



Fahrzeug-Klassiker
Reutlinger GT4, Münchner P,
Bremens „Roland der Riese“



Advents-Comeback
Zusätzliche Tatra-
Einsätze in Dresden

Februar 2017
€ 8,90
Österreich: € 9,80
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,20
LUX: € 10,20

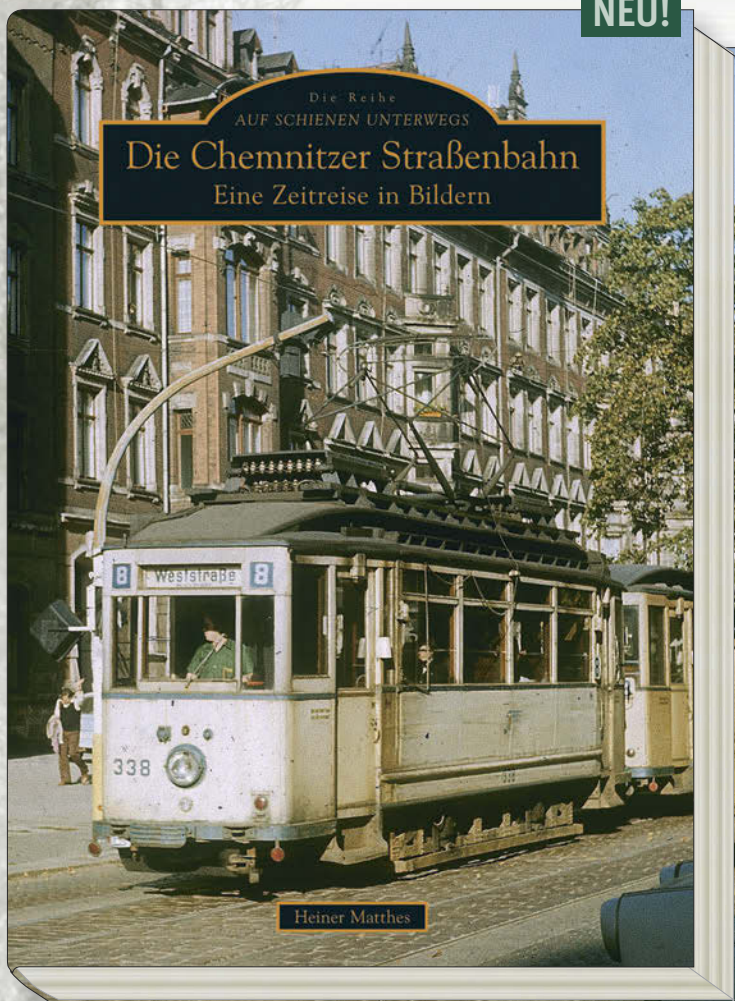
STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



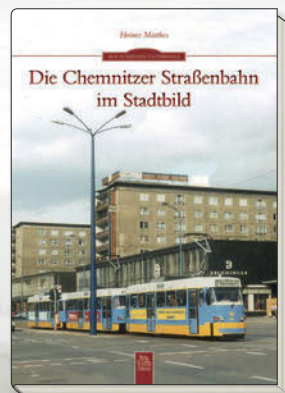
Ausbau an der Dreisam
**So wächst
das Netz in
Freiburg**

Von den Anfängen der »Elektrischen« bis heute



Diplomingenieur Heiner Matthes war viele Jahre in leitender Stellung im Dienst des Verkehrswesens tätig und gehört heute den Straßenbahnfreunden Chemnitz e. V. an. In diesem spannenden Bildband dokumentiert er eindrucksvoll 130 Jahre Geschichte der Schienenbahn in Chemnitz. Mehr als 220 zum Teil unveröffentlichte Fotografien aus privaten Archiven sowie seiner eigenen Sammlung illustrieren diese Entwicklung von 1880 bis in die Gegenwart. Die Bilder zeigen, wie die verschiedenen Wagen der Pferde-, der elektrischen Straßen- und der späteren Niederflurbahn die Stadt durchquerten. In den informativen Texten erfährt der Leser dabei nicht nur Wissenswertes zu technischen Entwicklungen, sondern auch zu Veränderungen im Stadtbild. Ausschnitthaft präsentiert Matthes sowohl den Fahrzeugpark einschließlich seiner Depots und Werkstätten als auch die Beschäftigten des Schienenverkehrswesens. Wer sich für die Geschichte von Chemnitz und den Chemnitzer Schienenbahnverkehr interessiert, kommt an diesem Bildband nicht vorbei.

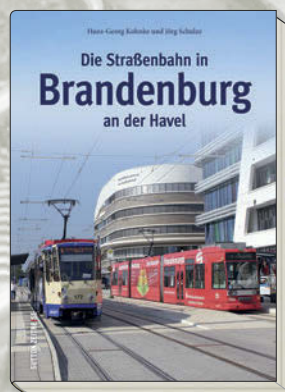
128 Seiten · ca. 200 Abb.
€ [D] 18,99
ISBN 978-3-86680-802-7



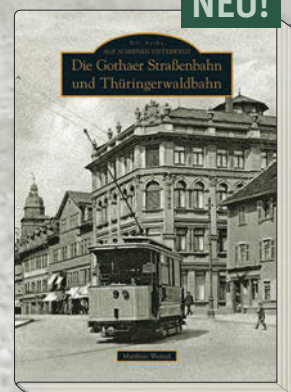
144 Seiten · ca. 240 Abb.
€ [D] 18,95
ISBN 978-3-95400-282-5



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



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



128 Seiten · ca. 200 Abb.
€ [D] 18,95
ISBN 978-3-86680-914-7

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



Münchens modernste Tram auf der neuesten Strecken: Der rund zwei Jahre alte Avenio 2804 von Siemens ist hier auf der Strecke der neuen „Tram Steinhausen“ unterwegs, die eine Verlängerung der Linie 25 darstellt

FREDERIK BUCHLEITNER

Gute Zeiten für die Tram

Zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2016 gab es bei vielen deutschen Verkehrsbetrieben nicht nur die üblichen Tarifierhöhungen, sondern auch Netzerweiterungen und beschlossene Ausbaupläne in einigen Städten. In Nürnberg kann man jetzt per Tram von Thon bis „Am Wegfeld“ fahren, es handelt sich hier um eine Verlängerung der bisherigen Linie 4 vom Gibitzenhof über den Plärrer nach Thon.

Schon wesentlich länger ist die neue Strecke in Mainz, die ebenfalls am 11. Dezember in Betrieb genommen wurde. Die sogenannte Mainzelbahn führt mit einer Länge von 9,2 Kilometern meterspurig vom Hauptbahnhof West über Bretzenheim und Marienborn zum Lerchenberg. Prognosen der Mainzer Verkehrsgesellschaft gehen von einer Million zusätzlicher Fahrgäste in der Tram aus, wodurch ein Mehrerlös von 860.000 Euro erzielt werden soll. In Bayerns Landeshauptstadt München gab und gibt es gleich zwei Gründe zu Feiern: Zum Fahrplanwechsel wurde die Verlängerung der Linie 25 nach Berg am Laim in Betrieb genommen. Die im Volksmund „Tram Steinhausen“ genannte Strecke ist 2,7 Kilometer lang – in nur

acht Minuten kann der Fahrgast jetzt vom Verkehrsknoten Max-Weber-Platz den S-Bahnhof Berg am Laim erreichen.

Noch wichtiger hingegen erscheint der Stadtratsbeschluss, die schon lange geplante und viel diskutierte Westtangente tatsächlich zu bauen, nachdem auch die CSU ihren Widerstand gegen das engagierte Projekt aufgeben hat. Neun Kilometer lang wird die neue Strecke, die innerhalb von vier Jahren gebaut werden soll und rund 75 Millionen Euro kosten wird. 16 Haltestellen wird es zwischen dem U-Bahnhof Aidenbachstraße und dem Romanplatz geben, wobei am Laimer Bahnhof Anschluss an die S-Bahn bestehen wird. Außerdem gibt es je drei Verknüpfungen mit der U-Bahn und anderen Trambahn-Linien – mehr Vernetzung ist kaum denkbar. Kurz-, mittel- und langfristige Ausbaupläne gibt es auch in Freiburg, das Netz in der Breisgau-Metropole wird weiter wachsen. Zusammen mit dem Ausbau und der teilweisen Elektrifizierung der Breisgau-S-Bahn kann man mit Fug und Recht von einem überaus vorbildlichen SPNV-Angebot sprechen – Grund genug den Freiburger Straßenbahn-Ausbau-Plänen die Titelgeschichte dieser Ausgabe zu widmen.



Martin Weltner
Verantwortlicher Redakteur



Glauben Sie, dass die Netzerweiterungen für eine Steigerung der Popularität des öffentlichen Nahverkehrs sorgen kann?

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



TITEL Freiburg: Ausbaupläne beim Vorzeigebetrieb im Breisgau 16

► Betriebe

■ Expansion an der Dreisam 16

Neue Strecken in Freiburg geplant – Die Tram in der Universitätsstadt hatte schon immer einen guten Ruf. Die Ausbaupläne werden die Attraktivität der Freiburger Verkehrs AG weiter steigern

■ Weihnachtsgeschäft gerettet 26

Wieder Tatra-Einsätze in Dresden – Im Sommer 2010 schickten die Dresdner Verkehrsbetriebe die Tatras in Rente, im Advent 2016 rollten die Klassiker vom 20. November bis 23. Dezember wieder täglich durch die sächsische Landeshauptstadt

■ Stadt, Land, Fluss 28

Braunschweigs Linie 5 – Monotonie kommt auf keiner der fünf Linien in der zweitgrößten Stadt Niedersachsens auf. Gerade auf der 5 bietet sich in motivischer Hinsicht von neogotischer Opulenz über schlichte Plattenbauten bis zur Dorfkirche Vielfalt, hinzu kommt ein abwechslungsreicher Fahrzeugeinsatz

■ Unter der Akropolis 36

Öffentlicher Nahverkehr in Athen – Vorortstrecken der Staatsbahn, S-Bahnen, Metro-Linien, Straßenbahnen und O-Busse – der öffentliche Personen-Nahverkehr in der griechischen Metropole bietet viele Facetten, die einen Besuch durchaus lohnend erscheinen lassen

► Fahrzeuge

■ Gefühl unsterblich 42

München: 50 Jahre P-Wagen – Ein Rückblick auf die Einsatzgeschichte der Rathgeber-Kurzgelenkwagen



■ Roland wird zum Riesen 46

Bremens 561 – Ein ohnehin schon großer Gelenkwagen wurde durch einen Umbau noch größer und erhielt den Namen „Roland, der Riese“

■ Von der Ruhr an den Elblag 48

Mülheimer M8C in Polen – Mit drei gebrauchten Wagen hat die Stadt Elbing ihren Straßenbahnbetrieb modernisiert

■ Moderne Arbeitsbienen 52

Neue Gleiskraftwagen in Köln – Hilfsfahrzeuge von Robel präsentiert

RUBRIKEN

„Einsteigen, bitte ...“	3	Fundstück	74
Bild des Monats	6	Forum	80
Journal	8	Impressum	81
DVD-Cover	43	Vorschau	82
Einst & Jetzt	54	Das besondere Bild	84



Braunschweig: Mit der Linie 5 nach Broitzem

28



München: 50 Jahre P-Wagen – und kein Ende in Sicht

43



Ruhrtour: Rundreise durchs Revier der frühen 80er

60



Leipzig: Betriebshof Wittenberger Straße ab 1949

64

Geschichte

Ein Trio auf Wanderschaft **TITEL** 56

Reutlingens GT 4 – Betriebseinstellungen von Straßenbahnbetrieben sorgten in den 70er-Jahren für zahlreiche Verkäufe von altbrauchbarem Fahrzeugmaterial an andere Betriebe. Dies betraf auch die drei Reutlinger GT 4, die noch nach Stuttgart und Ulm verkauft werden konnten

Nicht nur DÜWAGS 60

Dortmund, Duisburg und Krefeld in den 80er-Jahren – Von eingleisigen Strecken, Hansa-Wagen der anderen Art und Ruhrpott-Atmosphäre war Straßenbahnfreund Andreas Mausolf beeindruckt, als er Anfang der 80er-Jahre Nordrhein-Westfalen besuchte

Vom Betriebshof zum Museum 64

Leipzigs Straßenbahnhof Wittenberger Straße nach 1945 – Der Straßenbahnhof „an der Wittenberger“ erlebte in der DDR noch einmal große Zeiten. Die Zukunft der denkmalgeschützten Hallen ist gesichert, schon bald sollen dort die ersten Museums-Straßenbahnen Einzug halten

Turmwagen, bitte kommen! 72

Wuppertal: Drahtbruch unterm Schwebebahngestell – Ausgerechnet unterhalb der berühmten Wuppertaler Schwebebahn kam es vor gut 40 Jahren zu einem Riss in der Fahrleitung der Straßenbahn. Der Turmwagen musste folglich zur Hilfsleistung ausrücken

STRASSENBAHN im Modell

Duisburgs Schüttelrutschen 76

Wie beim Vorbild entstanden Guido Mandorfs Gelenktriebwagen oft durch Umbau aus vorhandenen alten Zweiaxlern



Titelmotiv

Hochbetrieb am Holzmarkt unweit des Freiburger Martinstors, wo Züge der Linien 2, 3 und 5 wegen einer Sperrung im Innenstadtbereich wenden.

NICOLAI SCHMIDT

Rücktitel

Hochbetrieb am Steintor in Hannover, beobachtet zu Beginn der 70er-Jahre aus dem Hochhaus der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung. Aus Richtung Hauptbahnhof stauen sich zahlreiche Bahnen – ob daran der Arbeits-triebwagen im Vordergrund Schuld hat? HANS-WOLFGANG ROGL





Willkommen Mainzelbahn!

In Mainz wurde das Straßenbahnnetz zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember mit Eröffnung der „Mainzelbahn“ um ein gutes Stück erweitert. Die neue Verbindung zum Lerchenberg, vorbei am Stadion, der Universität und den Stadtteilen Bretzenheim und Marienborn ersetzt zahlreiche hochfrequentierte Buslinien. Die Strecke ist mit 9,2 Kilometern nicht nur eine der längsten Neubaustrecken Deutschlands der vergangenen Jahre, sondern bietet auch eine abwechslungsreiche Trassierung. Hinter dem Bahnhof Marienborn, wo die Eisenbahnstrecke nach Alzey niveaufrei gekreuzt wird, geht es steil bergauf den letzten Abschnitt in Richtung Lerchenberg. Am 29. November 2016 fand die zweite Probefahrt auf der neuen Strecke statt: Im Abendlicht präsentiert sich der GT6M-Wagen 210 und die kurz dahinter folgende Variobahn 233 dem Fotografen Frederik Buchleitner vor der malerischen Kulisse von Marienborn mit Kirche St. Stephan im Abendlicht. Die seitlich angebrachten Styroporklötze dienen zur Profilmessung.



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

München und Nürnberg eröffnen neue Tramstrecken

Doppelter Grund zur Freude in Bayern



München: Der R2-Tw 2113 unterwegs als Linie 25 auf der neuen „Tram Steinhausen“, noch fehlt jahreszeitlich bedingt der Rasen auf dem Rasengleis

FREDERIK
BUCHLEITNER (3)

■ Der Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 brachte eine Erweiterung der Straßenbahnnetze in München und Nürnberg mit sich. In der bayerischen Landeshauptstadt verlängerte die Verkehrsgesellschaft unter dem Projekttitel „Tram Steinhausen“ die Linie 25, bisher vom Max-Weber-Platz über die Stadtgrenze hinweg in den Vorort Grünwald fahrend, auf der stadtwärtigen Seite um gut drei Kilometer zum S-Bahnhof Berg am Laim im Münchner Osten. Wie der neue MVG-Geschäftsführer Ingo Wortmann bei der Rede zum Eröffnungsfest am 10. Dezember ausdrücklich erwähnte, konnte sich die MVG bei der Verlängerung einen Vorteil zu Nutze machen, der die neue

Strecke mit Kosten von 21 Millionen Euro vergleichsweise kostengünstig erscheinen lässt: Die Hälfte der Trasse bestand ohnehin als Betriebsstrecke zur Anbindung des derzeit einzigen Betriebshofs, dem Depot an der Haltestelle Einsteinstraße. Von dort aus entstand seit Frühjahr eine gut 1,3 Kilometer lange Neubaustrecke (siehe STRASSENBAHN MAGAZIN 5/2016), die mit den beiden Zwischenhaltestellen Vogelweideplatz und Riedenburger Straße auf eigener Trasse in Seitenlage entlang der Truderinger Straße zur Nordseite des S-Bahnhofs Berg am Laim führt. Markantes Bauwerk der Strecke ist die bereits 2014 als Abgrenzung zwischen Straße und der parallel

verkehrenden S-Bahn errichtete Stützmauer, um im Bereich der bisherigen Böschung der Hauptbahn Platz für die neue Tram zu schaffen. Die neue Strecke wurde errichtet, um unter anderem das derzeit am Vogelweideplatz in Bau befindliche Hochhausprojekt „Bogenhausener Tor“ anzubinden, auch der an der Endhaltestelle ansässige Süddeutsche Verlag dürfte für Fahrgastnachfrage sorgen. Bis zu 7.000 werktägliche Fahrgäste erwartet die MVG nach Fertigstellung der Bebauung. Der Freistaat Bayern förderte das Neubauprojekt aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

Bis 1988 bediente die MVG die Strecke in der Einsteinstraße bereits im

Linienverkehr mit Straßenbahnen, zuletzt fuhr hier die Linie 27 bis zum Vogelweideplatz. Die aus den Vororten kommenden Buslinien ersetzen dann die Tram im Abschnitt bis zum neu eröffneten U-Bahnhof Max-Weber-Platz. Früher wendete die Straßenbahn in einer großzügigen Endstation samt Umsteigeanlage zum Bus inmitten der Straße, erst im Zuge der Errichtung des Richard-Strauss-Straßentunnels ab 2003 wurden die letzten Reste der alten Schleife entfernt. Die verlängerte Tramlinie 25 erhielt am Max-Weber-Platz nicht nur einen zusätzlichen Bahnsteig, um stadtauswärts einen besseren Umstieg für Fahrgäste der aus der Innenstadt kommenden U-



Am 5. Dezember 2016 fanden Probe- und Abnahmefahrten für die Neubaustrecke statt, hier Arbeitswagen 2942 am Vogelweideplatz



Zur Eröffnung der „Tram Steinhausen“ lachte die Sonne, T-Wagen 2804 vor dem Verlagsgebäude des Süddeutschen Verlags



Nürnberg: Am Eröffnungstag gab es Fahrten mit historischen Wagen auf der Neubaustrecke. An der Verknüpfungsstelle „Am Wegfeld“ fand ein kleines Fest unter anderem mit historischen Bussen statt

GERHARD SCHNEIDER

Bahn zu ermöglichen, sondern auch auf Höhe der Flurstraße eine Zwischenhaltestelle, die zuvor nur vom Bus bedient wurde.

Neueröffnung auch in Nürnberg

In Nürnberg hat die Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) – ebenfalls zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 – die Erweiterung der Linie 4

im Norden der Stadt von Thon bis zum neuen Umsteige- und Park&Ride-Knoten Am Wegfeld eröffnet. Die Neubaustrecke im Zuge der Erlanger Straße ist rund 2,5 Kilometer lang. Die Straßenbahn soll die überbelegte und stauefähige Straßenverbindung entlasten und auf der grünen Wiese im sogenannten „Knoblauchland“ eine attraktive Umsteigemöglichkeit für Pendler bieten. Bereits ab April 2016

wurde die Linie 4 bis zum Plärrer zurückgezogen, ebenso wie die zum Westfriedhof verkehrende Linie 6, um neben der Erneuerung von verschiedenen Streckenabschnitten auch die Neubaustrecke anzuschließen. Die alte Wendeschleife und den bisherigen Umsteigepunkt Thon hat die VAG im Zuge der Streckenverlängerung aufgelassen. Mehr zur Strecke siehe *Strassenbahn Magazin* 1/2017. **FBL**

Hamburg

Hochbahn mustert LZB-Züge aus

■ Aufgrund der zunehmenden Auslieferung von DT5-Triebwagen für die U-Bahn waren im Dezember 2016 zum letzten Mal die Züge der Reihe DT3-LZB im planmäßigem Einsatz. Insgesamt wurden 1981 sechs dieser Dreiwagenzüge, die Tw 921 bis 926, aus dem vorhandenen DT3-Wagenpark umgebaut. Sie waren Bestandteil des durch das BMFT (Bundesministerium für Forschung und Technologie) geförderten Projekt PUSH (Prozessrechnergesteuerten U-Bahn-Automatisierungs-System Hamburg) und kamen auf der Versuchsstrecke für fahrerlosen Betrieb zwischen Großhansdorf und Volksdorf zum Einsatz. Hier fuhren die Züge vom 31. Oktober 1982 bis zum 8. Januar 1985 auf dem rund 10 Kilometer langen Streckenabschnitt mittels einer Linienzugbeeinflussung (LZB) automatisch, allerdings waren sie noch mit einem Fahrer besetzt. Dieser konnte im Notfall eingreifen und dem Zug zum Stehen bringen.

Neben dem leicht veränderten äußerlichen Erscheinungsbild, das durch den Einbau einer neuen Scheinwerferfront verursacht wurde, unterschieden sich die Wagen durch die geänderte Sitzplatzaufteilung im A-Wagen. Um Platz für die zum fahrerlosen Betrieb erforderliche Elektronik zu schaffen, wurde beim Fahrerstand der Fahrgastbereich verkleinert. Da die Fahrzeuge im Rahmen dieses Umbaus auch eine umfassende Sanierung der Fahrerfront erhielten, waren sie bis zu ihrem Ende mit dem alten Frontdesign im Einsatz.

Mit der Ausmusterung dieser Fahrzeuge beginnt die verstärkte Ausmusterung der restlichen 68 DT3-Einheiten. Bis Jahresende 2016 wurden insgesamt 10 Fahrzeuge dieser Serie abgestellt, 2017 und 2018 folgen jeweils weitere 24 Einheiten. Lediglich 10 Triebwagen, die im Rahmen des laufenden Sanierungsprogrammes eine Grunderneuerung bei den FWM Fahr-

Darmstadt

■ Die HEAG mobilo warnt seit Ende 2016 mit einem auffälligen roten Banner vor dem verbotenen Übersteigen der Straßenbahnkupplungen bei den Beiwagenzügen. Das Banner wird zwischen Trieb- und Beiwagen aufgehängt. Zusammen mit einem roten Spiralschlauch soll diese optische Barriere drohende Lebensgefahr abweisen. Erst Anfang 2015 kam es zu einem tödlichen Unfall auf dem Luisenplatz, daraus resultierend kam es zur Beschaffung der neuen Schutzelemente – der neue Hinweis soll noch deutlicher vor dem Risiko warnen, das mit der vermeintlichen Abkürzung verbunden ist. **MSP**

Wuppertal

■ Am 18. Dezember 2016 feierte die neue Schwebebahn-Generation G15 Premiere. Zunächst fünf der 31 bestellten Wagen mit einem Gesamtauftragswert von 122 Millionen Euro gingen in den regulären Fahrgastbetrieb, begleitet von einem offiziellen Festakt an der Kluse mit dem NRW-Verkehrsminister Michael Groschek. Dabei waren auch die Kinder, welche zuvor die Haltestellen-Ansagen für die neuen Wagen besprochen hatten. Zur Einweihung hatte die WSW eine Sonderedition des Tagestickets mit Motiven der fünf Schwebebahn-Generationen von 1900 bis 2016 aufgelegt. **MSP**

Ruhrbahn

■ Der Aufsichtsrat der Essener Verkehrs-AG (EVAG) hat am 2. Dezember 2016 den ausscheidenden Geschäftsführer der Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), Uwe Bonan, zum neuen EVAG-Vorstand neben dem derzeitigen Alleinvorstand Michael Feller bestellt. Ziel ist, den Grundstein für die geplante Fusion zu legen. Demnach planen die beiden Städte die Via Verkehrsgesellschaft mbH (Via) auf die EVAG zu verschmelzen, dann die Rechtsform und den Namen der heutigen EVAG zu ändern und anschließend die Mitarbeiter der MVG auf die neue Gesellschaft überzuleiten. **MSP**



Hamburg: Mit der Ausmusterung der LZB-Züge kündigt sich das langsame Ende der DT3 in Hamburg an

JENS PERBANDT

Mainz: Mainzelbahn eröffnet

Das aktuell größte Straßenbahnprojekt Deutschlands ist zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2016 in Mainz feierlich in Betrieb gegangen. Zum ersten Betriebstag am 11. Dezember durften alle Mainzer Straßenbahnlinien kostenlos genutzt werden. Der Bau der 9,2 Kilometer langen „Mainzelbahn“ zum Lerchenberg entstand weitgehend entlang der schon in den 1970ern im Flächennutzungsplan projektierten Trassenfreihaltung. Nur im Bereich Koblenzer Straße musste davon abgewichen werden, die Trasse macht

einen Bogen um das neu entstandene Max-Planck-Institut bzw. die Hochschule Mainz und verläuft nun näher am Stadion als geplant. Die steigenden Fahrgastströme durch die wachsende Universität mit derzeit 35.000 Studenten und der Bau der neuen Hochschule Mainz gaben zusammen mit der nötigen Verkehrserschließung des Neubaugebiets Bretzenheim und der Gewerbeansiedlungen im Umfeld des ZDF am Lerchenberg den Ausschlag, die Neubautrecke jetzt zu realisieren. Die MVG erwartet werktäglich 15.000 Personen in der Mainzelbahn und rech-

zeugwerken Mirastraße GmbH erhalten, werden noch bis 2026 bei der Hamburger U-Bahn im Einsatz bleiben. Gleichzeitig nahm die Hochbahn ihren ersten DT5-Triebwagen mit integrierten USB-Ladesteckdosen in Betrieb. In den nächsten Jahren soll auch das WLAN-Netz auf den U-Bahnstationen massiv ausgebaut werden.

