



Deutschlands Nördlichste
Wie 1973 das „Aus“ für
die Flensburger Tram kam



Deutschlands Jüngste
Warum Oberhausens
Netz nicht weiter wächst

Oktober 2016

€ 8,50

Österreich: € 9,50
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 9,90
LUX: € 9,90

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



Hamburgs V2:
Warum die „Oldies“
über vier Jahrzehnte
im Dienst standen



Paradies in Gefahr?

So sehen die Zukunfts-Perspektiven der kleinen
Straßenbahn-Betriebe in Brandenburg aus

Das kleine Magazin über die große Bahn



Testabo mit Prämie bestellen unter:
www.lok-magazin.de/abo



Mit der Straßenbahn auf Monstersuche

Wo ist denn das nächste Monster?
Pokémon-Go-Jünger
als Rheinbahn-
Fahrgäste am
4. August 2016

D. YOUNG/DPA/
PICTURE-ALLIANCE

Kennen Sie Pikachu? Mauzi? Lapras etwa? Seit Juli 2016 ist das Smartphone-Spiel „Pokémon Go“ zu haben, seitdem geht die Jagd nach den virtuellen Taschen-Ungeheuern – der Spielname leitet sich von „pocket monster“ ab – um die Welt. Jugendliche und junge Erwachsene durchkämmen fieberhaft die Städte, um Pokémons zu fangen und für den Wettstreit mit anderen Teilnehmern abzurichten. Der Clou: Das japanisch-amerikanische Spiel platziert die elektronisch erzeugten Fabelwesen in der realen Umgebung. Auch wir Redakteure des *Strassenbahn Magazin* haben uns von der Euphorie anstecken lassen und streifen nach Feierabend gespannt durch München. Am Tierpark Hellabrunn hoffen wir auf den pfiffigen Elektro-Hamster Pikachu, vor dem Rathaus am Marienplatz auf den vorwitzigen Kater Mauzi, an der Isar auf das große Schwimmtier Lapras ... um mal ein paar zu nennen. Meistens finden wir aber nur Taschenmonster in der Gestalt von Tauben (Taubsi) und Ratten (Rattfratz). Großstadt eben.

Immerhin befinden wir uns bei unseren Aktivitäten in guter Gesellschaft. Viele andere Fans machen mit

und, da schließt sich der Kreis, einige Straßenbahn-Betriebe auch. Die Rheinbahn in Düsseldorf war die Erste, die sich zu dem Spaß bekannte und den Pokémon-Anhängern ein originelles Angebot unterbreitete. Für acht Euro konnten sie am 4. August drei Stunden lang mit einem Straßenbahn-Sonderzug durch die Stadt kurven. „Gotta catch em all“ lautete das Motto, unter dem die Unternehmenskommunikation zur rollenden Monstersuche einlud. Zum Einsatz kam ein Düwag-Gespann aus dem Jahr 1969: der achtschige Triebwagen 2656 mit dem vierachsigen Beiwagen 1206, sozusagen das Lapras unter den Straßenbahnen und für das Interesse gerade richtig. Die 77 Fahrkarten waren nämlich binnen drei Stunden ausverkauft.

Inzwischen gab es ähnliche Monstertouren in Erfurt (mit Tatra-Zug), München und Augsburg. Die Spiel Freude ist ungebrochen, eine Fortsetzung nicht ausgeschlossen. Das alles erinnert an die „Harry-Potter“-Sonderfahrten zu Anfang des Jahrtausends. Damals wie heute gelingt es den Organisatoren, mit außergewöhnlichen Ideen Jüngere anzusprechen. Selbst wenn man nicht alle Pokémons bekommt, das Verkehrsmittel Straßenbahn steht ratzfatz im Blickpunkt. So mancher Teilnehmer denkt womöglich noch an die coole Fahrt, wenn die Pokémon-Welle wieder abgeebbt ist. Und wer weiß: Vielleicht profitiert die Tram ja auch weiter von dem Interesse, das man jetzt geweckt hat ...

Die Redaktion



Können ungewöhnliche Aktionen der Straßenbahn wie die Pokémon-Go-Tram den Verkehrsbetrieben neue Kunden bringen?

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



TITEL Brandenburg: Wie sieht die Zukunft der kleinen Betriebe aus? 16

► Betriebe

■ Vor der Talfahrt? 16

Für Tramfreunde liegt das Paradies in Brandenburg – Sechs kleine Betriebe vermitteln noch die Straßenbahnromantik früherer Jahre. Kleine Solowagen zuckeln mal durch verwinkelte Altstadtstraßen oder auf Überlandlinien durch Wald und Flur. Dieses Schlaraffenland scheint inzwischen bedroht! Den Hintergründen geht dieser Beitrag nach

■ Party mit Keith und Kollegen 28

140 Jahre Pferdebahn in Douglas auf der Isle of Man – Die Isle of Man ist längst kein bevorzugtes Ziel des Tourismus mehr, dennoch fährt hier noch immer eine Pferdebahn. Und da der Weiterbetrieb zunächst gesichert ist, feierte man auch den 140-jährigen Geburtstag der Bahn mit einer großen Fahrzeugparade und vielen interessierten Zuschauern

■ „Neue“ Tram wird 20 Kein Grund zum Feiern? 30

Runder Geburtstag in Oberhausen – Am 1. Juni 1996 verkehrte nach 28 Jahren Pause zum ersten Mal wieder eine „eigene“ Straßenbahn in Oberhausen. Doch ein ganzes Tram-System konnte sich in Oberhausen bis heute nicht entwickeln, die großen Pläne der Vergangenheit liegen fast alle in der Schublade und der Zustand der Tram ist 2016 schlechter als je zuvor

■ Summer in the City 36

Nostalgie-Trams in Frankfurt – Am 10. Juni 2016 war das Sommerfest im Verkehrsmuseum Schwanheim ein Anlass, neben dem „Ebbelwei-Express“ weitere historische Straßenbahnzüge der „Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main“ (VGF) durch die Main-Metropole zu schicken

■ Tram Plus sichert die Zukunft 38

Die Straßenbahn im polnischen Wrocław – In Wrocław bzw. Breslau, der europäischen Kulturhauptstadt 2016, blickt die Straßenbahn einer sicheren Zukunft entgegen. Ein umfangreiches Modernisierungsprogramm sorgt für neue Fahrzeuge und in die Infrastruktur wird kräftig investiert

RUBRIKEN

„Einsteigen, bitte ...“ 3	Fundstück. 74
Bild des Monats 6	Forum. 80
Journal 8	Impressum 81
Nächster Halt 44	Vorschau 82
Einst & Jetzt 62	Das besondere Bild. 83



Oberhausen: Seit 20 Jahren fährt die „neue Tram“ 30



Breslau: Die Straßenbahn in der Kulturhauptstadt 38



Hamburg: Der V2-Triebwagen der Hochbahn 52



Nordhausen: Wie Wagen 23 zum Museumsstück wurde 46

Fahrzeuge

Holz, Blech und viele Varianten..... 52

Hamburgs V2 im Porträt – Als sie in Dienst gestellt wurden, galten sie schon als konservativ. So waren die mehr als 40 Einsatzjahre der V2 durch zahlreiche Umbauten geprägt, durch die die Fahrzeuge den wechselnden Anforderungen angepasst wurden

Eine Hand wäscht die andere 46

Nordhausen: Wie Wagen 23 zum Museumsstück wurde – Eigentlich sollte der zuletzt als Arbeitstriebwagen genutzte Wagen 23 der Straßenbahn Nordhausen verschrottet werden. Für die Nachwelt erhalten wurde er durch ein DDR-typisches Tauschgeschäft zwischen Nahverkehrsfreunden und einem Mitarbeiter des Verkehrsbetriebs



Titelmotiv
Frankfurt(Oder):
Haltestelle Zentrum
vor aufziehendem
Gewitter. Hier ist
der zentrale Umstei-
gepunkt zwischen
vier Straßenbahn-
und fünf Buslinien
ULF LIEBERWIRTH

Geschichte

Flucht von den Fildern 64

Stuttgart: Tram-Rettung vor 50 Jahren – Sommer 1966: Fast der ganze Fuhrpark der SSB ist durchmodernisiert. Die Direktion am Marienplatz ist sehr froh um die Verjüngung, für museale Fahrzeuge hat man wenig Sinn – und ganz andere Sorgen. Da tauchen in Möhringen Verkehrsfreunde auf und kapern kurzerhand den letzten Wagen der alten Filderbahn ...



Ganz oben im Norden 70

Flensburg: Das „Aus“ kam im Jahre 1973 – Beim nördlichsten deutschen Straßenbahnbetrieb wurde vor 43 Jahren der Betrieb eingestellt. Heute erinnern nur noch das ehemalige Depot und zwei Triebwagen in einem dänischen Museum an die meterspurige Tram

STRASSENBAHN im Modell

Perfekte Stromabnehmer 76

Auf seiner Suche nach Präzision im H0-Maßstab fertigt Modell-Straßenbahner Afred Spühr seine Stromabnehmer selbst

Zwei Senioren in Hannover

Vorübergehend in den Betriebshof Döhren verschlagen hatte es den Reutlinger Meterspur-Triebwagen 26 sowie seinen Kollegen 21 im Jahre 1970, wo Hans-Wolfgang Rogl diese Aufnahme gelang. Von hannoverschen Straßenbahnfreunden war er gerettet worden, als an das heutige Museum in Wehmingen noch nicht zu denken war. Der Wagen kam aufgebockt von Rethen, wo die ÜSTRA ja aus Zeiten der alten 21 nach Pattensen nicht nur einen Betriebshof, sondern auch ein Übergabegleis zur DB besaß. Wagen 21 steht heute restauriert in Wehmingen, der Tw 26 wurde an das Museum „Strom und Leben“ im Umspannwerk Recklinghausen abgegeben, wo er 2016 seinen 100. Geburtstag feiert.





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

Gotha: Busunternehmen beantragt Linienkonzessionen

Thüringerwaldbahn 2017 vor dem Aus?



Bedrohte Straßenbahnromantik? Ein Zug der Linie 4 in der Ortslage Leina. Die verlängerten Düwags sind derzeit die einzigen Wagen der TWSB, die zumindest an der Mitteltür Niederflerkomfort bieten RONALD GLEMBOTZKY (3)

■ Der Busbetrieb Steinbrück hat zum letztmöglichen Einreichungstermin am 30. Juni 2016 völlig überraschend beantragt, ab 1. Juli 2017 mit Bussen das bisherige Liniennetz der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB) zu betreiben. Dieses umfasst aktuell die Stadtlinien 1 Hauptbahnhof – Krankenhaus und 2 Hauptbahnhof – Ostbahnhof, einige Aus- und Einrückfahrten (als Linie 3) sowie die eigentliche Waldbahn-Linie 4 Hauptbahnhof – Krankenhaus – Tabarz mit der Stichstrecke nach Waltershausen Bahnhof (Linie 6). Die derzeitige Verkehrsleistung liegt bei jährlich 1,14 Millionen Kilometern. Das Busunternehmen gab auf einer eigens anberaumten Pres-

sekonferenz bekannt, die Konzession beim zuständigen Landesverwaltungsamt in Weimar fristgerecht beantragt zu haben. Grundlage des Steinbrück-Antrags sind die aktuell am 30. Juni 2017 auslaufenden Liniengenehmigungen der TWSB und die ab 2022 geforderte Barrierefreiheit für alle Linienverkehrsmittel, die mit dem Fahrzeugpark der TWSB und angesichts der begrenzten finanziellen Möglichkeiten absehbar nicht erreicht wird. Nach Ansicht Steinbrücks könne mit seinem Angebot der Nahverkehr billiger und zudem in verbesserter Qualität erbracht werden – barrierefrei, in dichtem Takt und mit WLAN im Fahrzeug. Seine „Service-Garantie“ verspricht Ent-

schädigung bei Anschlussverlust oder Verspätung. Insgesamt 13 neue Busse würden angeschafft. Steinbrück erwartet bei einem geschätzten Kilometerpreis von leicht über zwei Euro unter Einbezug von Fahrgeldeinnahmen und gleichbleibenden Subventionen für Schüler- und Behindertentransport einen eigenwirtschaftlichen Betrieb, gleichwohl mit möglichen weiteren Ausgleichszahlungen auf Basis einer allgemeinen Vorschrift verbunden.

Große Einsparungen versprochen

In seiner Offerte stellt Steinbrück Einsparungen von bis zu 30 Millionen Euro

Ihre Meinung ist uns wichtig!

Unser täglich Brot ist Ihre Begeisterung für das *STRASSENBAHN MAGAZIN*. Dafür brennen wir – und zählen auf Ihr Feedback. Und das können Sie uns ab sofort zu jedem Artikel der jeweils aktuellen Ausgabe mit wenigen Klicks übermitteln. Auf der Internetseite strassenbahn-magazin.de/heft-bewerten geben Sie einfach folgenden Code ein: **15457**. Er führt Sie auf eine Bewertungsseite, auf der Sie jeden einzelnen Artikel beurteilen können. Wir sind gespannt auf Ihre Meinung!



– verteilt über eine Laufzeit von zehn Jahren – für den Landkreis in Aussicht, sollte das Landesverwaltungsamt einen entsprechend langlaufenden Vertrag genehmigen. Nach Sicht von Steinbrücks Juristen Martin Kupfrian sei Eigenwirtschaftlichkeit gemäß § 8 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz höher zu bewerten als der laufende langfristige Vertrag zum Straßenbahnbetrieb, dessen Bindung damit fraglich sei.

Die Besonderheit der Situation liegt dabei darin, dass Steinbrück eine Lizenz für Busverkehre bei laut Nahverkehrsplan per Straßenbahn zu erbringenden Verkehrsleistungen einfordert. Selbst Steinbrück räumt ein,



Standard auf der Thüringerwaldbahn sind die als Solowagen fahrenden Tatra-KT4D. Jüngst hat die TWSB aus Erfurt noch die KT4D ex. 495 und 518 übernommen, hier Tw 317 auf der Fahrt nach Tabarz



In Wahlwinkel rollt der unter der Woche fahrende Schülerkurs als Doppeltraktion aus Tw 311+307 heran, die Kapazität eines solchen 40-Meter Zuges dürfte ein Bus nur schwer erreichen

Sommerbaustelle auf Linie 4

Die TWSB führte in den Sommerferien von 18. Juli bis 12. August Bauarbeiten zwischen den Stationen Wahlwinkel und Waltershausen Gleisdreieck durch. Die Arbeiten kosteten rund 500.000 Euro. Ein 270 Meter langes, noch aus DDR-Zeiten stammendes Gleisstück lies die TWSB einschließlich Unterbau erneuern, zudem wurden Mastgründungen für eine geplante Fahrleitererneuerung

vorbereitet. Die Altschwellen nutzte der Betrieb zum Einfassen des erneuerten Schotterbetts. Für die Linie 4 galt währenddessen ein Sonderfahrplan mit planmäßigem Betrieb vom Hauptbahnhof bis zum Kreiskrankenhaus und Busanschluss nach Waltershausen Bahnhof. Von dort fuhren Bahnen im Inselbetrieb über Waltershausen Gleisdreieck ohne Umsteigen nach Tabarz. MSP

dass es sich im vorliegenden Fall um eine Grundsatzentscheidung handele, aus seiner Sicht seien Straßenbahnen für Städte unter 100 000 Einwohner jedoch grundsätzlich unwirtschaftlich.

Der für die Angelegenheit zuständige Landkreis Gotha wirkte Mitte August in der Sache überrumpelt und informiert, dass per Kreistagsbeschluss vom 17. Juni 2009 die TWSB bis zum 30. Juni 2024 mit den genannten Verkehrsleistungen betraut sei. Auch habe sich der Kreistag, dem Busunternehmer Steinbrück übrigens als ehrenamtlicher Beisitzer angehört, erst jüngst mit Annahme des Nahver-

kehrsplans bis 2021 einstimmig zur TWSB bekannt.

Breite Front für TWSB

Aus Landratsamt und Rathaus Gotha hieß es unisono: „Wir nehmen den Vorstoß des Busunternehmers mit Befremden auf, stehen diesem aber mit Blick auf die Faktenlage gelassen entgegen. Von einem Ende der TWSB kann nach hiesigem Dafürhalten keine Rede sein.“ Auch andere Mandatsträger bezogen nach Bekanntwerden von Steinbrücks Plänen umgehend Position zugunsten der TWSB, so beispielsweise Friedrichroda Bürgermeister, der den angestrebten Status als „Heilklimati-

scher Kurort“ gefährdet sieht. Für die TWSB positionierte sich auch Waltershausens Ortsvorsteher Christian Döbel (FDP), der zugleich eine Petition ins Leben rief. Auch die Kreistagsfraktion SPD-Bündnis 90/Die Grünen kritisierte Steinbrück heftig und verwies unter anderem auf bestehende Fördermittelbindungen für die TWSB-Infrastruktur, den Wert als regionales Kulturgut sowie die bestehenden Vorteile der Bahn in puncto Nachhaltigkeit. Die Gothaer Stadtratsfraktion Piraten-Bündnis 90/Die Grünen ergänzte: „An Unverschämtheit und Verantwortungslosigkeit nicht zu überbieten, ist in diesem Zusammenhang Steinbrücks Aussage: 'Was im Falle der Genehmigung aus der Thüringer Wald- und Straßenbahn werde, sei Sache des Landkreises.' Herr Steinbrück, der als ehrenamtlicher Kreisbeigeordneter sogar gezwungen sein könnte, als Verfahrensbeteiligter die Abwicklung der Straßenbahn umzusetzen, sollte schleunigst die Konsequenzen ziehen und dieses Amt niederlegen.“

Das Landesverwaltungsamt versprach eine Entscheidung zur Causa Steinbrück nach intensiver Prüfung der Sachlage noch für 2016. Wer sein Interesse an der TWSB bekunden möchte, ist eingeladen Online unter www.openpetition.de/petition/online/rettet-unsere-thueringer-waldbahn seine Stimme abzugeben und die Befürworter des Bahnerhalts zu unterstützen. MSP

Schwerin

Umfangreiches Baustellengeschehen

Aufgrund von Baumaßnahmen hatte Schwerin zwischen dem 24. Juli und dem 2. September einen weiteren eingleisigen Streckenabschnitt. Nachdem die Vertreter der Stadt entschieden, die 2014 gesprengte Stadionbrücke in Ostorf nicht mehr zu ersetzen, mussten Änderungen im vorhandenen Straßenverlauf umgesetzt werden. Dieses machte den Ausbau des Bahnüberganges Lennéstraße erforderlich. Um die Baumaßnahmen ohne Behinderungen der dort verkehrenden Straßenbahnlinien 1, 2 und 4 durchzuführen, wurde während der Bauzeit ein eingleisiger Streckenabschnitt eingerichtet. Gleichzeitig nutzte die Nahverkehrsgesellschaft Schwerin die Baumaßnahme dazu, in dem Bereich des Übergangs die rund 30 Jahre alte Gleisanlage zu erneuern. Dabei wurde dort ein fester Oberbau vom System Rheda-City eingebaut, welcher

Hamburg

Der am 11. April aus Wehmingen zurückgekehrte Tw 3363 bot am 16. August den Rahmen für ein kleines Fest zum 150. Jubiläum der Hamburger Straßenbahn. Ganz ohne Politiker oder Hochbahn-Vorstände sprachen der Initiator der Rücküberführung des Tw 3363 und ein Inhaber des Supermarktes im ehemaligen Betriebshof Krohnskamp. So nahmen die Medien vom Jubiläum auch kaum Kenntnis. Dennoch hatten Straßenbahnfreunde den Weg zum Fest gefunden. Feiern konnte die Hamburger Politik mit der Hochbahn einen Tag später, als drei Elektro-Busse vorgestellt wurden. LAB

Leipzig

Der Abbau des am 28. November 2015 eingestellten Abschnitts der Linie 9 nach Markkleeberg West geht voran. Nachdem noch 2015 die Gleiskreuzung mit der Eisenbahn in Markkleeberg Mitte entfernt und von der Endschleife her die Fahrleitungsanlage bis in die Friedrich-Ebert-Straße demontriert wurde, hat die LVB im August auch auf dem anschließenden Teil ab Zwischenschleife Parkstraße bis auf Leipziger Stadtgebiet entlang der Koberger Straße die Fahrleitungsanlagen abgerissen. Die Sanierung der Friedrich-Ebert-Straße ist ab 2017 geplant, dann verschwinden die Gleise. MSP

Regensburg

Wie die IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V. mitteilte, gab der Stadtrat Ende Juli seine Zustimmung zur finanziellen Beihilfe der Aufarbeitung des letzten erhaltenen Regensburger Straßenbahnzuges Tw 47 und Bw 77. Seit fast zwei Jahren ist die IG dabei, ihren Teil der Abmachung mit OB Wolbergs einzulösen und 100.000 Euro zu sammeln. Der Spendenstand lag Ende Juli bei 32.500 Euro. Die Stadt stellt für jeden von der IG gesammelten Euro einen weiteren Euro zur Verfügung, höchstens jedoch 120.000 Euro. Da die Restaurierung des Beiwagens rund 80.000 EUR kostet, können die Arbeiten beginnen. MSP

sich durch minimalen Wartungsaufwand hervorhebt. Währenddessen dauern die Baumaßnahmen in der Wittenburger Straße an. Während derzeit die Gleise westlich der Eisenbahnbrücke auf die andere Straßenseite verlegt werden, wird mit den Beginn der Bauarbeiten auf der östlichen Brückenseite erst 2017 gerechnet. Somit wird weiterhin die Wismarsche Straße/Franz-Mehring-Straße eingleisig durch die Linie 2 befahren. Zusätzlich wurden zwischen dem 26. Juli und 30. August aufgrund von Gebäudesicherungsmaßnahmen an der Arsenalstraße die Straßenbahnlinien 1, 2 und 4 verkürzt. Diese endeten in den Abendstunden am Bertha-Klingberg-Platz, dort führte ein Schienenersatzverkehr weiter zu den Endpunkten.

JEP

Kassel

Ab Dezember wieder Beiwagenbetrieb

■ Vor rund 15 Jahren hatten die Straßenbahnbetriebe in Leipzig und Rostock bei Bombardier gemeinsam eine Niederflerbeiwagenserie von 60 Fahrzeugen beschafft, um trotz hochfluriger Tatra-Triebwagen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste einen bequemen Zustieg zu ermöglichen. Während in Leipzig dafür unverändert Bedarf besteht, hatte Rostock nach der Auslieferung der zweiten Generation Niederflurbahnen für seine 22 Beiwagen ab September 2013 keine Verwendung mehr. In Leipzig fanden fünf dieser Fahrzeuge eine neue Heimat. Als Bw 939 bis 943 ergänzten sie die vorhandene Serie 901 bis 938 und gingen mit neuen Achsen sofort in Betrieb.

Zehn Wagen kaufte die Kasseler



Essen/Mülheim: Der aus Karlsruhe gekommene Museumswagen 500 am 9. Juli anlässlich der Fahrten zum 100. Streckenjubiläum der Linie 18 kurz vor der Haltestelle „Gracht“

BERNHARD MARTIN

KVG; wie die Presse damals schrieb, betrug der Kaufpreis 30.000 Euro, aber die Umbaukosten auf Kasseler Verhältnisse in der eigenen Werkstatt würden ein Mehrfaches dieses Preises ausmachen: 120.000 Euro. Es folgte ein elfter Wagen als Ersatzteillieferer und als bekannt wurde, dass in Rostock die Verschrottung droht, gingen die letzten vier Beiwagen auch noch nach Kassel. Für den Einsatzbeginn hatte die KVG Mai 2014 genannt; das sollte noch vor Einführung der Doppeltraktion auf der Linie 1 sein.

Probleme verhinderten jedoch die schnelle Inbetriebnahme: Anders als beim „Flachlandbetrieb“ Rostock gibt es im KVG-Netz Abschnitte mit bis zu acht Prozent Steigung, weshalb stärkere Bremsen nötig sind. Außerdem sind die Kasseler Wagen 2,40 Meter breit, die Beiwagen nur 2,20 Meter. Schließlich sind die Rostocker Kupplungen von einer anderen Bauart als die KVG-Aus-

führung. Um keine teuren Scharfenbergkupplungen kaufen zu müssen, erhielt er von Tw 601 die vordere; dort ist nun stattdessen als Notkupplung eine Albertkupplung angebracht.

Nach drei Jahren ist nun der erste Beiwagen als Bw 501^{III} zur Abnahme bereit. Es ist vorgesehen, insgesamt zehn Züge aus Einrichtungswagen mit den Bw 501 bis 510 zu bilden. Auf der Linie 1 sind momentan ein Solowagen und sechs Doppeltraktionen im Einsatz; das Solofahrzeug wird ab Dezember durch Tw 601 mit Bw 501 ersetzt. ROP

Essen/Mülheim

100 Jahre Linie (U)18

■ Die verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaften der EVAG und der MVG veranstalteten anlässlich des 100. Geburtstags der Linie (U)18 am 9. Juli einen Thementag, bei dem der 1985 übernommene und 1990 in Dienst ge-

stellte Karlsruher Spiegelwagen 500 (Stahlumbauvariante, ex Tw 102, Baujahr 1930) im 90-Minuten-Takt zwischen Essen, Berliner Platz und Mülheim Hbf. pendelte. Auf den Verteilerebenen der U-Bahnhöfe Hirschlandplatz in Essen und Mülheim Hbf. waren die beiden VhAG mit Infoständen präsent. Im erstgenannten Bahnhof konnten darüber hinaus eine Bildausstellung zur Geschichte der Gemeinschaftslinie und die Museumsräume des Vereins besichtigt werden.

Gemeinschaftslinien hatten im Ruhrgebiet eine lange Tradition. Eine der letzten überlebenden ist die heutige U18 zwischen Essen und Mülheim, die 3. Juli 1916 ihren Betrieb aufnahm. Die Linie mit der höchsten Ordnungsnummer der beiden Städte veränderte in den 1930er Jahren mit dem Bau des Ruhrschnellwegs zwischen der Essen-Stadtmitte und Mülheim-Heißen grundlegend ihr Gesicht, da die Straßenbahnstrecke nun im Mittelstreifen einer Autobahn verlief. Eine weitere Metamorphose erlebte die Linie 18 vier Jahrzehnte später mit der Auswahl als Modellstrecke der Stadtbahn Rhein-Ruhr. Hierzu wurde die meterspurige Linie auf Normalspur umgebaut, die bereits kreuzungsfreie Strecke im Verlauf der Schnellstraße mit Hochbahnsteigen versehen und in der Essener Innenstadt in den Tunnel verlegt. Dieser östliche Teil der neuen U18 konnte 1977 in Betrieb genommen werden. Zwei Jahre später war auch die neue westliche Teilstrecke zum Mülheimer Hauptbahnhof, die weitgehend unterirdisch trassiert war, betriebsbereit. Seitdem verkehren auf der Gemeinschaftslinie B-Wagen und von London

Karlsruhe: Seit 30. Juni beendet sind die verbliebenen Altwageneinsätze im Schülerverkehr, bis zuletzt kamen noch „Badewanne“ Tw 124 sowie die Waggon-Union-Achtachser 211 und Tw 215 zum Einsatz FREDERIK BUCHLEITNER



Stuttgart: Doppelwagen 4215/4216 an der neuen Haltestelle Wilhelma, ein besonderer Blickfang sind die Palmen auf dem Bahnsteig der neuen Stadtbahnstation SVEN SCHÄFER



Docklands Light Rail übernommene LHB-Stadtbahnwagen der Typen P86 und P89. BHM

Stuttgart Haltestelle Wilhelma verlegt

■ Die neu errichtete Haltestelle Wilhelma der Linie U14 ist nach einer Bauzeit von zehn Monaten seit 28. Juli in Betrieb. Die Planungen hierzu begannen bereits 2005, als sich abzeichnete, dass die alte Haltestellenanlage dem Straßenbauprojekt Rosensteintunnel/B10 im Weg stünde. Statt einer provisorischen Verlegung während des Bauzeitraums haben sich die Planer nach langer Abstimmung und Einbezug eines Architekturbüros in die Gestaltung für die nun abgeschlossene Verlegung entschieden. Die beiden Seitenbahnsteige sind für 40-Meter-Züge ausgelegt. Die Stadtbahn hält nun unmittelbar vor dem denkmalgeschützten Kassenpavillon des zoologisch-botanischen Gartens Wilhelma. Der alte, Richtung Mineralbäder und damit für einen Besuch der Wilhelma ungünstiger gelegene Mittelbahnsteig wurde abgebrochen.

Um die Sicht auf den 1843 von Hofbaumeister Karl Ludwig von Zanth im maurischen Stil erbauten Eingangsbereich, den Kassenpavillon, und die mit Reliefs verzierten Terrakotta-Außenmauern der Wilhelma möglichst wenig zu beeinträchtigen, erhielt die Haltestelle nur minimale Aufbauten, eine zurückhaltende Farbgebung sowie blickdurchlässige gebogene Glasüberdachungen. Ein Blickfang sind die beiden Palmen, welche den stadteinwärtigen Bahnsteig zieren. Nach Angaben der Landeshauptstadt Stuttgart besuchen jährlich rund zwei Millionen

Gäste die Wilhelma, ein Großteil davon reist mit der Stadtbahn an. SVS

Karlsruhe Veränderungen im Fahrzeugpark

■ Im Bestand der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK) verblieben zuletzt von den ursprünglich 42 zwischen 1964 und 1978 durch DWM und Waggon-Union gelieferten achtschigen Gelenktriebwagen (davon 30 aus GT6 entstanden) lediglich Tw 211 und 215, die anno 2000 eine Choppersteuerung und Polstersitze erhalten hatten. Sie verdienten sich ihr „Gnadenbrot“ auf speziellen Fahrten für die Schüler der Europäischen Schule. An deren letztem Schultag vor den Sommerferien, dem

30. Juni, wurden sie letztmalig eingesetzt, womit gleichzeitig der Altwaggeninsatz im Karlsruher Linienverkehr endgültig endete. Durch die kontinuierliche Inbetriebnahme von Niederflrwagen der Typen GT6/8-70D/N schrumpfte der GT8-Bestand bereits bis 2005 auf zehn Wagen und ihr Einsatzgebiet auf die Straßenbahnlinie 5 – dort endete der Einsatz am 22. Mai 2015 – und die Schulstraßenbahnlinien 16, 17 und 18.

Ebenfalls musterte der Betrieb mit Tw 124 den letzten von einst vier „Badewannen“ aus. Diese 1975 von der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) bei der Waggon-Union für die Neubaustrecke Langensteinbach – Ittersbach beschafften Fahrzeuge unterschieden sich von den übrigen Karlsruher GT8 durch

Wuppertal: Vom Spätnachmittag des 20. bis zum 22. August stand die Wuppertaler Schwebebahn still, die Wagen mussten teilweise in Rückwärtsfahrt ins Depot Vohwinkel gebracht werden. WUPPERTALER STADTWERKE

ihr kantigeres Aussehen, die Tw 122 und 123 dieser Serie dienten schon seit 2003 nur noch als Ersatzteilspender.

Die neuen NET 2012 verdrängen unterdessen zunehmend auch die aus dem B-Wagen abgeleiteten Stadtbahnwagen: Die Sechschacher des Typs GT6-80C übernehmen zwar ab dem 1. September die Dienste auf den Schulstraßenbahnlinien, am 29. Juli endeten jedoch ihre Einsätze in Doppeltraktion auf der Stadtbahnlinie S2. Bis 2019 sollen sie – ebenso wie ihre achtschigen Geschwister – vollständig ausgemustert sein. Vorübergehend gibt es derzeit Einsätze Heck-an-Heck gekuppelt, da auf der Albtalbahn aufgrund des barrierefreien Umbaus des Bahnhofs Bad Herrenalb ein Pendelbetrieb ab Ettlingen-Stadt eingerichtet werden musste, der noch bis zum 22. Oktober andauern soll. BHM

Wuppertal Ausfälle bei der Schwebebahn

■ Seit Umbau der Anlage in Oberbarmen gibt es häufiger Störungen im Betrieb der Schwebebahn. Während diese zuletzt meist nur von kurzer Dauer und mit geringen Auswirkungen auf den

■ Dresden: Nach mehr als zweijährigen Sanierungsarbeiten ist die Albertbrücke im Zuge der Linien 6 und 13 seit 5. September wieder zweigleisig befahrbar. Seit Juli 2014 fuhren die Bahnen unter Sperrung für den Autoverkehr eingleisig zunächst auf einem Baugleis, später auf dem bereits fertiggestellten Außenringgleis, hier Tw 2619 im „Linksverkehr“ auf der Neustädter Brückenrampe. MICHAEL SPERL





■ Stadler/Vossloh: Bis Jahresende liefern die Firmen elf „TramLink V3“ an Stern&Hafferl, nach Abnahmefahrten auf der Traunseebahn kommen drei davon seit 11. September auf der Lokalbahn Vöcklamarkt – Attersee zum Einsatz. Für den Transport der Meterspurwagen auf Normalspurgleisen erbaute das Verkehrsunternehmen eigens einen Transportwagen. Am Morgen des 18. August zieht die ex-Wuppertaler E-Lok 24 010 den aufgeladenen ET 125 aus der Werkstätte Vorchdorf für die anstehende Überstellungsfahrt nach Vöcklamarkt ROBERT SCHREMPF (3)

Betrieb waren, hatte eine Großstörung vom Spätnachmittag des 20. bis 22. August die Schwebebahn völlig lahmgelegt. Stattdessen fuhren Ersatzbusse. Als Ursache gab der Betreiber, die Wuppertaler Stadtwerke (WSW), eine defekte Steuerung der Weiche in der Wagenhalle Oberbarmen an. Die Stadtwerke benötigten ein Ersatzteil, um die Weiche so schnell wie möglich reparieren zu lassen. Nur die Herstellerfirma könne die Reparatur durchführen, teilten die WSW mit. In der Nacht von Samstag auf Sonntag holten die WSW die auf der Strecke noch an den Stationen stehenden Züge zurück ins Depot nach Vohwinkel. Die in Fahrtrichtung Oberbarmen stehenden Wagen, darunter der historische Kaiserwagen, mussten dabei rückwärts bis Vohwinkel

gefahren werden. Ab Dienstagfrüh fuhr die Bahn wieder. MSP

Industrie

Bombardier Modernisierung für Grazer Altwagen

■ Zur notwendigen Kapazitätserhöhung in den Verkehrsspitzen entschloss sich das kommunale Dienstleistungsunternehmen Holding Graz anstelle der Verlängerung der fünfteiligen Variobahnen um zwei Module den Fahrplankontakt mit zusätzlichen Fahrzeugen zu verdichten und hierfür die ältesten Gelenktriebwagen zu modernisieren. Bombardier Transportation ist beauftragt worden, an den Triebwagen 501

– 510 (Baujahr 1978, Hersteller SGP Graz in DÜWAG-Lizenz) die Antriebstechnik und die Fahrzeugsteuerung zu erneuern sowie die Bordnetzumrichter auszutauschen. Die Modernisierung eines Prototyps führt Bombardier in der ersten Jahreshälfte 2017 am Standort Wien durch. Der anschließende Serienumbau erfolgt beim Betreiber Graz Linien. Bis Mitte 2018 sollen alle Fahrzeuge modernisiert und betriebsbereit zur Verfügung stehen. Durch diese Modernisierungsmaßnahmen soll die Lebensdauer der derzeit dienstältesten Fahrzeuge um bis zu 16 Jahre verlängert werden. Zudem werden die Energieeffizienz der Hochflurwagen und die Flottenverfügbarkeit deutlich erhöht. ROS

CAF

Metro Brüssel bestellt neue Züge

■ Anfang August erhielt der spanische Bahntechnikproduzent CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) vom Verkehrsbetrieb MIVB/STIB der europäischen Hauptstadt Brüssel den Auftrag zur Lieferung von 43 sechsteiligen U-Bahn-Zügen im Wert von 353 Millionen Euro. Zudem wurde im Rahmenvertrag mit zwölfjähriger Laufzeit eine Option auf bis zu 47 weitere Einheiten vereinbart. Die neuen Züge sind durchgängig begehbar, fassen bis zu 1.200 Fahrgäste und sollen ab 2019 auf den Linien 1 und 5 fahren. Sie sind dabei für vollautomatischen Betrieb ausgerüstet. Das dazu nötige Steuerungssystem wurde bei der französischen



Bombardier: Der Schienenfahrzeugbauer modernisiert ab 2017 die derzeit dienstältesten Grazer Wagen, welche die Graz Linien zur Kapazitätserhöhung weiter benötigen, hier Tw 501 am Kaiser-Josef-Platz

ANZEIGE

Ihre Prämie



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

Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

Tochtergesellschaft von Ansaldo STS geordert.

