitte ...“ TITEL 54

**Hannover: Die ÜSTRA und der Messeverkehr** – Seit 70 Jahren ist die ÜSTRA alljährlich gefordert, die zahlreichen Besucher in Richtung Ausstellungsgelände zu befördern – ein Rückblick auf den Messeverkehr

### ■ Durchs sächsische Steinkohlerevier TITEL 64

**Die Überlandbahn von Hohenstein-Ernstthal nach Oelsnitz** – Von 1913 bis 1960 verkehrte eine meterspurige Überland-Straßenbahn zwischen Hohenstein-Ernstthal nach Oelsnitz

### ■ Kurbeli, Mirage und Cobra 68

**Der Fahrzeugeinsatz am Zürichberg** – Sehr abwechslungsreich war der Fahrzeugeinsatz auf den Linien zum Zürichberg. Zunächst wurden die alten Zweiachser durch Vierachser ersetzt, dann kamen Gelenkzüge

## RUBRIKEN

„Einsteigen, bitte ...“	3	Fundstück	72
Bild des Monats	6	Forum	80
Journal	8	Impressum	81
Nächster Halt	38	Vorschau	82
Einst & Jetzt	52	Das besondere Bild	84

## STRASSENBAHN im Modell

### Nach der Kirche zur Modelltram .... 74

Auf 45 Anlagen von Z bis Ilm zeigten 290 Aussteller im Bad Cannstatter Museumsdepot die Welt der Miniatur-Straßenbahn



**Titelmotiv**  
ÜSTRA-Messeverkehr 1966: Tw 222 hat die Messeschleife erreicht. In der Tür steht der Schaffner mit umgehängtem Galoppwechsler

ECKERT, SLG. WOLFGANG MEIER

**Rücktitel**  
Erinnerung an die Tram im russischen Twer und seine Überlandlinie in die Wälsiedlung Staraya Konstantinovka, die leider 2014 stillgelegt und abgebaut wurde. Hier legt sich noch der T3SU 205 mächtig ins Zeug und hinterlässt eine Staubwolke

DANIEL MÖSCHKE







### „Rüstiger Rentner“

Bei der Naumburger Straßenbahn tut sich derzeit einiges. Diesen Sommer werden die Schienen von der derzeitigen Endhaltestelle Vogelwiese weiter zum Saltor gelegt. Und auch auf der anderen Seite der Strecke, am Bahnhof, ist nun geplant, im kommenden Jahr die Straßenbahn um wenige Meter aus einer Seitenstraße auf den Bahnhofsplatz zu verlängern. Den ankommenden Besuchern soll die täglich verkehrende „Wilde Zicke“ gleich ins Auge springen. Seit Frühjahr ist zudem die Restaurierung des Lindner-Triebwagens 17, mit Jahrgang 1928 nun Deutschlands ältester planmäßig eingesetzter Straßenbahnwagen, abgeschlossen, der nun an ausgewählten Wochenenden auf der Linie 4 eingesetzt wird. Am 9. Juli hat der Tw 17 kurz vor 14 Uhr den zuvor eingesetzten Gotha-Wagen abgelöst und konnte auf seiner ersten Runde von Frederik Buchleitner am Theaterplatz aufgenommen werden.







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

## Verkehrspolitische Überraschungen in München

# Nach jahrzehntelanger Posse: Gartentram kommt



**An der Haltestelle Tivolistraße würde die Neubaustrecke der Tram Nordtangente ostseitig ans Netz anschließen. Hier soll künftig auch eine Blockschleife bei Umleitungen und Störungen als Wendemöglichkeit dienen**

■ Seit über 100 Jahren ist die Querung des Englischen Gartens mit einer Straßenbahn in der Diskussion. Das kurze Stück durch die Parkanlage würde die Stadtteile Schwabing und Bogenhausen verbinden und dabei auch eine leistungsfähige „Nordtangente“ ermöglichen, die das stark aufs Zentrum fokussierte Schnellbahnnetz entlasten könnte. Die Kosten-Nutzen-Analyse bescheinigt der Strecke den außergewöhnlich guten Wert von 2,44. Das Projekt wurde beim bislang letzten Realisierungsversuch in den späten 1990er-Jahren nicht nur von Anwohnern bekämpft, die Angst um ihre Parkplätze haben, sondern auch von der Politik. Der Englische Garten ist im Besitz der Bayerischen Schlösser- und Seenverwaltung, deren oberster Dienstherr stets der bayeri-

sche Finanzminister ist. Dieser folgte dabei in den vergangenen Jahren stets den Argumenten der Münchner CSU, die ohnehin selten tramfreundlich argumentiert. Eine Rolle spielt dabei sicher auch die fast immer SPD-geführte Stadt im Kontra zum stets CSU-regierten Freistaat.

### **Planfeststellung seit 1998**

Ein bereits 1998 begonnenes Planfeststellungsverfahren hat die Regierung von Oberbayern 2001 abgelehnt und folgte damit den Tramgegnern, welche der Fahrleitung eine zerschneidende Wirkung des Parks nachsagten. Das Verwaltungsgericht Bayern bestätigte diese Entscheidung. Eine anfangs von der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) geplante Revision beim Bundesverwaltungsgericht wurde zurück-

gezogen, da eine negative Entscheidung eine weitere Realisierung der Strecke auf Jahrzehnte blockiert hätte. Stattdessen strebte die MVG nach einer oberleitungsfreien Lösung mit den damals neu beschafften Variobahnen von Stadler, die ihre technische Funktionsfähigkeit bei einer Rekordfahrt über knapp 19 Kilometer im Stadler-Werk Velten 2011 eindrucksvoll bewiesen. Dennoch wagte die Münchner Stadtpolitik zunächst keinen weiteren Versuch. Erst in den letzten Monaten geriet die Gartentram wieder in den Fokus, nachdem das U- und S-Bahnssystem täglich an der Kapazitätsgrenze fährt und Entlastung durch verschiedene Zusatzstrecken und Tramtangenten Not tut. Der derzeitige CSU-Finanzminister Söder widersetzte sich weiterhin aggressiv den

Pro-Argumenten zur Strecke, die ihm der Münchner Oberbürgermeister Reiter (SPD) darlegte und blies zum Gegenangriff. Die seit 1934 bestehende Busstrecke durch den Garten, damals als Provisorium bis zur Realisierung der geplanten Trambahn eingerichtet, sollte verschmälert werden, um sich besser ins Parkensemble einzupassen. Ein guter Schachzug gegen jene, die stets den Vorteil einer schmalen Tramtrasse auf Rasengleis herausstellten.

### **Wendung im Tram-Streit**

Etwas weiter nördlich der geplanten Tram führt der Mittlere Ring seit den 1960ern mit einer breiten Autoschneise durch den Garten; hier fordert eine Bürgerinitiative seit Jahren einen Tunnel, dessen Realisierung inzwischen der Stadtrat beschloss. Den Stein ins Rollen zum überraschenden Konsens zwischen Stadt und Freistaat brachte dabei die Stadtratsfraktion der Grünen, die als „Ersatzverkehr“ während des Tunnelbaus die sofortige Realisierung der Tram forderte. OB Reiter (SPD) sagte zu, erneut einen Brief an den bayerischen Finanzminister zu schicken, obwohl er auch hier keine Änderung in der Position des Finanzministers erwartete. Dieser reagierte, nur gegenüber einer Zeitung und nicht direkt auf den Brief, trotzig. Der Münchner OB Reiter wandte sich daher an den bayerischen Ministerpräsidenten Seehofer, der dem Projekt sofort offen gegenüberstand. Konnte dies doch als Argument gelten, sich wegen der wachsenden Abgasprobleme aktiv für den Ausbau des ÖPNV einzusetzen – ein parteiinterner Affront. Daraufhin wehrten sich die Münchner Stadtratsmitglieder der CSU zunächst öffentlich gegen Seehofers Machtwort, während Finanzminister Söder künftig der Strecke „total offen“ gegenüberstehen





Nach derzeitiger Planung wird die Linie 25 die Bedienung der Neubaustrecke nach Berg am Laim schon zum Fahrplanwechsel wieder abgegeben. Dann übernimmt die aus der Stadt verlängerte Linie 22 den Betrieb

möchte. Die Stadtverwaltung wurde noch am Tag der Entscheidung Seehofer beauftragt, bis nach der Sommerpause eine Beschlussvorlage für den Stadtrat vorzubereiten. Auch die MVG hat bereits Vorbereitungen getroffen, das Projekt schnellstmöglich zu realisieren. Angestrebt wird nun ein fahrleisungsloser Betrieb.

### Maßnahmenpaket für den ÖPNV

Wenige Tage nach der überraschenden Entscheidung zur Gartentram stellte Seehofer die Studie zur Messung der Stickstoffdioxid-Werte vor. Diese bescheinigt fast allen bayerischen Großstädten äußerst schlechte Werte. Neben vorgesehenen technischen Umbauten durch die Autohersteller, der Förderung von Elektrofahrzeugen und dem Ausbau des Fahrradverkehrs soll auch ein ÖPNV-Maßnahmenpaket mögliche Fahrverbote für den Individualverkehr verhindern. Besonders sollen dabei in München Tangenten, wie eben die im Papier ausdrücklich genannte Tram Nordtangente helfen, die das sternförmig ausgerichtete Netz entlasten. Auch die seit 2006 stark ein-

geschränkte Förderung des Freistaats für neue Trams und U-Bahnen soll von 12 auf 50 Prozent steigen. Welche konkreten Folgen die aktive Förderung des ÖPNV durch den Freistaat Bayern wirklich haben wird, bleibt indes noch abzuwarten.

### Tram Steinhausen bekommt Innenstadtanbindung

Schon vor Eröffnung der Neubaustrecke zum S-Bahnhof Berg am Laim im Münchner Osten wurde die fehlende Innenstadtverbindung, aber auch das schlecht geplante Bus-Anschlussnetz bemängelt. Die Tram 25, die bisher Grünwald mit dem Max-Weber-Platz verband, wurde im Dezember 2016 nach Berg am Laim verlängert. Für die Fahrgäste aus den weiter außen liegenden Stadtteilen bedeutete das ein zusätzlicher Umstieg, um mit der U-Bahn in die Innenstadt zu gelangen. Nach starker Kritik der betroffenen Fahrgäste und der Stadtpolitik plant die MVG nun für den kommenden Fahrplanwechsel die Rücknahme der Tramlinie 25 zum Max-Weber-Platz. Stattdessen wird die bisher nur als Verstärker betriebene Linie 22 vom Karls-

platz/Stachus entlang der Linie 19 bis Max-Weber-Platz verlängert und verkehrt von dort weiter bis Berg am Laim. Neben der nun gegebenen Innenstadtanbindung wird damit auch die Querung der Innenstadt entlang der Maffei- und Maximilianstraße gestärkt, die durch dichteren Takt attraktiver wird.

### Bahnhofplatz wird dreigleisig

Die bisher zweigleisige Haltestelle vor dem Hauptbahnhof ist durch die insgesamt sechs Tramlinien voll ausgelastet. Im Zuge des Neubaus des Bahnhofsgebäudes ist nach dem Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke eine autofreie Umgestaltung des Platzes geplant. Bereits während der Bauarbeiten für den Tunnel 2020 muss die MVG die Tramgleise erneuern. Durch die Arbeiten am S-Bahntunnel sind für den Autoverkehr schon heute Einschränkungen notwendig, weswegen die MVG vom Stadtrat bereits vorzeitig einen autofreien Bahnhofplatz fordert. Der freigewordene Platz soll durch ein zusätzliches Gleis für die Tramlinien 20, 21 und 22 genutzt werden. Eine bisher nicht existierende Verbindung Arnulfstraße – Prielmayerstraße auf der Nordseite des Platzes soll zusätzliche Fahrtwege ermöglichen und bei Baustellen eine Ausweichmöglichkeit bieten. Die MVG erarbeitet derzeit Planfeststellungsunterlagen, die vor Einreichung 2018 vom Stadtrat zu bestätigen sind. FBL

### Schwerin Bauarbeiten beendet

Nach 28 Monaten Bauzeit fahren seit Sonnabend den 15. Juli die Züge der Linie 2 in Schwerin wieder durch die Wittenburger Straße/Friedensstraße. Die Sperrung der Strecke, die zur Erneuerung der Brücke über die Deutsche Bahn erforderlich war, sollte ursprünglich nur neun Monate dauern. Da im Rahmen der Baumaßnahme auch die

## Bremen

Die Linie 4 ins niedersächsische Lilienthal ist mit steigenden Fahrgastzahlen auf Erfolgskurs. Die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) zählte 2016 pro Werktag 4.500 Ein- und Aussteiger, damit sind die Zahlen seit August 2014 kontinuierlich gestiegen. Die Ticketerlöse wuchsen auf fast 90 Prozent der geplanten Einnahmen. Stiegen im zweiten Halbjahr 2014 montags bis freitags im Schnitt 3.800 Menschen in Lilienthal ein und aus, waren es 2015 bereits rund 4.000 pro Werktag. Zwei Drittel aller Fahrten führten über die Landesgrenze, der Rest fährt innerhalb von Lilienthal, damit entwickelt sich der Binnenverkehr zur Stütze des Straßenbahnbetriebs. TVE

## Naumburg

Der Gemeinderat brachte am 26. Juli in einer Sondersitzung die letzten Maßnahmen für die Erweiterung der Strecke Richtung Salztal auf den Weg. In der Sitzung kamen die Baulose Gleisbau sowie Gehwegbau des Vorhabens „Ausbau der Gleisanlagen Wenzelsring“ zur Beschlussfassung. Die Vorarbeiten hatten mit Hilfe des Unterstützervereins Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena e.V. bereits 2014 begonnen. Die neue Endhaltestelle soll bis zu 15 Prozent mehr Fahrgäste anlocken, da Schulen und das Theater besser erreichbar sein werden. Insgesamt kostet das Projekt etwa 800.000 Euro. MSP

## Stuttgart

Bei der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) tragen schon über 50 Haltestellen werbliche Namensergänzungen. Seit Ende Juni wird nun auch in der Stationbezeichnung am wichtigen Knoten „Pragsattel“ für ein Bankhaus geworben. Das seit 2003 bestehende Angebot der SSB bietet Firmen und Einrichtungen die Möglichkeit einer zusätzlichen Vor-Ort-Information, Voraussetzung ist die unmittelbare Lage des Werben an der Haltestelle. Die Unternehmen zahlen neben einer Werbungspauschale auch alle für die Namensänderung anfallenden Kosten bis hin zu den Ansagen. MSP

Schon seit einigen Jahren arbeitet die Tramhaltestelle am Hauptbahnhof an ihrem Limit. Ein drittes Gleis soll für Entspannung sorgen, der Autoverkehr würde dabei vom Vorplatz verbannt

FREDERIK BUCHLEITNER (3)







**Mülheim/Essen:** Die M-Wagen wandern nach Iași in Rumänien aus, am 8. August gab es bereits eine Abschiedsfahrt mit den Mülheimer M6D. Das Highlight: Eine früher übliche Doppeltraktion

Gleise der Straßenbahn auf die rechte Straßenseite verlegt wurden, kam es jedoch zu Einwendungen der betroffenen Anwohner. Diese verhinderten die zügige Fertigstellung. Nach mehr als zwei Jahren Unterbrechung konnten die Verantwortlichen der Stadt jetzt in einem feierlichen Akt die Strecke wieder freigeben. Am Freitag den 14. Juli fuhr als erstes Straßenbahnfahrzeug der historische Triebwagen 26 der Schweriner Nahverkehrsgesellschaft über die neue Brücke. Anschließend

hatte die Schweriner Bevölkerung noch bis zum Nachmittag die Möglichkeit, die erneuerte Strecke mit den historischen Triebwagen zu befahren. Einen Tag später endet mit der Aufnahme des Linienverkehrs durch die Wittenburger Straße der eingleisige Zweirichtungsbetrieb durch die Franz-Mehring-Straße. Allerdings wird die Linie 4, die wegen der Baumaßnahmen nicht mehr am Platz der Freiheit endete, sondern zu den Kliniken umgeschwenkt wurde, ihren alten Endpunkt nicht mehr an-



**Schwerin:** Mit einem roten Teppich empfing der historische Tw 26 die Fahrgäste zu der Fahrt über die in 28-monatiger Bauzeit erneuerte und jetzt wiedereröffnete Strecke

JENS PERBRANDT

fahren. Auf Grund der positiven Fahrgastentwicklung endet diese auch zukünftig bei den Kliniken.

JEP

## Mülheim/Essen M-Wagen gehen nach Rumänien

■ Die Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) und die Essener Verkehrs-AG (EVAG) verkaufen einen Teil ihrer M-Wagen-Flotte nach Iași im Osten Rumäniens. Vier Mülheimer M6D und

sieben Essener M8C der jüngsten Baureihe 1400 werden in Iași noch in diesem Jahr eine neue Heimat finden. Die restlichen vier M6D sollen im Laufe des Jahres 2018 verkauft werden. Der Verkehrsbetrieb R.A.T.P. stockt damit seinen Bestand an Gebrauchtwagen aus Deutschland und der Schweiz weiter auf. Alle acht Linien werden bislang mit GT4 aus Stuttgart, Halle, Augsburg und Nordhausen, GT8 aus Augsburg, Sechs- und Achtachsern aus Darmstadt und Vier- und Achtachsern aus Bern be-

## Düsseldorf: Jahresbilanz und Baufortschritte

Der Vorstand der Rheinbahn hat am 3. Juli die Bilanz für 2016 vorgelegt. Demnach stieg der Umsatz um 4,9 Prozent auf 258,2 Millionen Euro und die Zahl der Fahrgäste erhöhte sich um 1,6 Prozent. Die Investitionen für Infrastruktur wie Hochbahnsteige etc. 2016 summieren sich auf 107,3 Millionen Euro. Der Kostendeckungsgrad lag bei 81,6 Prozent und damit weiterhin bundesweit auf hohem Niveau; Branchendurchschnitt sind 76,1 Prozent. Die Zahlen belegen eine insbesondere durch den Start des Betriebs auf der Tunnelstrecke der Wehrhahn-Linie bedingte Trendumkehr bei den Fahrgastzahlen. Als weitere Faktoren nennt die Rheinbahn unter anderem das erfolgreiche Marketing sowie erfolgreiche Beschleunigungsprojekte von Bahn und Bus.

Die Rheinbahn stellte im Berichtsjahr 128 neue Fahrer ein, fast 100 mehr als die Fluktuation nötig machte. Für beschleunigtes Wachstum und damit mehr ÖPNV im Verkehrsmix der Stadt Düsseldorf hat das Unternehmen eine Wachstumsstrategie auf den Weg gebracht: 26 Millionen mehr Fahrgäste bis 2021 sind das Ziel. Vorstandssprecher Michael Clausecker äußert sich zufrieden: „Jetzt geht's ans Umsetzen unserer Strategie, damit wir das versprochene Wachstumsziel erreichen und der Stadt damit die nötige Entlastung auf den Straßen verschaffen.“ Auch der Ausblick auf die ersten Monate 2017, so Clausecker, bestätigten Trend und Erfolg. So seien in den ersten fünf Monaten 2017 die Fahrgastzahlen um 2,3

Prozent und die Umsatzerlöse um 4,1 Prozent angestiegen.

Für die Erschließung des Entwicklungsgebietes an der Theodorstraße und des ISS Domes mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird die Trasse der Straßenbahnlinie 701 verlängert. Die neue, rund 2.000 Meter lange Straßenbahnstrecke soll Ende Dezember 2017 betriebsbereit sein. Der Linienbetrieb soll Anfang 2018 starten. Die Kosten von rund 30 Millionen Euro werden komplett von der Landeshauptstadt Düsseldorf übernommen.

Nachdem die Bauarbeiten im letzten September begonnen haben, ist der Trassen- und Gleisbau bereits weit fortgeschritten. Auch die ersten Oberleitungsmasten stehen bereits. Lediglich im Bereich der bisherigen End-

schleife am S-Bahnhof Rath waren im Juli noch keine Aktivitäten zu verzeichnen.

Als Betriebskonzept ist vorgesehen, dass die Linie 701 alle 20 Minuten von der bisherigen Endstelle am S-Bahnhof Rath bis zum ISS-Dome verlängert wird. Jede zweite Fahrt endet aber bereits an der Haltestelle Heinrichstraße in Mörsenbroich, dafür wird die alle 20 Minuten verkehrende U 71 von dort bis Rath verlängert und soll in einer Stumpfendstelle enden. Ursprünglich war vorgesehen, die U71 bis zum ISS-Dome fahren zu lassen; die knappe Fahrzeugsituation bei den tunnelgängigen Bahnen des Typs NF8-U führte hier aber offensichtlich zu einem Umdenken.

MBE

**Die Wehrhahn-Linie brachte 2016 ein Fahrgastplus, der positive Trend setzt sich aktuell im ersten Halbjahr 2017 fort**

MICHAEL BEITELSMANN (2)



**Weit fortgeschritten waren im Juli die Arbeiten an der Streckenverlängerung zum ISS-Dome, Anfang 2018 ist Betriebsstart**





trieben. Anlässlich des nahenden Abschieds von den M6D fand in Mülheim bereits am 8. Juli eine Sonderfahrt mit Wagen 288 durch das Netz statt. Im Betriebshof wurde noch einmal eine Doppeltraktion aus den Wagen 290 und 291 gebildet. Bis 2018 dienen vier M6D noch als Reserve und sind gelegentlich auch für die Fahrschule im Einsatz. Planmäßige Linienfahrten sind aber nicht mehr vorgesehen. CLÜ

## Berlin

### Neue U-Bahnen auch im Großprofil

■ Am 4. Juli präsentierte die BVG den ersten für das Großprofilnetz adaptierten Zug vom Typ IK auf dem U-Bahnhof Biesdorf-Süd. Die ursprünglich für das Kleinprofil entwickelte Bauart erhielt zur Verbreiterung im Bereich der Türen eine 17,5 Zentimeter tiefe Spaltüberbrückung aus Aluminium. Keilförmige Verdrängungskörper an den Türen stellen sicher, dass keine Gegenstände auf der Überbrückung mitfahren. Auch außerhalb der Türbereiche ist der Spalt

serienfahrzeuge vom Typ IK zuverlässig unterwegs. Bis Ende dieses Jahres kommen die elf Großprofil-IK hinzu, und dann folgen noch einmal 27 der vierteiligen Kleinprofilzüge aus Serienherstellung. Damit hat sich die BVG insgesamt 160 moderne U-Bahnwagen gesichert.“

Bevor voraussichtlich im Oktober die ersten Fahrgäste in die Großprofil-IKs einsteigen können, stehen noch umfangreiche Test-, Abnahme- und Lehrfahrten an. Anschließend kommen die IK als Acht-Wagen-Einheit in den Einsatz. Weil diese Züge dann etwas länger als die Bestandsfahrzeuge im Großprofil sind, fahren die IK dort nur auf der Linie U5, die über längere Bahnsteige als die anderen Linien des Großprofils verfügt. MSP

## Klingenthal Gothawagen verschrottet

■ Als die Klingenthaler Schmalspurbahn 1964 ihren Betrieb einstellte, war nicht abzusehen, dass eines Tages wie-



**Berlin: An der Station Biesdorf-Süd präsentierte die BVG Anfang Juli den ersten „dickbauchigen“ IK-Zug für den Einsatz im Großprofil** BODO SCHULZ

dieser Strecke gefahren war, nach Klingenthal gebracht und neben dem Triebwagen aufgestellt. Der Beiwagen diente bis zuletzt als Gastraum eines benachbarten Imbissstands. Mangels Nutzungskonzeptes und eigener Ressourcen konnte der Verein jedoch den langfristigen Erhalt nicht absichern. Nach nun 25 Jahren Freiabstellung am Bahnhof verließen am 29. Juni auf Veranlassung des Stadtrates zunächst die Wagenkästen der zwei Straßenbahnwagen Klingenthal, um im Zwickau verschrottet zu werden. Zuvor konnten die Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena e.V. noch Ersatzteile für deren baugleiche Wagen bergen. Die Fahrgestelle sollten anschließend zur Zwischenlagerung ins Straßenbahnmuseum Chemnitz und mindestens das Triebwagengestell später weiter nach Liberec in Tschechien gehen. RD

## Würzburg Jubiläum und Zukunftspläne

■ Mit einem Tag der offenen „Strabatur“ hat die Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH (WVV) am 15. August das 125-jährige Bestehen der Straßenbahn in Würzburg gefeiert – unter anderem mit Führungen durch die Werkstätten und dem Nachbau

einer Pferde-Straßenbahn. Im Jubiläumsjahr gehen auch die Planungen für die Zukunft der Würzburger Straßenbahn weiter: Die Stadtverwaltung ist mit ihren Projektplanungen derzeit soweit, dass der Bau für die Straßenbahnstrecke zur Uni-Klinik im Frühjahr 2019 beginnen könnte – mit vier Jahren Verspätung. Bis zum Sommer 2021 soll die Strecke nach aktuellem Stand fertig sein. Sie führt über die bisherige Endstelle der Linien 1 und 5 in Grombühl hinaus und erschließt damit den nördlichen Bereich der Uni-Klinik. Die Reisezeit zum Hauptbahnhof halbiert sich dank der umsteigefreien Verbindung auf zehn Minuten. Gleichzeitig laufen bei den WVV die Planungen für die Neubeschaffung von Straßenbahnen. Derzeit wird ein Lastenheft für eine neue Straßenbahn-Generation erstellt, die die letzten sechs GT8 von Düwag und die 14 teilmittelflurigen GT-E von Linke-Hofmann-Busch (LHB) ersetzen sollen. CLÜ

## Wuppertal Stadt hält fest an Seilbahn-Projekt

■ Am 10. Juli hat der Rat der Stadt Wuppertal grundsätzlich den Bau einer Seilbahn auf die Südhöhen beschlossen. Die rund 2,8 Kilometer lange Bahn soll



**Klingenthal: Bei einem Metallverwerter in Zwickau wurden Ende Juni die beiden Wagenkästen des Ausstellungszuges verschrottet** DANIEL MÖSCHKE

zur beim Großprofil weiter entfernten Bahnsteigkante mit einer Schutzverkleidung abgedeckt. Auch die Stromabnehmer mussten an das Großprofil angepasst werden, wobei all diese Umbauten am IK reversibel sind, so können die Großprofil-IKs nach entsprechender Umrüstung perspektivisch auch auf den Linien U1 bis U4 fahren. Der jüngst fristgerecht gelieferte Zug ist der erste von elf im Sommer 2015 für 61,5 Millionen Euro bestellten IK-Garnituren für das Großprofil. Dr. Sigrud Nikutta, Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb der BVG, dazu: „Im Kleinprofil sind bereits seit 2015 zwei Vor-

der eine Straßenbahn im oberen Vogtland stehen könnte. Doch nach der Wende und dem Ende der DDR bemühte sich der Verein der Eisenbahnfreunde Klingenthal e.V. darum, noch vorhandene Fahrzeuge der Klingenthaler Schmalspurbahn vor Ort zu erhalten. Am 24. November 1992 gelang es dem Verein, den ehemaligen ET 198 06, bei der Straßenbahn in Plauen zwischenzeitlich als Tw 72 eingesetzt, zurückzuholen. Seither stand dieser am Klingenthaler Bahnhof. Um einen authentischen Zug zu repräsentieren, wurde am 23. April 1993 zusätzlich auch der ehemalige Plauerer Beiwagen 25, der nie auf

**Würzburg: Eigentlich sollte die Straßenbahn von Grombühl aus längst zur nördlichen Uni-Klinik fahren – in vier Jahren soll die Strecke aber erst fertig sein. Ob die Düwag-GT8 sie noch erleben?** CHRISTIAN LÜCKER (2)







**Plauen: Am Abend des 10. Juli – einen Tag vor der Verschrottung – steht das Wagengerippe des Triebwagens 233 hinter der Werkstatthalde vorbereitet für den Abtransport zum Schrottplatz**

DANIEL MÖSCHKE

einen Höhenunterschied von 265 Metern überwinden und den Hauptbahnhof im Stadtteil Elberfeld mit der Universität sowie dem Stadtteil Küllenhahn verbinden. Zuvor hatte eine Machbarkeitsstudie die technische Realisierbarkeit belegt, die Nutzen-Kosten-Analyse (Standardisierte Bewertung) hat den volkswirtschaftlichen Nutzen der Seilbahn erwiesen. Kalkuliert wird mit rund 17.000 Fahrgästen werktäglich; das Projekt soll 82,7 Millionen Euro kosten.

Mit dem unter großer Mehrheit gefassten Beschluss begrüßt und unterstützt die Stadt Wuppertal den Bau der Seilbahn. Sie beauftragt die Wuppertaler Stadtwerke (WSW) im Rahmen der Weiterentwicklung des Nahverkehrs die notwendigen Schritte zum Bau und Betrieb einer Seilbahn einzuleiten. Das wirtschaftliche Risiko tragen die WSW. Einschränkend wollten die Politiker jedoch gesichert haben, dass die Deutsche Bahn der Stadt das Grundstück für die Talstation in der Nähe des Hauptbahnhofs auch zu realistischen

Konditionen überlässt. Eine endgültige Entscheidung für das Projekt ist daher noch nicht gefallen und wird für den Herbst erwartet.

Der Beschlussfassung voraus ging eine jahrelange Diskussions- und Untersuchungsphase einschließlich umfangreicher Bürgerbeteiligung. Auch weiterhin gibt es kritische Stimmen, besonders in den betroffenen Stadtteilen, die Einschränkungen beim Busverkehr befürchten. Sollte der aufgestellte Zeitplan eingehalten werden, ist mit einem Baubeginn für die Seilbahn 2022 und der Inbetriebnahme nicht vor 2024 zu rechnen – vorausgesetzt, es werden keine aufschiebenden Klagen gegen das Vorhaben eingereicht. MBE

## Plauen

### Tatra-Bestand schrumpft weiter

■ Von den einst 45 Plauener Tatra-Triebwagen KT4D waren zuletzt noch 19 Fahrzeuge vorhanden, darunter

zwei Arbeitsfahrzeuge. In den zurückliegenden Jahren gab die PSB neun Wagen für verschiedene Zwecke ab, 17 KT4D hat der Betrieb seit 2004 vor Ort verschrottet – doch diese Zahl erhöht sich aktuell. Da in den kommenden Monaten die nächsten drei Neufahrzeuge des Typs NGT6 von Bombardier eintreffen, werden im Zeitraum bis 2018 mindestens drei weitere KT4D-M verschrottet. Der Triebwagen 233 mit Baujahr 1988 wurde nach längerer Abstellzeit am 11./12. Juli in Plauen verschrottet und leitete somit die nächste Verschrottungswelle ein. Aufgrund des bekannt guten Pflegezustandes der Plauener Tatra wurde der Verkehrsbetrieb im russischen Kaliningrad durch vorhandene Fankontakte auf die nächsten Ausmusterungen aufmerksam und bekundete Interesse an der Übernahme dieser Fahrzeuge für die letzte dort noch betriebene Straßenbahnstrecke. Für diesen Kauf wurden von russischer Seite je nach Zustand umgerechnet zwischen 10.000 – 25.000 Euro pro Wagen zur Verfügung gestellt. Die bereits am 17. Dezember 2015 erfolgte Anfrage aus Russland stieß im Vogtland zuerst auf Interesse, doch die deutsche Seite konnte die offenen Fragen in den folgenden 16 Monaten nicht zufriedenstellend beantworten, sodass Kaliningrad das Kaufinteresse im April 2017 zurückgezogen hat. Vor der nun doch anstehenden Verschrottung in Plauen baut die Werkstatt umfangreich Ersatzteile für die verbleibenden Tatra aus, sodass lediglich die Fahrzeuggerippe dem Rohstoffkreislauf zugeführt werden.. DAM

■ **Zwickau:** Während der Sommerferien fahren baubedingt keine Straßenbahnen nach Eckersbach. Die Linie 3 pendelte nur zwischen Neuplanitz und Neumarkt, wo die Züge wie abgebildet über ein Dreieck wendeten. Die Linien 5 und 7 und damit die Bedienung des Hauptbahnhofs per Tram entfielen wie schon im Vorjahr. Die Linie 4 Pölbitz – Klinikum wurde als Ersatz für die sonst parallel führenden Linien 5 und 7 verdichtet

UWE MÖCKEL



ANZEIGE

## Ihre Prämie



Noch mehr Auswahl unter  
[www.strassenbahn-magazin.de/abo](http://www.strassenbahn-magazin.de/abo)

Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

## Industrie

### Stadler

#### „Metelica“ im Test für St. Petersburg

■ Der Fahrzeughersteller Stadler hat im weißrussischen Minsk den ersten von 23 Gelenkwagen des Typs „Metelica“ für das russische St. Petersburg ausgiebig getestet. Im Sommer befand sich das dreiteilige Fahrzeug auf dem Netz der Minsker Straßenbahn, um Probefahrten durchzuführen und eine offizielle Abnahme zu bekommen. Erst anschließend findet die Überführung nach Russland statt. Stadler hatte den „Metelica“ bereits im Jahr 2014 erstmals präsentiert und den Wagentyp für Probefahrten an mehrere russische Straßenbahn-Betriebe ausgeliehen.

Mit den 23 Fahrzeugen für St. Petersburg wird der „Metelica“ jetzt erstmals in Serie gebaut. Stadler hofft auf weitere kurzfristige Aufträge, um sein Werk in Minsk besser auslasten zu können. Der Sanierungsbedarf bei den russischen Betrieben ist zwar groß, sie setzen – größere Betriebe wie in St. Petersburg, Moskau oder Samara ausgenommen – aber häufig auf einteilige Vierachser. CLÜ

### Siemens

#### Bremen kauft 67 Avenios

■ Am 29. Juni unterzeichneten die Bremer Straßenbahn (BSAG) und die Siemens AG einen Liefervertrag über 67 Straßenbahnzüge vom Typ Avenio. Darüber hinaus wurde eine Option für 17 weitere Fahrzeuge vereinbart. Die Unterzeichnung wurde erst möglich, nachdem der Einspruch eines unterlegenen Mitbieters durch die zuständige Vergabekammer abgewiesen worden war. Die Pro-



jektspartner streben an, bereits ab Frühjahr 2019 erste Fahrzeuge des für Bremen neuen Typs, der die Bezeichnung GT8N-2 trägt, einsetzen zu können. Seine wesentlichen Merkmale bestehen in vierteiliger Anordnung der Segmente und einer Gesamtlänge von etwa 37 Metern bei einer Breite von 2,65 Metern. Insgesamt fünf Mehrzweckflächen sorgen für geordnetes Einstellen von Kinderwagen, Rollatoren und Fahrrädern. Ein Hublift befindet sich an der zweiten Tür. Der Fahrgastraum zeichnet sich durch aufgeweitete Eingangsbereiche und großzügige Gelenkdurchgänge aus. Schallabsorber an den Fahrwerken sorgen schließlich für deutlich weniger Geräuschentwicklung.