JEP

Oberhausen Leiheinsatz mit Essener M8C

■ In der Adventszeit haben drei Essener M8C der jüngsten Serie 1400 ein kurzes – in dieser Form bislang einmaliges – Gastspiel in Oberhausen gegeben. Mit den Fahrzeugen sollte die Kapazität auf der Linie 112 zwischen Mülheim und Oberhausen erhöht werden. Denn in der Vorweihnachtszeit strömen gerade an den Wochenenden

tausende Besucher zum Weihnachtsmarkt in der Neuen Mitte Oberhausen. Da noch immer mehrere MGT6D-Niederflurwagen zur Reparatur oder Sanierung außer Betrieb sind und häufig die kurzen Mülheimer M6D auf der 112 im Einsatz waren, wurden als Ersatz für die M6D insgesamt fünf 1400er-M8C von Essen nach Mülheim überführt. Bis zu drei davon fuhren gelegentlich auf der Linie 112, zwei auf der Linie 104. Nach Oberhausen kamen die Essener M8C aber nur an wenigen Tagen. Meist war lediglich ein einziger Essener Wagen auf der „kurzen“ 112 zwischen den Haltestellen „Hauptfriedhof“ und „Landwehr“ in Mülheim im Einsatz. Ihr Potenzial konnten die Essener M8C damit kaum ausspielen – häufig waren auf der „langen“ 112 zwischen Hauptfriedhof und Oberhausen trotz allem die eigentlich zu ersetzenden M6D unterwegs.

CLÜ

Bochum Zweite Serie der Variobahn in Betrieb

■ Im Herbst 2016 verstärkte die Bogestra ihre Straßenbahnflotte mit mehreren neuen Variobahnen. Tw 101 als erster von insgesamt 42 Wagen rollte am 30. September in Bochum vom Tiefader und ist seit dem 22. November 2016 zusammen mit Tw 102 im Linieneinsatz. Die Inbetriebsetzung weiterer neuer Bahnen findet fortlaufend auf dem Betriebshof Engelsburg in Bochum statt. Insgesamt acht neue Variobahnen konnten die Mitarbeiter des Verkehrsbetriebs bis Ende 2016 von Stadler aus Berlin in Empfang nehmen. Bis 2020 sollen mit den neuen Variobahnen die vorhandenen, zunehmend schadensanfälligen NF6D so schnell wie möglich abgelöst werden. Für die rund 110 Millionen Euro teure Ersatzbeschaffung hatte die Bogestra erst im Frühjahr 2015 nach einem einstimmigen Aufsichtsratsbeschluss die europaweite Ausschreibung durchgeführt. Dieser enge Zeitplan unterstreicht die dringende Notwendigkeit der Ersatzbeschaffung. Gegenüber der ersten Serie ist bei den neuen Variobahnen die Multifunktionsfläche vergrößert und die Anzahl der Klappsitze erhöht – ganz im Sinne des demografischen Wandels. Zur Fahrgastinformation werden neu Monitore genutzt. Die Verkleidung im Gelenkbereich ist entfallen, hier gibt es jetzt einen Faltenbalg.

Um die Zusammengehörigkeit von Verkehrsbetrieb, Variobahn und den Städten zu verkörpern, hat sich das Un-

net mit zwei Millionen zusätzlichen Fahrgästen pro Jahr. Derzeit befördert die MVG jährlich 52 Millionen Fahrgäste. Zehn Variobahnen hat die MVG 2015/16 eigens für die Netzerweiterung angeschafft. Seit Frühjahr 2010 wurde die Idee einer Bahn zum Lerchenberg öffentlich diskutiert, die Baukosten auf 70 Millionen Euro veranschlagt. Die tatsächlichen Baukosten lagen nun bei rund 90 Millionen Euro. Den Planfeststellungsbeschluss und damit das Baurecht für die Mainzelbahn erhielt die MVG im Oktober 2013. Im Mai 2014 begann der Bau einschließlich fünf neuer Brücken, 9,2 Kilometer Straßenbahntrasse und 16 neuer Straßenbahnhaltestellen. Dazu kommen die drei neuen Wendeschleifen Bretzenheim, Marienborn und Lerchenberg.

Änderungen im Liniennetz:

Die Straßenbahnlinie 51 fährt neu von Finthen über Hauptbahnhof bis zum Lerchenberg. Die neue Linie 53 fährt von Hechtsheim bis Lerchenberg und ersetzt zwischen Hechtsheim und Hauptbahnhof die Linie 51. Neben den bestehenden Straßenbahnlinien 50, 51, 52 und 53 soll ab Frühjahr 2017 eine neue Linie 59 vom Zollhafen bis zur Hochschule Mainz fahren. Die Streckenverlängerung um etwa einen halben Kilometer bis zum Zollhafen befindet sich derzeit allerdings noch in Bau. MSP



Mainz: Wenige Tage vor Betriebsaufnahme gab es am 29. November 2016 Profilmessfahrten auf der Mainzelbahn

FREDERIK BUCHLEITNER

ternehmen entschlossen, alle 42 neuen Variobahnen auf die Namen von Stadtteilen zu taufen. Prominente Taufpaten der ersten zwei Bahnen „Wattenscheid“ und „Ückendorf“ sind Bochums Oberbürgermeister Thomas Eiskirch (Variobahn Wattenscheid) und Gelsenkirchens Oberbürgermeister Frank Baranowski (Variobahn Ückendorf). Vor der Taufe ließen es sich beide nicht nehmen, bei der Jungfernfahrt einmal selber „an der Kurbel“ zu sitzen und die Bahn Richtung Wattenscheid zu lenken, natürlich in Begleitung eines Straßenbahn-Fahrlehrers.

PM/MSP

Halle an der Saale Streckenabschnitte generalsaniert

■ Mit Fahrplanwechsel am 19. Dezember 2016 kamen zwei große Bauprojekte der Halleschen Verkehrs-AG (HAVAG) planmäßig zum Abschluss: Am Steintor ist die Berliner Straße in Richtung S-Bahnhof Steintorbrücke für die Linie 10 wieder befahrbar. Im Bereich Berliner Straße/Paracelsusstraße ermöglicht die Fertigstellung darüber hinaus wieder freie Fahrt für die Linie 1 zur Endstelle Frohe Zukunft, auf dem ersten Bauabschnitt der Dessauer Straße sind drei barrierefreie Haltestellen entstanden.

Die neuen Gleise im grundhaft erneuerten Böllberger Weg für die Linien 1 und 16 sind ebenfalls freigegeben. Im Bereich Vespriemmer Straße/Südstadt ist die Linie 1 derzeit noch baubedingt eingekürzt und endet an der Ersatzhaltestelle Südstadt vor dem Baufeld an der Südstadtschleife. Zwischen Ersatzendpunkt Südstadt und Vespriemmer Straße fährt Schienenersatzverkehr. Am Steintor konzentrieren sich die Bauarbeiten in

der letzten Phase im Bereich der Ludwig-Wucherer-Straße, Finale der gesamten Umgestaltung des Projekts „Stadtbahn“ rund um das Steintor soll im Frühjahr 2017 sein, dann ist auch die aktuell noch unterbrochene Verbindung Richtung Reileck wieder befahrbar. MSP

Dortmund Neuer Tunnel an der U47

■ Nach rund dreijähriger Bauzeit konnten die Dortmunder Stadtwerke am 14. November 2016 die Unterfö-

hrung am Westfalendamm (Bundesstraße 1) Ecke Marsbruchstraße in Betrieb nehmen. Die Baufirma Alpine ging bei Beginn der Arbeiten 2013 in Insolvenz. Danach ruhten die Bauarbeiten neun Monate, bis eine neue Baufirma die Arbeiten fortsetzte. Die 267 Meter lange Tunnelröhre wurde Ende 2015 in Rohbau fertiggestellt.

Damit unterquert die Stadtbahnlinie U47 die Bundesstraße 1 beim Verlassen des Mittelstreifens in Richtung Süden nun kreuzungsfrei. Zur Vorbereitung des Projekts waren umfang-

reiche Maßnahmen notwendig. So mussten über 100 Bäume gefällt und die bisherigen Haltestellen „Allerstraße“ und „Westfälische Kliniken“ in einer neuen Haltestelle zusammengefasst werden. Der Stadtbahnverkehr wird an dieser Stelle zunächst eingleisig geführt, der zweigleisige Ausbau ist aber bereits vorgesehen.

Die Unterführung war eine der notwendigen Voraussetzungen, um die B1 – wie mittelfristig geplant – in diesem Bereich zur Autobahn auszubauen. Die Kosten für den Bau der Unterführung teilen sich der Bund, das Land Nord-



■ Dresden: Vom 17. bis 25. November 2016 gab es zwischen Albert-Wolf-Platz und Endpunkt Prohlis infolge von Gleisbauarbeiten eingleisigen Pendelverkehr mit Zweirichtungswagen. Da der etwa viertelstündlich fahrende Pendelzug in diesem Abschnitt drei Linien ersetzte, kamen die NGT6DD 2581 und 2582 zur Kapazitätserhöhung als Doppeltraktion (60-Meter-Zug) zum Einsatz. Regulär sind die NGT6DD seit 2001 nur solo unterwegs. Während der Sperrung wurde unter anderem die Einfahrweiche zur Endschleife Prohlis erneuert und rund 200 Meter in Richtung Georg-Palitzsch-Straße verlegt. Die Kosten der gesamten Baumaßnahme betrugen rund 300.000 Euro MICHAEL SPERL



Oberhausen: „Gastarbeiter“ in Form von geliehenen M8C aus Essen waren im Dezember 2016 auf der Linie 112 im Einsatz

CHRISTIAN LÜCKER



Bochum: Die geschmückte neue Variobahn am 21. November 2016 auf Jungfernfahrt zur Fahrzeugtaufe nach Bochum-Wattenscheid

BOGESTRA/M. GROSLEDER



■ **Zwickau:** Die Bahnhofstrecke bleibt, dies beschloss der Zwickauer Stadtrat in einer Sondersitzung am 15. Dezember 2016. Der Bahnhofsvorplatz wird unter Beibehalt der Straßenbahn saniert. Dabei sollen die Tram-Bahnsteige an den Ausgang des Empfangsgebäudes herangerückt werden. Weniger klar ist das Votum für eine betrieblich sinnvolle Tangente zur Werdauer Straße, die Entscheidung dazu blieb offen

MICHAEL SPERL

rhein-Westfalen sowie die Stadt Dortmund zu gleichen Teilen.

MIG/RKY

Naumburg Lindnerwagen in Betrieb

■ Am 14. Dezember 2016 fand die erfolgreiche Wiederinbetriebnahme des

Lindner-Triebwagens Nr. 17 in Naumburg statt. Vor reichlich 25 Jahren hatten Mitglieder des Vereins Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena e.V. mit der Aufarbeitung des 1928 von der Waggonbau Gottfried Lindner AG in Halle-Ammendorf gebauten Triebwagens begonnen.

Nach der bereits einige Zeit zurückliegenden Präsentation des zunächst

noch nicht betriebsfähigen Unikats im Sommer 2015 ist nach Erledigung aller Restarbeiten und der technischen Inbetriebnahme bei der Naumburger Straßenbahn GmbH nun auch der Einsatz des Wagens möglich. Damit kann der Tw 17 ab sofort für Sonderfahrten sowie zu ausgewählten Terminen auch im Linienverkehr eingesetzt werden. Er ist damit der deutschlandweit dienstälteste Straßenbahnwagen, der – zumindest gelegentlich – im Liniendienst eingesetzt wird. Zunächst musste noch das Personal geschult werden. Die ersten öffentlichen Fahrten fanden am 24. Dezember 2016 statt. Der Verein bedankt sich bei allen, die dieses „Vierteljahrhundertprojekt“ mit unterstützt haben.

PM/MSF

Industrie

Solaris/Stadler Zusammenarbeit in Polen gestartet

■ Solaris und Stadler starteten am 1. Januar 2017 ein Gemeinschaftsunternehmen unter dem Namen Solaris Tram Sp z o.o. Das teilten beide Hersteller gemeinsam mit. Wie es heißt, werden in einem gemeinsamen Werk im polnischen Środa Wielkopolska Wagenkästen gebaut und lackiert. Man wolle bei Ausschreibungen in Polen und weiteren zentraleuropäischen Ländern künftig gemeinsam als Konsortium unter Stadlers Führung seine Produkte anbieten.

Es sei geplant, die Fläche der Rohbaufertigung zu verdoppeln und in naher Zukunft neue Arbeitsplätze zu schaffen. Die Endmontagen finden jeweils in den beiden Werken in Poznań

ANZEIGE

Ihre Prämie



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

Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

(Posen, für Firma Solaris) und Siedlce (Stadler) statt. Das Konsortium hat bereits in Krakau und Poznań gemeinsam geboten, weitere Ausschreibungen sollen folgen.

FBT

Alstom/Satco Citadis-Fertigung in China begonnen

■ Den ersten in China gefertigten Citadis-Triebwagen lieferte der Hersteller Satco Ende 2016 in die chinesische Stadt Shanghai aus. Bei dem Hersteller handelt es sich um ein gemeinsames Unternehmen von Alstom Transport, welches 40 Prozent der Anteile am Joint Venture hält, und der zu 60 Prozent beteiligten Shanghai Rail Traffic Equipment. Mit zugelieferten Komponenten aus verschiedenen europäischen Alstom-Werken entstand der erste von zunächst 30 Citadis in chinesischer Fertigung. Die 33 Meter langen, fünfteiligen Einrichtungstriebwagen besitzen vier doppelflügelige und zwei einflügelige Türen pro Fahrzeugseite. Sie sind für den 500.000 Einwohner zählenden Stadtbezirk Songjiang bestimmt, der im Südwesten von Shanghai liegt. Dort sollen sie ab 2017 auf den ersten beiden Linien des später sechs Linien umfassenden Straßenbahnnetzes zum Einsatz kommen. Bei dem geplanten Endausbau soll das Netz von Songjiang einen Umfang von rund 100 Kilometern mit 118 Haltestellen erhalten.

JEP

Stadler Genf erhält weitere Tangos

■ Stadler Rail liefert seit Oktober 2016 die noch ausstehenden 13 Tango-Gelenktriebwagen (Be 6/10 1820 – 1832) an die Genfer Verkehrsbetriebe (TPG).



Naumburg: Tw 17 am 14. Dezember 2016 anlässlich der Abnahmefahrten an der Haltestelle Theaterplatz

MIKE EWALD

Dortmund: Seit 14. November 2016 unterquert die U47 den Westfalendamm bei Dortmund-Aplerbeck

MICHAEL GROTE





Stadler Rail: Der Schienenfahrzeugbauer liefert zurzeit 13 weitere Tango-Trams an die TPG, abgebildet Zweirichtungs-Triebwagen 1816 aus der ersten Serie an der Haltestelle Lyon

ROBERT SCHREMPF

Der erste neue Tango (Nr. 1820), der im Rahmen eines Kunstprojektes innen und außen komplett (samt den Sitzbezügen) in der Farbe Rosa gestaltet ist, wurde am 1. Dezember 2016 der Öffentlichkeit präsentiert. Die TPG beauftragte 2010 Stadler Rail mit der Lieferung von 32 siebenteiligen Zweirichtungstriebwagen des Typs „Tango“ (Be 6/10 1801 – 1832). Zunächst lieferte Stadler 2011/12 lediglich 19 Wagen und fertigte von den 13 weiteren Triebwagen nur die Wagenkastenrohbauteile. Die TPG benötigte die Triebwagen bislang nicht, weil sich die Errichtung der geplanten Neubaustrecken verzögert. Auch leidet die TPG an Platzmangel, weil der Bau eines zweiten Depots im Bereich des Flughafens noch nicht vollendet ist. Nunmehr erfolgt im Stadler-Werk Bussnang im Anschluss an die Auslieferung der zweiten Serie Tango-Trams an die Baselland Transport AG (Be 6/10 671 – 689) die Endmontage der ausstehenden TPG-Tangos.

ROS

Ausland

Schweiz: Basel

Generationswechsel bei Tram geht weiter

■ Im Zuge der andauernden Lieferung weiterer Flexity-Trams nach Basel konnten im November 2016 endgültig die letzten Schweizer Standardwagen abgestellt werden. Die Vierachser, bei den Fans als „Gummikuh“ bezeichnet, wurden bereits im Frühling von den Linien 15 und 16 verabschiedet. Nun konnte auch die mit automatischer Steuerung ausgerüstete Serie 466-476 von der Linie 3 abgezogen werden. Dort verkehrten sie als letzter Wagen im Dreiwagengepann, gezogen durch einen Triebwagen der moderneren Serie 477-502. Auch die letzten nicht mit einem Niederflerbereich ergänzten Beiwagen wurden bis Ende November

ausgemustert. Zudem stehen die 28 Gelenkwagen vom Typ Be 4/6 S „Sänfte“ vor der Ausmusterung. Sie werden ab Frühjahr in die bulgarische Hauptstadt Sofia abgegeben. Die Lieferung neuer Flexity-Wagen von Bombardier läuft etwas langsamer als erwartet, zu Redaktionsschluss fehlten noch zehn siebenteilige Fahrzeuge aus dem vereinbarten Lieferumfang. Der erste Fünfteiler ist seit November auf der Linie 3 im Einsatz, ab Sommer 2017 sollen die weiteren 16 Wagen dieser Serie ausgeliefert werden und auf den Linien 15 und 16, die die Strecke zum Bruderholz befahren, zum Einsatz kommen.

FBL

Schweiz: Lugano Standseilbahn Lugano saniert

■ Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 fand die Wiedereröffnung der 220 Meter langen Standseilbahn vom Bahnhof Lugano ins 52 Meter tiefer gelegene Stadtzentrum statt. Die 1886 eröffnete Bahn führte einst über offenes Feld zum damals abgelegenen Bahnhof, der aus topografischen Grün-

■ **Modertrans Poznan:** Der polnische Fahrzeugbauer präsentierte am 18. November 2016 mit einer Show seinen neuen 100-Prozent-Niederflurwagen „Moderus Gamma“. Das Unternehmen hat sich bereits beim Umbau und Modernisierung von Wagen aus ehemals deutschen Betrieben für den polnischen Markt einen Namen gemacht, so mit Augsburger Wagen für Tramwaje Elblaskie (Elbing) oder Kasseler Wagen für Gdansk (Danzig)

MAREK MALCZEWSKI



Basel: Inzwischen sind auch die Einsätze der Standardwagen mit Automatiksteuerung der Serie 466-476 Geschichte, wie hier als dritter Wagen im Zugverband auf Linie 3 zu sehen

FREDERIK BUCHLEITNER



Lugano: Die „Funicolare“ zwischen Stadt und Bahnhof fährt wieder, rechts die neue Mittelstation, die nur vom Wagen 2 bedient werden kann

JÜRGEN D. LÜTHARD

den nicht näher am Stadtzentrum erstellt werden konnte. Es handelt sich dabei die erste Bahn mit einer heute üblichen sogenannten Abt'schen Ausweiche. 1954/55 erfolgte ein Erneuerung und die Umstellung von Wasserballast auf elektrischen Antrieb.

Mit jährlich über zwei Millionen Passagieren ist sie die schweizweit die am stärksten frequentierte Standseilbahn und fährt zur Stoßzeit ununterbrochen. Seit dem 4. August 2014 war die Bahn

für eine gänzliche Erneuerung eingestellt. Nun endet die behindertengerechte Bahn im runderneuerten Bahnhof in einer Ladenpassage mit grosszügiger Personenunterführung. Auch die meterspurige Lugano-Ponte Tresa-Bahn ist nun besser mit der Standseilbahn der SBB verbunden.

Garaventa erstellte die neue vollautomatische Bahn mit zwei nun gut je hundert Personen fassenden Kabinen. In Anbetracht der kurzen Fahrzeit von



Salzburg: Zu Testfahrten ist Wagen 314 am 30. November 2016 auf dem neuen Streckenabschnitt unterwegs

GUNTER MACKINGER

etwa eineinhalb Minuten, weisen die Kabinen kaum Sitzplätze auf. Die beiden Endstellen haben jeweils beidseitig Plattformtüren, getrennt zum Ein- und Ausstieg. Eine Besonderheit ist die neue und behindertengerechte Mittelstation, die nur vom nördlichen Wagen an einer Türe bedient werden kann. Sie dient zur Erschließung der umliegenden Häuser.

JÜL

Frankreich: Lyon Neue Alstom-Metrozüge ab 2019

■ Eine neue Fahrzeuggeneration soll ab 2019 bei der Metro in Frankreichs

zweitgrößter Stadt Lyon zum Einsatz kommen. Für die Modernisierung der Linien A, B und D liefert Alstom 30 Zwei-Wagen-Züge Typ „NG“ (Nouvelle Génération). Die ersten Garnituren kommen voraussichtlich ab Sommer 2019 zum Einsatz. Die 36 Meter langen Einheiten fassen 325 Fahrgäste und sind durchgehend begehbar. Die NG-Züge verbrauchen 25 Prozent weniger Energie als bisherige Metrozüge und sind wartungsfreundlich. Der kommunale Aufgabenträger Sytral (Syndicat Mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise) hat neben der Bestellung von 30 Zügen für 140 Millionen Euro eine Option auf 18 wei-

tere NG-Züge. Im Rahmen des Programms „Avenir Métro 2020“ („Zukunft Métro 2020“) will Sytral die Kapazität der U-Bahn-Linien um 30 Prozent steigern, denn mit 730.000 Fahrgästen in HVZ hat sich die Auslastung zwischen 2009 und 2015 bereits um 20 Prozent erhöht, ein weiterer Anstieg wird erwartet. Auf der Durchmesserlinie Linie B besteht der größte Handlungsbedarf, hier soll das Platzangebot um 40 Prozent gesteigert werden, auf Linie A um zwölf Prozent und auf Linie D um 15 Prozent.

Alstom-Frankreich-Chef Jean-Baptiste Eyméond sieht im Auftrag aus Lyon die Chance, die Kompetenz von Alstom im U-Bahn-Bau und bei Neuerungen zu belegen. Außerdem füllt die Bestellung aus Lyon die Auftragsbücher des Konzerns zu einem Zeitpunkt, da Alstom wegen seines Lok-Werks Besançon in die Krise geraten ist. Im Werk Petite-Forêt bei Valenciennes in Nordfrankreich freut man sich über den Auftrag aus Lyon, liefen doch im Oktober 2015 die letzten MP 05-Metrozüge für Paris vom Band. Auch ein Mann aus Lyon wird am Erscheinungsbild der neuen Métro-Züge für Lyon mitwirken:

Der Designer Fabrice Pouille von der Agentur 10-6 Design.

VLC

Österreich: Salzburg Neue Obuslinie eröffnet

■ Am 12. Dezember 2016 wurde in Salzburg die neue Obuslinie 9 eröffnet. Die Linie 9 ersetzt die alte Autobuslinie 20 und erspart der Stadt Lärm und Abgase. Viertelstündlich verkehren zwischen Europark und Justizgebäude vier Gelenkbusse, im Morgenverkehr fünf Obusse bis Kommunalfriedhof. Die Linie 9 nutzt die vorhandene Fahrleitung bis zum Hans-Schmid-Platz, dann folgen 2,2 Kilometer neue Fahrleitung durch die Siesenheimer Straße – Otto-von-Lilienthal-Straße – Graf-Zeppelin-Platz – Etrichstraße, bis der 9er in der Klessheimer Allee wieder in die Linie 1 Richtung Europark mündet. Für die Linie 9 investierte die Stadt Salzburg zur Neuanlage der Fahrleitung und für die Anschaffung dreier neuer Obusse 5,2 Millionen Euro. Die Stadt spart dabei zukünftig auch, sind doch die Betriebskosten des Obus gegenüber jenen des Diesel- oder Gasbusses laut städtischen Angaben um rund 50 Prozent günstiger!

GUM

Innsbruck: Christkindltram reaktiviert

Nach fünfjähriger Unterbrechung veranstaltete die Stadt Innsbruck an den Adventwochenenden 2016 von 25. November bis 23. Dezember, jeweils Freitag und Samstag zwischen 16 und 20.30 Uhr in Zusammenarbeit mit den Innsbrucker Verkehrsbetrieben,

dem Verein Tiroler MuseumsBahnen und dem Tourismusverband stimmungsvolle Stadtrundfahrten mit einer festlich geschmückten „Christkindlbahn“. Befahren wurde der Innenstadtring und der Nordast der Linie 1. Die Christkindlbahn bestand aus dem Triebwagen 19 (1954

ex Zürich Nr. 147) und dem Beiwagen 147 (1917 ex Straßenbahn Lana – Meran Nr. 54) aus der Sammlung des Vereins Tiroler MuseumsBahnen, beide Wagen bildeten ab Dezember 1969 – mit Unterbrechungen – traditionell die „Kinderweihnachtsbahn“.

ROS



Innsbruck: Als Christkindlbahn kamen in Innsbruck der „Zürcher“ Triebwagen 19 und der „Meraner“ Beiwagen 147 des Vereins Tiroler MuseumsBahnen zum Einsatz, aufgenommen am 26.11.2016 an der Haltestelle Maria-Theresien-Straße

ROBERT SCHREMPF

Österreich: Gmunden Neue Endstation Franz-Josef-Platz

■ Seit Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 befährt die Straßenbahn den ersten Abschnitt der zweigleisigen Neubaustrecke und endet am Franz-Josef-Platz an der künftigen Haltestelle in Fahrtrichtung Vorchdorf. Diese befindet sich anders als bisher auf der gegenüberliegenden Straßenseite.