Bereits 2004 betraute die STIB den CAF-Konzern mit der Lieferung von 15 U-Bahn-Zügen, 2009 kamen sechs weitere Züge, die seither gemeinsam die U-Bahn-Linien 1 und 5 bedienen. Die neue U-Bahn-Reihe gehört zum Großprojekt, mit dem die Metro von Brüssel modernisiert werden soll. Mit dem Zuschlag aus Brüssel steigt der Gesamtwert neuer Aufträge, bei denen sich CAF 2016 erfolgreich gegen Mitbewerber durchsetzen konnte, auf mehr als zwei Milliarden Euro. Damit wächst der Auftragsbestand von CAF auf über 6,3 Milliarden Euro und unterstreicht so die auf Wachstum ausgerichtete Unternehmensstrategie. MSP

Ausland

Schweiz: Basel General-Abo nicht mehr bis Weil

■ Wie die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) mitteilen, wird ab 11. Dezember das General- und Halbtax-Abonnement sowie der schweizweit gültige Tageskarte nicht mehr im grenzüberschreitenden Abschnitt der Linie 8 bis Weil am Rhein anerkannt. Grundlage der aktuellen Regelung für die Anerkennung des GA, Halbtax-Abonnement und der schweizweit gültigen Tageskarte bis Weil war ein politischer Vorstoß von 2014. Die BVB hat diese politische Forderung probenhalber für zwei Jahre ab Inbetriebnahme des grenzüberschreitenden Betriebs der Linie 8 umgesetzt. So sind aktuell das GA- und das Halbtax-Abonnement sowie die Tageskarten auf der Linie 8 bis Weil am Rhein gültig, das GA und die Tageskarte auch auf der Rückfahrt von Weil am Rhein nach Basel.

Nach Angaben der BVB sei es für Fahrgäste nicht nachvollziehbar, dass



Gmunden: Für großes Staunen sorgte bei Besuchern des Stadtfestes die Aufstellung der Nostalgie-Triebwagen 5 und 100 am Rathausplatz, übrigens auf den Tag genau 122 Jahre nach der Eröffnung der Gmundner Straßenbahn

die nationalen Fahrausweise grenzüberschreitend auch auf der Linie 8, nicht aber auf den anderen Linien zwischen Basel und dem grenznahen Deutschland oder Frankreich gültig seien. Nach Ablauf der zweijährigen Versuchsphase hat die BVB in Rücksprache mit dem Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt entschieden, das GA, das Halbtax und die Tageskarte ab Fahrplanwechsel im Dezember nicht mehr auf dem deutschen Abschnitt der Linie 8 anzuerkennen. Das U-Abo des TNW behält aber weiterhin auf der ganzen Linie 8 bis Weil am Rhein Bahnhof/Zentrum seine Gültigkeit. MSP

Frankreich: Paris Metro-Linie 14 wird bis Orly verlängert

■ Besser an das ÖPNV-Netz angebunden wird in den kommenden Jahren

der Flughafen Orly, der im Südosten von Paris gelegene zweite Flughafen der Stadt. Die vollautomatische Métrolinie 14 wird dafür im Rahmen des Projekts Grand Paris Express um 13,8 Kilometer in Paris und zehn weiteren Gemeinden der Départements Val-de-Marne und Essonne verlängert. Mit der Veröffentlichung der DUP (Déclaration d'utilité publique, eine Art Baugenehmigung) im Journal Officiel Ende Juli 2016 können die Bauarbeiten noch 2016 beginnen und sollen 2024 abgeschlossen sein. Mit Vorliegen der DUP werden auch notwendige Enteignungen auf der Trasse erleichtert. VLC

Österreich: Gmunden Nach 41 Jahren wieder Trams am Rathausplatz

■ Erstmals seit 41 Jahren erreichten zum alljährlichen Stadtfest Straßenbahnwagen auf dem Schienenweg den



Den Haag: Der als Touristentram eingesetzte historische PCC 1193 am 17. Juli in der Haager Innenstadt kurz hinter der Haltestelle „Gravenstraat“ im Rahmen der Stadtrundfahrt

BERNHARD MARTIN

Rathausplatz. Möglich war dies, nachdem Stern & Hafferl die Errichtung der zweigleisigen Innenstadstrecke zwischen Grabenkreuzung und Rathausplatz bis Ende Juli fertigstellen konnte. Da die Fahrleitung erst nach Realisierung der weiteren Abschnitte angebracht wird, die dazugehörigen Wandanker sind bereits montiert, wurden die Nostalgie-Triebwagen 5 und 100 vom Zweigege-Oberleitungsmontagefahrzeug Z20 654 vom Franz-Josef-Platz auf den Rathausplatz geschleppt.

Am 29. August erfolgte der Baubeginn für die nächste Etappe, bis zum Beginn der Adventzeit soll der Schienenstrang durch die Kammerhofgasse und bis zum Trauntor führen. Parallel werden die vom Klosterplatz in die Georgstraße führenden Gleisbögen errichtet. Nach einjähriger Verzögerung beginnen im Oktober auch die Arbeiten zum Neubau der Traunbrücke. Die Fer-

tigstellung der Brücke ist mit Juni 2018 terminiert, dann sollen die Gmundner Straßenbahn und die Traunseebahn Gmunden – Vorchdorf endgültig betrieblich zur sogenannten Stadt-Regio-Tram zusammenwachsen. ROS

Niederlande: Den Haag Stadtrundfahrten mit PCC-Wagen

■ Seit 9. Juli bot das Haager Straßenbahnmuseum (HOVM) jeden Samstag und Sonntag bis 25. September Stadtrundfahrten mit PCC-Vierachsern nach dem Hop-on-Hop-off-Prinzip an. Die im Halbstundentakt angebotenen Fahrten der „Tourist Tram The Hague“ mit Audioguide in acht Sprachen starten am Kerkplein im Herzen der Altstadt des niederländischen Regierungssitzes und führen nach einer Ehrenrunde durch das Bahnhofsviertel über die Strecke der Straßenbahnlinie 1 am Friedenspalast vorbei in den Küstenort Scheveningen und zur Schleife „Noorderstrand“. Nach erneuter Fahrt durch Scheveningen und Befahrung der Betriebsstrecke Duinstraat werden die Gleise der Linie 11 genutzt und das Statenkwartier erreicht. Entlang der Strecke der Linie 16 werden auf der Rückfahrt in die Innenstadt das Gemeindemuseum und das Zeeheldenkwartier passiert. An 14 ausgewählten Haltestellen kann ein- und ausgestiegen werden. Eine Tageskarte kostet 14 Euro. Weitere Informationen unter www.touristtram.nl. BHM

■ **Niederlande/Rotterdam:** In der laufenden Saison fährt die historische Rundfahrtslinie 10 noch bis in den Oktober freitags bis sonntags halbstündlich, im Juli/August gab es traditionell täglich außer montags Museumsverkehr. Zum Einsatz kommen die Allan- und Werkspoor-Vierachser von 1931. Die früher hier ebenfalls häufiger eingesetzten historischen DÜWAG-Gelenkwagen werden gewöhnlich nicht mehr auf der Linie verwendet, stehen aber für Sonderfahrten weiterhin zur Verfügung MICHAEL KOCHERS



Tschechien: Prag KT8D5 aus Strausberg seit Frühjahr im Einsatz

■ Knapp zwei Jahrzehnte waren drei aus Košice übernommene Tatra KT8D5 in Strausberg zuhause, von 1995 bis 2015 trugen sie die Fahrzeugnummern 21, 22 und 23. Während der Wagen 22 nach seiner in Prag stattgefundenen Modernisierung zum KT8D5.RN25 wie-



Prag: Kaum wiederzuerkennen – der ehemalige Strausberger Tw 21 nun als Prager Tw 9098 zum KT8D5.RN2P modernisiert, hier auf der Schnellbahnbrücke nach der Haltestelle Hlubočepy in die Siedlung Barrandov DANIEL MÖSCHKE



Toruń: Einer der erst 2015 neu gelieferten Zweirichtungswagen vom Typ 122 NbT Duo Swing an der Endhaltestelle „Uniwersytet“ abfahrbereit in Richtung Innenstadt BERNHARD KUSSMAGK



Hongkong: Der Kawasaki-Tw 1076 der 2. Bauserie, hier mit Wagen 1043 aus der 1. Bauserie, an der Haltestelle Siu Hong in Tuen Mun JENS PERBANDT

der in Strausberg zuverlässige Dienste leistet, traten die Wagen 21 und 23 die Reise nach Praha nur in eine Richtung an. Der dortige Verkehrsbetrieb kaufte die beiden Wagen 2014 und modernisierte sie nach dem eigenen Standard des Typs KT8D5.RN2P. Beide Wagen füllten die offenen Lücken der RN2P-Nummerierung wieder auf, welche

nach der Verschrottung des dortigen Wagen 9006 und dem als Museumsexponat erhaltenen Tw 9048 entstanden sind und erhielten so die Wagennummern 9056 (ex.23) und 9098 (ex.21). Die Aufarbeitung verzögerte sich und so fanden die Wagen erst ein halbes Jahr nach der ursprünglichen Planung den Weg in den Fahrgasteinsatz, Tw

9056 fuhr erstmals am 21. März planmäßig und 9098 hatte den Ersteinsatz am 28. April 2016. Beheimatet sind beide Wagen, wie auch alle anderen KT8D5.RN2P, im Betriebshof Hloubětín. Aufgrund von Baustellenverkehren ist der Wagen bis September an den Betriebshof Kobylisy verliehen. Tw 9056 erlitt am 17. Juni 2016 einen Zusammenstoß mit einem Krankenwagen und wurde bei der Entgleisung beschädigt, was diesen Wagen für mehrere Monate aus dem Betrieb nimmt. DAM

China: Hongkong Neue Wagen für Tram und U-Bahn

■ Der chinesische Hersteller CRRC Nanjing Puzhen erhält einen Auftrag über umgerechnet rund 86 Millionen Euro zum Bau von 40 Straßenbahntriebwagen. Die Fahrzeuge sind für den weniger bekannten Straßenbahnbetrieb in der Stadt Tuen Mun bestimmt, der im östlichen Teil der chinesischen Sonderverwaltungszone Hongkong

liegt. Hier unterhält die Mass Transit Railway (MTR), die auch die Metro von Hongkong betreibt, noch ein umfassendes Straßenbahnnetz mit zwölf Linien (siehe STRASSENBAHN MAGAZIN 5/2016). Die neuen Züge sind als Ersatz der 30 von Kawasaki gebauten Züge der 2. Lieferserie vorgesehen. Von den 1992 produzierten Wagen waren zehn als motorisierte Fahrzeuge ohne Führerstand ausgeführt. Gleichzeitig ergibt sich durch die Bestellung eine Vergrößerung der Fahrzeugflotte auf insgesamt 150 Fahrzeuge, dies ist auf Grund steigender Fahrgastzahlen erforderlich. Ab 2019 sollen die ersten neuen Triebwagen in Tuen Mun eintreffen, der letzte soll 2023 ausgeliefert sein. Bereits Mitte Juni bestellte die MTR ebenfalls bei CRRC 93 neue U-Bahnzüge. Diese zwischen 2018 und 2023 auszuliefernden Achtwagenzüge sollen die Züge der ältesten M-Serie ersetzen, die ab 1998 von dem australischen Hersteller Goninam geliefert wurden. Bei dem Auftrag zum Bau der 744 Wagen handelt es sich um den bisher größten Auftrag der MTR, aber auch um den größten Einzelauftrag an die CRRC. JEP

■ Ungarn/Szeged: Als besondere Attraktion fuhr während des Sommers der Nostalgie-Zwillingszug 313 + 314 an mehreren Tagen nachmittags auf dem einzigen Kurs der nur noch stündlich verkehrenden Linie 1, hier am 21. Juli am Széchenyi tér. Der Betrieb hat 1984 die Wagen 2569 und 2573 anlässlich seiner 100-Jahr-Feier aus Budapest übernommen und als historischen Zug aufgearbeitet, gebaut wurden die Wagen 1904/05 ERNST PLEFKA



Polen: Toruń Straßenbahnbetrieb modernisiert Wagenpark

■ Der meterspurige Straßenbahnbetrieb der Stadt Toruń (Thorn) in der Woiwodschaft Kujawien-Pommern besteht aus fünf Linien. Nach wie vor prägen die vierachsigen Triebwagen des Typs Konstal 805Na und deren modernisierte Variante 805 NaND das Gesicht der Straßenbahn. Zur Erneuerung des Wagenparks begann 2014 eine Modernisierungsoffensive und es konnten zunächst sechs dreigliedrige, vierachsige 121 NbT Swing und sechs fünfgliedrige, sechsachsige 122NbT Swing beschafft werden. Die anschließend bis Ende 2015 gelieferten fünf



■ Rumänien/Arad: Nach Erneuerung der Brücke über die Eisenbahn in Ghioroc fährt seit einiger Zeit die Vorortbahn (Linien 11, 12 und 14) wieder bis in den Ort, hier am 22. Juli 2016 der frisch lackierte RHB-Zug 1014 – 1054 am Gleisdreieck in Ghioroc. Im Hintergrund das ehemalige Gleichrichtergebäude mit der Wartezone für Fahrgäste. Von hier fuhren bis 1991 die Züge der Vorortbahn weiter bis Radna/Pancota

ERNST PLEFKA

fünftgliedrigen, sechssachsigen 122 NbTDuo Swing von Pesa sind seit Jahrzehnten die ersten Zweirichtungswagen in Toruń.

Die jüngste Erweiterung des Streckennetzes ist die 1,7 Kilometer lange Neubaustrecke zur Nikolaus-Kopernikus-Universität mit sechs Haltestellen, die der Verkehrsbetrieb MKZ Toruń am 24. Juni 2014 eröffnete. Am Betriebshof an der Haltestelle Sienkiewicza zweigt sie vom Bestandsnetz ab und erschließt ein Hochhausgebiet, die Universität und den Vorort Bielany.

BEKUS

Australien: Melbourne Ablösung der Z1- und Z2-Vierachser

■ Der Fahrzeugpark der Straßenbahn in der australischen Millionenstadt Melbourne befindet sich im Umbruch: Die kontinuierliche Inbetriebnahme neuer Bombardier-Niederflurwagen („E-class“) führt zur Ausmusterung zahlreicher Vierachser, die bislang das Bild des größten Straßenbahnbetriebs der Welt prägten. Seit Dezember 2014 werden die bis zu 60 Jahre alten W-Wagen nur noch auf der touristischen „City Circle Tram“ (Linie 35) eingesetzt. Nach der Auslieferung

des 33. Niederflurwagens konnten Ende April die letzten Vierachser der Typen Z1 und Z2 ausgemustert werden.

Die „Z-class“ wurde zwischen 1974 und 1984 in 230 Exemplaren und drei Tranchen geliefert. Vorbild waren die Göteborger M28- und M29-Vierachser. Der australische Hersteller Comeng entwickelte eine auf die Melbourne Verhältnisse zugeschnittene Version mit kantigem Design und modifizierter Technik. Die Antriebstechnologie lieferte die schwedische ASEA. Nach 100 Z1 und 15 Z2 begann 1979 die Auslieferung weiterer 115 Vierachser mit DUEWAG-Drehgestellen, AEG-Elektroausrüstung und einer zusätzlichen dritten Tür. Die Ausmusterung der ersten beiden Serien begann 2001 mit der Inbetriebnahme der Combino- und Citadis-Niederflurwagen. Für die Z3 wurde 2013 ein Modernisierungsprogramm gestartet, um sie mittelfristig weiter einsetzen zu können.

Yarra Trams setzt in Melbourne auf 25 Linien insgesamt 452 Wagen ein, darunter 183 Vierachser der Typen Z3, A1 und A2, 131 Hochflur-Sechssachsers und 138 Niederflurwagen der Typen C1, C2 (Citadis), D1, D2 (Combino) und E (Flexity Link). Bis 2020 soll die „E-class“ 70 Fahrzeuge umfassen.

BHM

Melbourne: Inzwischen Vergangenheit sind die Linieneinsätze der Z1-Wagen, hier Tw 22 am 31. März 2014 als Linie 16 an der Haltestelle „Bourke Street Mall/Swanston Street“

BERNHARD MARTIN

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. 51013

5 Acryl-Kassetten
für nur € 79,95
Sie sparen 15%
Best.-Nr. 51014



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

Geht es für die Straßenbahnbetriebe im Flächenland Brandenburg bergauf oder bergab? Diese Aufnahme zeigt den Brandenburger Tw 104 beim Überqueren der Jahrtausendbrücke in Richtung Altstadt



Vor der Talfahrt?

Die Lage bei Brandenburgs Kleinbetrieben ■ Sechs kleine Straßenbahnunternehmen und der letzte ostdeutsche Obus-Betrieb vermitteln noch die Romantik früherer Jahre. Es geht mal durch verwinkelte Altstadtstraßen, mal auf Überlandlinien durch Wald und Flur. Dieses Schlaraffenland scheint inzwischen bedroht. Den Hintergründen geht dieser Beitrag nach

Die Anzahl der Straßenbahnbetriebe in Brandenburg ist vergleichbar mit der in Nordrhein-Westfalen oder Baden-Württemberg. Hinzu kommt noch Ostdeutschlands letzter Obusbetrieb in Eberswalde. Diese Betriebe sind größtmäßig für westdeutsche Verhältnisse eher bescheiden. Selbst der Potsdamer Betrieb wäre dort als überschaubar zu bezeichnen. Die übrigen Betriebe in Cottbus, Brandenburg an der Havel, Frankfurt(Oder), Strausberg, Rüdersdorf und Woltersdorf hätten im Westen kaum die 1970er-Jahre erlebt. Auch in der DDR des Jahres 1970 waren die Totenglocklein längst geläutet.

Ölkrise rettet Kleinbetriebe

Doch 1974 kam die große Ölkrise. Günter Mittag und Co mussten lernen, dass die sozialistischen Handelspartner nicht Mutter Teresa hießen, sondern hart kalkulierende Kaufleute waren. Mit anderen Worten: Die DDR musste plötzlich für sowjetisches Erdöl fast Weltmarktpreise zahlen. Nun zeigte sich die Planwirtschaft überraschend flexibel. So war die baldige Stilllegung des gesamten Straßenbahnnetzes in Frankfurt (Oder) 1971 so gut wie beschlossen. Dann aber wurde 1975 der erste Streckenneubau seit 1936 eröffnet. Utopisch, betrachtet man heutige Planungsvorlaufzeiten von bis zu 20 Jahren! Ähnlich sah es in den anderen genannten Betrieben aus. Heute begeistert diese Vielfalt Straßenbahnfans aus dem In- und Ausland.

Schreckgespenst Barrierefreiheit

Doch das Ende dieses Paradieses könnte näher sein als gedacht. Dieses Horrorszenario hat einen Namen, der da lautet: Barrierefreiheit. Diese für die Fahrgäste eigentlich

vorteilhafte Maßnahme wird zur Drohkulisse, weil auf typisch deutsche Art hier das Kind mit dem Bade ausgeschüttet wird. Es wird die Barrierefreiheit zum 1. Januar 2022 gefordert. Bezahlen sollen die Zeche aber die Betriebe und damit die zumeist völlig klammen Trägerkommunen der Nahverkehrsunternehmen.

Zumindest hier in Brandenburg. Andere ostdeutsche Bundesländer wie Sachsen fördern den Kauf barrierefreier Neufahrzeuge und den entsprechenden Umbau der Haltestellen mit bis zu 50 Prozent! Dazu muss man einige Besonderheiten brandenburgischer Landespolitik kennen.

Brandenburg: Land der Gegensätze

Brandenburg boomt! Brandenburg boomt ... ? Naja ... zumindest im Speckgürtel um die rasant wachsende Bundeshauptstadt Berlin! ... aber nur im westlichen: Klar, die Landeshauptstadt sowieso und mit ihr einige Hätschelkinder der Regierung: Orte wie Falkensee, Teltow oder Oranienburg, deren Lobbyisten den Brandenburger Landtag bevölkern. Die brauchen Fördermittel für neue Schulen und Kindergärten, da die Bevölkerung rasant wächst. Dort ist das Interesse für Straßenbahnen in Städten der Randregion eher gering. Strausberg, Rüdersdorf oder Woltersdorf liegen im östlichen Speckgürtel, im Schatten der Plattenbautürme Marzahns und Hellersdorfs. Hier wächst die Einwohnerzahl nur langsam, dafür hat man Straßenbahn.

Außerhalb des Speckgürtels sieht es noch trister aus. Die einstigen Industriezentren Brandenburg an der Havel und Eberswalde erlebten nach der Wende Jobabbau und Einwohnerschwund. Die Braunkohlemetropole Cottbus befürchtet nach der deutschen





Idyllisches Brandenburg an der Havel: Der mittlerweile gut 20 Jahre alte MGT6D 100 ist auf einer Kopfsteinpflaster-Straße auf der Linie 2 in Richtung Grenzbrücke unterwegs



KTNF6 178 ist in Brandenburg an der Havel aus der Ritter- in die Plauer Straße eingebogen und wird gleich am Plauer Torturm vorbei Richtung Grenzbrücke fahren



Energiewende und dem Ausstieg von Vattenfall, dass sie das Schicksal ihres nur noch viertklassigen Fußballclubs Energie teilen wird. Dann wäre da noch Frankfurt (Oder), nach dem Zusammenbruch der deutschen Solarindustrie 2013 zu zweiten Mal deindustrialisiert. Heute höchstens bekannt als Kulisse düsterer Polizeiruf-Schmonzetten, quasi ein Mini-Duisburg tief im Osten ...

Die Lobby dieser Städte im Zentrum der Macht ist deutlich verhaltener oder schlicht nicht vorhanden. Damit nicht genug: Bis 2019 will man die bisher kreisfreien Städte Cottbus, Brandenburg an der Havel und Frankfurt (Oder) in die umliegenden Landkreise eingliedern. Also droht weiteres Ungemach. Wird der Straßenbahnverkehr in der Verantwortung der Städte bleiben oder werden die Landkreise die Regie übernehmen. Dann besteht Gefahr, dass innerstädtische Traminien gegen Buslinien auf dem dünn besiedelten Lande ausgespielt werden. Noch ist da alles in der Schwebe. Alle Seiten wehren sich vehement gegen die Reform.

Städte stehen zu ihrer Straßenbahn!

Deren Verwaltungen und Stadtverordnete bekennen sich zu Straßenbahn und Obus als umweltfreundliche Nahverkehrsmittel. Notfalls will man die finanziellen Herausforderungen durch die geforderten Umstellung auf Barrierefreiheit allein stemmen. Hat die brandenburgische Landesregierung aus SPD und Linkspartei etwas gegen einen modernen öffentlichen Nahverkehr und den Weiterbestand von Straßenbahn und Obus? Mitnichten, in der Vergangenheit flossen immer wieder Landesfördermittel in die Straßenbahnnetze. Was bedeutet, dass diese bei Stilllegungen von den Städten zurückzuzahlen sind.

Nur hört beim Geld die Freundschaft leider auf. Um begrenzte, vom Land zu vergebende Fördermittel herrscht regelmäßig zähes Ringen zwischen den einzelnen Ministerien. Dass der ÖPNV dabei nicht wirklich die erste Geige spielt, dürfte eingeweihte SM-Leser kaum verwundern. In der Landräterepublik Brandenburg fehlt für innerstädtischen Nahverkehr schlicht die Lobby. Jährlich werden fünf Millionen Euro für die Straßenbahn- und O-Bus-Infrastruktur an die Aufgabenträger pauschal zugewiesen, die diese für den barrierefreien Ausbau ihrer Infrastruktur verwenden könnten, betont Pressesprecher Steffen Streu vom zuständigen Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung auf Anfrage. Es ist wohl nicht der Mühe wert auszurechnen, was dem einzelnen Betrieb bleibt! Für die Milliarden, die

Zwei KTNF6 begegnen sich in Brandenburg an der Einmündung Fouquetstraße in die Magdeburger Straße. Die einstigen Kasernen werden durch die Fachhochschule genutzt



Cottbus: KTNF6 149 ist auf der Linie 3 Richtung Ströbitz unterwegs. Gleich wird er in die Haltestelle Stadthalle einfahren. Im Hintergrund das städtische Rathaus. Wird man hier künftig noch über den städtischen ÖPNV entscheiden?

Cottbusverkehr GmbH

Betrieb	Spurweite (mm)	Linien (in km)	Netzlänge (Barrierefrei, in %)	Haltpunkte	Fahrzeuge im Einsatz	
					barrierefrei	nicht barrierefrei
Cottbus	1.000	5	21,9	97	21xKTNF6	–

vom selben Ministerium regelmäßig in die Flughafendauerbaustelle BER gepumpt werden, könnte man vermutlich fast ganz Brandenburg mit einem barrierefreien Straßennetz überziehen?

Viele offene Fragen um Barrierefreiheit

Ein weiteres Argument der Landesregierung: Die Forderung nach Barrierefreiheit ist eine Entscheidung auf EU- und Bundesebene. Hier gelte: Wer die Musik bestellt, zahlt.

Knackpunkt ist auch, was Barrierefreiheit eigentlich beinhaltet. Ist ein Hochflurfahrzeug mit Niederflurteil wie die KTNF6 wirklich barrierefrei? Welche Anforderungen werden an die Haltestellen und ihre Zuwegungen gestellt? Gilt Barrierefreiheit nur für Gehbehinderte oder müssen auch Belange Seh- oder Hörgeschädigter berücksichtigt werden? Nichts Genaues weiß man nicht!

Die nordrhein-westfälische Landesregierung wurde in Deutschland mit der ehren-

vollen Aufgabe betraut, betreffende Standards zu definieren. Bis die ersten Ergebnisse vorliegen, gilt das Prinzip Hoffnung. „Nichts wird so heiß gegessen, wie es gekocht wird“, lautet ein weiteres deutsches Sprichwort.

Leider führen diese Unwägbarkeiten, vor allem aber die ungeklärte Finanzierung, dazu, dass die 2013 vereinbarte Kooperation der Betriebe Cottbus, Brandenburg an der Havel, Frankfurt (Oder) und Schöneiche/Rüdersdorf stark in Frage gestellt ist.

Trumpfkarte sticht nicht!

Eigentlich sollte bei der Orderung von Neubaufahrzeugen kooperiert werden, ebenso bei der Fahrzeuginstandsetzung. Diese Karte hätte noch bis zum 30. September 2016 gezogen werden können. Selbst bei einer sofortigen Kehrtwende des Landes wäre es wohl schon zu spät dafür. Nun kämpft jeder für sich allein. Das wird vor allem eines: Teurer!

Wie schaut es nun in den brandenburgischen Städten konkret aus? Wer muss zittern, wer kann gelassen in die Zukunft schauen. Die Recherchen ergaben interessante Resultate.

Cottbus

Dort könne man sich beruhigt zurücklehnen, mag man auf dem ersten Blick glauben. Die Lausitzmetropole war der erste deutsche Betrieb, der den Linienverkehr der Straßenbahn seit dem 1. April 2004 komplett mit Niederflurfahrzeugen durchführt. Hier ist die Hochburg der Tatra-KTNF6 in Deutschland. Die KTNF 6 sind umgebaute Tatra-KT4D, denen ein Niederflurteil eingefügt wurde. Eigentlich ist jedes Cottbusser Fahrzeug also nur zu 30 Prozent barrierefrei.

Auch in punkto barrierefreie Haltestellen ist Cottbus Vorreiter. Lediglich drei Haltepunkte müssen noch barrierefrei hergerichtet werden.

Trotzdem ist man bei der Cottbusverkehr GmbH alles andere als entspannt. Auch wenn die Cottbuser „Tatra-Sänften“ hervorragend gewartet sind, kann man nicht die Augen davor verschließen, dass sie 30 bis 40 Jahre in den Achsen haben. Unternehmenssprecherin Christin Heldt betont,



Die Haltestelle Hauptbahnhof in Brandenburg wurde unlängst teuer saniert und umgebaut, natürlich barrierefrei! MGT6D Nr.101 wartet vor dem Konferenz- und Geschäftszentrum Lighthouse auf die Abfahrt Richtung Saefkowallee

Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH

Betrieb	Spurweite (mm)	Linien (in km)	Netzlänge (Barrierefrei, in %)	Haltpunkte	Fahrzeuge im Einsatz	
					barrierefrei	nicht barrierefrei
Brandenburg a.d. H.	1.000	4	17,6	62,5	10xKTNF6 6x MGT6D	2xKT4Dm

Cottbus: Die Stadt ist die Hochburg der KTNF6. GTW 134 und 130 begegnen sich in der Haltestelle Stadthalle. Wie alle Cottbuser Fahrzeuge sind sie mit bunter Totalwerbung versehen



wie wichtig es wäre, den Fahrzeugpark zu erneuern und auf 100-prozentige Niederflurfahrzeuge umzustellen. Außerdem werden auf Grund des demografischen Wandels die Fahrgastzahlen trotz sinkender Einwohnerzahl deutlich ansteigen. Da mehrere Fahrzeuge auf Grund von Unfällen abgestellt sind, fährt der Betrieb am Limit, so dass die traditionsreiche Linie 1 zwischen Alt-Schmellwitz und der Jessener Straße zeitweise im Busersatzverkehr gefahren wird. Müsste man die Tattras noch einmal modernisieren, würde das Problem verschärft, da im Umbau befindliche Fahrzeuge nicht zur Verfügung stünden. Laut Frau Heldt ist eine Finanzierung keineswegs gesichert.

Da, wie erwähnt, „vollständige Barrierefreiheit“ noch keineswegs klar definiert ist, weiß man in Cottbus nicht, ob Fahrzeuge und Haltestellen den Anforderungen entsprechen werden. Das Damoklesschwert Kreisgebietsreform schwebt ebenfalls über allem. Bleibt die Kommune Cottbus Träger des ÖPNV der Stadt? Die Cottbuser SPD-Unterbezirksvorsitzende und brandenburgische Kultusministerin Martina Münch hat vorsichtshalber schon einmal die Zustimmung zur Kreisgebietsreform von der Finanzierung neuer Straßenbahnen durch das Land abhängig gemacht.



Frankfurt (Oder): Haltestelle Zentrum vor aufziehendem Gewitter. Hier ist der zentrale Umsteigepunkt zwischen vier Straßenbahn- und fünf Buslinien. Es bleibt zu hoffen, dass die dunklen Wolken und die Zeiger auf 12 Uhr nicht die Entwicklung des Schienenverkehrs vorwegnehmen ...

Gern würde man bei der Fahrzeugbeschaffung mit den Betrieben Brandenburg an der Havel, Frankfurt (Oder) und Schöneiche-Rüdersdorf kooperieren. Das brächte betriebswirtschaftliche Vorteile, da auch Instandhaltung, Materialwirtschaft und Zulassungsverfahren gemeinsam organisiert würden.

Trotz aller Unwägbarkeiten ist eine Einstellung des Straßenbahnverkehrs in Cottbus natürlich keine Option. Das Netz ist gut ausgebaut und strukturiert. Die wichtigsten Stadtteile sind per Tram erreichbar. Netzerweiterungen bleiben bei der derzeitigen Finanzlage Wunschträume. Die Stadt steht vor einem durchgreifenden Wandel von der Energiemetropole zur grünen Universitätsstadt mit großem Erholungspotenzial. Deswegen wären neue Linien zur Technischen Universität, dem Carl-Thiem-Klinikum oder dem entstehendem Tagebausee „Ostsee“ sicher wünschenswert, ebenso wie eine bessere Anbindung des Betriebs Hofes, etwa von Alt-Schmellwitz. Doch das ist wohl im Moment nicht einmal Zukunftsmusik...

Brandenburg an der Havel

In der Havelstadt scheint man die Sache deutlich entspannter zu sehen. Im Vollbetrieb fahren neben zehn Tatra-KTNF6 auch sechs MGT6D. Man plant sogar, bis Ende

Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder)

Betrieb	Spurweite (mm)	Linien (in km)	Netzlänge (Barrierefrei, in %)	Haltpunkte	Fahrzeuge im Einsatz barrierefrei	nicht barrierefrei
Frankfurt (Oder)	1.000	5	19,5	59	8xGT6M	19xKT4Dm

Frankfurt(Oder): Vor gespenstischer Kulisse: Am 1.Mai 2016 ist GT6N Nr. 301 Richtung Innenstadt/Lebuser Vorstadt unterwegs. Regelmäßig fallen weitere Häuser aus der Plattenbau-Ära im einstigen Vorzeige-Stadtteil Neuberesinchen dem Abrissbagger zum Opfer





GT6N Nr. 301 durchquert den Frankfurter Plattenbau-Stadtteil Neuberesinchen, der in den letzten 20 Jahren zwei Drittel seiner einst mehr als 20.000 Bewohner verlor. Mittlerweile prägen riesige Freiflächen das Bild des einst so lebendigen Vororts

2017 die KTNF6 bis Ende 2017 schrittweise zu modernisieren. Danach sollen diese noch 16 (!) Jahre rollen. „Wenn wir von anderen Betrieben hören, welche Probleme es heute mit Neufahrzeugen geben kann, sind wir eigentlich gut aufgestellt“, sagt R.Nothnagel vom VBB.

Auch sind fast zwei Drittel aller Haltepunkte bereits behindertengerecht gestaltet.

Der Rest soll in den kommenden Jahren folgen. Der Betrieb wird in den kommenden Jahren auf diesem bestehenden Niveau fortgesetzt werden, was heißen soll: Es gibt weder Netzerweiterungen noch Streckenstilllegungen. Investiert wird in die Modernisierung der Unterwerke und die Rekonstruktion von Streckenabschnitten mit Querschwellengleis und Plattenabdeckung. So

weit die offizielle Verlautbarung aus dem Verkehrsbetrieb. Dieser Optimismus sollte die Straßenbahnfreunde erst einmal froh stimmen. Nur: Zweifel dürften angebracht sein! Das betrifft vor allem den Fahrzeugpark. Wenn die KTNF6 nach dieser Rechnung bis 2033 gerollt sind, dürften einige von Ihnen das fünfte Lebensjahrzehnt fast vollendet haben.

Auch eine noch so tolle Modernisierung wird dieses Problem nicht vom Tisch wischen können. Was möglicherweise 1970 kein Problem war, ist 60 Jahre später schier undenkbar, so rasant, wie sich die Fahrzeugtechnik derzeit entwickelt. Ganz abgesehen davon, dass auch die MGT6D sicher Ihren Zenit überschritten haben und einer Auffrischung bedürfen.