Mit Ankunft der neuen Fahrzeuge wird es möglich, sukzessive die erste Generation von Niederflur-Straßenbahnen der Baujahre 1993-1996 aus dem Verkehr zu ziehen. Sie waren in den vergangenen Jahren nicht zuletzt aufgrund deutlich höherer Laufleistungen als vorgesehen durch hohe Schadanfälligkeit aufgefallen. Der neue Typ Avenio bringe – so BSAG-Vorstandsmitglied Hajo Müller anlässlich der Vertragsunterzeichnung – „zahlreiche Verbesserungen für Fahrkomfort und Sicherheit.“ Bremen ist der vierte Betrieb, der die jüngste Modellserie von Siemens einsetzen wird. Avenios haben zuvor schon die Betriebe München, Den Haag (Niederlande) und Doha (Katar) geordert.

AMA

## Ausland

### Frankreich: Angers Linie B wird gebaut

■ Sechs Jahre nach Inbetriebnahme der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßenbahnlinie A (Avrillé-Ardenne – La Roseaie) hat die westfranzösische Stadt Angers den Bau der Linie B beschlossen. Diese soll mit einer Gesamtlänge von 9,9 Kilometern in West-Ost-Richtung nach Belle-Beille Technopole

verlaufen und erhält unter anderem eine neue Brücke über den Fluss Maine. Von 19 Haltestellen werden zwei gemeinsam mit der Linie A bedient. Mit Linie B wird auch eine neue Linie C möglich, sie verbindet künftig Belle-Beille Technopole mit La Roseaie. Die am 25. Juni 2011 eröffnete, 12,3 Kilometer lange Linie A wird künftig nicht

mehr über die Place de Ralliement und Haltestelle Place Molière fahren, sondern die neuen Haltestellen Saint-Serge-Universität und Centre-de-Congrès bedienen, an letzterer hält auch die neue Linie C.

Das Stadtzentrum von Angers wird damit künftig von vier Seiten per Straßenbahn erschlossen. Als Gesamtkosten

hatten die Planer mit Stand 2014 rund 245 Millionen Euro genannt, dazu kommen 18 neue Alstom-Straßenbahnen mit 30 Meter Länge zum Stückpreis von 2,8 Millionen Euro. Die neuen Züge sind identisch mit den 17 bereits vorhandenen Zügen von 2011, das erleichtert Nutzung und Wartung. Gestartet wird der Bau der Linie B mit der neuen Brücke über den Fluss Maine, wie bei der Pont Confluence (Linie A) sind nur „modes doux“, also Straßenbahn, Radfahrer und Fußgänger auf der neuen Brücke erlaubt. Die meisten Bauabschnitte beginnen 2019, komplett fertig soll die Neubaus Strecke 2022 sein.

VLC

### Schweiz: Zürich Großbaustelle am Knoten Central

■ Zeitgleich mit den Schulferien haben die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) vom 8. Juli bis 11. August umfangreiche Gleis- und Bahnsteigerneuerungsarbeiten am Knotenpunkt

Stadler: Im Juni wartete der erste neue Gelenkwagen „Metelica“ von Stadler in Minsk auf seine Abnahme für den Einsatz in seiner künftigen Heimat St. Petersburg

CHRISTIAN LÜCKER

Angers: Die Linie A wird nach Eröffnung der Linie B nicht mehr via Haltestelle Place Molière – hier im Bild – fahren, sondern die neuen Haltestellen Saint-Serge-Universität und Centre-de-Congrès bedienen

VICTOR LECAENNAIS



■ Brno/Brünn (Tschechien): Die Dampftram fährt wieder! Nach einigen Jahren außer Betrieb, ist die 1889 von Krauss in Linz erbaute Tramway-Lokomotive Nr. 10 „Caroline“ in der mährischen Metropole wieder einsatzfähig. Anlässlich des jährlichen Stadtfestes Ignis Brunensis fuhr der C-Kuppler mit einem Beiwagen am letzten Juni-Wochenende zwischen dem Stadtzentrum und dem Messegelände

SHAUN WALLACE



Siemens: So sollen die Avenios für Bremen aussehen, schon im Frühjahr 2019 sollen die ersten Wagen in den Einsatz gehen

SIEMENS MOBILITY







■ **Łódź (Polen):** Nach rund zweimonatigen Anpassungsarbeiten ist der Niederflurtriebwagen 1751 Typ MGT6 der Bogestra seit Ende Juni im Linieneinsatz, hier an der Zentralhaltestelle Piotrkowska. Eine Entscheidung zur möglichen Übernahme der übrigen 34 Bogestra-MGT6 soll bis September fallen, dann auch verbunden mit dem Einbau einer zusätzlichen Tür im Bereich der Fahrerkabine

ROBERT BARTKOWIAK

Central durchgeführt. Die unweit des Hauptbahnhofes gelegene Umsteigestelle gehört zu den verkehrsreichsten Plätzen der Stadt, da hier gleich sechs verschiedene Straßen, sechs Tram- und zwei Obuslinien aufeinandertreffen. Für die Zeit der sommerlichen Baumaßnahme wurde der Betrieb der Linien 4 und 6 gänzlich eingestellt, wäh-

rend die anderen Linien umgeleitet wurden. Am weitläufigsten fiel dabei die Umleitung der Linie 10 aus, welche vom Flughafen über Kunsthaus und Bellevue zum Bahnhof Tiefenbrunnen fuhr, statt wie üblich am Hauptbahnhof zu wenden. Das ganze Projekt ist mit 20 Millionen Schweizer Franken budgetiert und soll bis November 2017

vollständig abgeschlossen sein. Die Anpassung und Verlängerung der Bahnsteige am Central ist nötig, damit in Zukunft auch längere Wagen dort halten können.

AT

### Russland: Lipetsk Gnadenfrist für den Obus

■ Das Obus-System in der westrussischen Industriestadt Lipetsk sollte eigentlich bereits im Juli 2017 stillgelegt werden – noch im Juni hat die Stadt die Stilllegung aber kurzfristig auf Herbst dieses Jahres verschoben. Dafür nennt der Bürgermeister in den örtlichen Medien zwei Gründe: Erstens sollen Einwände von Bürgern gegen die Stilllegung geprüft werden, zweitens müssen die neu bestellten Busse, die die Obusse ersetzen, noch getestet werden. Da sich die ersten neuen Fahrzeuge bereits in Lipetsk befinden, ist eine endgültige Stilllegung des Obus-Netzes im Herbst sehr wahrscheinlich. Aktuell setzt der Betrieb noch rund 40 Obusse auf fünf Linien ein und erschließt damit weite Teile der Stadt. Außerdem gibt es noch ein 30 Kilometer langes Straßenbahnnetz, das auch künftig noch die Stadt mit den riesigen Industriebetrieben verbindet.

CLÜ

### China: Shenzhen Straßenbahn neu eröffnet

■ Am 30. Juni gingen im Stadtteil Longhua New District der chinesischen Sonderwirtschaftszone Shenzhen die ersten

beiden, normalspurigen, 11,5 Kilometer langen Straßenbahnlinien mit 21 Haltestellen in Betrieb. Sie bieten am Bahnhof Qinghu Anschluss an die U-Bahnlinie 4. Shenzhen ist eine Retortenstadt, liegt am Perlfloss im subtropischen Süden des Landes und grenzt an Hongkong. 1979 hatte Shenzhen 30.000 Einwohner, jetzt sind es 12,5 Millionen. Seit 2004 gibt es ein schnell wachsendes U-Bahnnetz, nun auch eine Straßenbahn in der Stadt. Die Strecken sind überwiegend auf Rasengleisen trassiert. Zunächst sind 15 vierteilige Niederflurtriebwagen, die 36 Meter lang und 2,65 Meter breit sind, im Einsatz. 300 Fahrgäste haben in ihnen Platz, die Wagen erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Kilometern pro Stunde. Das Aufladen der Superkapazitäten von Siemens erfolgt an den Haltestellen mittels höherer Stromschienen. Mehrere weitere fahrerlose Straßenbahnlinien sind geplant, das Netz soll im Endausbau 51 Kilometer Länge erreichen.

BEKUS

### Schweden: Lund Trambetrieb erst ab Frühjahr 2020

■ Die für den September 2019 avisierte Betriebsaufnahme der im Bau befindlichen Straßenbahn in Lund verzögert sich bis zum Frühjahr 2020. Die Verspätung beruht darauf, dass das Straßenbahndepot später fertiggestellt wird als geplant. Nach einer Entscheidung des zuständigen Regionalausschusses erhielten die Projektanten den Auftrag, die Kosten für das Depot zu reduzieren, so dass das Depot mehrfach umgeplant werden musste. Nach dem aktualisierten Bauplan soll im Frühjahr 2018 mit dem Bau begonnen werden. Das Gebäude soll im Herbst 2019 fertiggestellt sein. Anschließend wird die Werkstatt eingerichtet. Im Anfang 2020 soll das Depot dann an die Gleise angeschlossen werden. Erst dann wird der Versuchsbetrieb auf der Strecke aufgenommen.

RIH

### Tschechien: Prag Weitere Tatra mit Niederflurmittelteil

■ Am 3. Juli gelangte in Prag zum ersten Mal der modernisierte Triebwagen 8284, nun mit der Bezeichnung T3R.PLF und dem Spitznamen „Wanne“ in den regulären Linieneinsatz. Der Wagen ist dem Betriebshof Strašnice zugeteilt und kommt vornehmlich auf der Linie 13 zum Einsatz. Gegenüber den bereits im Einsatz stehenden „Wannen“ der Umbaujahre 2007-2011 (Nummern 8251-

**Lipetsk:** Ein weiterer Obus-Betrieb der ehemaligen Sowjetunion steht vor dem Aus, im russischen Lipetsk fahren nach Wunsch der Stadt künftig nur noch Busse und Straßenbahnen

CHRISTIAN LÜCKER



**Lund:** Visualisierung des geplanten Straßenbahndepots, durch Umplanungen wird es später als erwartet fertig

TENGBOM SPARVAGN LUND





8283), die sich von den übrigen T3 vor allem durch ihre auffällige Lackierung in weinrot-silber unterscheiden, trägt Wagen 8284 wieder den klassischen Lack in crème und rot. Die Türen sind nun mit einer LED-Leiste ausgerüstet, die die Fahrgäste auf den Türschließvorgang hinweisen soll. Ein ähnliches System wird seit einigen Jahren bereits in der Münchener U-Bahn angewandt: Sind die Türen freigegeben, leuchten die LED grün, schließen sich die Türen, blinken die LED rot. Der erste Wagen der neuen „Wannen“ entstand bei der Firma KOS Krnov und trug zuvor die Nummer 8156. Der Umbau des Wagens kostete 8,4 Millionen Tschechische Kronen. Je nachdem, wie sich der Prototyp bewährt, könnten bis zu 92 Wagen in gleicher Art umgebaut werden. OM

### USA: Detroit Straßenbahn neu eröffnet

■ Bereits am 12. Mai ging in Detroit im US-Bundesstaat Michigan die erste, normalspurige, zweigleisige, 5,3 Kilometer lange Straßenbahnlinie mit zwölf Haltestellen längs der Woodward Avenue zwischen den Endhaltestellen Grand Boulevard im Norden und Congress Street im Süden in Betrieb. Die Stadt liegt am Detroit-River, unmittelbar an der kanadischen Grenze und hat etwa 678.000 Einwohner. Die erste Straßenbahnlinie wird QLine genannt und läutet die Rückkehr der Tram in die Automobilmetropole ein. 1956 war das ursprüngliche Netz stillgelegt worden. Von 1976 bis Juni 2003 fuhr eine Nostalgiestraßenbahn zwischen dem Renaissance Center und Grand Circus



Zürich: Weniger als 24 Stunden nach Baubeginn, sind bereits sämtliche Gleise und Bahnsteigüberdachungen am Central entfernt. Eine Flotte von gelben Baumaschinen hat die Trams abgelöst. ANDREW THOMPSON

Prag: Der jüngst modernisierte und wieder klassisch crème-rot lackierte Tw 8284 am 3. Juli an der Haltestelle Námeti Miru. ONDREJ MATEJ HRUBEŠ



# Lesen Sie noch oder sammeln Sie schon?



GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Diese hochwertigen Acryl-Sammelkassetten helfen Ihnen, Ihre *Strassenbahn Magazin*-Ausgaben zu ordnen. In jede Kassette passt ein kompletter Jahrgang.

1 Acryl-Kassette  
€ 18,95  
Best.-Nr. 51009

5 Acryl-Kassetten  
für nur € 79,95  
Sie sparen 15%  
Best.-Nr. 51010

Jetzt online bestellen unter:  
**www.verlagshaus24.de** oder  
**Telefon 0180-532 16 17**  
(14 Cent/Minute von 8-18 Uhr)





Noch bestimmen die NGT8D das Straßenbild der Elbestadt. Hier begegnen sich Tw 1364 und 1370 in der Hallischen Straße in Höhe Sudenburger Tor. 2020 sollen sechs neue Straßenbahnen dazukommen. Wie sie aussehen werden, weiß noch niemand

# Zukunft durchgeplant

**Das Magdeburger Straßenbahn-Zielnetz 2020** ■ Wie sieht das Straßenbahnnetz in der sachsen-anhaltischen Landeshauptstadt ab 2020 aus? Die Magdeburger Nahverkehrsplaner haben sich mächtig ins Zeug gelegt und eine zukunftssträchtige Planung vorgestellt

**K**aum hatten sich die Elbestädter mit dem seit 1. April dieses Jahres bis Ende 2018 geltenden neuen Liniennetz vertraut gemacht – wir berichteten –, legten die Magdeburger Verkehrsbetriebe unter dem Titel „Liniennetz 2020 +“ erste Vorstellungen für das Straßenbahn-Zielnetz der sachsen-anhaltischen Landeshauptstadt nach kompletter Fertigstellung der zweiten Nord-Süd-Verbindung vor. Es dürfte nicht verwundern, dass nach Veröffentlichung der Pressemitteilung sofort eine lebhaft diskutierte Diskussion in der Lokalpresse und in den sozialen Netzwerken – vor allem in einschlägigen Facebook-Gruppen und ÖPNV-Foren – begann, zumal das nunmehr vorgestellte Netz erheblich vom

dem am 7. April 2010 bei einer Bürgerinformationsveranstaltung im MVB-Verkehrshaus veröffentlichten abweicht. Der Wahrheit halber muss dabei erwähnt werden, dass man damals noch davon ausging, die Streckenverlängerung ins Neustädter Feld (BA 4 der zweiten Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn) kurz vor dem Universitätsplatz Am Krökentor abzweigen zu lassen und im Zuge der Albert-Vater-Straße unter der Eisenbahn durchzuführen. Das ist Geschichte.

Nach einem Stadtratsbeschluss vom September 2013 beginnt der 4. BA jetzt am Damaschkeplatz in Richtung Norden. Das hat den Vorteil, weitere Wohngebiete von Stadtfeld-Ost mit der Straßenbahn zu er-

schließen, und ist außerdem wegen des Wegfalls einer weiteren Eisenbahnunterquerung billiger.

## Magdeburger Ring wird verlegt

Allerdings bedingt die neue Streckenführung des Bauabschnitts 4 die teilweise Verlegung des Magdeburger Rings um etwa zehn Meter nach Osten im Bereich des Editharinges, um die Trasse zwischen der Schnellstraße und dem Wohngebiet unterzubringen. Außerdem mussten für den Trassenverlauf unzählige Kleingärten (und mehr als ursprünglich geplant) geräumt werden. Daran entzündeten sich schon frühzeitig herbe Proteste der Gartenpächter, was sogar zur Gründung der „Magdeburger Garten-





So wird sich in Zukunft die Straßenbahn, aus den ehemaligen Kleingärten zwischen Lorenzweg und Neustädter Feld kommend, in die Kritzmannstraße des Neubaugebiets einfädeln

GRAFIK: ING.-BÜRO VÖSSING GMBH

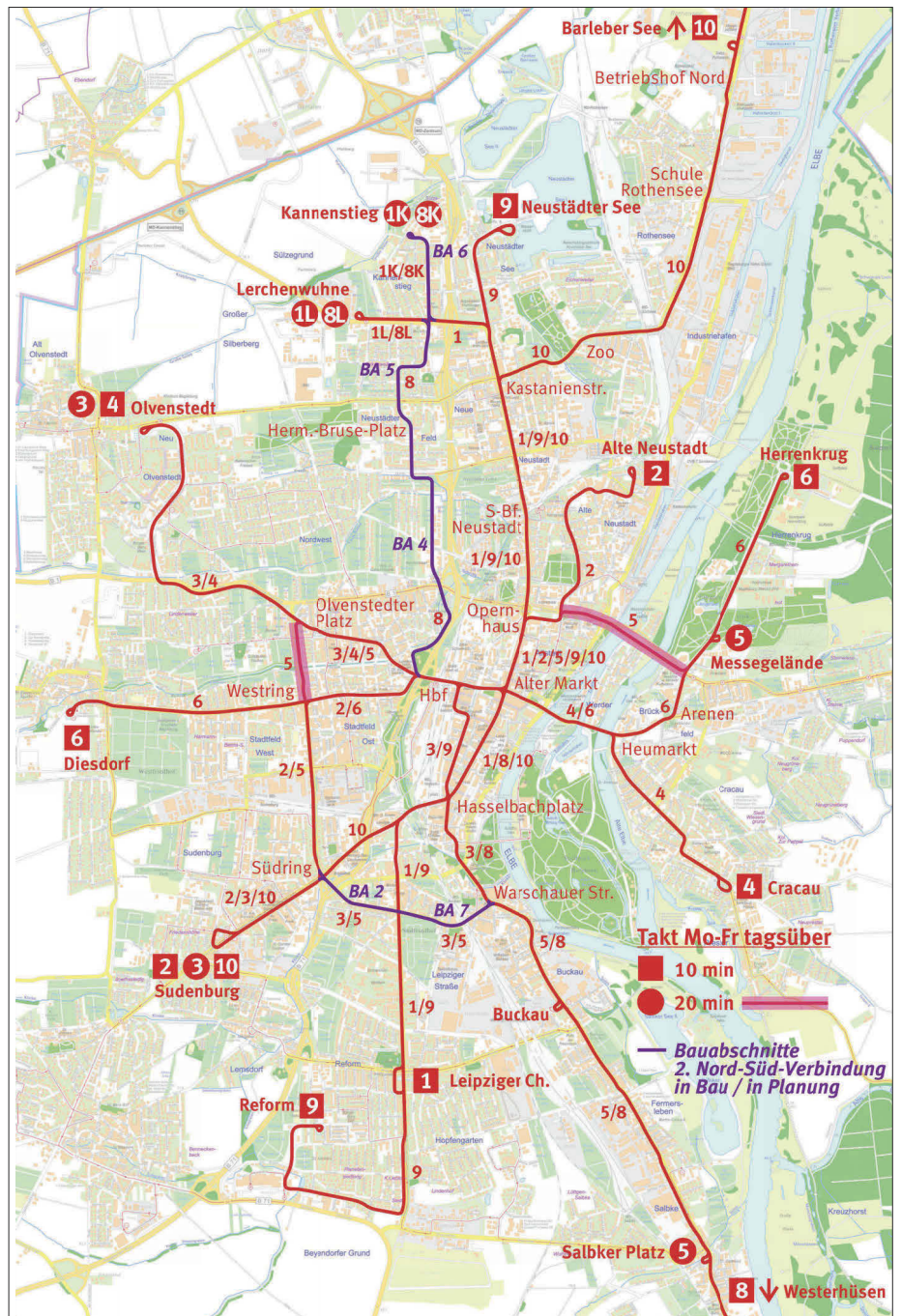
Noch bestimmt der Bus der Linie 69 das Bild in der Kritzmannstraße im Neustädter Feld. In Zukunft wird hier die Straßenbahn entlangrollen, wie die Grafik links bereits verdeutlicht

partei“ führte, die es bei der letzten Kommunalwahl sogar in den Stadtrat schaffte und dort durch den Übertritt weiterer Stadträte über Fraktionsstatus verfügt. Allein, es nützte nichts: Die Gärten sind geräumt, viele Bäume gefällt, und die eigentlichen Bauarbeiten stehen kurz bevor.

Ähnlich sah es bei den BA 2 (Wiener Straße) und 7 (Raiffeisen-/Warschauer Straße) aus. Auch hier galt es eine Reihe von Widerständen in der Bevölkerung zu überwinden, die den Sinn einer Straßenbahn in diesem Abschnitt angesichts des industriellen Niedergangs in den Stadtteilen Buckau und Salbke anzweifeln, zumal in der Raiffeisenstraße ebenfalls viele Bäume, ein Streifen des Südfriedhofs und viele Parkplätze weichen mussten und noch müssen. Die sogenannte Standardisierte Bewertung weist jedoch auch aktuell für alle in Bau und Planung befindlichen Bauabschnitte positive Werte und Förderungswürdigkeit aus.

### Bürger nicht nur begeistert

Außerdem soll daran erinnert werden, dass es ähnliche Proteste auch vor dem Bau des Bauabschnitts 3 in Richtung Reform gab. Ursprünglich war vorgesehen, die Straßenbahn von der Leipziger Chaussee kommend durch die breite Weinbrennerallee direkt ins Zentrum von Neu-Reform zu führen. Doch die Anwohner fürchteten vor allem Lärm durch die Straßenbahn. Zudem sei doch Reform durch den Bus gut erschlossen. Also wurde die Strecke außen um das Neubaugebiet herumgeführt. Ergebnis: Die Strecke ist bestens ausgelastet, weil sie jetzt einen großen Einkaufspark im Süden der Stadt tangiert und so mancher Neu-Reformer trauert der verpassten Chance nach, die Bahn direkt vor der Tür zu haben (denn die Niederflurwagen „sind ja gar nicht so laut“), sodass man weiterhin den Bus nehmen und umsteigen muss. Ähnliches steht auch für die noch zu bauenden Strecken zu erwarten, wenn sie denn eines Tages in Betrieb sind. Das sollten sie eigentlich teilweise schon im Jahre 2015 sein, wenn es nach dem Stadtrat gegangen wäre. Doch die MVB rechneten schon damals mit einer längeren Bauzeit, was die



So soll das neue Straßenbahn-Zielnetz „2020 plus“ einmal aussehen

GRAFIK: MVB GMBH & CO. KG





Die Südringkreuzung ist gleisbauseitig fertiggestellt. Sobald die Klinkebrücke im Rücken des Fotografen neugebaut ist, erfolgt der Anschluss an die bereits in der Wiener Straße liegenden Gleise

Noch bestimmen die NGT8D das Straßenbild der Elbestadt. Hier Tw 1340 am Platz des 17. Juni



Bald mit Straßenbahn: Da die Eisenbahnunterführung am Bahnhof Buckau recht schmal ist, soll hier eine signalgeregelte Gleisverschlingung Abhilfe schaffen, um das Gleis unabhängig vom Individualverkehr auf besonderem Gleiskörper verlegen zu können



Aufschrift „2019“ am sogenannten Infotainer belegt, der regelmäßig die Anwohner über die nächsten Vorhaben informiert und der seit Kurzem am Hermann-Bruse-Platz im Neustädter Feld steht. Das Unternehmen sollte recht behalten.

### Planung seit 2016

Am 20. Juni 2016 beauftragte der Stadtrat den Oberbürgermeister, einen Straßenbahnzielnetzplan vorzulegen. Erste Entwürfe für ein Zielnetz ab 2020 nach Fertigstellung der Zweiten Nord-Süd-Verbindung hatten die MVB der Stadtverwaltung bereits im März 2016 vorgelegt. Darauf fußende Anmerkungen und Änderungswünsche der Verwaltung wurden nachfolgend in dieses Konzept eingearbeitet. Die einzelnen weiteren Schritte der Entwicklung des Zielnetzes hier detailliert aufzuführen, würde den Rahmen dieses Magazins sprengen. Es ging im Wesentlichen darum, die Weiterführung von Linien aus dem Neustädter Feld/Kannenstieg/Lerchenwuhne über die Innenstadt hinaus in andere Stadtteile zu untersuchen, um durch das Angebot von zusätzlichen umsteigefreien Verbindungen die volks- und betriebswirtschaftlichen Effekte der Neubaustrecken zu erhöhen. Ein weiterer Ausgangspunkt war die Verbesserung des Angebotes gemäß dem Nahverkehrsplan (NVP) von 2010, der einen Zehn-Minuten-Grundtakt auf den wichtigsten Linien, dem sogenannten Grundnetz G1, dem alle Neubaustrecken zugeordnet werden, vorsieht. Mit dem Verkehrsplanungsbüro Verkehrs-Consult Dresden-Berlin (VCDB) wurde daraufhin die Entwicklung mehrerer Varianten für das neue Straßenbahnzielnetz vereinbart. Zusätzlich war





Der Breite Weg ist eine Hauptachse des Magdeburger Straßenbahnverkehrs. Durch die Fußgängerzone rollen die Bahnen in dichtem Abstand, daran wir sich auch in Zukunft nichts ändern. Hier quert Wagen 1341 die Julius-Bremer Straße

LENNART ANTON

unter anderem die Anzahl der benötigten Fahrzeuge einschließlich der erforderlichen Reserve für einen Werktag zu ermitteln. Daraus wurden im Ergebnis drei Zielnetz-Varianten entwickelt.

### Drei Varianten im Gespräch

Variante 1, Verästelnetz: Dies würde eine Beschaffung neuer Fahrzeuge schon alleine bei einem 15-Minuten-Takt auf dem Nordast bedingen. Unter der Randbedingung, mit den bisherigen Fahrzeugen auszukommen, wäre eine Angebotsverschlechterung unter Verletzung des NVP unabweisbar. Aufgrund der Nichterfüllung der Vorgaben des NVP und auch wegen der Unübersichtlichkeit wurde diese Variante verworfen.

Variante 2, Achsennetz: Damit wäre ein mit dem NVP konformes Zielnetz erreichbar,

das auf allen Strecken einen Zehn-Minuten-Takt gewährleisten könnte. Es wäre dem heutigen Netz (wenn man das aktuelle Baustellennetz außer Acht lässt) ähnlich, würde aber keine zusätzlichen umsteigefreien Verbindungen beinhalten. Es wäre jedoch übersichtlicher. Der Nachteil: Es würden zehn zusätzliche Niederflurbahnen benötigt.

Variante 3, optimiertes Achsennetz: In zwei Workshops wurden die Ergebnisse zu den Varianten 1. und 2. zwischen MVB und Stadtplanungsamt diskutiert. Weder Variante 1 noch 2 konnten letztendlich überzeugen – entweder wegen der Angebotsverschlechterung und Missachtung des NVP (V 1) oder wegen des hohen Aufwandes (V 2). Das Achsennetz wurde zwar favorisiert, sollte aber optimiert werden. Vor allem sollten wichtige Aufkommensschwerpunkte im

Netz sowohl mit der Innenstadt als auch mit dem Hauptbahnhof direkt verbunden werden. Daraus entstand das im Kasten gezeigte mögliche Liniennetz.

### Kürzere Reisezeiten, mehr Direktverbindungen

Die abwechselnde Bedienung der Endstellen Kannenstieg (und Lerchenwuhne) soll eine direkte Verbindung zur Lüneburger Straße rund um den Nicolaipark gewährleisten, eine Forderung der Kannenstieg-Bewohner. Insgesamt würde mit diesem Netz den Forderungen des NVP Rechnung getragen; es verspricht kürzere Reisezeiten und mehr Direktverbindungen ohne Umsteigen, und statt zehn würden nur sechs neue Fahrzeuge zusätzlich benötigt. Alle in Bau bzw. Planung befindlichen Neubaustrecken würden dem-



Bereits seit 2015 Geschichte sind die Magdeburger Nachtlinien der Straßenbahnen, die Nachfolge trat ein Busnetz namens Nachtaktiv an. Hier ist Tw 1362 noch Richtung Olvenstedt unterwegs

FABIAN BARTHEL



Aktueller Zustand des Gleisbaus in der Wiener Straße zwischen Hecklinger Straße und Haltestelle Hertzstraße. Die Gleise liegen bereits bis kurz vor der Leipziger Straße





Zum Herrenkrug wird auch weiterhin die Linie 6 verkehren. Die Linienbezeichnung 77 am 1928 in Niesky gebauten historische Wagen 124 soll lediglich an die Eröffnung des Straßenbahnbetriebs in Magdeburg im Jahre 1877 erinnern

RONNY DAUER

Noch sind sie aufgrund der knappen Reserven unverzichtbar: die drei noch vorhandenen T6-Züge. Hier Tw 1281 und 1282 am Universitätsplatz auf der Linie 8 in Richtung Buckau im April 2016

ALLE AUFNAHMEN, WENN NICHT ANDERS VERMERKT: DITMAR PAUKE





**Tw 1373 aus der letzten Lieferserie 1373–1383 von Alstom aus dem Jahre 2002 passiert im April 2016 das Opernhaus am Universitätsplatz**

nach im Zehn-Minuten-Takt bedient werden. Der Hauptbahnhof würde mit den Linien 2, 3, 4, 5, 6, 8 und 9 aus allen Stadtteilen (außer Rothensee) umsteigefrei erreicht werden. Nachdem die Variante 3 als ausgewogen zwischen Wirtschaftlichkeit, Verständlichkeit, Nachfrage und Angebot seitens MVB und Stadtverwaltung als Grundlage für das Zielnetz 2020 ff. empfohlen wurde, beschloss der Aufsichtsrat der MVB am 26. August 2016 deren Umsetzung. Erstmals öffentlich als Informationsvorlage behandelt wurde sie am 11. Mai 2017 im Stadtrats-Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr, im Stadtrat selbst eine Woche später. Das Buszielnetz wird erst nach der endgültigen Straßenbahn-Zielnetz-Variante erarbeitet, da der Busverkehr in Magdeburg vor allem eine Zubringerfunktion zur Straßenbahn hat. Insgesamt wird sich die Busleistung reduzieren.

### Änderungen noch möglich

MVB und Stadtverwaltung haben zugesagt, dass Änderungen des beschlossenen Straßenbahn-Zielnetzes (und der Linien-Nummern) dennoch möglich seien, um auf Veränderungen im Verhalten der Fahrgäste reagieren zu können. Kritisiert wurde in der Presse bereits die fehlende direkte Verbindung von Alter und Neuer Neustadt nach Buckau. Vorgeschlagen wurde auch ein Tausch der südlichen Endstellen der Linien 1 und 8. Doch eines ist sicher: Es allen Fahrgästen recht zu machen, gleicht der Quadratur des Kreises.

Was die Neubeschaffung von neuen Straßenbahnfahrzeugen betrifft, hielten sich die MVB lange bedeckt. Jetzt wurde bekanntgegeben, dass gegenwärtig „die dafür notwendigen Schritte vorbereitet“ würden, um 2020 über die benötigten Wagen zu verfügen. Derzeit werde ein Lastenheft erarbeitet, um danach die Ausschreibung für die Straßenbahnbeschaffung starten zu können. Man darf gespannt sein, ob das in der Kürze der Zeit geschafft werden kann. Drücken wir also die Daumen. Denn eine Ersatzbeschaffung für das erste Los (25 Wagen) der vorhandenen NGT8D (Auslieferung 1994–1996) ist laut einem Vortrag von MVB-Geschäftsführerin Birgit Münster-Rendel vom 22. März 2017 erst zum technischen Ende der Nutzungsdauer 2026 bis 2028 vorgesehen. Es dürfte also auch diesmal auf mehrere Lieferlose hinauslaufen. Welcher Typ zukünftig durch Magdeburg fahren wird, lässt sich heute noch nicht sagen, der bisherige wird nicht mehr gebaut. Denkbar wären etwa Solaris oder Bombardier Flexity. Das aufwendige Ausschreibungsverfahren wird darüber entscheiden. **DITMAR PAUKE**



### Geplantes Liniennetz ab 2020

Linie 1	Lerchenwuhne/Kannenstieg (abwechselnd) – Ebendorfer Chaussee – Lübecker Straße – Alter Markt – Hasselbachplatz – Leipziger Chaussee
Linie 2	Alte Neustadt – Hoheforstestraße – Alter Markt – Hbf. – Westring – Südring – Sudenburg
Linie 3	Olvenstedt – Olvenstedter Platz – Hbf. – Hasselbachplatz – Schönebecker Straße – Warschauer Straße – Wiener Straße – Sudenburg (alle 20 Minuten)
Linie 4	Olvenstedt – Olvenstedter Platz – Hbf. – Allee-Center – Strombrücke – Cracau
Linie 5	Messegelände – Nordbrückenzug – Alter Markt – Hbf. – Olvenstedter Platz – Europaring – Westring – Südring – Wiener Straße – Warschauer Straße – Buckau – Salbker Platz (alle 20 Minuten)
Linie 6	Diesdorf – Hbf. – Allee-Center – Strombrücke – Messegelände – Herrenkrug
Linie 8	Kannenstieg/Lerchenwuhne (abwechselnd) – Neustädter Feld – Damaschkeplatz – Hbf. – Breiter Weg-Süd – Hasselbachplatz – Buckau – Salbker Platz – Westerhüsen
Linie 9	Neustädter See – Lübecker Straße – Alter Markt – Hbf. – Hasselbachplatz – Leipziger Chaussee – Reform
Linie 10	Barleber See – Zoo – Kastanienstraße – Alter Markt – Hasselbachplatz – Halberstädter Straße – Sudenburg

**Baubabschnitt 4, Hermann-Bruse-Platz. Der originell gestaltete MVB-Infotainer in Höhe der zukünftigen (zwischenzeitlichen) Endschleife im Neustädter Feld. Später werden sich hier die Baubabschnitte 5 und 6 in Richtung Kannenstieg anschließen**







# Abschieds-Vorstellung

**Mülheims M6 geht in den Ruhestand** ■ Am 8. Juli fand unter großer Beteiligung mit dem Wagen 288 die Abschiedsfahrt des M6-Wagens über das gesamte Mülheimer Streckennetz statt. Während die Fans die Fahrt genossen, wurde in der Wagenhalle mit den anderen M-Wagen rangiert

**P**ünktlich um 11 Uhr verließ am 8. Juli der vollbesetzte Wagen 288 den Mülheimer Betriebshof an der Duisburger Straße zur Abschiedsfahrt der M6-Wagen. Auf dem Programm der Straßenbahnfreunde stand aber neben der Bereisung des gesamten Mülheimer Streckennetzes auch die Fotomöglichkeit einer M6-Doppeltraktion. Das Team um den rührigen Andreas Heller von der Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft der EVAG machte aber nicht nur die Kupplungen der ebenfalls noch in Mülheimer Stadtfar-

ben lackierten Wagen 290 und 291 möglich und rangierte beide Wagen zusammen, sondern stellte auch die anderen M-Wagen 288, 294 (Sparkassen-Werbung), 290, 278 (weiß) und 292 (swb-Werbung) nebeneinander in Fotoposition. Zusammen mit den ebenfalls noch vorhandenen 281 (HRW-Werbung), 289 (mwb-Werbung), 285 und 279 (ADAC) ergaben sich so reizvolle Fotomotive in der denkmalgeschützten ehemaligen Lokrichthalle des Bundesbahn-Ausbesserungswerkes Mülheim-Speldorf.