Hier wurde eine gemeinsame Haltestelle für die Stadt-Regio-Tram sowie die Stadt- und Regionalbuslinien errichtet. Ab Sommer 2018 fährt die Straßenbahn weiter durch die Innenstadt und daran anschließend als Regionalbahn bis Vorchdorf.

Die symbolische Inbetriebnahme der Haltestelle und der Weiche am Beginn der zweigleisigen Verbindungsstrecke zwischen Franz-Josef-Platz und Klosterplatz (Endstation der Traunseebahn Gmunden – Vorchdorf) fand einen Tag zuvor im Rahmen von Weihnachtsfahrten mit dem historischen Triebwagen 5 statt. Zu etwas ganz besonderem wird diese Weiche vor allem dadurch, weil ihre Finanzierung zur Gänze vom Verein „Pro Gmündner Straßenbahn“ übernommen wurde.

ROS



Finnland: Helsinki Neubaustrecken geplant

■ Der U-Bahn-Bau in der finnischen Hauptstadt steht vor dem Abschluss: Der erste Abschnitt der Verlängerung der Linie M1 nach Matinkylä in der Nachbarstadt Espoo soll im Januar 2017 in Betrieb gehen. Der zweite Abschnitt nach Kivenlahti soll 2020 betriebsbereit sein.

Neben der U-Bahn soll aber auch die Straßenbahn die beiden Städte miteinander verbinden. Die Bauarbeiten für die 25 Kilometer lange Überlandstrecke mit 33 Haltestellen von Itäkeskus in Helsinki nach Keilaniemi in Espoo, die die Schnellbuslinie 550 ersetzen soll, werden bereits 2017 beginnen. Vier Jahre später sollen die ersten Straßenbahnen rollen. Bei Škoda-Transtech wurden dafür 29 Exemplare einer Zweirichtungsvariante des in Auslieferung befindlichen Niederflurstraßenbahnstyps „Artic“ bestellt.

Eine weitere zehn Kilometer lange Neubaustrecke soll zwischen 2018 und 2026 von Hakaniemi in die östlich gelegenen Stadtteile Sompasaari, Korkeasaari und Kartano gebaut werden. Da drei große Brücken erstellt werden müssen, werden die Kosten des Projekts auf 260 Millionen Euro beziffert. Die Neubaustrecke soll zwei separate Endstellen erhalten, von denen nur eine mit einer Wendeschleife ausgestattet werden

kann, weshalb Zweirichtungswagen beschafft werden müssen. BHM

Tschechien: Prag Baufortschritte und Sondereinsätze

■ Bereits seit Mai 2016 und noch bis April 2017 modernisiert der Verkehrsbetrieb DPP die Infrastruktur des Tramkorridors im Prager Stadtteil Michle umfangreich. Neben den Schienen werden auch alte Leitungen und der Straßenbelag ersetzt. Die Endstelle Sporilov im Südosten der Stadt ist seit Beginn der Baumaßnahmen nur mittels Schienenersatzverkehr erreichbar.

Endeten im Sommer und Herbst 2016 die betroffenen Linien 11 und 14 noch in der Kreisschleife beim Platz Namesti Bratri Synku, so konnte ab Ende November der Regelverkehr um vier Stationen bis Plynarna Michle erweitert werden. Dabei ergab sich vom 26. November bis 10. Dezember die ungewohnte Betriebsituation, dass Zweirichtungswagen des Typ Tatra KT8D5.RN2P an der temporären Endstelle mittels Kletterweiche wendeten.

Diese 2006 bis 2013 im Rahmen anstehender Hauptuntersuchungen mit Niederflurmittelteil modernisierten Gelenkwagen kommen sonst weder in den Stadtteilen Nusle und Michle, noch auf den Linien 11 und 14 zum Einsatz. AT

Prag: Unter der neuen Fahrleitungsanlage wendet Tw 9077 am 30. November 2016 an der temporären Endstelle Plynarna Michle mittels provisorischer Kletterweiche

ANDREW THOMPSON

Gmunden: Am ersten Betriebstag verlässt Tw 8 die neue, nur vorübergehende Endstation am Franz-Josef-Platz.

ROBERT SCHREMPF



Lesen Sie noch oder sammeln Sie schon?

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



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

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

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

Soeben hat Combino-Basic 276 die traditionelle Altstadt verlassen und ist durch das frisch renovierte Schwabentor gefahren. Ab hier geht es weitestgehend auf eigenem Bahnkörper bis zur Endstelle nach Littenweiler (Haltestelle Lassbergstraße)



Expansion

an der Dreisam

Das Freiburger Straßenbahnnetz wächst weiter ■

Die Tram in der Universitätsstadt an der Dreisam hatte schon immer einen guten Ruf. Die derzeitigen und mittelfristigen Ausbaupläne werden die Attraktivität der Freiburger Verkehrs AG weiter steigern

Im verschneiten Günterstal auf dem Weg in Richtung Innenstadt zeigt sich GT8Z 250



Weit über 100 Jahre hat Freiburg seine Straßenbahn in guten wie in schlechten Zeiten als einen wichtigen und beliebten Teil der Stadt in die Zukunft mitgenommen. So soll diese Partnerschaft auch weitergehen. So wie die Stadt und ihre Region im Wachstum begriffen sind, so ist es auch die Straßenbahn. Nach den in den letzten Jahren umgesetzten Projekten wird weiterhin viel Aufwand betrieben, um das Zusammenspiel aus einer wachsenden Stadt und einem leistungsfähigen Straßenbahnsystem voran zu treiben.

115 Jahre ist es her

Am 14. Oktober 1901 fuhr im Badischen Freiburg die erste Straßenbahn durch die Stadt an der Dreisam. Von Anfang an elektrisch und sehr zielorientiert wurde der Betrieb in das beschauliche Städtle schnell in beachtlichem Umfang eingefügt. Viele wichtige Stadtteile wurden im ersten Schritt miteinander verbunden, die beiden großen historischen Stadttore in der Innenstadt wurden dabei einfach durchfahren, die Bäche entlang der Gleise blieben trotz Bedenken erhalten und das Netz wuchs vor dem Ersten Weltkrieg auf eine beträchtliche Größe an. Zwischen dem Ersten und dem Zweiten Weltkrieg wurde das bestehende Netz dann allerdings teilweise zurückgebaut, in Teilen

aber auch geringfügig ausgebaut. Der Zweite Weltkrieg wurde nach nur kurzer zerstörungsbedingter KomplettEinstellung im Frühjahr 1945 betrieblich überwunden, was sicher keine leichte Aufgabe war. In den Nachkriegsjahren kam die Entwicklung des Betriebes nur sehr langsam voran, teilweise kam es sogar zu einem Rückbau. Die Jahrzehnte nach dem Krieg verliefen eher unspektakulär: geringfügiger Ausbau, im Verhältnis mehr Einstellungen und die Modernisierung der Fahrzeugflotte ging nur langsam und eher konservativ mit dem Kauf der Rastatter Verbandstyp-Wagen und den „Sputnik“-Gelenktriebwagen voran. Die in vielen Städten vollzogene Abwicklung der Straßenbahn, wie auch in Freiburg angedacht, konnte aber trotz eher wenig zukunftsorientierter Impulse glücklicherweise abgewendet werden.

Eine Zukunft für die Straßenbahn

1969 war mit dem 1. Generalverkehrsplan die Ausrichtung zum Erhalt und Ausbau festgelegt. Die Straßenbahn sollte wichtiger Faktor für die Mobilitätsentwicklung der Stadt sein. Die entstehenden Neubaugebiete waren in diesem Zusammenhang ein wichtiger Impuls für diese zukunftsweisende Entwicklung. Es sollte aber noch fast 15 Jahre dauern, bis mit ersten Neueröffnungen offiziell das Zeitalter der Stadtbahn eingeläutet wurde.

Ein weiterer entscheidender Faktor für den riesigen Erfolg der ÖPNV-Offensive war die Einführung der übertragbaren „Umweltschutz-Monatskarte“ im Jahr 1984, der ersten Zeitkarte dieser Art in Deutschland. Auch die Straßenbahn profitierte von dieser Innovation und erlebte ungeahnte Fahrgastzuwächse, die auch mit dem Zukauf von ausgedienten GT4 aus Stuttgart unter Kontrolle gebracht wurden. Mitte der 90er-Jahre ging es dann weiter mit dem Ausbau und so wurde bis in das Jahr 2006 das Netz auf eine beachtliche Größe ausgebaut. In dieser Ausbauphase wurde auch der mit zukunftsorientierten Kapazitäten ausgestattete Betriebshof West neu erbaut. Abschluss für die Planung und die weitere Entwicklung des Netzes sollte dies aber noch lange nicht sein.

Ausbau in den letzten Jahren

Auch wenn es wieder ganze acht Jahre dauern sollte, bis man eine Neueröffnung feiern konnte, wurde im Jahr 2014 mit der Streckenverlängerung in Zähringen in Richtung Gundelfingen wieder ein wichtiger Schritt nach vorne getan. Nur ein Jahr später, im Dezember 2015 wurde der erste Abschnitt der Messe-Linie bis zur Technischen Fakultät eröffnet. Mit dieser Neueröffnung wurde eine neue Linie 4 eingeführt, welche Zähringen über den Bertoldsbrunnen mit



OBN Die Haltestelle Siegesdenkmal ist in dieser Form bald Geschichte. Aufgrund von Bauarbeiten kamen kurzzeitig auch GT8N zum Siegesdenkmal: Wagen 221 auf der Linie 4 (technisch und geschichtlich bedingt in grün!) auf dem Weg ins Rieselfeld

der Messe verbindet. Mit dieser bisher letzten Eröffnung wuchs das Netz auf eine Streckenlänge von fast 34 Kilometern an. Auch waren in den letzten Jahren dringende Bauarbeiten nötig geworden, die teilweise wie bei der Komplettsanierung am Bertoldsbrunnen oder zuvor in der Habsburgerstraße den Freiburgern einige Geduld

abverlangten. Diese waren wegen anderer infrastruktureller und städtebaulicher Umbauarbeiten teils sehr umfangreich und langwierig.

Hier wird aktuell gebaut

Mit dem 2015 begonnen Bau der 1,9 Kilometer langen Strecke in der Innenstadt wird

UNTEN Wie hier zur Eröffnung der Linie 4 mit der Neueröffnung der Strecke zur Messe im Dezember 2015 wird sich die lokale Politprominenz bald wieder zur Erweiterung des Netzes zusammenfinden



mit der für das Jahr 2018 vorgesehenen Eröffnung ein entscheidender Schritt in die Zukunft getan. Im Vorfeld wurden bereits einige Anstrengungen unternommen, um den Individualverkehr in der Innenstadt neu zu organisieren und in zentralen Bereichen deutlich zu reduzieren, teilweise sogar gänzlich zu verbannen. Die neue Verbindung entsteht im Rahmen des Projekts „Stadtbahn 2020“ (wie auch schon die Verlängerung in Richtung Gundelfingen und die Messe-Linie) und wird auch als „Ringlinie“ bezeichnet. Ein großer Teil der Strecke liegt auf dem ehemaligen Innenstadtstraßenring, welcher zuletzt als untragbare Barriere in der Innenstadt wahrgenommen wurde. Der Bau der neuen Strecke ist als eine äußerst bedeutende Weiterentwicklung des Netzes anzusehen. So werden mit diesem Projekt bisher nicht angebundene Stadtteile, sowie weitere Teile der Innenstadt durch die Straßenbahn erschlossen. Nicht nur, dass auch neue städtebauliche Akzente gesetzt werden, auch werden einige grundlegende Probleme im Straßenbahn-System gelöst: Einerseits das Problem der starken Belastung der bestehenden Innenstadts Strecken und andererseits das der Überlastung des Knotenpunkts am Bertoldsbrunnen. Immer war der Bertoldsbrunnen der zentrale Umsteigepunkt im Netz, seit Jahren ist man hier allerdings an den Rand der maximalen Kapazität gekommen. Durch neue Umsteigemöglichkeiten werden Anreize geschaffen, um auch von anderen Haltestellen als bisher in die Innenstadt einzutauchen. Ein zentraler und wichtiger Umsteigepunkt wird nun in dem komplett neu zu gestaltenden Bereich am Stadttheater entstehen. Die Stadt möchte mit der kompletten Umgestaltung des Platzes der Alten Synagoge „Freiburgs neue Mitte“ schaffen. Auch der gänzliche Umbau des Bereichs um das

Fahrzeuge für den Linienverkehr

Typ	Hersteller	Baujahr	Anzahl
GT8K	Düwag	1981–1982	6
GT8N	Düwag	1990	11
GT8Z	Düwag/ABB	1993–1994	26
Combino-Basic	Siemens	1999–2000	8
Combino-Advanced	Siemens	2004–2006	10
Urbos 100	CAF	2015	6

Die „Pepsi-Dose“, der GT8 212 von DÜWAG, ist hier auf dem Weg nach Haid zwischen den Haltestellen Bissierstraße und Rohrgraben unterwegs

FREDERIK BUCHLEITNER



Siegesdenkmal ist nicht zuletzt aus städtebaulicher Sicht als Meilenstein zu bewerten. Betrachtet man die alte Haltestelle Siegesdenkmal, so sieht man eine für Freiburg eher untypische Situation, die dem Begriff der autogerechten Stadt schon sehr nahe kommt. Die Stadt bezeichnet es offiziell schlicht als einen „trostlosen Funktionsort“. Der Platz am Siegesdenkmal wird in Zukunft kaum wieder zu erkennen sein: Fußgänger bekommen deutlich mehr Platz als zuletzt, es wird ein aufwändiges Haltestellendach geben und die Haltestelle wird schon sehr nahe kommen. Eine entscheidende Aufwertung im Zusammenhang mit dem Straßenbahnbau erhält auch der Bereich um den Fahnenbergplatz. So wird dieser nordwestliche Teil der Innenstadt mit dem noch recht neu bebauten Quartier Unterlinden und dem Institutsviertel wieder hochwertig per Straßenbahn erreichbar sein.

Der genaue Streckenverlauf und seine Besonderheiten

Die Strecke wird in Süd-Nord-Ausrichtung ab der Basler Straße durch die Kronenstraße mit der neuen Haltestelle Mattenstraße führen. Die Dreisam wird dabei mit der neu zu bauenden Kronenbrücke überquert. Die alte Brücke, im Volksmund auch „Elefantenklo“ genannt, wurde als untauglich für die Stra-

ßenbahn erachtet, so musste ein teurer Ersatz geplant werden. Weiter in der Werthmannstraße wird kurz vor der als Kaphaltestelle ausgeführten Haltestelle Erbsprinzenstraße ein Gleiswechsel zu finden sein. Hinter der Universitätsbibliothek und am gänzlich neu gestalteten Platz der Alten Synagoge im Bereich der Haltestelle Stadttheater wird die bestehende Strecke gekreuzt. An dieser Kreuzung wird es lediglich Gleisverbindungen in die und aus der Bertoldstraße geben. Andere betrieblich sicher sehr sinnvolle Gleisbögen wurden baulich leider nicht umgesetzt. Direkt hinter der Kreuzung im Rotteckring findet sich dann die neue Haltestelle Stadttheater. Im Rotteckring geht es vorbei am Colombischlössle zur neuen Haltestelle Fahnenbergplatz. Bis hier wird die gesamte Strecke in Straßenmitte liegen. Weiter geht es von hier aus in West-Ost-Richtung im Friedringsring Richtung Siegesdenkmal. Hier fuhr bereits bis zur Einstellung 1961 aus Richtung Hauptbahnhof kommend die Linie 5 in Richtung Herdern. Die Gleise werden in Seitenlage südlich bis zum Siegesdenkmal geführt. Kurz vor der neuen Haltestelle wird ein „Hosenträger“ installiert. Hinter der Haltestelle wird es ein vollständiges Gleisdreieck angelegt. Bezieht man noch den beim Umbau der Habsburger Straße eingebauten

Gleiswechsel nahe des Platzes mit ein, ist hier nach der Eröffnung ein in Freiburg vielerorts zu findendes und betrieblich vorteilhaftes Maß an Flexibilität vorhanden, anders als am Stadttheater. Bei der kompletten Umgestaltung des Platzes, bei der auch das namensgebende Siegesdenkmal wieder an die alte Stelle vor das Amt für Kinder, Jugend und Familie kommt, wird die zweite Haltestelle weg vom Platz in die Kaiser-Josef Straße platziert.

Entlang der neuen Strecke wird praktisch in allen Bereichen von Hauskante zu Hauskante alles neu gebaut. Ganze 1,2 der 1,9 Kilometer langen innerstädtischen Strecke werden als Rasenbahnkörper gebaut. Teilweise werden auch hier wieder ganz neue „Bächle“ im Bereich der Straßenbahn zu finden sein. So wird mit der Fertigstellung der Straßenbahn in diesen Bereichen ein völlig neues und auch deutlich aufgewertetes Straßenbild zu erleben sein.

So geht der Ausbau weiter

Mit dem Konzept „Stadtbahn 2020“ werden die Stadt Freiburg und die VAG auch die nächsten Erweiterungen des Netzes vorantreiben. Zunächst wird man die Fertigstellung der Messe-Linie in Angriff nehmen. So wird die jetzige Strecke mit der vorübergehenden Stumpfendstelle an der Techni-

An der 2014 eröffneten neuen Endstelle in Zähringen (Hst. Gundelfinger Straße) steht GT8Z 252 abfahrtsbereit am Bahnsteig. In nicht all zu ferner Zukunft soll es in Blickrichtung geradeaus in den Stadtkern von Gundelfingen weiter gehen





Neues Linienkonzept nach 2018

Mit der Eröffnung der neuen Innenstadstrecke wird man das aktuelle Linienkonzept umstellen. Die VAG plant dabei, zwei der fünf Linien umzulegen. Konkret werden nach jetziger Planung die Linie 2 und die Linie 5 auf neuen Wegen fahren, bei den Linien 1, 3 und 4 bleibt es beim aktuellen Linienverlauf. Nach jetziger Planung wird regulär nur die Linie 5 die neue Strecke befahren.

Linie 1: Lassbergstraße – Bertoldsbrunnen – Hauptbahnhof – Paduaallee – Moosweiher

Linie 2: Dorfstraße – Bertoldsbrunnen – Hauptbahnhof – Rennweg – Hornusstraße

Linie 3: Innsbrucker Str. – H.-von-Stephan-Str. – Bertoldsbrunnen – Hauptbahnhof – Bissierstr. – Munzinger Straße

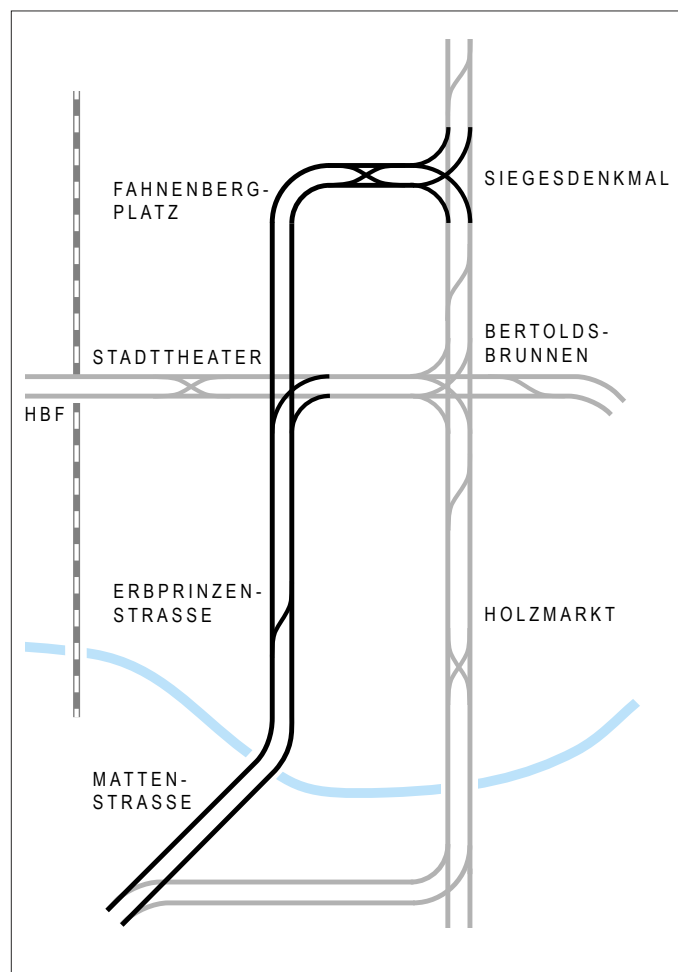
Linie 4: Gundelfinger Str. – Siegesdenkmal – Bertoldsbrunnen – Hauptbahnhof – Berliner Allee – Messe

Linie 5: Bollerstaudenstr. – H.-von-Stephan-Str. – Fahnenbergplatz – Siegesdenkmal – Hornusstr.

schen Fakultät um zirka einen Kilometer und eine Haltestelle zum eigentlichen Messegelände erweitern. Die ursprünglich geplante Streckenführung, praktisch zu Füßen des Messehallen-Komplexes quer durch das Messegelände, wurde aus verschiedenen Gründen verworfen. Die neue Variante wird entlang der Madisonallee gebaut werden. Ein neues Stadion für den SC Freiburg ist übrigens im Bereich dieser Strecke geplant, für diesen Zweck ist eine Bedarfshaltestelle geplant. An der endgültigen Endstelle der Messe-Linie wird es dann auch eine Wendeschleife geben. Dieser Ab-



Wagen 302, einer der zuverlässigen Urbos 100 vom spanischen Hersteller CAF, bei der Überquerung der Stadtbahnbrücke am Hauptbahnhof



Die obige Skizze verdeutlicht die neue Streckenführung in der Freiburger Innenstadt: schwarz die neuen Strecken, grau die Bestandsstrecken. Ganz links der Hauptbahnhof mit DB und Breisgau S-Bahn

MINKE MULDER

schnitt ist mit einem Baubeginn ab 2018 geplant. Übrigens wurden Bedenken hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen der wissenschaftlichen Arbeit in der Technischen Fakultät, zum Beispiel durch Erschütterungen oder auch Störungen elektromagnetischer Natur, durch zwei Gutachten als gegenstandslos entkräftet, sodass hier dem konventionellen Bau der Strecke keine Probleme drohen. Die Messe-Linie wurde in der jetzigen Ausführung immer als 1. Bauabschnitt bezeichnet, in einem 2. Bauabschnitt sollte die Linie von der Haltestelle Robert-Koch-Straße nördlich des Haupt-

bahnhofs zum Fahnenbergplatz geführt werden. Aktuell werden die Planungen, wohl auch wegen der nicht ganz einfach zu realisierenden Querung der Eisenbahnstrecke im Bereich des Hauptbahnhofs, nicht weiterverfolgt.

Wo geht die Entwicklung hin?

Ein Blick auf die Werte des Modal Split verraten, dass in Freiburg etwa 70 Prozent aller innerstädtischen Verkehrswege nicht mit dem Auto zurückgelegt werden. Das ist auf Deutschland bezogen ein absoluter Spitzenwert. Täglich befördert die VAG weit über

200.000 Fahrgäste (Freiburg hatte 2014 etwa 220.000 Einwohner), das sind um die 80 Millionen Fahrgäste im Jahr, Tendenz steigend. Dieser Wert geht sicherlich in hohem Maße auf die erfolgreiche Arbeit der VAG und damit auch auf das sehr zuverlässige und leistungsfähige Straßenbahn-System zurück. Die Fahrgastzahlen im Netz der VAG haben sich im Vergleich zu 1984 (Einführung der Umweltschutz-Karte, später Erweiterung zur Regio-Karte) mehr als verdreifacht! Die jetzige Lage im Vergleich zu vielen anderen Städten ist schon als sehr positiv anzusehen, und man arbeitet und plant an weiteren Projekten. Freiburg ist natürlich auch keine Insel der Glückseligkeit. Auch hier hat man mit Bausünden, zum Beispiel aus der Zeit der „autogerechten Stadt“ zu kämpfen. Und auch in Freiburg müssen natürlich auch heute noch immer wieder Brücken zwischen verschiedenen Interessengruppen geschlagen werden. Für den Ausbau des ÖPNV in Freiburg und Umgebung, vor allem den der Straßenbahn, sieht es aber sehr gut aus!

Weitere Projekte nach 2020

Auch wenn viele angedachte Projekte viel früher realisiert werden sollten, wird es zeitnah



Das aktuelle Freiburger Netz mit Hinweisen auf die nächsten Erweiterungen

zu weiteren Neubaustrecken kommen. Mit der Streckenverlängerung in Zähringen in Richtung Gundelfingen im Jahr 2014 machte sich die Freiburger Straßenbahn erstmalig auf, die Stadtgrenzen zu überschreiten. Auch wenn es nur einige wenige Meter waren, war die Richtung klar: Der Wunsch, die Straßenbahn in die angrenzende Stadt Gundelfingen zu erweitern. Trotz eines anfänglichen Misstrauens gegenüber dem Ausbau der Straßenbahn nach Gundelfingen geht es nun an die Planung zur Verlängerung der Strecke. Letztlich (es wird von einem Baubeginn ab 2020 gesprochen) soll die Strecke bis in das Zentrum der Stadt (Waldstraße) weitergeführt werden. Der jetzige Bahnhof soll in diesem Zusammenhang um rund 100 Meter Richtung Norden verlegt werden, um an dieser Stelle eine hochwertige Verknüpfung mit der

Zentral aber naturnah: nur drei Haltestellen vom Hauptbahnhof entfernt durchquert Combino-Basic 274 den Eschholzpark und erreicht gleich die Haltestelle Runzmattenweg



Im Betriebshof Urachstraße haben die Museumswagen ihren Alterswohnsitz gefunden. Festlich geschmückt steht Maximumwagen 56 (Baujahr 1927/Rastatt) vor der Wagenhalle zum Einsatz bereit

ALLE AUFNAHMEN (WENN NICHT ANDERS ANGEZEIGT): NICOLAI SCHMIDT



Breisgau-S-Bahn zu schaffen. Es wird allerdings überlegt, zunächst mit der Verlängerung um eine Haltestelle ein in dem Bereich befindliches Altersheim anzubinden.