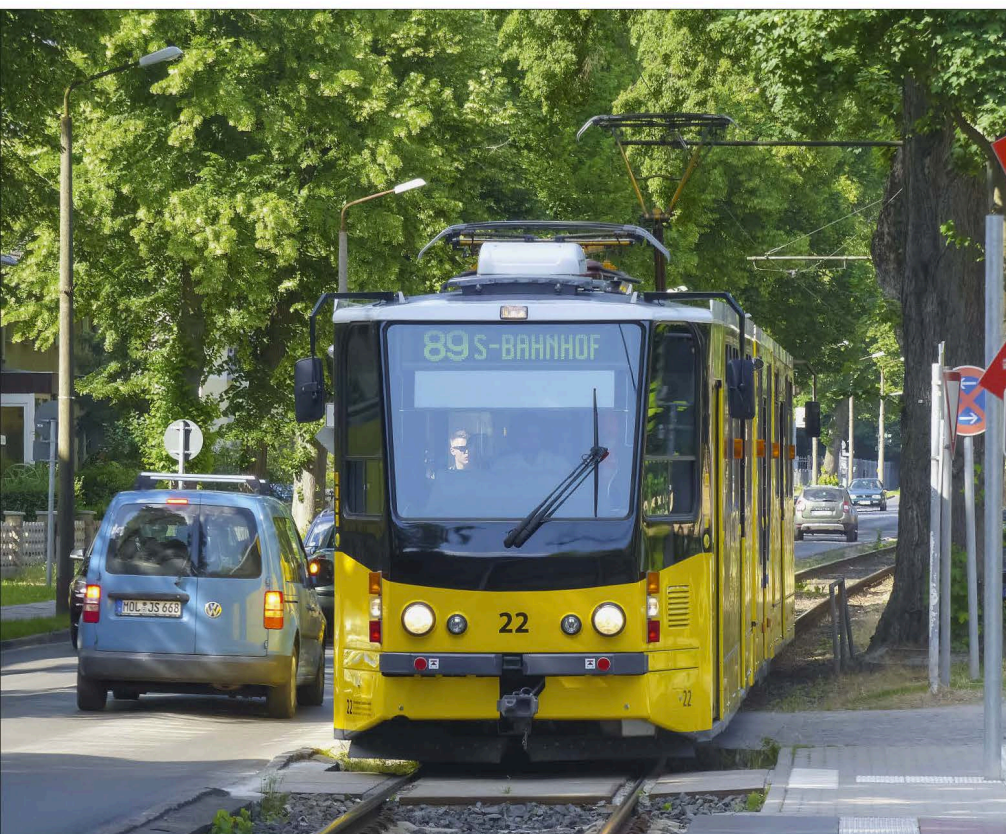
Das Netz mit der berühmten Innenstadt-Acht macht einen sehr passablen Eindruck. Mit der Stilllegung der Überlandlinie nach Kirchmöser im Jahre 2002 ist den Romantikern unter den Tramfans ein kaum ersetzbares Juwel verloren gegangen. Gerade in der heutigen Zeit, in der eine (echte) Straßenbahn auch ein Tourismusfaktor ist, werden viele Brandenburger und Gäste dieser hinterher trauern.

Frankfurt (Oder)

Momentan kann die Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt (Oder) mbH fahrzeugmä-

Viele Berlin-Pendler steigen am Abend des 6. Juni 2016 am S-Bahnhof Strausberg in den Flexity Nr. 0042. Bahn und Haltestelle sind deutlich sichtbar barrierefrei





Strausberg: Tatra KT 8 Nr.22 fährt in die Haltestelle Heinrich-Heine-Straße ein. Fahrzeuge und Haltestellen der 30.000-Einwohnerstadt sind fast vollständig barrierefrei

Strausberger Eisenbahn GmbH

Betrieb	Spurweite (mm)	Linien (in km)	Netzlänge (Barrierefrei, in %)	Haltpunkte	Fahrzeuge im Einsatz	
					barrierefrei	nicht barrierefrei
Strausberg	1.435	1	6,2	100	2xFlexity 1xTatra-KT8	1xTatra-T6C5

ßig barrierefreien Verkehr nur zu 50 Prozent gewährleisten. 2015 wurden neue barrierefreie Straßenbahnfahrzeuge europaweit ausgeschrieben. Die könnten bei sicherer Finanzierung noch in diesem Jahr bestellt werden. Frankfurts Problem ist, dass im Gegensatz zu Cottbus, Brandenburg und Rüdersdorf hier die umgebauten Tattras KTNF6 nicht eingesetzt werden können. Das Netz weist erstaunliche Höhenunterschiede und Steigungen auf, die man sonst meist nur in Betrieben im Mittelgebirge vorfindet. So verkehren hier acht GT6N und eben jede Menge Tatra-Fahrzeuge KT4Dm, modernisiert, doch nicht niederflurig.

Hinzu kommt, dass in der Oderstadt auch nur 48 von 81 Haltepunkten barrierefrei sind. Bis 2022 müssen noch 33 Haltepunkte dahingehend ertüchtigt werden, was schwierig ist und nur in Abstimmung mit der Kommune erfolgen kann. Grund dafür ist die Straßenmittellage der Trassen in der Heilbronner/Fürstenwalder/August-Bebel-Straße (Linien 2 und 5) und Karl-Marx-

/Berliner/Herbert-Jensch-Straße (Linie 1) sowie in der Lindenstraße (Linie 4). Hier müssen sogenannte Kaphaltestellen errichtet werden – mit erheblichen Bau- und Kostenaufwand. Bemerkenswert: Die erst 2015 neu errichtete Haltestelle Gertraudenkirche ist ebenfalls nicht barrierefrei!

Nun hat der Frankfurter Betrieb noch ganz andere, historisch bedingte Probleme. Im Zuge der erst 1988 eingeweihten Überlandstrecke nach Markendorf musste man eine Straßenbahnbrücke über die Bundesautobahn 12 errichten. Diese wurde wegen der DDR-typischen Materialprobleme aus minderwertigem Beton errichtet und muss nach nicht einmal 30 Jahren erneuert werden. An der Überlandlinie 4 (vgl. SM 11/2013) hängen unter anderem das Klinikum und mehrere Gewerbegebiete, so dass niemand an Stilllegung denkt. Solcherlei Pläne wurden zuletzt durch Oberbürgermeister Dr. Wilke ins Spiel gebracht, um die finanziellen Auswirkungen einer zumindest teilweisen Netzstilllegung durchzurechnen. Diesen

Überlegungen wurde durch die Stadtverordneten eine deutliche Abfuhr erteilt. Nun heißt es, 13 neue Niederflurbahnen zu beschaffen, 33 Haltepunkte barrierefrei zu gestalten, nicht zu reden von weiteren systemerhaltenden Maßnahmen. Das kostet 51 Millionen(!) Euro. Diese Summe ist derzeit kaum abgesichert. Fördermittel: Fehlanzeige! Damit ist leider das 2013 beschlossene Bestellkonsortium mit den übrigen brandenburgischen 1.000-Millimeter-Trambetrieben nur Makulatur. Es fanden sogar Sondierungsgespräche mit Plauen, Halle, Braunschweig und Jena, ja sogar Helsinki statt.

Derzeit hat die SVF einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag bis ins Jahr 2038, also bis weit über den 1. Januar 2020 (von der Landesregierung angestrebtes Datum der Kreisgebietsreform). Allerdings stünden dann „Verteilungskämpfe“ mit den Betrieben in Strausberg, Rüdersdorf und Woltersdorf ins Haus, wie Geschäftsführer Wolfgang Worf darlegt.

Es wird eine Variante favorisiert, nach der 2021 erste sechs neue Bahnen gekauft werden, weitere sieben im Zeitraum 2027 bis 2029. Das bedeutet auch für einige der Tatra eine längere Betriebsdauer, die ohne kostspielige Modernisierung kaum zu schaffen ist! Im Falle des Nichterreichens der Barrierefreiheit 2022 stellt sich der Aufgabenträger auf Klagen ein. Eine Stilllegung des Trambetriebes hält Worf für ausgeschlossen, denn dieser wäre noch unwirtschaftlicher.

Nach wie vor träumt man in Frankfurt von einer Straßenbahnverbindung ins polnische Slubice.

Hätten 2005/06 die Stadtverordneten der Grenzstadt Rückgrat bewiesen und die Entscheidung nicht von einer fragwürdigen Volksbefragung abhängig gemacht, führte die Tram längst in die Nachbarstadt und Barrierefreiheit wäre wohl im gesamten Frankfurter Netz hergestellt.

Strausberg

Die 30.000-Einwohnerstadt im östlichen Berliner Speckgürtel besitzt eine Straßenbahnlinie, die historisch gesehen eigentlich eine Eisenbahn ist. Sie beginnt am an der ehemaligen Ostbahn gelegenen Bahnhof und führt bis vor die Tore der am Straussee gelegenen Altstadt. Trotz einer parallel führenden S-Bahnlinie ist die Strausberger Tram gut ausgelastet. Auch das Damoklesschwert Barrierefreiheit muss in Strausberg nicht gefürchtet werden.

Man hat zwischen 2012 und 2014 den Fuhrpark erneuert. Dessen Rückgrat bilden nun zwei Niederflurbahnen vom Typ Bombardier Flexity. Weiterhin wurde eine Bahn vom Typ Tatra KT 8 modernisiert und mit einem Niederflurteil versehen. Nur in bestimmten Fällen (Havarie, Wartung, Unfall)



Rüdersdorf: An der Haltestelle Marktplatz begegnen sich der teilbarrierefreie KTNF6 Nr.28 und ein hochfluriger GT6

müsste vorübergehend auf die in Reserve gehaltene Tatra-T6C5 ohne Niederflurteil zurückgegriffen werden. Alle Haltestellen sind modernisiert und barrierefrei ausge-

baut. Ein Teil der Mittel wurde dafür selbst aufgebracht. Die neuen Bahnen wurden fremdfinanziert. Für den Haltestellenausbau gab es Landeszuweisungen in Höhe

von 272.000 Euro. Bei der Beschaffung der beiden Flexity hat die Strausberger Eisenbahn GmbH mit den Berliner Verkehrsbetrieben kooperiert, ebenso bei Fahrer-ausbildung und Wartung.

Bei der Betriebsleitung wird mit der Schöneiche-Rüdersdorfer Straßenbahn zusammen gearbeitet. Das Netz wird demnächst auch nicht erweitert. Eine zwischenzeitlich ins Spiel gebrachte Wiederbelebung der Innenstadtstrecke durch die Große Straße scheint erst einmal vom Tisch zu sein.

Schöneicher-Rüdersdorfer-Straßenbahn GmbH

Betrieb	Spurweite (mm)	Linien (in km)	Netzlänge (Barrierefrei, in %)	Haltpunkte	Fahrzeuge im Einsatz	
					barrierefrei	nicht barrierefrei
Schöneiche-Rüdersdorf	1.000	1	14	100	3xKTNF6	4xDÜWAG-GT6

Schöneiche: Der knallrote DUEWAG-GT6 Nr.46 verlässt die Haltestelle Schöneiche-Grätzwalde. Dieser Fahrzeugtyp verleiht diesem Betrieb seinen besonderen Reiz! Wie lange noch?



Schöneiche-Rüdersdorf

Die 14 Kilometer lange Überlandstrecke verbindet Rüdersdorf und Schöneiche mit dem S-Bahnhof Berlin-Friedrichshagen. (Vgl. SM 2/2016) Sie ist der einzige Betrieb mit der Spurweite 1.000 im Großraum Berlin. Aufgabenträger sind die Landkreise Märkisch-Oderland und Oder-Spree. Das kurze Streckenstück auf Berliner Territorium wird vom Betrieb in eigener Regie bewirtschaftet. Der Betrieb hat mit genannten Aufgabenträgern bis 2024 vertraglich vereinbart, dass mindestens die Hälfte der Verkehre barrierefrei erfolgen. Alle Haltestellen sind barrierefrei ausgebaut. Drei Fahrzeuge mit barrierefreiem Zugang (KTNF6) stehen zur Verfügung. Nach Ablauf dieses Vertrages wird eine Anschaffung von vier bis fünf Neufahrzeugen ins Auge gefasst. Diese Neuanschaffung könnte in Kooperation mit anderen Verkehrsbetrieben erfolgen. Alternativ ist der Erwerb weiterer barrierefreier Gebrauchtfahrzeuge denkbar. Wunsch der



Woltersdorf: Kurven- und steigungsreich präsentiert sich das Woltersdorfer Netz im östlichen Teil in Richtung Schleuse

Betriebsführung wäre die Errichtung eines weiteren Unterwerkes auf Berliner Territorium und eine Betriebskostenbeteiligung Berlins.

Soweit die Aussage von Sebastian Stahl von der Schöneiche-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH.

Abzuwarten bleibt, ob die Gesetzgebung mit der Festlegung der Barrierefreiheit 2022 Rücksicht auf bis dato gültige Verträge nimmt?

Woltersdorf

Seit dem Mai 1913 wird die Seegemeinde am Ostrand der Hauptstadt durch eine 5,6 Kilometer lange, meist eingleisige Straßenbahn mit dem S-Bahnhof Rahnsdorf (seit 1920 Bestandteil Berlins) verbunden. Damit ist Woltersdorf mit etwa 8.000 Einwohnern die kleinste deutsche Gemeinde mit eigenem Straßenbahnbetrieb. Die Liniennummer 87 ist daher umso bemerkenswerter!

Ob dieser Betrieb allerdings sein 110-jähriges Bestehen feiern wird, scheint unter dem Gesichtspunkt der bis 2022 zu erreichenden Barrierefreiheit ein wenig fraglich. Denn abgewickelt wird der reguläre Betrieb durch sechs zweiachsige Trieb- sowie zwei Beiwagen der Bauart Gotha T57/B57. Außer der 2006 errichteten Haltestelle Berliner Platz dürften auch die Haltestellen kaum barrierefrei sein. Leider war man bei der Woltersdorfer Straßenbahn GmbH nicht bereit, dem *Strassenbahn Magazin* zu diesem brisanten Thema nähere Auskunft zu erteilen, sondern verwies auf den Spät-

sommer. Dann hofft man, alle mit der Barrierefreiheit einhergehenden Anforderungen zu kennen und zu einer die Zukunft betreffenden Aussage fähig zu sein.

Strassenbahn Magazin wird an der Sache dranbleiben und in einem gesonderten Beitrag auf die Zukunft dieser romantischen Strecke am Südostrand Berlins eingehen.

Woltersdorfer-Straßenbahn GmbH

Betrieb	Spurweite (mm)	Linien (in km)	Netzlänge (Barrierefrei, in %)	Haltpunkte	Fahrzeuge im Einsatz barrierefrei	nicht barrierefrei
Woltersdorf	1.435	1	5,6	18		6xGotha-ET5 3xGotha-EB57

Gotha TW Nr. 30 fährt in die Woltersdorfer Haltestelle Lerchenstraße ein. In den letzten Jahren siedelten sich viele neue Einwohner in der Gemeinde an.





Eberswalde: Ein Solaris-O-Bus durchfährt ein Waldgebiet zwischen den Haltestellen Brandenburger Allee und Waldhäuschen. Der Westteil des Eberswalder O-Bus-Netzes ist ein großer Ring, der von beiden Linien gegenläufig durchfahren wird

Eberswalde

Bei unserer Aufzählung sollte Ostdeutschlands einziger O-Bus-Betrieb nicht fehlen. In der 40.000-Einwohnerstadt verbinden zwei „Strippenbus“-Linien die westlichen Stadtteile mit dem Norden und dem Osten. Dort hat man schon seit Längerem gut vorgearbeitet. Bereits seit 1994 waren alle Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefrei. Die 2010 bis 2012 neu angeschafften Busse vom polnischen Hersteller Solaris stellen auch Barrierefreiheit für sensitiv eingeschränkte Bürger sicher. Die Verantwortung für die Haltestellen obliegt zwar der Kommune, doch auch diese hat die meisten davon bereits barrierefrei hergerichtet. Ob weitere Maßnahmen erforderlich werden, hängt von der zu erwartenden Definition ab. Das ist aber finanziell abgesichert. Mit Fördermitteln vom Land oder dem Bund rechnet man nicht. Für die Zukunft plant der Eberswalder Betrieb, auch ins Umland elektrisch zu fahren, falls die Hybridtechnik weiter voranschreitet.

Weitere Aussichten

Werfen wir einen Blick in das Jahr 2022 und die darauf folgenden Jahre! Wird der Straßenbahnfreund noch diese Vielfalt von Trambetrieben vorfinden, die das Berlin umschließende Bundesland Brandenburg einzigartig in Europa macht? Die Beantwortung dieser Frage gleicht derzeit eher Kaffeesatzleserei oder dem Blick in die legendäre Glaskugel.

Erfreulich ist auf jeden Fall, dass sich die betreffenden Kommunen ohne Wenn und Aber zu ihrer Straßenbahn oder dem O-Bus bekennen. Es steht zu erwarten, dass die Regelung zur Barrierefreiheit im

Barnimer Busgesellschaft mbH

Betrieb	Spurweite (mm)	Linien (in km)	Netzlänge (Barrierefrei, in %)	Haltpunkte	Fahrzeuge im Einsatz	
					barrierefrei	nicht barrierefrei
Eberswalde	O-Bus	2	15,8	95	12xSolaris Trollino 18AC	

Aufmerksame Kartenleser dürften sich im übrigen immer mal fragen, warum die Woltersdorfer Straßenbahn nicht mit dem Berliner Netz verknüpft werden kann. Zwischen den Endpunkten S-Bahnhof Rahnsdorf und Rahnsdorf/Waldschänke der Berliner SL 61 liegen weniger als 1.000 Meter Entfernung. Die Spurweite ist mit 1.435 Millimetern gleich und diese Verbindung könnte doch zwischen beiden Betrieben eine sogenannte Win-win-Situation ergeben? Berliner Zweirichtungs-Niederflurfahrzeuge könnten bis Woltersdorf durchfahren, Woltersdorfer Pendler müss-

ten in Rahnsdorf nicht umsteigen. Andererseits könnten Berliner Ausflügler ins wunderschöne Woltersdorf durchfahren und die immer wieder diskutierte Einstellung der Straßenbahn zwischen Friedrichshagen und Rahnsdorf wäre kein Thema?

Abgesehen vom Lieblingsproblem Finanzierung gibt es da wohl einen rechtlichen Haken. Sollte die BVG über die Stadtgrenzen Berlins hinaus agieren, wäre sie kein rein kommunales Unternehmen mehr. Das hieße, der Senat könnte die BVG nicht mehr unmittelbar mit dem Betrieb beauftragen, sondern müsste ausschreiben!

Kommentar

Vertrauen nicht verspielen!

Das ein Krieg mitunter auch positive Auswirkungen hat, mag angesichts vieler toter Soldaten und Zivilisten mancher nur als makaber bezeichnen. Doch dem israelisch-arabischen Jom-Kippur-Krieg verdankt Brandenburg eine einzigartige Ansammlung kleiner Straßenbahnbetriebe. Infolge des Konflikts folgte der Boykott durch arabischen Ölproduzenten und der Westen erlebte Ölkrise, autofreie Sonntage und in den darauffolgenden Jahren explodierende Benzinpreise. Erstaunlicherweise traf das auch die DDR-Volkswirtschaft, obwohl man hier das Öl vom großen Bruder Sowjetunion bekam. Doch der sah die Chance für die Araber einzuspringen und sein Öl devisenbringend in den Westen zu verkaufen. Im übrigen tat die DDR das mit Teilen des erhaltenen Erdöls ebenfalls! Kurz und gut, Benzin wurde ein knappes und wertvolles Gut und wurde, wo es ging, ersetzt. Auf dem Sterbebett liegende Straßenbahnbetriebe wurden wiederbelebt und ausgebaut. Dieser Historie verdankt das die Bundeshauptstadt

umgebende Brandenburg eine einzigartige Tramlandschaft.

Ein Erbe, dass man stolz bewahren sollte, was nicht überall in Brandenburgs Regierung so gesehen wird. Das Bekenntnis zum umweltfreundlichen Nahverkehr ist eine Seite der Medaille. Doch man wird an seinen Taten gemessen! Da wird es kritisch. Mit dem Wissen, dass die wirtschaftsschwachen Kommunen der Randgebiete die vom Gesetzgeber geforderte Umstellung auf barrierefreien ÖPNV allein nicht stemmen können, beginnt man zu taktieren. Denn gleichzeitig möchte die Landesregierung eine heiß umstrittene Kreisgebietsreform durchsetzen, gegen die sich die Städte vehement wehren.

Kommt die Frage nach der Finanzierung barrierefreier moderner Straßenbahnen gerade recht, um etwas Druck auszuüben? Eine fatal falsche Politik einer Landesregierung, die sich Umwelt- und Klimaschutz ins Regierungsprogramm geschrieben hat. Sie steht da auch ziemlich allein auf weiter Flur. Denn in anderen

Bundesländern ist wohl der Erhalt der Straßenbahnlandschaft Herzenssache. Einen Schatz wie die kleinen sieben Straßenbahn- und O-Bus-Betriebe setzt man nicht einfach aufs Spiel. Die Bundesregierung fördert Elektromobilität mit 4000 Euro pro Fahrzeug, weniger als sie durch die Mehrwertsteuer einnimmt. Doch auch ein Elektroauto nimmt man zum Feierabend nicht mit ins Wohnzimmer. Vorrang sollte da zuerst die Förderung des ÖPNV haben. Und das bedeutet bei aller technischen Entwicklung eben Straßenbahn und O-Bus. Andere europäische Länder wie Frankreich, die Schweiz, Großbritannien sollten dabei leuchtendes Vorbild sein. Wo Schienen und Oberleitung vorhanden sind, weiß der Fahrgast: Hier ist Verlass darauf, dass regelmäßig eine Bahn oder ein O-Bus kommt! Menschen davon zu überzeugen, das Auto stehen zu lassen und umweltfreundlich Bahn zu fahren, hat viel mit Vertrauen und Psychologie zu tun. Davon könnte bei der derzeitigen Diskussion viel verspielt werden! ULF LIEBERWIRTH

ÖPNV gewisse Übergangsfristen einschließt. Keine Landes- oder Bundesregierung oder EU-Kommission wird sich dem Vorwurf aussetzen wollen, umweltfreundliche Nahverkehrssysteme nur auf Grund von Gesetzestexten abzuwürgen. In Brandenburg kommt nun erschwerend hinzu, dass die Einführung der Barrierefreiheit im Nahverkehr mit einer unausgegorenen, von kaum jemanden gewollten Kreisgebietsreform zusammenfällt.

Dabei wächst die Gefahr, dass solch ein wichtiges Thema zur Verhandlungsmasse wie auf einem orientalischen Basar mutiert. Betriebe wie Cottbus, Brandenburg (mit Einschränkungen), Strausberg oder Eberswalde sollten auf Grund ihrer Vorleistungen eigentlich ungeschoren durch das Dilemma kommen. Natürlich wäre eine Erneuerung des Wagenparks mehr als angeraten. Auch wenn die Tatra KTNF6 mehrfach modernisiert wurden, gehören sie doch einer längst überholten Generation an. Komplizierter ist die Situation in Frankfurt (Oder). Der Stadt, die wirtschaftlich in den vergangenen 25 Jahren sehr gebeutelt war, fehlten regelmäßig die Mittel für Investitionen in ihre Straßenbahn.

Doch gelang es immer, Netz und vorhandene Fahrzeuge in ordentlichem bis gutem Zustand zu halten. Die Stilllegung dieses gerade topografisch sehr spannenden Tram-



„Provisorisch barrierefrei“: Wagen Nr. 170 auf Brandenburgs Linie 1

AUFNAHMEN: ULF LIEBERWIRTH

netzes wäre in jeder Hinsicht ein großer Verlust.

Auch in Schöneiche und Rüdersdorf regiert das Prinzip Hoffnung. Möglicherweise setzt man auf Gebrauchtfahrzeuge aus anderen Betrieben, ein Verfahren, das in diesem Betrieb lange Tradition hat. Die Straßenbahn in Woltersdorf ist wohl schon heute eher ein Nostalgiebetrieb und Touristenattraktion. Sollte man in Regierungskreisen auf Umsetzung der Barrierefreiheit bestehen, ohne Gelder zuzuschießen, wäre das Aus absehbar. Näheres dazu im Spätsommer, wenn die Verantwortlichen hoffentlich ihr Schweigen brechen.

Eines scheint in allen Betrieben sicher zu sein: Bedeutende Erweiterungen der Streckennetze wird es auf absehbare Zeit nicht geben. Vorausgesetzt, es findet kein ent-

scheidender Paradigmenwechsel in der deutschen Verkehrspolitik statt. *Strassenbahn Magazin* bleibt am Thema dran und vielleicht kommt alles ganz anders und die Landesregierung besinnt sich eines besseren und öffnet die Fördertöpfe? Hoffnungsvoll die letzten Signale, dass die Bundesregierung die Regionalisierungsmittel für den ÖPNV deutlich aufstockt. ULF LIEBERWIRTH

Mein Dank für die freundliche und geduldige Zusammenarbeit gilt Christin Heldt (Cottbus), R. Nothnagel (Brandenburg a.d. Havel), Wolfgang Worf (Frankfurt (Oder)), Gesa Reschke (Strausberg), Frank Wruck (Eberswalde), Sebastian Stahl (Rüdersdorf), Monika Viktor (Woltersdorf), Ralf Großkopp (Chemnitz) sowie den Abgeordneten des Brandenburger Landtags René Wilke und Ralf Holzschuher.

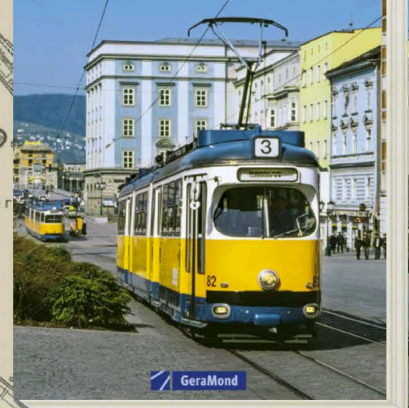
Nostalgie und spannende Gegenwart begegnen sich!

192 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-95613-016-8
€ [A] 24,99

NEU

Straßenbahn in Österreich

Alle aktuellen und ehemaligen Betriebe



Faszination Technik

GeraMond

Diesen und viele weitere Titel unter
www.geramond.de oder im Buchhandel



Party mit Keith und Kollegen

Isle of Man: 140 Jahre Pferdebahn ■ Die Isle of Man ist längst kein bevorzugtes Ziel des Tourismus mehr, dennoch fährt hier noch immer eine Pferdebahn. Und da der Weiterbetrieb zunächst gesichert ist, feierte man auch den 140-jährigen Geburtstag der Bahn

Obwohl auf der Isle of Man das nationale Erbe von Verkehrsmitteln aus der viktorianischen Epoche mit der Dampfeisenbahn, der Snaefell-Mountain Railway und der Manx Electric Railway eine ganz erhebliche Rolle spielt, blieb die Pferdebahn von Douglas immer ein wenig eine Art Sonderfall. Dies lag nicht zuletzt daran, dass sie sich im Eigentum der Stadt Douglas und nicht in nationaler Hand befindet. Der Stadt wurde sie schließlich zu teuer und nur ein Sturm der Entrüstung verhinderte, dass der Stadtrat von Douglas ihr Ende durchsetzen konnte. Nun begibt die Pferdebahn ihr 140-jähriges Bestehen und

blickt dabei – wenn auch noch nicht zu 100-prozentig gesichert – in die Zukunft.

Wertvolle „Geschenke“

Von zwei völlig unterschiedlichen Seiten kamen die wohl besten, weil wertvollsten Geschenke zu diesem denkwürdigen Anlass: Einerseits entschied das Inselparlament Tynwald am 20. Juli 2016, für die Jahre 2017 und 2018 solle das Ministerium für Infrastruktur den Betrieb der Pferdebahn weiterführen und Möglichkeiten finden, sowohl Pferde und Trambahnwagen als auch die Gebäude für deren Unterbringung von der Stadt Douglas zu erwerben. Andererseits stellt die überwältigende Zahl an Besuchern, die nicht nur zum eigentlichen Jubiläum, sondern über die gesamte Saison mit der Pferdebahn fahren, das zweite Geschenk dar. Im Prinzip kann unter diesen Umständen letztendlich keine Entscheidung gegen die Tram mehr getroffen werden, ohne dem nationalen Erbe und der Reputation der Insel erheblichen Schaden zuzufügen.

Gemäß den Vorgaben, die vom Ministerium im Zusammenhang mit der Entscheidung, 2016 die Betriebsführung zu über-



Aufstellung zur großen Parade an der Villa Marina. Rechts eine aktuelle Fahrkarte; sie vermerkt auch den Namen des Pferdes. Hier fuhr man mit Keith ... ALLE FOTOS: ANDREAS MAUSOLF

nehmen, verbunden worden waren, führte man neue Angebote ein, um zusätzliches Geld in die Kassen zu bringen: Im Pferdestall besteht nun sowohl die Möglichkeit, bei geführten Besuchertouren Wissenswertes über die Pferdebahn zu erfahren und andererseits können in einem extra eingerichteten kleinen Shop Souvenirs erworben werden.

Doppeldecker mit Doppelbespannung

Nachdem bereits am Abend vor dem Jubiläum mit einem Spätverkehrsangebot bis 21:00 Uhr ein außergewöhnlicher Service dargeboten wurde – normalerweise stellt die Pferdebahn um 18 Uhr ihren Betrieb ein – begann der eigentliche Jubiläumstag, der 7. August, unter großer öffentlicher Anteilnahme und hielt zwei Attraktionen bereit. Morgens startete der Doppeldecker Nr. 18 mit einer Doppelbespannung zu zwei Touren, welche die „trammer“ William und Douglas bravourös absolvierten. Nachmit-



Vor dem Start gab es ein „Line-up“ der Hauptakteure am Depot Strathallen Crescent. Viele altbekannte Tramkutscher, die sich längst im Ruhestand befinden, wurden für die Parade wieder an die Kurbel gebeten und erfreuten sich am regen Publikumsinteresse



Die Parade mit teilweise anderen Akteuren bei ziemlich britischem Wetter

tags fand schließlich die große Parade statt, die mit einer Aufstellung aller einsatzfähigen Trambahntypen vor der Villa Marina ihren Höhepunkt fand. Überschattet wurde der Tag leider von einem glücklicherweise glimpflich verlaufenen Unfall: Trampferd Torrin stolperte nachmittags am Castle Mona, fiel und wurde leicht verletzt. Das schnelle Eingreifen des Tramkutschers verhinderte Schlimmeres. Glück im Unglück: Torrin war nach mehrtägiger Pause am darauffolgenden Sonabend wieder im Einsatz!

Wagen wurden versteigert

Derweil erfolgt ein schleichende Ausverkauf von Material: Am 27. August fand in Douglas eine Versteigerung von sechs Pferdebahnwagen statt. Zwar wurde seitens Douglas Council nachdrücklich darauf hingewiesen, es handle sich um renovierungsbedürftige Fahrzeuge, von denen man andere Einheiten im einsatzfähigen Park behalte. Dass jedoch der zu erzielende Gewinn den Verlust dieser Fahrzeuge zu rechtferti-

gen vermag, wurde im Vorfeld von Beobachtern bezweifelt.

Zwei weitere Jahrestage

Zwei weitere Jahrestage aus der Verkehrsgeschichte der Isle of Man gerieten ein wenig in den Hintergrund: Im August 1896 – also vor 120 Jahren – nahm die Kabelbahn in die Oberstadt von Douglas ihren Betrieb auf, der allerdings nur bis August 1929 aufrecht erhalten wurde. Ein Fahrzeug – zusammengefügt aus zwei Einheiten, die die Jahre als Gartenhaus überdauerten – ist erhalten, es steht jedoch leider nicht mehr für Sonderfahrten auf der Promenade zur Verfügung. Es wurde inzwischen dem Verkehrsmuseum in Jurby an der Westküste der Insel übergeben. Der zweite weitere Jahrestag betrifft die sogenannte „Marine-drive-Tram“, die von Douglas südwärts direkt über die zerklüftete Küste nach Port Soderick verkehrte. Ebenfalls 1896 eröffnet, stand sie bis 1939 im Einsatz.

ANDREAS MAUSOLF

Das Erfolgskonzept auf einem Bild: Straßenbahnen und Busse teilen sich in Oberhausen zwischen der City und Sterkrade die ÖPNV-Trasse. Das Problem: 20 Jahre nach der Wiedereinführung spielt die Straßenbahn auf der Trasse kaum noch eine Rolle



„Neue“ Tram wird 20: kein Grund zum Feiern?

Runder Geburtstag in Oberhausen ■ Am 1. Juni 1996 fuhr nach 28 Jahren Pause zum ersten Mal wieder eine „eigene“ Straßenbahn in Oberhausen. Doch ein ganzes Tram-System konnte sich in Oberhausen bis heute nicht entwickeln, die großen Pläne der Vergangenheit liegen fast alle in der Schublade und der Zustand der Tram ist 2016 schlechter als je zuvor

Fast hätten wir in diesem Jahr ein Doppeljubiläum feiern können: 120 Jahre „alte“ Oberhausener Straßenbahn und 20 Jahre „neue“ Oberhausener Straßenbahn. Doch die Geschichte macht uns einen Strich durch die Rechnung, denn das erste Oberhausener Straßenbahnsystem

wurde „erst“ am 4. April 1897 mit einer Verbindung zwischen den damals noch eigenständigen Gemeinden Styrum und Oberhausen in Betrieb genommen.

Oberhausen entwickelte sich schnell zur bedeutenden Zechen- und Stahlstadt, wodurch die Zahl der Bewohner und der po-

tenziellen Fahrgäste stetig stieg und die Straßenbahn bis 1920 auf fünf Linien erweitert wurde unter anderem nach Mülheim-Saarn, Lirich und Osterfeld. Schließlich begann man damit, eine Straßenbahnverbindung nach Essen zu schaffen – sie passierte die Stadtgrenze an der Unterstraße in Frintrop,



Die Neue Mitte Oberhausen mit dem Shopping- und Freizeittempel Centro und der Arena: In den 1990er-Jahren waren sie ein Grund für die Wiedereinführung der Oberhausener Straßenbahn. Aktuell spielt sie hier aber kaum eine Rolle



Am Oberhausener Hbf endet die ÖPNV-Trasse. Der Mülheimer 204 ist mittlerweile mangels Ersatzteilen abgestellt. Im 20-Minuten-Takt kommen oft Mülheimer M-Wagen nach Oberhausen

also dort, wo heute die Essener Linie 105 endet. Ganz problemlos war der Start damals nicht: Die Essener hatten ihre Oberleitung so hoch hängen, dass die Oberhausener Pantographen dort nicht heranreichten und die Essener Pantographen hatten so schmale Schleifstücke, dass sie in einigen Bögen im Oberhausener Netz neben der Oberleitung nach oben rutschten.