MARTIN MENKE





In der riesigen Halle des ehemaligen DB-Dampflokomotiv-Ausbesserungswerkes Mülheim-Speldorf wurden am 8. Juli 2017 die letzten M-Wagen fotogerecht präsentiert



In klassischer Mülheimer Lackierung zeigten sich die Wagen 290 und 291 vor der großen Wagenhalle den Fotografen




Voll besetzt mit Straßenbahnfreunden ging Wagen 288 auf Sonderfahrt, hier beim Ausrücken aus dem Betriebshof AUFNAHMEN: MARTIN MENKE









Hinter der Station Sieker Mitte unterquert die Linie 3 die Otto-Brenner-Straße und schwenkt auf die stadtbahnartig ausgebaute Trasse nach Steighorst ein

# Super-Tunnel

**Der Stadtbahntunnel in Bielefeld** ■ Vor 50 Jahren begannen die Bauarbeiten am Stadtbahnnetz. Dabei entstand der Stadtbahntunnel mit fünf Ein- und Ausfahrten und sieben unterirdische Stationen. Auf seinem Zentralabschnitt zählt er zu den am dichtesten befahrenen Tunneln Deutschlands





Die Station Rathaus wird von allen vier Stadtbahnlinien bedient. Sie befindet sich oberirdisch direkt an der Rampe des zentralen Tunnelabschnitts, die Bahnsteige führen bis fast vor die Tunnелеinfahrten

ALLE AUFNAHMEN, WENN NICHT ANDERS ANGEZEIGT: MICHAEL KOCHENS

**B**ielefeld ist mit rund 330.000 Einwohnern nicht nur die größte Stadt im Osten Westfalens, sondern zugleich auch das Zentrum der dortigen Region. Das Unternehmen „moBiel GmbH“ betreibt hier ein Stadtbahnnetz mit vier Linien, dessen Herzstück der von allen Linien genutzte Tunnel unter der Innenstadt ist. Doch wie ist es dazu gekommen, dass in

einer Stadt dieser Größe außerhalb der Ballungsräume eine solche Anlage entstehen konnte?

### Zuerst war die Straßenbahn

Seit dem Jahr 1900 gab es in Bielefeld eine elektrische, meterspurige Straßenbahn, als am 20. Dezember die erste Verbindung Schildescher Rettungshaus (heute Johannes-

stift) – Bahnhof – Jahnplatz – Bahnhof Brackwede eröffnet worden war. Im Jahr 1901 war die Strecke dann bis zur Endstelle Brackwede Dorf fertig. Bis in die späten 1920er-Jahre des 20. Jahrhunderts hatte sich daraus ein kleines Netz mit drei Linien entwickelt, das auch in den 1960er-Jahren in der Form noch existierte. Im Vergleich zu anderen Betrieben war der Fahrzeugpark dann sehr modern und bestand zum größten Teil aus sechssachsigen Gelenkwagen der Firma Düwag.

Bielefeld bildete aber keine Ausnahme der allgemeinen Stadt- und Verkehrsplanungen dieser Zeit: Die „autogerechte Stadt“ war nicht nur ein bloßes Schlagwort, denn der Individualverkehr beanspruchte allorten immer größere Flächen.

Parallel verloren die Straßenbahnen wie überall im Land immer mehr Fahrgäste und wurden oftmals im Vergleich zu Bussen als störend und nicht mehr zeitgemäß empfunden. Auf dieser Basis dachte damals auch

An der Haltestelle Sudbrackstraße kommt der nördliche Ast der Linie 1 mit dem Endpunkt Schildesche wieder ans Tageslicht, nachdem an zwei Tunnel-Stationen gehalten wurde. Triebzüge des Typs M8D in Doppeltraktion bilden einen Großteil der Umläufe





**Unmaßstäbliche Übersicht der Bielefelder Tunnelstrecken und ihrer Inbetriebnahmen.**  
**Deutlich zu sehen ist die Bündelung der Linien zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof und Jahnplatz**

### Die Stationen im Tunnel

Name	Linie(n)
Beckhausstraße	2
Hauptbahnhof	1, 2, 3 und 4
Jahnplatz	1, 2, 3 und 4
Nordpark	3
Rudolf-Oetker-Halle	4
Siegfriedplatz	4
Wittekindstraße	3

die Stadt Bielefeld über die Zukunft ihres Schienenverkehrs nach.

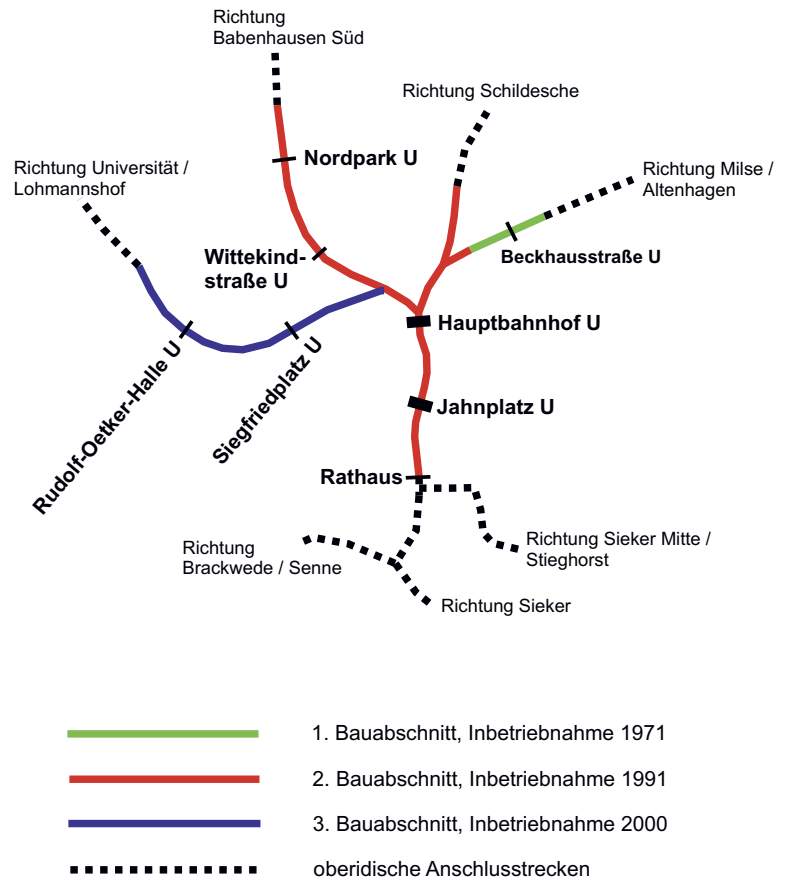
### Aus einem Stück Papier wird Realität

Die Stadtverwaltung ließ ein Gutachten zur Zukunft der Straßenbahn erstellen, das 1965 fertig war. Aus heutiger Sicht wird klar, dass die darin gewonnenen Erkenntnisse und gemachten Vorschläge etwas sehr Besonderes waren. Es gab in etwa zeitgleich zwar viele solcher Gutachten in vielen Städten der Republik, und in fast allen wurde eine Beschleunigung des Betriebes mit eigenen Gleiskörpern empfohlen, wenn nicht gleich eine Komplettneueinstellung und Ersatz durch Busse vorgeschlagen wurde.

Aber der Vorschlag in dem Gutachten, in einer Stadt dieser Dimension, die zudem fernab von Konzentrationszonen wie beispielsweise dem Ruhrgebiet lag, eine Tunnelstrecke unter der Innenstadt hindurch zu bauen und den Schienenverkehr in den Untergrund zu verlegen, das war in der Form etwas ziemlich Neues. Fast noch verwunderlicher war der Umstand, dass dieses visionäre Papier nicht gleich wieder in irgendwelchen Schubladen verschwand, sondern die Stadt sich ernsthaft damit auseinandersetzte.

Tatsächlich fiel schließlich der Beschluss, den Vorschlägen zu folgen und das vergleichsweise moderne Straßenbahnsystem aufwändig in ein als zukunftsicher angesehenes Stadtbahnsystem weiterzuentwickeln. Nach einem Beschluss des Stadtrats vom 18. März 1970 sollte das neue Stadtbahnnetz in Regelspur 1.435 Millimeter entstehen und weitestgehend den Normen der Stadtbahn Rhein-Ruhr entsprechen. Daher wurden auf den zunächst noch in Meter-

**Durch die Bauweise in Form von drei parallelen Röhren dominieren runde Wände in der Station Jahnplatz, Säulen stützen den mittleren Teil. Alle vier Bielefelder Stadtbahnlinien legen hier einen je nach Verkehrsaufkommen kurzen oder längeren Halt ein**



spur erstellten Neubaustrecken gleich längere Schwellen mit den Befestigungsmöglichkeiten für die dritte Schiene verlegt, die im Tunnel vorgesehenen Haltestellen von 80 auf 110 Meter Zuglänge umgeplant und die Tunnelquerschnitte für 2,65 Meter breite Fahrzeuge ausgelegt. Die spätere Entwicklung führte dann aber doch zu einer Beibehaltung des Meterspurbetriebs.

Ein Streitpunkt war zunächst noch die Streckenführung, denn zur Auswahl standen der Bau eines Linienkreuzes mit einer zentralen Umsteigestation am Hauptbahnhof und der separaten Führung der Linien oder alternativ ein gemeinsamer Innentunnel unter dem Jahnplatz mit allen Linien. Die Entscheidung fiel zugunsten der zweiten Variante vom Hauptbahnhof bis







Weil die Jöllenbecker Straße für eine doppelspurige Rampe zu schmal erschien, liegen hier die Rampen hintereinander. Tw 543 erreicht in wenigen Sekunden die oberirdische Station Auf der Hufe. Rechts im Bild das Gleis zur dahinter liegenden Rampe Richtung Hauptbahnhof

zur Rampe am Rathaus mit der Station Jahnplatz dazwischen. Am Hauptbahnhof verzweigten sich die Tunnel der einzelnen Linien dann Richtung Norden und Osten, später auch nach Westen zur Universität.

Am 4. März 1975 stimmte der Planungsausschuss des Rates der Stadt Bielefeld dann auch der „Bau- und Betriebsplanung Stadtbahn Bielefeld“ zu. Ein wichtiger Teil davon waren die Auswirkungen der neuen Tunnelstrecke auf die Vorhaben der generellen Stadterneuerung und -verschönerung.

### Die ersten Teilstücke der Stadtbahn entstehen

Bereits am 1. Juli 1967 begannen die Bauarbeiten für einen kleinen, nur rund 400 Meter langen Tunnel mit zwei Rampenstrecken an der Herforder Straße. Dabei konnte die kostengünstigere, sogenannte offene Bauweise – also eine Errichtung in einer großen, nach oben hin offenen Baugrube – trotz des großen Flächenbedarfs angewen-

det werden. In dem kurzen Tunnelstück entstand die Station Beckhausstraße mit zwei Seitenbahnsteigen.

Auf der Verbindung nach Schildesche entfiel die bisherige, teilweise eingleisige Trassenführung bald darauf zugunsten einer am 14. April 1968 auf der Trasse der ehemaligen Bielefelder Kreisbahn eröffneten Neubaustrecke bis zur Endstelle An der Reegt. Diese war bereits stadtbahnartig trassiert, und an den Haltestellen wies das bekannte U-Zeichen auf die neue Zeit hin. In ähnlicher Form konnte auch die bisherige Linie 3 vom Gleisdreieck Karolinenstraße in zwei Schritten 1968 (bis Baumheide) und 1978 bis zur Endstelle Milse verlängert werden.

### Der neue Tunnel ist da – zumindest ein Stück

Am 21. September 1971 konnte das erste kurze Teilstück des künftigen Stadtbahntunnels eröffnet werden. Dann nutzte die Linie 3 nach Baumheide den kurzen unterirdischen Abschnitt an der Herforder Straße

mit dem Haltepunkt Beckhausstraße und einem neuen Abzweig von der Linie 1.

Parallel zum vorgesehenen Bau des Innentunneln erfolgte schrittweise die Verlegung der verbliebenen oberirdischen Abschnitte soweit möglich und sinnvoll auf eigene Gleiskörper. Neubaustrecken, wie beispielsweise das am 23. Juni 1979 eröffnete, rund 930 Meter lange Teilstück von Brackwede zur neuen Endschleife Senne, wurden gleich in dieser Form erstellt.

Weil die neue Endstelle Babenhausen-Süd der Linie 3 ab 28. September 1980 bereits Hochbahnsteige für die künftig einzusetzenden Stadtbahnwagen besaß, mussten die dann noch verkehrenden Straßenbahnwagen an provisorischen Holzbahnsteigen halten. Das frühere Wendedreieck Voltmannstraße etwa 200 Meter weiter südlich entfiel. 1976 tauschten die Linien 2 und 3 ihre Endpunkte, sodass nun die Linie 2 durch den Tunnel Herforder Straße verkehrte. Zum 23. Mai 1982 wurde die bisherige Streckenführung Jahnplatz – Alfred-





### Bielefeld: Vier Linien durch den Tunnel

Linie	Verlauf	davon im Tunnel
1	Schildesche – Senne	Hauptbahnhof – Jahnplatz
2	Altenhagen – Sieker	Beckhausstraße – Jahnplatz
3	Babenhhausen Süd – Stieghorst	Nordpark – Jahnplatz
4	Lohmannshof – Rathaus	Rudolf-Oetker-Halle – Jahnplatz

Durch die Bauweise über zwei Ebenen wirkt die dreigleisige obere Haltestelle Hauptbahnhof sehr hallenartig und weitläufig. Die Hallendecke besitzt ein sehr auffälliges Design. Der Wegweiser zeigt die Umsteigemöglichkeiten an dieser zentralen Station auf

Bozi-Straße – Adenauerplatz der Linie 1 aufgegeben und als zusätzliche Fahrspuren dem Individualverkehr übergeben. Die Linie fuhr dann vorläufig über Niederwall und Landgericht.

Ein wichtiges Kriterium neben dem Bau unabhängiger Strecken waren auch die Umsetzung weiterer Beschleunigungsmaßnahmen wie beispielsweise die Einrichtung von Vorrangschaltungen für die Stadtbahnen an Lichtzeichenanlagen und der Bau von Hochbahnsteigen an allen geeigneten Stationen. Abgeschafft wurde mit der Aufnahme des Betriebs durch den neuen Innentunnel außerdem der Fahrscheinverkauf bei den Fahrern. Stattdessen standen dann an den Haltestellen Automaten zur Verfügung.

### Die Arbeiten beginnen auch am Innentunnel

An dem geplanten Innentunnel fanden aber nach 1971 lange Zeit keine Arbeiten statt. Erst 1977 konnte das Vorhaben wieder aufgenommen werden. In der Zwi-

schenszeit waren diverse Vorarbeiten durchgeführt worden, unter anderem mussten zur Ermittlung der Bodenbeschaffenheit im Untergrund umfangreiche Probebohrungen durchgeführt werden.

Aufgrund der in der Innenstadt meist sehr beengten Platzverhältnisse wurde der Großteil der Tunnelstrecke in bergmännischer Bauweise erstellt, sodass an der Oberfläche nur vergleichsweise kleine Flächen in Anspruch genommen werden mussten. Die untertage vorgetriebenen Röhren wurden mit Spritzbeton verkleidet und gesichert. In offener Bauweise entstanden unter anderem die Baulose Hauptbahnhof – hier musste nicht nur ein Tunnelstück, sondern ein kompletter Stadtbahnhof erstellt werden – und Niederwall. Als Maskottchen des Projektes diente ein kleiner Bergarbeiter mit Schaufel – „Buddel Bielefix“ genannt.

Bei allen Maßnahmen, egal ob diese in offener oder geschlossener Bauweise erstellt wurden, mussten die Planer neben dem an der Oberfläche zur Verfügung stehenden

Platz auch viel Aufmerksamkeit in die unter der Oberfläche vorhandenen Gesteinsschichten und Grundwasserverhältnisse stecken. Bei der Unterfahrung von Gebäuden mussten die unterirdischen Schichten teilweise gesondert gesichert werden, um Setzungen der schweren Massen zu vermeiden. Ähnliches galt es zu berücksichtigen bei der Unterquerung des Gleisfeldes des Hauptbahnhofs im Rahmen der Baulose 1312 „Unterquerung Bielefeld Hauptbahnhof“ und 3522 „Abzweigung Schildescher Straße“, da auch hier geringfügige Setzungen bereits große Auswirkungen haben konnten. Daher wurden hier sämtliche Gleise, Fahrleitungsmasten sowie andere empfindliche Bauwerke überwacht, um bei Problemen sofort die unterirdischen Arbeiten unterbrechen oder entstandene Hohlräume stopfen zu können.

Am 8. September 1977 begann der Bau des Innentunnels mit dem bergmännisch erstellten Baulos 3510 „Kleine Bahnhofstraße“. Die Herausforderung hier



waren neben der dicht bebauten und befahrenen Oberfläche auch die unterschiedliche Lage der beiden zu erstellenden Röhren. Zum Vortrieb des Tunnels diente hier zunächst eine Fräse. Später konnten dann Bagger diese Arbeiten übernehmen, die schneller und mit weniger Staubemissionen arbeiten konnten.

Ein schwieriges Bauwerk war die Mitte der 1980er-Jahre erstellte Kreuzung des neuen Stadtbahntunnels am Hauptbahnhof mit dem Straßentunnel der B 61-n, die komplett in bergmännischer Bauweise unterirdisch erstellt werden musste. Dabei kam die 1977–1979 gebaute Stadtbahnöhre im Bereich des Kreuzungsbauwerks unter dem Straßentunnel zu liegen, wobei erstere gleichzeitig für den vorgesehenen Abzweig der Strecke nach Schildesche aufgeweitet werden musste, sodass schließlich zwei Stadtbahntrassen übereinander lagen.

Ein wichtiger Mosaikstein der Pläne war der Neubau des Betriebshof Sieker, in dem alle Dienststellen zusammengezogen wurden und moderne Werkstätten für die neuen tunnelgängigen Fahrzeuge geschaffen werden konnten. Im Herbst 1977 konnte er in Betrieb genommen werden. Hier entstand auch eine moderne Leitstelle für den Fahrbetrieb mit einer schematischen Panorama- bzw. Meldetafel.

Das Stellwerk für die Tunnelstrecke wurde in der Haltestelle Hauptbahnhof er-

Zu den jüngsten unterirdischen Stationen gehört die Station Rudolf-Oetker-Halle an der Linie 4 Richtung Universität, die passend zum Namen ebenfalls als eine mehrstöckige Hallenkonstruktion erstellt wurde



Hier hatte 1971 alles angefangen – die östliche Rampe an der Herforder Straße gehört zum ältesten Abschnitt des Bielefelder Tunnelsystems





richtet und direkt mit der Leitstelle verbunden.

Zur Steuerung der Zugbewegungen im Tunnel wurde ein Zugbeeinflussungssystem des Typs „ZUB 100“ der Firma Siemens eingeführt. Die Fahrer erhielten dabei die zulässige Geschwindigkeit am nächsten Signal angezeigt, sodass die Geschwindigkeiten der Bahnen optimiert und die Durchlässigkeit des Tunnels erhöht wurden.

### Architektur als Hilfsmittel zur Akzeptanz

Beim Ausbau der Stationen wurde bewusst Wert auf architektonische und ausstattungs-technische Unterschiede gelegt, um die Entstehung eines gleichförmigen, Angst erzeugenden Untergrunds zu vermeiden.

Die Station Jahnplatz entstand aus drei parallelen Röhren und präsentierte sich daher als dreischiffige Halle mit Mittelbahnsteig, an dessen beiden Enden die höher gelegenen Zugangsbereiche anschließen. Auf den beiden Bahnsteiggleisen verkehren pro Richtung werktäglich vier Linien planmäßig im Zehn-Minuten-Takt, sodass die Trasse zu den am dichtesten genutzten Stadtbahnstrecken Deutschlands gehört. Die dreigleisige, hallenartige obere Station Hauptbahnhof besteht aus einem Mittel- und einem Seitenbahnsteig mit einer höhlenartig geformten Decke. Darunter entstand eine weitere Bahnsteigebene mit nur

## Kuriosum: Auto im Tunnel

**Gelegentlich kommt es zu Betriebsstörungen im Tunnel, doch dieser Zwischenfall dürfte einmalig sein: Eine Autofahrerin ist am 10. Februar 2017 von der Schildescher Straße über die Schienen der Stadtbahn in den dortigen Stadtbahntunnel gefahren.**

Gegen 5:40 Uhr war die 52-jährige Fahrerin eines Opel Meriva auf der Schildescher Straße in Fahrtrichtung Ernst-Rein-Straße unterwegs. Aus bislang

ungeklärter Ursache geriet sie mit ihrem Wagen nach links von der Fahrbahn ab, fuhr über die Schienen der Stadtbahn in den Stadtbahntunnel. Warum die Frau erst nach 500 Metern Tunnelfahrt mit ihrem Wagen zum Stehen kam, wird ein Rätsel bleiben. Die Frau wurde nicht verletzt und stand auch nicht unter Alkoholeinfluss. Da sich die Bergung des Wagens als sehr aufwändig gestaltete, wurde die Tunnelstrecke mehrere Stunden für den Stadtbahnverkehr gesperrt. SM

einem Gleis für die Züge der Linien 1 und 2 in Richtung Senne und Sieker, die deutlich niedriger und tunnelartiger ausfiel.

Da die Haltestelle Nordpark der Linie 3 in offener Bauweise errichtet werden konnte, waren hier die innenarchitektonischen Einflussmöglichkeiten am größten. Errichtet wurde ein Inselbahnsteig mit mittem Zugang, über dem ein tonnenförmiges Glasdach Tageslicht bis in die Verkehrsebene einfallen lässt. Die sonstige Decke der Station wurde mit leichter Neigung als Kontrast zu den gerade Säulen errichtet.

### Neue Wege in den Untergrund

Um eine Anbindung der neuen Tunnelabschnitte an die weiterführenden oberirdischen Abschnitte und auch eine abschnittsweise In-

betriebnahme der neuen Anlagen je nach Fertigstellung zu ermöglichen, mussten entsprechende Rampenstrecken gebaut werden.

Neben der bereits seit 1971 an der Herforder Straße vorhandenen Rampe, wurden weitere solcher Anlagen am Rathaus, an der Schildescher Straße und der Jöllenbecker Straße vorgesehen. Während die Rampe Schildescher Straße recht einfach östlich der gleichnamigen Straße angelegt werden konnte, waren die Herausforderungen bei den beiden anderen Bauwerken deutlich größer. In der Jöllenbecker Straße entstanden zwei eingleisige Rampenstrecken hintereinander, weil der Platz für eine zweigleisige Rampe in der schmalen Straße nicht vorhanden war.

Die Rampe am Niederwall mit der dort am oberen Ende integrierten Haltestelle entstand unmittelbar vor dem Gebäude des alten Rathauses und sorgte dadurch für viel Diskussionsstoff. Sie verhinderte nicht nur den direkten Weg vom Rathaus zur Altstadt, sondern schien durch ihr modernes Äußeres auch überhaupt nicht zu dem historischen Gebäude daneben zu passen.

Im Frühjahr 1991 konnte der neue Innere Stadttunnel mit den Linien 1, 2 und 3 eröffnet und die Stadtbahn in Betrieb genommen werden. Zunächst nutzte die Linie 3 ab 27. April die neue Tunnelstrecke. Die beiden übrigen Linien 1 und 2 folgten einen Tag später. Ebenfalls am 28. April fand die offizielle Einweihung statt. Zuvor mussten die oberirdischen Anschlussstrecken an die unterirdische Trasse angeschlossen werden.

### Eine weitere Tunnelstrecke Richtung Universität

Bereits in der ersten Baustufe waren für diese Maßnahme ein Bahnsteiggleis in der Station Hauptbahnhof und ein Abzweig in der Tunnelstrecke Richtung Jöllenbecker Straße errichtet worden. Es entstand für die neue Linie 4 (Rathaus – Universität – Lohmannshof) eine etwa 1,9 Kilometer lange Tunnelstrecke mit den beiden unterirdischen Stationen Siegfriedplatz und Rudolf-Oetker-Halle, bevor sie in einer Rampenstrecke an der Kurt-Schumacher-Straße

In der eingleisigen unteren Haltestelle des Hauptbahnhofs halten nur die Linien 1 und 2 Richtung Senne und Sieker





wieder ans Tageslicht kam. Von dort führte die Trasse oberirdisch weiter, vorbei an der Universität bis zur aktuellen Endstelle Lohmannshof. Die Züge wenden seit der Inbetriebnahme in der städtischen Endstelle auf einem Stumpfgleis südlich der Station Rathaus im Zuge des Niederwalls.

Die neue Strecke konnte nach etwa fünfjähriger Bauzeit am 2. April 2000 zunächst bis zu einer provisorischen Haltestelle Universität in Betrieb genommen werden, nachdem im Februar der Test- und Schulungsbetrieb für das Fahrpersonal hatte starten können. Im September 2001 war die end-

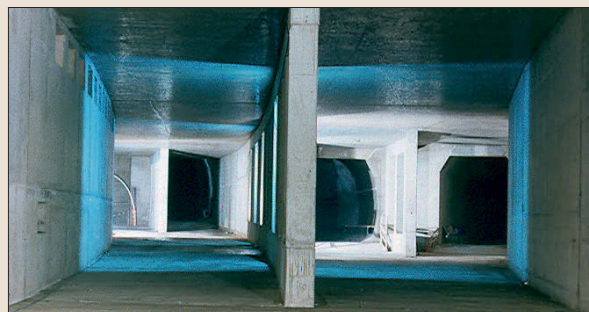
gültige Station Universität fertig gestellt, und ein Jahr später war am 29. September 2002 auch die Endstelle mit Schleife Lohmannshof erreicht.

Das wichtigste Bauwerk auf dem neuen Abschnitt ist sicherlich die Station Rudolf-Oetker-Halle, die – Nomen est Omen – sehr



Bilder von der Bauphase der Tunnelstrecke – das Maskottchen trug den schönen Namen „Buddel Bielefeld“ (Bild oben links)

AUFNAHMEN: MOBIEL



Luftaufnahme des zentralen Betriebsbahofs Sieker: Links unten liegen die Endhaltestelle Sieker sowie Park&Ride-Plätze. Die große Halle mit dem hellen Dach ist die Bus-Abstellhalle. Rechts des höheren Verwaltungsgebäudes ist die Stadtbahn-Abstellhalle zu erkennen, davor sind diverse Freigleise zu erkennen MOBIEL

## Literatur

- Hrsg. Verlagsgesellschaft FLAMM DRUCK in Zusammenarbeit mit der Stadt Bielefeld: „Bielefeld – Die Stadtbahn – Freie Bahn auf der ganzen Linie“; Verlagsgesellschaft FLAMM DRUCK, Waldbröl 1991
- Zeitschrift „Blickpunkt Straßenbahn“, Arbeitsgemeinschaft Blickpunkt Straßenbahn e.V., Berlin



luftig als große Halle mit Mittelbahnsteig und zwei Gleisen realisiert wurde. Seit der Inbetriebnahme der Linie 4 besitzt die Stadtbahn Bielefeld sieben unterirdische Stationen.

### Künftige Vorhaben

Zwar bestehen in Bielefeld mehrere Planungen zum Ausbau des Stadtbahnnetzes, doch ist dabei aktuell nicht an einen Ausbau der vorhandenen Tunnelstrecke oder gar eine gänzlich neue unterirdische Verbindung gedacht. Neben Verlängerungen der bestehenden Außenäste war im Wesentlichen eine Neubaustrecke vom Zentrum in den Stadtteil Heepen (Linie 5) Kernstück dieser Planungen, doch sollte diese als oberirdische Stadt-/Straßenbahn mit Niederflurbetrieb entstehen. Eine Führung durch den Stadtbahntunnel als Verlängerung der Linie 4 war durch ein Gutachten 2012 nicht empfohlen worden. Eine oberirdische Führung hätte zudem eine Verlängerung über Oberntorwall zum Adenauerplatz und eine dortige Verknüpfung mit der Linie 1 erlaubt. Die entsprechenden Planungen wurden jedoch durch einen negativen Bürgerentscheid im Mai 2014 gestoppt.

Deutlich konkreter ist aktuell die geplante Verlängerung der heutigen Linie 1

von der Endstelle Senne bis nach Senne-stadt. Hier wird nach jüngstem Stand von einer möglichen Inbetriebnahme der rund neun Kilometer langen Neubaustrecke um das Jahr 2025 ausgegangen. Um die Wendsituation der Linie 4 zu verbessern, soll außerdem eine kurze Neubaustrecke bis zu einer neuen Stumpfendstelle mit dem Namen „Dürrkopp Tor 6“ gebaut werden.

Weitere Ideen beziehen sich unter anderem auf eine Verlängerung von der Endstelle Sieker in Richtung Stieghorst, eine Verlängerung der Linie 3 über die bisherige Endstelle Stieghorst nach Hillegossen und eine Querverbindung von der Endstelle Babenhausen Süd zum Universitäts-Campus. Bei keinem dieser Vorhaben ist nach aktuellem Stand jedoch kurz- bis mittelfristig mit einer Realisierung zu rechnen.

### Der Wagenpark

Ab 1981 ersetzen zunächst 44 achtsichtige Zweirichtungs-Stadtbahnwagen des Typs M8C die nicht tunnelfähigen älteren Straßenbahnwagen. Mit ihren Klappstufen konnten die neuen Fahrzeuge sowohl an Hochbahnsteigen halten, als auch einen Fahrgastwechsel an niedrigen Bahnsteigen oder im Straßenraum ermöglichen. Bis

heute konnten nicht alle Haltestellen mit Hochbahnsteigen ausgerüstet werden.

1994 bis 1998 ergänzten 36 achtsichtige Triebwagen des verbesserten Typs M8D den Bestand. Diese Fahrzeuge besitzen zwar Türen auf beiden Fahrzeugseiten, verkehren gewöhnlich aber immer in Doppeltraktion Heck-an-Heck, da sie nur an einem Ende einen vollwertigen Fahrerstand besitzen.

Zur Erweiterung der Kapazität auf bestimmten Kursen vorwiegend der Linie 4 zur Universität dienten vier, 1999 beschaffte Beiwagen des Typs MB4. Diese nicht angetriebenen Fahrzeuge werden mittig zwischen zwei M8D eingestellt.

2011 und 2012 wurden 16 neue, achtsichtige Stadtbahnwagen des Typs „Vamos“ beschafft. Sie ersetzen einen Teil der älteren M8C und sind mit 2,65 Metern deutlich breiter als die nur 2,30 Meter breiten Altfahrzeuge. Um trotzdem an den Hochbahnsteigen halten zu können, verjüngen sie sich im unteren Wagenkastenbereich, was ihnen ein sehr charakteristisches Aussehen verleiht. Im Unterschied zu den M8D besitzen sie wieder an beiden Fahrzeugenden Fahrerstände, können also auf allen Verbindungen auch einzeln eingesetzt werden.

MICHAEL KOCHEMS

**Spannende Reisen durch regionale Bahngeschichte**

128 Seiten · ca. 160 Abb.  
ISBN 978-3-95400-716-5  
€ [D] 19,99

**Die Straßenbahnen in Frankfurt/M. und Umgebung**  
Mit der Tram unterwegs zwischen Bad Homburg und Offenbach

Geschichten vor Ort  
**SUTTON**

Bestellen Sie diesen und viele weitere Titel unter  
[www.suttonverlag.de](http://www.suttonverlag.de)

**Autoren gesucht!**  
Ihre Leidenschaft ist die Eisenbahn und Sie sind Kenner »Ihrer« regionalen Bahn?  
Mehr auf  
[www.suttonverlag.de/wir-suchen-autoren.html](http://www.suttonverlag.de/wir-suchen-autoren.html)  
lektorat@suttonverlag.de  
Tel.: 0561 - 22 16 80





# Ein bisschen wie Wien

**Die Straßenbahn in Brunn** ■ Elf Linien erschließen heute tagsüber die Stadt, die von ihrem kulturellen Charme und ihren imposanten Bauwerken speziell im Stadtzentrum durchaus einen Hauch Wiener Atmosphäre verströmt. Das k.u.k. Flair ist vielerorts zu spüren

**D**er Straßenbahnbetrieb begann in Brunn mit der Eröffnung der ersten Pferdebahn am 17. August 1869. Neben einem zweiten Pferdebahnunternehmen ergänzte ab 1886 auch eine mit Dampfloks betriebene Straßenbahn den Verkehr. Die ersten elektrischen Straßenbahnen rollten ab 21. Juni 1900 durch die

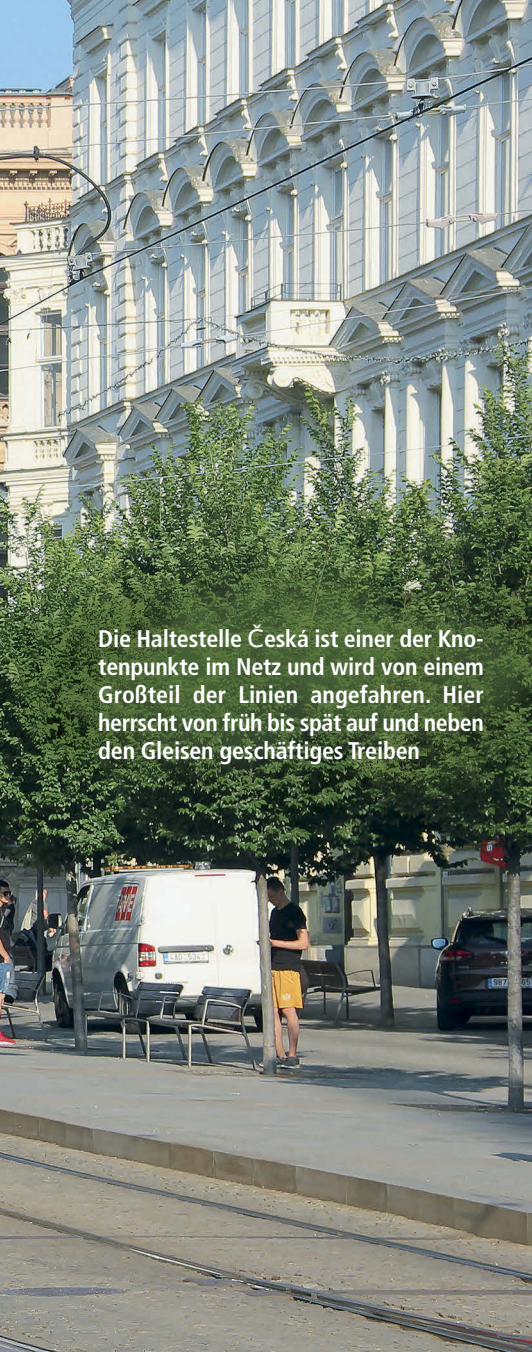
Stadt. Neben den Straßenbahnen besitzt Brunn auch ein umfangreiches Obus-Netz.