Die Umlegung der Strecke aus der Komturstraße hinein in die parallel verlaufende Waldkircher Straße soll bis Ende 2020 umgesetzt werden. Ausgehend vom Rennweg soll die Strecke durch die Waldkircher Straße, die Isfahanallee kreuzend bis hin zur Kreuzung Zähringer Straße/Offenburger Straße geführt werden. Die 0,9 Kilometer lange Strecke, die nach aktuellen Ansprüchen gebaut werden soll, wird zwei neue Haltestellen zwischen Rennweg und Hornusstraße bekommen. Mit diesem Projekt möchte man in erster Linie die Straßenbahn an das entstehende Neubaugebiet im Bereich des Neubaugebietes Güterbahnhof-Nord

heranrücken. Auch wird die bestehende Strecke durch die Komturstraße als nicht mehr zeitgemäß erachtet. Im Zusammenhang mit der Umlegung der Strecke in die Waldkircher Straße soll auch das problematische Nadelöhr im Bereich in der Zähringer Straße/Komturplatz entschärft werden (0,2 Kilometer). Der Baubeginn ist nach 2020 angesetzt.

Lange Zeit wird schon über den Ausbau der Linie 1 in Littenweiler bis zum Kappler-Knoten gesprochen. Die dafür bereits im Bereich der Endhaltestelle Lassbergstraße gebauten Vorleistungen liegen, bis auf das Rolf-Hennemann-Gleis, welches zum Beispiel zur Abstellung von Wagen bei Fußballspielen genutzt wird, brach. Wann allerdings an den immer noch bis zum Bahnübergang der Höllentalbahn (Ort der

ehemaligen Endstelle in Littenweiler) vorhandenen Rosetten wieder eine Tram vorbeifahren wird, ist nicht genau terminiert. Auch hier ist mit einem Baubeginn wohl nicht vor 2020 zu rechnen. Diese Projekte werden als „regional bedeutsame Strecken“ definiert. Bis auf die Strecke in Littenweiler, welche wohl nur vom Land Baden-Württemberg gefördert wird, werden die Projekte auch vom Bund gefördert.

Das könnte kommen

Freiburgs erst spät eingemeindeter Stadtteil St. Georgen wird wohl erst in fernerer Zukunft mit einer Straßenbahn bedacht werden, sicherlich deutlich nach 2020. Verschiedene Varianten zur Anbindung kursieren seit Jahren. Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Freiburg wird eine Anbindung





Nur noch selten gibt es ruhige Momente am Bertholdsbrunnen. Geradezu verträumt stehen in einer romantisch-nebligen Nacht zwei Combinos (links Combino Advanced 281, rechts Combino Basic 279) zur Weiterfahrt bereit

Im Jahr 1989 fotografierte Nicolai Schmidt im Alter von zwölf Jahren den GT4 113 auf dem Weg ins Günterstal an der Haltestelle Wonnhalde. Von der Kapazität her würde dieser Fahrzeugtyp auf diesem Abschnitt auch heute noch vollkommen ausreichen



in zwei Ausbaustufen beschrieben. Im ersten Schritt soll die Strecke von der Munzinger Straße (Endstelle Haid) bis zum Friedhof St. Georgen gebaut werden (1,3 Kilometer). Für die 2. Ausbaustufe gibt es verschiedene angedachte und zu prüfende Varianten.

Der neu zu bauende Stadtteil Dietenbach, westlich im Anschluss an das Rieselfeld-Quartier, soll je nach Planungsfortschritt zwischen 2020 und 2025 entstehen. Von Beginn an plant man eine Stadtbahn in zentraler Achse. Diese wird als Verlängerung von der jetzigen Endstelle im Rieselfeld (Bollerstaudenstraße) gebaut werden. Bevor hier allerdings der erste Spatenstich erfolgen kann, müssen vor allem noch Eigentumsfragen geklärt werden.

Die Flächen, die Freiburg in absehbarer Zeit zur Neubebauung zur Verfügung stehen, sind sehr rar. So wird aktuell auch über die weitere Erschließung insbesondere für Wohngebäude im Bereich Tuniberg nachgedacht. Auch hier ist aus Planungsgremien zu vernehmen, dass auch eine Stadtbahnanbindung in den Planungen berücksichtigt werden könnte. Des Weiteren werden auch immer wieder Neubaustrecken nach Umkirch, Hochdorf, Denzlingen, Merzhausen und durch die Elsässer Straße diskutiert. Es bleibt abzuwarten, inwieweit sich diese Projekte in Zukunft konkretisieren.

Die Freiburger Verkehrs AG unterhält aktuell für den Straßenbahnbetrieb 67 achtsichtige Fahrzeuge für den Linienverkehr. Zum Einsatz

Am Stadttheater sind im Juni 2016 bereits die Weichen und Kreuzungen im Zusammenhang mit der neuen Ringlinie eingebaut. Hier ist der Hochflurer GT8K 210 als Linie 3 unterwegs



kommen ganze sechs Fahrzeugtypen bzw. Fahrzeugvarianten. Die 17 Einrichtungswagen sowie die 50 Zweirichtungswagen fahren auf einigen Linien im Mischbetrieb, auf anderen verkehren fast ausschließlich einzelne Fahrzeugtypen. Der Einsatz der älteren Einrichtungswagen beschränkt sich zumeist auf Werktage. Die VAG hat zwei schienengebundene Arbeitsfahrzeuge im Einsatz. Auch über einen Partywagen verfügt die VAG. Zu vergessen sind natürlich auch nicht die vie-

len Museumswagen in Freiburg. Von nicht fahrfähigen bis hin zu verschiedenen regelmäßig (Museumslinie 7) und unregelmäßig eingesetzten Fahrzeugen bietet Freiburg unter der Obhut der FdFS Freiburg einen überragenden Museums-Fahrzeugpark.

Fazit

Die Freiburger Straßenbahn wird wohl ein Vorzeige-Betrieb bleiben. Ökologisch sinnvoll, leistungsfähig, kostengünstig und zu-

verlässig ist das Bähnle aus Freiburg nicht mehr wegzudenken. Den Weg den man beschreitet, fördert das positive Image sicher auch weiterhin. Ob als klassische Straßenbahn sich mit dem Individualverkehr den Verkehrsraum teilend, als „moderne Stadtbahn“ auf eigener Trasse mit aufwändigen Bauwerken oder einfach als verträumte Überlandstraßenbahn: Freiburg ist auch für Straßenbahnfreunde immer einen Besuch wert!

NICOLAI SCHMIDT

ANZEIGE

KRES
Modelle

Modelle und Zubehör für Spurweite H0m

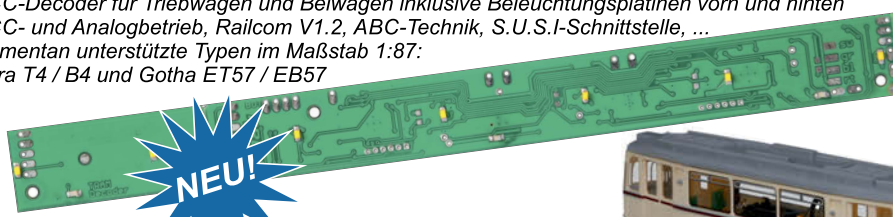


Motordecoder und Beleuchtung für Straßenbahnmodelle

- DCC-Decoder für Antriebe der Modelle von Herrmann und Partner
- Funktionsdecoder für Beleuchtung in Trieb- und Beiwagen
- einzeln oder als Platineinsatz für Triebwagen und Beiwagen erhältlich

weitere Informationen unter
www.kres.de

- DCC-Decoder für Triebwagen und Beiwagen inklusive Beleuchtungsplatinen vorn und hinten
- DCC- und Analogbetrieb, Railcom V1.2, ABC-Technik, S.U.S.I-Schnittstelle, ...
- momentan unterstützte Typen im Maßstab 1:87:
Tatra T4 / B4 und Gotha ET57 / EB57



Front- / Heckbeleuchtung mit Scheinwerfer, Blinker, Rück- und Bremslicht

Modellabhängige Platzierung der LEDs auf der Hauptplatine für Innenbeleuchtung, Einstieg und Fahrerstand (alternativ Fahrziel)



Foto zeigt
Straßenbahn-Bausatz
Gotha ET57 Fa. Herrmann & Partner

Köstel & Rasch Elektronik + Service GmbH, Am Grenzbach 7, 08427 Fraureuth, Tel.: (03761) 88 58 70, Fax: (03761) 88 58 71



Weihnachts-Attraktion

Adventsverkehr mit täglichem Tatraeinsatz ■ Im Sommer 2010 schickten die Dresdner Verkehrsbetriebe die Tattras offiziell in Rente, im Advent 2016 rollten die Klassiker vom 20. November bis 23. Dezember wieder täglich durch die sächsische Landeshauptstadt

Sogar nach Bühlau kamen die Tattras wieder, hier Zug 224 277 + 224 265 + 244 047 am Waldschlößchen





Zug 224 269 + 266 war in der Adventszeit fast täglich auf Linie 8 unterwegs, hier am Rande der Gartenstadt Hellerau

MICHAEL SPERL (4)



In zügiger Fahrt geht es durch den Hellerauer Wald, aus dem Morgendunst tauchte am 8. Dezember die Tatra-8 auf



Im letzten Licht der Dezember-sonne rollt 224 247 + 224 218 + 224 217 vor dem Zwinger auf den Postplatz



Wolkenlotto gewonnen lautete das Ergebnis des Wartens auf die Linie E4 auf der Augustusbrücke am ersten Advent

FREDERIK BUCHLEITNER

Die 166 vorhandenen Niederflurzüge – abzüglich in Revision befindlicher oder für Fahrschulzwecke gebundener Wagen – reichen für den alljährlichen Mehrbedarf im Adventsfahrplan nicht aus. Den vorweihnachtlichen Zusatzbedarf deckten deshalb 2016 erneut die noch im Reservebestand befindlichen Tattras ab. Drei bis vier Züge schickten die DVB täglich auf die Strecke.

Montags bis freitags fuhr üblicherweise eine Doppeltraktion T4D-MT, die eine morgendliche Schülerfahrt auf Linie E13 absolvierte und dann den übrigen Tag auf Linie 8 ihre Runden drehte. Auf Linie E3 standen wie auch sonst im Studentenverkehr zwei Dreifachtraktionen im Einsatz, wobei hier durch eine Linienverknüpfung auch Fahrten auf der Linie 11 nach Bühlau und Zschertnitz zu absolvieren waren. Der vierte Zug fuhr unter der Woche auf Linie 4, um dort ab dem Mittag eine längere Wendezeit der Kurse am Endpunkt Weinböhla zu ermöglichen und den Fahrplan trotz aus dem Verkehrsaufkommen resultierender Verspätungen zu stabilisieren.

Übersichtlicher gestaltete sich der Betrieb an den Adventswochenenden, hier kamen drei Dreifachtraktionen – mit kleiner Unterbrechung für den Einsatz im Fußballverkehr – auf der Entlastungslinie E4 zwischen Neustadt, Gleisschleife Eisenbahnstraße und dem Gleisdreieck in Tolkewitz zum Einsatz. Die Aus- und Einrückefahrten führten dabei über den Linienweg der „6“ über die Albertbrücke und Schillerplatz.

Unterdessen kehrten die im März 2016 zu FWM nach Hennigsdorf gegangenen Triebwagen 224 263 und 224 267 im November und Dezember mit frischer HU nach Dresden zurück. Nach Erledigung kleinerer Restarbeiten stehen diese voraussichtlich ab Januar 2017 wieder zur Verfügung – der Einsatzbestand der Tattras erhöht sich damit auf 13 Wagen für den Linienverkehr.

MSF

Stadt, Land, Fluss



Mit der Linie 5 durch Braunschweig ■ Monotonie kommt auf keiner der fünf Linien in der zweitgrößten Stadt Niedersachsens auf. Gerade auf der 5 bietet sich in motivlicher Hinsicht von neogotischer Opulenz über schlichte Plattenbauten bis zur Dorfkirche Vielfalt, hinzu kommt ein interessanter Fahrzeugeinsatz



Mit der Linie 5 durch Braunschweig – Monotonie kommt auf keiner der fünf Linien in der zweitgrößten Stadt Niedersachsens auf. Besonders abwechslungsreich ist aber der Fahrzeugeinsatz auf der Linie 5. Und auch motivlich bietet sich von neogotischer Opulenz über Plattenbauten bis zur Dorfkirche Vielfalt.

Die Geschichte der Linie 5 beginnt mit der Eröffnung des Streckenastes nach Ölper am 5. Juli 1898, ein Jahr nach Beginn des elektrischen Trambetriebes in Braunschweig. Am 31. Juli 1909 werden die Liniennummern eingeführt, die Linie 5 befuhrt von nun an die Strecke Auguststor – Ölper. 50 Jahre später endete die Zeit der ersten „5“ am 6. Dezember 1959. In den folgenden Jahren gab es für längere Zeit keine Linie 5 in der zweitgrößten Stadt Niedersachsens. Einige für den heutigen Laufweg relevante Netzveränderungen sollen dennoch erwähnt werden. Am 1. Oktober 1960 wurden der neue Hauptbahnhof und damit auch die Strecken vom John-F.-Kennedy-Platz und dem Leonhardplatz zu eben diesem – letztere zunächst nur als Betriebsstrecke – eröffnet. Im Mai 1963 wurde die dortige Schleife zweigleisig ausgebaut. Am 7. August 1975 wurde die 500 Meter lange Verbindung vom Bohlweg zum Magnitorwall über die Georg-Eckert-Straße in Betrieb genommen und im Zuge dessen auch die erst drei Jahre zuvor stillgelegte 900 Meter lange Strecke durch die Leonhardstraße wiedereröffnet. Mit der Eröffnung des Weststadtastrastes vom John-F.-Kennedy-Platz zur Isarstraße/Am Lehmanger beziehungsweise zur Weserstraße kehrt die Linie 5 auf neuem Laufweg vom Hauptbahnhof zur Isarstraße zurück.

Bis nach Broitzem

Elf Jahre später wird die Strecke um 1.200 Meter bis zur heutigen Endhaltestelle Broitzem Turmstraße verlängert. Ab dem 12. Juli des folgenden Jahres befährt die „5“ erstmals planmäßig die Leonhardstraße, zunächst nur sonntags und im Abendverkehr ab 20 Uhr. Seit dem Neujahrstag des Jahres 1996 ist dies der gewöhnliche Laufweg. Ab dem 12. Oktober 2008 trägt die Linie vom Hauptbahnhof nach Broitzem die Bezeichnung M5. Aufgrund des Zehn-Minutentaktes an Wochentagen bis zirka 18 Uhr hat sich diese länger als auf den viertelstündigen Linien 4 und 2 gehalten. Am 7. Januar 2016 verloren dann auch 1,3 und 5 die Abkürzung für „Metro“. Im Zuge der Bauar-

Die alte Braunschweiger Hauptpost in der Friedrich-Wilhelm-Straße bietet eine beeindruckende Kulisse für Straßenbahnen der Linien 3 und 5, so wie hier am 18. April 2011 für 0751 auf dem Weg nach Broitzem



0753 wirbt traditionell für eine bekannte Elektronikwaren- und Medien-Ladenkette. Am 28. Dezember 2011 ist er noch im alten Design am Hauptbahnhof unterwegs, wo er von Broitzem kommend gleich in die Wendeschleife einfahren wird



Der 1960 eröffnete neue Braunschweiger Hauptbahnhof mag nicht jedermanns Architekturgeschmack treffen, bietet sich aber als markantes Motiv für Straßenbahnen auf dem Weg in Richtung Innenstadt an, hier für 9959 am 30. September 2015

beiten auf der Stobenstraße verloren diese Linien wenig später, ab dem 18. März 2016, den Zehn-Minutentakt zugunsten einiger Verstärker im Schülerverkehr der 1 und 3. Seit dem 17. Oktober 2016 verkehren die Linien 1,3 und 5 montags bis freitags von zirka 6 bis 18 Uhr wieder im Zehn-Minutentakt.

Start am Hauptbahnhof

Verlässt man den Braunschweiger Hauptbahnhof auf der Südseite, gelangt man schnell zum charakteristischen Nahverkehrsterminal für Bus und Straßenbahn am Berliner Platz. Beinahe permanent kommen und gehen Fahrzeuge. Zu Füßen eines schlichten Hochhauses ist bereits ein „95er“

in der ständig von mindestens einem Fahrzeug belegten Endschleife auszumachen, die sich um einen kleinen, grünen Hügel windet. Nachdem ein 81er als 1 den stadteinwärtigen, südlicheren der beiden für die Tram angelegten Bahnsteige verlassen hat, folgt schon bald die Linie 5. Mit dem typischen, ein wenig an S-Bahnen erinnernden, Anfahrgeräusch setzt sich der Niederflurwagen in Bewegung. Den stadtbahnartig trassierten Streckenast über die breite Kurt-Schumacher-Straße, die mit ihren Hochhäusern ein wenig an die sogenannten Prospekts in vielen (ehemals) kommunistischen Ländern erinnert, lassen wir links liegen und bewegen uns über den

Daten & Fakten: Linie 5

Linienlänge: 8,482 km
 Spurweite: 1.100 mm
 Anzahl Haltestellen: 17
 Fahrtzeit: 24 Minuten
 Takt: Mo – Fr alle 10 Minuten, Sa alle 15, So alle 30 Minuten. Jeweils Ausdünnungen und einzelne Unregelmäßigkeiten in Tagesrandlagen
 Tarif für einen Erwachsenen:
 Einzelfahrkarte 90 Minuten
 Stadttarif 2,40 €, im VVK 2,30 €, PS 12,60 (keine VVK-Rabatte)
 Tageskarte für einen Erwachsenen:
 5,10 € (Stadttarif BS), 5,70 (PS 1)
 Fahrzeugeinsatz: ... Meist „95er“ und „07er“, weniger „14er“, kaum noch die beiden Hochflurfahrzeugtypen.

Willy-Brandt-Platz zwischen dem neuen Hauptgebäude der Post und dem leicht erhöhten, baumreichen Viewegsgarten auf Stadthalle und Leonhardplatz zu. In dem modernen Gebäude treten unter anderem regelmäßig berühmte Musiker, Comedians auf, es finden aber auch privatere Veranstaltungen wie zum Beispiel Abibälle statt.

Ab in die Stadt

Gegenüber der Stadthalle sind die Mauern der evangelischen St. Johannis-Gemeinde mit ihrer neogotischen Kirche zu erkennen. Diese kann auch als Kulisse für Fotos der aus Richtung Hauptfriedhof kommenden Straßenbahnen der Linie 4 oder der Ausrücker vom Betriebshof Neue Wiek dienen. An der Haltestelle Leonhardplatz, deren Bahnsteige auf alle drei abzweigenden Äste aufgeteilt sind, bietet sich zudem ein Besuch des Wilhelm-Raabe-Hauses an. Dieses war die letzte Wohnstätte des von 1831 bis 1910 lebenden Schriftstellers und dient als Museum und Veranstaltungszentrum. Unsere „5“ biegt linkerhand in die Leonhardstraße ab und passiert dabei die etliche Male zerstörte und wieder errichtete St. Leonhard-Kapelle. Architektur aus dem ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhundert gibt es entlang der Leonhardstraße zu sehen, welche als klassische Straßenbahnstrecke auf das Magniviertel zuführt. In der Leonhardstraße befinden sich einige kleinere Geschäfte. Es gehört zum östlichen Ringgebiet, einem bevorzugten Wohnraum für Bildungsbürger und Wohlhabendere. Auf der linken Seite passieren wir den etwas düsteren historistischen Backsteinbau des Wilhelm-Gymnasiums. Hier gingen unter anderem der Modedesigner Wolfgang Joop und der Schriftsteller Axel Hacke zur Schule. Nachdem die Bahn die Oker überquert hat, wobei sich rechterhand der Blick auf den alten Wasserturm bietet, erreicht sie

die Haltestelle Am Magnitor. Der Bereich um diese gehört sicherlich – natürlich sind die Geschmäcker zum Teil ganz verschieden – zu den schönsten im Braunschweiger Streckennetz. Es bieten sich verschiedene Motive mit überwiegend historistischer Architektur des späten 19. Jahrhundert. Von hier aus kann das wegen seiner Gaststätten und dem Ambiente mit vielen Fachwerkhäusern beliebte Magniviertel besucht werden. So ließe sich in einem äthiopischen Café, in einer Crêperie oder in dem nicht nur bei Länderspielen der deutschen Nationalmannschaft beliebten „Altstadttreff“ einkehren, um nur drei Beispiele zu nennen.

Prächtige Architektur rechts und links

Die Strecke folgt nach einer leicht abfallenden Rechtskurve dem Magnitorwall und erreicht wiederum nach einer starken Linkskurve die Haltestelle Museumsstraße. Ab hier wird die Strecke zunächst wieder unabhängig geführt. Verließe man hier die Bahn könnte nach siebenjähriger Renovierung endlich wieder das mit zahlreichen alten Gemälden gefüllte Herzog-Anton-Ulrich-Museum beehrt werden. Für Hobbybahnfotografen wäre ein Besuch im nahen Museum für Photographie aber wohl noch näherliegender. Auch das Staatstheater ist nicht weit



Neben der Hauptpost gehört ein Eckgebäude am Friedrich-Wilhelm-Platz zu den markantesten Motiven des Abschnittes Innenstadt – Weststadt. Wieder ist es der „Eintracht Braunschweig“-Wagen 0751, der das Motiv am 25. Oktober 2010 um eine Straßenbahn bereichern darf

entfernt. Auf der Georg-Eckert-Straße geht es, das farbenprächtige Rizzi-Haus passierend, weiter gen Bohlweg, wo sich zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten und Restaurationen anbieten – unter anderem in den zunächst sehr umstrittenen Schloss-Arkaden, denen das nur teilweise originalgetreue

„Schloss“ als Fassade dient. Dieses wurde gemeinsam mit dem Einkaufszentrum von 2005 bis 2007 erbaut. Das „Schloss“ hat das 1960 abgerissene Residenzschloss klassizistischer Stilart zum Vorbild und beherbergt neben dem Einkaufszentrum auch die Stadtbibliothek und ein Museum mit zum

Ein weihnachtliches Detail befand sich am 21. Dezember 2010 im Führerstand des Wagens 7754. Im Hintergrund ist die Versöhnungskirche in Broitzems Dorfkern zu erkennen. Der Wagen hat gerade die Endhaltestelle verlassen



Teil wechselnden geschichtlichen Ausstellungen. Auf dem „Schloss“ thront eine mächtige Quadriga. Nach der Haltestelle Georg-Eckert-Straße trennt sich der seit dem Leonhardplatz gemeinsame Laufweg der Linien 4 und 5. Erstere zweigt nach rechts gen Rathaus und Radekint ab, unser Wagen erreicht nun die Haltestelle Schloss. Von hier aus könnte er wieder zum Hauptbahnhof zurückfahren – eine betriebliche Maßnahme, die in den vergangenen Jahren zum Teil an Adventssamstagen mit einer Verstärkerlinie betrieben wurde.

Doch der gewöhnliche Linienweg, den sich die 5 mit der 3 teilt, führt nun über den Waisenhausdamm zur Friedrich-Wilhelm-Straße. An der gleichnamigen Haltestelle dominiert das mit neogotischen Elementen gestaltete, historistische Hauptpostgebäude die Szenerie. Die nun folgende Friedrich-Wilhelm-Straße trennt gewissermaßen Rotlichtviertel und Innenstadt, in welcher Altstadtmarkt, Kohlmarkt und vor allem der Burgplatz einen Besuch wert wären. Neben der Burg Dankwarderode lassen sich an letztgenanntem der im Jahr 1173 von Heinrich dem Löwen gestiftete Dom St. Blasii, das Braunschweiger Landesmuseum und das kleinste Antiquariat Deutsch-

Nenne Nummer, kenne Baujahr ...

Seit Mitte der 70er-Jahre verwendet Braunschweig ein Nummernsystem, aus dem man das Baujahr des entsprechenden Fahrzeugs ablesen kann: Die ersten beiden Ziffern weisen bei Bussen und Bahnen auf das Baujahr hin: Wagen 7554 ist folglich ein Oldie aus dem Jahre 1975

lands besichtigen. In der Mitte des Platzes thront der Nachbau des Braunschweiger Löwen. Das Original steht im Landesmuseum.