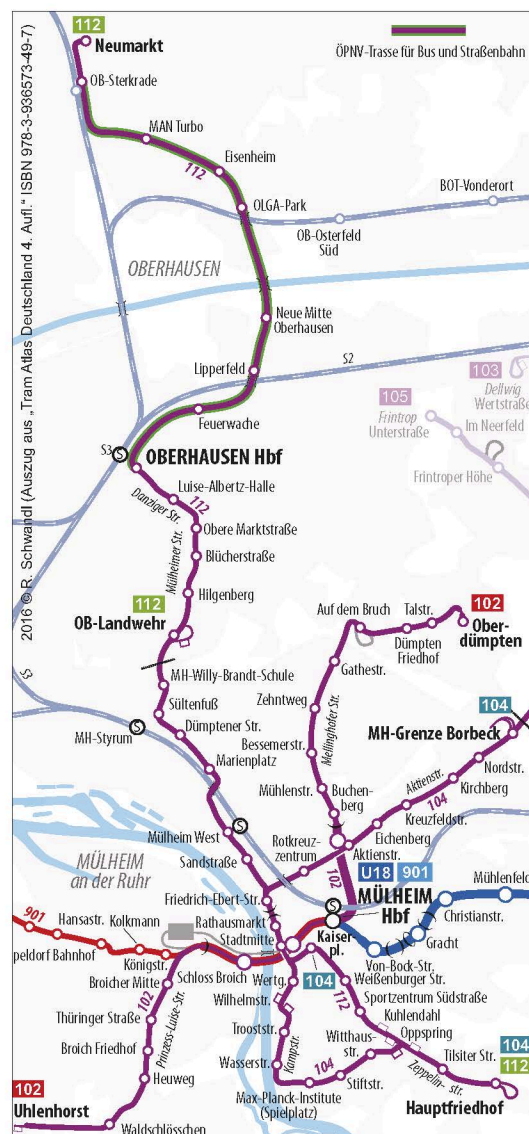
Erst Aufbau, dann Abbau

Nach einigen Anpassungsarbeiten funktionierte der Gemeinschaftsverkehr aber einwandfrei. Auch in die Nachbarstädte Bottrop und Duisburg gab es Verbindungen von Oberhausen aus, zudem gehörten der Stadt Oberhausen bis 1940 die gesamten Gleisanlagen der Städtischen Straßenbahnen Hamborn und der Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG in Duisburg. Kurz vor Ende des Zweiten Weltkrieges kam der Straßenbahnverkehr in Oberhausen wegen der allgemeinen Kriegszerstörungen vollständig zum Erliegen. Doch in den Folgejahren wuchs das Tram-Netz wieder Stück für Stück an, auch wenn es bis zur Fertigstellung lange

dauerte. Erst 1960 war das komplette Straßenbahnnetz wieder hergestellt, es wurde allerdings auch gleichzeitig an vielen Stellen erweitert und war zu diesem Zeitpunkt deshalb so groß wie nie zuvor: Auf fast 40 Kilometern Streckenlänge verkehrten 14 Linien durch Oberhausen und über die Stadtgrenzen nach Mülheim, Essen, Bottrop und Duisburg hinaus. Unglaublich: Nur acht Jahre später sollte von diesen Strecken fast nichts mehr übrig sein! Denn die aufgebauten Strecken schlängelten sich teils noch durch die Straßen wie vor dem Krieg. Ein Gutachten hatte lediglich den Weiterbetrieb der Linien von Holten nach Mülheim und vom Werksgasthaus nach Essen empfohlen. Bereits 1963 wurden die ersten teils noch eingleisigen Verbindungen stillgelegt und am 5. Juli 1965 folgte schließlich der Beschluss des Stadtrates, den gesamten Straßenbahnbetrieb einzustellen.

22 Jahre komplett straßenbahnfrei

Der Bus galt damals plötzlich als modern, die Straßenbahn als veraltet – und das, obwohl der Betrieb mit der Beschaffung von sieben



112 auf kürzeren und neuen Wegen

Nach bis voraussichtlich Spätherbst 2016 sorgt eine Baustelle in Mülheim für Änderungen auf der 112. Wegen des Neubaus des Werdenener Wags verkehrt die 112 nur bis zur Haltestelle Sportzentrum Südstraße. Die Mülheimer Linie 104 fährt dafür alle zehn Minuten über den Kahlenberg zum Hauptfriedhof. Um den 15 Minuten-Takt in den Abendstunden und an Sonntagen aufrecht zu erhalten, rollt die 112 in den Abendstunden ebenfalls über den Kahlenberg zum Hauptfriedhof, wodurch auf dieser stilllegungsbedrohten Strecke erstmals über einen langen Zeitraum MGT6D zu sehen sind. Zwischen Stadtmittel und Sportzentrum Südstraße pendelt dafür eine zusätzliche 112. Während der Sommerferien in NRW war Oberhausen sogar straßenbahnfrei: Wegen weiterer Bauarbeiten pendelte die 112 nur zwischen Südstraße und Sültenfuß in Mülheim.



Hier zweigt eine zweite Oberhausener Straßenbahnlinie ab ... könnte man denken. Aber der hier zu sehende Abzweig führt nur in die Wendeanlage an der Landwehr. Die Mülheimer M6D sind im Jubiläumsjahr zum Standard in Oberhausen geworden



Seit 2004 endet die Linie 112 am Neumarkt, die Verlängerung nach Schmachtendorf steht noch immer nicht in Aussicht. Dafür testet die Stoag gerade Elektrobusse – den Bau einer leistungsfähigen Straßenbahn werden sie aber wohl kaum ersetzen können

Sechssachser-Gelenkwagen bei Westwaggon in Köln ab 1959 schon den Grundstein für die Modernisierung des Fahrzeugparks gelegt hatte und sogar ein moderner Gleiskörper für die Strecke Richtung Sterkrade/Holten gebaut wurde. Keine Chance – am 13. Oktober 1968 war Schluss mit der ersten Oberhausener Straßenbahn! Die Gleise wurden abgebaut, die Gelenkwagen nach Aachen verkauft. In Betrieb blieb noch bis zum 4. April 1971 die Strecke von der Landwehr bis Oberhausen Hauptbahnhof unter Mülheimer Regie. Am 19. Oktober 1974 stellte schließlich auch die Vestische Straßenbahn die kurze Verbindung zwischen Oberhausen-Klosterhardt und Stadtgrenze Bottrop ein. Damit war das

Thema „Straßenbahn auf Oberhausener Stadtgebiet“ erst einmal erledigt. Aber bekanntlich nicht für immer! Schon Anfang der 1990er-Jahre kamen Ideen zur Wiedereinführung der Straßenbahn auf. Auf dem riesigen Gelände der ehemaligen Gutehoffnungshütte sollte die „Neue Mitte Oberhausen“ entstehen mit Europas größtem Einkaufszentrum, dem CentrO und vielen verschiedenen Freizeitangeboten im Umkreis. Um die Besuchermassen mit dem ÖPNV bestmöglich befördern zu können, sollte auf einer ehemaligen Werksbahntrasse die bekannte und nahezu kreuzungsfreie ÖPNV-Trasse zwischen Oberhausen Hauptbahnhof und Sterkrade Bahnhof entstehen, auf der nicht nur viele

Buslinien, sondern auch die neue Oberhausener Straßenbahn bis nach Mülheim verkehren sollte.

Freifahrt zur Wiedereinführung

Am 7. Februar 1994 fällte der Stadtrat den historischen Beschluss zur Wiedereinführung der Straßenbahn. Während auf dem heutigen Gelände der Neuen Mitte unzählige Werkshallen und Hochöfen dem Erdboden gleichgemacht und das CentrO aus dem Boden gestampft wurde, entstand parallel auch die zweite Oberhausener Straßenbahn. Etwa 8,5 Kilometer ist die Strecke lang, die zwischen Sterkrade Bahnhof über Eisenheim, Neue Mitte bis zum Hauptbahnhof teils in Damm-Lage aufgeständert oder parallel zu den Gleisen der DB führt und ab Hauptbahnhof überwiegend im Straßenplanum an der Landwehr Anschluss an das Mülheimer Gleisnetz findet. Nach deutlich weniger als zwei Jahren Bauzeit war es am 1. Juni 1996 endlich so weit: Nach 22 Jahren komplett ohne Straßenbahn und 28 Jahren ohne eigene Straßenbahn, kehrte die Tram endlich nach Oberhausen zurück! Die Bürgerinnen und Bürger waren anlässlich der Eröffnung zu einem großen Volksfest inklusive Freifahrt mit der neuen Straßenbahn eingeladen. In Oberhausen war eine Euphorie zu spüren – die Eröffnung des CentrO zusammen mit der neuen Straßenbahn war ein gewaltiger Schritt, den der durch Abwanderung der Industrie gebeutelten Stadt wohl kaum jemand zugetraut hätte. Dass das CentrO für die Entwicklung Oberhausens eine entscheidende Rolle spielen würde, war aufgrund seiner Dimension absehbar. Und die Straßenbahn? Zu ihrer Neueröffnung wurde sie als Verkehrsmittel mit Zukunft angepriesen und der Ausbau des Schienenverkehrs in Oberhausen angekündigt. 1996 schien alles möglich zu sein!

Zwei Tram-Linien für Oberhausen

Für den neuen Betrieb beschaffte die Stoag zunächst allerdings nur sechs dreiteilige Niederflurgelenkwagen des DUEWAG-Typs MGT6D mit den Nummern 205–210, die heutige Mülheimer Verkehrs-Gesellschaft (MVG) kaufte für den gemeinsamen Betrieb vier baugleiche Fahrzeuge mit den Nummern 201–204. Alle MGT6D wurden im Betriebshof der Mülheimer stationiert, da Oberhausen sich keinen eigenen Betriebshof baute. Auf der Gesamtstrecke zwischen Oberhausen Sterkrade Bahnhof und Mülheim Kaiserplatz verkehrte fortan alle 20 Minuten die Linie 112 mit damals zwölf Haltestellen in Oberhausen und zwölf Haltestellen in Mülheim. Zusätzlich gab es die Linie 116 zwischen Oberhausen Hauptbahnhof und Sterkrade Bahnhof als Verstärkerlinie, um den Ansturm auf das



Die Haltestellen auf der ÖPNV-Trasse, wie hier Lipperfeld mit dem Mülheimer 275, sind größtenteils einheitlich gestaltet worden

Kommentar

Wohin geht die Reise?

Die Oberhausener Straßenbahn ist in den vergangenen 20 Jahren kaum einen Meter voran gekommen. Dass die Verlängerung der 105 aus Essen nicht gebaut wurde, ist vor allem die Schuld der feigen Politiker, die die Bürger über den Bau der Strecke haben entscheiden lassen. Das war kein Akt für mehr Demokratie, sondern die Angst vor Stimmverlusten vor den Wahlen. Bürger entscheiden meist emotional oder ohne das nötige Hintergrundwissen. Manche sagen: „Baut lieber Kindergärten“, was mit den Fördergeldern gar nicht geht, da sie zweckgebunden sind. Ältere sagen: Damals haben sie die Bahn eingestellt, jetzt brauchen wir auch keine Neue! Fahrgäste meinen: Es klappt doch schon mit der 112 nicht. Und viele fahren gar nicht

erst ÖPNV. Und genau das muss sich ändern! Ich kaufe dem Stoag-Vorstand seine Pro-Haltung zur Straßenbahn ab und setze darauf, dass sich die Situation auf der 112 zunächst einmal mit sanierten Fahrzeugen und durchgehendem Takt nach Mülheim verbessert. Das wäre ein kleines Bekenntnis zur Straßenbahn seitens Stadt und Politik. Dann muss endlich der Ausbau geschehen. Die ÖPNV-Trasse bietet eine schnelle Verbindung zwischen dem Oberhausener Norden und der City. Sie durch sinnvolle Verlängerungen und Ausbauten besser mit Straßenbahnen auszulasten, mehr Fahrgäste zu gewinnen und dadurch langfristig wirtschaftlicher zu werden – das sollte in Oberhausen ein Ziel für die Zukunft sein!

CentrO abwickeln zu können. Schon Mitte 1997 gab die Stoag die Linie 116 wieder auf und führte stattdessen auf der 112 einen durchgehenden Zehn-Minuten-Takt zwischen Oberhausen und Mülheim ein. Die Linie 112 war das Symbol für eine attraktive Verbindung und eine vorbildliche Zusammenarbeit zwischen zwei Städten. Die von Anfang an geplante Verlängerung der 112 über Sterkrade hinaus nach Schmachtendorf ist im Jahre 2004 um ein kurzes Stück vorangekommen. Im Zuge des Neu-

baus einer Brücke über die DB-Strecke Oberhausen – Wesel ist die ÖPNV-Trasse um wenige 100 Meter verlängert worden, seither hat die Straßenbahn ihren Endpunkt abseits des Sterkrader Zentrums am Neumarkt.

Die Straßenbahn heute: wenig attraktiv

Doch wie hat sich die Oberhausener Straßenbahn in 20 Jahren entwickelt und wo steht sie jetzt im Jubiläumsjahr?

Die Bilanz ist ernüchternd: 20 Jahre nach der Wiedereinführung ist die Euphorie aus 1996 längst verfliegen! Von den bereits ganz konkret geplanten Neubaustrecken nach Schmachtendorf, Mülheim-Dümpten und Essen ist bis auf die Mini-Verlängerung zum Neumarkt nichts verwirklicht worden. Zudem hat sich der Zustand der Straßenbahn in den vergangenen Jahren immer weiter verschlechtert. Seit einer Sparreform im Jahr 2013 endet jede zweite 112 bereits an der Stadtgrenze zu Oberhausen. In Oberhausen verkehrt die 112 seither bis auf zwei Stunden am Morgen nur noch im 20-Minuten-Takt. Im innerstädtischen Verkehr spielt die 112 kaum noch eine Rolle. Ihre Leistungsfähigkeit kann sie nirgendwo unter Beweis stellen. Wenn am CentrO der Weihnachtsmarkt oder Weltstars wie Rihanna, Justin Timberlake oder Lady Gaga tausende Besucher anlocken, könnte die Straßenbahn zeigen, dass sie auf Oberhausener Stadtgebiet eine echte Berechtigung hat. Aber dann finden Verstärkerfahrten für die Fahrgastmassen ausschließlich mit Bussen statt.

Aus der einst freundschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Stoag und MVG ist zudem ein verbitterter Grabenkampf geworden. Die MVG, mit der Instandhaltung der Oberhausener MGT6D beauftragt, war mit der Unterhaltung der Fahrzeuge offenbar überfordert, immer mehr Wagen sind



Vor kurzer Zeit noch eine undenkbbare Betriebssituation: Ein Oberhausener MGT6D rollt planmäßig durch das Kahlenberg-Viertel in Mülheim. Durch eine Baustelle wird die 112 hier vorwiegend am Abend zum Hauptfriedhof umgeleitet

Oberhausener Wagen auf anderen Wegen

Die Straßenbahn in Oberhausen ist in 20 Jahren zwar nicht nennenswert ausgebaut worden – aber auf Strecken abseits der 112 waren die Oberhausener MGT6D trotzdem unterwegs. In den Anfangsjahren waren die Fahrzeuge zum Teil an Wochenenden auf der Mülheimer Linie 102 im Ein-

satz. Vor etwa zehn Jahren gab es zudem für kurze Zeit vereinzelte Fahrten auf der Linie 104 mit Oberhausener Niederflurwagen. Aktuell nimmt die 112 vor allem am Abend eine bislang ungewohnte Route: Über die Strecke der Linie 104 rollt sie via Kahlenberg-Viertel zum Hauptfriedhof.

im Laufe der vergangenen Jahre dauerhaft ausgefallen und standen halb zerlegt im Betriebshof herum. Während die Stoag ihre Fahrzeuge nun bei einer Fremdfirma in Berlin sanieren lässt, schickt die MVG nach wie vor kurze M6D auf die 112 nach Oberhausen. Dafür enden lange, niederflurige Fahrzeuge bereits an der Stadtgrenze. Aus MVG-Kreisen ist zu hören, die Stoag bezahle nur für M6D als Ersatz für ihre Niederflurwagen, die Stoag verneint das und kämpft für den Einsatz längerer (Niederflur-)Wagen. Das Nachsehen bei diesem Durcheinander haben die Fahrer und die Fahrgäste.

Nur Mittel zum Zweck?

Sie müssen sich in oft viel zu kleine Fahrzeuge drängen, teils unerträglich lange Wartezeiten bei Verspätungen oder den üblichen Fahrausfällen hinnehmen. Dass die Straßenbahn in diesem Jahr ihren 20. Geburtstag feiert, das hat in Oberhausen auch niemand mitbekommen. Kein Hinweis, keine Feier, nichts. Vielleicht ist es besser so ...

Was aber hat die Einführung der Straßenbahn vor 20 Jahren gebracht? Es gibt nach wie vor Stimmen, die sagen, die Straßenbahn in Oberhausen sei nur wieder eingeführt worden, damit der Bau der ÖPNV-Trasse in den 1990er-Jahren großzügig vom Land gefördert werden konnte. Demnach könnte man die Straßenbahn jetzt auf Verschleiß

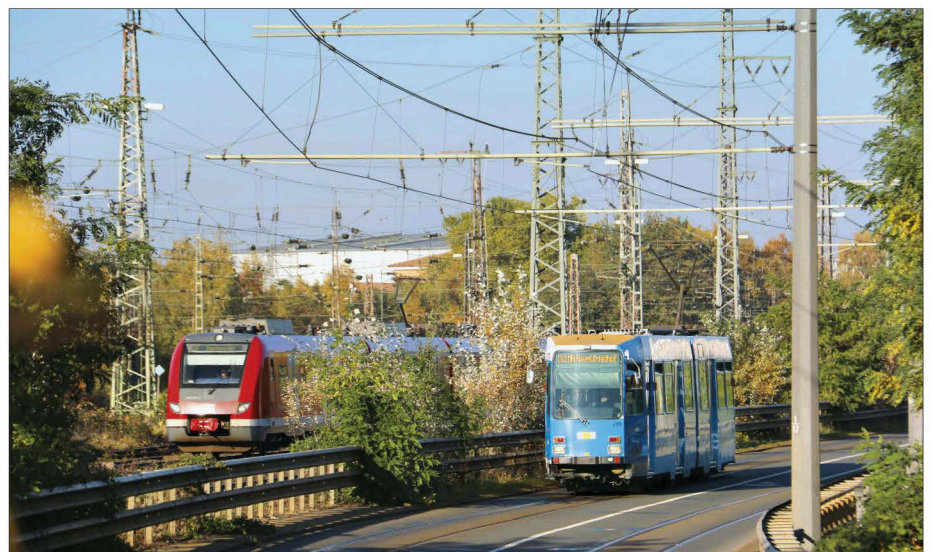
fahren und im Jahr 2021, also nach Ablauf der Förderfristen, einstellen. Doch auf eine zweite Stilllegung weist trotz der vielen Probleme aktuell nichts hin. Die Stadt denkt darüber nach, die Stoag wieder mit einer Verdichtung des Taktes auf der 112 zu beauftragen. Mit Mülheim zusammen könnte ein durchgehender 15-Minuten-Takt angeboten werden. Das würde zwar eine leichte

Verschlechterung des Angebots auf Mülheimer Stadtgebiet bedeuten, allerdings plant Mülheim ohnehin die Einführung eines 15 Minuten-Taktes auf allen Straßenbahnlinien und der Linienbruch der 112 an der Stadtgrenze würde wieder entfallen. Mit der Sanierung aller sechs MGT6D der Stoag sollte auch die Fahrzeug-Problematik bis zum Jahresende der Vergangenheit angehören und die 112 wieder zuverlässiger und komfortabler werden.

Oberhausener lehnen 105 ab

Die Bedeutung der Straßenbahn in Oberhausen kann aber erst merkbar steigen, wenn der geplante Ausbau endlich stattfindet. Eine kurze Verlängerung für die 112 gab es im Herbst 2015 nur auf Mülheimer Seite über den ehemaligen Streckenast der 104 zum Hauptfriedhof. Der letzte Ausbaueinsatz auf Oberhausener Gebiet ist erst im vergangenen Jahr gescheitert: Die seit Jahren projektierte 3,3 Kilometer lange Fortführung der Essener Linie 105 von der Unterstraße zur Neuen Mitte mit Anschluss an die ÖPNV-Trasse.

Schon im Jahr 2007 hätte diese Strecke in Betrieb gehen und das CentrO auf direktem Weg mit Essen verbinden sollen. Doch Verzögerungen bei der Bebauung des ehemaligen Stahlwerkgeländes neben dem CentrO verzögerten auch das Straßenbahn-Projekt. Letztlich gab es keine Fördergelder mehr – bis 2015. Mit der Aussicht auf eine großzügige Förderung des 80-Millionen-Euro-Projekts nahmen Stadt und Stoag einen neuen Anlauf zur Umsetzung des 105-Ausbaus. Der Kosten-Nutzen-Faktor ist mit 2,04 ein Traumwert! Doch anstatt über den Bau dieses wichtigen Verkehrsprojekts selbst zu entscheiden, hat die Oberhausener Politik



Gegen eine S-Bahn hat der kleine M6D keine Chance, was die Geschwindigkeit angeht. Die 105 von Oberhausen nach Essen würde gegenüber der S-Bahn aber für viele Fahrgäste eine umsteigefreie Direktverbindung zum CentrO bedeuten



Wenn es mal wieder zu voll wird ... kommt danach bestimmt ein E-Bus! Zwischen der Neuen Mitte und dem Hbf. wollen gerade bei großen Veranstaltungen zwar besonders viele Fahrgäste mit, aber anstelle eines leistungsfähigen Straßenbahn-Pendels fahren meist mehrere Verstärker-Busse

die Entscheidung über den Bau per Ratsbürgerbescheid auf die Oberhausener übertragen.

Wie bei solchen teuren Großprojekten kaum anders zu erwarten, entschieden sich trotz guter Argumente am Ende bei nur 23,3 Prozent Wahlbeteiligung rund 57 Prozent der Wähler gegen den Bau der 105 in Oberhausen. Dabei hätte die 105 eine erhebliche Aufwertung für die Oberhausener Straßenbahn bedeutet. Sie hätte die Tram unabhängiger von den Entwicklungen in Mülheim gemacht, Oberhausen direkt mit dem Uni-Standort Essen verbunden und tausende CentrO-Kunden vom Auto auf die Schiene bewegen können. Die Stoag selbst hatte in den Wochen vor der Wahl mit verschiedenen Aktionen tatkräftig für den Bau der 105 geworben, der Stoag-Vorstand hat persönlich für den Bau gekämpft und im Gespräch mit dem *Strassenbahn Magazin* klar gesagt: „Wir wollen und brauchen die Linie 105“.

Es ist also durchaus ein Interesse da, die Straßenbahn in Oberhausen nach vorne zu bringen. Deshalb ist das Projekt auch noch nicht vom Tisch. Der Bau der Linie 105 ist für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW von 2017–2030 angemeldet – zwei Jahre nach Ablauf des Bürgerentscheides könnten Stadt und Stoag rein rechtlich auch wieder neuen Schwung in das Projekt bringen. Die Stoag selbst hat bereits signalisiert,

dass sie an dem Projekt festhält und die Flächen für den Bau der 105 werden weiterhin freigehalten.

Strecken nach Schmachtendorf und Dümpten?

Im ÖPNV-Bedarfsplan bis 2030 sind noch zwei weitere Strecken angemeldet, auch sie sollten eigentlich schon längst im Fahrplan auftauchen. Schon bei der Eröffnung der Straßenbahn vor 20 Jahren war die Verlängerung der 112 von Sterkrade nach Schmachtendorf heiß diskutiert worden. Mit Anmeldung für den Bedarfsplan ist in Schmachtendorf wieder die Diskussion um die Straßenbahn entbrannt – die Meinungen der Schmachtendorfer in den Medien reichten von: „Wir wollen keine Baustellen“ über „Dann wird Kaufkraft abgezogen“ bis „Der Bus reicht uns“. Aus verkehrspolitischer Sicht ist die Verlängerung aber interessant: Sie würde den Oberhausener Norden per Schiene erschließen und ihn über Holten direkt mit Sterkrade als wichtiges Unterzentrum mit vielen Ämtern und Einkaufsmöglichkeiten verbinden. Mit dem Bau dieser Strecke wäre die 112 auf der ÖPNV-Trasse erstmals wirklich unverzichtbar.

Ein weiteres im Bedarfsplan angemeldetes Projekt ist der Bau einer Straßenbahnstrecke von der Luise-Albertz-Halle in der City über die Danziger Straße zur Halte-

stelle Auf dem Bruch in Mülheim. Schon zur Eröffnung der kurzen Verlängerung zum Neumarkt hatte die Stoag Infoblätter verteilt, in der die Eröffnung der Strecke für das Jahr 2007 angekündigt wird. Die 2,1 Kilometer lange Strecke würde eine Verbindung zwischen den Linien 102 und 112 herstellen und sollte von der 105 aus Essen befahren werden.

In Zukunft: Alles wie immer oder doch noch 105?

Bei diesem Projekt hätten auch die Mülheimer ein Wörtchen mitzureden, die Endstelle Auf dem Bruch würde schließlich auf ihrem Stadtgebiet liegen. Da in Mülheim nach wie vor über die Zukunft der Straßenbahn in allen erdenklichen Varianten diskutiert wird, bleibt dieses Projekt wahrscheinlich erst einmal wie es ist: Auf Eis gelegt. Die Verlängerung der 105 von Essen nach Oberhausen ist trotz des negativen Ratsbürgerentscheides derzeit wohl das Straßenbahnprojekt mit den größten Chancen auf Umsetzung. Im 21. Jahr der neuen Oberhausener Straßenbahn könnte das Projekt neu auf den Weg gebracht werden. Würde die Stadt die Linie 105 tatsächlich verlängern, würde ein über 20 Jahre altes Versprechen endlich eingelöst werden und der Schienenverkehr in Oberhausen einen großen Schritt nach vorne machen.

CHRISTIAN LÜCKER

Summer in the City



Nostalgie-Trams in Frankfurt ■ Am 10. Juli 2016 war das Sommerfest im Verkehrsmuseum Schwanheim ein Anlass, neben dem „Ebbelwei-Express“ weitere historische Straßenbahnzüge der „Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main“ (VGF) durch die Main-Metropole zu schicken

Das „Verkehrsmuseum Frankfurt am Main“ befindet sich im Stadtteil Schwanheim im Westen der Stadt am Endpunkt der Straßenbahnlinie 12 in den Hallen des früheren Straßenbahndepots. Betrieben wird es seit 2006 durch den Verein „Historische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main e.V.“ (HSF). Hier ist neben vielen weiteren Exponaten unter anderem eine umfangreiche Ausstellung historischer Schienenfahrzeuge und Omnibusse aus der Stadtgeschichte zu Hause. Infos hierzu unter www.hsf-ffm.de.

Anlässlich des diesjährigen Sommerfests am zweiten Juliwochenende gab es bei meist sonnigem Wetter neben einem umfangreichen Programm vor Ort auch wieder einen histo-

rischen Sonderverkehr mit vier DÜWAG-Zügen auf der Strecke Rheinlandstraße (Schleife am Verkehrsmuseum) – Niederrad Bahnhof – Hauptbahnhof – Festhalle/Messe.

Zum Einsatz dabei kamen der Vierachser-Großraumwagenzug, bestehend aus Tw 124 und Bw 1242 (Typ L/I), der GT6 Nr. 102 mit vierachsigen Beiwagen Nr. 1804 (Typ M/m), der achtsichtige Gelenkwagen Nr. 112 und als jüngster Vertreter aus der Stadtbahngeneration der Pt-Zweirichtungswagen Nr. 748. Die Fahrten verliefen in dichtem Takt mit 15 bzw. 30 Minuten langen Pausen durch die Stadt und über die frühere Frankfurter Waldbahn. Speziell im westlichen Teilstück durch das Waldgebiet vorbei am Waldfriedhof Goldstein bis Schwanheim sorgen stellen-

weise bis heute noch die Streckenführung und einige alte Gittermasten für eine Lokalbahnatmosphäre.

Bunte Vielfalt

Die eingesetzten Fahrzeuge repräsentierten auch farblich die verschiedenen Epochen: während der L/I-Zug und der N-Tw 112 in Beige mit grau-grünen Zierstreifen im Stil der 1960er-Jahre lackiert sind, zeigen der M/m-Zug und der Pt-Triebwagen das in den 1970er-Jahren mit der Lieferung der P-Wagen eingeführte jüngere Farbschema mit orangem Fensterband, lichtgrauem unterem Wagenkasten und grauem Fahrwerksbereich und Dach. Zwischen der Schleife an der Messe und dem Hauptbahnhof begegneten die vier Triebwa-



Der Charme der 70er, eingefangen in Orange und Crème: Pt-Zweirichtungs-Triebwagen 748 hat das Areal bei der Festhalle/Messe mit dem markanten „hammering man“ – der Skulptur rechts im Bild – erreicht. Bald geht's zurück nach Schwanheim
MICHAEL KOCHEMS (4)

gen im Pendelverkehr ab den Mittagsstunden außerdem den auf dem Ebbelwei-Express eingesetzten Zweiaxlerzügen mit Verbandstyp-Triebwagen (Reihe K, Crédé 1954). Wegen des Schweizer Straßenfestes in Sachsenhausen konnten diese nicht über den üblichen Streckenabschnitt auf dem südlichen Mainufer verkehren, sondern pendelten nur nördlich des Flusses zwischen Zoo und – ausnahmsweise – der Schleife am Westbahnhof. Die sonst genutzte Schleife Messe war durch die Pendelzüge zum Verkehrsmuseum belegt.

MICHAEL KOCHEMS

Trambahn-Folklore etwas anders: Der „Ebbelwei-Express“ war zum Fest nur nördlich des Mains (in Frankfurt „hibbdebach“) unterwegs



Unterwegs im Stil der 50er-Jahre: Mit dem L-Wagen (und entsprechendem Beiwagen) begann in der Mainmetropole einst die Ära der Düwgag-Wagen und der Großraumfahrzeuge

Und noch ein Klassiker aus dem Frankfurter Stadtbild: Typ O, der mächtige Achtachser, war ab 1969 in der Mainmetropole zu sehen. Er stellt den letzten reinen Straßenbahnwagen dar





Konzept Tram Plus sichert die Zukunft

Die Straßenbahn im polnischen Wrocław ■ In Wrocław bzw. Breslau, der europäischen Kulturhauptstadt 2016, blickt die Straßenbahn einer sicheren Zukunft entgegen. Ein Modernisierungsprogramm sorgt nicht nur für neue Fahrzeuge, auch in die Infrastruktur wird kräftig investiert



OBEN Konstal-Wagen 2528 auf Breslaus Linie 3, hier auf dem Außenast nach Lesnica zwischen den Haltestellen Kammiennogorska und Kosmonautów

LINKS Der von Skoda gebaute Wagen 3013 am 1. Juni 2016 auf der Sandbrücke most Piaskowy im Hintergrund die Dominikinsel
ALLE AUFNAHMEN: JOACHIM BOHNDORF

Wrocław bzw. Breslau verfügt über eines der größten Straßenbahnnetze Europas mit einer bemerkenswert engmaschigen Erschließungsstruktur. Ursache für die dichte Vernetzung ist nicht nur die geografische Lage des Stadtgebiets an und zwischen den ausfächernden Flussarmen der Oder, wo die Stadtentwicklung vor 1100 Jahren im Schutz der Oder auf der Dominikinsel (Ostrów Tumski) und Sandinsel (Wyspa Piasek) ihren Ausgang nahm, sondern sind auch die Begleitumstände bereits in der Gründerzeit der Breslauer Straßenbahn. Nachdem im Jahr 1893 die erste der bestehenden Pferdebahnlinien auf elektrischen

Betrieb umgestellt war, konkurrierten in der Folgezeit drei Straßenbahn-Gesellschaften beim Ausbau und Betrieb des elektrischen Stadtverkehrs, wobei jedes Unternehmen seine eigene Strategie verfolgte. Die Konkurrenz ließ die Schieneninfrastruktur zwar schnell aber nicht aufeinander abgestimmt wachsen. Die fehlende Koordination hatte vielfach parallele Streckenführungen in nächster Nachbarschaft und schließlich die Ausbildung eines engen Innenstadt-Gleisrasters zur Folge.

Heutzutage profitiert das aktuelle Bedienungssystem von der historischen Entwicklung, denn die dichte Erschließung unter anderem auch über eine Vielzahl von Oder-

brücken trägt maßgeblich zur hohen Akzeptanz und Attraktivität der Straßenbahn in Konkurrenz zum Autoverkehr bei.

Schon beim Bau der ersten innerstädtischen Pferdebahnstrecke als Vorläufer der Elektrischen anno 1877 wählte man übrigens das Gleisspurmaß 1.435 Millimeter, um im Hinblick auf spätere Bahn-Anbindungen die Möglichkeit der Überführung von Wagen bzw. Fahrzeugen zwischen der normalspurigen Eisenbahn und dem neuen innerstädtischen Gleisnetz zu wahren.

Netzstruktur

Der Betrieb ist längst in einer Hand und liegt heute in der Verantwortung der städtischen



Breslaus Linie 8 unterquert die Eisenbahnbrücke im Stadtteil Nadodrże im Verlauf der Trezpnicka-Straße, Wagen 2334 ist ein modernisiertes Konstal-Produkt

Straßenbahn Wrocław (Breslau): Wagentypen

Typ	Stück (gebaut)	Bemerkungen
Konstal 105N	180	plus 90 Beiwagen (unmodernisiert)
Konstal Protram 105NaWr	172	modernisierte 105N, plus 86 Beiwagen
Protram WrAs 204	12	plus 6 Beiwagen
Protram WrAs 205	26	Doppelgelenk-Wagen mit Niederflur-Mittelteil
Škoda 16T	17	65 % Niederfluranteil
Škoda 19T	31	Zweirichtungswagen, zu 65 % niederflurig.
Pesa Twist	ca. 10	in Auslieferung (19 Stück bestellt), 100 % Niederflur



Im Zuge der Most Mlynskie-Straße überquert die Linie L 23 die Mühlenbrücke

Verkehrsgesellschaft MPK Wrocław. Auf einer Streckenlänge von 85 Kilometern verkehren aktuell insgesamt 20 Straßenbahn-Linien mit einer Gesamt-Linienlänge von 250 Kilometern.

Die Strecken sind nahezu vollständig zweigleisig ausgebildet. Die Verzweigungsstellen und Knotenpunkte verfügen sämtlich über Gleisdreiecke, so dass dort beliebig zwischen den Strecken gewechselt werden kann, was nicht nur bei der Gestaltung einer nachfragegerechten Linienführung einen breiten Spielraum eröffnet, sondern auch bei Betriebsstörungen kurzfristige und vielfältige Umleitungsszenarien ermöglicht.

Früher nur Einrichtungswagen

Wegen des früher ausschließlichen Einsatzes von Einrichtungsfahrzeugen des polnischen Straßenbahn-Typs Konstal verfügen die Endpunkte über Wendeschleifen mit jeweils zwei Aufstellpositionen an separaten Ankunfts- und Abfahrtsbahnsteigen. Ausnahmen sind die beiden Endstationen der beiden aus Anlass der Fußballweltmeisterschaft 2012 neu gebauten Stichstrecken zum städtischen Stadion Wrocław und in den Vorort Kozanów.