## Dichter Verkehr im Stadtzentrum

Charakteristisch für das Streckennetz ist eine enge Konzentration im Zentrum mit mehreren Durchmesser- und Ringlinien, die sich alle an den Knotenpunkten Česká und

am Hauptbahnhof treffen. Dadurch herrscht an beiden Stationen, aber durchaus auch noch an einigen anderen Stellen im Netz, werktags ein mehr als dichter Verkehr. Buchstäblich jede Minute kommen die Bahnen aus den verschiedenen Richtungen gefahren und sorgen bei den wartenden Fotografen für schnell erschöpfte Batterien.





Die Haltestelle Česká ist einer der Knotenpunkte im Netz und wird von einem Großteil der Linien angefahren. Hier herrscht von früh bis spät auf und neben den Gleisen geschäftiges Treiben

Nicht selten sind auf der viergleisigen Zufahrt zum Hauptbahnhof auch parallele Ein- oder Ausfahrten zu beobachten. Der Netzplan auf S. 36 verdeutlicht mehr als viele Worte, wie engmaschig das Straßennetz in Brunn ist

Auch an den Wochenenden und feiertags wird ein sehr dichter Takt angeboten. Einige Linien fahren dann mit Einzel- statt Doppeltraktionen oder einem kleineren Wagentyp.

Vom Stadtzentrum aus führen die Linien sternförmig in die umliegenden Stadtteile und Vororte. Dabei gibt es neben sehr städtischen Abschnitten auch verschiedene Über-

**Einen kleinen Hügel hinunter aus der Fußgängerzone rollt der K2-Gelenktriebwagen, um nach einer Linkskurve umgehend in die Haltestelle Hlavní nádraží (Hauptbahnhof) einzufahren** ALLE AUFNAHMEN: MICHAEL KOCHERS



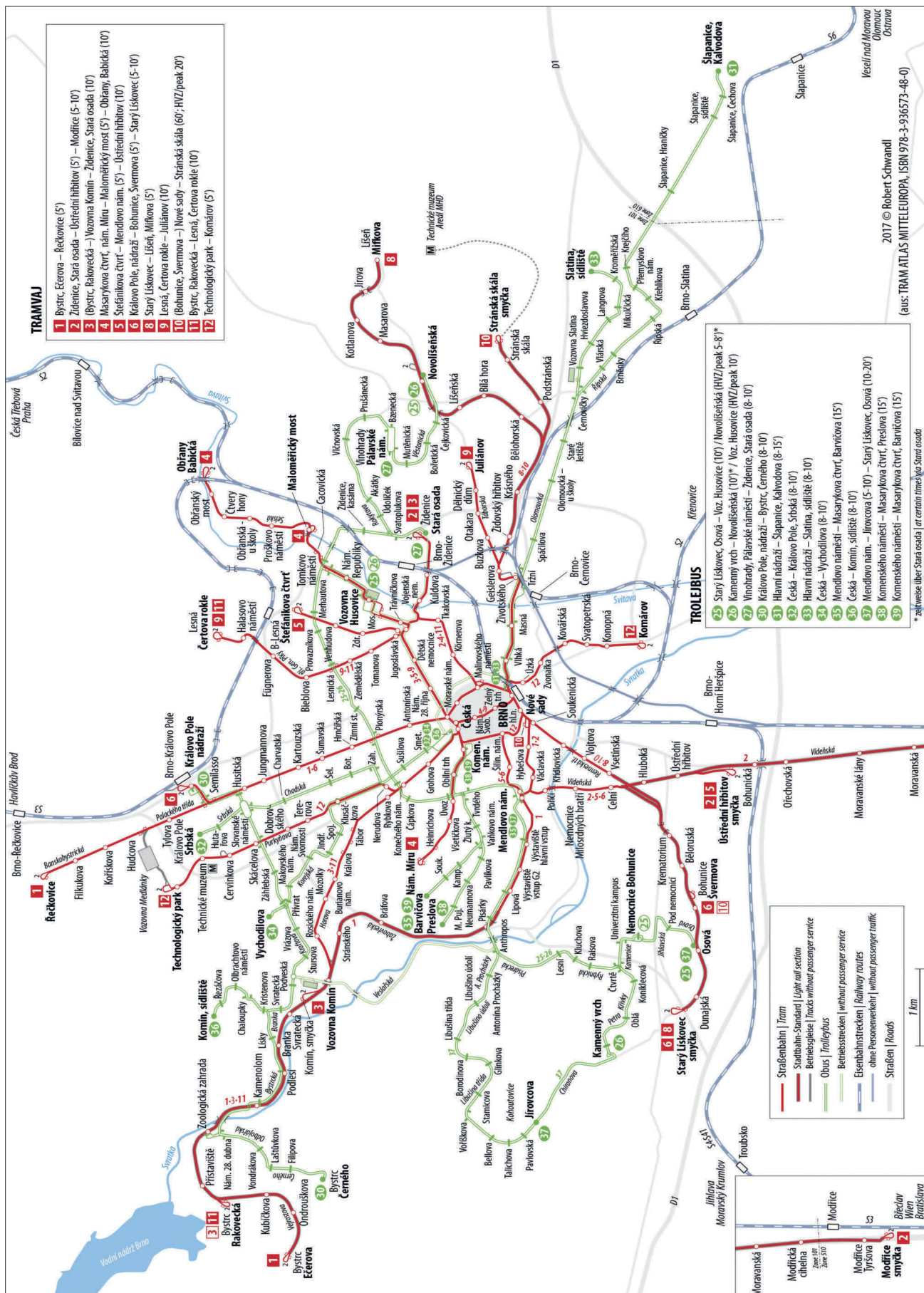
Viergleisig ausgebaut ist das Teilstück zwischen Nové Sady und dem Hauptbahnhof (Hlavní nádraží). Nicht selten kommt es hier zu parallelen Ein- und Ausfahrten



Durch die Fußgängerzone zwischen den Haltestellen Česká und Hlavní nádraží führen die Linien 4 und 9. Speziell auch auf der Linie 4 verkehren häufig die Gelenkwagen des Typs K2







Das Brünner Liniennetz mit Stand 2017. Wegen diverser Bauarbeiten kann es derzeit aber zu verschiedenen Abweichungen kommen

ROBERT SCHWANDL





Die Zweirichtungswagen des Typs KT8 wurden zwischenzeitlich mit einem niederflurigen Mittelteil nachgerüstet, was optisch durchaus gelungen erscheint. Im Mai 2016 wartet der Triebwagen 1709 an der Ecke Vranovská und Cejl auf Weiterfahrt

landabschnitte, zum Beispiel auf den Linien 1 und 11 nach Bystrc im Nordwesten.

### Abwechslungsreicher Fahrzeugpark

Bis heute stellen die Fahrzeuge von CKD Tatra der Typen T3 und K2 (vierachsiger Gelenkwagen auf T3-Basis) den Kern des Wagenparks. Einige T3 sind in den letzten Jahren zu den Typen T3R.PV (10 Exemplare) und T3R.EV (4 Wagen) modernisiert worden. Deutlich verändert zu den Spenderfahrzeugen des Typs T3 sind die 13 niederflurigen VarioLFR.E.

Auch zahlreiche K2 sind in den letzten Jahren modernisiert worden, wobei sie häufig neue Front- und Heckelemente erhielten. Ebenfalls auf den ursprünglichen K2 basierend, doch kaum noch als diese erkennbar, sind die 17 niederflurigen Vario LF2R.E. Neben den deutlich modernisierten Wagen sind aber noch viele T3 und K2 im Einsatz, die bis auf ihre neuen Matrixanzeigen noch fast das originale Fahrzeugbild zeigen. Auch der vierachsige, kantigere Nachfolgetyp der T3, der Tatra T6A5, findet sich mit 20 Exemplaren im Bestand.

Zusätzlich bieten die Verkehrsbetriebe DPMB (Dopravní podnik města Brna) inzwischen verschiedene Triebwagen mit Niederfluranteil an. Neben den bereits genannten VarioLF-Typen gehören dazu die 30 mit einem niederflurigen Mittelteil nachgerüsteten Triebwagen des Typs Tatra KT8D5.RN2P, die als einzige Zweirichtungswagen im Bestand für die Linien 3 und 8 benötigt werden. In wenigen Exemplaren vorhanden sind auch einige modernisierte K2, die durch ein niederfluriges Mittelteil zu dreiteiligen Wagen erweitert wur-

### Linienübersicht Brno (Stand 2017)

- 1: BYSTRC, Rakovecká – ŘEČKOVICE
- 2: MODŘICE, smyčka – ŽIDENICE, Stará osada
- 3: ŽABOVŘESKY, Tábor – ŽIDENICE, Stará osada
- 4: MASARYKOVA ČTVRTĚ, Náměstí Míru – OBŘANY, Babická
- 5: ŠTEFÁNIKOVA ČTVRTĚ – ÚSTŘEDNÍ HRBITOV – smyčka
- 6: STARÝ LÍSKOVEC, smyčka – KRÁLOVO POLE, nádraží
- 8: STARÝ LÍSKOVEC, smyčka – LÍŠEŇ, Mířkova
- 9: JULIÁNOV – LESNÁ, Čertova rokle
- 10: NOVÉ SADY – STRÁNSKÁ SKÁLA – smyčka
- 11: LESNÁ, Čertova rokle – BYSTRC, Rakovecká
- 12: KOMÁROV – TECHNOLOGICKÝ PARK

den. Škoda lieferte die auch aus beispielsweise Prag und dem polnischen Breslau bekannten Niederflurwagen des Typs 14T und in 17 Exemplaren den Typ Anitra 03T. Nicht mehr eingesetzt werden die verbliebenen Exemplare des Typs RT6N1, dem letzten Versuch der Firma CKD auf dem Sektor Niederflurstraßenbahn vor der Insolvenz.

Der Fahrzeugpark ist sehr gepflegt und meist in den Farben rot (unterhalb der Fenster) und anthrazit (Fensterband) mit breiten weißen Zierstreifen lackiert. Abweichend lackiert sind nur die Niederflurwagen des Typs 14T von Skoda, die einen silbernen Wagenkasten mit weißen und roten Zierbalken unter den Fenstern besitzen. Zusätzlich sind zahlreiche Wagen mit teilweise sehr bunten Ganzwerbungen unterwegs.

MICHAEL KOCHEMS/MICHAEL BEITELSMANN

Blick von oben in die Straße Husova. Am oberen Ende der Straße vor der Kirche befindet sich rechts wieder die Zentralhaltestelle Česká. Der Zug der Linie 12 im Bild vorne besteht aus zwei sichtbar modernisierten Triebwagen des Typs T3







Der Kasseler NGT6C 463 aus dem Jahre 1991 hat am 16. März 2016 die Endhaltestelle Hessenschanze erreicht und rollt hier durch die Wendeschleife. Als Linie 8 geht es nach kurzer Wendezeit zurück zur Papierfabrik

MICHAEL BEITELSMANN

## Nächster Halt: Hessenschanze

Die „Hessenschanze“, das ist der heutige Name einer großen Waldlichtung am Rande von Kassel. Das wäre ansonsten nicht weiter der Rede wert – schließlich ist Kassel von vielen Wäldern umgeben. Wäre da nicht die Linie 8 der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft, die hier, direkt am Fuße des ausgedehnten Habichtswaldes, ihren westlichen Endpunkt hat. Aufgrund der guten Erreichbarkeit ist die Hessenschanze ein beliebter Ort für Spaziergänger, Wanderer, Familien und Kindergärten geworden und das nicht nur wegen des schön angelegten Walderlebnispfades. Hier trifft man auch auf Mountainbiker, Jogger und nicht zu vergessen: auf Hundebesitzer. Zudem lockt das nahe gelegene Waldcafé viele Gäste besonders am Wochenende zur gepflegten Einnkehr. Früher wurde die Waldlichtung auch „Saurasen“ genannt, aber wohl schon in früheren Zeiten hat man den Wert von positiv besetzten Begriffen für ein erfolgreiches Marketing erkannt und kurzerhand den Namen „Hessenschanze“ eingeführt – wer will denn auch schon am Saurasen aussteigen...

Bis etwa 1900 wurde der Saurasen auch als Sportstätte genutzt – konnten Schulen und Vereine hier doch hervorragend Turnen oder Fußball spielen. Später übernahmen dann feste Sportplätze und -hallen diese Funktion.

In verschneiten Wintern jedoch ist die Gegend um die Hessenschanze ein Paradies für Kinder, die hier beste Bedingungen für Rodelwettbewerbe finden.

Die Straßenbahn zur Hessenschanze wurde in zwei Etappen erbaut: Ab dem 29. Mai 1914 konnte man vom heutigen Bebelplatz aus Kirchditmold und die Station Prinzenquelle erreichen, und seit dem 5. September 1928 war die Endschleife Hessenschanze an das Kasseler Gleisnetz angeschlossen. Wurde der Abschnitt zunächst von der Linie 4 befahren, führt nunmehr schon seit Jahrzehnten die 8 bis an den Rand des Habichtswaldes. Für viele Erholungssuchende ist sie daher – neben der 1 nach Wilhelmshöhe – die Ausflugsbahn schlechthin geworden.

Woher nun aber der Name Hessenschanze kommt, das soll nicht im Verborgenen bleiben. Natürlich liegt Kassel als ehemalige Hauptstadt der Landgrafschaft Hessen im gleichnamigen Bundesland. Wer bei „Schanze“ jetzt an eine Skiflugschanze denkt, liegt weit daneben. Vielmehr liegen im Wald Reste einer Schanze der Franzosen aus dem Siebenjährigen Krieg, und so erklärt er sich der Name Hessenschanze. Und der ist in jedem Fall wohlklingender als Saurasen!

MICHAEL BEITELSMANN



Serie  
Folge 114



# Das kleine Magazin über die große Bahn



## GESCHICHTE

- Über den Rügendamm
- Schmalspurbahnen der DB
- Strecke Essen – Münster

## FAHRZEUGE

- E 69 in Heidelberg
- CSD-Schienenbusse
- Die letzten Köf III

9/2017 September | EUR 7,90

A: EUR 8,90 | CH: CHF 15,80 | BeNeLux: EUR 9,30

# LOKMagazin

AKTUELLES | FAHRZEUGE | GESCHICHTE

WWW.LOKMAGAZIN.DE

Fahrzeugporträt:  
Alles über die  
Preußische G12

**Jetzt neu  
am Kiosk!**

## VT 23/24 der DB

So revolutionierte er den Nahverkehr

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter  
[www.mykiosk.com](http://www.mykiosk.com) finden oder QR-Code scannen!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

[www.lok-magazin.de/abo](http://www.lok-magazin.de/abo)







# Bislang Einzelgänger

**Krakau: Nevelo im Probetrieb** ■ Vor vier Jahren wagte der erfolgreiche polnische Schienenfahrzeughersteller Newag den Einstieg ins Straßenbahngeschäft. In Krakau wird seitdem ein Exemplar des dreiteiligen Niederflurzuges Nevelo erprobt und auch im Plandienst eingesetzt

**M**it insgesamt 15 städtischen Betrieben und weiterhin großem Erneuerungsbedarf bei Infrastruktur wie auch Fahrzeugflotten gilt der polnische Straßenbahnmarkt als besonders lukrativ. Entsprechend hart umkämpft ist er auch. Im Verlauf des letz-

ten Jahrzehnts hat sich der Bromberger Bahnbauer Pesa als Krösus etabliert, primär durch eine aggressive Preispolitik bei öffentlichen Ausschreibungen. Weitere namhafte Fahrzeugbestellungen gingen bisher an Bombardier, Solaris, Skoda und Modertrans. Noch nicht zum Zuge gekom-

men ist der ambitionierte südpolnische Produzent Newag, obwohl er auf eine jahrzehntelange Tradition im Schienenfahrzeugbau zurückblicken kann und sein elektrischer Triebzug Impuls auf inländischen Regionalbahnlinien inzwischen zum Bestseller geworden ist. Oft konnte Newag





mangels Referenzfahrzeugen gar nicht an Ausschreibungen für Straßenbahnfahrzeuge teilnehmen.

### Auf eigene Rechnung

Um diesem Handicap entgegenzuwirken, entschied sich die Geschäftsleitung, auf eigene Rechnung einen Musterwagen zu entwickeln und als Einzelausführung zu produzieren. Schlussendlich wurde das Projekt im Rahmen eines akademischen Forschungsprojektes sogar zu 48 Prozent durch den Staat gefördert. So entstand der dreiteilige, 31,6 Meter lange Nevelo mit 100 Prozent Niederfluranteil. Seine Premiere hatte der Prototyp in Poznan im April 2012 auf dem Werksgelände der städtischen Tochtergesellschaft Modertrans, dies auch weil Newag in der eigenen Fabrik in Nowy Sacz ein Testgleis mit 600 Volt Gleichspannung fehlte. Obwohl nächtliche Probefahrten auf dem Posener Netz durchgeführt werden konnten,

kam ein geplanter Testbetrieb im Liniendienst nie zu Stande, genauso wenig wie eine Präsentation auf der Berliner Innotrans im September 2012.

Im Mai 2013 wurde der Nevelo schließlich nach Krakau zum Betriebshof Podgorze transferiert. Newag stellte dem städtischen Verkehrsbetrieb MPK das Fahrzeug kostenlos zur Verfügung, wo es mit der Nummer 2205 versehen wurde. Der Fahrgasteinsatz

### Technische Daten

Achsfolge	Bo'2'2'Bo'
Länge über Kupplung	31.620 mm
Breite	2.400 mm
Höhe	3.690 mm
Sitzplätze	60 (+ 4 Klappsitze)
Stehplätze	175
Niederfluranteil	100
Leistung	4x105 kW

### Eine elegante Erscheinung: Der Nevelo an der Endstelle Borek Falecki in Krakau

ANDREW THOMPSON

auf der Linie 8 begann wenig später im Juni 2013, zeitgleich mit der Streckenerweiterung nach Borek Falecki. Ursprünglich war der Testeinsatz bis September 2013 vorgesehen, doch dieser wurde schon frühzeitig bis Ende 2013 und dann nochmals bis Ende 2014 verlängert. Da sich der Nevelo in Krakau bewähren konnte, wurde per Januar 2015 ein Leasingvertrag zwischen Newag und MPK vereinbart. Gleichzeitig wurde der Wagen zum RY 899 umnummeriert. Während dieser Zeit sammelte Newag eifrig Daten und Erkenntnisse zum Fahrzeugverhalten im Regeleinsatz, welche ab Winter 2016 zu einigen Nachbesserungen führten. So wurden das Bremssystem wie auch die Antriebselektrik angepasst. Der Aufenthalt im Werk Nowy Sacz wurde auch dazu verwendet, um dem Wagen ein neues Farbleid in den Hausfarben des Herstellers zu verleihen. Seit November 2016 ist der Einzelgänger wieder auf den Straßen Krakaus und seiner Stammstrecke 8 unterwegs. Die Laufleistung ist dabei auch schon auf über 70.000 Kilometer gestiegen.

Mit seiner Achsfolge von Bo'2'2'Bo', den beweglichen Drehgestellen und einer leistungsfähigen Federung ist der normalspurige Nevelo für die holprigen Straßenbahnstrecken Polens mit teilweise engen Kurvenradien ausgelegt. Die vier Asynchronmotoren erzeugen je eine Leistung von 105 kW und eine theoretische Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h. Im Wageninneren gibt es 60+4 Sitzplätze bei einer Gesamtkapazität für 235 Fahrgäste. Fünf Doppel- und zwei Einzeltüren sorgen für schnellen Fahrgastwechsel. Die elektrische Antriebsausrüstung für das 58 Tonnen schwere Fahrzeug hat Medcom geliefert, die Klimaanlage Thermoking.

### Ausblick

Obwohl sich der Nevelo in Krakau betrieblich bewährt hat, ist ihm der kommerzielle Durchbruch weiterhin nicht gelungen. Erst gerade im Mai 2017, bei der neusten Ausschreibung für 35+15 Niederflurstraßenbahnen in Krakau, entschied sich Newag noch vor dem endgültigen Beschaffungsbescheid zum Rückzug. Dies, nachdem die eigene Offerte hinter Pesa und dem Konsortium von Solaris und Stadler deutlich teurer war. Obwohl die Design-Qualität des Nevelo zu überzeugen vermag, war es bisher eine brotlose Kunst für den Hersteller. Die Zeit wird zeigen, ob dem Modell auf dem Heimmarkt oder im Ausland doch noch die Serienreife gelingt. ANDREW THOMPSON





# Flotte Dreiteiler

**Die U-Bahn-Wagen DT3 der Hamburger Hochbahn** ■ Der DT3 war ein entscheidender Bestandteil des umfangreichen Modernisierungsprogramms von Hamburgs U-Bahn und leitete zudem das Ende der Straßenbahn in der Hansestadt ein. Nun verabschiedet er sich trotz aller Modernisierungsmaßnahmen so langsam aus dem Alltagsbetrieb

**A**nfang 1971 konnte die Hamburger Hochbahn AG (HHA) als eines der ersten großen deutschen Verkehrsunternehmen ihren Betrieb ausschließlich mit U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen abwickeln, die maximal 20 Jahre alt (aber meist sogar wesentlich jünger) waren. Dies galt damals als wichtiger Meilenstein, da die Unzufriedenheit mit dem

mangelhaften Fahrkomfort der Vorkriegswagen seit den 50er-Jahren als wichtiger Grund für die Abwanderung zum Auto galt.

Möglich wurde diese schnelle Verjüngung, weil es einen breiten Konsens von Bürgern, Medien und Politik gab, dass Hamburg das U-Bahnnetz ausbauen und dafür die Straßenbahn schrittweise abschaffen sollte. Damals noch völlig ungewöhn-

lich finanzierte die Hansestadt Hamburg den Bau von Tunnelstrecken (sogar ohne Bundeszuschüsse!), um den Trend zum Auto einzudämmen, der die Stadt vor unlösbare Verkehrsprobleme stellte. Gleise, Signale und Fahrzeuge musste die Hamburger Hochbahn AG wie alle anderen Straßenbahnbetriebe der Bundesrepublik auch weiter selbst finanzieren. Finanziell konnte





An der Station bei der Abstellanlage Stadtpark wartet ein DT3-Sechswagenzug, der an der Kellinghusenstraße auf sein angestammtes Einsatzgebiet der Linie U1 wechseln wird KEY STEHR



Im Februar 1971 wurde einer der letzten DT3 abgeliefert. Der Dampflok-bespannte Transport hat auf der noch nicht elektrifizierten Güterumgebungsbahn gerade die Haltestelle Barmbek passiert

KLAUS OTTO, FDE-ARCHIV (2)



Eine DT3-Einheit wurde im Juli 1972 noch einmal abtransportiert. Die Güterumgebungsbahn verläuft auf der Nordseite des S- und U-Bahnhofs Barmbek. Im Bild eine S1 nach Poppenbüttel. Zum Zeitpunkt der Aufnahme verfügt die S-Bahn über die mit Abstand ältesten Fahrzeuge im Hamburger Nahverkehr. Sie stammen teils noch von 1939 und werden bis in die 1990er-Jahre im Einsatz bleiben

## DT3: Technische Daten

Hersteller . . . . .	LHB, BBC, Kiepe
Baujahr Prototypen . . . . .	1966
Baujahr Serie . . . . .	1968–1971
Achsfolge . . . . .	Bo Bo Bo Bo
Länge über Kupplung . . . . .	39.520 mm
Länge Endwagen . . . . .	13.810 mm
Länge Mittelwagen . . . . .	10.720 mm
Höhe . . . . .	3.350 mm
Breite . . . . .	2.480 mm
Leergewicht . . . . .	47,1–48,0 t
Höchstgeschwindigkeit . . . . .	80 km/h
Leistung . . . . .	8 x 80 kW = 640 kW
Stromsystem . . . . .	750 V DC, Stromschiene
Sitzplätze Prototyp . . . . .	116
Sitzplätze Serie . . . . .	90–92

die HHA dies nur stemmen, weil sie zum einen ständig weitere Rationalisierungsmaßnahmen umsetzte und zum anderen nun die Investitionen auf die U-Bahn konzentriert wurden, deren Wagenpark komplett erneuert und stark vergrößert wurde. Bei der Straßenbahn wurde der Rückbau von Strecken mit der Ausmusterung der jeweils ältesten Fahrzeuge verbunden, sodass 1959 schon zu 89 Prozent und ab 1969 ausschließlich die damals immer noch recht modernen Großraumzüge der Baureihen V6 und V7 eingesetzt wurden.

## U-Bahnausbau gegen den Stau

Nach der Grundsatzentscheidung, die U-Bahn zügig stark auszubauen, wurden ab 1958 zunächst 50 Doppeltriebwagen DT1 bestellt. Da sich der DT1 als störungsanfällig und zu schwer erwies, wurde seine Beschaffung nicht fortgesetzt. Die Straßenbahnhauptwerkstatt

Falkenried und die U-Bahnhauptwerkstatt Hellbrookstraße entwickelten unter ihren Leitern O.W.O. Schulz bzw. H. Lippacher dann in nur drei Jahren einen neuen Fahrzeugtyp, den wesentlich leichteren und deutlich kostengünstigeren Doppeltriebwagen DT2, ab der dritten Serie mit gemeinsamem Mitteldrehgestell. In seine Konzeption flossen unter anderem wesentliche Erkenntnisse aus den V6/V7-Großraumwagen aber auch vom PCC-Versuchstriebwagen 3060 ein. 193 Doppeltriebwagen wurden neu beschafft (s. SM 2/16) während nur etwa ein Drittel der 1953 noch existierenden 390 Altwagen der U-Bahn ausgemustert wurde. Für diese zusätzlichen Wagen entstanden in Farmsen und Billstedt neue große Abstellanlagen.

Zur weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beendete Hamburg als erstes Bundesland die kontraproduktive Konkurrenz zwischen dem Nahverkehr der Deutschen





Der 1958/59 gebaute DT1 war das technische Vorbild für den DT3, doch ist der DT3 rund zehn Meter länger und trotzdem noch leichter als der DT1. Das gilt noch heute für den DT1-Partywagen in der Ursprungslackierung

WENN NICHT ANDERS ANGEZEIGT, ALLE AUFNAHMEN: F. MUTH



Ertrüchtigte unter sich: Bei einem seiner letzten Einsätze begegnet Ende 2015 ein DT2E (rechts) morgens einem DT3E in Ohlsdorf

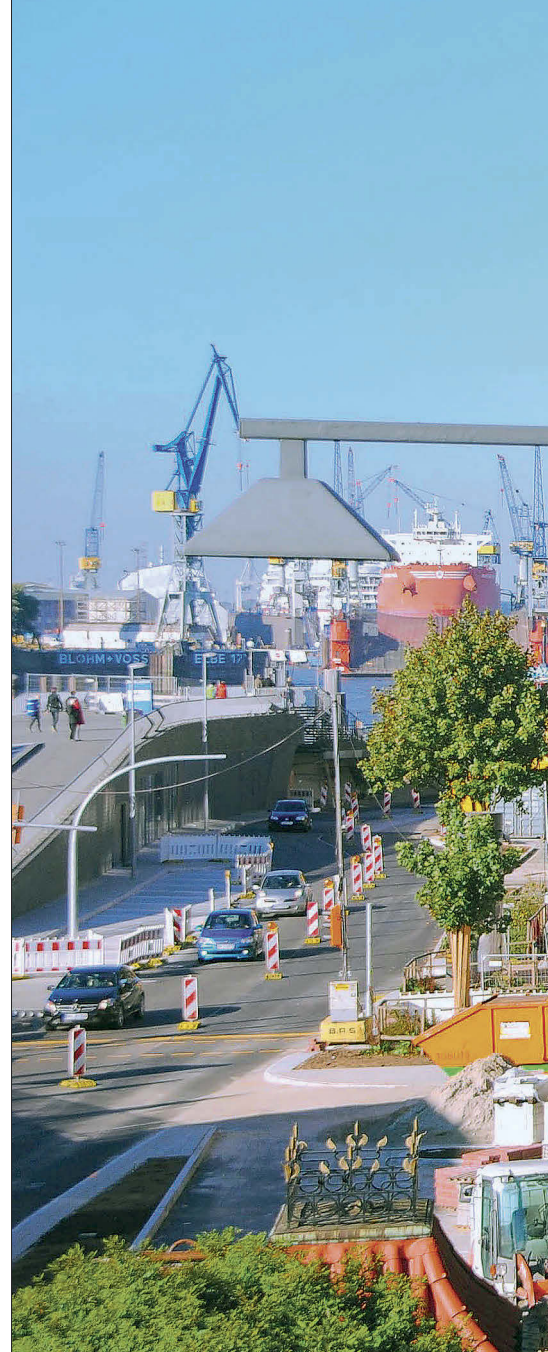
Bundesbahn und dem Stadtverkehr durch einen Verkehrsverbund (HVV). Bedingung der Bundesbahn war aber ein City-Tunnel für die S-Bahn bis Altona. Dafür stellte Hamburg die eigentlich mit hoher Priorität geplante U-Bahn-Strecke nach Altona zurück, eine Zäsur. Doch da sich nun Fördermittel des Bundes abzeichneten, blieb die allgemeine Erwartung, dass der großzügige U-Bahnbau bald weitergehen, wenn nicht sogar noch an Tempo gewinnen würde!

### Gesucht: schnelle Wagen für die U1

In diesem Umfeld präsentierte der Vorstand der HHA noch während der Auslieferung der Baureihe DT2 in der Aufsichtsratssitzung vom 29. Januar 1965 die Pläne für die weitere Entwicklung des U-Bahn-Fuhrparks. Ein wesentlicher Aspekt war, dass die

Doppeltriebwagen vom Typ DT1 nicht mit dem sechssachsigen Doppeltriebwagen Typ DT2 kuppelbar waren. Daher konnte ein nachfolgender DT2 einen liegengelassenen DT1 nicht einfach in die nächste Abstellanlage schieben. Für einen reibungslosen Betrieb wollte der Vorstand daher 80 weitere DT1 anschaffen, um die damals rund 50 Kilometer lange Linie U1 einheitlich mit einem schnellen Typ bedienen zu können. Allerdings sollten soweit möglich die fortschrittlichen Einrichtungen des ab 1962 gebauten DT2 in diese neue „DT1“-Baureihe übernommen werden.

Der Aufsichtsrat äußerte erhebliche Bedenken, ein Fahrzeug zu beschaffen, dass in seiner Konstruktion mit dem neusten Fahrzeugtyp nicht Schritt halten könnte. Bewilligt wurde zunächst ein Probezug dieses



### DT3: Die Unterbauarten

DT3	Ursprungsversion
DT3E	modernisiert
DT3-LZB	mit LZB für automatisierten Fahrbetrieb
DT3-DAT	Versuchszüge mit Drehstromantrieb
DT3N	ab 2017 modernisierte Züge

„modernen DT1“. Unter Federführung des neuen Leiters der U-Bahn-Hauptwerkstatt, Dr. H. Bugarcic, wurde der DT1 quasi noch einmal neu erfunden. Der im Oktober 1966 gelieferte und nun als „DT3“ bezeichnete Probewagen war moderner, leichter und nochmals deutlich sparsamer geworden. Durch den kurzen Mittelwagen konnten pro Sechs-Wagenzug im Vergleich zum DT2 unter anderem ein Drehgestell und zwei Fahrerstände und deren teure und schwere



Auf der Paradestrecke am Hafen läuft ein DT3E-Zug in die Station Baumwall ein



Ausrüstung eingespart und so dennoch fast genauso viele Fahrgäste befördert werden.

### Länger, leichter, passender

Vereinfacht ausgedrückt wurde wagenbaulich in einen DT2 ein neu entwickelter 10,7 Meter langer Mittelwagen eingefügt. Der Dreiteiler entsprach der Erfahrung, dass zu bestimmten Tageszeiten schon ein DT2-Vier-Wagenzug überdimensioniert, ein einzelner Doppeltriebwagen jedoch zu klein war. Der DT3 konnte mit einer Länge von 39,5 Metern einzeln verkehren oder zu Neun-Wagen-Langzügen gekuppelt die auf der U1 vorhandene Bahnsteiglänge besser ausnutzen als die Acht-Wagen-Züge (DT1 bzw. DT2). Eine Einheit DT3 ist außerdem rund elf Meter länger und dennoch deutlich leichter als der zweiteilige DT1!

Diesem DT1 ähnelt nur die technische Einrichtung. Durch Allachsantrieb (8 x 80

Watt Leistung) ist der DT3 sehr spurtstark (bis 45 km/h mit 1,2 m/sec<sup>2</sup>), was bei der parallelen Ausfahrt die DT2-Züge (0,8 m/sec<sup>2</sup>) immer eher lahm aussehen ließ. Trotz gleicher Fahrzeugbreite (2,50 Meter) wurde beim DT3 die Sitzteilung auf 2+1 (statt 2+2 beim DT2) ausgeführt. Außerdem war der Sitzabstand im Mittelwagen größer, weil man überlegte, hier eine 1. Klasse (wie seinerzeit bei der S-Bahn) einzuführen. Die Steuerung des DT3 erfolgte nun wieder per Hand statt über Fußpedale wie im DT2.