Entlang der Oker

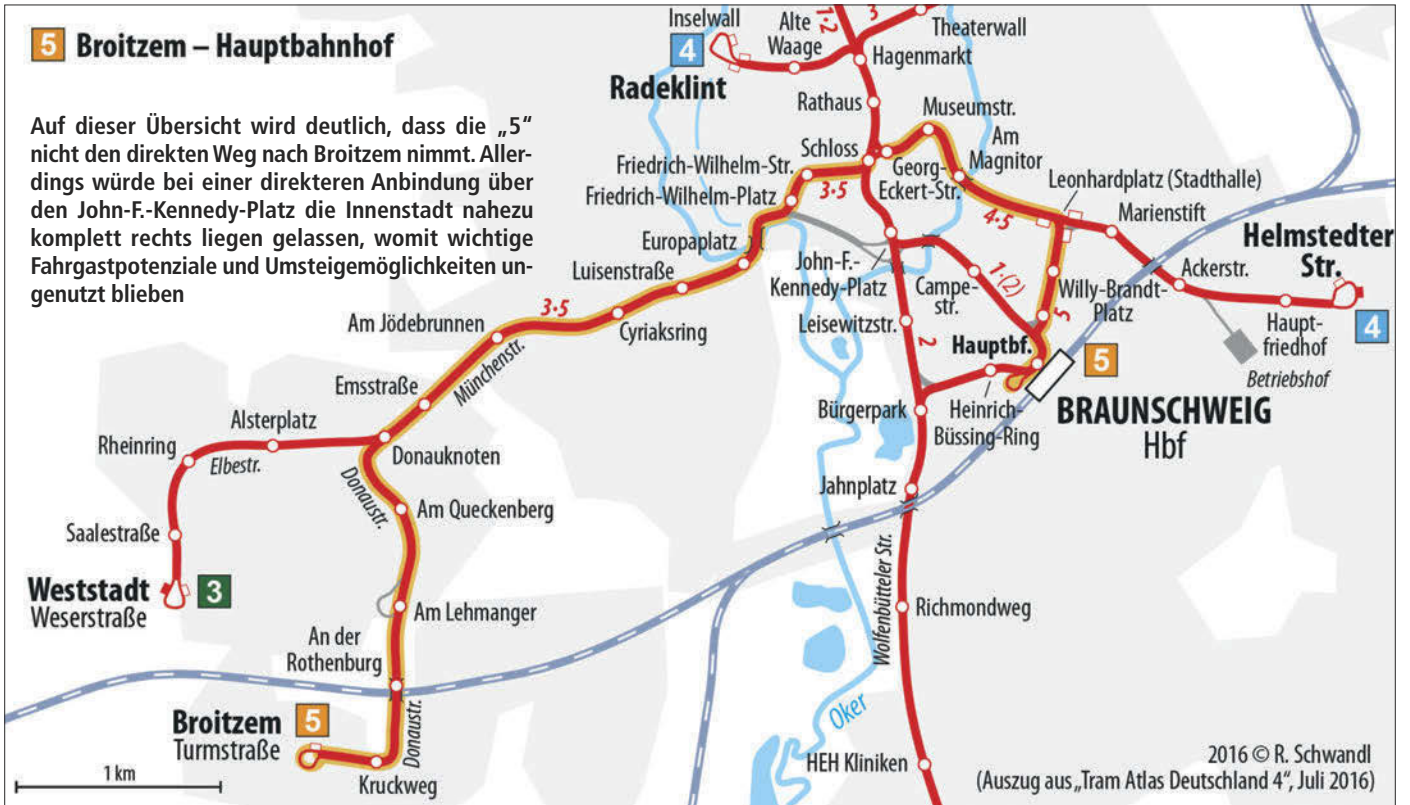
Doch nun wieder zurück zur Straßenbahn: Schon bald ist der Friedrich-Wilhelm-Platz an der sogenannten „Meile“ – hier befinden sich dicht beieinander zahlreiche Clubs – erreicht. Geradeaus fällt der Blick auf das Gebäude des früheren Hauptbahnhofes. Nun verzweigt sich die Strecke erneut. Nach links könnte die Bahn über den Lessingplatz zum John-F.-Kennedy-Platz gelangen, doch im gewöhnlichen Linienverkehr wird diese Strecke nicht mehr genutzt. Stattdessen führen beide Linien, nun

wieder unabhängig trassiert, zunächst entlang der Oker und dann über eben diese zum Europaplatz, wo die unter anderem von den Basketball Löwen Braunschweig und für das Reitturnier Löwen Classics genutzte Volkswagen-Halle steht. Die Flaggen aller EU-Länder sorgen, dem Namen des Platzes angemessen, für internationales Kolorit. Spätestens ab dem Europaplatz dürften sich abgesehen von Straßenbahnfreunden wohl keine Touristen mehr in der Bahn befinden, der weitere Weg führt schließlich größtenteils durch gewöhnliche Wohn- und Gewerbegebiete. In Mittellage der Münchenstraße auf eigenem Gleiskörper geht die Fahrt ein wenig bergauf, nach der Haltestelle Luisenstraße ist der Cyriaksring erreicht. Wir befinden uns im westlichen Ringgebiet, einer typischen Arbeitergegend. Weiterhin leicht bergauf überqueren die beiden Straßenbahnlinien nun einige Schrebergärten. Es lässt sich zudem die zum Radweg umfunktionierte Trasse der Ringbahn erkennen. Diese diente bis Anfang der 1990er-Jahre dem Güterverkehr der Deutschen Bundesbahn, zuvor auch schon der Reichsbahn und der BLE (Braunschweigische Landes-Eisenbahn). Mitte der 1990er-Jahre wurde das Gleis demontiert. Das Reststück Kohlekraftwerk – Nordkurve wird weiterhin bedient.



5 Broitzem – Hauptbahnhof

Auf dieser Übersicht wird deutlich, dass die „5“ nicht den direkten Weg nach Broitzem nimmt. Allerdings würde bei einer direkteren Anbindung über den John-F.-Kennedy-Platz die Innenstadt nahezu komplett rechts liegen gelassen, womit wichtige Fahrgastpotenziale und Umsteigemöglichkeiten ungenutzt blieben



2016 © R. Schwandl
(Auszug aus „Tram Atlas Deutschland 4“, Juli 2016)

RECHTS Umleitung der damals als Linie M5 bezeichneten 5 im Jahre 2012 über den John-F.-Kennedy-Platz

LINKS Unterschiedliche Wasserstände sorgen für unterschiedliche Wirkungen dieses Blickes über die Oker am Friedrich-Wilhelm-Platz. Zumindest 0761 spiegelt sich am 6. September 2016 in den Fluten, während er als „3“ von der Weststadt kommend der „5“ in Gestalt von dem, sportliche Betätigung nahelegenden, 9560 begegnet

RECHTS Zum Hauptbahnhof war am 25. Mai 2011 9556 unterwegs, aufgenommen auf der Okerbrücke nahe des Magnitores



Zwischen wechselnden Werbeklebeblättern fahren einige Braunschweiger Fahrzeuge oftmals im neutralen Weiß durch die Gegend, so auch 7759 am 15. April 2011 am Hauptbahnhof



Die 5 erreicht nun nach einem abfallenden Abschnitt die Haltestelle „Am Jödebrunnen“. Kurz darauf werden die Braunschweiger Westtangente unterquert und die Weststadt erreicht. Dieser ab den 1960er-Jahren entstandene Stadtteil genießt in Braunschweig und Umgebung nicht den besten Ruf, wird auch als Ghetto bezeichnet, doch kontrastieren einer im Rahmen eines Deutschland-Radio-Kultur-Features durchgeführten Umfrage zufolge die negativen Äußerungen von Innenstadt-Passanten mit den deutlich positiveren O-Tönen der Weststadtbewohner. Straßenbahnfans dürften hier jedenfalls zumindest tagsüber ohne Sicherheitsbedenken ihrem Hobby nachgehen können.

Schon bald nach Eintritt in die Weststadt ist die Haltestelle „Emsstraße“ erreicht, kurz darauf die „Donaustraße“, wo sich die Linien 3 und 5 trennen. Die Umgebung wird von Wohnblöcken und Grünflächen geprägt. In der gleichnamigen Straße fährt unsere Tram weiterhin in Mittellage gen Süden. Die Bebauung präsentiert sich wiederum ein wenig flacher, wenngleich weiterhin mehrgeschossig. Nach der Haltestelle „Am Queckenberg“ zeigt sich in Fahrtrichtung links die katholische St. Cyriakuskirche, ein moderner Bau. Die Haltestelle Lehmaner/Isar-

straße befindet sich in einer Grüninsel. Nur noch selten wird die hiesige ehemalige Endschleife der Linie 5 befahren. Weiterhin in einem Grünstreifen hat unser Wagen nun die Steigung über die hier gemeinsam geführten Eisenbahnstrecken von Braunschweig nach Hildesheim, Hannover und Beddingen zu bewältigen. Planungen, hier einen Haltepunkt für Eisenbahnen einzurichten, wurden bisher nicht umgesetzt.

Endpunkt Broitzem – einst ein Dorf

Nach einem kurzen Halt kann der Wagen nach Broitzem hinabrollen, wo nach einer Linkskurve der Kruckweg mit der gleichnamigen Haltestelle erreicht ist. Im Gegensatz zur modernen Weststadt ist der Stadtteil

Broitzem ursprünglich ein Dorf gewesen. Hochhäuser sucht man hier vergeblich, stattdessen sind Grünflächen, Reihen- und Einfamilienhäuser und der Turm der teilweise noch spätgotischen Versöhnungskirche prägend. Die Endschleife ist großzügig überdacht, baumreich und teilweise zweigleisig. Nach einer kurzen Pause darf sich unser Wagen erneut in Bewegung setzen, auf zu einer Fahrt zwischen Wohnblöcken, Dorf und opulenten Altbauten.

Typenvielfalt auf der 5

Wie auf fast allen Braunschweiger Linien gilt: Prinzipiell ist alles möglich. Beschränkungen durch Gleismittenabstände oder fehlende Wendeschleifen gibt es auf der 5 keine. Gerade auf der 5 gestaltete sich der Fahrzeugeinsatz aber auch im Normalfall lange Zeit besonders bunt.

An manchen Tagen konnte jeder Fahrzeugtyp angetroffen werden. Im Zuge der Tramino-Auslieferung hat sich dies ein wenig verändert. Wenn tagsüber von Montag bis Samstag alle zehn Minuten eine Bahn pro Richtung fährt, sind alle sieben derzeit gefahrenen Kurse als Niederflurkurse ausgewiesen, lediglich einzelne Fahrten in Tagesrandlage werden planmäßig von hochflurigen Fahrzeugen erbracht.

Quellen

- Dieter Höltge: Die Braunschweiger Straßenbahn. 1. Auflage. Gera Mond. München 1997.
- www.literaturzentrum-braunschweig.de und home.arcor.de/bahn hobbyseiten/Ringgeschichte.htm sowie <https://gentrificationblog.wordpress.com/2009/03/31/am-liebsten-wurde-ich-wegziehen-endstation-grossiedlung/>
- <http://braunschweig.bahninfo.de/linie5.htm>



Im Zuge von Baumaßnahmen auf der Leonhardstraße anno 2013 entfiel die Haltestelle „Bertramstraße“. Am 25. Mai 2012 hält hier noch 7761+7773 und begegnet dabei 8152+8181, der in anderem Design für das selbe Energieunternehmen wirbt und als Sonderfahrt unterwegs ist



Geplant war dieses Begegnungsbild in Broitzem nicht, eigentlich hätte nur der für einen Film werbende 7759 am 29. April 2013 mit den Narzissen aufgenommen werden sollen. Doch dank eines ins Bild fahrenden Schwesterfahrzeuges illustriert dieses Foto die einst hohe „75/77er“-Dichte auf der Linie 5

ALLE AUFNAHMEN: LENNART ANTON

Samstags sowie sonn- und feiertags bedarf es in einem 15- bzw. 30-Minuten-Takt erst Recht keines hochflurigen Fahrzeuges. Die GT6-1100 von AEG „95er“ prägen die Linie 5, auch die „07er“ vom Alstom-Typ „Magdeburg“ sind häufig anzutreffen. Nicht ganz so präsent wie auf den Linien 1 und 3 sind die „14er“, die Traminos. Unter den Hochflurfahrzeugen hatten in den letzten Jahren die GT6+B4 „Typ Mannheim“, auch „75er“ (Original-Düweg) und „77er“ (Lizenzbauten von LHB) genannt, meist die Oberhand gegenüber den 1981 gebauten LHB-Gelenkwagen vom Typ „Braunschweig“. Dazu gesellte sich sehr oft das „Hängebauschwein“ 0051, welches 2000 durch das Einfügen eines Niederflurmittelteils in den Wagen 7762 entstand. 0051 wurde 2015 abgegeben. Im Zuge der Baumaßnahme in der Stobenstraße wurde von März bis Oktober 2016 ein 15-Minutentakt angeboten, der am Hbf. mit den Verstärkern der 1 nach Rühme verknüpft war. So gelangten 2016 auch die normalerweise nur auf der 1 eingesetzten Gespanne aus 07er+74er-Beiwagen vereinzelt auf die 5. Zudem waren durch den höheren Fahrzeugbedarf auch noch einzelne planmäßige Hochflurkurse tagsüber im Angebot.

LENNART ANTON

Begegnungsbilder in der Endhaltestelle Broitzem waren hingegen lange Jahre einigermaßen planbar, da unter der Woche stumpf gewendet wurde. Dies ist seit 2016 nicht mehr der Fall, wodurch ein Kurs gespart werden konnte. Am 6. Juni 2013 begegnen sich 7751 und 7755



Unter der Akropolis

Der Nahverkehr in Athen ■ Vorortstrecken der Staatsbahn, S-Bahnen, Metro-Linien, Straßenbahnen und O-Busse – der öffentliche Personen-Nahverkehr in der griechischen Metropole bietet viele Facetten, die einen Besuch durchaus lohnend erscheinen lassen

Auch wenn derzeit Griechenlands Image in Deutschland derzeit nicht besonders hoch ist, sollte man dieses nicht zum Anlass nehmen, auf einem Besuch der antiken Stadt Athen zu verzichten. Gerade das Stadtzentrum mit seinen zahlreichen Ausgrabungsstätten und historischen Bauten macht einen Aufenthalt in der Metropole interessant. Auf Grund der hohen Temperaturen und Touristenzahlen muss von einem Besuch der Stadt in den Sommermonaten aber abgeraten werden. Zwar hat der Verkehr von Athen, in dessen Ballungsraum mit rund vier Millionen Einwohnern rund ein Drittel der griechischen Bevölkerung lebt, noch heute den Ruf von Verkehrschaos, Smog und Staus. Anlässlich der Austragung der 28. Olympischen Sommerspiele im Jahre 2004 fand ein umfangreicher Ausbau des Nahverkehrs in der

Athener Region statt, und so sind heute zahlreiche touristische Sehenswürdigkeiten mit Schnellbahnen erreichbar. Athen besitzt neben einer S-Bahn-ähnlichen Vorortbahn, einem Metro- und Straßenbahnnetz auch ein umfangreiches Obussystem. Durch die fehlende finanzielle Liquidität Griechenlands sind aber einige laufende Projekte ins Stocken geraten.

Vorortverkehr

Die Griechische Staatsbahn betreibt durch das Tochterunternehmen Proastiakos im Großraum Athen ein S-Bahn-ähnliches Verkehrssystem. Das Ende der 90er-Jahre in Betrieb genommene Netz umfasst inzwischen 233 Kilometer Vorortstrecken. Die drei Linien Piräus – Chalcis, Airport – Kiato und Athen – Ano Liosia verbinden die Region mit dem Stadtzentrum Athens, dem

Flughafen sowie dem Hafen von Piräus. Zwei der drei Strecken werden elektrisch betrieben, die Strecke nach Piräus fährt noch im Dieselbetrieb. Zum Einsatz kommen dort elektrisch angetriebene Siemenszüge vom Typ Desiro sowie Stadler-Dieselmotorenwagen vom Typ GTW-2/6. Auch mit der Elektrifizierung der Strecke nach Piräus wurde begonnen, angesichts der Finanzkriege ruhen derzeit die Arbeiten. An zahlreichen Stationen kann man bereits die aufgestellten Masten für die Oberleitung erkennen, es fehlen aber noch die Fahrleitungen. An dem komplett umzubauenden Bahnhof Larissa ruhen die Arbeiten komplett und die fertiggestellten Rohbauten, die

Der TW 167 der Linie M1 durchfährt die Ausgrabungsstätten an der Haltestelle Thissio, im Hintergrund die Akropolis

ALLE FOTOS: JENS PERBANDT



schon teilweise mit Fahrtreppen ausgerüstet wurden, sind dem Verfall preisgegeben.

Metro

Neben den Vorortsbahnen besitzt Athen ein rund 55 Kilometer langes Metronetz. Die älteste Strecke des heute drei Linien umfassenden Netzes ist der Abschnitt Athen – Piräus, der bereits 1869 als erste Eisenbahn Griechenlands eröffnet wurde. Aber schon früh begann man mit der Elektrifizierung der Strecke und ab dem 16. September 1904 fuhren dort elektrische Fahrzeuge. Heute ist die Linie als M1 Bestandteil des Athener Metro-Netzes. Sie verläuft überwiegend oberirdisch in Nord-Süd-Richtung. Am Ausgangsbahnhof Piräus wird noch die 1928 fertiggestellte Bahnsteighalle als Endbahnhof genutzt, hier befindet sich auch die alte Hauptwerkstatt. Durch den oberirdischen Verlauf der Strecke und die entsprechende Abstellung der Fahrzeuge sind die Züge Opfer von Farbbatacken und machen dadurch einen heruntergekommenen Eindruck. Zum Einsatz kommen auf der Linie M1-Fahrzeuge aus drei unterschiedlichen Lieferserien. Die 1983 bis 1984 gelieferten 15 Fünfwagenzüge der 8. Lieferserie wurden bei Siemens-MAN gebaut. Die 1994 ausgelieferten zehn Fünfwagenzüge der 10. Lieferserie kamen von einem Konsortium Siemens-MAN-AEG-Hellenic Shipyards. Die neuesten 20

Sechswagenzüge der 11. Lieferserie wurden ab 2000 von dem Konsortium ADtranz – Siemens-Hellenic Shipyards geliefert.

War die Linie anfangs noch mit 600 Volt Gleichspannung versorgt, wird diese jetzt, wie alle anderen Athener Metrostrecken auch, über eine dritte, von oben bestrichene Schiene mit 750 Volt Gleichspannung versorgt. Auf einigen Abschnitten besitzt diese

Stromschiene keinerlei isolierende Abdeckungen. Der Betrieb der M1 erfolgt durch die ΗΣΑΠ – Elektrische Eisenbahn Athen–Piräus.

Die Linien 2 und 3 werden durch das internationale Konsortium Attiko Metro S.A. betrieben. Der erste Abschnitt der komplett unterirdisch verlaufenden Metrolinie M2 wurde im Januar 2000 eröffnet. Heute ver-

Museen

Athen bietet zwei interessante Museen, die den Nahverkehr als Thema haben. Das Eisenbahnmuseum an der Odos Siokou besitzt neben Dampflokomotiven und Waggons auch einen aufgearbeiteten Straßenbahnwagen. Das Thema der Athener Straßenbahn ist Teil der Ausstellung, neben historischen Fotos und Linienplänen ist der bei Siemens gebaute TW 63 als Original exponiert vorhanden. Während sich dieser Triebwagen in einem guten Zustand zeigt, befinden sich hinter den Ausstellungsräumen noch einige Nahverkehrsfahrzeuge in einem trostlosen Zustand. Neben einigen Straßenbahnwagen sind dort ein Triebwagen, ein Arbeitszug und eine Ellok der Eisenbahn Piräus – Athen abgestellt. Ein Besuch des Museums ist kostenlos, allerdings ist es nur von Montag bis Freitag zwischen 9:00 und 13:00 Uhr geöffnet. Ein weiteres Museum ist im Endbahnhof der Metrolinie 1 in Piräus untergebracht. Neben einem restaurierten Original-Wagenkastenteil befinden sich in der Ausstellung zahlreiche weitere Exponate rund um die elektrische Eisenbahn Piräus – Athen. Neben Stellwerkspulen und historischen Uniformen werden auch Gleisbaugeräte und viele andere Artefakte der Eisenbahn gezeigt. Hier hat man ebenfalls freien Eintritt, geöffnet ist es von Montag bis Freitag zwischen 9:00 Uhr und 14:00 Uhr. Leider ist in beiden Museen das Fotografieren nicht gestattet. Der aufmerksame Besucher der Stadt kann aber noch zahlreiche weitere historische Nahverkehrsfahrzeuge entdecken, die aber oft in einem verwahrlosten Zustand sind. So steht in der Nähe der Haltestelle Iraklio ein zum Arbeitswagen umgebauter MAN-Metrotriebwagen. Aller-



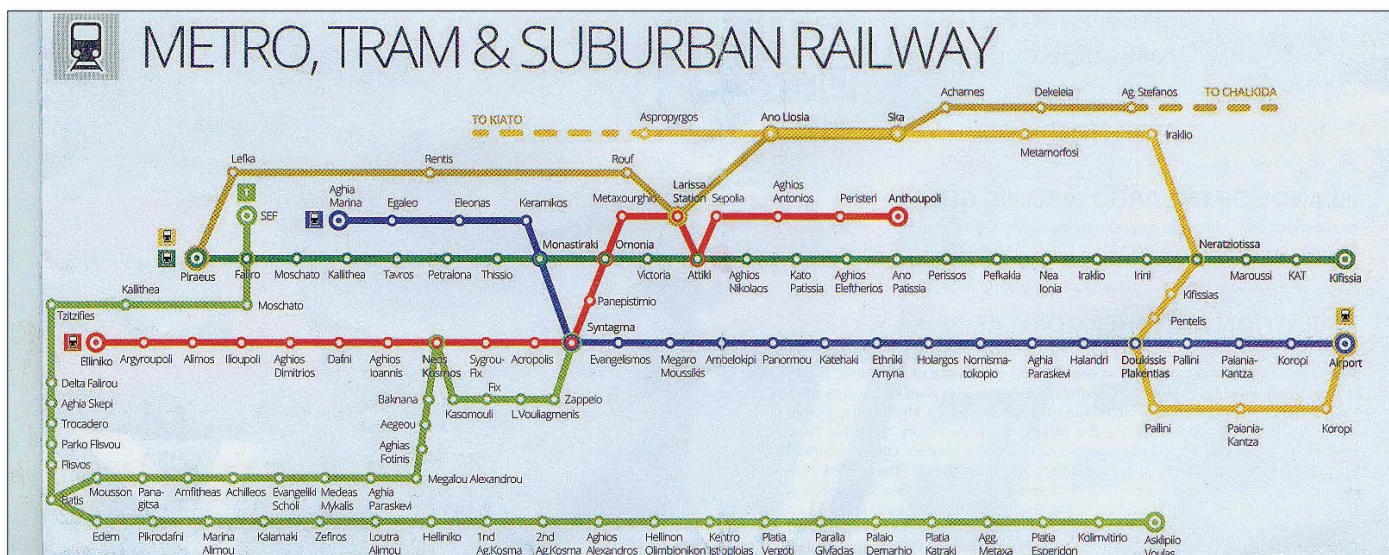
Im Eisenbahnmuseum steht auch der bei Siemens gebaute TW 63

dings ist der TW 810 total mit Graffiti überzogen und macht einen traurigen Eindruck. Auch die zwei am Bahnhof Piräus abgestellten Holz-Triebwagen der Eisenbahn Piräus – Athen machen einen desolaten Eindruck. Besser erhalten ist ein in der Nähe des Metro Bahnhofs Pefakia abgestellter Holz-Triebwagen, der als Vereinsheim genutzt wird. Um ihn vor der Witterung zu schützen, wurde er mit einem zusätzlichen Dach versehen.

JENS PERBANDT

Die beiden im Hafen von Piräus abgestellten Triebwagen sind dem Verfall preisgegeben





Das Metro-, Straßenbahn- und U-Bahn-Netz der griechischen Hauptstadt mit geplanten Erweiterungen

bindet sie die Stationen Anthoupoli im Osten der Stadt mit Eliniko im Süd-Westen. An den Haltestellen Attiki und Omonia im Zentrum besteht Übergang zur Linie M1. Eine geplante südliche Verlängerung nach Glyfada lässt auf Grund der Finanzkrise noch auf sich warten.

Die 21 Haltestellen umfassende Metrolinie 3 weist eine Besonderheit auf. Da die Strecke eine Verknüpfung mit dem S-Bahn-System besitzt und gemeinsam mit der Gold Line den Flughafen bedient, wird sie mit Zweisystemzügen befahren. Die ebenfalls im Januar 2000 eröffnete Linie M3 erhielt seitdem mehrere Verlängerungen. Sie beginnt im Westen der Stadt an der Haltestelle Agia Marina und führt komplett unterirdisch in Richtung Nord-Osten zur Haltestelle Doukissis Plakentias, wo Übergang zur Gold Line der elektrischen Vorortsbahn besteht. Kurz hinter der Haltestelle führt die Strecke über eine Rampe an die Oberfläche, am Tunnelmund besteht der Systemwechsel, ab hier werden die Züge

über die 25-kV-Oberleitung versorgt. Auf den Linien M2 und M3 werden Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller eingesetzt. Im Jahr 2000 kamen 56 Dreiwagenzüge von Alstom-Siemens-ADtranz in die griechische Hauptstadt. Drei Jahre später begann die Lieferung von 42 dreiteiligen Halbzügen des Konsortiums Hanwha-Rotem-Mitsubishi. Von diesen waren 14 Züge als Zweisystemzüge zum Betrieb an der 750-Volt-Stromschiene sowie zum Betrieb an der 25-kV-Oberleitung ausgerüstet. Bei der neuesten Fahrzeuggeneration handelt es sich um 17 bei Hanwha-Rotem gebaute Sechswagenzüge die ab 2012 nach Athen geliefert wurden.