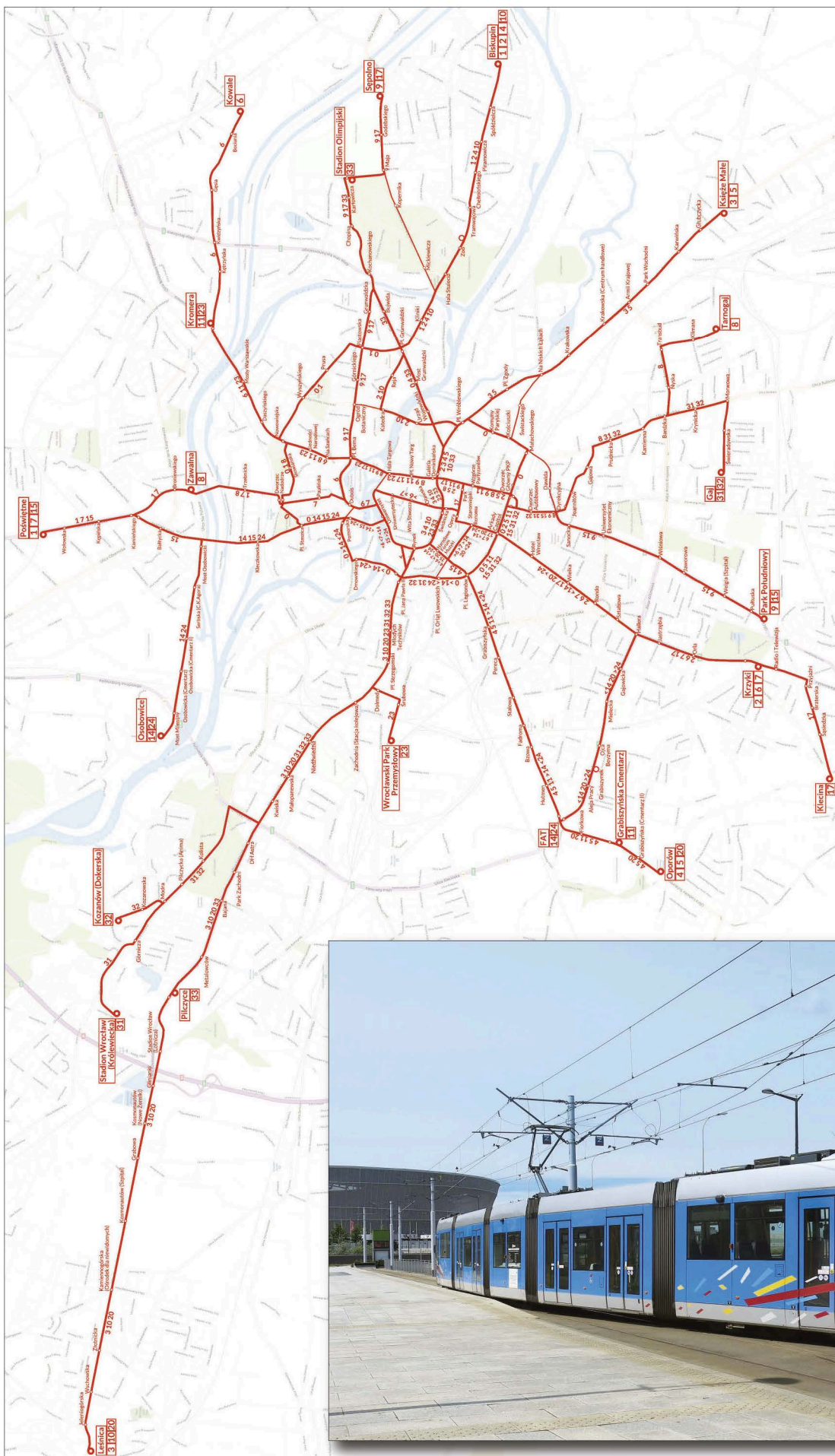
Da auf den dort verkehrenden Linien ausschließlich moderne Škoda-Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden, konnte an beiden Endstellen auf platzaufwändige Wendeschleifen verzichtet werden. Der längste Außenast ist die nordwestliche Strecke nach Le nica, die parallel zur Kosmonautow-Allee auf eigenem Bahnkörper zwischen einer Reihe von Vororten verläuft und hier den Charakter einer Überlandstraßenbahn annimmt.

Aktuelles Bedienungssystem

Markant für das Bedienungssystem ist die Ringlinie 0, die vom Dworzec Nadodrże, dem ehemaligen Odortor-Bahnhof, über den Hauptbahnhof Wrocław Główny und den Straßenbahn-Knoten Rynek am westlichen Großen Altstadttring einen Kreis um die Innenstadt sowohl im Uhrzeigersinn als auch in der Gegenrichtung beschreibt.

Außer der Linie 1, die als Tangentiallinie eine Relation im Nordosten der Stadt bedient, sind alle übrigen 18 Linien Durchmesserlinien, die im Zentrum entweder auf dem Dominikanerplatz die Station Galeria Dominikanska oder am Hauptbahnhof die Station Wrocław Główny passieren. Beide Stationen fungieren deshalb in der Bedienungssystematik als zentrale Verknüpfungspunkte auf den beiden Stammstrecken, die zum einen durch die Kazimierza Wielkiego und zum anderen durch die Marszałka Piłsudskiego-Hauptstraße verlaufen.

Als einzige Durchmesserlinie verkehrt die Linie 7 nicht über die beiden zentralen Verknüpfungspunkte, sondern erschließt als



Schematische Darstellung
des umfangreichen Bres-
lauer Straßenbahnnetzes

Liniennummern über 30
sind den Tram-Plus-Stre-
cken vorbehalten: Die
knapp 13 Kilometer lange
Linie 31 führt von Gaj zum
Stadion; der Skoda-
19T-Zweirichtungswagen
3126 hat hier das im
Hintergrund zu sehende
Stadion erreicht





Noch nicht modernisiert worden sind diese beiden Konstal-Vierachser, die hier im Juni 2016 auf der Linie 1 die Oderbrücke am Zoo überqueren



Die Breslauer Straßenbahn verfügt über zahlreiche historische Fahrzeuge, von denen einige betriebsfähig sind und im Sonderdienst eingesetzt werden: Hier biegt TW 1 samt Beiwagen am 1. Juni 2016 vom Swidnica- in den Pilsudskiego-Boulevard ab

Nord-Süd-Querverbindung die Universitätsinstitute in der östlichen Altstadt. Mit 21 Kilometern Länge ist die Linie 20, die die Relation Le nica – Oporów bedient, die derzeit längste Linie im Netz.

Kurze Zugfolgen

Die Bahnen verkehren auf den einzelnen Linien in den Hauptverkehrszeiten in 15-Minuten-Intervallen, so dass sich auf den Stammstrecken mit bis zu sieben Linien kurze Bedienungsfolgen unter drei Minuten ergeben. Dieses umfangreiche Fahrtenange-

Straßenbahn Wrocław (Breslau): Infrastruktur

Spurweite	1.435 mm
Streckenlänge	84 km
Linienlänge	250 km
Linien	20
Fahrzeuge	ca. 250
Stromsystem	660 V, DC
Betriebshöfe	6

Ein Skoda-19T auf der neuen Tram-Plus-Trasse der Linie 31 zum Stadion am 2. Juli 2016



LINKS Werbung für die Kulturhauptstadt Wrocław auf einem Konstal-Wagen

bot und die sehr moderaten Tarife – ein 30 Minuten lang gültiger Fahrschein kostet beispielsweise nur drei Złoty, das entspricht rund 70 Cent – tragen maßgeblich zur Attraktivität des Verkehrsmittels bei, so dass bis auf die Tagesrandlagen die einzelnen Straßenbahnzüge stets gut bis sehr gut ausgelastet sind.

Zukunftsperspektiven

In der aktuellen wie auch in der längerfristigen Verkehrspolitik der 630.000 Einwohner zählenden Hauptstadt der niederschlesischen Woiwodschaft, die sich mittlerweile zum viertgrößten Wirtschafts- und Ballungsraum in Polen entwickelt hat, spielt die Straßenbahn eine federführende Rolle. Die Stadtregierung fördert ihre Weiterentwicklung als zentrales Rückgrat des Stadtverkehrs unter dem Motto „Wrocław Tram Plus“.

Zu den Maßnahmen im Rahmen dieses Zukunftsprojekts gehört neben der Modernisierung und sukzessiven Erneuerung des 250 Fahrzeuge zählenden Fuhrparks im besonderen die Ertüchtigung der Streckeninfrastruktur.

Die „Tram Plus“-Strategie verfolgt in Sachen Infrastruktur die strikte Trennung des Straßenbahnverkehrs vom Individualverkehr durch Führung auf unabhängigen Gleiskörpern, wo immer es die örtlichen Platzverhältnisse erlauben.

Vorrangschaltung an Ampeln

Ein weiteres Element zur Ertüchtigung ist die Ausrüstung der Signalanlagen auf den „Tram Plus“-Strecken mit Vorrangschaltungen, um sowohl vorteilhaftere Reise- und kürzere Umlaufzeiten mit Optimierungseffekten im Hinblick auf den erforderlichen Ressourceneinsatz zu erzielen.

Da der Platz in der Marszałka Piłsudskiego-Straße für eine höhengleiche Trennung der dortigen Stammstrecke vom Individualverkehr nicht ausreicht, bestehen auch Pläne für eine innerstädtische Tunnellösung, das heißt eine unterirdische Streckenführung im Zulauf auf den Hauptbahnhof. Ebenfalls Zukunftsvisionen sind Überlegungen für Netzerweiterungen mit etlichen Streckenverlängerungen in weitere Außenbezirke des Ballungsraums.

Mit der Umsetzung des „Tram Plus“-Konzepts ist bereits auf drei Linien begonnen worden. Für den Fahrgast ist das neue Qualitätsniveau nicht nur an den komfortablen Zweirichtungsfahrzeugen, sondern auch an der Liniennummer erkennbar. Die vorangestellte Ziffer 3 zeigt den gehobenen Standard an. Konkret sind dies die Linien 31, 32 und 33. Ein wichtiger Baustein für den ersten Realisierungsschritt war bereits vorhanden. Ende der 1970er-Jahre war im Zuge der Umgestaltung der Kazimierza Wielkiego-Straße die dort verlaufende Stammstrecke auf eigenem Gleiskörper neu angelegt worden.

Angesichts der zunehmenden Bedeutung für den Stadtverkehr und der vielfältigen Ausbauvorhaben ist für die Zukunft des Straßenbahn-Systems Breslau vorbildlich gesorgt. Zum Besuch der altherwürdigen und auch topmodernen, reizvollen wie vielseitigen Kulturhauptstadt an der Oder sollte unbedingt auch die Erfahrung der sehenswerten Stadtbezirke mit der Elektrischen gehören. Es lohnt sich, auch im nächsten Jahr noch!

JOACHIM BOHNDORF



Der Regiotram-Triebwagen 708 der Regionalbahn Kassel (RBK) hat vor einer Minute die Fahrt in Melsungen begonnen. Die Station Bartenwetterbrücke ist auf dem Weg nach Kassel-Auestadion der erste von 17 Halten

OLGA BANDELOWA

Nächster Halt:

Bartenwetterbrücke

Wenn sich im mittelalterlichen Melsungen morgens die Stadttore öffneten, zogen die Männer der hessischen Stadt mit ihren großen Äxten auf den Schultern ins hügelige Umland, wo zu der Zeit die meisten Bürger ihr Auskommen beim Holzeinschlag in den einstmals dunklen und dichten Mischwäldern fanden. Das östliche Stadttor führte direkt auf die 1596 errichtete massive Steinbrücke über den Fluss Fulda. Die Holzfäller nutzten das aus weichem Sandstein errichtete Brückengeländer, um ihre Barten genannten Äxte zu schärfen. Die Spuren dieses Wetzens sind noch heute als tiefe runde Einkerbungen in den Steinquadern zu sehen. Den Melsungern brachte das morgendliche Beilschärfen bei ihren Nachbarn den Namen „Bartenwetter“ ein. Die Brücke, die mit sechs wuchtigen Bögen die Fulda überquert, heißt seitdem „Bartenwetterbrücke“.

Wer heute Melsungens Altstadt über die Fußgängern und Radfahrern vorbehaltenen Brücke verlässt, kommt auf dem gegenüberliegenden Ufer direkt zum Haltepunkt Melsungen-Bartenwetterbrücke an der Bahnstrecke Bebra – Baunatal – Guntershausen. Die Strecke wurde am 29. Dezember 1849 als Friedrich-Wilhelms-Nordbahn eröffnet. Die seit 1866 hessische Nordbahn genannte Strecke ist heute ein Teil der Mitte-Deutschland-

Verbindung. Durch den bei Streckenkilometer 239,6 gelegenen Haltepunkt Melsungen-Bartenwetterbrücke rauschen IC und ICE ohne Halt. Fahrgäste werden nur von den straßenbahnähnlichen RegioTram-Triebwagen der Regionalbahn Kassel (RBK) aufgenommen. Das 1990 mit dem Ziel, wieder mehr Personenverkehr auf die Schiene zu bringen, von der Hessischen Landesbahn und der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft gegründete Unternehmen setzt seit 2006 zwischen Melsungen und Kassel-Auestadion so wie auf anderen Strecken die RegioCitadis von Alstom ein. Die 36,76 Meter langen dreiteiligen Zweisystem-Fahrzeuge können mit 750-Volt-Gleichstrom und 15.000-Volt-Bahnstrom fahren. Ein Wechsel von Bahnschienen ins Kasseler Straßenbahnnetz ist problemlos möglich.

Wer heute in Melsungen noch einen Bartenwetter bei der Arbeit sehen will, muss um 11:19 Uhr am Kasseler Hauptbahnhof die RegioTram der Linie RT5 nehmen. Um 11:50 Uhr erreicht man Melsungen-Bartenwetterbrücke. In wenigen Minuten ist der Weg über die steinerne Fulda-Brücke zum Rathaus in der Altstadt zu schaffen. Punkt 12 Uhr öffnet sich da im Rathhausturm eine Tür und eine Holzfällerfigur kommt heraus, die zur Freude der Touristen minutenlang die Axt am Sandstein schärft.

JENS-OLAF GRIESE-BANDELOW



Serie
Folge 104

12x Straßenbahn Magazin + Geschenk



Ihr
Willkommens-
geschenk
GRATIS!

Wetterstation

Die Wetterstation überzeugt durch ihren massiven Echtholz-Rahmen sowie Hygro- und Thermometer und Uhr mit Alarmfunktion. Maße: 29,9 x 14,4 x 4,5 cm.

Mein Vorteilspaket

- ✓ Ich spare 10% (bei Bankeinzug sogar 12%)!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag (nur im Inland) bequem nach Hause und verpasse keine Ausgabe mehr!
- ✓ Ich kann nach dem ersten Jahr jederzeit abbestellen und erhalte zuviel bezahltes Geld zurück!



Das Straßenbahn Magazin-Vorteilspaket

☒ JA, ich möchte mein Straßenbahn Magazin-Vorteilspaket

Bitte schicken Sie mir das Straßenbahn Magazin ab sofort druckfrisch und mit 10% Preisvorteil für nur € 7,65* pro Heft (Jahrespreis: € 91,80*) monatlich frei Haus. Ich erhalte als Willkommensgeschenk die hochwertige Wetterstation aus Echtholz**. Versand erfolgt nach Bezahlung der ersten Rechnung. Ich kann das Abo nach dem ersten Bezugsjahr jederzeit kündigen.

☐ Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail, Telefon oder Post über interessante Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail (für Rückfragen und weitere Infos)

Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter www.strassenbahn-magazin.de/agb oder unter Telefon 08105/388 329.

Datum/Unterschrift

Sie möchten noch mehr sparen?

Dann zahlen Sie per Bankabbuchung (nur im Inland möglich) und Sie sparen zusätzlich 2 % des Abopreises!

Ja, ich will sparen und zahle künftig per Bankabbuchung***

☐ pro Quartal nur € 22,50

☐ pro Jahr nur € 89,90

IBAN: DE _____

Bankleitzahl

Kontonummer

Bankname

Ich ermächtige die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Datum/Unterschrift

Bitte ausfüllen, ausschneiden oder kopieren und gleich senden an:
Straßenbahn Magazin Leserservice, Postfach 1280, 82197 Gilching oder per Fax an 0180-532 16 20 (14 ct/min.), E-Mail: leserservice@strassenbahnmagazin.de



Ihr Geschenk

* Preise inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten
** Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie
*** SEPA ID DE63220000314764

www.strassenbahn-magazin.de/abo



Eine Hand wäscht die andere

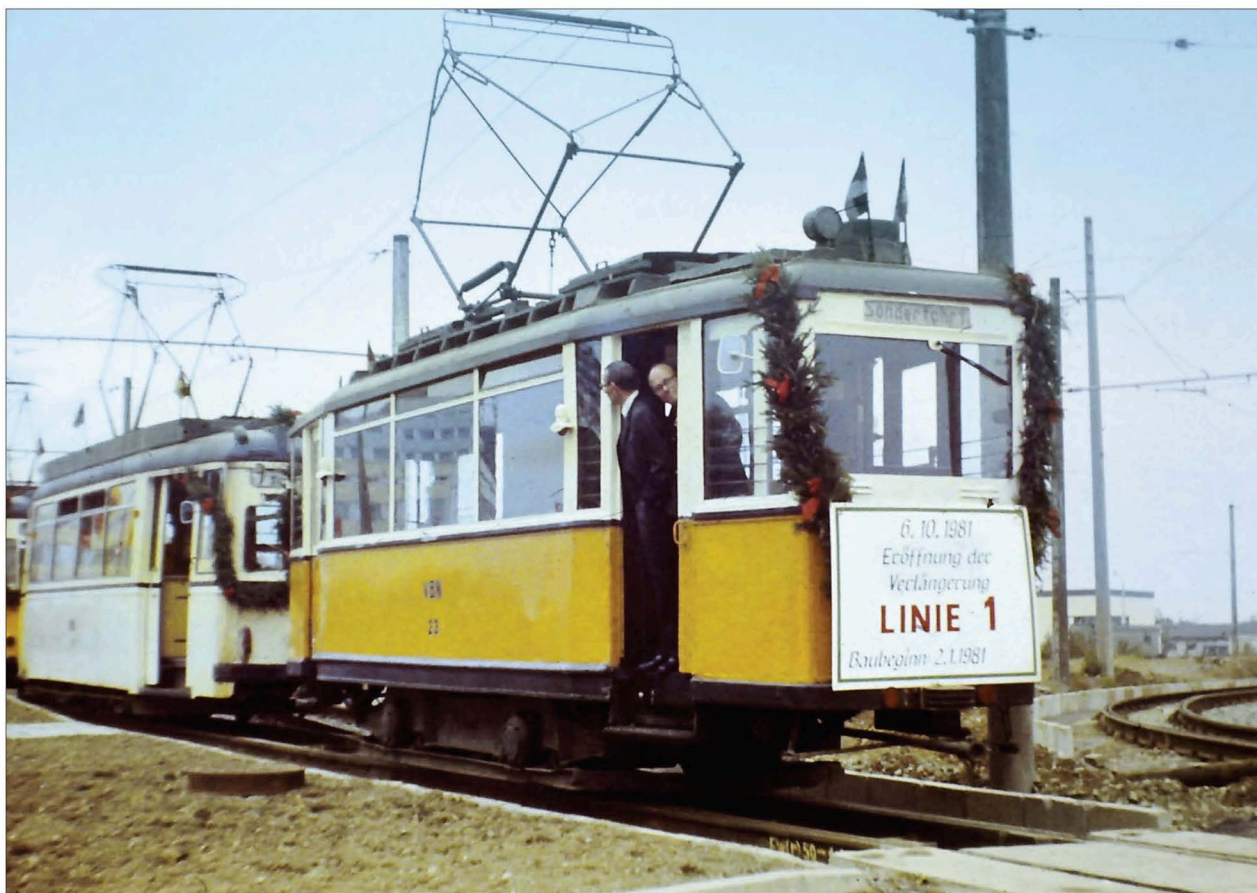
Nordhausen: Wie Wagen 23 zum Museumsstück wurde ■ Eigentlich sollte der zuletzt als Arbeitstriebwagen genutzte Wagen 23 der Straßenbahn Nordhausen verschrottet werden. Für die Nachwelt erhalten wurde er durch ein DDR-typisches Tauschgeschäft zwischen Nahverkehrsfreunden und einem leitenden Mitarbeiter des Verkehrsbetriebs

Anfang 1979 gründeten sieben Freunde in Leipzig eine Arbeitsgemeinschaft des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR mit dem Ziel, Verkehrsbetriebe der DDR und des sozialistischen Auslands näher kennenzulernen. In der DDR war es nur auf diese

Weise möglich, hinter die Kulissen eines Verkehrsbetriebes zu schauen. So reisten wir nun am 6. November 1982 erstmalig nach Nordhausen, um den kleinen Betrieb einmal kennenzulernen.

Zu diesem Zeitpunkt war die Straßenbahn mit ihren zwei Linien das „fünfte Rad am

Wagen“ bei dem ortsansässigen Kraftverkehrsbetrieb. Der Chef der Straßenbahn war also „nur“ Abteilungsleiter im Kraftverkehr! Ein Jahr zuvor hatte sich die DDR-Staatsregierung diesen schönen Blödsinn ausgedacht. Nun musste es getan werden, ob man wollte oder nicht.



OBER In der damals neuen Wendeschleife Krankenhaus stellt sich der Konvoi zur Eröffnung der verlängerten Linie 1 den Fotografen am 6. Oktober 1981. Rolf-Roland Scholze bannte das Motiv auf Film

LINKS Die Teilnehmer der VDVA-Tagung am Krankenhaus in Nordhausen im Jahre 1991

Nordhausens Linien (1982)

Linie 1	Bahnhof – Kornmarkt – Wilhelm-Naumann-Str. – Krankenhaus
Linie 2	HO-Kreuzung – Altentor (zeitweise nur bis Betriebshof)

Für den Betrieb der Linie 1 hatte man sich 1981 Gothaer Einrichtungsgelenkzüge aus Erfurt beschafft, während die Linie 2 noch mit Gothaer Zweiachsern in ZR-Bauart fuhr. Außerdem war noch einer von acht Wismar-Triebwagen der Vorkriegsbauart als Arbeitstriebwagen vorhanden. Ein Jahr zuvor war die Linie 1 von der Wilhelm-Naumann-Straße zum Krankenhaus verlängert worden. Doch dafür neue Straßenbahnwagen zu bekommen, war für die kleine Bahn in Nordhausen unmöglich. Anders als in den alten Bundesländern war nicht die Stadt, sondern die Regierung der DDR für Neufahrzeuge zuständig. Da blieb nur der Gebrauchtwagenpark. Die Einrichtungswagen der Linie 1 waren der Grund, am Bahnhof, Krankenhaus und am Betriebshof Gleisschleifen zu errichten. Das alles wollten wir mit eigenen Augen sehen.



Ein letztes Foto vor dem Betriebshof zur Wende-Zeit. Dann ging es schnell in die Halle, denn die Nordhäuser Straßenbahner wollten nach Feierabend auch den „Westen“ besuchen



Als im Jahr 1966 Frits van der Gragt in Nordhausen war, fuhren noch alle Wismar-Triebwagen auf dem kleinen Netz. Bergwärts geht es die Raufenstraße hinauf, die Gebäude stammen aus der Zeit vor der Plattenbau-Ära

AUFNAHMEN, WENN NICHT ANDERS ANGEZEIGT: MATTHIAS MITDANK

Es kam wieder mal ganz anders, als wir in den kühnsten Träumen gedacht hatten. Beim Besuch des kleinen Straßenbahnhofes an einem Sonntagnachmittag war nur die Pförtnerin anwesend. Wir hatten uns zwar vorher schriftlich angemeldet, jedoch keine Antwort erhalten. Doch sie war „gelernte DDR-Bürgerin“ und bat uns zunächst herein. Nach einigen Telefonaten und einer ge-

fühlten halben Stunde Wartezeit traten drei Personen ein: der Chef, der Werkstattleiter und ein Straßenbahnfahrer.

Besuch mit Überraschungen

Damit hatten wir beim besten Willen nicht gerechnet. Sofort wurde ein Gotha-Zweiachser fahrfertig gemacht und der kleine Betriebshof besichtigt. Danach bereisten wir

das Netz der Nordhäuser Straßenbahn, und das alles zum Nulltarif.

Bei einem weiteren Besuch in Nordhausen Mitte der 80er-Jahre hatte der Atw 23 einen Automatenbrand erlitten. Er war aus Platzgründen auf dem Hof ausgegleist worden und harrete der Dinge, die da kommen sollten. Und diese Dinge bedeuteten nichts Gutes für den kleinen Wismar-Triebwagen. Voller Stolz erklärte der Chef, diesen Wagen vollständig abrüsten zu wollen. Doch da war er bei uns Leipzigern auf volle Ablehnung gestoßen. In der darauf folgenden Diskussion fragte der Nordhäuser Chef ganz nebenbei bei uns an, ob wir nicht für ihn ein H0-Modell des SKL-Rottenkraftwagens beschaffen könnten. Eine Marienberger Arbeitsgemeinschaft des DMV der DDR bot dieses Fahrzeug nur für Mitglieder des DMV an. Und der Nordhäuser Chef war nun mal keines. Wir sagten zu, uns um das Modell zu kümmern unter der Bedingung, dass die „23“ erhalten wird. Beide Parteien schlugen ein. Er bekam sein Modell und musste nun aus dem abgestellten Arbeitswagen ein historisches Fahrzeug zaubern. Noch bevor es mit der DDR zu Ende ging, war die „23“ fertig geworden und stellte gewiss eine Bereicherung der Stadt Nordhausen dar. Leider konnten wir nicht immer vor Ort sein. So hat die Straßenbahn ihren ers-

Der historische Triebwagen 23 auf einer Sonderfahrt in der östlichen Töpferstraße. Das neue Haltestellen-Schild und die Pkw weisen auf ein Aufnahmedatum nach der Wende hin





Man hatte sich Gäste eingeladen: Der Konvoi der historischen Fahrzeuge zum 100. Geburtstag umfasste (von links nach rechts): Wagen 96 der BoGeStra-96, den Wagen 29 aus Gera und „unseren“ 23 aus Nordhausen – nicht zu vergessen die Geburtstagstorte auf der Lore!

ten Museumswagen nicht ganz richtig lackiert. Dieser Wagen müsste eigentlich zwischen Fensterunterkante und Wagenkastenunterkante gelb und nicht grün sein. Denn die gelbe Farbe ist mit diesem Wagentyp in Nordhausen 1934 eingeführt worden. Aber die Lackierung ist nicht das Wichtigste.

Noch immer im Einsatz

Zwischenzeitlich ist dieser Museumswagen seit mehreren Jahrzehnten im Einsatz. Die Leipziger Arbeitsgemeinschaft hat sich nach der Wende aufgelöst. Auch der ehemalige Chef der Nordhäuser Straßenbahn musste aus gesundheitlichen Gründen Platz für seinen Nachfolger machen. Das Einzige, was

noch heute existiert, ist der historische Triebwagen 23.

Nun war es an der Zeit, den Oldtimer einer Hauptuntersuchung zu unterziehen. Doch die alten Werkstattleute sind alle in Rente oder leben nicht mehr. Von der heutigen Besatzung der Werkstatt hat niemand diese Wagentype in Nordhausen regelmäßig durchgesehen. So entschloss man sich, den

Wagen kurzerhand zur Hauptuntersuchung in die Werkstatt der Geraer Verkehrsbetriebe zu schicken. Heute zählt die „23“ zu den drei betriebsfähigen Museumsfahrzeugen in Nordhausen und kommt nicht nur bei besonderen Veranstaltungen zum Einsatz, sondern kann auch jederzeit angemietet werden. Info: www.stadtwerke-nordhausen.de MATTHIAS MITDANK

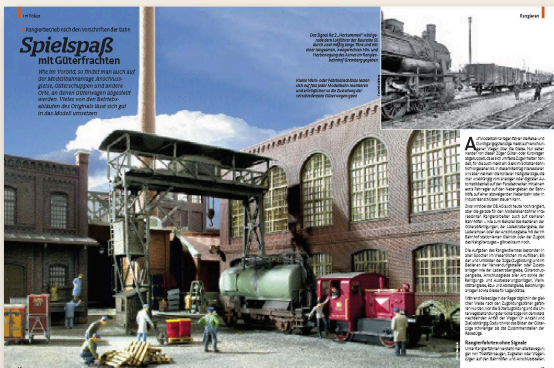
Im Jahr 2001 feierte Nordhausens Straßenbahn ihren 100. Geburtstag. Zwischen Grimmel und dem Depot wird die große Jubiläumsparade vorbereitet



Technische Daten: Wagen 26

Typ.....	Wismar T2
Hersteller.....	Waggonfabrik Wismar
Elektrische Ausrüstung.....	SSB
Baujahr.....	1934
Sitzplätze.....	14
Stehplätze.....	42
Länge (mm).....	8.730
Leergewicht (kg).....	9.550
Leistung (kW).....	2 x 34

Liebe Leserinnen, liebe Leser,



bestimmt kennen Sie das **eisenbahn magazin**. Aber haben Sie es auch in letzter Zeit gelesen?

Wenn nicht, dann möchten wir Ihnen die beigefügte Leseprobe ans Herz legen. Diese soll Ihnen einen kleinen Eindruck verschaffen von dem, was wir jüngst am Heft verändert haben. Es ist **deutlich dicker** geworden und so können wir unsere Themen mit noch mehr Hintergrund-Informationen, Daten, Fakten und nicht zuletzt Bildern unterfüttern.

Vor allem aber haben wir unser **Themenspektrum deutlich erweitert**. Die besondere Technik-Kompetenz des **eisenbahn magazin** ist natürlich unvermindert erhalten geblieben. Die **Eisenbahngeschichte** (und hier vor

allem die Zeit der 1950er- bis 1980er-Jahre) nimmt jetzt deutlich mehr Raum ein, beim Vorbild wie bei der Nachbildung im Modell. Und im Modellbahn-Teil gibt es jetzt noch mehr **Tipps für die Modellbahnpraxis** sowie inspirierende Anlagenberichte.

Wir laden Sie ein, sich mit der beigefügten Leseprobe Ihr eigenes Bild vom „neuen“ **eisenbahn magazin** zu machen. – Viel Vergnügen!

Herzlichst, Ihre Redaktion

P.S.: Wenn Sie das **eisenbahn magazin** schon regelmäßig lesen, dann bitten wir Sie, die Leseprobe an einen Hobbykollegen weiterzureichen. – Dankeschön!

eisenbahn
Modellbahn
magazin

9 September 2016 – 54. Jahrgang, Heft Nr. 591

eisenbahn
Modellbahn magazin

EUR 7,50 (D)

09
4 194538 - 107500

Vergleichen & gemessen

Baureihe 95: Wie gut ist die Neuheit von Märklin/Trix?

Autozüge nach Sylt

Wie es früher war und was sich jetzt ändert

Bahnhof Calw in H0

Wie eine vorbildorientierte Anlage entsteht

Kohlezüge im Rheinland

So funktioniert der RWE-Betrieb

Robuste Universaldiesels

MaK-Loks in Vorbild & Modell

Realistischer Stellisch

Das bietet Uhlenbrocks System

Elloks der deutschen Einheit

Wie sie gebaut wurden und was sie heute noch zu sehen gibt

Neubau-Elloks ET1/E42 der DR

Die „Holzroller“

Ihre Leseprobe

eisenbahn
Modellbahn magazin

eisenbahn Modellbahn magazin

Verglichen
& gemessen

**Leseprobe
schon weg?**

**Dann gleich online
schauen unter:**

**[eisenbahnmagazin.de/
leseprobe2016](http://eisenbahnmagazin.de/leseprobe2016)**



Baureihe 95: Wie gut ist die
Neuheit von Märklin/Trix?



Bahnhof Calw in HO
Wie eine vorbildorientierte
Anlage entsteht



Kohlezüge im Rheinland
So funktioniert der RWE-Betrieb
Robuste Universaldiesel
MaK-Loks in Vorbild & Modell
Realistischer Stellisch
Das bietet Uhlenbrocks System

Neubau-Elloks E11 / E42 der DR
Die „Holzroller“



V2U-Triebwagen 2930 steht 1958 mit BW 1304 neben V2U 3017, schon mit neuer Nummer versehen, im Betriebshof Horn. Heute befindet sich das Fahrzeug im Besitz der VVM und steht am Schönberger Strand an der Ostsee

FOTO RONALD COPSON, SLG, JENS PERBANDT



Holz, Blech und viele

Hamburgs V2 im Porträt ■ Als sie in Dienst gestellt wurden, galten sie schon als konservativ. So erlebten die V2 ihre 40 Einsatzjahre nur durch zahlreiche Umbauten, durch die die Fahrzeuge ständig den wechselnden betrieblichen Anforderungen angepasst wurden

Nach dem Ersten Weltkrieg übernahm die Hamburger Hochbahn AG (HHA), welche seit 1912 die elektrische Hochbahn in Hamburg betrieb, auch den Straßenbahnbetrieb. Zu diesem Zeitpunkt gab es in der Hansestadt und den damals selbstständigen Nachbarstädten Altona, Wandsbek und Harburg,

neben der elektrischen Kleinbahn Volksdorf – Altrahlstedt, noch zwei innerstädtische Straßenbahn-Gesellschaften.

Als erstes übernahm die Hochbahn 1919 die am 1. Dezember 1880 gegründete Straßeneisenbahn-Gesellschaft (SEG), deren Konzession 1918 auslief. Der zweite Straßenbahnbetrieb war die im November

1876 gegründete Hamburg – Altonaer Centralbahn – Gesellschaft, die am 1. Januar 1923 in die HHA eingegliedert wurde. Als letzter unabhängiger Betrieb überlebte die 1904 eröffnete Elektrische Kleinbahn Volksdorf – Altrahlstedt bis 1924, bevor auch sie übernommen wurde. Durch die Übernahme der unterschiedlichen Gesell-



Varianten

schaften besaß die Hamburger Hochbahn einen bunten Straßenbahn-Wagenpark, der überwiegend aus Zweiachsern bestand. Lediglich 51 vierachsige Triebwagen wurden von der SEG übernommen und später dem Typ V1 zugeordnet. Dabei steht das V für Vierachser. Nach der Beendigung der Inflation und mit zunehmender wirtschaftlichen Stabilisierung begannen bei der Hochbahn erste Planungen zur Modernisierung des Straßenbahn-Wagenparks. Es entstand 1925 bei der von der SEG übernommenen Fahrzeugwerkstatt Falkenried (FFG) ein erster Entwurf eines sechsachsigen Gelenkwagens, allerdings erwartete

die HHA von diesem Fahrzeug noch keinen wirtschaftlichen Betrieb.

V2 mit Holz und Blech

So nahm die FFG Planungen zum Bau von modernen vierachsigen Triebwagen auf, die später die Baureihenbezeichnung V2 erhalten sollten. Diese Fahrzeuge, mit einer Länge von 11.940 und einer Breite von 2150 Millimetern, hatten einen Drehzapfenabstand von 4,6 Metern. Während man in anderen Städten schon mit Ganzstahlwagen experimentierte, baute die FFG das Fahrzeug noch mit einem Holzaufbau. Die Außenverkleidung war aus zwei Millimeter

starken Blechen ausgeführt. Das erste Baualos bestand aus einer Lieferung von 30 Triebwagen mit einem jeweils dazu passenden Beiwagen vom Typ V2B.

Die Triebwagen wurden von vier Tatzlagermotoren, die über eine Leistung von je 19 kW verfügten, angetrieben. Diese wurden je zur Hälfte von Siemens als auch von der AEG geliefert. Um die Wagen im Winter mit ausreichender Wärme zu versehen, wurde ein Teil der Bremswiderstände in dem Fahrgastraum verteilt. Im Sommerbetrieb waren diese mit zusätzlich auf dem Dach befindlichen Widerständen umschaltbar. Die Fahrshalter der Fahrzeuge, welche die Ty-

penbezeichnung H4 hatten, wurden von der Waggonfabrik Falkenried gebaut. Bis zum Ersten Weltkrieg exportierte die FFG Straßenbahntriebwagen in die ganze Welt.

Die V2-Triebwagen besaßen 30 Sitzplätze, die sowohl längs- als auch quer an-

geordnet waren. Sie wiesen eine Filz-Polsterung mit einem Autovelour-Überzug auf und boten damit mehr Komfort als die bisherigen Holzsitze. Zum Schutz der Fahrgäste und des Personals gegen die typische Hamburger Witterung stattete die FFG die

Fahrzeuge mit festen Fenstern aus, lediglich der Türbereich war offen. Die Lüftung erfolgte über abgesetzte Oberlichter im Dach, den sogenannten Dachlaternen. Von den ersten 30 Triebwagen besaßen zwölf eine Trennwand damit bei Solobetrieb ein separates Raucherabteil eingerichtet werden konnte.