### Insgesamt 126 Züge

Zwischen 1968 und 1971 wurden drei im wesentlichen baugleiche Serien mit insgesamt 126 Einheiten, d. h. 378 Einzelwagen ausgeliefert. Da nun mittelfristig keine wesentlichen Netzausweitungen zu erwarten waren, konnten die letzten Altwagen zum

Jahresende 1970 abgestellt und weitere Beschaffungen zunächst zurückgestellt werden. Die Kuppelbarkeit mit dem DT1 spielte nur innerbetrieblich eine Rolle. Im Alltagsbetrieb wurde typenrein gefahren: Wie geplant kamen die DT3 auf die U1, während die Linien U2 und U3 die Domäne der DT2 wurden und der DT1 seit 1971 nur noch Verstärkerleistungen erbrachte.

### Lebensverlängernde Maßnahmen

Doch anders als einst erwartet, sanken durch Wirtschaftskrise und Einwohnerrückgang Hamburgs Steuereinnahmen drastisch. Der Abbau der Verschuldung sollte die Stadt über 30 Jahre prägen. Der U-Bahnbau wurde weiter verlangsamt und auf dem Tiefpunkt der Einwohnerentwicklung 1987 sogar vorerst ganz aufgegeben. Ab 1973 führte der Fahrgastenschwund auch bei der HHA zu roten Zahlen, die bis 1993





**Begegnung von DT3E (links) und DT3-LZB an der Tunnelmündung Landungsbrücken im Februar 2012. Im Vergleich zur Ursprungsversion wirken die modernisierten DT3E dank ihrer „aufgemöbelten“ Frontpartie fast wie Neubaufahrzeuge, der DT3-LZB zeigt sich hingegen wenig verändert**

auf über 300 Millionen D-Mark pro Jahr anwachsen sollten! Weitere Neufahrzeuge brauchte man nun nicht mehr und die Straßenbahn wurde beschleunigt eingestellt und bis 1978 nur noch durch neue Busse ersetzt.

Im Laufe der Jahre wurden die U-Bahnfahrzeuge weiter optimiert: In den 70er-Jahren erhielten die DT2 und DT3 gummi gefederte Räder, Türverriegelungen oder Lautsprecheranlagen. Auch rüstete man die U-Bahn mit Linienleiter aus. Sechs DT3-Einheiten wurden für Versuche mit fahrerlosem Fahren umgerüstet (DT3-LZB), von dem man sich schon in den 60er-Jahren wesentliche Einsparungen versprochen hatte. Zwei Einheiten DT3 wurden außerdem zu Versuchszügen mit Drehstromantrieb (DT3-DAT) umgerüstet. Dabei wurden auch erstmals die Stirnfronten leicht verändert.

### Abschied von DT1 und DT2

Der Ersatz der in nur 13 Jahren angeschafften drei U-Bahnbaureihen konnte über rund 30 Jahre gestreckt werden, in dem die eigentliche Lebensdauer der DT2 und DT3 von nur 20 bis 25 Jahren durch grundlegende Sanierungen und Modernisierungen verdoppelt wurde. Zwischen 1984 und 1993 wurde ein Ertüchtigungsprogramm für die DT2 aufgelegt und 150 Einheiten zu DT2E (E= ertüchtigt) modernisiert. Die

DT1 wurden dagegen bis 1991 durch die erste Serie des vierteiligen Typs DT4 ersetzt, der zwischen 1988 und 2005 (!) mit insgesamt 126 Einheiten beschafft wurde. Erst danach war im wesentlichen der Bestand an DT2 und DT2E bis auf eine eiserne Reserve ersetzt. (vgl. SM 2/16)

### Verkleinerung des Wagenparks

Anfang der 90er-Jahre stieg die Einwohnerzahl langsam wieder an. Angesichts der Haushaltslage schien es mittelfristig allenfalls möglich zu sein, die noch fehlenden U-Bahnstrecken als oberirdische Stadtbahn zu realisieren. Bei der U-Bahn wurde gleichzeitig ein Sanierungsbedarf von rund zwei Milliarden D-Mark unter anderem an den vielen nun fast 90 Jahre alten Viadukten erwartet.

In dieser Situation wurden zwischen 1994 und 2000 nur 62 Einheiten DT3 zu DT3E ertüchtigt: Ihre stark korrodierten Längsträger und das Gerippe wurden saniert und mit neuen Stirnfronten versehen. Über den Mitteldrehgestellen wurden Fenster eingebaut, die für mehr Sicherheitsgefühl und mehr Helligkeit sorgen. Später wurden noch die sechs LZB ohne neue Fronten ähnlich nachgerüstet. Ab 2007 gab es für einen Teil der DT3 eine optische Anpassung des Innenraums an den DT4. Die übrigen Fahrzeuge wurden bis 2003 verschrottet und die

Einheit 909 für mögliche museale Nutzung hinterstellt. Unterm Strich erfolgte damit eine Verkleinerung des Fuhrparks: Zwischen 2005 und 2010 bestand der Wagenpark nur aus zirka 740 Einzelwagen\* gegenüber 849 Einzelwagen im Jahre 1971!

### Generation 50plus

Inzwischen boomt die Region Hamburg wieder und die Finanzlage hat sich entspannt, sodass der Stadtstaat wieder am Ausbau von S- und U-Bahn auf den noch schienenfreien Achsen arbeitet. Auch wurde die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) völlig neu strukturiert. Als Reaktion auf die deutlichen Fahrgaststeigerungen der letzten zehn Jahre hat die HOCHBAHN die Bestellung für den ab 2010 ausgelieferten – nun wieder dreiteiligen! – Typ DT5 auf 118 Einheiten aufgestockt und die DT3E deutlich zeitversetzt

### Quellen

- [www.hochbahn.de](http://www.hochbahn.de)
- [www.hochbahnbuch.de](http://www.hochbahnbuch.de) (mit detaillierten Fahrzeuglisten)
- Staatsarchiv Hamburg: 371-19\_261
- Blickpunkt Straßenbahn: „Die Geschichte der Hamburger Hochbahn“, Berlin 1999.





Statt der DT3 werden die nächsten Jahrzehnte die durchgehend begehbaren DT5 das Stadtbild prägen wie die Michaeliskirche (rechts) schon seit 115 Jahren. Der Wiederaufbau des „Michel“ wurde 1912 nur vier Monate nach der Station Baumwall eingeweiht

Ein DT4 macht sich auf den Weg aus Großhansdorf durch den Wald in die Hamburger City. Die vierteiligen DT4 hatten bis 2005 die Baureihe DT2 weitgehend ersetzt



abgestellt: Anfang Mai 2017 waren 65 DT5 im Einsatz, aber noch 46 DT3E vorhanden.

Nun gibt es auch im Bestand wieder ein Plus: Bis 2021 sollen es insgesamt 888 Einzelwagen\* werden. Neben DT4 und DT5 werden als „Notfall-Fahrzeugreserve“ zehn Einheiten des Typs DT3E bei den Fahrzeugwerken Mirastraße in Hennigsdorf modernisiert. Sie erhalten eine Hauptuntersuchung, verbunden mit Überarbeitung des Fahrgastraums, und eine Behebung von Korrosionsschäden im Außenbereich. Vossloh-Kiepe sorgt dabei für die Neuentwicklung der Schaltwerkssteuerung, die Integration eines neuen Bordnetzumformers sowie die Aufarbeitung der Fahr- und Bremsschalter. Im Mai trafen die beiden ersten nochmals ertüchtigten Einheiten (neue Bezeichnung DT3N) in Hamburg ein. Bis zirka 2025 sollen sie zum Beispiel für Großveranstaltungen vorgehalten werden. Der reguläre Einsatz der DT3E aber beschränkt sich seit 1. Mai auf die Früh-HVZ und Samstag-Nachmittage. Und auch aus diesen Leistungen werden sie mit Ablieferung weiterer DT5 kontinuierlich abgezogen und dann verschrottet. FRANK MUTH

*\*Durch abweichende Fahrzeugabmessungen fällt der Unterschied nach Sitz- und Stehplätzen gerechnet nicht so stark aus. Der DT5 ist als erster Typ durchgängig begehbare.*





SM-Serie

Unikate & Exoten  
OEG-Beiwagen 221

Flammneu ist der Gelenkbeiwagen als er im September 1960 hinter einem seiner entsprechend an der Front gekennzeichneten Triebwagen im Weinheimer Bahnhof in Mannheim fotografiert wurde. Rechts ist ein alter, aber modernisierter Beiwagen aus der Dampfbahnzeit zu erkennen

FRITZ ROTH, SLG. VDMA

# Aus zwei Kurzen wird ein Langer

**Zwillingsbeiwagen der OEG** ■ Der hier vorgestellte Beiwagen der experimentierfreudigen OEG ist ein Beispiel dafür, wie sich älteres Fahrzeugmaterial noch gut weiterverwenden ließ

Im Jahre 1960 ließ die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) einen Gelenkbeiwagen unter Verwendung von Teilen alter Fahrzeuge bauen. Entsprechend der rechtlichen Stellung der OEG als Eisenbahn-Schmalspurbahn handelte es sich dabei aber nicht um einen Straßenbahnwagen, sondern um ein Eisenbahnfahrzeug. Er blieb ein Einzelstück, erfuhr Ende der 60er-Jahre noch einen bemerkenswerten Umbau zum Drehgestellwagen und wurde bereits 1975 außer Dienst gestellt.

Die OEG verfügte Ende der 50er-Jahre für den Berufsverkehr über einen riesigen Park an alten Beiwagen, die ein Sammelsu-

rium aus ursprünglich für den Dampftrieb gebauten vierachsigen Drehgestellwagen in verschiedenen Bauzuständen darstellten. Darüber hinaus gab es aus den Anfangsjahren des elektrischen Betriebes 27 in den Jahren 1912 und 1915 von Fuchs in Heidelberg gebaute Zweiachser, die als Besonderheit mit Stirnübergängen ausgestattet waren, um dem Schaffner einen Durchgang im Zug zu ermöglichen.

In der Modernisierungsphase des Betriebes Ende der 50er-Jahre untersuchte die Betriebsleitung die Möglichkeit, wie neben der Anschaffung neuer Fahrzeuge auch die noch in der Substanz guten älteren Wagen

modernisiert werden können. Die Waggonfabrik Rastatt, ohnehin mit dem Bau von neuen vierachsigen Trieb- und Beiwagen und einem achtachsigen Gelenkwagen für die OEG beschäftigt, erhielt den Auftrag, auf zwei vierachsigen Triebwagen der Erstlieferung von 1914/15 einen neuen Wagenkasten in Gestalt der Neubauwagen aufzubauen.

## Duisburger Beiwagen als Vorbild

Unter Verwendung gleicher Bauteile sollte auf Basis von zwei Untergestellen der Fuchs-Zweiachser ein bei der OEG als Zwillingswagen bezeichneter Gelenkbeiwagen mit schwebendem Mittelteil entstehen. Ein Vorbild dafür gab es in den 1959 in Duisburg aus KSW-Beiwagen zusammengebauten zwei Gelenkbeiwagen. Von den Spenderbeiwagen 221 und 223 blieben nur die Fahrgestelle und die Wagenkastenträger erhalten. Die beiden 8,60 Meter langen Wagenkastenhälften entsprachen bei den Plattformen und dem Fahrgastraum den neu gebauten Vierachsern, da die gleichen Bauteile verwendet worden waren. Das über zwei Gelenkverbindungen mit den Kastenhälften verbundene 3,80 Meter lange Mittelteil besaß eine breite Doppelschiebetüre. Die Inneneinrichtung mit Sitzen in 2:1-Anordnung und Gepäckablagen entsprach ebenfalls den Vierachsern. 160 Personen fanden Platz, sodass der Einsatz hauptsäch-



## Technische Daten: OEG-Bw 221

	Vierachser	Achtachser
Gesamtlänge über Kupplung	22,68 m	–
Länge Wagenkasten A/B-Teil	8,60 m	–
Länge Wagenkasten Mittelteil	3,80 m	–
Breite:	2,17 m	–
Achsstand im Untergestell (2x)	3,20 m	–
Drehgestellabstand unter den Wagenkästen	3,65 m	–
Drehgestellabstand zw. den Wagenkästen	–	7,43 m
Achsstand im Drehgestell:	–	1,50 m
Raddurchmesser	0,83 m	0,52 m
Leergewicht	18,5 t	22,5 t
Platzangebot	56 Sitz- und 104 Stehplätze	



In den letzten Tagen seines Daseins steht der nun mit Drehgestellen ausgestattete Beiwagen 221 schon in sehr desolatem Zustand 1972 im Depot Edingen abgestellt

FRITZ ROTH, SLG, AXEL REUTHER

lich im Berufsverkehr erfolgte. Die elektrische Ausrüstung lieferte Siemens in Erlangen, der mit der Nummer 221 bezeichnete Beiwagen verfügte wie bei der OEG üblich über eine Druckluftbremse.

### Spezielle Triebwagen für den Einsatz

Der Beiwagen kam zunächst im Berufsverkehr in den Zügen Mannheim, Weinheimer Bahnhof – Käferthal – Heddesheim zum Einsatz. Er konnte durchgehend von nur einem Schaffner bedient werden. Gezogen wurde der von einem der beiden mit neuen Wagenkästen versehenen vierachsigen Tw 4 oder 17. Deren aufgemalte rote Zierflügel an den Fronten waren Schmuck und Warnhinweis zugleich, dass die mit nur 132 kW-Leistung ausgestatteten Tw nur mit maximal zwei vierachsigen Beiwagen oder dem Gelenkbeiwagen fahren durften.

Die Laufeigenschaften des Gelenkwagens waren auf geraden Strecken erheblich besser als zuvor bei den Zweiachsern, in Kurven führte der Achsstand von 3,40 Me-

tern aber zu einem unruhigen Lauf und starker Abnutzung der Gleise, sodass die Erkenntnis für geplante weitere Umbauten lautete, entweder den Achsstand zu verringern oder aber Drehgestelle unter die Wagenkästen zu setzen.

### Glückloser Umbau mit Drehgestellen

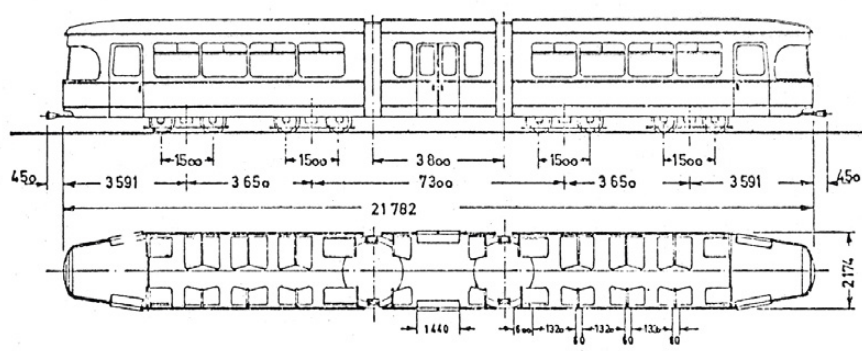
Da Zuschüsse es ab Beginn der 1960er-Jahre ermöglichten, weitere Neubauten in ausreichender Stückzahl anzuschaffen, wurde der Umbau von Altfahrzeugen nicht weiter verfolgt. Die Kosten des Umbauwagens lagen erheblich niedriger als der Kauf zweier vom Platzangebot her adäquater Vierachser. So entschied sich der Betrieb 1968 dafür, dem Bw 221 Drehgestelle unterzusetzen, um die Laufeigenschaften zu verbessern. Durch den Kauf neuer Düwag-Gelenktriebwagen standen die 1951 und 1956 von Fuchs gebauten 15 vierachsigen Beiwagen zur Disposition, die wegen einer von späteren Beschaffungen abweichenden Drehgestellbauart nicht sehr beliebt waren. Die Bw 151 und 152 von

1956 wurden daher vorzeitig 1968 ausgemustert, und die vier Drehgestelle ersetzten die zweiachsigen Fahrwerke des Gelenk-Beiwagens. Das Einzelstück bekam nun auch eine neue Aufgabe und fuhr jetzt hinter den Gelenktriebwagen 80 oder 81 auf den Zügen Mannheim, Kurpfalzbrücke – Edingen, die ab Seckenheim die Seitenstrecke über Neckarhausen benutzen. Auch ein speziell für den Beiwageneinsatz adaptierter Halbzug von 1928 diente hin und wieder als Zugfahrzeug. Die Laufeigenschaften des nunmehrigen Drehgestellwagens verbesserten sich zwar in Kurven, die vergleichsweise kleinen Raddurchmesser verstärkten, wie schon bei den Spenderfahrzeugen, die Neigung zum Dröhnen und Schwanken bei nicht exakter Gleislage. Auch erforderten die mit Trommelbremse ausgestatteten sehr kompakt gebauten und daher zur Wartung schwer zugänglichen Gestelle einen besonderen Pflegeaufwand. Nach Einstellung der Strecke über Neckarhausen im Juni 1969 und Lieferung weiterer Achtachser 1969/70 konnte auf den Einsatz des Sonderlings ab Ende 1969 verzichtet werden. Er stand seither im Depot Edingen abgestellt und wurde 1972 zerlegt. Schon zuvor hatte er als Ersatzteilspender für die Rastatter Vierachser gedient.

AXEL REUTHER

### Literaturhinweise

- Hartwig, C.: Zwillingswagen der OEG, in: Der Stadtverkehr, Heft 3/1961
- Höltge, D.: Die Oberrheinische Eisenbahngesellschaft AG (OEG) modernisiert ihren Stadtschnellbahnbetrieb, in: Der Stadtverkehr, Heft 11/12-1973
- König, B. und Rabe, W.: OEG Fahrzeugstatistik des Bahnbetriebes, Mannheim 1982



Typenskizze der OEG nach Umbau des Gelenk-Beiwagens auf Drehgestelle

SLG, AXEL REUTHER





In voller Schönheit: Der aufgearbeitete Berliner Tw 3495 bei der Museums-Straßenbahn am Schönberger Strand

ANDREAS KUBIG

# 3495 fährt wieder

**Schönberger Strand: Ein Berliner TM 36 ist wieder betriebsfähig** ■ 50 Jahre nach seiner Abstellung ist der Triebwagen 3495 wieder betriebsfähig – Straßenbahnfreunde vom Schönberger Strand haben ihn aufgearbeitet und präsentieren ihn am 2. September der Öffentlichkeit

**A**m 2. Oktober 1967 wurde im damaligen West-Berlin die letzte Straßenbahn zu Grabe getragen. Wie wir heute wissen, ein wohl historisch fataler Fehler. Einer der Triebwagen, der am Abschieds-Festumzug teilnahm, war der Mitteleinstiegswagen 3495. Dank der Begeisterung der damaligen Vorstandskollegen und der Mitgliedschaft konnte der Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V. im Jahre 1973 zwei Wagen von der BVG erwerben und nach Hamburg überführen. Nach der Einstellung des Straßenbahnbetriebes in Hamburg musste die Straßenbahn-Fahrzeugsammlung die Hansestadt verlassen. Der Wagen 3495 befindet sich mit seinem Schwesterwagen 3487 nunmehr im Straßenbahnmuseum am Schönberger Strand. Über 20 Jahre unter freiem Himmel, verbunden mit Vandalismus-Schäden, haben den Fahrzeugen allerdings arg zugesetzt.

An dem Berliner Straßenbahntriebswagen 3495 ist immer mal wieder gearbeitet wor-

den. Jedenfalls wurden die Vandalismus-schäden nach und nach beseitigt und erste Sanierungsarbeiten durchgeführt. Aber so richtig kamen die Arbeiten nicht voran. Immer waren andere Dinge wichtiger. Das aber änderte sich im Sommer 2016 schlagartig. Zwei Berliner Straßenbahnbegeisterte – Dennis Gransee und Norbert Walter – von der Berliner „Interessengemeinschaft Linie 55“ haben sich und ein paar andere Mitstreiter in ehrenamtlicher Arbeit die schwere Aufgabe gestellt, den Wagen nach 50 Jahren bis August 2017 denkmalgerecht zu restaurieren und zwar in den Zustand, wie das Fahrzeug am 2. Oktober 1967 aus dem Betrieb gegangen ist – und das ist mehr als gelungen.

## Comeback am 2. September

Nach 50 Jahren Stillstand wird der Triebwagen 3495 der legendären Baureihe „TM 36“ am 2. September im Straßenbahnmuseum für den Fahrgastbetrieb feierlich wie-

der in Betrieb genommen. Um 11:09 Uhr erfolgt mit Feuerwerk und Musik das Rollout des Fahrzeuges durch das mit Papier verschlossene Hallentor. Nach dem offiziellen Teil erfolgt die erste Fahrt mit 28 geladenen Gästen, und somit die erste Fahrgastfahrt nach 50 Jahren Stillstand. Von 11:00 bis 22:00 Uhr fahren mehrere Straßenbahnen im dichten Takt. Viele Aktivitäten, rund um die Straßenbahn runden dieses Thema ab.

HANS-JÜRGEN KÄMPF

## Daten: TM 36 der BVG

Betriebsnummern.....	3401–2594
Baujahre .....	1927–1929
Länge über Kupplung.....	11.600 mm
Achsstand .....	3.600 mm
Leergewicht.....	20,3 t
Stundenleistung .....	80 kW
Antrieb.....	2 Tatzlagermotoren
Sitzplätze .....	28–32



# 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**

### Flachmann »Gera«

Für den wohltuenden Schluck zwischendurch: Der Flachmann »Gera« passt in jede Hemd-, Jacken oder Hosentasche und ist auch unterwegs immer mit dabei. Er hat ein Fassungsvermögen von 0,18 l, ist aus rostfreiem Stahl und mit echtem Leder bezogen.



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

\*\* 14 Cent pro Minute

**oder unter [www.strassenbahn-magazin.de/abo](http://www.strassenbahn-magazin.de/abo) bestellen!**



# Ginst & Jetzt

Im Herzen der ostfranzösischen Stadt Strasbourg befindet sich die sehr belebte Place Kléber. In Zeiten des ersten Straßenbahnbetriebes war der Platz stets ein sehr wichtiger Knotenpunkt. Im Jahre 1959 existierten noch die meterspurigen Linien 4, 6, 14 und 16, und alle vier fuhren über den Platz, dessen Ostseite hier zu sehen ist. Vorn ist ein Zweiwagenzug der Linie 14, im Hintergrund ein Dreiwagenzug der Linie 16 zu sehen, dessen Beiwagen offene Plattformen haben. Die Linien 6 und 16 verschwanden am 1. Januar 1960, die Linien 4 am 14. April 1960. Der Abschiedskorso rollte am 1. Mai durch die Stadt. Für kommende Jahrzehnte war der Platz ein großer Parkplatz und seine Zufahrtsstraßen Raum für intensive Pkw-Staus, bis weite Teile des Zentrums zur Fußgängerzone umgestaltet wurden. Seit 1994 verkehren wieder Straßenbahnen – nunmehr normalspurige – in der Stadt, allerdings jetzt an der Westseite des Platzes und nördlich des Platzes in der Rue de la Haute Montée. Belebt ist der Platz nach wie vor, und das Fachgeschäft André gibt es immer noch.

TEXT UND BILD „JETZT“:  
BERNHARD KUSSMAGK











# „Einmal zur Messe, bitte ...“





Hannover, Messeschleife am 6. Mai 1966:  
Der gut ausgelastete, aber nicht überfüllte  
Großraumzug aus Tw 333 und Bw 1335 hat  
sein Ziel erreicht – die Fahrgäste haben  
noch einen interessanten Messetag vor sich

ECKERT/SLG, WOLFGANG MEIER

## Hannover: Die ÜSTRA und der Messeverkehr ■

Als vor 70 Jahren, im August 1947, in Hannover die erste Exportmesse abgehalten wurde, war die ÜSTRA bereits gefordert, die zahlreichen Besucher in Richtung Ausstellungsgelände zu befördern. Daran hat sich bis heute nichts geändert, wenngleich sich viel verändert hat



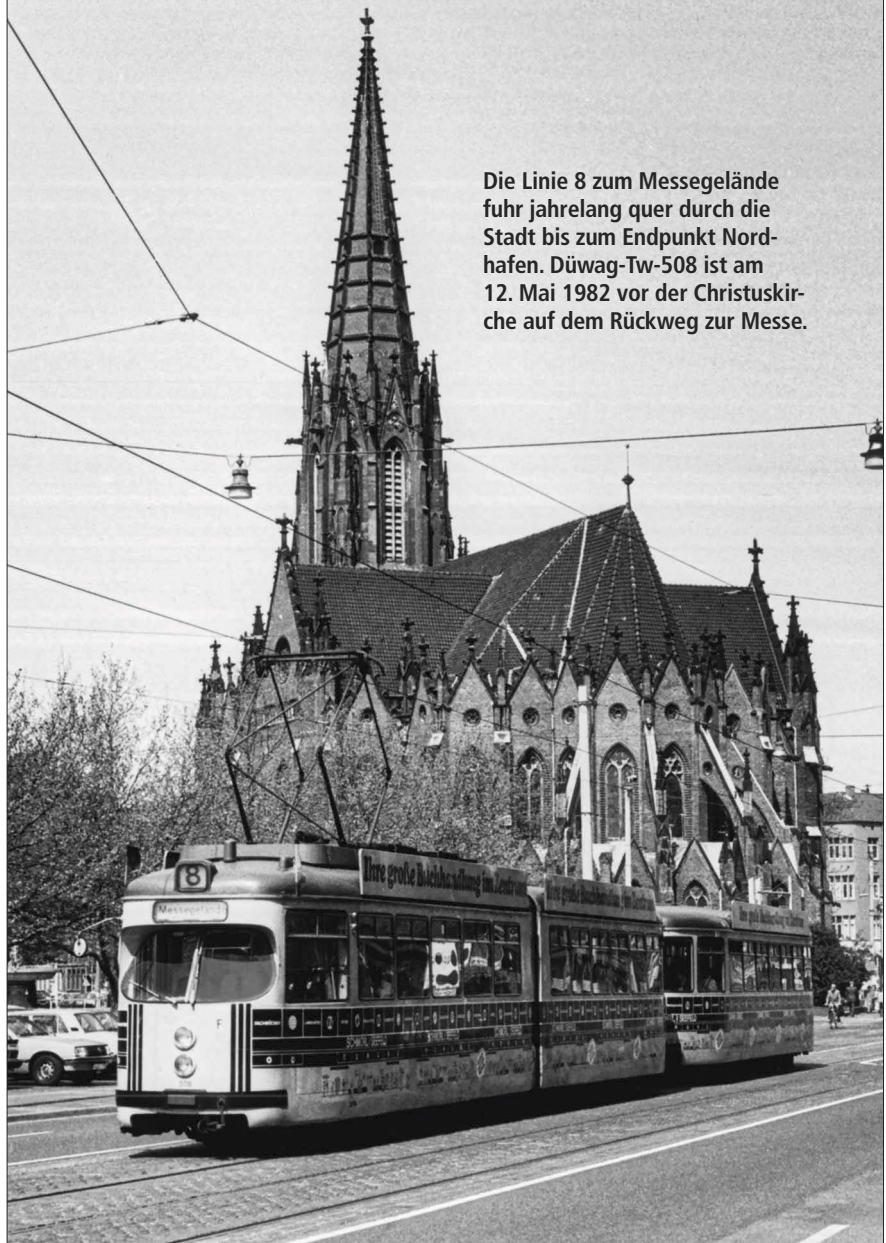
**W**as nach dem Zweiten Weltkrieg eher provisorisch, aber mit beachtlicher Transportleistung begonnen hatte, wurde über die Jahre immer weiter perfektioniert. Die kürzlich erschienene ÜSTRA-Unternehmens-Chronik „Unterwegs in Hannover – 125 Jahre ÜSTRA“ (siehe Rezension auf S. 80) berichtet auch von der ersten Exportmesse in Hannover im August/September 1947, bei der rund 900.000 Besucher zum Messengelände in Laatzen gebracht wurden. Vor dem Hintergrund der Situation des Fahrzeugparks so kurz nach dem Krieg eine gewaltige Leistung! Während ausländischen Besuchern eine direkte Busverbindung von der Innenstadt zur Messe vorbehalten war, lief die „normale“ Anreise mit der Straßenbahn durch die Hildesheimer Straße bis zur Haltestelle Am Mittelfelde (heute Bothmerstraße, Abzweig zur Messe-Strecke), wo in Busse oder britische Militär-Lkws zur Messe umgestiegen werden musste. Auf dem Rückweg brachten Busse die Besucher zur damaligen Straßenbahn-Wendeschleife in Laatzen (später Laatzen-Nord). Nur durch diesen Ringverkehr und Aufspaltung der Anreise- und Rückreisewege konnte man seinerzeit offenbar den Verkehr rund um das Messengelände im Griff behalten. Aber die ÜSTRA profitierte auch von der Messe, bekam sie doch von den Behörden 17 neue Straßenbahnwagen zugeteilt.

### 1950: Die Messestrecke wird gebaut

Entlastung brachte ab 1950 eine 3,1 Kilometer lange Neubaustrecke zum heutigen Eingang Messe-Nord, die in der Rekordzeit von nur neun Wochen erbaut wurde – einschließlich einer Brücke über die damals noch nicht elektrifizierte DB-Hauptstrecke Hannover – Göttingen! Am neuen Endpunkt wurde eine großzügige Wendeschleife mit mehreren Überhol- und Abstellgleisen angelegt, die 1961 im Rahmen der Erweiterung des Messengeländes noch einmal um bzw. neugebaut wurde. Ab Mitte der 50er-Jahre erhielt die ÜSTRA neue Straßenbahn-Züge (Großraum- und Breitraumwagen) sowie Anfang der 60er-Jahre die Düwag-Gelenkwagen-Sechssachser (Tw 500). Diese lösten dann weitgehend die bis dahin zur Messe eingesetzten Altfahrzeuge ab. Allerdings war aufgrund der hohen Besucherzahlen zu den Messen so ungefähr alles, was rollen konnte, im Einsatz.

### Es geht in den Tunnel

Nach dem ersten U-Bahn-Rammschlag 1965 wurde 1975 zunächst eine Teilstrecke der Linie A in Betrieb genommen. Dort kamen dann die ab 1974 ausgelieferten neuen Tw 6000 zum Einsatz. Auf der Verbindung zur Messe wurde erst Ende September 1982 die Tunnelstrecke „B-Süd“ bis



Die Linie 8 zum Messengelände fuhr jahrelang quer durch die Stadt bis zum Endpunkt Nordhafen. Düwag-Tw-508 ist am 12. Mai 1982 vor der Christuskirche auf dem Rückweg zur Messe.



Im Messe-Verkehr pendelten auch zahlreiche Einsatzwagen (E) wie hier der Tw 412 auf dem Weg in die Innenstadt (Centrum) nahe der Haltestelle Seelhorst auf der Neubaustrecke von 1950. Aufnahme am 22. April 1982. Tw 412 wurde im Juli 1982 ausgemustert





1982 war das letzte Jahr des Messe-Verkehrs als Straßenbahn auf der oberirdischen Strecke in der Hildesheimer Straße. Am 23. April 1982 ist Tw 408 als Einsatzwagen zum Messegelände unterwegs  
JÜRGEN HÖRSTEL (3)

kurz vor die Haltestelle Döhrener Turm in Betrieb genommen. Damit verlief die Messe-Linie, abgesehen von Straßenkreuzungen mit Lichtsignalanlagen, komplett auf eigenem Bahnkörper und war damit vom Autoverkehr etwas unabhängiger. Somit war 1982 das letzte Jahr mit „echtem“ Straßenbahnbetrieb zur Messe, danach begann das Stadtbahn-Zeitalter. 1983 kamen erstmals auch Drei-Wagen-Züge aus Tw 6000 zum Einsatz.

Die nächste Generation, der Tw 2000, wurde 1997 auf der Hannover-Messe vorgestellt. Seinerzeit gab es auf der Industrie-Messe noch einen Schwerpunkt Schienenfahrzeuge. Wenige Jahre später wurde dies eingestellt und parallel übernahmen die neuen aufstrebenden Bahnfachmessen Innotrans in Berlin und transport logistic in München dieses Feld. Ab 1998 kam der Tw 2000 auch im Messeverkehr zum Einsatz.

### Sonderfall „U-Boot“

Kuriosum am Rande: Ende der 90er-Jahre war die Fahrzeugdecke zeitweise so dünn,

dass zwischen Döhren und Messegelände sogenannten U-Boote, d.h. einzelne Tw 500, verkehrten, die aber am Endpunkt Messe an einem niedrigen Behelfsbahnsteig halten mussten, weil sie für Hochbahnsteige nicht geeignet waren. Diese nahmen die an den letzten Haltestellen vor der Messe wartenden Fahrgäste auf, denn dort waren die aus der Innenstadt kommenden Bahnen meist schon brechend voll.

### Umbauten zur EXPO 2000

Für das Jahr 2000 hatte die Stadt Hannover den Zuschlag zur Durchführung der Weltausstellung EXPO 2000 erhalten. Im Vor-

feld wurde dafür kräftig in Infrastruktur investiert, u.a. in einen neuen Messe-Bahnhof Hannover-Messe/Laatzen für Fernzughalte und eine S-Bahn-Anbindung, die zwar eine schnellere Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Messe darstellt als die ÜSTRA-Verbindung, jedoch nicht so häufig verkehrt. Der alte Messe-Bahnhof nahe dem Gelände, der mit einer kurzen Stichstrecke vom Bahnhof Hannover-Wülfel aus erschlossen war, wurde zugunsten von Parkplätzen und neuen Messehallen abgebaut. Bis dahin verkehrten zahlreiche Messe-Sonderzüge.

*Textfortsetzung auf S. 60*

## 1950: Von Hildesheim direkt zur Messe

Im Jahre 1950 gab es die Linie 11 nach Hildesheim noch, deren Teilstück Sarstedt – Hildesheim am 26. Mai 1958 eingestellt wurde. So verwundert es kaum, dass auch von Hildesheim eine direkte Messe-Verbindung angeboten wurde: Die

aus Hildesheim kommenden Züge der Linie 11 wendeten in Döhren über ein Gleisdreieck, fuhren bis zur damaligen Haltestelle Marthastrasse zurück und nutzten von hier die neu erbaute Strecke zur Messe.



## Erinnerungen an 1957: Alles, was rollen konnte, fuhr zur Messe

**2017:** CeBIT, Industriemesse, Exportmesse, Ausstellungen – wieder einmal hat die ÜSTRA Hannover bewiesen, zu welchen Leistungen sie fähig ist – imposante lange Zwei- und Drei- und sogar Vier-Wagen-Züge im Minutenabstand, schneller und komfortabler Transport von Tausenden von Besuchern.