Auch für die M3 ist eine Verlängerung nach Piräus bis zum Dimotiko Theatro geplant, deren Eröffnung aber aus den bereits genannten Gründen noch nicht absehbar ist.

Tram

Das Netz der Straßenbahn umfasst die drei Linien 3, 4 und 5, die im Wesentlichen den

südöstlichen Stadtbezirk erschließen. Die Endpunkte der T-förmigen Strecken sind an den Metro-Haltestellen Faliro der M1, am Parlamentsgebäude, wo Übergang zu den Metrolinien 2 und 3 besteht, und am Badeort Glyfada, wo später auch die Metrolinie M2 enden soll. Entlang der Promenade, begleitet von kleinen Badebuchten und Marinas, verläuft der größte Teil der Strecke an der Athener Ägäis-Küste. Dabei machen die nur noch teilweise genutzten Anlagen der Olympischen Sommerspiele 2004 einen heruntergekommenen Eindruck. Die zweigleisige Ausfahrt zum Depot mit der Hauptwerkstatt befindet sich an der Haltestelle 2nd Ag. Kosma, von dort führen eine 2,5 Kilometer lange Betriebsstrecke zu dem abgelegenen Betriebsgelände. Zum Einsatz kommen 35 bei Ansaldo-Breda gebaute fünfteilige Niederflurtriebwagen vom Typ Sirio, deren Äußeres durch Pininfarina gestaltet wurde. Allerdings gelten die Fahrzeuge bei der Be-

Farbschmierereien an Fahrzeugen sind in Griechenland leider alltäglich: TW der 11. Metro-Lieferserie an der Haltestelle Neratziotissa



Zu den Olympischen Sommerspielen 2004 erhielt Athen wieder eine Straßenbahn: Triebwagen 34 der Linie 5 an der Abzweigung Batis





Malerischer Verlauf der Straßenbahn entlang der Athener Ägäis-Küste

Was blieb von der alten Straßenbahn?

Athen hatte in seiner Vergangenheit ein umfassendes Straßenbahnnetz. Nachdem 1908 das Pferdebahnnetz elektrifiziert wurde, bestand das Meterspurnetz noch bis 1960, bevor dieses durch die O-Busse ersetzt wurde. In Piräus gab es weiterhin eine normalspurige Überlandstraßenbahn, die bis 1977 betrieben wurde. Von ihr stammen die meisten der noch heute erhaltenen Fahrzeuge. Neben den im Athener Eisenbahnmuseum erhaltenen Fahrzeugen gibt es noch einige weitere Wagen. An der Haltestelle Kasomouli steht der Triebwagen 82 als Denkmal und dient dort dem Personal als Pausen- und Aufenthalts-

raum. Die gleiche Aufgabe hat auch ein dazugehöriger vierachsiger Beiwagen, der an der Haltestelle Pikrodafni aufgestellt ist. Leider sind die beiden Wagen durch Graffiti verunstaltet. Auch ist ein Triebwagen der Straßenbahn auf dem Gelände der Metro an der Haltestelle Thissio noch vorhanden, dessen Wagennummer nicht mehr ermittelt werden konnte. Abgestellt hinter Gleismaterialien und Containern macht er einen ziemlich heruntergekommenen Eindruck. Neben den Fahrzeugen liegen in Piräus in der Straße Thermopiton und in Athen in der Makrigianni an der Akropolis noch einige Gleise der alten Straßenbahn.

völkerung als sehr unzuverlässig und es kommt vor, dass die Fahrgäste einen schadhafte Wagen auf freier Strecke verlassen müssen, um dann mit dem Bus wei-

terzufahren. In den nächsten Jahren soll die Straßenbahn in den Hafen von Piräus verlängert werden. Derzeit laufen dort die Arbeiten trotz der Finanzkrise weiter und

ein Großteil der Trassierung wurde bereits abgeschlossen.

O-Bus

Athen besitzt seit 1953 ein umfassendes Obussystem, welches 20 Linien umfasst. Insgesamt 366 Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller fahren auf den inzwischen zusammengewachsenen Obusnetz der Städte Piräus und Athen. Betrieben wird das Netz durch die staatliche OASA Organismos Astikon Synginonion Athinon (O.A.S.A. Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών).

JENS PERBANDT

Zwei Vanhool-Obusse am Parlament; derzeit tragen in Athen 366 Obusse die Hauptlast des ÖPNV auf der Straße



Trotz Baujahr 2004 noch immer futuristisch: TW 10030 und 10031 der Linie 3 begegnen sich an der Haltestelle Eden

AUFNAHMEN: JENS PERBANDT





Passt sie nicht prächtig hierher, die Essener „Schüttelrutsche“ 705, deren Fahrgestelle aus den Jahren 1912 und 1915 stammen, der Aufbau hingegen wurde 1959 gefertigt. Hier passiert er die Haltestelle Triple Z in Katernberg auf dem Weg nach Gelsenkirchen

MICHAEL BEITELSMANN

Nächster Halt: Triple Z

ZZZ – gleich dreimal der letzte Buchstabe des Alphabets – kann das der Name einer Haltestelle sein? Es kann, denn „Triple Z“ bezeichnet ein Gründungs- und Unternehmenszentrum im Essener Stadtteil Katernberg auf dem Grundstück der ehemaligen Schachanlage 4/5/11 der Zeche Zollverein, einer Nebenanlage der bekannten Welterbestätte Zeche Zollverein, die nur rund zwei Kilometer entfernt liegt. Über Jahrzehnte hieß die Haltestelle an dieser Ecke einfach „Nienhuser Busch“, benannt nach der nahe gelegenen Grünanlage. Triple Z klingt da doch viel einprägsamer und vor allem schicker. Aber wie kam es zu dem Namen? Nun, einfallsreiche Wortschöpfer der „New Economy“ gaben der Betreibergesellschaft den gewaltigen Namen ZukunftsZentrumZollverein (in Neudeutsch nur richtig ohne die anscheinend überflüssigen Leerzeichen). Und so war Triple Z geboren. Nach der Gründung des Triple Z im Jahr 1996 wurden die Gebäude der Zechenanlage saniert. Heute arbeiten in den Büros und Produktionshallen über 90 Unternehmer mit rund 600 Mitarbeitern.

Das Gelände liegt an eine der ältesten Straßenbahnstrecken im Ruhrgebiet, der Städte verbindenden Linie 107 (früher 7) zwischen Essen und Gelsenkirchen, die hier das Zen-

trum von Katernberg verlässt und der Stadtgrenze zustrebt. Bezeichnenderweise kreuzen sich dort die Schalker und die Zollvereinstraße, prägende Begriffe für den „Pott“. Betrieben wurde die „7“ lange Zeit als Gemeinschaftslinie der heutigen Essener EVAG mit der BOGESTRA. Heute sind nur mehr Niederflurwagen der EVAG zwischen Essen und Gelsenkirchen unterwegs. Wer typische Zechenhäuser sucht, ist ebenfalls richtig, denn in einigen Nebenstraßen lässt sich das Flair der charakteristischen Arbeitersiedlungen aus dem 19. Jahrhundert noch erleben. Eher aus der Neuzeit stammt hingegen das Gebäude der Katernberger Moschee mit integriertem Lebensmittelmarkt. Überhaupt Katernberg: Der Stadtteil gilt durchaus als problembehaftet; der Strukturwandel und die hohe Arbeitslosigkeit haben deutliche Spuren in der Sozialstruktur hinterlassen.

Wer nostalgisch mit der Straßenbahn unterwegs sein möchte, der kann übrigens auch diesen Abschnitt bereisen: Die verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaften von EVAG und BOGESTRA bieten einmal im Monat stündliche Fahrten mit der „nostalgischen 7“ zwischen den beiden Städten an – von Mai bis Oktober, jeden ersten Samstag im Monat, eine schöne Idee! MICHAEL BEITELSMANN



Serie
Folge 107

Das kleine Magazin über die große Bahn



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

Das Cover für ihre DVD „Die Münchner Tram“



Faszinierende Filme
aus der Welt der Bahn



Die Münchner Tram

Die Trambahn ist in München ein unverzichtbares Verkehrsmittel. Diese DVD zeigt Gegenwart und Vergangenheit des Straßenbahnbetriebs in der bayerischen Landeshauptstadt. Die Variobahn und die Fahrzeugtypen R 2.2 und R 3.3 sind ebenso zu sehen wie die klassischen M- und P-Wagen sowie Veteranen aus der Vorkriegszeit. Fahren Sie mit im Führerstand einer Trambahn, erleben Sie die Arbeiten in der Werkstätte und genießen Sie historisches Filmmaterial aus dem Archiv der Münchner Verkehrsbetriebe.

BAHN EXTRA VIDEO:

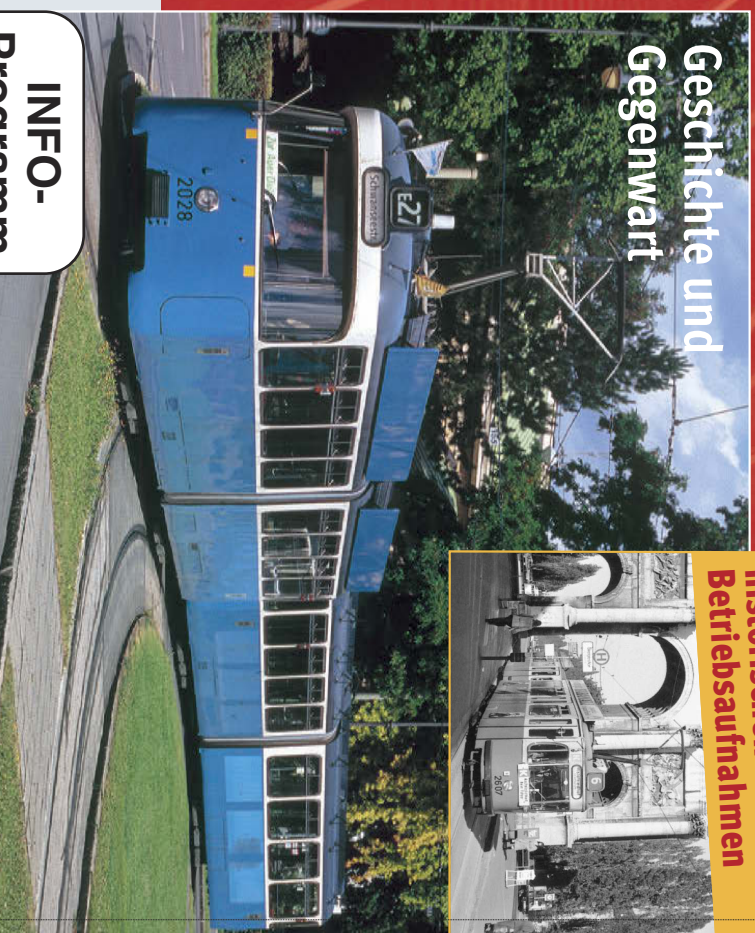
In dieser Reihe finden Sie Eisenbahn-Filme der Extraklasse auf DVD: Erleben Sie die weite Welt des Schienenstrangs in begeisternden Aufnahmen auf DVD, mit komfortabler Menüführung und in unübertroffener Bild- und Tonqualität: Berühmte Lokomotiven und Züge, interessante Eisenbahnen in aller Welt, die schönsten Strecken und Landschaften, sehenswerte Modellbahnanlagen – alles das finden Sie bei BAHN EXTRA VIDEO!

Die Münchner Tram

Die Münchner Tram

Geschichte und
Gegenwart

Mit zahlreichen
historischen
Betriebsaufnahmen



**INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG**

DIE WELT DER EISENBAHN AUF 

Lust auf weitere Eisenbahn-Filme?
DVD-Gesamtprogramm unter www.geramond.de
DIE WELT DER EISENBAHN AUF DVD

ISBN 978-3-89724-670-6



9 783897 246706

 **GeraMond**

 **GeraMond**



Als es noch richtige Winter gab: Im Januar 1990 steht P-Wagen 2037 auf der Fahrt durch das verschneite Neugrünwald an der Haltestelle Parkplatz. Insbesondere an Wochenenden waren früher Einsätze der Kurzgelenkwagen auf der Grünwalder Linie üblich. Im Münchner Trambahner-Jargon werden die Züge übrigens nach dem griechischen Buchstaben als „Pi-Wagen“ bezeichnet

KLAUS WERNER

Gefühlt unsterblich

München: 50 Jahre P-Wagen ■ Wenn Straßenbahnwagen auf ein 50-jähriges Dienstjubiläum zurückblicken können ist das bemerkenswert – vor allem, wenn auch nach einem halben Jahrhundert für die letzten drei Exemplare noch kein Einsatzende abzusehen ist

Als die Kurzgelenkwagen der Baureihe P in den frühen 60er-Jahren für die Münchner Straßenbahn entwickelt wurden, plante man noch, die Innenstadt zu untertunneln und das Netz zur Stadtbahn zu erweitern. Doch bereits vor Auslieferung der ersten beiden Prototypen entschied man sich im Zuge der Bewerbung für die Olympischen Sommerspiele 1972 für ein unabhängiges U-Bahn-System mit Stromschiene. Die geräumigen und leistungsfähigen Fahrzeuge, die auch für einen Tunnelbetrieb vorbereitet wurden, wurden trotzdem ab 1966 in zwei Serien von insgesamt 42 Triebwagen und 38 Beiwagen bestellt, um die alten Vorkriegswagen ersetzen zu können.

Vor 50 Jahren kamen die ersten

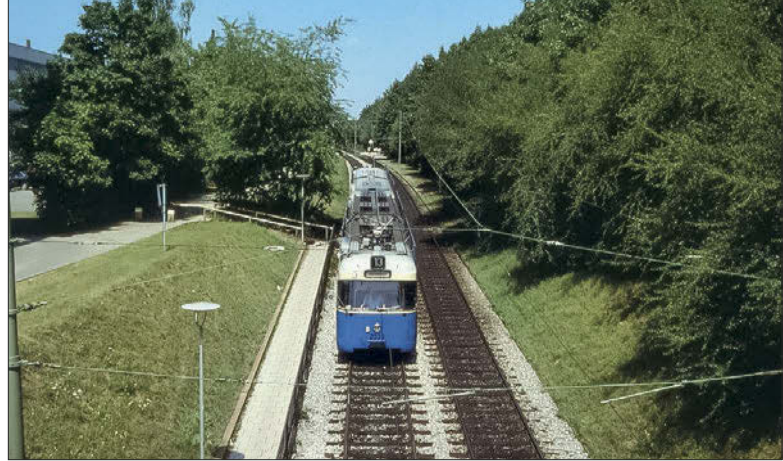
Zwischen 1967 und 1969 wurden die P-Wagen unter der Typenbezeichnung P

Heute verdingen sich die P/p meist auf Verstärkerlinien. Im Herbst 2016 wurden zwei Kurse auf der Linie 21 eingesetzt, hier 2006/3004 bei der Haltestelle Olympiapark West FREDERIK BUCHLEITNER





Frisch ausgeliefert wurden die P-Serienwagen auf der Linie 8 eingesetzt. Am 2. Juni 1968 überquert der P-Zug 2017/3017 den neu gestalteten Karlsplatz/Stachus ARCHIV: FREUNDE DES MÜNCHNER TRAMBAHN-MUSEUMS E.V.



Auf den Zubringerlinien waren kapazitätsstarke Garnituren gefragt. Zwei Jahre vor Stilllegung der modern ausgebauten Linie 13 erreicht am 24. Juli 1991 ein P-Zug der Haltestelle Oberhofer Platz KLAUS WERNER



Bei akutem Fahrzeugmangel auch ohne Beiwagen: „P-Solo“ 2031 am 11. Dezember 2013 auf der Grünwalder Straße FREDERIK BUCHLEITNER



Seit 50 Jahre fast unverändert: der Innenraum des P-Beiwagens 3005 mit den körpergerecht geformten Durofolsitzen LEOPOLD HAPP

3.16/p 3.17 mit den Wagennummern (Tw) 2003-2044 und (Bw) 3003-3040 ausgeliefert. Die Fahrzeuge sollten für einen Zeitraum von 31 Jahren bis zur Auslieferung der ersten Niederflurwagen ab 1990 die letzten neugebauten Straßenbahnen in München bleiben. Ab Oktober 1967 wurden die P-Wagen auf der damaligen Paradelinie 8 (Hasenberg – Fürstenried West) eingesetzt, welche mit ihren stadtbahnmäßig ausgebauten Außenästen im Norden und Südwesten der Stadt den spurtstarken Fahrzeugen ein geeignetes Einsatzgebiet darstellte. Ab Herbst 1968 wurden die Züge auch auf den West-Ost-Linien 19 und 29 zwischen Berg am Laim bzw. Michaelibad (später Neuperlach) eingesetzt. Mit Inbetriebnahme des U- und S-Bahn-Netzes und dem Start des MVV-Tarifverbundes wurde das Trambahnnetz im Mai 1972 umgestaltet: Auf den modern ausgebauten Außenästen wurden kurze Zubringerlinien zu den U- und S-Bahnstationen eingerichtet. Neben der im Norden etwas verkürzten Linie 8 fuhren die P-Wagen ab diesem Zeitpunkt auf den neu geschaffenen Linien 13 (Scheidplatz – Hasenberg) und 24 (Ostbahnhof – Neuperlach). An Sonn- und Feiertagen wurden sie

zudem auf der Verstärkerlinie E25 (Maximiliansplatz – Grünwald) eingesetzt. Mit Verlängerung der U-Bahnlinien U3 und U6 im Süden bis zur neuen Endstation Harras im November 1975 wurde die traditionsreiche Linie 8 eingestellt, die P-Wagen wurden nun endgültig aus der Innenstadt auf die Zubringerstrecken verdrängt, darunter auch auf die angepasste Linie 16 (Lorettoplatz – Fürstenried West).

Rückkehr in die Innenstadt

Mit Inbetriebnahme der zweiten U-Bahnstammstrecke, der Linie U8, im Oktober 1980 kehrten die P-Wagen in die Innenstadt zurück. Die Zubringerlinie 24 in die Trabantstadt Neuperlach wurde zeitgleich eingestellt. Bis 1984 wurden sie nun auch auf der damals neu eingerichteten Durchmesserlinie 14 (Gondrellplatz – St.-Veit-Straße) eingesetzt; mit Stilllegung dieser wechselten sie auf die Linie 19, welche wie heute zwischen Pasing und St.-Veit-Straße fährt. Neben den Linien 13 und 16, deren Auslauf sie größtenteils stellten, wurden sie insbesondere am Wochenende, zeitweise aber auch werktags, auch wieder auf der Linie 25 nach Grünwald eingesetzt. Die

nächsten größeren Änderungen im Einsatz gab es ab 1989, als sie mit Verlängerung der U-Bahnlinie U3 zur Forstenrieder Allee auf der teils parallel verkehrenden Linie 16 nicht mehr benötigt wurden. Stattdessen wurden sie nun auch auf der Linie 18 (Petuelring – Effnerplatz) eingesetzt. Im November 1993 schlug das letzte Stündlein für die Schnellstraßenbahnstrecke der Linie 13 zum Hasenberg, sie wurde durch die einige hundert Meter entfernt parallel verkehrende neue U-Bahnlinie U2 ersetzt. Bereits im Sommer, mit Stilllegung der Linie 26 im Südwesten, wurden sie von der Linie 18 abgezogen und kamen dafür auf die neue Verstärkerlinie 21 (Sendlinger Tor – Hanauer Straße/Westfriedhof). Mit dem Ende des Einsatzes auf der Linie 13 wurden sie zudem auf der Linie 20 eingesetzt, die zwischen Moosach und Effnerplatz fuhr. Im November 1993 wurde zwar der Tiefpunkt der Ausdehnung des Streckennetzes erreicht, politisch wurde allerdings bereits zuvor eine Kehrtwende eingeleitet. Die Straßenbahn sollte nun wieder modernisiert und sogar wieder ausgebaut werden, nachdem insbesondere während der Amtszeit des CSU-Oberbürgermeister Kiesl eine Ab-



Bis 2007 prägten die Großraum-Gelenkzüge die Ost-West-Linie 19 von Pasing nach Berg am Laim. Bis in Jahr 2010 kehrten gelegentlich auf ihre einstige Stammlinie zurück. Am 18. September 2010 nähert sich P-Zug 2010/3005 der Haltestelle Agnes-Bernauer-Straße

FREDERIK BUCHLEITNER

schaffung des Systems angestrebt wurde. Im Jahr 1993 wurden die P-Wagen an Werktagen auf den Linien 19, 20 und 21 eingesetzt. An Wochenenden fuhren sie dagegen auf der Linie 25, die mittlerweile nicht mehr die Innenstadt erreichte, sondern zum St.-Martins-Platz in Giesing umgelenkt wurde.

Ab 1999: R 3.3 nur als Teilersatz

Bereits seit 1994 ersetzten die Niederflurwagen des Typs R 2.2 die dreiachsigen M-Wagen. Im Jahr 1996 wurden nun vierteilige Fahrzeuge des Typs R 3.3 bestellt, welche die hochflurigen P-Gelenkzüge ersetzen sollten. Auf der ein Jahr zuvor wiedereröffneten Tramlinie 17 mussten ab 1997 zur Verstärkung im Wechsel mit Niederflurwagen auch P-Wagen eingesetzt werden. Zwar wurden ab 1999 erstmals P-Wagen planmäßig ausgemustert, trotzdem schaffte man es nicht, wie eigentlich geplant, die P-Züge bis 2001 mittels Einsparungen und Reduzierung der Wartung auch nur zur Hälfte durch R3-Wagen zu ersetzen. Im Sommer 2000 wurden die P-Wagen während einer Baustelle auf einem Inselbetrieb im Westen der Stadt auf verkürzten Ästen der Linien 18 und 19 eingesetzt. Erstmals

fuhren die Wagen dabei teilweise auch ohne Beiwagen im Fahrgastbetrieb.

Langlebig: Die letzten drei Züge

Zwischen 2004 und 2005 konnte der Bestand auf drei Züge reduziert werden, welche allerdings weiterhin auf den Linien 19, 20 und 21 eingesetzt wurden. Im Jahr 2006 endete der planmäßige Einsatz auf der Linie 25, zuvor wurden sie noch vereinzelt an Wochenenden und regelmäßig in den Ferien auf der Überlandstrecke eingesetzt. Im Jahr 2007 endete ihr planmäßiger Einsatz auf der Linie 19, dafür zeigte sich stattdessen meist ein Zug auf der Linie 27. Ein angepasstes Baustellenkonzept dagegen verschaffte den Zügen ab 2006 meist im Sommer umfangreiche Einsätze im ganzen Netz: Auf Baustellenlinien mit spezieller Liniennummer im 30er-Bereich, dafür werden verschiedene Linienäste in der Innenstadt verknüpft, verkehren auch die verbliebenen P-Garnituren. Zudem verkehrte im Jahr 2005 anlässlich der Bundesgartenschau ein bunt beklebter Zug den Sommer über nach und nach auf allen Linien. Die eigentlich als endgültiger Ersatz geplanten Stadler Variobahnen vom Typ S erweisen sich anfangs als Fehlkauf und bescherten den Hochflurern

eine erneute Gnadenfrist, jahrelang nur noch als Partywagen eingesetzte P-Wagen mussten sogar wieder in den Liniendienst. Ab 2011 wurden die Fahrzeuge bei akutem Wagenmangel auf den Linien 15, 17, 21, 22 und 27 sogar vereinzelt ohne Beiwagen eingesetzt. Auf den ab 2012 eingeführten Verstärkerlinien 22 und 28 waren die Garnituren regelmäßig zu sehen. Man versucht ihren Einsatz ab 2013 auf Zusatzlinien zu beschränken, meist sind das die Linien 21 (Westfriedhof – Stachus) und 28 (Scheidplatz – Sendlinger Tor). In ihr 50. Betriebsjahr starten die mittlerweile kultigen P-Wagen erneut mit verändertem Einsatzplan: Ab 9. Januar 2016 werden zwei Kurse in den folgenden Wintermonaten auf der Linie 15 (Max-Weber-Platz – Großhesseloher Brücke) eingesetzt, die dritte derzeit betriebsfähige Garnitur fährt im Schülerverkehr morgens eine Tour entlang der Linie 18 vom Isartor zum Effnerplatz.

Auch die Siemens-Avenios vom Typ T 1 konnten die verbliebenen P-Wagen nicht ersetzen, ab 2012 wurden sie nach den Einsatzproblemen mit den S-Wagen für viel Geld ein weiteres Mal hauptuntersucht und werden auch in den kommenden Jahren unverzichtbar bleiben.

FREDERIK BUCHLEITNER



Gewöhnungsbedürftig: Grundierung zur Anbringung von Totalwerbung für den Vielbeachteten

ALLE BILDER: MAUSOLF

Roland wird zum Riesen

Bremer Exot im Eigenbau: Vom Versuchsträger zum Partywagen ■ Ein ohnehin schon großer Gelenkwagen wurde durch einen Umbau noch größer, da verwundert es nicht, dass er offiziell den Namen „Roland, der Riese“ bekam, unter dem er heute als Partywagen unterwegs ist



Das vierachsige Ursprungsfahrzeug 561 mit bereits verschweißten Fahrwerksaussparungen in Gröpelingen auf der Linie 2 mitsamt passendem Gelenk-Beiwagen

Von 1973 bis 1977 erhielt die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) insgesamt 61 Stadtbahn-Gelenktriebwagen und 58 dazugehörige Beiwagen, die von der Firma Wegmann in Kassel hergestellt wurden. Wagen 561 gelangte als letztes Fahrzeug 1977 zur Auslieferung. Er fuhr ursprünglich zu Erprobungszwecken mit einer von der Serie abweichenden elektronischen Steuerungstechnik und wies in der Karosserie Aussparungen an den Drehgestellen auf, wodurch ein anderer Fahrzeugeindruck als bei den übrigen Einheiten entstand. Im Rahmen einer Fahrzeugtaufe erhielt der Wagen den in Bremen besonders prominenten Namen „Roland“.