Erste Beiwagen kommen

Der erste V2B-Beiwagen kam 1927 von den Fahrzeugwerkstätten Falkenried zum Betriebshof Krohnskamp (Hmb. Winterhude), wo er zunächst noch mit einem V1-Triebwagen als Zugfahrzeug eingesetzt wurde. Im Laufe des darauf folgenden Jahres wurden alle Triebwagen und die restlichen Beiwagen der ersten Lieferung an die Hochbahn übergeben. Als TW 3001–3030 und BW 3501–3530 waren alle Fahrzeuge zunächst auf dem Betriebshof Krohnskamp beheimatet. Ihr Einsatzgebiet war hauptsächlich die als Alsterring bezeichnete Linie 18, welche auf ihren Weg Winterhude – Uhlenhorst – Innenstadt – Rothenbaum – Eppendorf – Winterhude die Alster umrundete. Hier fanden die neuen Fahrzeuge bei den Fahrgästen großen Zuspruch. Um den Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten, experimentierte die HHA mit einer Rückgewinnung der Bremsenergie. So kam der TW 3014 im Dezember 1931 zur FFG, wo er für die Versuche mit einer elektrischen Nutzbremse ausgerüstet wurde. Mit verschiedenen Fahrschaltern und Motoren wurde dieser TW bis 1934 im Liniendienst getestet, bevor er wieder mit einer Kurzschlussbremse versehen in den regulären Einsatz kam. Ein Jahr später erhielt der TW 3010 nach einem Unfallschaden bei der FFG einen umfangreichen Umbau. Man verlängerte Plattformen und stattete ihn mit Teleskopschiebetüren und neuen Innentrennwänden aus. Weiterhin bekam dieser Wagen eine pneumatische Türschließenrichtung und automatische Trittstufen, Schienenbremsen und statt Schmelzsicherungen neue Maximalschalter. Um das Fahrzeug von der Standardausführung zu unterscheiden erhielt er die Typbezeichnung V2U (U für Umbau) und wurde auf verschiedenen Betriebshöfen im Einsatz getestet. Dieser TW diente später als Vorbild für den Umbau von vorhandenen V2B-Beiwagen zu Triebwagen.

Neue Einsatzgebiete und Umbauten

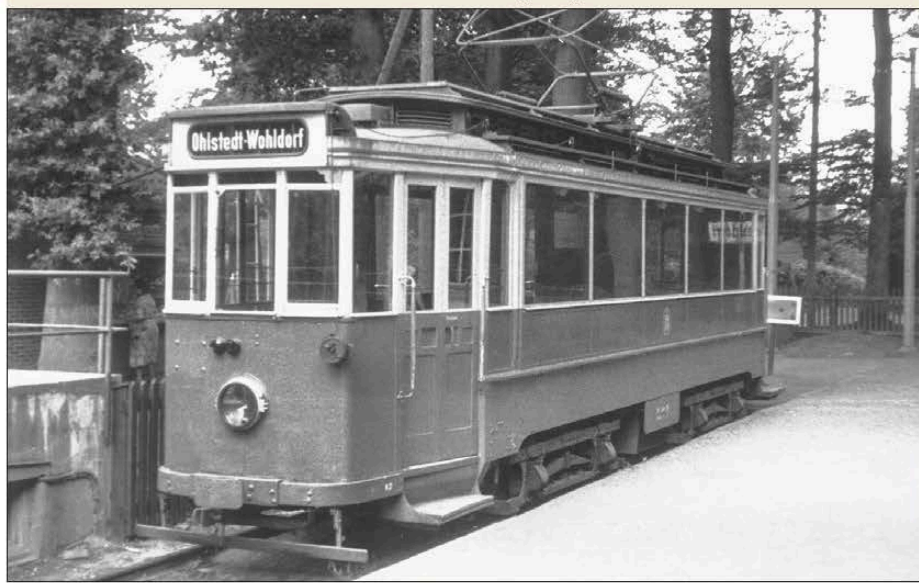
Ab 1935 kamen die V2-Fahrzeuge erstmalig von anderen Betriebshöfen aus zum Einsatz, zunächst vom Betriebshof Schützenhof (Altona) und ab 1936 auch vom Betriebshof Mesterkamp (Barmbek). Dort wurden sie teilweise als Solowagen eingesetzt. Anfang 1936 baute die FFG die beiden V2-Beiwagen 3509 und 3512 zu den V2U-Triebwagen 3031 und 3032 um. Zwei Jahre später erhielten die drei V2U-Triebwagen bei der

Die V2 der Walddörfer-Straßenbahn

Neben den Linien der Hamburger Straßenbahn betrieb die Hochbahn nach dem Zweiten Weltkrieg noch einen Straßenbahn-Inselbetrieb zwischen der U-Bahn-Haltestelle Ohlstedt und Wohldorf. Diese rund 1,5 Kilometer lange Walddörfer-Straßenbahn war der Rest der ehemaligen elektrischen Kleinbahn nach Alt Rahlstedt. Im Gegensatz zum restlichen Straßenbahnnetz war diese mit einer Oberleitung versehene Strecke dem U-Bahn-Betrieb zugeordnet. Auf Grund der starken Beanspruchung und ihres Alters hatten die alten Triebwagen aus dem Jahr 1905 bzw. 1907 nach dem Zweiten Weltkrieg ihr Einsatzende erreicht. Die Hochbahn benötigte entsprechende Ersatzfahrzeuge. Da mittelfristig eine Umstellung auf Busbetrieb vorgesehen war, schied eine Beschaffung von Neufahrzeugen aus. Andernfalls ließ der Zustand der Straßen noch keine Umstellung auf einen Busbetrieb zu. So sahen sich die Verantwortlichen bei der Abteilung Straßenbahn nach brauchbaren Fahrzeugen um. Die Wahl fiel zunächst auf den V2-Triebwagen 3027, der einen Motorschaden aufwies und deshalb abgestellt war. Man brachte ihn zur Aufarbeitung in die U-Bahn-Hauptwerkstatt Barmbek. Dort erhielt das Fahrzeug breitere Radreifen, und die Anfahrbzw. Bremswiderstände wurden, wie dieses bei den U-Bahn-Fahrzeugen üblich war, unter den Wagenkasten verlegt. Weiterhin erhielt das Fahrzeug, statt des Rollenstangen-Stromabnehmers einen Scherenstromabnehmer. So war der TW 3027 ab

1946 zunächst als TW 7 zwischen Ohlstedt und Wohldorf im Einsatz. 1950 kamen noch zwei weitere V2-Triebwagen, die TW 3022 und 3026, von der Straßenbahn zur Walddörfer Bahn und erhielten die neuen Nummern K1 und K2. Auch sie erhielten die Umbauten analog des TW 7, der jetzt als K3 umbezeichnet wurde. Alle drei Triebwagen bekamen 1959 noch einen Umbau zur Einmannbedienung, dabei wurden auch neue Falttüren eingebaut. Rund zehn Jahre verrichteten die V2-Fahrzeuge auf dieser Strecke ihren Dienst. Am 29. Januar 1961 stellte die Hochbahn den letzten Abschnitt der Walddörfer-Straßenbahn ein. Nachdem alle Versuche von Eisenbahnfreunden hier eine Museumsstrecke zu eröffnen scheiterten, wurden die Fahrzeuge ausgemustert und zur Verschrottung abgegeben. Damit waren diese V2-Triebwagen auch die ersten ausgemusterten Fahrzeuge ihrer Bauart, die nicht vom Krieg zerstört wurden. Bei der Abteilung Straßenbahn befanden die V2-Fahrzeuge noch im täglichen Einsatz. Glücklicherweise konnte der Triebwagen K1 von dem Museum für Hamburgische Geschichte vor der Verschrottung gerettet werden, so dass ein Fahrzeug dieser umgebauten Fahrzeugreihe erhalten blieb. Dieses ist inzwischen in der Obhut des Vereins Verkehrsamateure und Museumsbahnen VVM und steht vor dem Kleinbahn-Museum in Hamburg-Ohlstedt. Von einer regenfesten Plane abgedeckt, wartet das Fahrzeug dort auf seine dringend notwendige Restaurierung.

Ein V2-Triebwagen der Walddörfer-Straßenbahn steht im Bahnhof Ohlstedt. Diese Fahrzeuge waren die ersten der V2 Serie, welche nach dem Krieg ausgemustert wurden SLG. JENS PERBANDT

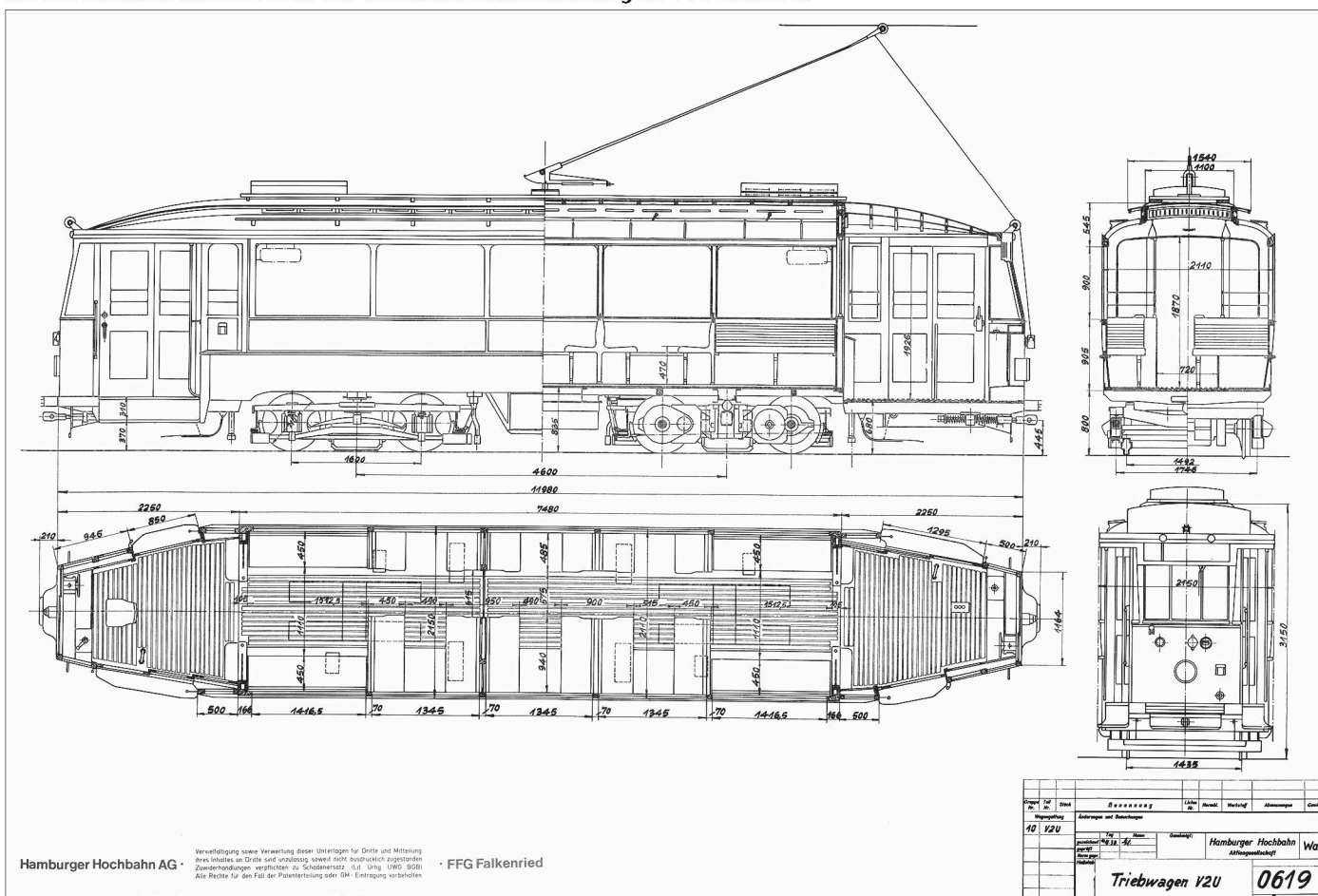




Ein V2U mit BW 1317 am 10. März 1950 auf der Linie 9 am Hamburger Hauptbahnhof

FOTO HHA, SLG. JENS PERBANDT (2)

Die wesentlichen Ansichten eines V2U verdeutlicht diese Zeichnung der FFG Falkenried



FFG einen weiteren Umbau. Dabei wurde das Laternendach über die Fahrerplattform verlängert, der Einstieg umgebaut und Klapprittautomatik sowie pneumatische Türschließung zurückgebaut. Stattdessen baute die FFG eine elektromotorische Schließeinrichtung ein. In dieser Ausführung nahm 1938 der TW 3035 an der Waggonchau in Düsseldorf teil. Mit der

zunehmenden wirtschaftlichen Erholung und den steigenden Fahrgastzahlen benötigte die Hochbahn weitere moderne Triebfahrzeuge.

Aus Bei- werden Triebwagen

Deshalb baute die FFG 1939 nochmals acht Beiwagen zu V2U-Triebwagen um, die eine identische elektrische Ausrüstung erhielten.

Im Gegensatz zu den Standardfahrzeugen dieser Baureihe besaßen die V2U-Fahrzeuge vier stärkere Fahrmotoren mit jetzt je 28 kW.

Auch erhielten diese Fahrzeuge elektromotorisch betriebene Unterflur-Nockenschalter, die speziell von Siemens für die Hochbahn entwickelt wurden. Mit dem Umbau der Beiwagen erhöhte sich der Be-

Bei dem Umbau der V2 zum V2U2 wird bei der Fahrzeugwerkstatt Falkenried die gesamte Stirnfront getauscht – und hier waren natürlich Blecharbeiten angesagt

Innenaufnahme des TW 2950 nach seinen Umbau zum V2U2



**TW 3006 als V2U mit V2 BW besitzt
1956 schon neue Dachlinienkästen**

SLG HOV (3)



stand an V2U-Triebwagen auf insgesamt elf Fahrzeuge.

Vor dem Krieg noch neue Farben

In den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg begann die HHA mit der Umlackierung ihrer Straßenbahnwagen in die bis zuletzt gebräuchliche creme-rote Farbgebung. Die neuen Fahrzeuge der Baureihe V2U erhielten diese neue Lackierung von Anfang an, bis Anfang 1943 hatten auch alle V2-Trieb- und Beiwagen diesen Anstrich.

Die 20 verbliebenen V2B-Beiwagen wurden unter den Nummernblöcken 1201–1220 zusammengefasst. Bei einem weiteren Umbau des TW 3010 im Jahr 1939 erhielt er ein Unterflurfeinstufenschaltwerk und stärkere Motoren der BBC. Dabei handelte es sich um vier Halbspannungsmotoren vom Typ GDTM mit einer elektrischen Leistung von je 42 kW.

Um die Fahrzeuge der Reihe V2 und V2U in gleichen Nummernblöcken zu führen, tauschte der V2U-Prototyp TW 3010 im Jahr 1940 mit den TW 3030 seine Nummer. Damit trugen die V2 die Nummern 3001–3029 und die V2U führten die Nummern 3030–3040. Ein Jahr später wurde der TW 3030 erneut umgebaut und erhielt statt dem Unterflurfeinstufenschaltwerk einen Plattformnockenschalter der Siemens-Schuckert-Werke.

Alle Triebwagen der Baureihe V2U waren auf dem an der FFG grenzenden Betriebshof Lehmweg stationiert und kamen hauptsächlich auf den Linien 3 und 24 zum Einsatz. Teilweise verkehrten sie ab 1941 mit den neuen Beiwagen vom Typ V5 auf der Linie 9. Bei einer umfassenden Grundüberholung in den Jahren 1942–43 baute die FFG die Triebwagen zu Einrichtungsfahrzeugen um. Neben dem Schließen der Türen auf der linken Seite entfiel auch der zweite Fahrerstand. Vier V2-Beiwagen erhielten für den Betrieb mit den neuen V5-Triebwagen stehen zehnpolige V5-Kupplungsdosen.

Der fortschreitende Kriegsverlauf führte zu einer immer stärkeren Einschränkung im Verkehr durch die Bombardierung der Hansestadt. Zahlreiche Fahrleitungsanlagen und Depots wurden Opfer der alliierten Operation Gomorrha, in der weite Teile der alten Hamburger Bebauung zerstört wurden. Im Juli 1943 traf es auch einige V2-Triebwagen, die TW 3014 und 3015 wurden dabei ebenso zerstört wie der V2U-Prototyp 3030.

Auch die drei mit der V5-Kupplung versehenen V2-Beiwagen 1216–1218 haben den Krieg nicht überstanden. Somit standen bei Kriegsende noch 27 V2-Triebwagen, 10 V2U-Umbauwagen und 17 V2B-Beiwagen zur Verfügung. Allerdings wiesen einige Wagen kleinere Schäden auf und mussten entsprechend ausgebessert werden.



Die Aufnahme aus dem Jahr 1950 zeigt den V2U2-Triebwagen mit zwei von der Waggonfabrik Elze gebauten Z3B-Anhänger von Elze auf dem Rathausmarkt

SLG. R. LUTZ

Zeittafel Triebwagen

TW 3001–3030	1928	Lieferung der 1. Bauserie
TW 3010	1935	Umbau zu V2U
TW 3031–3032	1936	Umbau von BW 3509+12 zu V2U
TW 3033–3036	1937	Umbau von BW 3529+23+06+36 zu V2U
TW 3038–3040	1938	Umbau von BW 3505+19+05 zu V2U
TW 3037	1939	Umbau von BW 3520 zu V2U
TW 3010	1940	Nummerntausch mit TW 3030
TW 3014 +15 +30	1943	Kriegsverlust
TW 3027	1946	Abgabe an Walddorfer-Straßenbahn, dort K3
TW 3014 ^{II} -3015 ^{II}	1947	Umnummerierung 3028 => 3014; 3029 => 3015
TW 3001–3026	1948	Fortlaufende Nummerierung V2
TW 3031–3040	1948	Fortlaufende Nummerierung V2U
TW 3015	1950	Abgabe an Walddorfer-Straßenbahn, dort K1, noch erhalten
TW 3022	1950	Abgabe an Walddorfer-Straßenbahn, dort K2
TW 3001–3005	1949–50	Umbau zu V2U2 aus TW 3001, 3002, 3024, 3014, 3009
TW 3031–3034	1958	Rückbau zu BW 1950–1953
TW 2900–2903	1958	V2PI ex. TW 3023–3026 mit Motoren der V2U 3031–3034
TW 2900–2903	1963	Ausmusterung
TW 2960–2964	1963	Umbau zu V2PII
TW 2960–2964	1966–67	Ausmusterung
TW 2930–2944	1967	Ausmusterung, mit Lücken (siehe unten)
TW 2938; 2941	1968	Ausmusterung
TW 2930–2931	1969	Ausmusterung
TW 2930	1969	Übernahme durch den VVM

Obwohl nach dem Krieg bei der Hamburger Straßenbahn akuter Wagenmangel herrschte, gab die Straßenbahn 1947 den TW 3027 an die Walddorfer-Straßenbahn Ohlstedt – Wohldorf ab, die von dem Bereich U-Bahn betrieben wurde. Drei Jahre später kamen auch die V2-Triebwagen 3022 und 3026 zur Walddorfer-Straßenbahn.

Weitere Modernisierungen

Die bei der Straßenbahn eingesetzten V2-Fahrzeuge erhielten bis zu ihrem Einsatzende noch einige Umbauten. 1949 kamen

als erstes die TW 3001, 3002, 3009, 3014 und 3024 zur FFG und wurden dort grundlegend umgebaut. Die Wagenkästen passte man den V2U an und sie erhielten stärkere BBC-Motoren. Am auffälligsten waren der Umbau zu Einrichtungsfahrzeugen und der Einbau von Teleskopschiebetüren. Zur elektrischen Ausstattung gehörte fortan ein Unterflur-Nockenschaltwerk mit 12 Brems- und 22 Fahrstufen. Ein Jahr später tauchten die Fahrzeuge mit den neuen Nummern 3001–3005 wieder auf Hamburgs Straßen auf und waren der neuen Baureihe V2U2 (zweite Umbauserie) zugeordnet. Für ihren



Der V2 TW 3001 steht vor seinem Umbau zum V2U2 in der Kehre am Bramfelder See. Die Aufnahme stammt aus der Nachkriegszeit, wie die Werbung verdeutlicht FOTO HHA, SLG. JENS PERBANDT (2)



In frischem Lack und mit Dachlinienkasten präsentiert sich der TW 3017 in der Stadionstraße



TW 2902 (ex 3025) steht im August 1959 als V2PI am Berliner Tor

FOTO EGON IHDE, SLG. HOV

Betrieb mit Anhängern beschaffte die Hochbahn 1950 bei der Waggonfabrik Elze neue zweiachsige Leichtbauanhänger vom Typ Z3B.

Als Drei-Wagen-Züge kamen diese fünf Triebwagen mit den Z3B-Beiwagen zunächst überwiegend auf der Linie 33 Eidelstedt – Rönneburg zum Einsatz und waren zunächst dem Betriebshof Angerstraße in Hamburg-Borgfelde zugeordnet. Ab 1953 wurden sie dem Betriebshof Harburg zugeordnet.

Bei einem weiteren Umbau zwischen 1954 und 1956 erhielten die V2U2-Triebwagen eine Niederspannungsanlage, Stopplicht und verstärkte Schienenbremsen. Aber schon bald sollten diese Fahrzeuge Harburg wieder verlassen, um ab 1958 vom Ham-

V2-Triebwagen 2940 am 27. April 1965 auf der Linie 3 in Richtung Langenfelde am Rathausmarkt

FOTO EGON IHDE, SLG. HOV



burger Betriebshof Bahrenfeld ihren Dienst aufzunehmen.

Letzte Wagen-Sanierungen

Auch die restlichen V2-Züge benötigten dringend eine Sanierung. So baute die FFG die verbliebenen 15 Triebwagen zu Einrichtungstriebwagen mit der Bezeichnung V2-50 um. Dabei erhielten sie Magnetschienensbremsen, und die AEG-Motoren wurden zu selbstlüftenden Halbspannungsmotoren mit je 30 kW umgebaut. Durch den Einbau einer neuen Vorderplattform ähnelte ihr Äußeres den V2U.

Die vier mit Siemens-Motoren ausgerüsteten Triebwagen 3023–3026 blieben weiterhin als Zweirichtungs-Triebwagen im Einsatz und erhielten die Baureihenbezeichnung V2P. Dabei steht das P für die Hamburger Bezeichnung Pendelwagen, mit welchen Zweirichtungsfahrzeuge bezeichnet wurden. Der Einsatzschwerpunkt dieser

Nummern-Schema ab 1948

Ab 1948	Mitte 50er	Ab 1958	Typ	Bemerkungen
3001–3026		2930–2944	V2	
	3006–3020		V2/50	(Später wieder als V2 bezeichnet)
	3023–3026	2900–2903	V2P	(V2 Zweirichtungsfahrzeuge)
3031–3040	3031–3040	2950–2955	V2U	(Umbauwagen, teilweise ex BW)
	3001–3005	2960–2964	V2U2	(Ab 1959; 2. Umbau V2u2 TW; Später V2PII)
1301–1317	1301–1317	1900–1916	V2B	(V2 Beiwagen)
	1061–1070	1920–1929	Z3B	(Zweiachsiger-BW für V2U2)
		1950–1953	V2B	(Umbau aus V2U TW 3031–3034)

Wagen war die ohne Wendeschleifen betriebene Linie 19, welche in das Industriegebiet Billbrook führte.

Mit der Einführung eines neuen Nummernschemas bei der Hochbahn wurden die V2-Fahrzeuge ab 1958 neuen Nummerngruppen zugeordnet (siehe Tabelle). In diesem Jahr fasste der Hamburger Senat den

Beschluss, die Straßenbahn nicht weiter auszubauen und die Hauptachsen durch U-Bahn Linien zu ersetzen. Die weitere Neubeschaffung von Straßenbahnfahrzeugen war nicht mehr vorgesehen und das stetig kleiner werdende Streckennetz ließ den Fahrzeugpark schrumpfen. Da durch die Auslieferung der V6- und V7-Fahrzeuge



V2U-TW mit Zweiachsanhänger im Jahr 1939 in der Schleife Tarpenbekstraße. Der TW 3036 entstand aus einem ehemaligen Beiwagen mit dreifenstriger Stirnfront

FOTO DR. GEORG STÖHRER, SLGVVM

ausreichend moderne Fahrzeuge vorhanden waren, konnte die HHA auf ältere Zweiachser verzichten. Auch hatte dieses Änderungen bei den Beständen der V2-Fahrzeuge zur Folge. Die stromlinienförmigen V2U-Triebwagen 3031–3034 baute die FFG im Herbst 1958 zu Beiwagen zurück, sie erhielten da-

nach die Nummern 1950–1953. Bei der erforderlichen Dachsanierung erhielten sie auch die alte Dachform zurück, allerdings blieb es bei dem abgesenkten Mittelteil.

Die mit Siemens-Motoren ausgerüsteten Pendelwagen wurden in diesen Jahren ebenfalls umgebaut und erhielten die AEG-Fahr-

Technische Daten: V2

LüP	11300 mm
Breite Außen	2150 mm
Höhe Wagenboden	830 mm
Einstieghöhe	660 mm
Einstiegsbreite	800 mm
Sitzplätze	30
Stehplätze	21
Gewicht	13.500 kg
Antriebsleistung	4x19 kW

motoren der ehemaligen V2U. Auch erhielten die Fahrzeuge neue Siemens-Nockenschalter und eine den V2U entsprechende Ausrüstung. Mit einer Rollenbandbeschilderung an der Stirnfront waren die Triebwagen mit den Nummern 2900–2903 auf der Linie 19 unterwegs.

Die V2U2-Triebwagen erhielten Ende 1959 noch einmal einen umfassenden Umbau, bei dem man ihr Äußeres den V2U anpasste. Auf Grund der stärkeren Fahrmotoren erhielten sie dennoch eine abweichende Baureihenbezeichnung V2u2 (man beachte den kleinen Unterschied). Die erst 1950 bei Elze beschafften Z3B-Beiwagen zeigten

V2U TW 2950 steht auf dem Betriebshof Altona neben V2 TW 2930. Gut erkennbar ist hier der Unterschied bei dem abgesenkten Mitteldach des V2U

SLG. SCOTT FEDER



schon bald starke Korrosionserscheinungen, so dass die zehn Fahrzeuge bereits im Februar 1961 wieder ausgemustert wurden.

Seit 1960 geht es bergab

Wegen der hohen Auslastung auf der Linie 19 und dem zunehmenden Alter der V2P Wagen 2900–2903 benötigte die HHA ab 1963 ein Ersatz an Zweirichtungsfahrzeugen. Immerhin hatten die alten Fahrzeuge noch keine Sitzplätze für das Fahrpersonal und offene Seiteneinstiege. So entschied sich die HHA dazu die fünf V2u2-Triebwagen einem weiteren Umbau zu unterziehen, bei dem man sie wieder zu Zweirichtungstriebwagen mit der alten/neuen Bezeichnung V2P zurückbaute. Sie erhielten neben neuen Fahrschaltern der Firma Kiepe auch Einfachschiebetüren. Damit war das Fahrpersonal nicht mehr der direkten Witterung ausgesetzt. Die alten V2P-Wagen musterte die HHA noch im selben Jahr aus.

Das ständig kleiner werdende Hamburger Straßenbahnnetz machte die Fahrzeuge der Reihe V2 überflüssig und so konnte die Hochbahn ab 1967 auf ein Großteil der V2- und V2U-Fahrzeuge verzichten. Auch für die Zweirichtungstriebwagen V2P endete in diesem Jahr ihr Einsatz auf der Linie 19. Lediglich einige Triebwagen konnten noch bis 1969 im Linienbetrieb beobachtet werden.



Kurz vor der Abstellung der V2-Triebwagen nutzen die Straßenbahnfreunde den TW 2951 für eine Sonderfahrt. Ob dabei auch Astra-Bier ausgeschenkt wurde?

SLG, SCOTT FEDER

Während der überwiegende Teil der Fahrzeuge verschrottet wurde, konnten einige V2-Triebwagen für die Nachwelt erhalten bleiben. So hat der Verein für Verkehrsamateure und Museumsbahnen VVM den TW 2930 und BW 1905 erworben und ihn in seinem Museumsbahnhof am Schönberger Strand (Ostsee) untergebracht. Auch ein V2 der Walddorfer-Straßenbahn ist der Nach-

welt erhalten werden und wartet heute am Kleinbahnmuseum in Wohldorf auf seine Restaurierung.

JENS PERBANDT

Quellen

- Erich Staisch: Straßenbahn Adieu
- Hermann Hoyer: Die Hamburger Straßenbahn, Wagenpark Band 2+3

365 Tage einer faszinierenden Welt »en miniature«



370 Seiten · ca. 370 Abb.
ISBN 9783703063747
€ [D] 19,99

Mit immerwährendem
Kalendarium im dekorativen
Schmuckschuber



Faszination Technik

GeraMond

Diesen und viele weitere Tischkalender unter
www.geramond.de oder im Buchhandel



Ginst & Jetzt



In der Zwickauer Straße in Chemnitz, zu DDR-Zeiten Karl-Marx-Stadt, verkehrte seit dem 2. Oktober 1888 zwischen Reichenbrand, Siegmar, Neustadt, Schönau und Nicolaibrücke auf 6,65 Kilometern die Linie R als Vorortlinie. 1939 wurde die Linie zur Gleisschleife Siegmar um zirka 300 Meter verkürzt. Nach dem Krieg verkehrte die Linie als 1 zwischen Siegmar und Gablenz. Besonderheit der Linie war die Spurweite von 925 Millimetern. Durch schrittweise Erweiterung sollte hier auf

1.000 Millimeter umgespurt werden, was die Weltkriege verhinderten und wofür in der DDR das Geld fehlte. Mit der Stilllegung des Streckenastes nach Gablenz im Zuge der Umspurung des Straßenbahnnetzes auf 1.435 Millimeter übernahm die Linie 3 vom 15. Mai 1977 an von Rottluff aus über die Zentralhaltestelle auf insgesamt elf Kilometern den Streckenast nach Siegmar. Am 17. Mai 1980 wurde auf Busbetrieb umgestellt. Das historische Foto an der Zwickauer Straße/Popow-

straße zeigt einen Zug der Linie 3 in Fahrtrichtung Siegmar. Das neue Foto zeigt die Zwickauer Straße/Popowstraße heute, von der Straßenbahn ist nichts mehr zu sehen. Ganz in der Nähe fährt aber seit dem 1. August 1988 eine Straßenbahn auf Regelspur: Von der Endstelle Popowstraße besteht Anschluss an mehrere Buslinien, so in Richtung Siegmar wie auch ins Umland der Stadt Chemnitz.

TEXT UND BILDER: IG MODELLBAHN/
MICHAEL UNGER

Flucht von den Fildern

Stuttgart: Tram-Rettung vor 50 Jahren ■ Sommer 1966: Fast der ganze Fuhrpark der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) ist durchmodernisiert. Die Direktion am Marienplatz ist sehr froh um die Verjüngung, man hat für museale Fahrzeuge wenig Sinn – und ganz andere Sorgen. Da tauchen in Möhringen Verkehrsfreunde auf und kapern kurzerhand den letzten Wagen der alten Filderbahn ...

Überraschung nach Feierabend: Als Helmut Seeger, technischer Vorstand der SSB seit 1963, am 6. Juli 1966 im Landesfernsehen die tägliche Abendschau betrachtet, bleibt ihm fast die Spucke weg. Höchst erstaunt darf er dem Beitrag entnehmen, dass ein betagter Wagen seines Unternehmens als historisches Vehikel erhalten bleibe. Ehrenamtliche Verkehrsfreunde hätten sich dem Veteran – es geht um den Filderbahn-Triebwagen 126 – angenommen und wollten ihn als Erinnerung an alte Straßenbahnzeiten aufbewahren. Die Straßenbahnfans hatten sich den 1912 gebauten Zweiachser mit Bedacht auserkoren: Zwei Jahre zuvor, 1964, war auch das Netz der Filderbahn vom Fahrzeugpark her auf die modernen Gelenkwagen vom Typ GT 4 umgestellt worden, bis auf den Hohenheimer Ast.

Der letzte: Wagen 126

Alle bis 1964 vorhandenen Wagen der Filderbahn gingen seinerzeit direkt in den Schrott. Nur der Triebwagen 126, einst vom ursprünglichen Filderbahnbetreiber und früheren SSB-Konkurrent Württembergische Nebenbahnen (WN) beschafft, diente in Möhringen vorläufig weiter als Rangierwagen und war innen wie am ersten Tag. Die frühen Straßenbahnfreunde hofften darauf, die SSB werde einige letzte Exemplare betagter Wagentypen erhalten, die sich bereits im alten Depot Westend angesammelt hatten. Der 126 sollte diesen Bestand – so die Absicht der jungen Aktivisten – abrunden. Als formaler Eisenbahnbetrieb führte die einstige Filderbahn auch organisatorisch ein gewisses Eigenleben. Deshalb hatte der Möhringer Betriebsleiter Simon kein Problem, dem kleinen Kreis an privaten Straßenbahnfreunden den

Wagen 126 für einen besonderen Zweck zu überlassen: Innerhalb von drei Monaten schlifften, pinselten, schraubten und werkten die Enthusiasten des Abends in der Halle an dem Wagen, bis dieser anstatt in der gelb-weißen SSB-Lackierung wieder in seiner historischen dunkelgrünen Livree erstrahlte, unter der ihn die WN einst 1912 in Dienst gestellt hatte. Die alte Wagennummer 26, Emailletafeln für Raucher und Nichtraucher, Laternen und blecherne Zuglaufschilder fehlten nicht. Am 9. September 1966 war es soweit: Der „auf alt“ getrimmte Wagen, nunmehr in schmuckem Grün, ging auf Jungfernfahrt nach Hohenheim, am Fahrshalter stolze Filderbahner der SSB, im Gefährt die jubelnden Tramfreunde.

GES als Retter

Bereits zuvor hatte der Wagen dem illustren Kreis von Straßenbahnliebhabern, die sich des Fahrzeugs annahmen, als würdiger Rahmen zur Gründung eines neuen Vereins gedient: der am 8. Dezember 1965 ins Leben gerufenen „Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen“ (GES). Den Anlass zur Formation dieser neuen Gruppierung bot der Umstand, dass die seit 1946 bestehenden „Verkehrsfreunde Stuttgart“ – seit 1959 ein formaler Verein – sich nicht mit der konkreten Verantwortung für historische Fahrzeuge abgaben. Denn schon 1956 hatte SSB-Betriebsdirektor Seeger den Verkehrsfreunden die gewünschten alten Triebwagen 2010 (ex 135) und 2038 (ex 237) der SSB (Baujahre 1896/1904) ausdrücklich überantwortet, verbunden mit der Bitte, diese von den Gleisen der SSB zu entfernen, weil der Betrieb die Hallenflächen dringend brauche. Doch der Verein hatte sich den Veteranen nicht weiter angenom-

10. September 1966, Haltestelle Plieninger Straße: Ein Planzug der Linie 31 überholt den „neuen alten“ Tw 126 oder nunmehr wieder 26, der an diesem Tag der Öffentlichkeit vorgestellt wurde

FOTOS (2): DIETER SCHLIPP

men, vielmehr 1959 von sich aus deren Verschrottung zugestimmt.