Aber wie bewältigte die ÜSTRA den Messeverkehr vor 60 Jahren, ohne modernes schnelles Rollmaterial, ohne unterirdische Strecken und Bahnhöfe, ohne Ampel-Vorrangschaltungen, ohne Fahrscheinautomaten und heute unverzichtbare Hightech? Was sich nach dem totalen Zusammenbruch des Landes und der Zerstörung der Stadt Hannover niemand hatte vorstellen können, wurde Wirklichkeit. Nach der Beseitigung großer Schutt-

berge mit Hilfe von Trümmerbahnen begann ein zögerlicher, vergleichsweise primitiver Wiederaufbau Hannovers auf einem neuen Stadtgrundriss mit breiten Straßenschneisen durch die vor dem Krieg dicht bebaute Innenstadt.

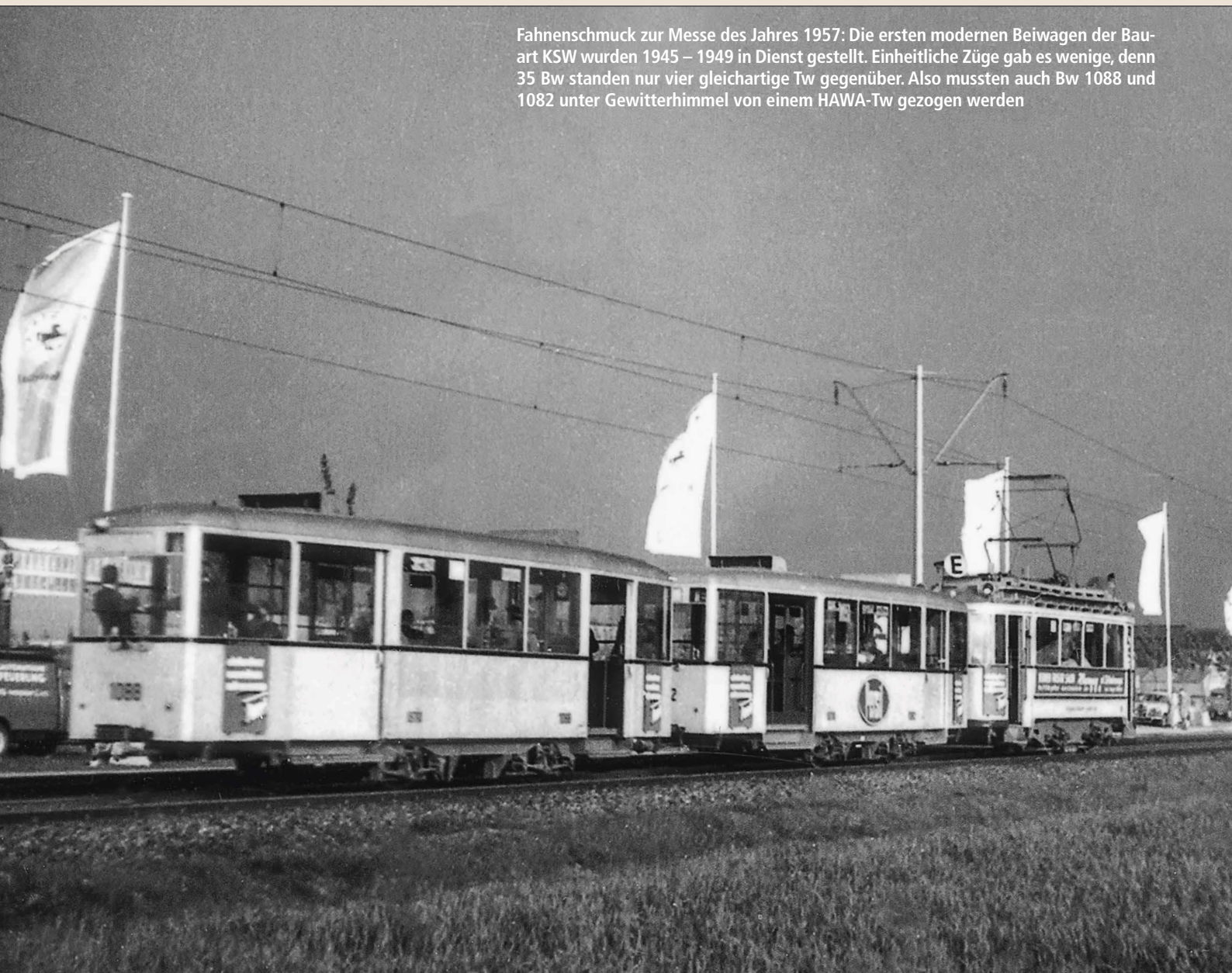
Dann geschah ein weiteres Wunder: Die westlichen Besatzungsmächte kamen zu der Erkenntnis, Deutschland müsse wirtschaftlich wieder auf die Beine kommen, schließlich war ein großes Land mit einer Millionenbevölkerung verarmter Menschen ohne Perspektive am Tropf der Alliierten für diese auf Dauer eine zu große Belastung. Produktion und Handel sind ohne eine Industriemesse nicht denkbar. Leipzig fiel nach dem Krieg aus politischen Gründen aus, also bemühten sich die neue nieder-

sächsische Landesregierung und die Stadt Hannover mit unerlässlicher Unterstützung durch die englische Besatzungsmacht um einen neuen Standort und wurden in Hannover fündig.

### Bescheidener Anfang vor 70 Jahren

1947 war es soweit, die erste Hannover-Messe wurde in einer Metallfabrik in Laatzen eröffnet, in kleinem Maßstab, nach heutigen Begriffen mit einem sehr beschränkten Angebot. Dass ein neuer Veranstaltungsort auf dem Gelände einer ehemaligen Flugzeugwerft ohne Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht existieren konnte, war logisch, unter den gegebenen Umständen aber war die Einrichtung von Buslinien sehr schwierig und

Fahnnenschmuck zur Messe des Jahres 1957: Die ersten modernen Beiwagen der Bauart KSW wurden 1945 – 1949 in Dienst gestellt. Einheitliche Züge gab es wenige, denn 35 Bw standen nur vier gleichartige Tw gegenüber. Also mussten auch Bw 1088 und 1082 unter Gewitterhimmel von einem HAWA-Tw gezogen werden





eine Straßenbahnlinie gab es nicht. Wie aber konnte man die ersten Messen erreichen? Von den Straßenbahnlinien 1 und 11 gab es Anschlussverbindungen mit Bussen, verstärkt durch britische Militärlastwagen mit Längsbänken auf der Pritsche – das war das Angebot.

Am 2. Mai 1950 konnte man wieder optimistisch in die Zukunft blicken: Von der Hildesheimer Straße in Döhren ausgehend wurde die neue Straßenbahnlinie zum Wohngebiet Am Mittelfelde und zum Messegelände eröffnet, die Strecke zur Messe Ost folgte erst 50 Jahre später. Die Verbindung von der Stadt zum Messegelände war nun geschaffen, aber wie sollte der Verkehr dorthin zu bewältigen sein? Vorhanden war lediglich ein im Krieg dezimierter

Straßenbahnwagenpark von Vorkriegs-Holz- und aufgebauten Nachkriegsfahrzeugen. War schon der Alltagsverkehr bei geringem privatem Pkw-Bestand eine Herausforderung, war der zusätzliche Messeverkehr eine Extrembelastung für die ÜSTRA.

Im damals ein- bis zweimal jährlichen Messeverkehr erbrachten die ÜSTRA unter Aufbietung auch der letzten Ressourcen und das Fahrpersonal Höchstleistungen, auf die sie im Rückblick stolz sein dürfen. Die Messewochen waren ein Eldorado für Straßenbahnfreunde, eine damals eher seltene Spezies, aber, ehrlich gesagt, eigentlich nur für sie. Der normale Fahrgast drängte sich stehend oder mit Glück auf engen Längsbänken in jahrzehntealten Vorkriegs-Holzwagen, der Fahrer konnte seinen

Stehplatz auf der Vorderplattform nur mit Mühe verteidigen, während sich die Schaffner, unter ihnen zahlreiche Studenten-Hilfsschaffner ohne Uniform und nur mit einer Armbinde gekennzeichnet, mit Galoppwechslern und hölzernen Fahrscheinkästen durch das überfüllte Wageninnere kämpften, um die Fahrgäste abzukassieren. Tagesnetzkarten oder andere heute übliche Zahlungsmodalitäten waren noch unbekannt. Und vor allem auf der Rückfahrt vom Messegelände gab es nicht selten Trittbrettfahrer – wer sollte sie verhindern?

Auch das war die „gute alte Straßenbahnzeit“ vor 60 Jahren. Einige Bilder aus der Mitte der 50er-Jahre mögen einen Eindruck vom damaligen, heute historischen Messeverkehr vermitteln. JÖRG ZIMMER

Titelseite des 1957er-Fahrplans der ÜSTRA, der alles Straßenbahn-, Obus- und Buslinien enthielt

SLG. JÖRG ZIMMER



Häufig verkehrten gemischte Züge, zusammengesetzt aus Wagen aller Bauarten. Am Aegi haben Tw 107 und Bw 1614 den 1938 von Credé gelieferten Bw 1041 in die Mitte genommen

Vorherrschend waren 1957 noch die Zweiachser, zum Teil als reinrassige HAWA-Dreiwagenzüge, wie hier Tw 36 zur Wende in der Königsworther Straße

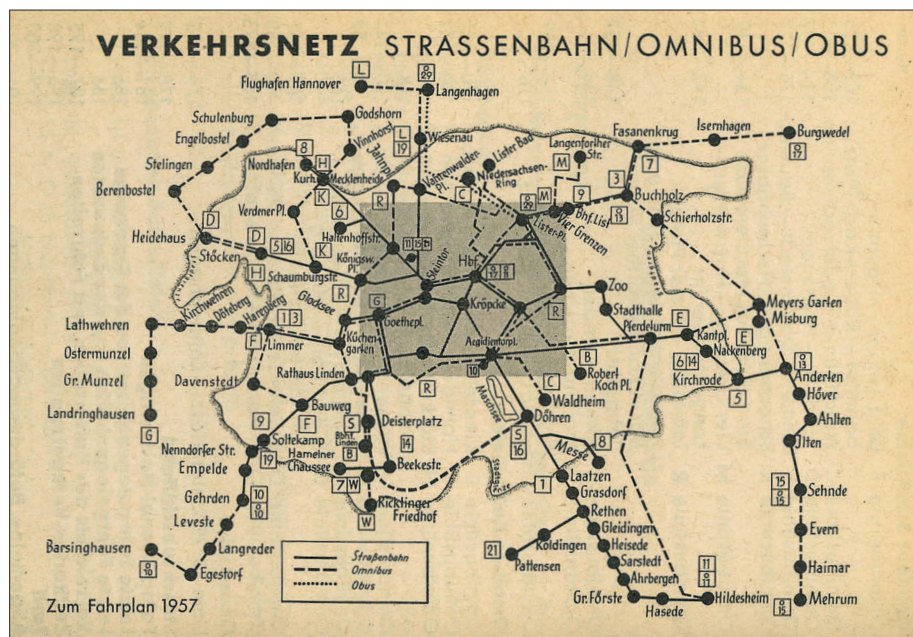
JÖRG ZIMMER (4)





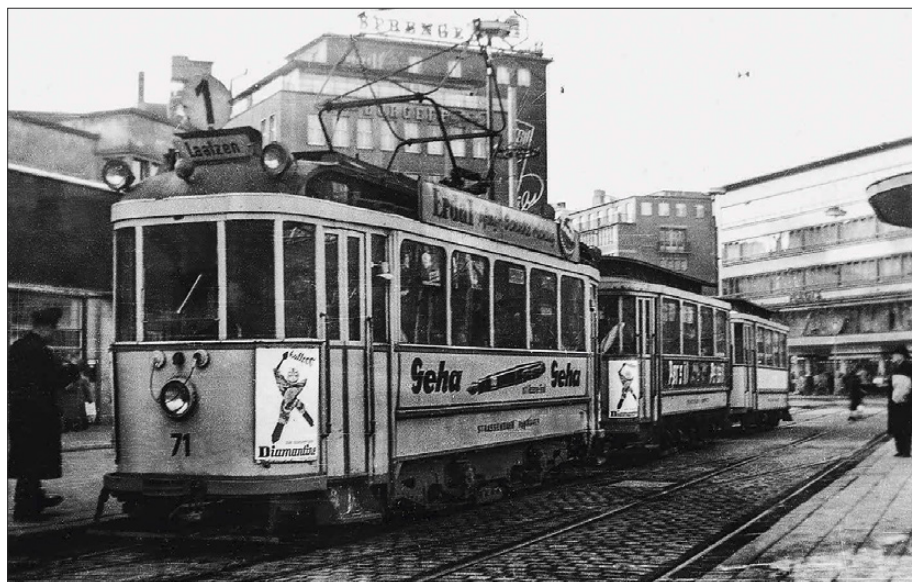


Triebwagen 240 hat mit den beiden Beiwagen 1077 und 1087 am 6. Mai 1966 die Messeschleife erreicht, und im Hintergrund wartet schon der nächste E-Wagen mit Messegästen



Die Karte zeigt des Streckennetz der ÜSTRA einschließlich der Messestrecke im Jahre 1957. Tram-, Obus- und Buslinien sind unterschiedlich markiert

SLG. JÖRG ZIMMER



Teilweise wurde von anderen Bahngesellschaften Wagenmaterial geliehen. Auch eine neue Stadtbahnstrecke wurde auf der anderen Seite des Messegeländes zum Eingang Messe-Ost gebaut. Für die EXPO waren damals 40 Millionen Besucher prognostiziert worden – knapp die Hälfte wurde es schließlich nur, nicht zuletzt dank später eingeführter verbilligter Sondertickets nur für den Abendbesuch. Aber dank der Investitionen im Vorfeld waren das Messe-/EXPO-Gelände sowie seine Verkehrsanbindung deutlich aufgewertet worden. Etwa 7,3 Millionen EXPO-Besucher reisten mit der ÜSTRA zum Ausstellungsgelände, dem erweiterten

Tw 71 und 72 waren 1925 als Vorserien-Tw zur HAWA-Serie geliefert worden und waren die einzigen fünffenstrigen Triebwagen dieser Bauart. Tw 71 steht mit zwei Bw von 1911 an der Haltestelle Kröpcke JÖRG ZIMMER





**OBEN** Am Steintor waren im Mai 1966 der Gelenkwagen 503 im Messe-Verkehr unterwegs, im Schlepptau hat er den Großraum-Beiwagen 1269 ECKERT, SLG. WOLFGANG MEIER (2)

## Messeverkehr 1976

Im Messeverkehr des Jahres 1967 wurden 250.000 Personen befördert, davon 10.000 im Direktverkehr vom Flughafen Langenhagen zur Messe. Bis zu 50 Straßenbahnzüge waren teilweise gleichzeitig im Einsatz. Im gleichen Jahr endete bei der ÜSTRA der Einsatz von Zweiachsern.

**RECHTS** Der Förderverein Straßenbahn Hannover veranstaltete am 1. April 2013 eine Sonderfahrt mit drei Tw 6000. In der Endschleife an der Messe standen Tw 6260, Tw 6180 und Tw 6001 JÜRGEN HÖRSTEL







Der Düwag-Tw-522 ist als Museumswagen nach wie vor in Hannover aktiv. Am 28. August 2016 stand er als Sonderfahrt am Betriebshof Döhren stille zur Fahrt als E-Wagen zur Messe bereit JÜRGEN HÖRSTEL (4)

Messegelände. An Spitzentagen war die gesamte Stadtbahnflotte mit über 400 Fahrzeugen in der Stadt im Einsatz!

### Messe-Stadt Hannover

Mit „Willkommen in der Messe-Stadt“ werden am Hauptbahnhof neben den normalen Bahnhofsschildern „Hannover Hbf“ die Fahrgäste der Bahn begrüßt. Messen in Hannover, das sind neben der CeBIT und Hannover-Messe auch beispielsweise die ABF (Auto – Boot – Freizeit), die Agritechnica (weltweit größte Landtechnik-Messe), die EuroTier (Tierhaltung und -management), die Infa (Erlebnis- und Einkaufsmesse) oder die Ligna + (Holzverarbeitung). Auch zu diesen Messen organisiert die ÜSTRA meist zusätzliche Fahrten, Schwerpunkt des Messe-Verkehrs waren aber jedes Jahr die Hannover-Messe und die CeBIT.

Gegenüber Rekordwerten, etwa bei der Hannover-Messe 1985 (vor Abspaltung der CeBIT) mit über 800.000 Besuchern, sind die Besucherzahlen seit Jahren aber schwankend und inzwischen rückläufig. So zählte die ÜSTRA 2001 noch 604.000 Fahrgäste zur CeBIT. Nach Angaben der Messegesellschaft kamen 2008 noch 495.000 Besucher zur CeBIT, 2017 waren es nur noch rund 200.000. So kamen schon Anfang der 2000er-Jahre auch immer weniger Sonderzüge der DB nach Hannover. Heute wird die-

## 1983: Drei-Wagen-Züge

Im April 1983 werden erstmals Drei-Wagen-Züge aus Stadtbahnfahrzeugen auf der Messestrecke eingesetzt. Da hierfür eine Bahnsteiglänge von 85 Metern benötigt wird, wurde die Strecke entsprechend ausgebaut.

Noch im Fahrplan von 1957 findet sich diese „Gebrauchsanweisung“ für die Nutzer der damals noch recht modernen Großraumwagen: So geht Fahrgastfluss! SLG. JÖRG ZIMMER



Typisch auf der Linie 8 sind lange Züge aus einem Tw 2000 und einem Doppel-Tw 2500 wie hier mit den Tw 2038 und 2537 am 17. September 2013 auf dem Weg zur Messe in Höhe des Döhrener Turms







Eine Sonderfahrt zur Erinnerung an die Dreifach-Tw-6000 im Messe-Verkehr, hier mit dem führenden Tw 6001 am 1. April 2013 an der Gartenburgstraße kurz vor der Überführung über die DB-Strecken



Zu Messezeiten verstärkt die Linie 18 als Ergänzung der Linie des Angebot und bietet einen Fünf-Minuten-Takt zur Messe. Tw 2024 begegnet am 17. September 2013 dem ÜSTRA-Arbeitstriebwagen 808

ser Verkehr – abgesehen von einzelnen, meist von Firmen gecharterten Sonderzügen – fast nur noch über planmäßige ICE- und IC-Fernzüge abgewickelt, die in Hannover-Messe/Laatzten einen zusätzlichen Halt haben. Dazu kommen eine separate S-Bahn-Linie von und zum Flughafen während der Messe und natürlich die zusätzlichen Fahrten der ÜSTRA, die weiterhin einen beträchtlichen Teil der Besucher transportieren. Pro Tag können das zwischen 30.000 und 50.000

zusätzliche Fahrgäste sein. Dafür werden während der Messen auch beispielsweise Tw 2000 von anderen Linien zugunsten der Messe-Linien abgezogen und durch Tw 6000 ersetzt. Inzwischen baut sich jedoch durch die laufende Anlieferung der neuen Tw 3000 eine gewisse Reserve auf. Auch wenn die Besucherzahlen zurückgegangen sind, muss die ÜSTRA trotzdem die Verkehrsspitzen abdecken, denn die meisten Besucher kommen morgens innerhalb eines sehr kurzen Zeit-

raums. Abends erfolgt das Ganze in der Gegenrichtung. Auch sind inzwischen alle Halte der Messe-Linie auf Hochbahnsteige umgerüstet worden, die sogar den Einsatz von bis zu 100 Meter langen Vier-Wagen-Zügen des Tw 2000 ermöglichen. Angesichts der aktuellen Besucherzahlen ist der derzeitige Messe-Verkehr der ÜSTRA eher entspannte Routine, mit den oben geschilderten langjährigen Erfahrungen ist man aber jederzeit für Spitzen gerüstet.

JÜRGEN HÖRSTEL



Tw 27 wartet 1957 mit zwei nur wenige Jahre alten Bw der Serie 1101–1140 (Elze 1950/51) im Betriebshof Döhren auf die Abfahrt zum Messegeleände

JÖRG ZIMMER

ANZEIGE


**Universal Transport**  
 ... don't worry, be **heavy** !

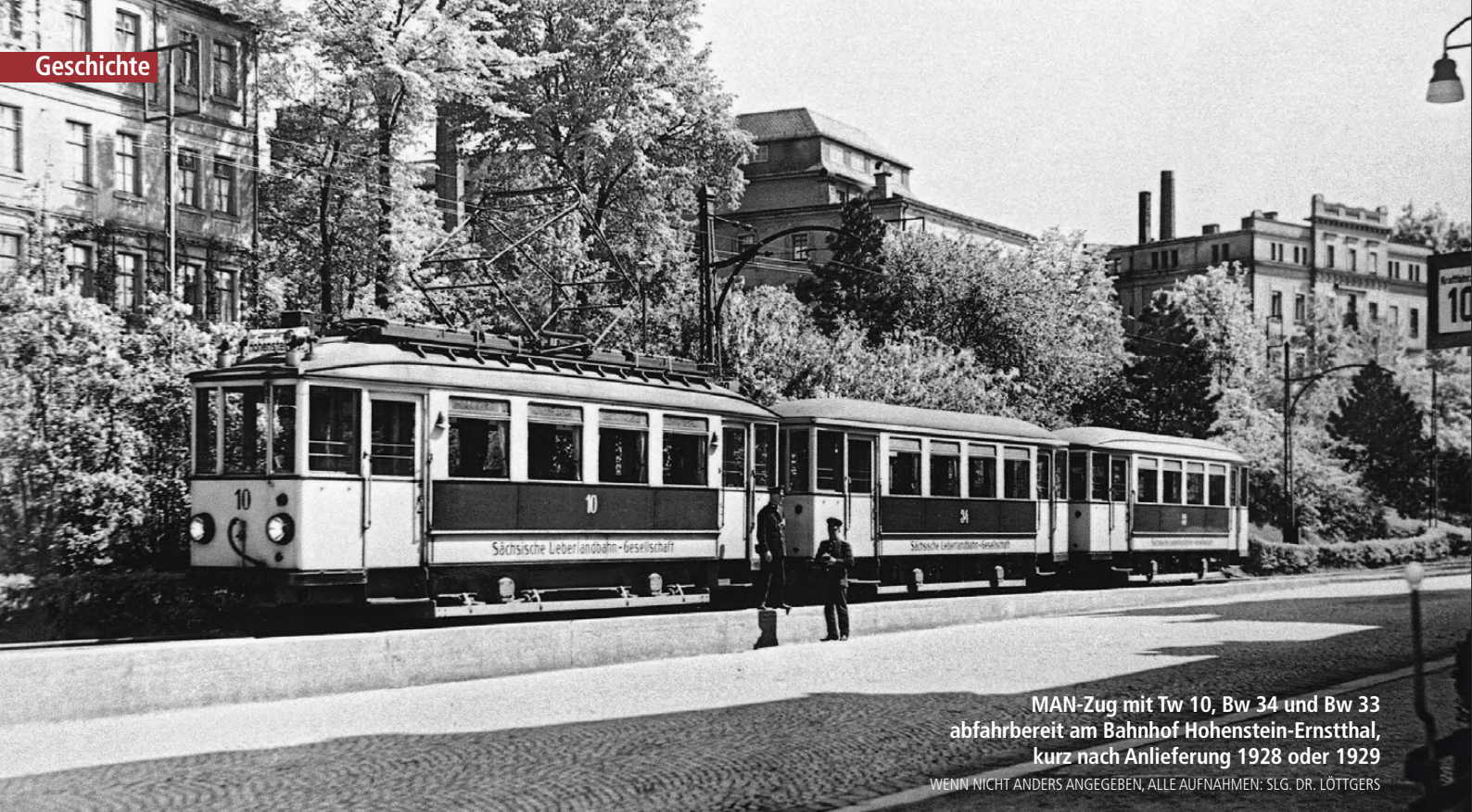







[www.universal-transport.com](http://www.universal-transport.com)





MAN-Zug mit Tw 10, Bw 34 und Bw 33  
abfahrbereit am Bahnhof Hohenstein-Ernstthal,  
kurz nach Anlieferung 1928 oder 1929

WENN NICHT ANDERS ANGEZEIGT, ALLE AUFNAHMEN: SLG. DR. LÖTTGERS

# Durchs sächsische Steinkohlerevier

**Die SÜG-Überlandbahn von Hohenstein-Ernstthal nach Oelsnitz** ■ Von 1913 bis 1960 verkehrte eine Überland-Straßenbahn zwischen Hohenstein-Ernstthal nach Oelsnitz. Teil 1 unserer Geschichte widmet sich der komplizierten Entstehungsgeschichte und der Streckenausrüstung der landschaftlich reizvollen Meterspurbahn in einem heute längst vergessenen Kohlenrevier

**D**ie am 18. Januar 1898 gegründete Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und -Betrieb (BBB) bzw. die fünf Monate später von fast dem gleichen Aktionärskreis als Effekten-Holding ins Leben gerufenen Deutschen Eisenbahngesellschaft AG (DEAG) waren Erbauerin, Betriebsführerin und Eigentümerin der Sächsischen Überlandbahn GmbH (SÜG), die ebenso wie BBB und DEAG ihren Sitz in der Moselstraße 2 in Frankfurt (Main) hatte. Gut einen Monat nach Kriegsende wurde die SÜG am 1. Juli 1946 enteignet und fünf Jahre später in einen Volkseigenen Betrieb umgewandelt, der bis 1960 bestand.

## Kummer plant

Zunächst allerdings versuchten sich andere Unternehmer an der Planung für diese Über-

land-Straßenbahn, wobei Oskar-Ludwig Kummer das Verdienst zukommt, zumindest die Grundlinien für dieses Unternehmen vorgegeben zu haben. Seine Actien-Gesellschaft Elektrizitätswerke vormals O. L. Kummer Co in Niedersiedlitz bei Dresden war seit den 1890er-Jahren groß im Straßenbahngeschäft tätig. Kummers Spuren reichten vom fernen Helsinki bis ins Rheinland und nach Westfalen. Er liebte ähnlich wie Friedrich Lenz klangvolle Unternehmensnamen für seine mehr oder minder kleinen Bahnen – wie etwa die Westfälische Kleinbahnen, Keimzelle der späteren Iserlohner Kreisbahn und der Paderborner PESAG. In der Straßenbahngeschichte aber erwarb er sich einen eher unrühmlichen Namen.

Die von ihm entwickelten Motoren und Fahrschalter bewährten sich nämlich nicht,

sondern mussten in den meisten Fällen schon nach wenigen Jahren durch Modelle anderer Hersteller ersetzt werden. Die von ihm konzipierten Wagenkästen, die Busch und andere Waggonfabriken im Auftrag Kummers bauten und mit Kummer-Elektrik und Kummer-Untergestellen versahen, waren teilweise so instabil, dass die Seitenscheiben in Kurven zersprangen und die Fensteröffnungen deshalb durch zusätzliche Rahmen versteift werden mussten. Und die von ihm billig gebauten Strecken mussten oft schon nach wenigen Jahren im Unterbau stabilisiert und im Oberbau erneuert werden.

## Konkurs bei Kummer

Von daher kann man eher von Glück sagen, dass sein Unternehmen vor Baubeginn in Hohenstein-Ernstthal in Konkurs ging und



## Hohenstein-Ernstthal – Oelsnitz im Detail

Stammlinie Personenbahnhof Hohenstein-Ernstthal – Oelsnitz	10,918 km
Stadtlinie Bahnhof Hohenstein – Marktplatz Ernstthal	1,200 km
Zweigstrecke zum Güterbahnhof Hohenstein-Ernstthal	0,540 km
Zweigstrecke zum Plutoschacht in Gersdorf	1,230 km
Zweigstrecke zur Kaisergrube in Gersdorf	0,336 km

Kummer der Straßenbahn nach Oelsnitz erspart blieb. Zumindest Kummers Planung hinsichtlich der Streckenführung allerdings konnte weitgehend übernommen werden.

Innerhalb weniger Wochen entwickelte Kummer im November 1897 das Konzept einer elektrischen Straßenbahn Hohenstein – Oelsnitz samt Zweigstrecke Oberhermsdorf – Wüstenbrand und bat Ende des Monats beim Sächsischen Innenministerium darum, mit den Vorarbeiten beginnen zu dürfen. Die Antwort aus Dresden verzögerte sich, Kummer widmete sich einstweilen anderen Projekten, verzettelte sich und schaffte es erst am 2. Juli 1900, die Detailplanungen vorzulegen, die 14,224 Kilometer meterspurige Strecken umfassten.

Im Güterverkehr sollten nach Kummers Planungen sowohl schmalspurige Güterwagen als auch „Landstraßenwagen mit Spureinrichtung“ zum Einsatz kommen. Hinter Letzteren verbergen sich vermutlich die Anfang des Jahrhunderts mit mäßigem Erfolg von Arthur Koppel auf den Markt gebrachten so genannten „Transporteure“, die Fuhrwerke huckepack nahmen und unter anderem in Braunschweig und Detmold zum Einsatz kamen.

Am 19. März 1901 erteilte das Dresdner Innenministerium Kummer die beantragte Konzession, aber bereits drei Monate später meldete Kummer am 14. Juni 1901 Konkurs an.

### DEAG und BBB machen das Rennen

Fast zehn Jahre lang herrschte geschäftiges Treiben, ohne dass etwas Konkretes dabei herauskam. Namhafte und weniger bekannte Bahnbaufirmen zeigten Interesse am Bau der Überlandstraßenbahn von Hohenstein-Ernstthal nach Oelsnitz, ließen sich auch für Zweiglinien und Streckenverlängerungen begeistern. Aber letztlich kamen die Vorstellungen der betroffenen Gemeinden nicht unter einen Hut – und die Frage der Finanzierung spielte wohl auch noch eine gewichtige Rolle.

Das Rennen machten Ende 1910 die Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und -Betrieb (BBB) und die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG (DEAG). Sie erklärten sich bereit, die Finanzierung der zukünftigen Überlandstraßenbahn zu übernehmen und gründeten am 19. Januar 1911 in Frankfurt (Main) die Sächsische Überlandbahn-Gesellschaft mbH (SÜG). Die Konzession zum Bau und

Ein Zweiwagenzug mit Bw 28 in Gersdorf, im Hintergrund rechts Rathaus und Schule, um 1920

SLG. JÖRG RUDAT



Betrieb der Stammlinie Hohenstein-Ernstthal – Oelsnitz samt Zweiglinie nach Lugau und Stadtlinie in Hohenstein-Ernstthal datiert auf den 17. März 1911 und war zu nächst auf 50 Jahre befristet. In den 1920er-Jahren wurde sie bis zum 31. Dezember 1966 erweitert.

Das Gesellschaftskapital der SÜG belief sich auf 1,4 Millionen Mark, von denen die DEAG entsprechend ihrer Funktion als Effekten-Holding den Löwenanteil, nämlich

1,39 Millionen Mark hielt, während die BBB 10.000 Mark trug. Der BBB, die 1929 den Namen der „neuen“ Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG DEGA angenommen hatte, oblag bis 1945 auch die Betriebsführung der SÜG. Im Gegensatz zu den meisten anderen Konzernbahnen besaß die SÜG nicht die Rechtsform einer Aktiengesellschaft, sondern sie wurde als GmbH geführt. Die Gesellschaftsanteile wurden also nicht wie Aktien auf dem Markt gehandelt,



**LINKS** Ausschnitt aus dem „Koch/Opitz“ (Eisenbahn- und Verkehrs-Atlas von Europa) 1925. Staatsbahnstrecken grün, Überlandbahn gelb. Bemerkenswert sind die vielen Steinkohlengruben im südlichen Streckenteil

Betriebshof Hohenstein-Ernstthal 1928 oder 1929 mit (von links) Tw 6, 3, 1, 4 vor der Wagenhalle und Tw 10 vor der Werkstatt

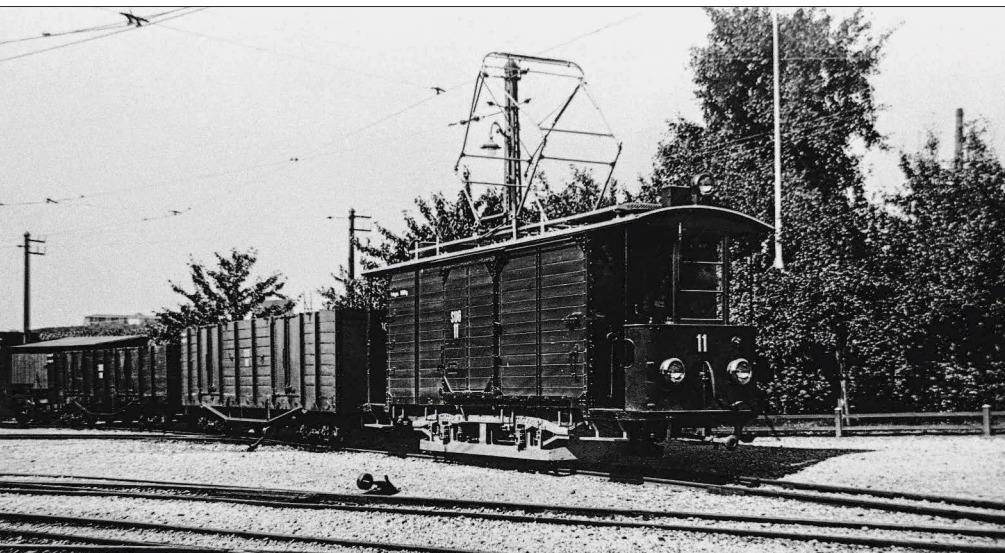






Tw 10 auf der Bergfahrt nach Oelsnitz an der Weiche 5 in Lugau

Güter-Tw 11 mit OO 107 – dem einzigen Güterwagen mit 20 Tonnen Ladegewicht – auf dem Gelände des Btbf Hohenstein-Ernstthal, vermutlich 1928/29



sondern allenfalls unter den beteiligten Interessenten – also BBB, DEAG/DEGA oder den Anliegergemeinden – „verschoben“.

### Konzession auch für Güterverkehr

Die Konzession schloss auch den Güterverkehr mit ein, wobei von vornherein feststand, dass dieser eher untergeordnete Bedeutung haben würde. Für den Güterverkehr bestand am Güterbahnhof Hohenstein-Ernstthal ein Anschluss zur Staatsbahnstrecke Chemnitz – Glauchau. Wegen der geringen Erwartungen an diesen Betriebszweig wurde niemals erwogen, auch in Oelsnitz zur Strecke Stollberg – Glauchau einen solchen Staatsbahnanschluss herzustellen. Rollbockbetrieb kam wegen der steigungsreichen Strecke zudem sowieso nicht infrage, und an einer Normalspurstrasse bestand wegen des zusätzlichen Trassierungsaufwandes kein Interesse.