Roland als Versuchsträger

Ende 1985 wurde „Roland“ als Versuchsträger auserkoren. Mit Blick auf in Bälde anstehende Fahrzeugneubeschaffungen, die

Die Fahrzeug-Daten von (3)561

	Originalzustand (4x)	Umbauzustand (6x)
Baujahr/Umbaujahr	1977	1986
Länge über Stirnwand	16,7 m	25,05 m
Gewicht	21 to	28,5 to
Sitzplätze	44	67 (20 im Partywagen)
Stehplätze	94	140 (70 im Partywagen)

nicht mehr in klassischer Weise als Trieb- und Beiwagenzug ausgeführt sein sollten, verlängerte man ihn zur Untersuchung des Fahrverhaltens in den eigenen Werkstätten unter Zuhilfenahme eines halben Stadtbahnbeiwagens sowie mittels einiger Umbauten in Karosserie und Technik zum Dreiteiler. Aus dem vierachsigen „Roland“ war auf diese Weise im Herbst 1986 der sechssächsige „Roland, der Riese“ geworden. Zum ersten Mal verkehrte damit ein sechssachsiger Triebwagen in Bremen.

Ein zweiter Riese kommt

Er blieb nicht alleine – und dann doch wieder: 1989 verwendete man wiederum im Eigenbau das B-Teil des für den ersten Umbau benutzten Beiwagens 758 als Erweiterung für den Wegmann-Triebwagen 560; es entstand ein dem 561 baugleiches Fahrzeug, das sich lediglich im Federungssystem unterschied. Dieser Umbau wurde 2006 – nachdem er kurzzeitig noch als „Kulturbahn“ unterwegs war – ausgemustert.

Zukunft als Partywagen

„Roland, der Riese“ dagegen gehört nach wie vor zum Wagenpark der BSAG und dürfte heute der wohl beliebteste Straßenbahnwagen des Hauses sein: Hier zahlt meistens nur einer und der Rest der Fahrgäste fährt umsonst! Als Partywagen ist er seit 2004 auf allen Strecken des Netzes unterwegs und zu bestimmten Hochzeiten des organisierten Vergnügens, wie des Bremer

Ein Blick auf die Bar, die sich im ersten Fahrzeugteil befindet



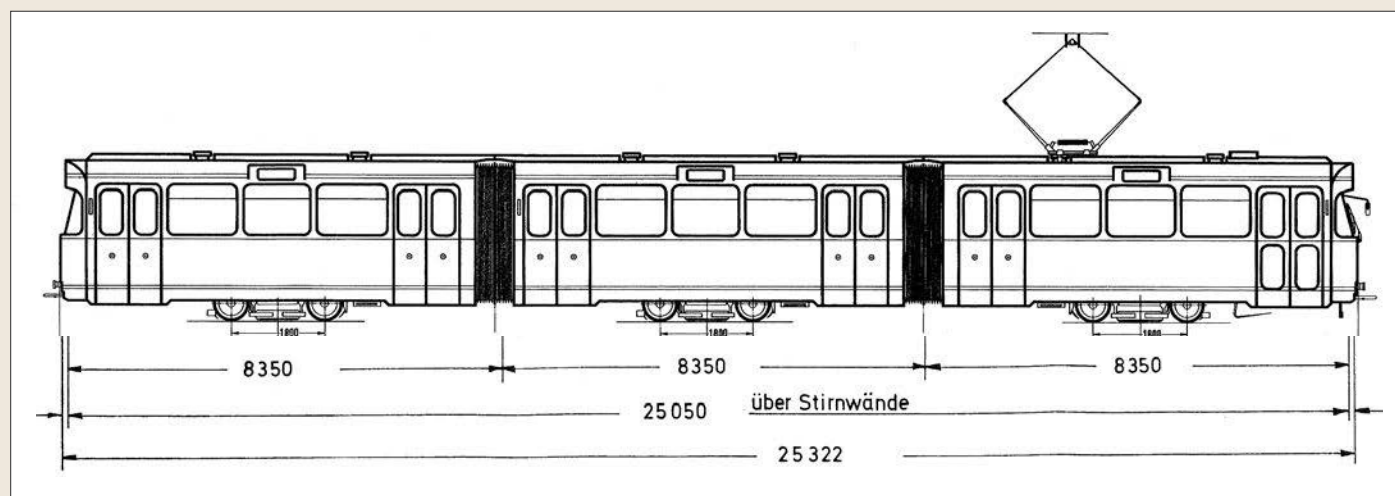
Neue Aufgaben ab 2004: Klargemacht zur nächsten Party-Tour steht der farbenfroh lackierte 3561 vor den Hallen in Sebaldsbrück

AUFNAHMEN: ANDREAS MAUSOLF

Freimarkts, oft weit im Voraus ausgebucht. Als Partywagen bietet er allen für Feierlichkeiten notwendigen Komfort. In variabler Anordnung stehen 20 Sitzplätze und 70 Stehplätze zur Verfügung. Eine großzügige Bar, Tanzfläche und Toiletten lassen „Ro-

land, der Riese“ zur vollwertigen, rollenden Gaststätte oder Diskothek werden. Auch über 30 Jahre nach seinem Umbau ist der Exot im Wagenpark somit häufig unterwegs – und das mit grundsätzlich gutgelaunten Fahrgästen ...

ANDREAS MAUSOLF





Neue Heimat für drei Mülheimer Wagen ■

Der Verkehrsbetrieb im nordpolnischen Elbing war im Jahr 2016 wieder auf Shoppingtour in Deutschland und setzt mittlerweile drei M8C aus Mülheim an der Ruhr ein. Obwohl die Wagen schon 40 Jahre auf dem Buckel haben, sind sie Teil einer Modernisierungsstrategie, um den Betrieb fit für die Zukunft zu machen

Drei Fahrzeuge zur Modernisierung des Wagenparks würden in größeren polnischen Betrieben wie in Lodz, Krakau oder Danzig kaum auffallen. In Elbing (Elbląg) ist das anders: Der Meterspurbetrieb gehört zu den kleineren im Lande, ZKM Elbląg betreibt auf 15 Kilometern fünf Meterspurlinien. Und da merken die Fahrgäste schon eher, wenn plötzlich „neue“ Wagen im Netz am kleinen Flüsschen Elbląg unterwegs sind.

So wie die drei Mülheimer M8C, die der Verkehrsbetrieb Anfang 2016 im Ruhrgebiet gekauft hat. Durch die Auslieferung der 15 NF2 von Bombardier sind die soliden M8C in Mülheim ausgemustert worden, kurze Zeit später stand schon der Tieflader auf dem Hof und hat die Wagen 271, 274 und 276 nacheinander abgeholt. Damit war Mülheim nach 40 Jahren M8-freie Zone, in

Elbing sind die Fahrzeuge dafür jetzt in guter Gesellschaft: Im Jahr 2013 hatte der Betrieb bereits drei M8C aus Augsburg gekauft, diese aber vor dem Einsatz bei Modertrans in Posen mit einem niederflurigen Mittelteil, neuen Fronten, modernerem Innenleben und frischem grün-gelb-schwarzen Hauslack aufmöbeln lassen.

So erinnert heute fast nichts mehr daran, dass diese M8C früher mal in Augsburg zuhause waren. Was man von den Mülheimer M8C nicht behaupten kann: Um die Jahrtausendwende waren die M8S 271–276 bereits aufwändig modernisiert worden, dabei erhielten sie unter anderem auch ihre moderne Chopper-Steuerung, daher kommt das „C“ in M8C.

Für den Verkehrsbetrieb ZKM Elbląg war deshalb erst einmal wichtig, dass die Mülheimer Wagen so schnell wie möglich



Die Werbefolien fehlen, die Wagennummer hat sich geändert – aber ansonsten sieht Wagen 874 noch aus wie in Mülheim. Vor gut einem Jahr fuhr er noch auf den Linien 102, 104 und 112, jetzt ist er meist auf der Linie 4 zu sehen

ALLE FOTOS: CHRISTIAN LÜCKER

zum Einsatz kommen – ohne aufwändige Modernisierung.

Fast wie früher: Gelbe Mülheimer M8C

Darum hat sich die Werkstatt alle drei M8C im Sommer vorgeknöpft und alle nötigen technischen Änderungen vorgenommen. Im Inneren hängen neue Haltestellenanzeigen und Ticketentwerter, das Bedienpult wurde leicht angepasst. Bei Wagen 276 wurde die rote Vollwerbung für „König Pilsener“ abgezogen und zum Vorschein kam der klassische gelbe Lack, den die Wagen schon in ähnlicher Version getragen haben, als sie 1976 nach Mülheim ausgeliefert wurden. 274 verlor zumindest seine Beschriftungen und ist mit der grünen Grundfarbe seiner ehemaligen „Wohnungsbau“-Vollwerbung im Einsatz, 271 war schon im gelben Mül-



M8C in Elbing

Der Mainzer GT6 243 fuhr ursprünglich mal in Heidelberg und ist noch als letzter GT6 in Elbing noch betriebsfähig. M8C 871 rückt aus dem Depot zu einer Schülerfahrt aus



Willkommen in Elbing! Vieracher im Linienbetrieb haben die Mülheimer M8 zuletzt vor rund 20 Jahren gesehen, an der Endstelle Druska genießt der ehemalige M8C 271 auf Linie 4 die Morgensonne neben einem polnischen Konstal-Vieracher

Augsburger sind jetzt „echte“ Elbinger

Man kann es nicht anders sagen: Die Augsburger M8C gehen mit ihrem neuen Look als „echte“ Elbinger Straßenbahnen durch, als wären sie nie woanders im Einsatz gewesen. Selbst die Augsburger Eigenart, M8C mit Tür im Mittelteil, fällt durch das

Niederflurmittelteil nicht mehr auf. Hinter den drei Wagen 803, 610 und 812 verbergen sich die Augsburger Wagen 8003, 8010 und 8012. Sobald die drei Mülheimer M8C modernisiert sind, sollen sie am Ende genauso aussehen wie die Augsburger.

heimer Lack nach Elbing gekommen. Die Wagennummern haben sich in 871, 874 und 876 geändert. So sind die Mülheimer seit dem 1. September für den Fahrgastbetrieb zugelassen und kommen meistens auf den Linien 1 oder 4 zum Einsatz. Den Fahrgästen gefallen die „neuen“ Bahnen ganz offensichtlich, gelobt wird unter anderem der freundliche, gelbe Lack. Trotzdem möchte ZKM Elbląg die Wagen über kurz oder lang gerne modernisieren, danach würden sie wohl so aussehen wie die Kollegen aus Augsburg und ihr Mülheimer Erscheinungsbild komplett verlieren. Denn für den Verkehrsbetrieb ist es wichtig, die Straßenbahnen nach und nach mit Niederflurwagen zu bestücken, damit die Tram neben den meist schon niederflurigen Bussen nicht irgendwann „alt“ aussieht. Bisher hat ZKM Elbląg immerhin schon sechs dreiteilige Niederflurwagen des polnischen

Herstellers PESA gekauft, gleichzeitig sind aber auch noch rund 15 Konstal-Vierachser im Einsatz, die zwar verhältnismäßig gut gepflegt sind, aber selbst in Polen eher als „Klapperkisten“ gelten, sofern sie nicht aufwändig modernisiert werden. Von solchen Plänen scheinen die Verantwortlichen in Elbing abzusehen.

Niederflur in die Spur

Wenn die Mülheimer die Modernisierung erst einmal „hinter sich“ haben, dann stehen wenigstens schon zwölf niederflurige Straßenbahnen im Einsatz. Grundsätzlich möchte der Verkehrsbetrieb drei weitere M8C aus Deutschland beschaffen und modernisieren – aber am Ende ist natürlich alles eine Frage des Geldes. In den vergangenen Jahren ist viel Geld – zu einem großen Teil auch aus EU-Fördertöpfen – in die

Modernisierung der Gleise und Haltestellen geflossen. Es gibt zwar bis heute einige eingeleiste Abschnitte oder Stellen, an denen es auf den Gleisen ordentlich „poltert“, aber grundsätzlich hat die Stadt erkannt, dass die Straßenbahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel erhaltenswert ist und gefördert werden muss. In den vergangenen Jahren waren deshalb auch weite Teile des Netzes außer Betrieb, teils waren die Bautrupps an mehreren Stellen gleichzeitig beschäftigt, um die abgefahrenen Gleise zu ersetzen und neue Haltestellen zu bauen. Aus allen Gesprächen vor Ort wird klar: Die Mülheimer M8C haben jetzt eine Heimat, in der – anders als in Mülheim – die Zukunft der Straßenbahn nicht infrage gestellt wird. Neben den großen Investitionen der jüngsten Vergangenheit, gehen die Planungen sogar in Richtung Ausbau: In der Innenstadt zweigt seit einigen Jahren bereits eine kurze Strecke als Bauvorleistung von den Linien 3 und 5 ab. Ziel ist es, eine Innenstadt-Umfahrung zu bauen, also eine direkte Verbindung zwischen dem östlichen Zentrum und der Strecke zur Elbinger Höhe der Linien 2, 4 und 5. Die Chancen dafür stehen mittlerweile gut.

Der dritte im Bunde: Der M8C 276 hat seine rote Vollwerbung verloren, zum Vorschein kam das gelbe Mülheimer Lackschema. Als 876 ist der Wagen auf Linie 1 im Einsatz – und zwar dort, wo zu deutschen Zeiten die im Jahre 1895 eröffnete 1 endete



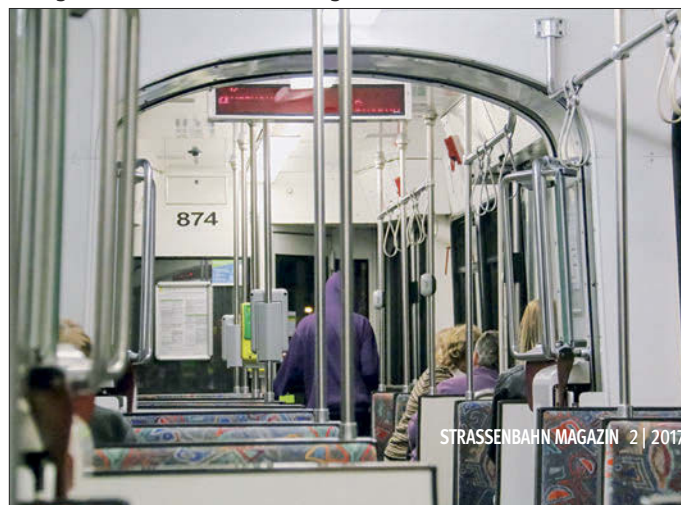
Man muss schon wissen, dass dieses Fahrzeug mal der Augsburger M8C 8010 war. Umfassend modernisiert und attraktiv lackiert startet er als 810 seine Tour auf der Elbinger Höhe



Das Rätsel um die Mainzer GT6

Aber was machen eigentlich die Mainzer GT6? Der Verkehrsbetrieb in Elbing hatte ja schließlich im Jahr 1996 mal 19 dieser Klassiker aus Mainz gekauft, sogar direkt drei Bauarten: sechs Zweirichtungs-GT6 von Westwaggon, sechs Zweirichtungs-GT6 von Düwag und sieben Einrichtung-GT6 von Düwag. Die Fahrzeuge haben jahrelang gute Dienste geleistet, sind sogar teilweise noch in den aktuellen Unternehmensfarben lackiert worden. Doch ab 2012 wurde es langsam stiller um die Wagen: Der Wagen 229 hatte wegen eines technischen Defekts gebrannt und wurde verschrottet, die anderen Mainzer GT6 wurden daraufhin vorsorglich abgestellt. Ohnehin waren die Mainzer mittlerweile auf einem geschrumpften Netz im Einsatz, weil durch

Im Inneren haben die ehemaligen Mülheimer M8C eine neue Haltestellenanzeige bekommen – den Notruftknopf halten viele Fahrgäste auch in Elbing für eine Haltewunschaste, genauso wie die Mülheimer früher



Modernisierungen einige Abschnitte nicht nutzbar waren, im Sommer 2013 waren letztlich nur noch die Strecken zwischen dem Depot und den Endstellen Druska und Saperow im Südosten der Stadt befahrbar. Für die GT6 gab es also schlichtweg keine Aufgaben mehr.

Einige Zeit war für Beobachter in Deutschland also unklar, ob die GT6 nach Wiederinbetriebnahme des ganzen Netzes noch mal aus dem Depot ausrücken würden oder ob es das dann war mit den altherwürdigen Schätzchen in Elbing. Kurzum: Das große Comeback gab es nicht, die noch nicht verschrotteten GT6 wurden größtenteils ausgeschlachtet, weil die Konstal-Vierachser mittlerweile nur noch einzeln fahren und dadurch genügend Wagen vorhanden sind. Aber einer der GT6 hat bis heute „überlebt“: Wagen 243!

Der 243 wurde 1961 bei der Heidelberger Straßenbahn in Betrieb genommen und gelangte zehn Jahre später nach Mainz. In seinem dritten Heimatbetrieb Elbing war er zuletzt immer mal wieder aushilfsweise im Fahrgastbetrieb zu sehen, nämlich dann, wenn eben doch mal wieder ein fassungsstarker Wagen gebraucht wurde. Als eiserne Reserve und für den Fall des Netzausbaus wird der Wagen nach aktuellen Plänen erst



Die Elbinger stehen auf das Mülheimer Gelb – es sieht ja auch einfach chic aus. In seinem 40. Dienstjahr fährt der M8C 871 durch das Stadtzentrum von Elbing

einmal erhalten bleiben, möglicherweise sogar ein zweiter GT6 – und das im stolzen Alter von mittlerweile 55 Jahren! Stellt man dann die jüngsten Neuzugänge mal zum di-

rekten optischen Vergleich neben den GT6, ist es fast unglaublich, dass die Mülheimer M8C „nur“ 15 Jahre jünger sind ...

CHRISTIAN LÜCKER

Spannende Reisen durch regionale Bahngeschichte



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

Geschichten vor Ort

SUTTON

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

Autoren gesucht!
Ihre Leidenschaft ist die Eisenbahn und Sie sind Kenner »Ihrer« regionalen Bahn?

Mein auf
www.suttonverlag.de/wir-suchen-autoren.html
Lektorat@suttonverlag.de
Tel: 0361 - 22 16 80

Die drei neuen Robel-Gleiskraftwagen nebeneinander im Betriebshof West ALLE FOTOS: ROLF HAFKE



Moderne Arbeitsbienen

Neue Arbeitsfahrzeuge für Köln ■ Die Kölner Verkehrsbetriebe KVB haben ihren Arbeitswagen-Fuhrpark weitgehend erneuert und setzen jetzt auf eine ganze Flotte neuer Gleiskraftwagen und Transportwagen von Robel aus dem bayerischen Rosenheim

Die KVB beschäftigt sich seit 2010 damit, neue Schienenfahrzeuge für die Gleisbau-Abteilung zu beschaffen. Nach einer ersten Ausschreibung, die zurückgezogen wurde, hat dann 2014 der Gleisbau-Produzent Robel den Auftrag erhalten. Für zehn Millionen Euro wurden drei Gleiskraftwagen und fünf unterschiedliche Transportwagen bestellt, die alle nach BO-Strab plus EBO derzeit zugelassen werden. Diese Zulassung müssten beide bald abgeschlossen sein, sagte Herr Theissen von der Gleisbau-Leitung der KVB dem Strassenbahn Magazin.

Die drei Triebwagen kosten 6,2 Millionen Euro, die fünf Anhänger nochmals 3,8 Millionen Euro inklusive unterschiedlichen Ausstattungen bis hin zu einem kompletten Hochdruck-Spül- und Vakuumsystem auf dem noch nicht abgelieferten Wagen 6614. Die Gleiskraftwagen verfügen ausschließlich über einen hydrostatischen Diesel-Antrieb mit 390 kW Leistung, sind bis zu 60

km/h schnell und können in beiden Richtungen fahren. Die Zuladung pro Fahrzeug ist unterschiedlich, im allgemeinen zwischen 16,8 (Niederflurwagen) und 18,2

Tonnen (inklusive Aufbauten), auf dem Kraftwagen mit Kran können zwei Tonnen, auf dem ohne Kran fünf Tonnen zugeladen werden.

Neue KVB-Transportfahrzeuge von Robel

Nummer	Fahrzeug	Type	Länge	Breite
6311 Agrippina	Gleiskraftwagen mit Kran	54.17	14.400	2.632
6312 Colonia	Gleiskraftwagen mit Kran	54.17	14.400	2.632
6313 Claudia	Gleiskraftwagen ohne Kran	54.17	14.400	2.632
6611	Niederflurwagen	55.70/2	15.000	2.632
6612	Niederflurwagen	55.70/2	15.000	2.632
6613	Schientransportwagen	55.70/3	19.900	2.632
6614	Transportwagen Reinigung	55.70/5	15.000	2.632
6615	Schotterlore	55.70/4	15.000	2.632

6311 bis 5313: Drehzapfenabstand 8,50 m bis 25 m-Radius, max. 60 km/h (beide Richtungen),
 6611 + 12: Rahmenoberkante (RO) Niederflurbereich: 459 mm;
 6613: Rahmenoberkante (RO) Plattformbereich: 1.120 mm;
 6614: Rahmenoberkante (RO) Plattformbereich: 1.120 mm;
 6615: Rahmenoberkante (RO) Plattformbereich: 1.120 mm



Somit sollen künftig alle Materialien und Ausrüstungen bei Bau-, Transport-, Gleisbau- und Fahrleitungsbau-Tätigkeiten in eigener Regie gefahren werden statt mit Lastkraftwagen und anderen Fremdfahrzeugen. Dabei können niveaugleich sowohl Niederflur-Bahnsteige – auch im Tunnel – und Hochflurbahnsteige angefahren und dort direkt entladen werden.

Vielseitig einsetzbar

Der Einsatz des neuen Transportsystems ermöglicht eine größere Flexibilität als die bisherige Bahnbauflotte. Mit den acht Fahrzeugen lassen sich bis zu 16 unterschiedliche Zugkombinationen bilden, die für jeden Einsatzzweck zusammengestellt werden können. Alle Fahrzeuge sind miteinander kuppelbar. Durch die Dieselmotoren der Gleiskraftwagen können die Bauzüge auch in stromfreien Netzabschnitten fahren. Die besonders umweltfreundlichen Dieselmotoren mit dem europäischen Standard Stage IV ermöglichen auch den Einsatz in der U-Bahn. Während der Präsentation der Fahrzeuge am 23. Oktober 2016 wurden die Gleiskraftwagen auf die Namen Agrippina (6311), Colonia (6312) und Claudia (6313) getauft.



OBEN 6313, der Arbeitstriebwagen ohne Kran, zeigt sich hier bei einer Demonstration als Schlepptriebswagen

LINKS Im Kölner Betriebshof West in der Scheidtweilerstraße wurden die neuen „Arbeits-tiere“ offiziell präsentiert



LINKS Was macht denn die bayerische Blaskapelle vor dem 6311 auf der InnoTrans? Robel ist ein Hersteller, der im oberbayerischen Rosenheim zu Hause ist!

UNTEN Ein Blick auf die Kranseite des Wagens 6311 zeigt die umfangreiche und komplexe Technik des modernen Arbeitsfahrzeugs

Letzte Altbau-Fahrzeuge

Das neue Transportsystem ersetzt ein altes System aus dem Jahr 1972. Zu dieser Flotte gehören eine Rangier-Diesellokomotive, eine Schotterlore, zwei Universalanhänger und ein Schienenlangwagen, die nun aus dem Betrieb genommen werden.

Im weiteren Einsatz sollen lediglich der Gleispflegewagen 6405 (1999 Umbau aus zwei Düwag-Achtachsern zum Zweirichtungs-Sechssachser!) und die Elektrolok 6001 sowie der Schleif-(Steuer)wagen 6701 (beide von Gmeinder, Bj. 1985/95) verbleiben. Die Ellok soll nicht mehr mit Materialtransporten „blockiert“ werden, sie wird künftig nur noch zur Bildung des Schleifzuges herangezogen.

ROLF HAFKE





Ein & Jetzt

Der Hauptbahnhof war und ist Endstelle für die Straßenbahnlinien 1 und 2 der meter-spurigen Halberstädter Straßenbahn. Die im September 1990 entstandene große Aufnahme zeigt einen wendenden Gotha-Zug vor dem eigenartig modern und hässlich zugleich wirkenden Empfangsgebäude des DR-Bahnhofs. Des Rätsels Lösung: Das aus dem 19. Jahrhundert stammende Gebäude hatte zwischen 1968 und 1970 anlässlich des 20. Jahrestages der DDR eine Fassade aus Wellblech, was dem Gebäude im Volksmund den Namen „Sardindose“ einbrachte. Die gut 20 Jahre später entstandene kleine Aufnahme zeigt, dass man diese Bausünde wieder revidiert hatte: Der Bahnhof zeigt sich nach Abbau der Verkleidung und sorgsamer Restaurierung wieder in prächtigem Zustand. Und auch die Straßenbahn präsentiert sich ganz anders, jetzt in Form zweier Leoliner, die heute die Hauptlast des Verkehrs in der Stadt am Harzrand tragen.