„Der Wagen muss verschwinden“

Die Vorführungsfahrt des „neuen alten“ Wagens WN 26 fand in der Presse rege Beachtung. Doch nicht nur dort: Für SSB-Technikchef Seeger war nun das Maß endgültig voll. Mit größter Anstrengung hatte die SSB seit 1959 ihren veralteten Wagenpark durch die sage und schreibe 350 neuen Gelenkwagen vom Typ GT 4 in die Moderne katapultiert, dazu waren die 35 Großraumwagen DoT 4 gekommen. Offizielle museale Ambitionen hätten da wohl die Frage ausgelöst, ob die inzwischen wegen Tarifaufgaben defizitäre SSB, die unter massivem Personalmangel litt, nicht zu viel Geld und Leute für Nostalgie besäße. Kurzum: Helmut Seeger legte den Tram-Enthusiasten nach ihrem medialen Auftritt nahe, den Wagen 126 nun unverzüglich





Planbetrieb: Genau 50 Lenzle zählt Tw 126, als er am 20. April 1962 gemeinsam mit dem „modernen“ Vierachs-Beiwagen 190 von 1928 den Bogen zwischen Echterdingen Hinterhof und Leinfelden Ort nimmt



Da staunen die Herren: Straßenbahnfreund Gottfried Bauer (Mitte) zeigt dem Chef der Filderbahn, Amtmann Krämer (links), und Oberfahrer Heubach (rechts) seine Bilderschatze zur alten Filderbahn ARCHIV SSB





Handarbeit nach Feierabend: Mitten in Ludwigsburg, in einem gutbürgerlichen Hintergarten, entsteht eilends der provisorische Standplatz für das ungewollte „Exil“ für den Tw 26

ebenfalls abziehen. Nicht nur das: Seeger gab wenig später die bisher im Westend stehenden weiteren historischen Wagen, an denen die GES bereits gearbeitet hatte, zur Zerlegung frei. Denn auch diese Wagen hätte die GES längst mitnehmen sollen, dies aber trotz mehrmaliger Fristsetzung nicht getan. Der Spatz (WN 26) in der Hand der GES war der Preis dafür, dass die Tauben auf dem Dach sich in Luft auflösten. Dass

das Engagement bezüglich weiterer Wagen gebremst wurde, lag auch am sehr überschaubaren Kreis der Aktiven: Bei dem jungen Dieter Schlipf etwa, der sich ebenfalls abende- und nächtelang in Möhringen des WN 26 angenommen hatte, ließ die Aufmerksamkeit am beruflichen Arbeitsplatz – bedingt durch das Schlafdefizit – doch etwas nach, so dass der Arbeitgeber unverhohlen mit der Kündigung drohte. So be-

schränkte sich Schlipf fortan lieber auf fotografische Tätigkeit zu christlicheren Tageszeiten. Auch Dieter Schlipf war bereits seinerzeit klar, dass vom Stuttgarter Stadtverkehrsbetrieb unter den damaligen Umständen keine eigenes Firmenmuseum zu erwarten war: „Die SSB hatte gewiss andere Sorgen.“

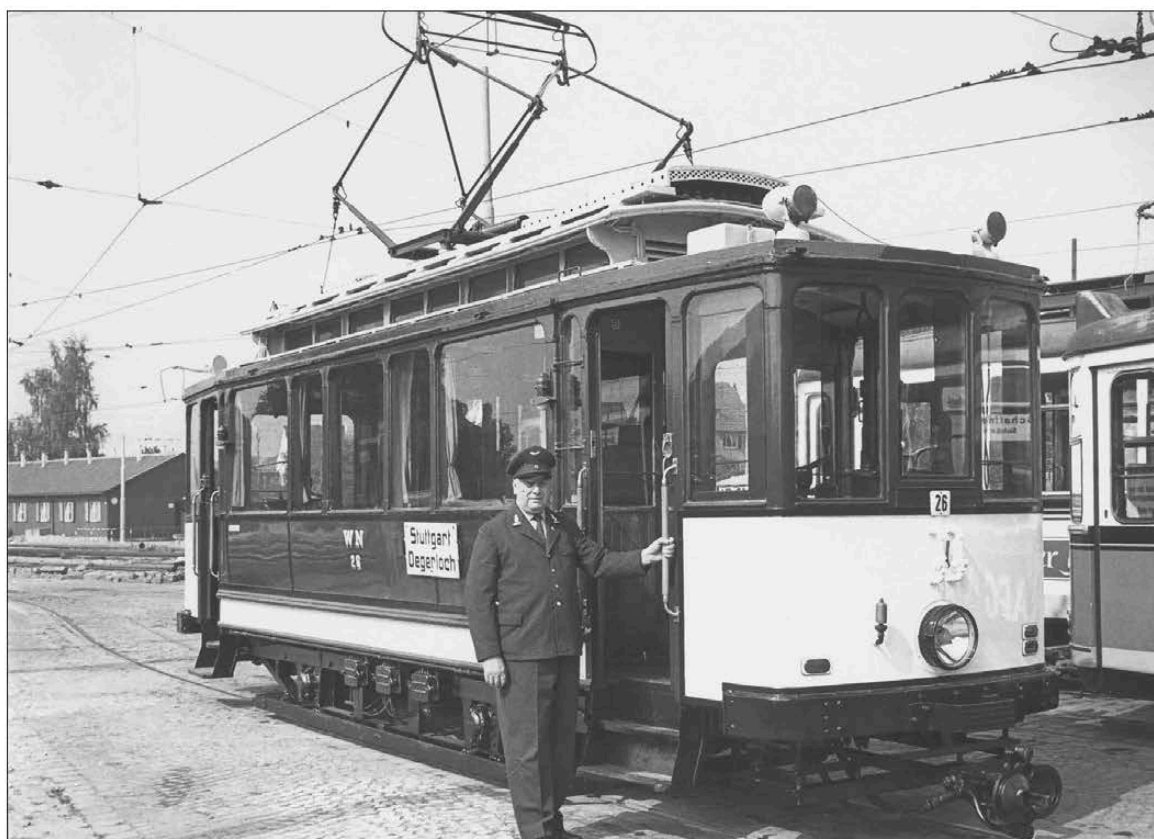
Zunächst nur Denkmal im Garten

Auf der Seite der „Filderbahnretter“ setzten in der Folge gleisbauerische Aktivitäten ein: Der Ludwigsburger Verkehrsfreund Michael Weyrauch stellte den Garten hinter dem elterlichen Haus unweit des Ludwigsburger Bahnhofs als Interimsstandort für den WN 26 zur Verfügung. Gottfried Bauer, Sohn eines Kohlenhändlers aus Zuffenhausen, karnte mit dem (überladenen) elterlichen Kohlenlasten den nötigen Schotter vom „Kies-Epple“ aus Remseck heran, wo man ihm den Lkw kostenlos mit dem Grobsplitt vollgekippt hatte. Die Fahrkünste von Bauers Gottfried und das elterliche Gespann waren auch gefragt, als es galt, von den Württembergischen Nebenbahnen – also der Firma, die vordem den WN 26 beschafft hatte – alte Schienen heranzukarren, die beim einstigen Holzverladegleis im Bonlander Wald bei Weissach abzuholen waren. Fast hätte es dabei eine fatale Komplikation gegeben: Ein Schwarm Viehbremsen – also fiese Stechinsekten – im Fahrerhaus lenkten „Kohlen-Bauer“-Junior dabei so ab, dass er

LINKS Mit dem „gekaperten“ Tw 126, noch vor seiner Rück-Umlackierung, wird am 11. Juni 1966 in der Haltestelle Landhaus ein Planzug gekreuzt. Wie es sich für eine „Eisenbahn“ gehört, trägt Tw 126 Zuglaufschilder und Schlusssignal-scheibe

FOTOS (2): DIETER SCHLIPP

RECHTS Rund 600 Arbeitsstunden hatten die Aktiven der GES in die Auffrischung des Tw 26 gesteckt. Oberfahrer Heubach, der seit 1925 40 Dienstjahre absolviert hatte, davon 35 auch auf dem ausgewählten Vehikel, freute sich sichtlich ARCHIV SSB



mit seiner sperrigen Fuhre beinahe im Graben gelandet wäre.

Nachdem das „Bett“ für den Wagen in Ludwigsburg bereitet war, übernahm die Schwerlastgruppe der DB mit ihrem Culemeyer am 11. September 1966 die Überstellung des Vehikels aus Möhringen, das dazu von der SSB am Vortag in den Gleisbauhof Stuttgart-Wangen überführt worden war. Auch all dies kostete die engagierten jungen Freunde nichts: Dafür hatte der Deutsch-Niederländer Rainer Lucas Tijssen mit seinen geheimnisvollen Beziehungen gesorgt, der Nestor des Themas Straßenbahngeschichte in Stuttgart. Eckehart Alt hatte bereits gemeinsam mit Tijssen den besagten Verein GES ins Leben gerufen, doch Tijssen selbst konnte jedoch schon zu dieser Zeit nur noch im Hintergrund wirken: Obwohl er während des Zweiten Weltkrieges als so genannter Kriegshilfsschaffner vorübergehend im Dienst der SSB gestanden war, hatten seine museal-historischen Bestrebungen, die er innerhalb der SSB als inzwischen Betriebsfremder zunächst mit einiger Freimütigkeit anzuschieben versuchte, längst dazu geführt, dass Helmut Seeger gegen ihn Hausverbot erlassen hatte. Tijssen war es auch, der am Tw 126 Spuren der ursprünglichen olivgrünen Lackierung entdeckt hatte.

Rückkehr aus dem Exil

Die unsichere Zukunft für den WN 26 währte nicht allzu lange. Im Vorfeld des Ju-

Brief der SSB an Oberbürgermeister Arnulf Klett (Juli 1960)

Leider sind bei uns alle alten Straßenbahnwagen für etwaige Vorführungen für Schulklassen oder besondere Gelegenheiten nicht mehr vorhanden. Der in Ihren Aufnahmen wiedergegebene Triebwagen 2017 existiert nicht mehr.

Die Wagen 2010 und 2038 wurden vor längerer Zeit den Verkehrsfreunden überlassen und in Gerlingen hinterstellt. Wegen Platzschwierigkeiten baten wir die Verkehrsfreunde, die Wagen abzutransportieren. Diese verzichteten endgültig und die Wagen wurden nach Südheim geführt und dort verschrottet.

Noch vorhanden ist der einst zum Salzwagen umgebaute Wagen 2016, dieser ist den Verkehrsfreunden überlassen worden. Mit Baujahr 1903 ist es der älteste noch vorhandene Wagen. Er ist von oben bis unten verrottet. Die Instandsetzung

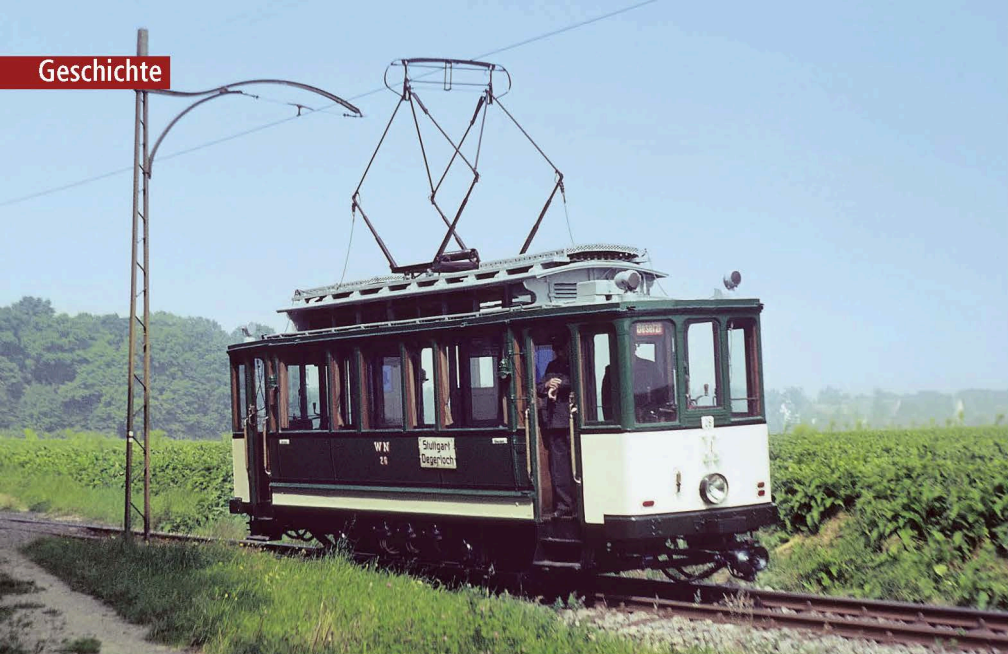
würde etwa 25 000 bis 30 000 Mark erfordern. Der Wagen 300 von 1908 ist wohl ohne Interesse, da heute noch solche Triebwagen als Einsatzwagen noch im Verkehr stehen, allerdings in aller nächster Zeit ausgeschieden werden.

Wir glauben also, dass wir leider mit dem, was bei uns vorhanden ist, keinen Staat machen können und auf die an und für sich nette Anregung, ähnlich wie in anderen Städten mit historischen Fahrten für uns zu werben, verzichten müssen.

Was den Einsatz von Pensionären anbelangt (*die das Fahren und die Betreuung der historischen Wagen übernehmen sollten, so die Überlegung von OB Klett*), so haben wir damit während des Krieges und auch später sehr schlechte Erfahrungen gemacht. Die Leute verloren nach kürzester Zeit die Lust oder waren sehr selten bereit.

biläums „100 Jahre Straßenbahn in Stuttgart“, das für 1968 absehbar war, regten Stuttgarter Stadträte 1967 an, ob die SSB nicht einen historischen Zug als Attraktion einsetzen könne. Aus diesem Grund hatte die SSB selbst aber bereits 1966 den – für Stuttgart völlig untypischen – „Königswagen“ von 1903 reserviert. Die Festlegung auf diesen Wagen als offizielles museales Vehikel – durch den Pressesprecher der SSB, Peter Brodbeck – führte Ende 1966 dazu,

dass auf den weiteren Erhalt aller anderen historischen Kandidaten ausdrücklich verzichtet wurde. Als die Hauptwerkstatt dann 1967 den Königswagen herrichten wollte, entdeckte man bestürzt, dass seine Stahlteile durch die Nutzung als Salzwagen massive Durchrostungen aufwiesen. Der Wagen schied aus, die Zeit wurde knapp. Nun trat der SSB-Dienststellenleiter Gerhard Schluppek auf den Plan. Er wusste, dass der Hallenmeister in Zuffenhausen in seinem



Sozusagen ein Farbfoto von 1912: Anders als damals sah es 1966 östlich des Plieninger Waldes auch kaum aus. Heute sausen hier Stadtbahnwagen auf zweigleisiger Regelspurstrecke, den Überweg gibt es auch heute noch



Am 10. September 1966 auf Dreischienengleis vor dem Güterschuppen der Filderbahn in Stuttgart-Hohenheim, fast direkt vor der Universität – die Schienen enden heute 600 Meter weiter westlich am Bahnhof Plienigen



Salzschuppen den uralten Triebwagen 2016 alias 222 von 1904 bewahrte, einen „Bruder“ des 1959 verschrotteten Wagens 2010, den die Verkehrsfreunde nicht zu erhalten vermocht hatten.

Freilich war auch der 2016 schon im Jahr 1960 von der SSB „bereits den Verkehrsfreunden [Stuttgart] überlassen“ worden, auf deren Wunsch. Die Aufgabe, sich dieses Wagens anzunehmen, hatten die Verkehrsfreunde dabei so „gelöst“, dass das Vehikel im besagten Schuppen „versteckt“ worden war.

Auch Wagen 222 als Museumsstück

So kam der Zuffenhausener Arbeitswagen nun als rettendes Objekt zum Vorschein wie ein Kistentefel, obwohl die SSB gegenüber Stuttgarts Oberbürgermeister Klett – den die Verkehrsfreunde für das Thema sensibilisiert hatten – noch 1960 bedauerte, der 2016 sei

Elektrischer Triebwagen WN 26 der Filderbahn

Baujahr 1912
 Auftraggeber:
 Württembergische Nebenbahnen AG (WN)
 Wagenserie WN 26–29
 Hersteller Herbrand & Co, Köln
 Achsformel Bo
 Spurweite 1.000 mm
 Länge 9.710 mm
 Breite 2.100 mm
 Achsstand 2.700 mm
 Leergewicht 12 t

Sitzplätze 20
 Stehplätze 30
 Spannung 650 V DC
 Leistung 2 x 39 kW

Werdegang

- 1920 mit Filderbahn an Stadt Stuttgart
 Umnummerierung in F 26 (ab 1928: F 126)
- 1934 mit Filderbahn an SSB AG,
 Umnummerierung in (SSB) 126
- 1964 Ende des Plandienstes
- Einsatz als Rangierwagen in Möhringen

Ordnung muss sein: Weil das Eisenbahnnetz der Filderbahn an der so genannten Oberen Weinsteinsteige zwischen Degerloch und Stuttgart endete – betrieblich gesehen mitten in einer Straßenbahnstrecke –, muss am 12. September 1966 die Lok 2023 den nicht auf dem Stadtnetz der SSB zugelassenen Tw 26 übernehmen, hier im Güterbahnhof Stuttgart-Degerloch West, links überholt ein GT 4. Es geht nach Stuttgart Ost, wo der Tieflader wartet



„von oben bis unten verrottet“. Hermann Bosch, Werkstattchef der SSB, nahm sich des unverhofften Zugangs mit Begeisterung an. So erschien Tw 2016 zum Jubiläum 1968 festlich im historischen blau-beigen Gewand der frühen SSB unter seiner historischen Nummer 222 und drehte zwischen den hochmodernen Gelenkwagen lustig seine Runden mit öffentlichem Publikum.

Im Herbst 1969 dann hielt der Europäische Modelleisenbahnverband MOROP seinen alljährlichen Kongress in Stuttgart ab. Dazu bot die SSB auf der Gleisharfe am Cannstatter Wasen eine Fahrzeugschau. Nicht nur der Tw 222 wurde hier nun erneut gezeigt neben manchen älteren Wagen aus dem Betriebsbestand. Auch der eingeführte WN 26 fand zu dieser Gelegenheit aus seinem Ludwigsburger „Exil“ diskret zurück auf seine angestammten Gleise. Dabei blieb es auch: Die meisten Mitglieder

der GES wandten sich nun dem Eisenbahnsektor zu, weil die Hohenzollerische Landesbahn ihre letzten Dampfloks mitsamt Wagen zur Übernahme anbot. Die „Straßenbahnsektion“ der GES verlor damit den Boden unter den Füßen, so dass es erst 1976 zur Gründung des nächsten Vereins kam, der damaligen Gruppierung „Straßenbahnmuseum Stuttgart“. Auf ihren Trümmern erwuchs wiederum 1987 ein Nachfolger, der heutige Verein „Stuttgarter Historische Straßenbahnen“ (SHB). Wagen WN 26 jedenfalls ging 1969 faktisch wieder in die Verfügung der SSB über.

Straßenbahnmuseum übernimmt

Ihm war so oder so eine sichere Zukunft beschert: Ab 1968 war der Bann halbwegs gebrochen, was historische Wagen bei der SSB angeht. Dienststellen der SSB konnten nun aus eigenem Antrieb mit offizieller Duldung

historisch wichtige Fahrzeugexemplare vor dem endgültigen Abgang bewahren. Ab Mitte der 70er-Jahre begann die offizielle Zusammenarbeit von Straßenbahnliebhabern und der SSB. Der WN 26 präsentiert sich heute in der Straßenbahnwelt Stuttgart in Bad Cannstatt unverändert in der akkuraten Erscheinung, in welche ihn die eifrigen jungen Leute 1966 kurzerhand aber sorgfältig gebracht hatten. Somit bildet der WN 26 nunmehr ein „Denkmal im Denkmal“. Auch ehrenamtliche museale Aktivitäten, Museumsbahnen und -betrieb sind längst, ein halbes Jahrhundert später, klassische Zeitgeschichte: Zeichen gewachsenen historischen Bewusstseins – und der durch keinen Krieg oder Krisen betroffenen Freizeit- und Wohlstandsgesellschaft seit 1945.

HANS-JOACHIM KNUPFER

Mit Dank an Gottfried Bauer, Dieter Schlipf und Gerhard Schlupek



Ganz oben im Norden

Flensburg: Das „Aus“ kam im Jahre 1973 ■ Beim nördlichsten deutschen Straßenbahnbetrieb wurde vor 43 Jahren der Betrieb eingestellt. Heute erinnern nur noch das ehemalige Depot und zwei Triebwagen in einem dänischen Museum an die meterspurige Tram

Als drittgrößte Stadt des heutigen Bundeslandes Schleswig-Holstein und nördlichste Stadt Deutschlands dazu ist Flensburg eine sehr interessante Kommune. Derzeit knapp unter der magischen Einwohnerzahl von 100.000 liegend und 1949 mit fast 110.000 Bewohnern durchaus Großstadt berät man im Rathaus der Fördestadt darüber, wie man wieder Großstadt werden kann, beispielsweise durch weitere Eingemeindungen aus dem Umland. Flensburg war auch die letzte Regierungsstadt des so genannten

Dritten Reichs mit der Nachfolgeregierung unter Großadmiral Karl Dönitz, der nach Hitlers Selbstmord im April 1945 neuer Reichspräsident wurde.

Bis zu vier Linien

Die Stadt hatte bis 1973 einen zeitweise aus vier Linien bestehenden meterspurigen Straßenbahnbetrieb, der teilweise Streckenabschnitte der ebenfalls meterspurigen Flensburger Kreisbahn nutzte. Das Netz erreichte im Jahre 1929 mit rund 18 Kilometern Streckenlänge seine größte Ausdeh-

nung, 1973 war davon nur noch die Linie 1 vom Ostseebadweg in der Innenstadt zum Hauptbahnhof übrig geblieben.

Zunächst eine Pferdebahn

Begonnen hat die Straßenbahngeschichte wie so oft und auch anderswo mit einer 1881 von der Berliner Firma Reyemeier und Masch erbauten Pferdebahnverbindung vom Bahnhof in die Stadt. Als die Konzession auslief, übernahm die Stadt 1906 den Betrieb und erweiterte ihn zuletzt 1925 um die Linie 4 in die Nachbarstadt Glücksburg,



OBEN Auf dem Betriebshof sind Straßenbahn und die Busse friedlich vereint, doch für die Bahn ist das Ende zwei Jahre später bereits beschlossene Sache

LINKS Triebwagen 36 zwei Jahre vor dem Ende in der Flensburger Innenstadt in der Kombination mit einem Verbandstyp-Beiwagen auf der Fahrt Richtung Bahnhof



Am Flensburger Hauptbahnhof wartet Triebwagen 36 samt Beiwagen auf DB-Reisende, die in die Innenstadt wollen. Heute wartet hier natürlich der moderne Stadtbus

wobei eben die dampfbetriebene Kreisbahn auf diesem Abschnitt mit Oberleitung versehen wurde. Für diese Linie wurden erstmals Vierachser beschafft. Die teilweise zweigleisige Straßenbahn in der Innenstadt mit dem Nordertor, das sie umfuhr, störte dort den Individualverkehr kaum. Das Land zwischen Nord- und Ostsee blieb zwar von den Kriegshandlungen nicht verschont, wurde aber bei weitem nicht so zerstört wie andere Gegenden Deutschlands.

Dänische Einflüsse

Von der ehemaligen Straßenbahn allerdings wissen zumindest die jüngeren Bewohner der Stadt kaum noch etwas. Dabei sind einige Fahrzeuge erhalten geblieben: Im dänischen Straßenbahnmuseum Skjoldenæsholm sind zwei Flensburger Wagen erhalten geblieben. Der 1926 gebaute Tw 36 ist in Gera betriebsfähig aufgearbeitet worden und pendelt mit etwas Glück zwischen Museumseingang und Vorplatz. Verbandstyp-Tw 40 aus dem Jahre 1952 zählt zum Arbeitsvorrat und ist der Öffentlichkeit nicht zugänglich in einer Halle abgestellt. Warum aber in Dänemark? Die

Fahrzeugpark (Triebwagen)

Nummer	Typ	Baujahr	Hersteller	Verbleib
1–11	2x	1907	Busch/AEG	1943 bis 1953 ausgemustert
12–23	2x	1912	Busch/AEG	1955 bis 1972 ausgemustert
24–26	4x	1925	HAWA/SSW	verkauft bzw. bis 1957 ausgem.
27–32	2x	1926	HAWA/SSW	zwei Tw zu ATW A1 und A2, 1973 ausgemustert, Rest bis 1960 ausgemustert
33–36	2x	1926	HAWA/SSW	bis 1973 ausgemustert
37–43	2x	1951–54	Elze/Crédé/MaK/AEG	1973 ausgemustert

Besonderheit von Flensburg und seiner Umgebung ist die Tatsache, dass der Raum Schleswig immer wieder von Dänen oder Deutschen regiert wurde. Nach 1945 gab es Abstimmungen wie schon in früheren Jah-

ren. Und so blieb im Raum Flensburg bis heute eine nicht unbeträchtliche dänische Minderheit und jenseits der Grenze eine deutsche. Das war auf dem Weg zu einem vereinigten Europa ein kleines Vorbild.



Das markante Nordertor, entstanden um 1595, wird von der Straßenbahn umfahren. Es ähnelt ein wenig dem Lübecker Holstentor und steht natürlich heute noch

Viel Platz für alle Verkehrsteilnehmer und das typische Kopfsteinpflaster der damaligen Zeit, das unter anderem höhere Geschwindigkeiten für Autos wegen des Geräuschpegels ausschloss

AUFNAHMEN: HANS-WOLFGANG ROGL, EIKE NEUMANN/SLG. ROGL



Flensburg genießt wegen einiger nur dort vorhandenen Einrichtungen bundesweite Bekanntheit – etwa wegen der Verkehrssünderkartei, weltweit agierender Firmen für den Rumhandel und einem Erotikversand. Nicht nur die beiden Wagen sind erhalten geblieben, sondern auch der Betriebshof, der heute als Busstützpunkt dient. Geschichte ist mittlerweile der Wagenkasten des Beiwagens Nr. 102 von 1954, der bis 2009 bei einer Flensburger Gaststätte eine Zweitnutzung erlebte, anschließend aber verschrottet wurde.

Halbherzige Modernisierung

Die Straßenbahn hatte sich nach 1945 durch Beschaffung neuer Fahrzeuge vom Verbandstyp auch noch einmal modernisiert. Aber auch die sieben neuen Trieb- und acht neuen Beiwagen konnten den Betrieb nicht retten, sondern sorgten nur für die Außerdienststellung älterer Fahrzeuge. Nachdem der Betrieb auf der Linie 1 am 2. Juni 1973 offiziell beendet war, konnten Straßenbahnfreunde und interessierte Anwohner am 3. Juni noch einmal Abschiedsfahrten auf Deutschlands nördlichsten Straßenbahnbetrieb unternehmen. Und möglicherweise hätte die Tram heute durchaus noch Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr, wenn nicht auch Flensburg von der allgemeinen Umstellungswelle kleinerer Betriebe voll getroffen worden wäre. So lebt sie denn in den Archiven weiter. Dann und wann aufkommende Erörterungen, ob es eine Nachfolgerin geben sollte sind nicht über Gespräche von Befürwortern und Gegnern herausgekommen.

HANS-WOLFGANG ROGL



Natürlich gab es auch die modernere Kombination der Verbandswagen mit Trieb- und Beiwagen bei der Flensburger Straßenbahn zu sehen wie hier in der Innenstadt

Vor dem Flensburger Hauptbahnhof wartet die Straßenbahn auf Fahrgäste in die Innenstadt. Das Empfangsgebäude ist als solches noch heute in der Grundsubstanz erkennbar





Der 1931 gebaute ehemalige Lissabonner Triebwagen dient heute als Café in einem Freizeitpark in der Wüste von Dubai. Seit rund 20 Jahren steht der Wagen schon dort als Bäckerei-Verkaufsstand

JENS PERBANDT

In der Wüste gelandet

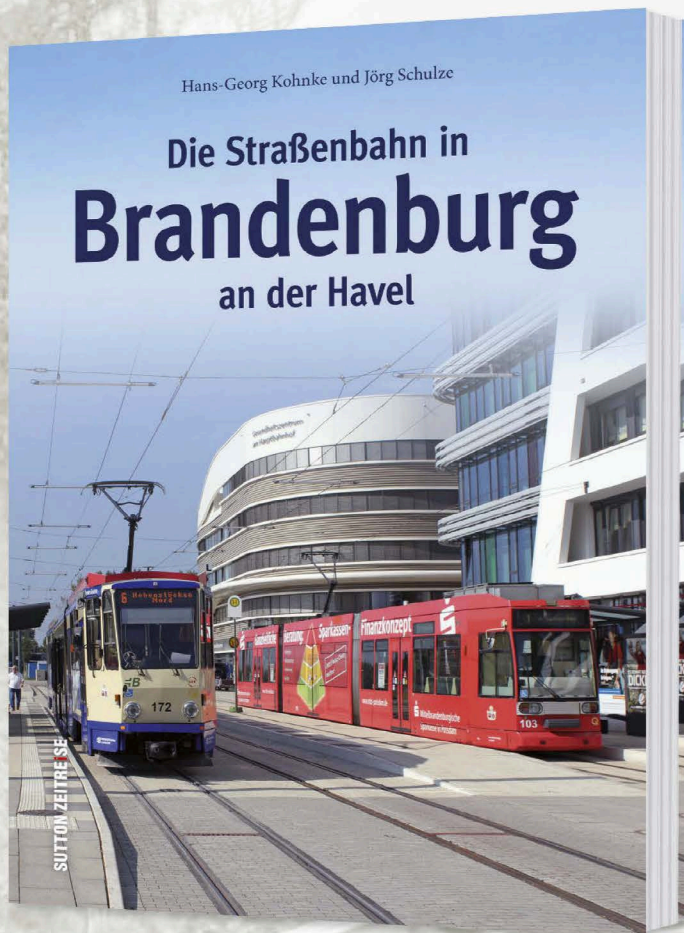
Ein alter portugiesischer Straßenbahnwagen aus Lissabon inmitten eines vor 20 Jahren in der Wüste Dubais angelegten Freizeitparks. Was hat es mit dem Wagen 556 auf sich, in dem eine portugiesische Bäckerei-Kette ihre Spezialitäten dem Publikum anbietet?

Eines der Markenzeichen der portugiesischen Hauptstadt Lissabon sind die Carro electricos. Nach der Modernisierung und Reduzierung des Straßenbahnnetzes wurden zahlreiche historische Triebwagen an Straßenbahnfreunde und Museen in der ganzen Welt verkauft. Sogar bei Ebay wurde ein entsprechendes Exemplar gehandelt. So steht auch mitten in der Wüste von Dubai, in dem 1996 eröffneten Freizeitpark Global Village, ein Straßenbahntriebwagen aus Lissabon. In dem Freizeitpark werden auf einer Fläche von 1.600.000 m² Sehenswürdigkeiten und Spezialitäten aus der ganzen Welt angeboten. Der auf Grund der Hitze in den Abendstunden geöffnete Freizeitpark ist besonders bei der einheimischen Bevölkerung beliebt. Die Gebäude, in denen die Restaurants angeordnet sind, wurden nach venezianischem Vorbild an einem Kanal angeordnet. Auf weiteren Flächen sind Ausstellungshallen und

Fahrgeschäfte aufgebaut. Portugal ist mit dem für Lissabon typischen zweiachsigen Straßenbahntriebwagen 785 vertreten. In dem als Café ausgebauten Wagen werden Back-Spezialitäten aus seinem Heimatland angeboten. Bei diesem Triebwagen handelt es sich um den ehemaligen TW 556, ein im Jahr 1931 bei Carris in Santo Amaro gebauter Standardwagen. 1985 wurde der Triebwagen, mit 15 weiteren Wagen dieser Serie, umgebaut und war bis 1996 mit der Nummer 785 unterwegs. Nach seiner Ausmusterung kam er in die Wüste von Dubai, um dort für die Spezialitäten der portugiesischen Bäckerei Nattas zu werben, die auch in ihrem Firmenlogo einen Straßenbahnwagen hat. Als Spezialitäten aus unserer Heimat werden übrigens Döner aus Deutschland angeboten, und die deutschen Verkaufsstände gleichen einem Kochtopfhandel auf einen türkischen Basar.

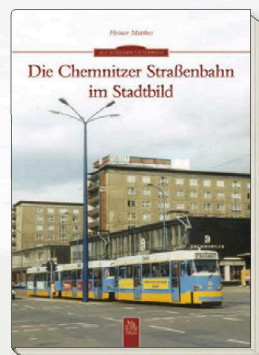
JENS PERBANDT

Von den Anfängen der »Elektrischen« bis heute

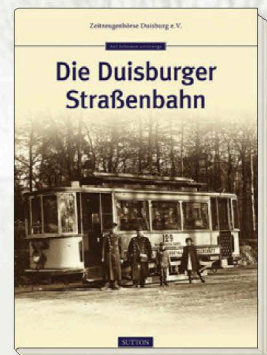


Seit 1897 fährt die Straßenbahn durch Brandenburg an der Havel und ist seither auch nicht aus dem Stadtbild wegzudenken. Über 160 eindrucksvolle Fotografien dokumentieren die Zeit der Pferdebahn, die Anfänge nach der Umstellung auf elektrischen Betrieb ab 1910, die Probleme während und nach den großen Kriegen sowie der DDR-Zeit. Der Erfolgsautor Hans-Georg Kohnke sowie der Straßenbahnexperte Jörg Schulze öffnen erstmals ihre Archive.

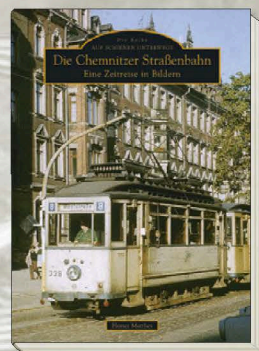
128 Seiten · ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-95400-651-9
€ [D] 19,99



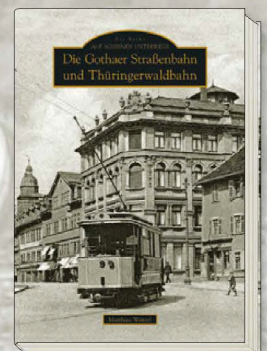
144 Seiten · ca. 240 Abb.
ISBN 978-3-95400-282-5
€ [D] 18,95



128 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-95400-361-7
€ [D] 19,99



128 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-86680-802-7
€ [D] 18,95



128 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-86680-914-7
€ [D] 18,99

Bestellen Sie diese und
viele weitere Titel unter
www.suttonverlag.de

Geschichten vor Ort
SUTTON

Autoren gesucht!
Ihre Leidenschaft ist der städtische Nahverkehr und Sie sind Kenner »Ihrer« Straßenbahn?
Mehr auf
www.suttonverlag.de/wir-suchen-autoren.html
Lektorat@suttonverlag.de
Tel: 0361 - 22 16 80

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



Auch der 2001 von Alfred Spühr gebaute Tw 34 hat mittlerweile einen der verfeinerten Stromabnehmer erhalten und sieht damit wesentlich kompletter aus. Das H0m-Modell befährt hier die kürzlich neu entstandene Linie 3 zum Spühringer Oberstadt-Industriegebiet

ALFRED SPÜHR (14)

Ein echter Stemmman-Stromabnehmer in H0

Damit es auch oben stimmt ■ Alfred Spühr baut seit rund 60 Jahren seine perfekten Spühringen-Modellfahrzeuge. Fertige Pantografen waren ihm dafür nicht gut genug

Für meine „Spühringer Straßenbahn“ musste ich in den 1950er-Jahren alles selbst bauen. Angefangen von den Schienen mit 12-mm-Spurweite bis zu den kompletten Wagen. Für die Antriebe konnte ich auf einige Mitglieder aus dem Modelleisenbahnclub Osnabrück zugreifen, die mir die entsprechenden Fahrgestelle bauten. Das größte Problem waren die Mo-

toren. Der „Permo 15“ war zwar bereits lieferbar, hatte aber die Größe des gesamten Fahrgastraumes im Triebwagen. Leider waren die Laufeigenschaften katastrophal. Nach jeweils 15 bis 20 Minuten musste der Motor nachgeölt werden, da er sich trotz angeblicher Sinterlager festfraß. Das änderte sich erst später mit der Lieferung der Marx-Microperm-Motoren, die zudem auch wesentlich

kleiner waren und hervorragende Laufeigenschaften besaßen. Ich stellte daraufhin meinen gesamten Fahrzeugpark auf diese Motoren um. Ein weiterer Schritt war 1977 der Umbau auf Faulhaber-Motoren. Das ist das Nonplusultra für die Antriebe. Da ich die Fahrzeuge selbst bauen musste und wollte, stellte sich die Frage nach den Stromabnehmern. Die seinerzeit lieferbaren Sommer-

feldt-Stromabnehmer waren für Eisenbahnmodelle gedacht und somit für Trambahnen nicht geeignet. Die bereits für H0 lieferbare Hamo-Straßenbahn hatte zwar kleinere Sommerfeldt-Abnehmer, aber auch etwas überdimensionierte Wagenkästen, daher war das ein Kompromiss. Ich hatte nun das große Glück, daß Walter Schütter aus dem MEC Osnabrück bereit war, mir wirklich



Spühs H0-Stromabnehmer im Vergleich mit Fertigprodukten. Der Sommerfeldt-Pantograf (linkes Bild) ist stark vereinfacht. Der rote Roco-Bügel (rechtes Bild) hat zwar Wippenfedern, aber deren Zug ist so stark, dass sich die Wippe nicht bewegen lässt. Der Bügel drückt viel zu stark nach oben

modellmäßige Scherenstromabnehmer zu bauen. Sie entsprechen auch heute noch hohen Ansprüchen, wenn man bedenkt, dass diese bei mir be-

Betrieb schwarze Löcher in Bügel und Fahrdrabt. Erst im Gespräch mit einem Techniker hatte ich nach rund fünf Jahren eine Lösung für dieses Problem gefunden: Es muss immer ein hartes und ein weiches Material zusammenkommen, um sicher zu funktionieren. Dabei nimmt man für das am leichtesten zu wechselnde Teil das weiche und für den Rest das harte Material.