Am 15. Februar 1913 fand die feierliche Eröffnung der SÜG statt. Die Siemens-Schuckert-Werke (SSW) zeichneten für die elektrische Ausrüstung der Bahn – Fahrdrathspannung 1.000 Volt – verantwortlich, während die Trieb- und Beiwagen in ihrem

mechanischen Teil von der Aktiengesellschaft für Eisenbahn- und Militärbedarf in Weimar stammten. Zwei Tage später, am 17. Februar 1913, wurde der planmäßige Personenverkehr aufgenommen.

### Die Streckenausrüstung

Zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme im Februar 1913 betrug die Distanz von Streckenende zu Streckenende 11,35 Kilometer. Verlegt waren insgesamt 12,80 Kilometer Gleis, nämlich 3,42 Kilometer Vignolgeise (Holzschwellen mit Schienen Profil NP 102a auf Schotterbett) und 9,38 Kilometer Rillenschienen (Profil Phoenix 25D mit Spurstangen auf Schotterbett). Durch Streckenverkürzungen in Oelsnitz verringerte sich die Streckenlänge 1935 auf 10,85 Kilometer, von denen 2,66 Kilometer auf eigenem Bahnkörper und 8,19 Kilometer auf öffentlichen Straßen lagen. 1939 waren insgesamt 14,25 Kilometer Gleise vorhanden.

Auf ihrem Weg von Hohenstein-Ernstthal nach Oelsnitz überwand die Strecke einen Höhenunterschied von 118,88 Metern. Von 343,33 Meter über NN im Bahnhof Hohenstein-Ernstthal fiel sie bis zur Lungwitz-

bachbrücke in Streckenkilometer 2,38 Kilometer zunächst auf 293,76 Meter über NN ab – durchschnittliches Gefälle 22,7 Promille, zwischen der Haltestelle Goldbach-Restaurant und Weiche 1 sogar bis zu 47,6 Promille. Vom tiefsten Punkt der Strecke ging es dann fast fünf Kilometer lang mit durchschnittlich 12,5 Promille wieder bergauf. Am Rathaus in Oelsnitz waren 363,07 Meter über NN erreicht.

### Tatsächlich Güterverkehr

10,53 Kilometer Strecke wurden 1939 offiziell auch für den Güterverkehr genutzt, nämlich die 0,38 Kilometer Anschlussstrecke an den Güterbahnhof Hohenstein-Ernstthal, die in Streckenkilometer 0,70 auf die Straßenbahnlinie traf und die 10,15 Kilometer von dort bis zum Streckenendpunkt in Kilometer 10,85. In Streckenkilometer 6,29 lag die Güterladestelle Gersdorf. Sie bestand aus einem beidseitig an das Streckengleis angebundenen Gleis samt Güterschuppen.

Die drei Anschlussgleise in Kilometer 2,52 (Uhlig-Mühle in Hermsdorf), 4,10 (Kohlenstaubfabrik Max Steinbach in





Der MAN-Dreiwagenzug aus Tw 10+Bw 35+Bw 33 hat auf seiner Fahrt nach Oelsnitz gerade die Uhlig-Weiche passiert. Am rechten Bildrand das imposante Gebäude der Uhlig-Mühle



Gersdorf) und 7,46 (Dampfkesselfabrik Franz & Sohn, „Kesselschmiede“ in Lugau) hatten insgesamt eine Länge von 0,43 Kilometern. Kohlenstaubfabrik und Kesselschmiede gingen 1929/30 in Konkurs. Ihre beiden Anschlussgleise wurden aber in der 1939er-Straßenbahnstatistik immer noch erwähnt, sodass anzunehmen ist, dass hier zumindest in bescheidenem Umfang auch nach 1930 noch Güterverkehr stattfand. Der mit Abstand wichtigste Anschlusskunde war allemal die Uhlig-

Mühle, die auch zu DDR-Zeiten auf der Schiene bedient wurde.

Die eingleisige Strecke verfügte bei Betriebseröffnung über sechs Ausweichen, offiziell als „Weiche 1“ bis „Weiche 6“ bezeichnet, von denen vier bis 1942 wieder ausgebaut wurden, da sie für Zugkreuzungen nicht mehr gebraucht wurden. Die unmittelbar nördlich des Anschlusses Uhlig-Mühle liegende „Uhlig-Weiche“ allerdings wurde nicht in diese Zählung mit aufgenommen. Außerdem lagen an den Strecken-

endpunkten am Personenbahnhof in Hohenstein-Ernstthal und am Rathaus Oelsnitz Umfahrungsweichen.

Wagenhalle und Werkstatt befanden sich an der Goldbachstraße in Hohenstein-Ernstthal, wo in Streckenkilometer 0,84 ein Gleis zum Betriebshof abzweigte. Dessen in Stahlbeton-Bauweise errichtete sechsgleisige Wagenhalle mit nebenliegender Werkstatt unterscheidet sich deutlich von den oftmals gesichtslosen Standardbauten jener Jahre. Direkt anschließend an das Betriebsgelände befand sich das zweigeschossige Direktionsgebäude. Im Zusammenhang mit der Modernisierung des Wagenparks wurde in Oelsnitz (Streckenkilometer 9,20) 1928 eine zweite, dreigleisige Wagenhalle errichtet. DR. ROLF LÖTTGERS

*Teil 2 im nächsten Heft widmet sich den Fahrzeugen und der Betriebsgeschichte der Bahn bis 1945*

## Literatur

- Schatz, Scholze, Karkuschke: Die Straßenbahn Hohenstein-Ernstthal – Oelsnitz (Erzgeb.), Verlag Kenning 2003.



Wagenhalle Oelsnitz mit Tw 10. Auch auf diesem Bild ist der Geländeanstieg deutlich auszumachen



Vorfrühling am Zürichberg: „Sänfte“ Be 4/8 2101 fährt durch die Gloriosastrasse oberhalb der Platte bergwärts und erreicht demnächst die berühmte Gloriakurve beim Physikgebäude der ETH

ALLE AUFNAHMEN: HANS BODMER



# Vom Kurbeli über die Mirage zum Cobra

**Der Fahrzeugeinsatz am Zürichberg** ■ Sehr abwechslungsreich war der Fahrzeugeinsatz auf den Linien zum Zürichberg. Zunächst wurden die alten Zweiachser durch Vierachser ersetzt, bis das steigende Fahrgastaufkommen zum Ersatz durch Gelenkzügen führte

In den ersten drei Teilen der Zürichberg-Geschichte in SM 5, 6 und 8/2017 hatten wir über die Geschichte der Linien berichtet, der heutige Teil schließt mit dem Fahrzeugeinsatz bis heute ab.

Der Zoologische Garten von Zürich, der Zoo, wurde am 15. September 1929 eröffnet und liegt in der Nähe der Allmend Fluntern. Aus diesem Grund wurde die Haltestelle Allmend Fluntern im Jahr 1952 in Zoo umbenannt. Der Zoologische Garten ist heute ein sehr beliebtes Ausflugsziel und kann heute direkt ab Hauptbahnhof mit der Linie 6 erreicht werden. An Sonntagnachmittagen wird auch die Linie 5 zum Zoo geführt.

Ein weiteres Ausflugsziel sind auch die Sportanlagen im Dolder, wo im Jahr 1934 das Dolder Wellenbad und die Kunsteisbahn eröffnet wurden. Die Wälder des Zürich- und Adlisberges sind Naherholungsgebiete, die auch zum Wandern einladen und durch die Tramlinien 5 und 6 sowie die Dolder-Zahnradbahn vom Römerhof aus erschlossen werden. Das Quartier Fluntern hat sich seither zu einem der schönsten und ruhigsten Wohngebiete der Stadt Zürich entwickelt, viele Villen sind entstanden. Im unteren Teil von Fluntern sind viele Bildungsmöglichkeiten wie die Kantonschule und Gymnasien entstanden. Auch findet ein laufender Ausbau der Universität,

der ETH und des Universitätsspital und anderer Spitäler statt. Seit dem 19. Juni 1942 erschließt auch die Trolleybuslinie A (heute Linie 33) das Quartier Fluntern. Sie führt vom Albisriederplatz nach Oberstass bis zum Spyriplatz und wurde am 20. Oktober 1947 zum Toblerplatz und zur Kirche Fluntern erweitert. Am 2. November 1998 gab es nochmals eine Verlängerung von der Kirche Fluntern aus durch die Bergstrasse hinunter durch das Quartier Hottingen zum Klusplatz und weiter zur Endstation nach Tiefenbrunnen. Am 30. April 1931 wurde das Depot Fluntern als Tramdepot aufgehoben und die Gleisanlagen abgebrochen. Bis zum Mai 1940 wurden dort ein Teil der Au-



tobusse der StStZ abgestellt, als der Busbetrieb kriegsbedingt eingeschränkt wurde. Mit der Beschaffung von 25 neuen Trolleybussen in den Jahren 1948 und 1949 wurde dieses Gebäude in ein Trolleybusdepot umfunktioniert und kam am 15. Oktober 1948 in Betrieb. Es beherbergte zwölf Kursfahrzeuge der Trolleybuslinie 33. Diese bestand bis zum Herbst 1969, als es im Zuge der Neugestaltung der Tramanlage mit Kehrschleife bei der Kirche Fluntern am Vorderberg abgerissen und durch Wohnbauten ersetzt wurde.

### Modernere Fahrzeuge

Nachdem die angestammten Fahrzeuge der ZZB und der ESZ bis weit in die 20er-Jahre nach Fluntern, Hottingen und Oberstrass eingesetzt wurden, kamen natürlich auch Fahrzeuge zum Einsatz, die die StStZ beschafft hat. Auf der Linie 5 und 6 kamen in den späteren 1920er-Jahren vermehrt die so genannten Bertschingerwagen Ce 2/2 144–236 zum Einsatz. Die ursprünglichen Fahrzeuge von ESZ und ZZB wurden 1926–1927 zu Anhängewagen umgebaut und blieben den Zürichberglinien weiter bis zu ihrer Ausrangierung um 1942 treu. In den frühen 50er-Jahren wurden die Bertschingerwagen auf der Linie 6 durch die Wagenserie Ce 2/2 241–260 ersetzt. Diese wurden von der 1954 stillgelegten Linie 1 abgezogen. Dies waren auch die ersten Quersitz-Motorwagen, die die StStZ im Jahr 1919 beschaffte. Auf der Linie 5, welche die lange Strecke vom Zoo via Bellevue – Paradeplatz, quer durch das Stadtzentrum zum Üetliberg-Abhang gegenüber des Zürichbergs, zum Triemli bediente, wurde sie durch die „Kurbeli“ der Serie Ce 4/4 351–370 (Baujahr 1940–1945) ersetzt. Als Anhängewagen kamen zuerst die Längssitz-Serie C2 501–572 zum Einsatz. In diesem Zeitraum war meist auch ein einzelner „Elefant“ der Serie Ce 4/4 301–350 auf der Linie 5 unterwegs. Als dann auch die kleinen Längssitz-Anhängewagen C2 501–572 den Dienst quittierten, kamen auf der Linie 5 die „Kurbeli“ Be 4/4 1371–1415 (Baujahr 1947–1954) mit den zweiachsigen Quersitzer B2 641–710 in den Dienst. Diese wurden später durch die vierachsigen Anhängewagen B4 711–770 ersetzt, um mehr Passagierkapazität zu gewinnen. Dies blieb im Prinzip so erhalten bis die „Kurbeli“ Ende der 90er-Jahre allmählich ausrangiert wurden.

### Veteranen auf Linie 6

Auf der Linie 6 blieben noch bis zum Sommer 1972 zweiachsige Zweirichtungswagen in Betrieb. Der Grund war die noch fehlende Wendeschleife bei der Kirche Fluntern. Nachdem die Wagenserie Ce 2/2 241–260 (später 1241–1260) vollständig bis 1966 aus dem Betrieb kamen, wurden

## Motorwagentypen der StStZ/VBZ – Einsatz am Zürichberg auf Linie 5 + 6

### Motorwagen, vierachsig und Gelenkwagen

Bez.	Nummer	Kurzbeschreibung	Ausrangierung / Abbr.
Ce 4/4	301–350	„Elefanten“ Baujahr 1929–1931; SWS, MFO	1967–1968...1972
Ce 4/4	351–370	„Kurbeli“; 1940–1945	1980 ... 1996
Be 4/4	1371–1375	„Kurbeli“; 1947 (BBC)	1978 ... 1987
Be 4/4	1376–1415	„Kurbeli“; 1947–1954	1975 ... 1995
Be 4/4	1519–1550	„Pedaler – BBC“; 1949–1952	1978 ... 1987
Be 4/4	1551–1552	„Pedaler – MFO“; 1949	1987 und 1991
Be 4/4	1416–1430	„Karpfen“; 1959–1960; SWS-MFO	2006–2007 (Vinnitsa)
Be 6/6	1801	Gelenkwagen – Prototyp; SIG-BBC	2001
Be 4/6	1601–1690	„Mirage“; 1966–1968	2010 ... 2012 (Vinnitsa)
Be 4/6	2001–2098	„Tram2000“; 1976–1987	–
Be 4/6	2301–2315	„Tram2000-mot. Anh.wg.“; 1978	–
Be 2/4	2401–2420	„Tram2000-Pony“; 1985–1987	–
Be 2/4	2421–2435	„Tram2000-Pony“; 1992	–
Be 4/8	2099–2121	„Tram2000-Sänfte“; 1991–1992	–
Be 5/6	3001–3088	„Cobra“; 2006–2010	–



Abschied der letzten Zweiachs-Motorwagen Be 2/2 1001–1028 auf dem Netz der VBZ am 7. Juli 1972. Zu diesem Anlass wurden alle Fahrzeuge der Linie 6 bunt bemalt. Auf dem Bild der goldene Be 2/2 1018 bei der Haltestelle Haldenegg

### Fahrzeugbezeichnungen für Triebwagen

Mit Beginn des Sommerfahrplanes am 3. Juni 1956 wurde das Dreiklassensystem der meisten europäischen Bahnen in das heute noch gültige Zweiklassensystem umgewandelt. Zur neuen ersten Klasse wurden die alte erste und die alte zweite Klasse zusammengefasst und die alte dritte Klasse wurde neu zur zweiten Klasse. Die VBZ passte die Bezeichnungen für ihre Straßenbahnwagen an, sodass die Bezeichnungen von C bzw. Ce zu B bzw. Be änderten.

A	Wagen 1. Klasse (zusammengefasst zur 1. Klasse) → A
B	Wagen 2. Klasse (zusammengefasst mit 1. Klasse) → A
C	Wagen 3. Klasse (umbenannt in 2. Klasse) → B
X	Dienstfahrzeug
e	Elektrisches Triebfahrzeug mit Stromabnehmer
2/2	als Bruch geschrieben: Zähler = Anzahl angetriebene Achsen; Nenner = Totale Achszahl
4/6	von total sechs Achsen sind vier mit Fahrmotoren angetrieben





„Kurbeli“ Be 4/4 1397 auf der Linie 6 am Paradeplatz unterwegs zur Endhaltestelle Bahnhof Enge am 22. März 1994. Vier Jahre später wurden die letzten Exemplare abgestellt



„Cobra“ Be 5/6 3049 macht für die kommende Tramverlängerung Tram West nach Altstetten Werbung. Die Aufnahme entstand an der Haltestelle Zoo am 12. November 2011

## Umnummerierungen

Ab dem 1. Januar 1947 wurden die meisten Triebfahrzeuge der städtischen Strassenbahn Zürich umnummeriert. Die ursprüngliche Nummer wurde um 1000 erhöht, z.B. Ce 2/2 Nr. 1 auf Nr. 1001, Ce 4/4 Nr. 351 auf 1351 usw. Die Ce 4/4 Nr. 401–418 bekamen die Nummern 1501–1518.

kamen ab und zu auch noch vereinzelt „Elefanten“ oder Gelenkwagen des Typs Mirage zu Hilfe. Durch die ständigen Ausbauten des Zürcher Zoos musste das Angebot des öffentlichen Verkehrs ständig angepasst werden. Die Solowagen der „Pedaler“ vermochten auch nicht sehr lange den stark zunehmenden Verkehr, vor allem auf der Strecke hinauf zur ETH und Universitätsspital, bewältigen. Mit der Ablieferung der Be 4/6 2001–2045 und 2301–2315 des Typs Tram2000 war das weitere Schicksal der Pedalwagen vorgezeichnet, sie wurden bald vollständig durch Be 4/4 1376–1415 mit den Anhängewagen B4 711–770 ersetzt. So endete am 24. Mai 1980 mit dem Be 4/4 1551 der Einsatz der leichten Motorwagen auf der Bergstrecke zum Zürichberg. In den 70- und 80er-Jahren war meist auch der von SIG und BBC gebaute Gelenkwagen-Prototyp Be 6/6 1801 auf der Linie 5 oder 9 und in speziellen Fällen auch auf der Linie 6 anzutreffen. Im Juni 1987 erfolgten schließlich die letzten Einsätze der „Pedaler“ auch auf der Linie 4. Am 19. Mai 1998 fuhr der Be 4/4 1409+B4 757 vom Depot Irchel aus als letzter „Kurbelzug“ in der Morgenspitze auf der Linie 5. Damit sind die Leichtmotorwagen Be-4/4-Pedaler und die mittelschweren Motorwagen Be-4/4-Kurbeli vollständig aus dem Straßenbild Zürichs verschwunden.

## Gelenkwagen kommen

Mit der Beschaffung der Mirage-Gelenkwagen Be 4/6 Nr. 1601–1690, 1691–1726 in den 1970er-Jahren und der Tram2000-Be 4/6 Nr. 2001–2098 in den Jahren 1976–1987 kamen dann auf der Linie 5 und 6 vermehrt die Be 4/4 1416–1430 mit den dazu passenden Anhängewagen B4 771–786, die „Karpfenzüge“, zum Einsatz. Diese verkehrten bis zum Dezember 2006, als sie ebenfalls ausgemustert und im Januar 2007 nach Vinnitsa in die Ukraine verschenkt wurden. Seither traten vermehrt die Mirages und Tram2000 auf der Linie 5 und 6 in Erscheinung. Die Mirages wurden dann ebenfalls ab Herbst 2005 nach und nach ausrangiert. Ein großer Teil der Be 4/6 1601–1690 wurde ebenfalls nach Vinnitsa verschenkt, wo sie eine zweite Heimat erhielten. Die „Blinden Kühe“ Be 4/6 1691–1726 (motorisierte Anhängewagen ohne Führerstand) wurden jedoch bis auf die Er-

## Abkürzungen

ESZ	Elektrische Strassenbahn Zürich
ZZB	Zentrale Zürichbergbahn
StStZ	Städtische Strassenbahn Zürich
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich – VBZ Züri-Linie
SIG	Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen am Rheinflall
SWS	Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik, Schlieren
MFO	Maschinenfabrik Oerlikon, Zürich
GE	General Electric Co., Schenectady, N.Y. USA, Auslieferung durch UEG bzw. MFO und BBC
UEG	Union Elektrizitätsgesellschaft, Berlin (ab 1904 AEG); Lizenznehmer der GE-Motoren, Auslieferung durch MFO oder BBC
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule, Zürich

diese durch die „Schnellläufer“ der Serie Be 2/2 1001–1028 ersetzt. Diese Fahrzeuge fuhrten in der Regel im Solobetrieb. An Sonntagnachmittagen verkehrten sie sehr oft aber auch mit Anhängewagen der Serie B2 641–710 bis zum Zoo. Diese Fahrzeuge waren bis zum 7. Juli 1972 auf der Linie 6 im Einsatz, die Wendeschleife bei der Kirche Fluntern wurde am 19. August 1972 in

Betrieb genommen. Vom 8. Juli 1972 kamen die leichten Motorwagen die „Pedalwagen“ der mit stärkeren Fahrmotoren bestückten Serie Be 4/4 Nr. 1519–1550 auf die Linie 6 im Solobetrieb zum Einsatz. Zugeteilt waren die Wagen 1519–1524 und 1551–1552 vom Depot Irchelstrasse. Zeitweise verkehrten jedoch auch die „Kurbeli“ Be 4/4 1376–1415, und an Sonntagen





„Cobra“ Be 5/6 3043 fährt durch die Rämistrasse, vorbei am Unispital auf der Linie 6 am 12. Februar 2017 in Richtung Platte und weiter zum Zürichberg hinauf

## Literatur

- Herzog, S.: Die elektrischen Anlagen der Schweiz. Zürich: Verlag Albert Raustein, 1905.
- Schenker, P.: Die Strassenbahnen, insbesondere die neu eröffnete elektrische Strassenbahn in Zürich. In: Schweizerische Bauzeitung 23 (1894), Nr. 11, S. 69–71, Nr. 14, S. 88–90, Nr. 15, S. 95–99.
- Schenker, P.: Die Centrale Zürichbergbahn. In: Schweizerische Bauzeitung 27 (1896), Nr. 1, S. 1–5, Nr. 2, S. 10–13.
- Meyer, E.: Kraftgasanlagen und Versuche an der Dowsongas-Motorenanlage der Centralen Zürichbergbahn. In: Schweizerische Bauzeitung 27 (1896), Nr. 9, S. 57–59, Nr. 10, S. 65–66, Nr. 11, S. 72–76.
- Trüb, W.: 80 Jahre Zürcher Strassenbahnen. In: Separatdruck aus dem Eisenbahn-Amateur Nr. 8/1960 bis 11/1981
- Galliker, H.R.; Tramstadt. Zürich: Verlag Chronos, 1997

Auf der Linie 6 werden bei großem Andrang die sogenannten „Sänften“ Be 4/8 eingesetzt, hier 2105 bei der Endhaltestelle Zoo



satzteilsponder abgebrochen. Der letzte Einsatz der Mirages war am 30. Juni 2010 auf der Linie 2 mit den beiden Be 4/6 1685+1688.

Heute fahren auf der Linie 5 und 6 einerseits Fahrzeuge des Typ Tram2000 (Be 4/6 2001–2098) sowie die motorisierten Anhängewagen ohne Führerstand „Pony“ (Be 2/4 2401–2435) in gemischtem Betrieb mit den

„Sänften“ (Be 4/8 2099–2121) sowie den Cobras (Be 5/6 3001–3088).

## Museums-Aktivitäten

Der Verein „Aktion pro Sächsitram“ (APS) bemüht sich einerseits, einige Motor- und Anhängewagen zusammen mit der VBZ zu erhalten und andererseits jeweils im Frühjahr und im Herbst an zwei Sonntagen diese

auf der Linie 6 zwischen dem Hauptbahnhof und Zoo einzusetzen und so an das alte „Sächsitram“ zu erinnern. Erhalten dazu geblieben sind die beiden Schnellläufer Be 2/2 1009 und 1019 sowie die beiden Elefanten Be 4/4 1330 und 1350. Zu weiteren musealen Zwecken befinden sich noch der Ce 2/2 2 und Ce 4/4 321 im Tram-Museum Zürich.

HANS BODMER





FOLGE 51  
Dortmund  
„Das Depot“



Teilansicht des Depots in der Dortmunder Immermannstraße mit Blick Richtung Osten. Der Giebel im Vordergrund schließt die Haupthalle mit der Schiebebühne ab. Der Triebwagen 275 bildet einen authentischen Blickfang auf der Schiebebühne in der nun als Veranstaltungshalle nutzbaren ehemaligen Hauptwerkstatt

ROLF-ROLAND SCHOLZE

# Betriebshof mit „Inhalt“

Ein über 100 Jahre alter Betriebshof hat eine sinnvolle Nachnutzung als Zentrum für Handwerk, Kunst und kulturelle Veranstaltungen gefunden – an seine einstige Nutzung erinnert ein in der Halle aufgestellter restaurierter alter Zweiachser der Dortmunder Straßenbahn

**D**ie seit 1881 in Dortmund verkehrenden Straßenbahngesellschaften (Pferdebahn, ab 1884 auch Dampf- und ab 1894 elektrischer Betrieb) waren 1906 von der Stadt übernommen worden. Der neue Betrieb „Städtische Straßenbahnen Dortmund“ errichtete ein Jahr später an der Immermannstraße einen neuen Betriebshof, der die aus dem Jahr 1885 stammende Wagenhalle Fredenbaum ersetzte. 1914 übernahm die Stadt auch die bis dato selbständigen „Elektrische Straßenbahnen des Landkreises Dortmund“ zur neuen „Dortmunder Straßenbahnen GmbH“.

Für den Wagenpark des vergrößerten Unternehmens war der Ausbau des Betriebshofes Immermannstraße erforderlich. Von 1914 bis 1916 entstanden hier eine weitere Wagenhalle und daneben zur Erweiterung der Werkstattkapazitäten eine Hauptwerkstatt. Der Dortmunder Architekt Karl Pinno gab dem Ensemble ein neoklassizistisches Äußeres. Nach einem im „Depot“ aushängenden Lageplan gab es in der 89 mal 87 Meter großen Haupthalle beidseits der Schiebebühne insgesamt 19 Arbeitsstände, von denen nur fünf einen Gleisanschluss nach außen hatten. Für Großraum- und Gelenkwagen der späteren Jahre reichte die Schiebebühne allerdings nicht mehr aus. Sie wurden in einem Anbau

am Ende der Halle repariert. Die Anlage war bis 1973 vollständig in Betrieb. Am 14. Juni wurde der Betriebshof geschlossen und die Fahrzeuge im neuen Betriebshof Dorstfeld stationiert. Die Hauptwerkstatt in der Immermannstraße blieb jedoch noch bis 1996 in Betrieb.

In der Zwischenzeit (1990) waren die Gebäude als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt Dortmund aufgenommen worden. Im Sommer 1996 bezog der Verein „Depot“ e. V. die Räumlichkeiten und begann mit Bauarbeiten zur Umnutzung als „Zentrum für Handwerk, Kunst, Medien und Nachbarschaft“ unter Beachtung des Denkmalschutzes. Nach endgültiger Fertigstellung feierte das „Depot“ im September 2001 seine Eröffnung. Heute finden sich hier Ateliers, Studios, Werkstätten, Veranstaltungsräume, Theater, Kino und ein Restaurant. Seit dem 28. Januar 2011 steht der zuvor im Nahverkehrsmuseum Dortmund-Nette aufgearbeitete Triebwagen 275 als Blickfang und Reminiszenz an die frühere Funktion der Halle wieder auf der Schiebebühne. Das Depot gehört zur Route Industriekultur und ist Standort der Themenrouten Nr. 6 „Dortmund: Dreiklang Kohle, Stahl und Bier“ sowie Nr. 15 „Bahnen im Revier“. Infos über Öffnungszeiten und Veranstaltungen: [www.depotdortmund.de](http://www.depotdortmund.de)

ROLF-ROLAND SCHOLZE



# In Nenngröße N auf der richtigen Spur!

Alba Publikation GmbH & Co. KG, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Juli / August 4/2017

**NBAHN  
MAGAZIN**  
Fahrzeuge • Anlagen • Praxistipps

EUR 6,50 (D) · SFr 11,60 (CH) · EUR 7,20 (A) · EUR 7,60 (BeNeLux)

**Großer Lok-Test**  
Arnold, Fleischmann, Minitrix:  
Welche 221 bietet am Meisten?

**DR-Flair der 80er:**  
Kopfbahnhof und Bw

**DB-Nebenbahn-Idylle:**  
**Epoche III im  
Couchtisch**

**Alle 2 Monate  
neu am Kiosk!**

**Waldbahn-Bw in Nf**  
So bauen Sie ein faszinierendes  
Mini-Diorama

**Zugbildung: ÖBB-**  
Reisezüge seit 1970  
**Lok-Umbau:** So wird  
aus der E 18 von Piko  
die DRG-Variante  
**Workshop:** Schilder  
im Selbstbau

**Landschaftsbau:**  
So gestalten Sie Wildwiesen  
und Sumpflandschaften

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter  
[www.mykiosk.com](http://www.mykiosk.com) finden oder QR-Code scannen!  
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

[www.nbahnmagazin.de/abo](http://www.nbahnmagazin.de/abo)





■ Miniatur-Nahverkehr: Anlagen, Fahrzeuge, Tipps, Neuheiten



# Nach der Kirche geht's zur Modelltram

**KBGG in Stuttgart. Teil 2** ■ Auf 45 kleinen und großen Anlagen von Z bis IIm zeigen 290 Aussteller im Bad Cannstatter Museumsdepot die Welt der Miniatur-Straßenbahn



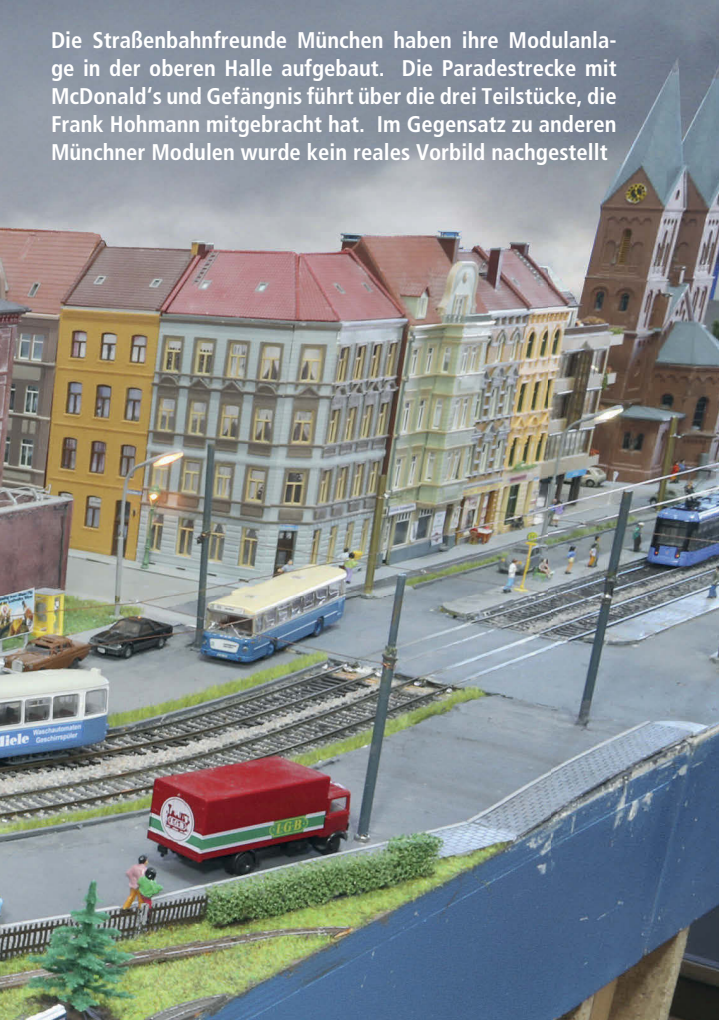
**A**m Sonntagmorgen, kurz vor 10 Uhr, sieht es vor der „Straßenbahnwelt Stuttgart“ im Stadtteil Bad Cannstatt nicht viel anders aus als auch schon am gestrigen Samstag. Die Sonne strahlt wieder vom blauen Maihimmel und verspricht, die 30-Grad-Grenze erneut schnell zu überschreiten. Es ist Tag 2 der gro-

ßen europäischen Modellstraßenbahn-Ausstellung „Kleine Bahn ganz groß“. Wie auch am Vortag warten jetzt wieder viele Besucher auf Öffnung und Einlass.

Im Vergleich zum ersten Veranstaltungstag gibt es aber doch einen wesentlichen Unterschied, die obere Ausstellungshalle ist geschlossen. Ein kleines Plakat am grauen Hal-



Die Straßenbahnfreunde München haben ihre Modulanlage in der oberen Halle aufgebaut. Die Paradestrecke mit McDonald's und Gefängnis führt über die drei Teilstücke, die Frank Hohmann mitgebracht hat. Im Gegensatz zu anderen Münchner Modulen wurde kein reales Vorbild nachgestellt



Die Münchner steuern ihre Tramanlage digital. Jeder Fahrer hat einen Wagen am Regler, den er wie bei der echten Straßenbahn auf Sicht fährt

lentos erklärt warum: „Zum Schutz des Hauptgottesdienstes darf dieser Ausstellungsteil erst ab 11 Uhr geöffnet werden.“ Das baden-württembergische Feiertagsgesetz verlangt, dass öffentliche Veranstaltungen wie KBGG erst dann beginnen dürfen. Im Gegensatz zur oberen Halle, die sonst als Fahrzeughalle dient, ist die untere Halle ein Museum, das nicht

unter die Beschränkung fällt. Aber auch vorm Öffnen des oberen Hallentors können die Besucher ungehindert von der unteren in die obere Ausstellungshalle wechseln. Hier freut sich Ingbert Neumeister auf Besucher, denen er seine zwei Kofferanlagen im Maßstab 1:160 zeigen kann. Seine in zwei Koffern untergebrachte Stadtanlage baute



Aus Roco-Modellen entstanden die zwei EP-Wagen in Poplackierung. Sie sind auf der H0-Gemeinschaftsanlage der Modellgruppe Südwest und den Modellbahn- und Eisenbahnfreunden Karlsruhe unterwegs und haben gerade den Bahnhof Fischweier auf der Albtalbahn erreicht



Bisher gab es auf der New Yorker Metroanlage von Thorsten Löbl und René Jonzeck nur Standmodelle. Brooklyns Tram sorgt nun für Bewegung



Uwe Lademann aus Frankfurt (Oder) hat den Raum innerhalb einer Wendeschleife für Piko-Plattenbauten und einen Biergarten genutzt. Die eingesetzten H0-Triebwagen sind Umbauten aus handelsüblichen Modellen





Jürgen Jaeschke baut seit Jahren an H0-Modulen nach Motiven seiner baden-württembergischen Heimat, fünf Anlagenteile hat er fertiggestellt. Vorbild fürs erste Modul war die Endstation der Freiburger Straßenbahn in Günterstal mit der Tordurchfahrt



Spur-Z-Anlagen sind selten. Siegfried Dinkelacker zeigt mit seinem „Neustadt“ im Maßstab 1:220, was alles auf kleinem Raum möglich ist



Bei Ralph Kurzendörfer geht's trotz DDR-Platte im Hintergrund amerikanisch zu. Die US-Tram stammt von Bowser, Riess lieferte den gelben PCC

er, um auf einem Quadratmeter möglichst viele Fahrmöglichkeiten unterzubringen. Eine zweigleisige Hauptstrecke mit einem Zwischenabzweig als zweiter Linie und einer in einem Gleisdreieck abzweigenden eingleisigen

Querstrecke auf insgesamt zwei Ebenen machen es möglich. Eine zweite, größere Anlage in L-Form baute Neumeister nach Karlsruher Vorbild. „Die einzelnen Module sind in je einem asymmetrischen U-förmigen

Rahmen eingeschraubt“, erklärt er. Zwei Stücke ergeben zusammen mit je einem Deckel eine geschlossene Transporteinheit, zusammen vier Koffer mit acht Modulen. „Ein Eckmodul als Verbindung zwischen

altem und neuen Anlagenteil fällt aus meinem Normrahmen und hat ein eigenes Transportköfferchen“, ergänzt Ingbert Neumeister. So kann er die halbe Anlage in jeweils 16 Kilogramm schweren Koffern stoß- und

Der Carl-Bellingrodt-Platz ist auf Holger Ott's H0-Anlage einer der Knotenpunkte des Straßenbahnverkehrs. Heute ist aber Sonntag und deshalb vergleichsweise nur wenig los. Der gelbe Essener Nf2 (Halling) muss warten, bis der zur Neusser Straßenbahn gehörende Zweiachserzug den Weg freigibt. Den Aufbau-Tw baute Guido Mandorf aus einem Hamann-Gehäuse und einem 3-D-Fahrgestell. Der Rheinbahn-Niederflurbeiwagen von 1938 ist komplett ein 3-D-Druck







Der Bahnhof Stuttgart-Möhringen war Betriebsmittelpunkt der Filderbahn, die Anfang der 1980er-Jahre in der Stuttgarter Straßenbahn aufging. Den normalspurigen Güterverkehr bewältigte damals eine MAK-Diesellok. Sie trifft hier auf einen meterspurigen Personenzug der Filderbahn

wassergeschützt auf einmal tragen. Gleich neben Neumeister haben die 1984 ursprünglich als Bürgerinitiative gegründeten „Straßenbahnfreunde München“ auf 27,5 Quadratmeter Fläche ihre aus neuen Modulen bestehende Anlage aufgebaut. Der Gründungszweck des Vereins war eigentlich der Kampf gegen die Abschaffung der Straßenbahn in München. „Mit dem Modellbau haben wir erst 2011 begonnen“, weiß Mitglied Frank Hohmann zu berichten.

### Politische Trammodule

Hohmann ist hier in Stuttgart mit drei eigenen H0-Modulen vertreten, die aber keine wirklichen Vorbilder in Bayerns Landeshauptstadt München haben. „Da wir ja eigentlich ein verkehrspolitischer Verein sind, bauen wir auch entsprechende Module“, ergänzt er aber schnell. „Die seit 1990 diskutierte, aber noch immer nicht gebaute Westtangente durch die Münchner Fürstenrieder Straße ist bei uns bereits in Betrieb.“ Für diese ab 2015 ent-

standenen Module wurde Swedtrams Rillenschienenprofil verbaut. Bei früheren Modulen kam Luna-Gleis zum Einsatz. Von Mitgliedern des Vereins stammen auch die schon im SM gezeigten Kleinstanlagen in Bierkisten. Entgegen unserer Beschreibung wurden die Kisten dafür aber nicht auf den Kopf gestellt – wie auch deutlich auf der Abbildung zu sehen war.

In der unteren Ausstellungshalle zeigt Thomas Mörbse seine H0m-Anlage mit dem Bahnhof Stuttgart-Möhringen. Was er eigentlich nur als Epoche-III-Diorama plante, hat sich zu einer richtigen Anlage ausgewachsen. Im Bahnhof Möhringen, der einst Betriebsmittelpunkt der Filderbahn war, treffen meterspurige Straßenbahn und normalspu-

rige Eisenbahn aufeinander. Für den Güterverkehr wurde bis 1983 eine MAK-Diesellokomotive, die der V 65 der Bundesbahn ähnlich war, eingesetzt. Das H0-Modell baute Thomas Mörbse aus einem Roco-Untergestell und einem im 3-D-Druck entstandenen Aufbau. Von dem alten Bahnhofsbau- de steht heute beim Vorbild nur



„So klein sind meine Modelle“, könnte Ingbert Neumeister (r.) den Besuchern seiner Anlagen gerade erklären. Dank des Maßstabs von 1:160 bringt er in zwei Koffern auf knapp einem Quadratmeter fast eine ganze Stadt mit Bahnhof und Straßenbahndepot unter. Wichtig waren ihm dabei möglichst viele Fahrmöglichkeiten

ANZEIGEN

## Straßenbahn-Bücher und Nahverkehrs-Literatur

Im Versand direkt nach Haus

<b>NEU</b> Tram Atlas Deutschland (4. Auflage 2016, Schwandl), 160 S., 17 x 24 cm, ~150 Farb-Abb., 17 Netzpläne	19,50 €
<b>ganz NEU</b> Trolleybus français en France et dans le Monde 1900-2016 (G. Muller jr.), 368 S., A4, 900 Abb.	63,00 €
<b>ganz NEU</b> Straßenbahn-Großraumwagen (Mieschke, Reuther, Schöber) westl. Produktion, ~250 S., A4, ~350 Fotos	45,00 €
<b>NEU</b> Mit der Straßenbahn durch das Berlin der 60er-Jahre (VII) 96 S., 21 x 24 cm, ~100 Abb., Linien 53, 54 + 63	22,80 €
<b>ganz NEU</b> Straßenbahnszenen Hamburg · Flensburg · Kiel (A. Luft, EK) von 1958, 96 S., 24 x 17, ~100 Fotos	19,80 €
<b>ganz NEU</b> Aufnahmen von der Straßenbahn in Mülheim und Oberhausen 1956-1974, Fotograf: Edward J. Bouwman	16,95 €
<b>ganz NEU</b> Nahverkehr in Zwickau (P. Kabbe, Sutton), Straßenbahn, O-Bus + Omnibusse in histor. Bildern, 128 S., 160 Abb.	20,00 €
<b>ganz NEU</b> Zeitreise durchs BÖGSTRALAND (A. Halwer, DGE-Med) Bd. 1 Geschichte der Linie 310 BO-WIT	29,50 €
<b>ganz NEU</b> Auf Schienen zur Schicht Straßenbahn Bottrop, Gladbeck, Kirchhellen (K. Giesen) Bd. 4 Vestische	26,80 €
<b>ganz NEU</b> Damals auf Linie 2 (Linhart, EK) 96 S., 24 x 17 cm, ~100 Abb. Linienbusse 60er- und 70er-Jahre	19,80 €
<b>ganz NEU</b> Tram-Atlas Mitteleuropa (Tschechien, Slowakei, Ungarn) 160 Seiten, 300 Farb-Fotos, alle Netzpläne	19,50 €
<b>ganz NEU</b> Tramwayparadies Wien (J. Biegener) von 1968 bis 2017, 96 S., A4 quer, 65 Schwarzweiß- + 118 Farb-Abb.	39,00 €
<b>ganz NEU</b> Auf den Spuren von Frank Kraus, Wiener Straßenbahn um 1950, 144 S., 140 Schwarzweiß-Abb.	34,00 €
<b>ganz NEU</b> Die Rittnerbahn, Schmalspurbahn am Berg ... 110 Jahre 144 S., A4, 113 hist. Aufn. + 34 Fahrzeugskizzen	35,00 €
<b>ganz NEU</b> Het openbaar vervoer in België 3 1970-1980, De hoopvolle jaren (Peters, PFT), 360 S., A4, > 500 Abb.	45,00 €
<b>ganz NEU</b> Sundsvalls spårvagnar en resa genom Träsket (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

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

# DÜWAG GT8

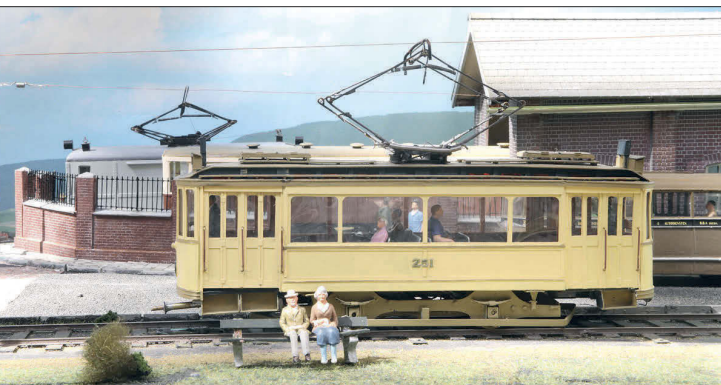
Jetzt schnell  
vorbestellen!



Für H0 und H0m - Zwei Wagennummern - Mit und ohne Antrieb/Digitalschnittstelle - Lieferbar ab September 2017

Sie finden uns im Internet oder fordern Sie einfach unsere kostenlose Versandliste an vom: Versandhandel BUS UND BAHN UND MEHR  
Geschwister-Scholl-Straße 20 · 33613 Bielefeld · Telefon 0521-8989250  
Fax 03221-1235464 · E-Mail: info@bus-und-bahn-und-mehr.de





Den Haags HTM-Tw 251 passiert gerade den Betriebshof. Rob Kievit betreibt seine Spur-0-Anlage im bei Niederländern beliebten Schaukasten



Boscastle heißt Oliver Haugs fiktive H0-Kleinstadt im amerikanischen Neu-England. Güterwagen werden auch vom Personentriebwagen befördert

noch der mittlere Teil. Nach der Übernahme des Verkehrs durch die Stuttgarter Straßenbahn sind auch die Meterspurgleise abgebaut worden. Nebenbei bei Alfred Spühr (82) kommt es zu einem Treffen der Modelltram-Dinosaurier. Hans Gog (86) aus Ulm, Schöpfer der legendären Gogtram, freut sich, an Spührs altem Original-Fahrschalter mal richtiges Tramfahrer-Gefühl zu erleben.

### Trammodelle allein zu Haus

Dass man auch ganz ohne Trammel ausstellen kann, muss Werner Jurkowski in Stuttgart feststellen. Auf seiner langsam wachsenden H0-Anlage wollte er eigentlich wieder seine zahlreichen Messing-Eigenbauten zeigen. Daraus wurde diesmal aber nichts, denn während er die Anlage dabei hatte, vergaß er



Der Tw 601 der Üstra gilt als „Mutter der hannoverschen Stadtbahnen“. Nach nur kurzem Einsatz wurde er nach Kanada verkauft. Nach 41 Jahren ist er jetzt dank Spendengelder an die Leine zurückgekehrt. Bei Wolfgang Mönch ist das neue Halling-Modell des Einzelgängers schon im Einsatz

die Modelle zu Hause in Berlin. Zum Glück findet sich in einer Transportkiste dann doch noch ein PCC-Trieb-

wagen, der einsam seine Runden drehen kann. Siegfried Dinkelacker und seine „Interessengemeinschaft

Spur Z“ haben neben der Anlage auch die Modelle dabei. Ihre Modellstadt „Neustadt“ zeigt eindrucksvoll, wie viel sich im Maßstab 1:220 auf wenig Raum unterbringen lässt. Spur-Z-Tram Anlagen gibt es nur wenige, was sich aber bei größerem Fahrzeugangebot durchaus ändern könnte. Angeblich soll noch über die Produktion von Düwag- und Tatra-Triebwagen nachdenken.

Zu den „Opfern“ des in der unteren Ausstellungshalle von den Dachfenstern verursachten grellen Lichtstreifen und den harten Schatten der Fensterstreben gehört auch Oliver Haug mit seiner auf drei Modulen untergebrachten H0-Anlage „Boscastle“. Seine „Boscastle Harbour, Bodmin & Tintagel Railroad“ setzt nach Einstellung des Personenverkehrs den verbliebenen straßen-



Einen kleinstädtischen Teil ihrer Heimatstadt zeigt dieses Modul der Magdeburger Straßenbahnfreunde. Aus dem Schoppensteg biegt ein Verstärkerwagen in die Curiestraße ab, während der stadteinwärts fahrende Gotha-Arbeitswagen gerade von einem Barkas B1000 der Schnellen Medizinischen Hilfe (SMH) rechts überholt wurde





Seit 60 Jahren baut Gerhard Jäkle die Typen der Stuttgarter Straßenbahn in H0 nach. Bis heute hat er knapp 80 Fahrzeuge fertig. Als Material verwendet er Holz, Pappe, Plastik, Metall und oft Teile der Hamo-Tram

bahnähnlichen Triebwagen nur noch im Güterverkehr ein. Mit einigen Güterwagen ist er dann in den Straßen der Stadt unterwegs.

„Kleine Bahn ganz groß“ in Stuttgart war mit 45 Anlagen, 30 Ständen und 290 Teilnehmern eine rundum gelungene Veranstaltung. Freuen wir uns also schon jetzt auf das

15. KBGG, das 2018 erstmals in Dresden stattfinden soll; veranstaltet vom DVB-Modellstraßenbahnclub, der dann auch sein 25. Jubiläum feiert.

JENS-OLAF GRIESE-BANDELOW



Im Modell sind Zeitreisen mit einem 1995 gebauten Niederflurwagen möglich: Das Modul der Magdeburger Straßenbahnfreunde zeigt die Wendeschleife hinter der am 12. April 1945 gesprengten alten Sternbrücke

## Aus für Atlas-Trambahnmodelle

Auch wenn die Sammelmodelle vom Schweizer Atlas-Verlag oft Anlass für Kritik gaben, sind sie bei vielen Modellstraßenbahnern trotzdem sehr beliebt. Geschickte Bastler können die für wenig Geld erworbenen Standmodelle motorisieren und erhalten so interessante Trammodelle für ihre Anlagen. Jetzt soll damit Schluss sein. Wie die Schweizer „Handelszeitung“ berichtet, will das in Cheseaux-sur-Lausanne angesiedelte Unternehmen

sein Geschäft bis 2019 einstellen. Schlechte Erträge, die nicht zuletzt durch den teuren Schweizer Franken verursacht wurden, werden mit als Grund genannt. JOG



### ANZEIGEN

**Hünerbein**  
Modell Center Aachen

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

**750 m<sup>2</sup>**  
**Erlebniswelt**  
**Modellbau**  
**in Aachen**

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

**TILLIG-Clubhändler**

**Modellbahnbox**  
**Karlshorst**  
Modelleisenbahn-Fachgeschäft

Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin  
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41  
Öffnungszeiten: Di.-Do. 10-13 + 14-18 Uhr, Fr. 10-13 Uhr + jeden 1. Sa. im Monat 9-12.30 Uhr  
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de · Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

40 Jahre

modellbahnen  
& modellautos

**Turborg**

**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.turborg.de

**de isenboner**

**Modelleisenbahn An- und Verkauf**  
**Reparaturen, Wertgutachten**

24146 Kiel · Preetzer Chaussee 142 B 76 · www.de-isenboner.de

**ANKAUF**

Sammlungen  
Einzelstücke  
Raritäten

**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

**MÄRKLIN & SPIELWAREN**

Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, KEINE Versandlisten!

**Sie erhalten in 2017 auf fast\* alle Modellbahnartikel**

**10%**

**beim Einkauf ab 50,-€ und Barzahlung oder EC-Cash!**

\*außer Startsets, Hefte-Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderserien MHI + I+S, Reparaturen  
Wilmsdorfer Straße 157 · 10585 Berlin · 030/341 6242  
U-Bahn Richard-Wagner-Platz · Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00

**märklin Shop Berlin**

Modellbahnen am Mierendorffplatz

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.: 030/3 44 93 67, Fax: 030/3 45 65 09



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

**Zu „Auf Wanderschaft“  
(SM 5/2017)**

**Erhaltene Fahrzeuge**

■ Hier ein Korrektur zu den erhaltenen Fahrzeugen: Im Straßenbahnmuseum Dresden befindet sich der Wagen 854, 1993 ex Bad Schandau 5III, 1977 ex 240 005, 1971 ex 854, 1967 ex Erfurt 107, Bj. 1943. Nach Erfurt Windischholzhausen ging 2007 der Wagen 4III (1995 ex Bad Schandau, 1977 ex 240 004, 1971 ex 853II, 1967 ex Erfurt 112; Bj. 1943. Danke für den ansonsten aufschlussreichen Artikel.

Ingolf Menzel

**Zu „Offensive in Berlin“  
(SM 8/2017)**

**Es wird auch Zeit**

■ Endlich soll die Straßenbahn wieder Teile des Westteils von Berlin zurückerobern – eine sehr löbliche Sache. Bleibt zu hoffen, dass die Pläne tatsächlich umgesetzt werden und nicht eine womöglich andere politische Konstellation im Senat wieder für einen Rückzieher sorgt.

Mutig ist der Kommentar von Ulf Lieberwirth zum Zustand der Hauptstadt. Wenn so mancher Satz auch etwas arg pessimistisch klingt, muss ich seinen Zeilen doch weitgehend zustimmen. Berlin ist in meinen Augen eine Stadt der Extreme: neue Büropaläste auf der einen Seite, Verfall auf der anderen. Wenn ich so an den Bahnhof Schönweide denke, den ich sowohl 1975 als auch 2015 besucht habe: Seinerzeit noch Fernverkehrshalt, strömten Reisende ohne große Pause aus und in den Bahnhof, der ja auch eine gute Straßenbahnanbindung besitzt. Heute findet man dort zwielichtige Gestalten, vom Alkohol und von Drogen gezeichnet – gastlich ist dieser Ort längst nicht mehr.

Peter Schiller, Kassel

**Zu „Großer Geburtstag“  
(SM 8/2017)**

**Licht und Schatten**

■ So löblich es auch ist, dass die ÜSTRA in Hannover mit einer wohl einmaligen Fahrzeugparade an die Geschichte des Nahverkehrs in der niedersächsischen



Landeshauptbahnhof erinnert, so traurig ist die Einstellung des oberirdischen Straßenbahnverkehrs vor dem Hauptbahnhof: Wie schön war es früher, aus dem Hauptbahnhof herauszutreten, das Denkmal zu passieren, um dann in eine Stra-

**Längst Geschichte ist die Straßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf, nur einige Relikte erinnern heute noch an die Bahn. Diese Aufnahme von Olaf Güttler erinnert an bessere Zeiten**

Bahn einzusteigen – ganz ohne Treppen und Tunnel-Atmosphäre.

Peter Walters, Hannover

**Zu „Letzte END-Spuren“  
(SM 8/2017)**

**Weitere Relikte**

■ Sie haben im letzten Heft auf S. 72 auf eine letzte Spur der Straßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf in Esslingen hingewiesen. Es gibt jedoch noch zwei weitere Spuren. Wenn man auf der ehemaligen Trasse von Neuhausen über Scharnhausen nach Nellingen läuft, findet man nach dem Körschtal, wo früher die Ausweiche war, auf halber Höhe links noch einen Fahrleitungsmasten mit einem Ausleger für den Fahr-

**Verkehrsgeschichtliches Schwergewicht**

Hannovers ÜSTRA gibt zum 125-jährigen Bestehen eine zirka 3,5 Kilogramm schwere Betriebschronik heraus, die es mit gut 1.750 (zumeist bisher ungezeigten und aussagekräftigen) Abbildungen auch in sich hat. Die große Stärke des Werks: Den Autoren Michael Narten (Fotograf) und Achim Uhlenhut (Nahverkehrsjournalist) gelingt es gut, ein stimmiges Gesamtbild dieses großen Verkehrsbetriebes vom Pferdebus über das einst umfangreiche Überlandnetz mit viel Güterverkehr bis zum digitalen Zeitalter, den aktuellen Triebwagen 3000 und allem was dazugehört zu zeichnen.

Als Einstieg in die acht Hauptkapitel dienen zweiseitige Zeitleisten, die die wichtigsten Ereignisse in der Welt und im hannoverschen Nahverkehr aufzeigen. 16 großformatige Karten zeigen außerdem die zum jeweiligen Zeitpunkt linienmäßig befahrenen Strecken, wobei man

sich die Beschriftungen etwas umfangreicher gewünscht hätte. Auf thematisch gegliederten Doppelseiten werden dann nach einer jeweils kompakten Einleitung mittels vieler gut erläuterter Fotos und Grafiken alle Aspekte der hannoverschen Nahverkehrsgeschichte präsentiert. Dazu gehören natürlich zum Beispiel auch die Maschseeschiffahrt, der Busbetrieb oder die Museen in Döhren (FSH) und Wehmingen (HSM). Selbst schwierige Themen wie die Beschäftigung von Zwangsarbeitern, die Beteiligung an der Deportation von Juden und die Omnipräsenz des Hakenkreuzes im Betrieb werden nicht ausgespart.

Das Buch richtet sich besonders an stadtgeschichtlich interessierte Leser, denen zahlreiche Hinweise auf abgebildete Details den Zugang zu den vielen historischen Abbildungen erleichtern. Die bildstarke Darstellung im zeitgemäßen Design orientiert sich klar an heute on-

line-geprägten Leseverhalten: So lassen über 400 Bilder aus der Zeit der Pferdebahnen, des Akkubetriebs oder der Zweiaxler das 1943–45 weitgehend zerstörte „Alte Hannover“ wieder lebendig werden. Jüngere Bilder vom U-Bahnbau (einem weiteren Schwerpunkt) wecken Erinnerungen an die provisorischen Holzgänge im entkernten Hauptbahnhof oder die unfassbar riesige Baugrube am Kröpcke – kaum zu glauben, dass dies mal ohne eine Klagewelle möglich war! Nicht zu kurz kommen auch die Menschen, die das Unternehmen in seinen 125 Jahren am Laufen gehalten haben – also insgesamt eine umfassende und ausgewogene Darstellung des gesamten Verkehrsbetriebs und nicht nur der Straßenbahn. Der Tramfreund wird dafür konventionelle Wagen- oder Linienstatistiken und technische Detailbeschreibungen vermissen, kommt aber auch an der Erkenntnis nicht



vorbei: Ein Bild sagt hier oft mehr als 1000 Worte!

FRANK MUTH

**Unterwegs in Hannover – 125 Jahre ÜSTRA**, von Michael Narten und Achim Uhlenhut, 576 Seiten, zirka 1.750 Abbildungen, 16 Karten, 24x30 cm, gebunden, ISBN 978-3-945497-04-3, Preis: 49,99 Euro



## 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 Abgebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63220000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagsshauses 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 Adressetikett eingedruckte Kundennummer

### REDAKTION

(Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)

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 Postschrift an.

### ANZEIGEN

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

## Impressum

Nummer 335 • 9/2017 • September • 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 Griesse-Bandelow

**Redaktionsassistentin:** Brigitte Stuiher

**Ständige Mitarbeiter:**

Berthold Dietrich-Vandoninck, Ronald Glem-  
botzky, Wolfgang Kaiser, Michael Kochems, Bern-  
hard Kußmagk, Christian Lückner, Guido Mandorf,  
André Marks, Axel Reuther, Robert Schrempf

**Layout:** Karin Vierheller

**Junior Producerin:** Amira Füssell

**Verlag:** GeraMond Verlag GmbH

Infanteriestr. 11a, 80797 München

www.geramond.de

**Geschäftsführung:** Clemens Hahn

**Gesamtanzenleitung:**

Thomas Perskowitz,

E-Mail: thomas.perskowitz@verlagshaus.de

**Anzeigenleitung:**

Selma Tegethoff, selma.tegethoff@verlagshaus.de

Tel. +49 (0) 89 13 06 99-528

**Anzeigendisposition:**

Rudolf Schuster, rudolf.schuster@verlagshaus.de

Tel. +49 (0) 89 13 06 99-140

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 eingesandtes 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 GeraMond 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

GERA NOVA BRUCKMANN

VERLAGSHAUS

# 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**

**2. September, 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

**2., 10.+16. September, Halle:** Das historische Straßenbahndepot (Museum) der Halleschen Straßenbahnfreunde in der Seebener Straße. Info: www.hsf-ev.de

**2., 9., 16., 23.,+30. September, Essen:** Die Museumsstraßenbahnen fahren auf den Strecken der Kulturlinie 107 und der Ringlinie 101/106 zwischen Gelsenkirchen, Zollverein und Holsterhausen. Unterwegs werden alle Haltestellen am Linienweg bedient. www.via-verkehr.de

**3., 10., und 17. September, Stuttgart:** Straßenbahnwelt eröffnet von 10 bis 17 Uhr. Rundfahrten mit historischen Straßenbahnen auf der Depotschleife, Oldtimer-Buslinie 23E Straßenbahnwelt – Fernsehturm und zurück. Wegen des Cannstatter Volksfests ist die Straßen-

bahnwelt vom 24.9. bis 8.10.2017 geschlossen. Während dieser Zeit ruht auch der historische Fahrbetrieb. Weitere Informationen siehe www.shb-ev.info.

**10. September, Wehmingen:** Einmal jährlich lädt die Region Hannover Einwohner und Einwohnerinnen und Besucher von außerhalb zum Entdeckertag der Region ein, der dieses Jahr unter dem Motto „Best of“ steht. Info: www.tram-museum.de

**10. September, Potsdam:** Einsatz des historischen Lindner-Wagens zwischen Platz der Einheit und Pirschheide zum „Tag des offenen Denkmals“. Info: www.histoische-strassenbahn-potsdam.de

**10. September, Dortmund-Mooskamp:** Fahrbetrieb auf der Museumsstrecke mit Ein- und Ausstiegsmöglichkeit an der Kokelei Hansa, Führungen stündlich bzw. nach Bedarf. Straßenbahnen als machtvoller Verkehrsmittel der Industrialisierung. Der Eintritt ist frei! Für Fahrten und Führungen

wird eine Spende erbeten. Info: www.bahnhof-mooskamp.de

**10.+24. September, Kohlfurth:** Fahrbetrieb mit Museumstram zwischen Kohlfurth-Brücke und Greuel im 30-Minuten-Takt. Info: www.bmb-wuppertal.de

**16. September, Dresden:** Dresdner Museums-Sommernacht im Straßenbahnmuseum. Info: www.strassenbahnmuseum-dresden.de

**23. September, Potsdam:** Einsatz des historischen Lindner-Wagens zwischen Platz der Einheit und Glienicker Brücke. Info: www.historische-strassenbahn-potsdam.de

**30. September, 1.+3. Oktober, Wehmingen:** Auch 2017 feiern wir Oktoberfest im HSM. Zusätzlich haben wir typische bayerische Spezialitäten und Oktoberfestbier vom Fass im Angebot. Alle Besucher/-innen, die im „bajuwarischen Look“ erscheinen, haben freien Eintritt! Info: www.tram-museum.de

draht. Kurz vor Nellingen gibt es auf einer Einfahrt zu einem bäuerlichen Anwesen auf der Straße noch zirka drei bis vier Meter Schienen.

Karls Philipp, Stuttgart

hatte. Ich hoffe, diese Serie läuft noch recht lange und es gibt noch ausreichend unbekannte Fahrzeuge, die hier vorgestellt werden können.

Peter Hinrichs, Hohensyburg

## Zu „Für oben und unten“ (SM 8/2017)

### Immer etwas Neues

■ Herzlichen Glückwunsch zu ihrer Serie „Exoten und Unikat“. Monat für Monat lerne ich Fahrzeuge näher kennen, von denen ich vorher noch nie etwas gehört

## Zu „Journal“ (SM 7/2017)

### Pro Klimaanlage

■ In Ihren Artikeln wird immer wieder die Wichtigkeit des Kundenservice betont. Meines Erachtens gehört dazu heutzutage auch eine Klimaanlage für die

Fahrzeuge. Ich selbst wohne in Köln, und im Sommer ist es eine einzige Katastrophe. Selbst die neuesten Fahrzeuge haben nicht mehr als eine Temperieranlage, die natürlich viel weniger Leistung hat. Auch in diesem heißen Sommer sind aufgrund einer Betriebsstörung und fehlender Klimaanlage Fahrgäste kollabiert. Die KVB weigert sich seit Jahren, diesen Mangel zu beheben – auch für die Zukunft ist kein Einbau von Klimaanlage geplant, da diese laut eines Berichts aus dem Kölner Stadt-Anzeiger zu viel Energie verbrauchen. Patrick Kumpa, Köln

## 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 • Modell-  
bahn-Pietsch, 12105 Berlin,  
Prühstr. 34

### Postleitzahlgebiet 2

Roland Modellbahnstudio,  
28217 Bremen, Wartburgstr. 59

### Postleitzahlgebiet 3

Buchhandlung Decius, 30159 Hanno-  
ver, 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 Düssel-  
dorf, Friedrichstr. 6 • Goethe-Buch-  
handlung, 40549 Düsseldorf, Will-

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

### Postleitzahlgebiet 5

Technische Spielwaren Karin Linden-  
berg, 50676 Köln, Blaubach 6-8 •  
Modellbahn-Center Hünerebein, 52062  
Aachen, Augustinerstraße 14 • Mayer-  
sche Buchhandlung, 52064 Aachen,  
Matthiashofstr. 28-30

### Postleitzahlgebiet 6

Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt,  
Solmsstr. 75

### Postleitzahlgebiet 7

Stuttgarter Eisenbahn-u.Verkehrspara-  
dies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35  
• Buchhandlung Wilhelm Messer-  
schmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr.  
96 • Buchhandlung Albert Müller,  
70597 Stuttgart, Epplerstr. 19C • Eisen-  
bahn-Treffpunkt Schweickhardt,  
71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31  
• Osiandersche Buchhandlung, 72072  
Tübingen, Unter dem Holz 25 • Buch-  
verkauf Alfred Junginger, 73312 Geis-  
lingen, 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-  
letto, 80634 München, Schulstr. 19 •  
Augsburger Loksuppen, 86199  
Augsburg, Gögginger Str. 110 • Verlag  
Benedikt Bickel, 86529 Schroben-  
hausen, Ingolstädter Str. 54

### Postleitzahlgebiet 9

Buchhandlung Jakob, 90402 Nürn-  
berg, Hefnersplatz 8 • Modell-  
spielwaren Helmut Sigmund, 90478  
Nürnberg, Schweiggerstr. 5 • Buch-  
handlung Rupprecht, 92648 Vohen-  
straub, Zum Beckenkeller 2 • Friedrich  
Pustet, 94032 Passau, Nibelungen-  
platz 1 • Schöningh Buchhandlung,  
97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

### Österreich

Buchhandlung Herder, 1010 Wien,  
Wollzeile 33 • Modellbau Pospischil,  
1020 Wien, Novaragasse 47 • Techni-  
sche Fachbuchhandlung, 1040 Wien,  
Wiedner Hauptstr. 13 • Leporello – die  
Buchhandlung, 1090 Wien, Liechten-  
steinstr. 17 • Buchhandlung Morawa,

1140 Wien, Hackingner Str. 52 • Buch-  
handlung 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  
Klimentska 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 Stockom Boekverkopers, 2512 GV,  
Den Haag, Westeinde 57 • Norsk  
Modelljernbane AS, 6815 ES, Arnheim,  
Kluizeweg 474





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

*beide*

## Ende gut ...?

### Ihren Fahrschein, bitte!

Auch in Cottbus gibt es Schwarzfahrer, die sich die Leistungen des öffentlichen Nahverkehrs erschleichen wollen. Nach Auskunft des Verkehrsbetriebs Cottbusverkehr wurden allein in der ersten Jahreshälfte 2017 fast 2.000 Fahrgäste ohne Fahrausweis angetroffen, darunter zahlreiche Wiederholungstäter. Was viel positiver klingt: Cottbusverkehr geht nicht nur grundsätzlich von ehrlichen Straßenbahn- und Busbenutzern aus, der allergrößte Teil der Fahrgäste ist selbstverständlich im Besitz eines gültigen Fahrscheins. Außerdem schätzen immer mehr Straßenbahn- und Busnutzer die konsequenten Kontrollen, die das Unternehmen seit Frühjahr 2016 intensiviert hat. Die Mehrheit der Fahrgäste zeigt sich gegenüber den Kontrolleuren verständnisvoll und ist auch erfreut über die dadurch gestiegene Sicherheit in den Fahrzeugen.

MW

## Weitere Themen der kommenden Ausgabe

### ■ Bremen: Großer Depot-Umbau

Es tut sich einiges in der Hansestadt: Das Straßenbahndepot in Gröpelingen mit seiner 100 Meter langen Wagenhalle soll komplett umgebaut werden. Entsprechende Planungen der Stadt Bremen und der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) sehen unter anderem eine neue Wagenhalle sowie eine umgestaltete Haltestelle mit einer begrünten Wendeschleife vor.



THOMAS VEHLBER



FRANK MUTH

### ■ Cottbus: Kommen neue Wagen?

Vor rund fünf Jahren war damit begonnen worden, in eigener Werkstatt die besterhaltenen KTNF6 zu „Langläufern“ zu modernisieren und für den weiteren Einsatz über bis zu zwei HU-Perioden zu ertüchtigen. Eine Dauerlösung ist das aber nicht, es werden neue Fahrzeuge gebraucht, doch deren Finanzierung wird zur Achillesferse der Cottbuser Tram.

### ■ Belgien: Ein Hauch von Historie

In Antwerpen, Brüssel und anderswo sind bei belgischen Verkehrsbetrieben zahlreiche historische Fahrzeuge erhalten geblieben, die mitunter sogar betriebsfähig sind und auch Auslauf auf dem Streckennetz erhalten. Ausschließlich auf historische Fahrzeuge setzt schließlich die „Grottentram“ von Han sur Lesse, die auf eine über 110-jährige Geschichte zurückblicken kann und neben den Grotten selbst zur Touristen-Attraktion wurde.



ANDREAS MAUSOLF

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





**Extra: Streckenkarten im Großformat**  
**Das Streckennetz von DB und DR 1968**

**Jetzt  
 neu am  
 Kiosk!**

**150.  
 Ausgabe**



Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter  
[www.mykiosk.com](http://www.mykiosk.com) finden oder QR-Code scannen!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

[www.bahn-extra.de/abo](http://www.bahn-extra.de/abo)



## Neue Nummern - eine neue Ära

Mehr als zwei Jahrzehnte war die Bundesbahn mit ihrem Bezeichnungsschema für Triebfahrzeuge gut ausgekommen – dem Schema der Reichsbahn aus den 20er-Jahren. Doch zeigten sich in den frühen 60er-Jahren die Grenzen des Systems. Die neuen Züge des länderübergreifenden

Personen- und Güterverkehrs machten eine einheitliche Bezeichnung über die verschiedenen Bahnverwaltungen hinweg erforderlich. Der Internationale Eisenbahnverband UIC hatte daher ein rein nummernbasiertes Bezeichnungsschema für Eisenbahnwagen entwickelt. Für die DB

bot es die Chance, den Schriftverkehr mit Lochkarten zu rationalisieren. Die Triebfahrzeugbezeichnungen mit Nummern und Buchstaben eigneten sich dafür hingegen noch nicht. Auch dort brauchte es ein neues Schema ...

**Weiter in der neuen *Bahn Extra*!**