Sicherheit durch Betrieb

Ich verwendete danach für die Fahrleitung 0,3 Millimeter starken Phosphorbronzedraht und für das Schleifstück im Stromabnehmer einen Millimeter starken Weichkupferdraht (Trafodraht). Dadurch wird im laufenden Betrieb das Schleifstück poliert. Je länger Betrieb gemacht wird, desto sicherer ist der Kontakt an der Fahrleitung. Auf Ausstellungen stauen die Besucher immer wieder, wie langsam (echtes Schrittempo) das Fahren bei mir möglich ist.

Als ich 2011 weitere Triebwagen bauen wollte, musste ich mir auch Gedanken machen, woher ich die dafür benötigten Stemann-Stromabnehmer (siehe Kasten) bekommen konnte, denn ein Lieferant war dafür einfach nicht zu finden. Zwischenzeitlich hatte mir 1974 schon ein

Feinmechaniker eine Reihe Abnehmer angefertigt und dann aber weitere Aufträge dankend abgelehnt. Mir blieb also nur die Eigenfertigung. Den Anstoß dazu gab eine Anzeige in einem Eisenbahnheft. Dort wurden Mikrorohre mit 0,6, 0,4 und 0,8/0,6 Millimeter Außen/innen-Durchmes-



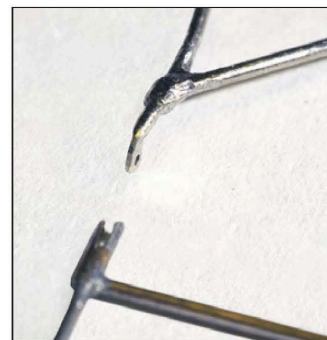
Die Parallelführung der Arme erfolgt wie im Original durch die Stabilisierungsstange. Die Pappe dient als Distanzhalter beim Lötten

reits über 60 Jahre (!) zuverlässig funktionieren. Gefertigt wurden sie komplett aus 0,5 Millimeter starkem Messingdraht.

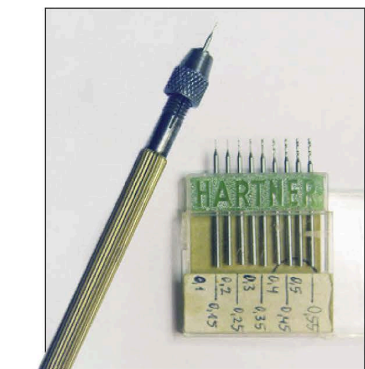
Leider hatte ich im Fahrbetrieb häufig Kontaktprobleme. Da auch der Fahrdrabt aus 0,3-mm-Messingdraht bestand, brannten die Funken beim



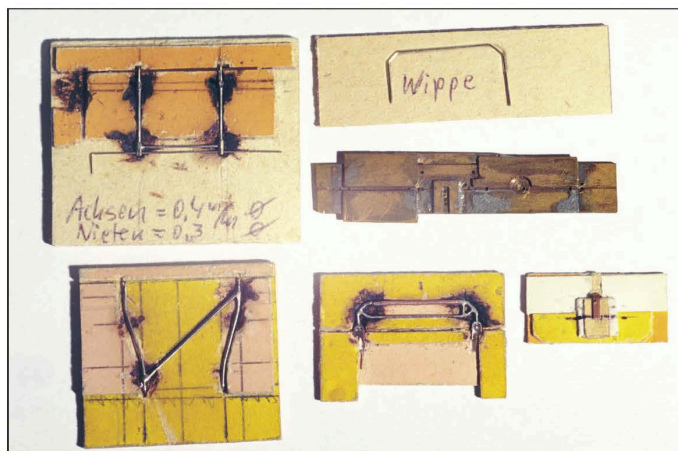
Die Wippenfedern sind nur Attrappen. Sie entstanden aus Mikrorohren mit 0,6 Millimeter Durchmesser, die eine Wandstärke von nur 0,1 Millimetern aufweisen



Das Zapfengelenk vor der Montage. Auch im Original ist die untere Gabelagerung ein angesetztes Gussteil (bei Spühs Modell-Abnehmer das aufgelötete Rohr)



Alfred Spühr arbeitet mit diesem Handbohrerhalter und Bohren von 0,1 bis 0,55 mm in 0,05-mm-Schritten. Alle Bohrer sind dank der 1-mm-Schäfte schnell zu wechseln



Die Einzelteile für seine Stromabnehmer fertigt Spühr mit Hilfe von Lehren (z. T. aus Pappe). Exaktes Bohren ermöglicht eine Lehre aus Messing

Stromabnehmer von Stemann-Technik

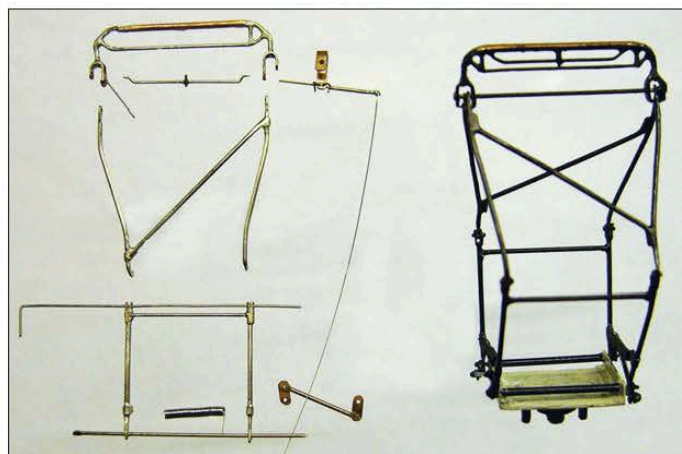
Die Firma Stemann-Technik hat ihren Sitz in Schüttorf, nahe der niederländischen Grenze. Sie ist ein führender Hersteller für Stromabnehmer und gehört seit 1984 zur Fandstan Electric Group. Die Osnabrücker Straßenbahn bezog hier einst sämtliche Stromabnehmer. Vor Jahren konnte ich Stemann besuchen und meinen Stromabnehmer vorführen. Mein Modell war längere Zeit im Betrieb unterwegs und die Herren waren begeistert. Daraufhin bekam ich die erbetenen Original-Zeichnungen. AS



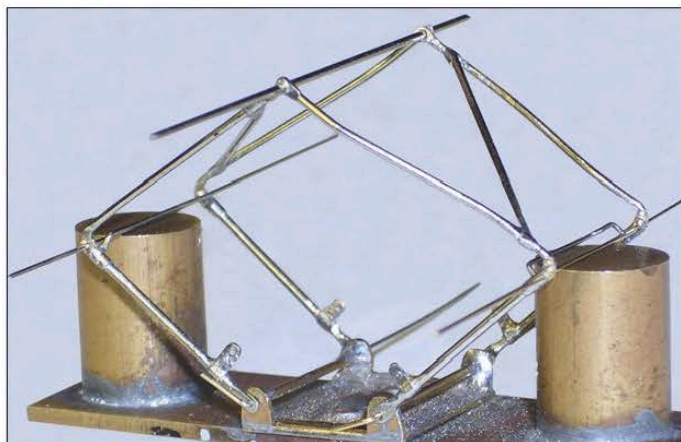
Osnabrücks Tw 3 steht im November 1957 mit der nachgerüsteten Kohlestütze im Stemann-Stromabnehmer „BS 3“ vorm Hauptbahnhof. Die Unterscheren-Verbindungsstange ist bei diesem Fahrzeug gekröpft

ser angeboten. So ergab sich für mich die Möglichkeit, Gelenke zwischen Ober- und Unterschere einzubauen. Bisher waren diese Arme nebeneinander angeordnet. Ich nahm also

einen vorhandenen Stromabnehmer und zerlegte ihn, nachdem ich zuvor ein Probegelenk angefertigt hatte. Auf den Arm der Unterschere zog ich nun ein kurzes Rohrstück (0,8/0,6),



Aus diesen kleinen Einzelteilen entsteht Spührs Stemann-Stromabnehmer in H0-Größe. Dieses Modell erhält eine gerade Verbindungsstange



Der Pantograf für Spührs Modell-Tw 3 im Rohbau. Auch er bekommt die gekröpfte Verbindungsstange. Beim Vorbild soll sie verhindern, dass der gesenkte Stromabnehmer an die Widerstands-Abdeckungen stößt

das ich mit der Laubsäge aufspaltete. So konnte ich die Oberschere richtig als Zapfengelenk zusammenbauen. Nachdem das funktionierte, kam mir die Idee, auch die Wippenfedern irgendwie im Modell umzusetzen.

Wippenfedern sind zu stark

Wie auch die diversen Pantografen für die Modelleisenbahn zeigen, ist es unmöglich, die Wippenfedern wirklich maßstäblich nachzubauen. Denn auch nur wenig größere Federn sind viel zu stark, um den Bügel und die Wippe beweglich zu halten. Ich kam daher auf die Idee, eine Attrappe zu bauen: im Prinzip wie ein Stoßdämpfer aus zwei Teilen, nämlich einem 0,3 Millimeter starken Draht und einem 0,6/0,4-mm-Mikrorohr. Dadurch entsteht optisch fast eine Feder, aber der Bügel bleibt mit den großen Federn ausreichend am Fahrdrabt, ohne ihn nach oben

zu drücken. Die Wippe kann sich entsprechend der Fahrtrichtung frei nach vorn und hinten bewegen, ohne durch zu starke Federn dabei behindert zu werden.

Die einzelnen Teile habe ich frei von Hand gebohrt. Als Bohrer nehme ich besonders gern die sogenannten



Osnabrücks Straßenbahn entwickelte die nachstellbare Kohlestütze, die dann auch in Hannover vereinzelt eingebaut wurde (hier KSW-Tw 232 im Juni 1955 auf dem Ernst-August-Platz)

ANZEIGEN

ANKAUF

Sammlungen
Einzelstücke
Raritäten

MICHAH 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

38
Jahre

modellbahnen
& modellautos

Turberg

**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 21999099 · www.turberg.de

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

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

Modellbahnbox

Karlshorst

Modelleisenbahn-Fachgeschäft

EUROTRAIN®

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



Zugkreuzung der Spühringer Linien 1 und 2 mit den Tw 25 und Tw 34. Alfred Spührs 1960 gebauter Modell-Tw 25 (links) fährt hier noch mit dem Stromabnehmer von 1955, während der Tw 34 schon mit einem Pantografen von 1974 ausgerüstet ist. Inzwischen bekamen beide Tw die verfeinerten Abnehmer

Schaftbohrer mit einem einen Millimeter starken Schaft, die zwar teuer, aber einfacher einzuspannen sind; besonders die kleinsten Bohrer mit nur 0,2 und 0,3 Millimeter Durchmesser, die sich nur bei neuen Handbohrhaltern richtig festziehen lassen. Für die Bohrungen wurden teilweise Lehren angefertigt. Da es sich nur um einzelne Stücke handelt, habe ich einige Lehren nur aus Pappe gefertigt, beispielsweise, um Drähte parallel löten zu können.

Eine Osnabrücker Spezialität war die Schleifkohle-Stütze: In der Vorbildwippe befand sich dabei eine Dreikantkohle, die beim Verschleiß zweimal weitergedreht werden konnte. Wenn sie dann in der Mitte zu dünn wurde, bestand aber die Gefahr des Bruchs mit der Folge, dass die Fahrleitung heruntergerissen wurde. Da diese Kohle-Schleifstücke ziemlich teuer waren, hatte sich die Werkstatt eine nachstellbare Kohlestütze ausgedacht und eingebaut. Das hat

sogar so gut funktioniert, dass die Straßenbahn in Hannover diese Einrichtung nachgebaut hat. Allerdings kam es dort nicht vermehrt zum Einbau, da in Hannover gebogene und abgestützte Kohle-Schleifstücke verwendet wurden, die breiter waren, um die stärkeren Motoren sicher mit Spannung zu versorgen. Ich habe auch diese Kohlestütze im Modell für meine Straßenbahn nachgebaut und damit ein vorbildentsprechendes Aussehen erreicht. ALFRED SPÜHR

Der Erbauer

Alfred Spühr (82) ist schon über 60 Jahre aktiver Modellstraßenbahner. Seit Mitte der 1950er-Jahre baut er die Fahrzeuge der längst eingestellten Osnabrücker Straßenbahn für seine H0m-Anlage „Spühringen“ nach.



ANZEIGEN

Hünerbein
Modell Center Aachen

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

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Klein, aber oho! Mit Anzeigen im STRASSENBAHN MAGAZIN günstig werben. Infos: sm-modell@geramond.de

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

Ihr
freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft
mit der ganz großen Auswahl

Mo., Mi., Do., Fr. 10.00–18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/3 44 93 67, Fax: 030/3 45 65 09

MÄRKLIN & SPIELWAREN

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

Sie erhalten in 2016 auf fast* alle Modellbahnartikel

10%

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

*außer Startsets, Heft-Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderreihen MHI + I+S, Reparaturen

Wilmsdorfer Straße 157 · 10585 Berlin · 030/341 6242
U-Bahn Richard-Wagner-Platz · Mo.–Fr. 10.00–18.00, Sa. 10.00–14.00

CDT Modelle
Fotorealistische
Kartonbausätze
H0 und H0m

Alle Modelle sind zum Einbau eines handelsüblichen Fahrwerksatzes vorbereitet. Umfangreiche Hinweise dazu in der Bauanleitung.

Bild: Typ 22 Leipzig mit 2 Beiwagen Typ 61, ab sofort lieferbar.

www.cdt-werbedruck.de Tel.: 03 71 / 5 36 25 37

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

<p>ganz NEU Tram Atlas Deutschland (4. Auflage 2016, Schwandl), 180 S., 17 x 24 cm, ~150 Farb-Abb., 17 Netzpläne</p> <p>ganz NEU Schweizer Tram- und Trolleybus-Atlas (Eisenstation Castrol), 88 S., 17 x 24 cm, 123 Pläne, 39 Farb-Abb.</p> <p>ganz NEU Mit der Straßenbahn durch das Berlin der 60er Jahre (V), 119 S., 19, 20, 27, 44 und 48</p> <p>ganz NEU Straßenbahnen in den sechziger Jahren (Reuther-VDA, VBN), 144 S., 200 Abb. + 33 Farbabb.</p> <p>ganz NEU Omnibusse + Straßenbahnen der Stadt Frankfurt (L. Rihosek, mit Aulin, A. Luft), 112 S., A4 quer, 200 Abb., teils Farbe</p> <p>ganz NEU Iserlohner Kreisbahn Bd. 2, Güterverkehr, Kleinbahn Westig-Immer-Altena + Iserlohn, 186 S., A4, ~300 F.</p> <p>ganz NEU Der kommerziellste Spovog (Seiborg), 312 S., stark bebildert, Kopenhagen, Aarhus, Odense</p> <p>ganz NEU Japan's Colourful Tramways (Brown, LRTA), 216 S., A4, alle Betriebe + Museen, Farb- + SW-Abb.</p> <p>ganz NEU Metros & Trams in Japan: Tokyo Region + Tram-Atlas Großbritannien + Irland 144 S., je</p> <p>ganz NEU Tramwajem przez Stadt Warszaw (Eurospinter), 272 S., A4, 365 Abb., von 1939 bis 1944</p> <p>ganz NEU Verkehrsknoten Wien (L. Rihosek, mit Aulin, A. Luft), 112 S., A4 quer, ~170 F., Hälfte Stadtverkehre</p> <p>ganz NEU Trams in Image 2 Trams in beeld 2 (Ed. PFT), SNCV 1960, ca. 208 S., A4, 201 Col.-Fot. (F+NL)</p> <p>In Kürze Straßenbahnszenen Hamburg - Flensburg - Kiel (A. Luft, EK) von 1958, 96 S., 24 x 17 cm, ~100 Fotos</p> <p>In Kürze Straßen- + Stadtbahnen in Deutschland Band 17 Thüringen 304 Seiten, 17 x 24 cm, ~350 Fotos</p> <p>In Kürze Straßenbahn-Großraumwagen (Meschede, Reuther, Schöber) westd. Produktion ~250 S., A4, ~350 Fotos</p> <p>ganz NEU Atlas des elektr. Stadtverkehrs der Russischen Föderation englisch, 424 S., A4, 182 Farbabb., Pläne</p>	<p>19,50 €</p> <p>19,00 €</p> <p>22,80 €</p> <p>19,80 €</p> <p>35,00 €</p> <p>39,80 €</p> <p>52,50 €</p> <p>40,00 €</p> <p>19,50 €</p> <p>30,00 €</p> <p>24,80 €</p> <p>40,00 €</p> <p>19,80 €</p> <p>45,00 €</p> <p>45,00 €</p> <p>75,00 €</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

TS: TramShop, Rolf Hafke, Sieben-Schwanen-Weg 22, 50997 Köln
☎ 022 33-92 23 66 ☎ 022 33-92 23 65 ✉ Hafke.Koeln@t-online.de

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

**Zu „Journal, Brandenburg“
(SM 07/2016)**

**Gotha-Zug wird
hergerichtet**

■ Die Bildunterschrift zum Brandenburger Tw.125 ist so nicht ganz korrekt. So wird z. B. der Tatra-Zug Gothaer Bauart (166-261-273) sehr wohl wieder hergerichtet. In Partnerschaft der Verkehrsbetriebe Brandenburg mit dem Verein „Freunde der Brandenburger Straßenbahn e.V.“ wird dieser Zug durch die Vereinsmitglieder auf dem scherzhaft „9 dreiviertel“ genannten Gleis seit seinem Übersetzen schrittweise aufgearbeitet.

Die Abstellung dort erfolgte aufgrund akuten Platzmangels auf dem Betriebsbahnhof und stellt einvernehmlich eine Interimslösung dar. An einer längerfristigen Lösung arbeiten die beiden Partner intensiv. Für weitere Informationen ist der Besuch der Facebook-Seiten sowohl der Verkehrsbetriebe Brandenburg, als auch der „Freunde der Brandenburger Straßenbahn“ empfehlenswert. Die Letzteren

freuen sich im Übrigen immer sehr über die aktive als auch finanzielle Hilfe von den Leuten, die stets beklagen, dass zu wenige Fahrzeuge aufgehoben werden und bieten ihnen gerne die Möglichkeit, damit aktiv gegen dieses Ärgernis vorzugehen.

Uwe Roloff,
Brandenburg an der Havel

**Zu „Linie 103 in Essen“
(SM 07/2016)**

**Wohl eher Bus als
Straßenbahn ...**

■ Die Linie, die heute am Bahnhof Dellwig endet, führte bis ca. Mitte der 60er-Jahre weiter über die nach Frintrap, wo sie auf in die Gleise der damaligen Linie 5 nach Oberhausen einmündete und dort an der Haltestelle Unterstr. über einen Gleiswechsel wendete.

Die Einstellung des Teilstücks von Dellwig Bahnhof zur Unterstr. und Verbindung zur damaligen Linie 5 nach Oberhausen erfolgte im Zusammenhang mit der Einstellung der Oberhausener

Linie 3, die von Altstaden bis zum Lipperheidebaum an der Stadtgrenze Oberhausen Essen führt. Die dann als Ersatz für die Straßenbahnlinie 3 eingesetzte Buslinie 23 wurde zum Bahnhof Dellwig verlängert. Vermutlich hat man in diesem Zeitraum auch das Teilstück von Dellwig Bahnhof zur Unterstr. der damaligen Straßenbahnlinie 3 (?) eingestellt und abgebaut. Es gab also in den 60 Jahren des vergangenen Jahrhunderts zumindest eine Schienenverbindung zwischen Dellwig und Oberhausen, auch wenn diese nie als zusammenhängende Linie befahren wurde.

Armin Gärtner, Erkrath

**Zu „Ruhrpott-Erinnerungen“
(SM 08/2016)**

**Bochum statt
Recklinghausen**

■ Als Bochumer Straßenbahnfreund habe ich den Artikel „Ruhrpott-Erinnerungen“ mit viel Freude gelesen. Das große Foto auf S. 68/69 wurde jedoch nicht in

Recklinghausen aufgenommen. Tw 21 (nicht Tw 16) wurde in Bochum auf der Herner Str. in unmittelbarer Nähe zum Deutschen Bergbau-Museum abgelichtet. Dies ist auf dem Foto sehr gut an den öffentlichen Toilettenanlagen am linken Bildrand sowie an der Fassadenwerbung für „Wohnräume ASKO“ (links oben) zu erkennen.

Kevin Kenter, Bochum

Zu „Tabula Rasa“ (SM 08/16)

**Metro Taschkent
mit Bild**

■ Das traurige Ende der Taschkenter Straßenbahn, von Herrn Lückner wunderbar beschrieben, stimmt auch mich nachdenklich. Ich war zweimal in Taschkent, 1988 und 1998, und die Stadt hatte ein riesiges Netz mit verschiedenen Fahrzeugtypen, dann dieser schnelle Niedergang ... nun ja, Erinnerungen an West-Berlin in den 1960er-Jahren kommen hoch. Da ging es auch unglaublich schnell mit dem Abbau der Straßenbahn. Eine Ergänzung möchte ich anbringen,

Von Awakawa bis Yokohama

Das ferne Japan mit seiner Mischung aus Tradition und Moderne ist Heimat eines der bestausgebauten Eisenbahnnetze der Welt und diverser schienengebundener Nahverkehrsnetze, von denen einige äußerst komplex sind. Das jüngste Werk von Robert Schwandl mit dem Titel Metros & Trams in Japan, Band 1, Tokyo Region, ist der erste von drei geplanten Bänden über die U-, S-, Vorort- und Straßenbahnen im Reich der aufgehenden Sonne. Er widmet sich ausschließlich der riesigen Agglomeration der Hauptstadt, die von einem immensen Netz verschiedenster Nahverkehrsmittel durchzogen wird. Neben Tokio sind die Städte Yokohama und Chiba und die Präfekturen Saitama und Kanagawa im Fokus der Berichterstattung. Außer den oben zitierten Bahnen widmet sich Schwandl in diesem Werk allen weiteren Bahnen wie Einschienen-

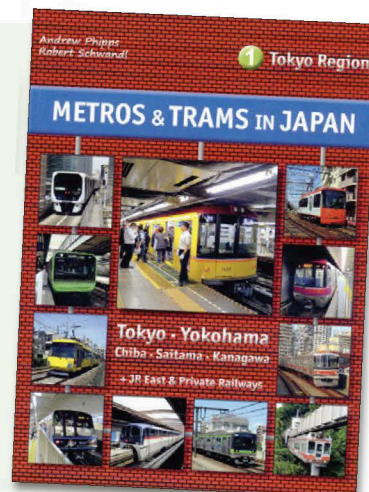
bahnen, gummibereiften Hochbahnen, People Mover, dem Vorortverkehr von JapanRail und allen Privatbahnen.

Die Systeme mit verschiedenen Spurweiten werden in bewährter Schwandl-Qualität in kurzen, aber doch sehr informativen Texten porträtiert und durch brandaktuelle Fotos illustriert, ergänzt durch die Eröffnungsdaten der Streckenabschnitte in übersichtlicher Tabellenform. Die sehr gut gestalteten Pläne, wie gewohnt aus Schwandls Hand, sind in diesem Buch als Atlas-Teil am Ende zu finden. Einige komplexe Umsteigeknotenpunkte kann der Betrachter in besonders günstigem Maßstab erforschen. Für den Textteil hat sich Schwandl Unterstützung geholt, zwar nicht in Japan, sondern in London. Der Textautor Andrew Phipps hat aber einen starken familiären Bezug zu Japan, so dass er als Insider über beachtliches Detailwissen verfügt. Insgesamt ist festzustellen,

dass es sich um ein sehr schönes Werk handelt, das eher nicht nebenbei gelesen werden kann, sondern durchgearbeitet werden muss und parallel zum Text ständig in die Karten gesehen werden muss, um die Linienechnik und die Baugeschichte der einzelnen Strecken zu verstehen.

Auf die nächste Japanreise sollte das Buch unbedingt mitgenommen werden, denn neben den wertvollen Plänen ist noch deutlicher als bei den bisherigen Schwandlschen Werken ein stärkerer Ansatz zum "Reiseführer" als sonst zu erkennen, z.B. mit ausführlichen Tipps zu Tarifen und Fahrscheinen und Links zu hilfreichen Websites. Summa summarum: Ein sehr empfehlenswertes Buch. Der nächste Band 2, Nord- und Zentraljapan, wird 2017 folgen, der deutlich mehr Straßenbahnbetriebe als der erste enthalten wird. Freuen wir uns bereits heute auf ihn!

BERNHARD KUSSMAGK



Metros & Trams in Japan, Band 1, Tokyo Region, von Andrew Phipps und Robert Schwandl, 160 Seiten, etwa 260 Farbfotos, Text zweisprachig deutsch und englisch, 17 x 24 cm, broschiert, ISBN 978-3-936573-47-3, Preis 19,50 €.



Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:

Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.

Fax (0 89) 13 06 99-700 • E-Mail: redaktion@geramond.de

1. Oktober, Augsburg: Am 1. Oktober sind der KSW 507 oder GT8 806 oder 807 im Einsatz. Abfahrt: Königsplatz, Bahnsteig B2, 14:05, 15:05 und 16:05. Info: www.sw-augsburg.de/fahrgaeste/historische_strassenbahn.php

2. und 3. Oktober, Sehnle-Wehmingen: Es wird bayerisch im HSM: Auch in diesem Jahr feiern wir Oktoberfest im HSM. Zusätzlich haben wir typische bayerische Spezialitäten und Oktoberfestbier vom Fass im Angebot. Für Kinder steht neben einer Hüpfburg auch ein Kinderkarussell

zur Verfügung. Alle Besucher/-innen, die im 'bajuwarischen Look' erscheinen, haben freien Eintritt! Info: www-tram-museum.de

16., 23. und 30. Oktober, Stuttgart: Besuchstage der Straßenbahnwelt von 10 bis 17 Uhr. Rundfahrten mit historischen Straßenbahnen auf der Depotschleife. Oldtimer-Buslinie 23E Straßenbahnwelt – Hbf – Fernsehturm u. zur. Weitere Infos unter: www.shb-ev.info.

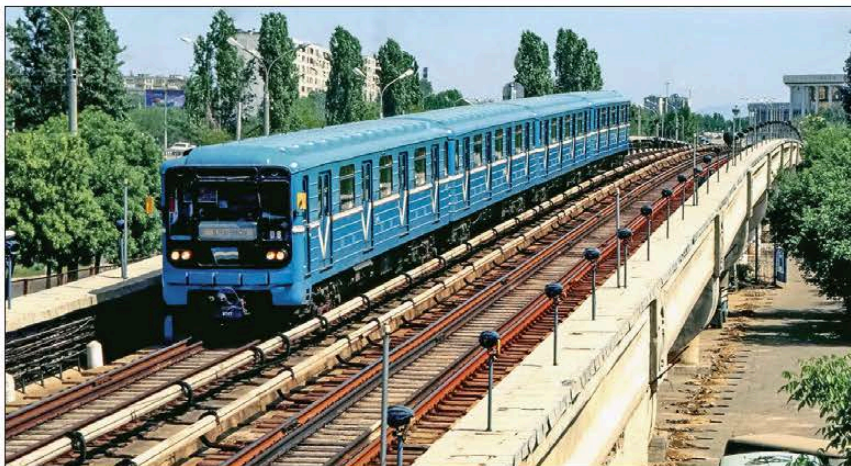
9. und 23. Oktober, Kohlfurth: Historische Straßenbahnen im 30-Minuten-Takt

zwischen Kohlfurth und Cronenberg. Info: www.bmb-wuppertal.de

Mai 2017, Pyongyang (Nordkorea): Im Mai 2017 organisiert Daniel Möschke aus Plauen eine private Gruppenreise für Straßenbahn- und O-Busfreunde in den abgeschotteten koreanischen Norden. Mehrere Sonderfahrten mit ausreichend Fotomöglichkeiten runden die einwöchige Reise mit unzähligen Eindrücken ab. Kontakt an Daniel Möschke via E-Mail: daniel-syrau@web.de

**Ein Zug der
Metro
Taschkent,
mit
Herzklopfen
aufge-
nommen im
Frühjahr 1998**

B. KUßMAGK



denn auf Seite 39 unten rechts steht sinngemäß, dass „wir kein Foto der Metro zeigen können“. Mir ist ein Foto

am 29. April 1998 zwischen den U-Bahnhöfen Nowsa (damals Chamsa) und Millij Bog (damals Komsomolskaja) gelungen,

mit dem üblichen Herzklopfen derartiger „verbotener“ Aufnahmen ...

Bernhard Kußmagk, Berlin

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

Postleitzahlgebiet 0

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

Postleitzahlgebiet 1

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

Postleitzahlgebiet 2

Roland Modellbahnstudio, 28217 Bremen, Wartburgstr. 59

Postleitzahlgebiet 3

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

Postleitzahlgebiet 4

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

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

Postleitzahlgebiet 5

Technische Spielwaren Karin Lindenberg, 50676 Köln, Blaubach 6-8 • Modellbahn-Center Hünereim, 52062 Aachen, Markt 11-15 • Mayersche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30

Postleitzahlgebiet 6

Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7

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

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

Postleitzahlgebiet 8

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

Postleitzahlgebiet 9

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

Österreich

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

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

Belgien

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

Tschechien

Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1, Klimentka 32

Dänemark

Peter Andersens Forlag, 2640 Hedehusene, Brandvaenget 60

Spanien

Librimor, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Großbritannien

ABOUT, GU46 6LJ, Yateley, 4 Borderside

Niederlande

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



SLG, JENS PERBANDT



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

Ende gut ...?

Sitze für zehn Euro

Zählen Sie auch zu den Menschen, die für Sitzmöbel nicht gerne viel Geld ausgeben? Dann lohnt sich der Weg nicht nur zu einem schwedischen Möbelhaus oder einem seiner Mitbewerber, sondern auch ein Besuch auf der Homepage der „Historischen Straßenbahn Potsdam“. Dort findet man nicht nur Informationen über den wunderschön restaurierten Lindner-Wagen Nr. 9, der regelmäßig zu Sonderfahrten eingesetzt wird, sondern auch ein ganz besonderes Angebot: Der Verein verkauft originale Sitzschalen aus Tatra-Wagen für zehn Euro pro Stück – und nicht nur irgendwelche, sondern die Potsdamer Version in grün und mit Polster. Kann es Schöneres geben, als auch zuhause ständig so zu sitzen wie in einem alten Tatra-Wagen? Und ein schlechtes Gewissen muss man beim Kauf einer oder mehrerer Sitzschalen auch nicht haben, denn der Erlös dient der weiteren Unterhaltung des erwähnten Lindner-Wagens bzw. dem Neubau eines passenden Beiwagens. Wohin führt nun die „heimische Fahrt“ auf den Tatra-Sitzen? Das bleibt unbekannt, weil die ebenfalls angebotenen Tatra-Rollbandanzeigen schon ausverkauft sind ... Infos: www.historische-strassenbahn-potsdam.de

MW

Weitere Themen der kommenden Ausgabe

■ Vor 150 Jahren: Hamburg wird Straßenbahn-Stadt

Am 16. August 1866 leitete ein normannischer Schimmelhengst mit rot lackiertem, goldverziertem Pferdewagen das Zeitalter der Straßenbahn in Hamburg ein. Das Verkehrsmittel ist inzwischen seit fast 40 Jahren Geschichte, aber immer noch unvergessen. Unsere Chronik zum 150-jährigen Jubiläum in der Hansestadt beginnt mit der Frühzeit.



CHRISTIAN LÖFFLER

■ Bochum: Linie 308

Eisenbahnen, Zechen, Hochöfen, Wald und Wiesen – die Fahrt in der 308 ist eine Reise in die Vergangenheit des Ruhrgebiets. Aber auch eine Fahrt mit einer echten Straßenbahn: Eng eingepfercht zwischen Alleen und endlosen Häuserreihen geht es über Berg und Tal, auch wenn die Idee Stadtbahn nicht zu übersehen ist.



FELIX FÖRSTER

■ Altwagen in Graz

Bis vor fünf Jahren war Graz noch eine Hochburg von klassischen Straßenbahnen unterschiedlichster Bauarten. Doch mit der fortschreitenden Auslieferung von Variobahnen hat sich das Bild gewandelt. In diesem Jahr ist die letzte Variobahn in den Einsatz gelangt – dafür stehen viele Altwagen auf dem Abstellgleis



BERNHARD KUSSMAGG

■ USA: LYNX in Charlotte

Bereits 1938 fuhr die Straßenbahn in Charlotte im Osten der USA auf das Abstellgleis. Nachdem seit 1996 eine Nostalgie-Straßenbahn durch die Stadt rollte, wurde 2007 eine Stadtbahn eröffnet, dessen Expansion zusammen mit dem Aufbau eines 2015 eröffneten Straßenbahnnetzes begonnen hat.

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



DAS STRASSENBAHN MAGAZIN 11/2016 erscheint am 14. Oktober 2016

... oder schon 2 Tage früher mit bis zu 37 % Preisvorteil und Geschenk-Prämie! Jetzt sichern unter www.strassenbahn-magazin.de



Das besondere Bild

In Berlin nach ganz oben zu kommen, ist verhältnismäßig einfach. Geduldig in der Besucherschlange warten, an der Kasse den Eintritt zahlen – schon jagt man mit dem Fahrstuhl hinauf in den „Telespargel“, den berühmten Fernsehturm im Bezirk Mitte. In der futuristischen Kugel 200 Meter über der Ebene öffnet sich die Tür zur Besucherplattform; dem höchsten Aussichtspunkt der Stadt. Durch die abgeschrägten Fenster lässt sich dann genüsslich betrachten, wie und wo in Berlin der Bär tobt.

Viel zu entdecken gibt es bereits gleich nebenan, in der Karl-Liebknecht-Straße mit der Marienkirche. Dort fahren drei MetroTram-Linien der Berliner Verkehrsgesellschaft – weiter durch den Bogen zum Hackeschen Markt, in der Gegenrichtung zum Bahnhof Alexanderplatz. Fahrzeugmäßig ist man dabei wieder ganz oben. Mit dem Flexity Berlin rollt auf den Linien das Modernste, was die Straßenbahn der Hauptstadt aktuell zu bieten hat. TEXT UND BILD: H. KRAUSE

Die große Chronik Deutschland, Österreich, Schweiz!



Jetzt
online
bestellen

Online bestellen unter:

www.strassenbahnmagazin.de