TEXT UND BILDER: ALFRED SPÜHR







Die Reutlinger Linie 2 endete ab 1968 stadtseitig in der Wilhelmstraße am Karlsplatz, der GT 4 wird gleich als Linie 2 nach Pfullingen losfahren

WOLFGANG MEIER

Ein Trio auf Wanderschaft

Reutlingens GT 4 in Stuttgart und Ulm ■ Betriebseinstellungen von Straßenbahnbetrieben sorgten in den 70er-Jahren für zahlreiche Verkäufe von altbrauchbarem Fahrzeugmaterial an andere Betriebe. Dies betraf auch die drei Reutlinger GT 4, einst Stolz des kleinen Betriebes

Anfang der 1960er-Jahre war der kleine württembergische Straßenbahnbetrieb in Reutlingen, zirka 40 Kilometer südlich von Stuttgart gelegen, noch nicht einstellungsbedroht. Ja es sah sogar so aus, dass er noch eine längere Zukunft vor sich hat. So wurde im Jahr 1964 eine zirka 1,2 Kilometer lange Neubaustrecke zum Neubaugebiet Hagen an der nördlichen Stadtperipherie eröffnet. Sie zweigte von der Strecke der Linie 3 bei Orschel ab. Die neue Linie 4 begann in der Innenstadt am Karlsplatz, und führte über Orschel nach Hagen. Zum Betrieb dieser

neuen Linie beschaffte man von der Maschinenfabrik Esslingen drei GT-4-Triebwagen nach Stuttgarter Vorbild. Da in Reutlingen nicht überall Endschleifen vorhanden waren, wurden Zweirichtungsfahrzeuge bestellt. Auch hatten sie mit 220 kW eine etwas höhere Motorleistung als die Stuttgarter Brüder. Sie erhielten die Nummern 59–61 und standen bei der Eröffnung der Hagerer Strecke auf der Linie 4 zur Verfügung. Die ME lieferte zur Behängung dieser GT 4 auch noch zwei Beiwagen des zweiachsigen Typs B 2 im Jahr 1964 mit aus. Dies waren übrigens die letzten in die alte

Bundesrepublik neu gelieferten zweiachsigen Beiwagen.

Zehn Jahre in Reutlingen

Die neuen GT 4 wurden anfangs fast ausschließlich auf der Linie 4 eingesetzt und zwar als Einzelfahrer und im Berufsverkehr behängt mit einem B-2-Beiwagen. Es gab eine Option über zwei weitere dieser Triebwagen. Auch dachte man darüber nach, nochmals fünf Stück davon anzuschaffen, es waren also insgesamt zehn Stück vorgesehen. So hätte man die Möglichkeit gehabt, die noch verwendeten Vorkriegsfahrzeuge



Reutlingens GT 4



OBER Ein sehr harmonisches Erscheinungsbild: Am 17. Juli 1982 wartete der Tw 11, behängt mit dem Beiwagen 21, am Stadion auf seinen nächsten Einsatz

JÜRGEN JAESCHKE

LINKS Abschied aus Stuttgart: Der Tw 59 wird im Frühjahr 1982 in Möhringen verladen, um nach Ulm überführt zu werden

OTTO LINK/SAMMLUNG SHB

auszumustern. Leider blieb es bei den drei Fahrzeugen. Mit den weiteren Fahrzeugen hätte man die Reutlinger Straßenbahn möglicherweise retten können.

Ab 1966 drehte sich der Wind gegen die Straßenbahn. Mit einem Gutachten wurde die Einstellung vorgeschlagen. Die Stadtverwaltung akzeptierte dieses Gutachten, und unternahm nun Schritte in diese Richtung. Als erstes traf es die Strecke nach Betzingen, die im Sept. 1967 vorläufig, wie es hieß, eingestellt wurde.

Nun standen Bauarbeiten auf dem zentralen Karlsplatz in der Stadtmitte an. Bei diesen Arbeiten störten die hier vorhandenen Straßenbahnschienen. So trennte man an dieser Stelle das Straßenbahnnetz, es entstanden zwei separate Netze. Zum einen das Nordnetz mit den Linien 3 und 4 sowie das Südnetz mit den Linien 1 und 2. Natürlich gab es das Versprechen, die beiden Teilnetze nach Beendigung der Bauarbeiten wieder zu verbinden, doch das blieb Wunschdenken. Das Nordnetz wurde im Mai 1970 zum letzten Mal auf der Schiene bedient. Die neue Strecke nach Hagen war somit nur sechs Jahre in Betrieb. Die drei GT 4 wurden vor der Netz-



Letzte Heimat Ulm: Ohne Beiwagen war der Tw 13 am 10. August 1987 in der Söflinger Straße unterwegs, wenig später wurden die Reutlinger durch Stuttgarter GT4 abgelöst

JÜRGEN JAESCHKE



Am 20. Juli 1983 hatte der aus Reutlingen stammende Tw 11 den Beiwagen 29 im Schlepp, als er durch die Söflinger Straße rollte
JÜRGEN JAESCHKE

trennung noch auf das Südnetz verbracht, es war offensichtlich damals schon klar, dass dieses länger betrieben wird. Sie wurden nun hier verwendet, wobei der Schwerpunkt des Einsatzes die Linie 2 nach Pfullingen war. Auch hier erfolgte der Einsatz als Einzelfahrer oder mit einem Beiwagen behängt. Auf Linie 1 waren sie nur selten zu sehen. Bald wollte man sich auch von den restlichen Schienenstrecken trennen. Dies gelang vier Jahre später, die letzte Straßenbahn in Reutlingen war am 19. Oktober 1974 unterwegs.

Die GT 4 waren also lediglich zehn Jahre im Einsatz und waren deshalb noch nicht am Ende ihrer wirtschaftlichen Lebenszeit. Sie hätten noch einige Jahre in Reutlingen problemlos verkehren können. Nach der Einstellung verblieben sie in der Eninger Wagenhalle abgestellt und warteten auf bessere Zeiten. Es gab hin und wieder Bewegungsfahrten auf den noch vorhandenen Schienen im Betriebshofvorfeld.

Was will Stuttgart mit den Wagen?

Im Jahr 1976 wurden die Stuttgart Straßenbahnen auf diese Fahrzeuge aufmerksam. So wurden alle drei GT 4 von den SSB übernommen und nach Möhringen in die Hauptwerkstatt überführt. Die offizielle Begründung für die Übernahme war, dass man Zweirichtungsfahrzeuge für Baustellenverkehre und sonstige Sonderfälle zur Verfügung haben wollte. Mittlerweile ist jedoch der wahre Grund dafür bekannt. Die SSB hatten ja auch die Betriebsführung für die Straßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf (END) inne. Man war damals bestrebt, auch diesen Straßenbahnbetrieb einzustellen. Im Fall dass man diese Einstellung nicht realisieren konnte, wollte man diese modernen Fahrzeuge in der Hinterhand haben, um sie dann dort einzusetzen. In Möhringen erhielten die Fahrzeuge dann eine Inspektion und waren einsatzbereit gewesen. Man brachte sie allerdings in die kleine und abgelegene Depothalle nach Gerlingen, also in die hinterste Ecke des SSB-Stre-

ckenetzes. So verfielen sie nun in einen Dornröschenschlaf und erlebten dort 1978 die Einstellung der END.

Erst danach wurden sie zur Entnahme von Ersatzteilen freigegeben. Als einzige derartige Maßnahme wurden die Seitenscheiben ausgebaut. So könnte man diese weit entfernte Abstellung als Vorteil sehen, sonst wäre wohl noch mehr ausgebaut worden.

Letzte Heimat Ulm

Durch den Neubau der Straßenbahnstrecke in Ulm vom Stadion zur Donauhalle im Jahr 1980 gab es dort einen enormen Fahrgastzuwachs. Dies war auch im Zusammenhang mit der Ausrichtung der Landesgartenschau von Baden-Württemberg in der Friedrichsau zu sehen. So stellte man fest, dass der vorhandene Fahrzeugpark zum Betrieb der einzigen Straßenbahnlinie nicht ausreicht. Man musste sogar einzelne Straßenbahnkurse mit Gelenkbussen bedienen. Es wurde also bei der SSB vorgeschlagen, um abzuklären ob von dort gebrauchte Triebwagen erhältlich sind. Die Antwort war, dass Fahrzeuge aus dem laufenden Betrieb noch nicht entbehrlich sind. Es wurden DoT-4-Doppelgelenktriebwagen ins Gespräch gebracht, die jedoch nicht den Beifall der Ulmer Verantwortlichen erhielten. Allerdings erinnerte man sich dann an die abgestellten Reutlinger GT 4. Man wurde handelseinig, und die Ulmer Stadtwerke übernahmen alle drei Fahrzeuge.

Die kleine Ulmer Werkstatt machte nun eine Generalüberholung und baute neben weiteren Arbeiten einen Führerstand sowie die linksseitigen Türen aus. Sie wurden also zu Einrichtungsfahrzeugen. Es stellt sich jedoch die Frage, warum sie nicht als Zweirichtungsfahrzeuge belassen wurden, man wäre so flexibel gewesen. Die Inbetriebnahme zog sich wegen den begrenzten Werkstattkapazitäten über zwei Jahre hin. Als erster wurde im Juni 1982 der ehemalige Tw 60 als Tw 11 in Betrieb genommen, im Januar 1983 folgte Tw 59 als Tw 12 und zuletzt im April 1984 der

Tw 61 als Tw 13. Die Fahrzeuge wurden einzeln erst nach Ulm überstellt, nachdem das Vorgängerfahrzeug betriebsbereit war. Somit war die Ulmer Straßenbahn der fünfte Verkehrsbetrieb, der GT 4 einsetzte. Auch begann hiermit im letzten Straßenbetrieb der alten Bundesrepublik das Gelenkwagenzeitalter.

Stuttgarter GT 4 ersetzen die Reutlinger

Der Einsatz erfolgte auf der einzigen noch vorhandenen Straßenbahnlinie, also der Linie 1. Auch hier erfolgte der Betrieb als Einzelfahrer sowie behängt mit einem zweiachsigen Beiwagen. Es war übrigens der gleiche Beiwagentyp B 2 wie schon zur Reutlinger Zeit, jedoch stammten die Ulmer ursprünglich aus Stuttgart. Im Lauf des Jahres 1987 wurde in Ulm der Beiwagenbetrieb eingestellt, sodass nur noch einzeln fahrende Triebwagen unterwegs waren. Es wurde festgestellt, dass dieser Fahrzeugtyp für die Betriebsverhältnisse in Ulm geeignet ist. Als sich deshalb 1986 nun die Möglichkeit bot, originale Stuttgarter GT 4 zu übernehmen, griff man zu und übernahm solche Fahrzeuge. Die Stuttgarter waren durch die fortschreitende Stadtbahn-Inbetriebnahme jetzt frei geworden. Allerdings war es sinnvoll, bei dem kleinen Betrieb einen einheitlichen Fahrzeugpark zu haben. Die Reutlinger wichen von den Stuttgartern in einigen technischen Dingen ab. So ersetzte man 1988 auch die Reutlinger GT 4 durch entsprechende Stuttgarter Fahrzeuge. Die Reutlinger wurden dann umgehend verschrottet.

Diese drei Fahrzeuge waren für den Erhalt der Ulmer Straßenbahn ein wichtiger Zwischenschritt und daher sehr wertvoll. Und dies obwohl sie dort nur einige wenige Jahre im Dienst standen. Wäre die Ausmusterung etwas später erfolgt, hätte sich sicherlich noch ein Interessent dafür im vereinigten Deutschland oder noch weiter östlich gefunden, denn mit lediglich maximal 16 Einsatzjahren waren die Wagen noch lange nicht verschlissen und schrottreif.

JÜRGEN JAESCHKE

12x Straßenbahn Magazin + Geschenk

Ihr
Willkommens-
geschenk
GRATIS!

Klassische Herren-Quarz-Uhr aus Edelstahl

Inkl. Lederarmband zum Wechseln und
Manschettenknöpfen. Das Gehäuse ist aus
Metall mit drehbarem Aluminium-Topping,
wasserdicht bis 3 bar.

Meine Vorteile als Abonnent

- ✓ 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!



Mein 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 €8,-* pro Heft (Jahrespreis: €96,-*) monatlich frei Haus. Ich erhalte als Willkommensgeschenk die klassische Herren-Quarz-Uhr aus Edelstahl**. 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 ☐ pro Jahr

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

www.strassenbahn-magazin.de/abo

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

Damals noch „aus allen Rohren“: Thyssen Werke mit der Linie 901 an der Kaiser Wilhelm-Straße: Hier liegt Stahl in der Luft – das Unternehmen ist noch immer am Ort, im neuen Jahrtausend allerdings „sauberer“ geworden!

ALLE FOTOS: ANDREAS MAUSOLF



Nicht nur DÜWAGs

Dortmund, Duisburg und Krefeld in den 80er-Jahren ■ Von eingleisigen Strecken, Hansa-Wagen der anderen Art und Ruhrpott-Atmosphäre pur war Straßenbahnfreund Andreas Mausolf beeindruckt, als er Anfang der 80er-Jahre Nordrhein-Westfalen besuchte

Dortmund diente als Ausgangspunkt – und das hatte zwei Gründe: Gemeinhin geht man davon aus, dass die klassischen Dortmunder Achtscher von der DÜWAG hergestellt wurden. Für 20 Einheiten trifft dies jedoch nicht zu. Als die Dortmunder Stadtwerke Ende der 50er-Jahre beabsichtigten, ihren

Fahrzeugpark umfassend zu modernisieren, mussten sie feststellen, dass Düwag ihren Wunsch nach 41 solchen Fahrzeugen nicht zeitnah würde erfüllen können. Aufgrund starker Nachfrage aus anderen Städten konnte der gefragte Waggonbauer lediglich die Hälfte liefern, weshalb für die andere Hälfte ein anderes Unternehmen gesucht

wurde. In Bremen wurde man fündig. Hansa-Waggonbau hatte wenige Jahre zuvor bereits für Dortmund gearbeitet. Damals waren Gelenkwagen mit schwebendem Mittelteil gefertigt worden – viele von ihnen wurden erst 1980 ausgemustert –, so dass bereits gute Kontakte bestanden. Hansa-Waggonbau hatte zum richtigen Zeitpunkt



Die Aufnahme vom Hansa-Wagen 41 entstand im Sommer 1980 auf der Kampstraße in der Dortmunder Innenstadt. Der ÖPNV verläuft hier heute unterirdisch, doch ein Düwag-Achtachser – befindet sich noch immer „obenaufl“ – als stationäres Tram-Cafe



Tw 67 „Am Hagedorn“ im östlichsten Stadtteil Dortmunds, woran unmittelbar Unna anschließt; hier herrscht noch heute eingeleisiger Betrieb

Dortmunder Stadtwerke AG

Fahrzeugbestand 1.1.1980

Stückzahl	Bauart	Besonderheiten
110	8xGtwZ	davon 20 Wagen von Hansa
2	4xTwE	
1	2xBwZ	
1	4xBwE	

die erforderlichen Kapazitäten und wurde somit noch einmal für Dortmund tätig: 20 Einheiten des Düwag-Achtachters in Zweirichtungsausführung entstanden als Lizenzbau an der Weser. Die letzten Einheiten dieser „Hansawagen der besonderen Art“ wurden in Dortmund erst 1985 aus dem Verkehr gezogen. Einige dieser Wagen gelangten noch an neue Einsatzorte: So wechselten fünf Einheiten 1981 nach Karlsruhe, die dort ab 1987 verschrottet wurden, und



In Obermarxloh, hier Triebwagen 1069 in der Schlachthofstraße, wo einst der Betriebshof Hamm war, befindet sich heute ein Verbrauchermarkt. Die Strecke ist nun zweigleisig ausgebaut



OBEN Zweiachser 1191 – ein Uerdinger von 1929 – wurde freundlich und ohne Zögern für den Fotografen „gelüftet“. Die Schlosser hatten selbst ihre Freude daran ...

RECHTS Brackel und Wickede erschloss damals die 409, heute ist es die U43. Aus dem historischen Gasthof „Zur alten Herberge“ ist inzwischen ein Spielsalon geworden. Triebwagen 40 auf dem Asselner Hellweg mit der Wickeder Kirche im Hintergrund



sieben Triebwagen 1983 nach Wuppertal, wo sie 1987 nach dem Ende der Tram auf den Schrott wanderten. Triebwagen 41 war der erste der Dortmunder „Hansawagen“, welche die Nummern 41–60 trugen. Er ging bereits 1983 in seiner Heimatstadt auf den Schrott. Die Dortmunder Hansawagen waren allerdings nicht der einzige Anlass einer Reise Anfang der 80er-Jahre ins Ruhr-

gebiet. In Dortmund reizten die herrlichen eingleisigen Strecken mit ihrem vielerorts ländlich-dörflichen Charakter. Und schließlich gab es solche Strecken auch anderswo noch zu erleben. Aber erstmal geht es in die Außenbezirke von Dortmund.

Ruhrpott pur in Duisburg

Duisburg vereinte innerhalb seiner Stadtgrenzen Extreme, was der Stadt einen außergewöhnlichen Reiz verlieh, der keineswegs nur von Idyllen geprägt war. Ansichten, wie sie verschiedener nicht sein konnten, waren doch nur durch wenige Tramhaltestellen voneinander getrennt: Die qualmende Thyssen-Kulisse in der Kaiser-Wilhelm-Straße und friedlichste Wohnstraßen in Obermarxloh, einem Teil des Stadtbezirks Hamborn, das erst 1929 zu Duisburg gelangte. Bis Ende 1958 fuhren hier Schmalspur-Straßenbahnen. Aus der Fusion der Trambetriebe Hamborn, Kreis Ruhrort und Duisburg ging 1940 die Duisburger Verkehrsgesellschaft AG hervor. Entweder



wurden die Meterspur-Strecken in den 60er-Jahren stillgelegt oder – wie unter anderem im Falle der späteren 901 – umgespurt und in die noch heute befahrenen Strecken integriert. Und ein Abstecher an die Linie 909 nach Dinslaken führte in die grüne Lunge, die hier Schwerstarbeit zu leisten hatte.

Meterspur in Krefeld

Krefeld – die kleinste der auf dieser Reise besuchten Städte – „Samt und Seide“ auf Schritt und Tritt: An vielen Orten erfährt man noch heute, was die Stadt wirtschaftlich hat bedeutend werden lassen. In Fischeln befand sich seinerzeit noch ein sehenswerter eingleisiger Streckenabschnitt, der zwei Jahre später auf Doppelgleis erweitert wurde. Die markanten Düwag-Achtachser in Meterspurausführung – überwiegend in der zweiten Hälfte der 70er-Jahre durch Erweiterung von Sechssachsern entstanden – verkehrten noch lange durch Krefelds Straßen. Seit 2011 sind allerdings auch sie Geschichte. Zu diesem Zeitpunkt gin-

Duisburger Verkehrs AG

Fahrzeugbestand 1.1.1980

Stückzahl	Bauart	Besonderheiten
70	8xGtwE	
7	4xGtwE	
2	4xGtwZ	
1	6xGtwZ	Harkort-Partywagen
6	2xTwZ	
21	4xBwE	
8	2xBwE	

Wie auch Wagen 814 aus einem Sechssachser entstanden: Triebwagen 818 auf Linie 041 in Fischeln auf der Eichhornstraße



Krefelds Triebwagen 814 in der Eichhornstraße, April 1985: Seit 1987 liegt hier Doppelgleis. Die Meterspur-Achtachser von Düwag sind seit 2011 Geschichte



gen elf auf den Schrott, nachdem sich Pläne für einen Verkauf nach Bulgarien nicht realisieren ließen.

Zehn Einheiten dagegen konnten noch nach Grudziadz in Polen abgegeben werden. Die Straßenbahn Krefeld hat nun mit Fahrzeugen des Typs „Flexity Outlook classic“ ein sehr modernes Gesicht erhalten.

ANDREAS MAUSOLF

Krefelder Verkehrs-AG

Fahrzeugbestand 1.1.1980

Stückzahl	Bauart	Besonderheiten
13	4xGtwE	ex Zweiaxser mit neuem Nachläufer
3	4xTWE	
8	6xGtwE	
22	8xGtwE	
4	2xBwE	
8	4xBwE	

Im Jahr 1993 ist der
Straßenbahnhof noch voll
in Betrieb. Tatra-Züge
bestimmen das Geschehen

FA. BAS LEIPZIG



Vom Betriebshof zum Museum

Leipzig: Der Straßenbahnhof Wittenberger Straße nach 1945 ■ Der Straßenbahnhof „an der Wittenberger“ erlebte in der DDR noch einmal große Zeiten. Die Zukunft der denkmalgeschützten Hallen ist gesichert, schon bald sollen dort die ersten Museums-Straßenbahnen Einzug halten



Nach drei entbehrungsreichen Nachkriegs-Jahren war es geschafft: Am 1. Januar 1949 nahmen die LVB den Straßenbahnhof wieder in Betrieb – seine dritte Nutzungsepoche begann. Das übergangsweise im Depot Gohlis Möckernsche Straße tätige Werkstattpersonal zog in die neue kleine Werkstatt um; das Verwaltungspersonal zog in das wiederaufgebaute Obergeschoss der bisherigen Stellmacherei im Hofteil Apelstraße.

Die zentrale Wagenhalle (ZWh IX) konnte nicht wieder aufgebaut werden; es entstanden wieder zwei getrennte Hallen, die GWh I und die ehemalige Sommerhalle (Sh III). Zwischen diesen Hallen wurde im Hofteil Wittenberger Straße eine viergleisige Freiabstellfläche mit den Gleisen 10 bis

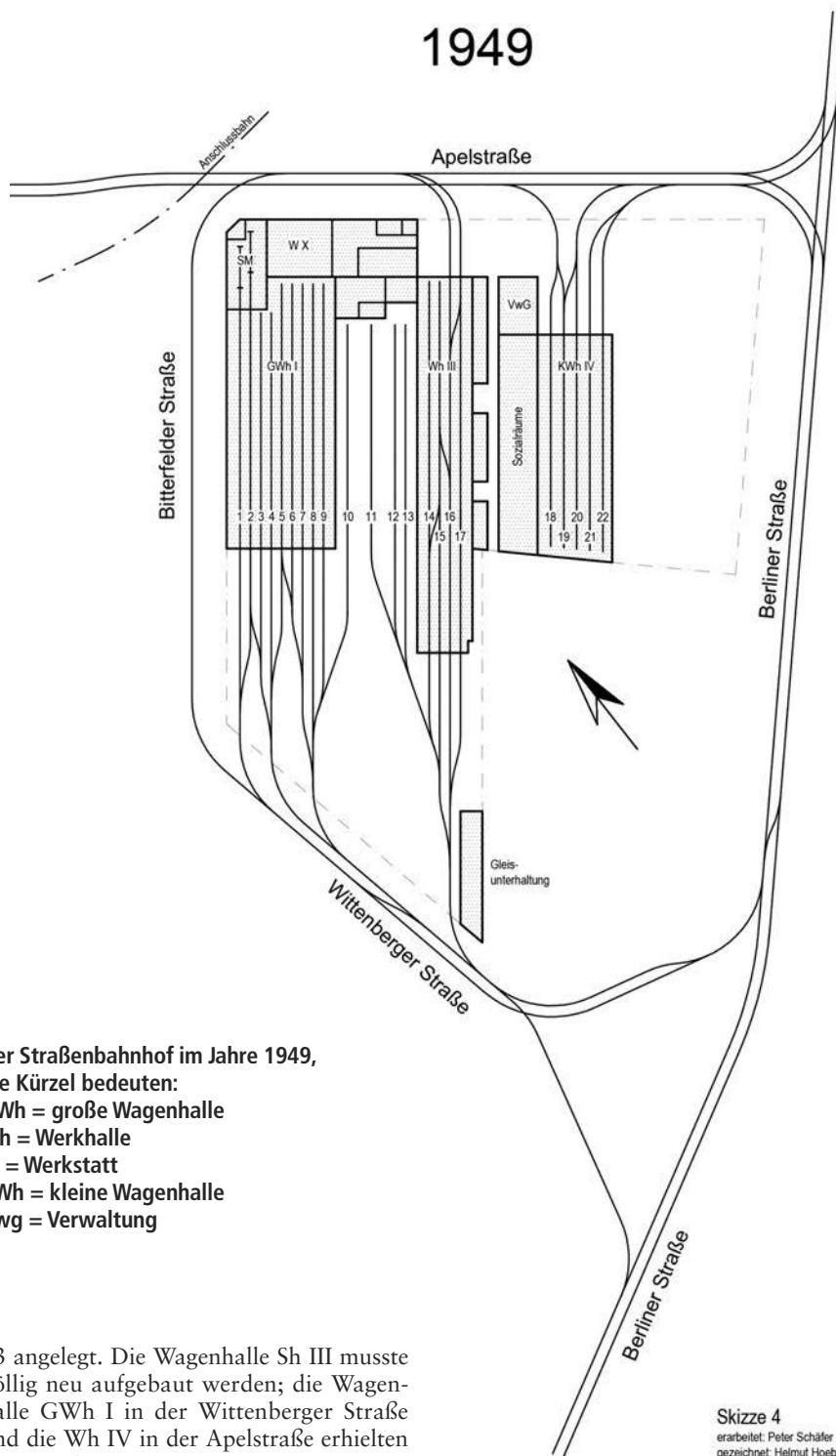
Der Straßenbahnhof im Jahre 1949,
die Kürzel bedeuten:

GWh = große Wagenhalle
Wh = Werkhalle
W = Werkstatt
KWh = kleine Wagenhalle
VwG = Verwaltung

13 angelegt. Die Wagenhalle Sh III musste völlig neu aufgebaut werden; die Wagenhalle GWh I in der Wittenberger Straße und die Wh IV in der Apelstraße erhielten neue Dächer.

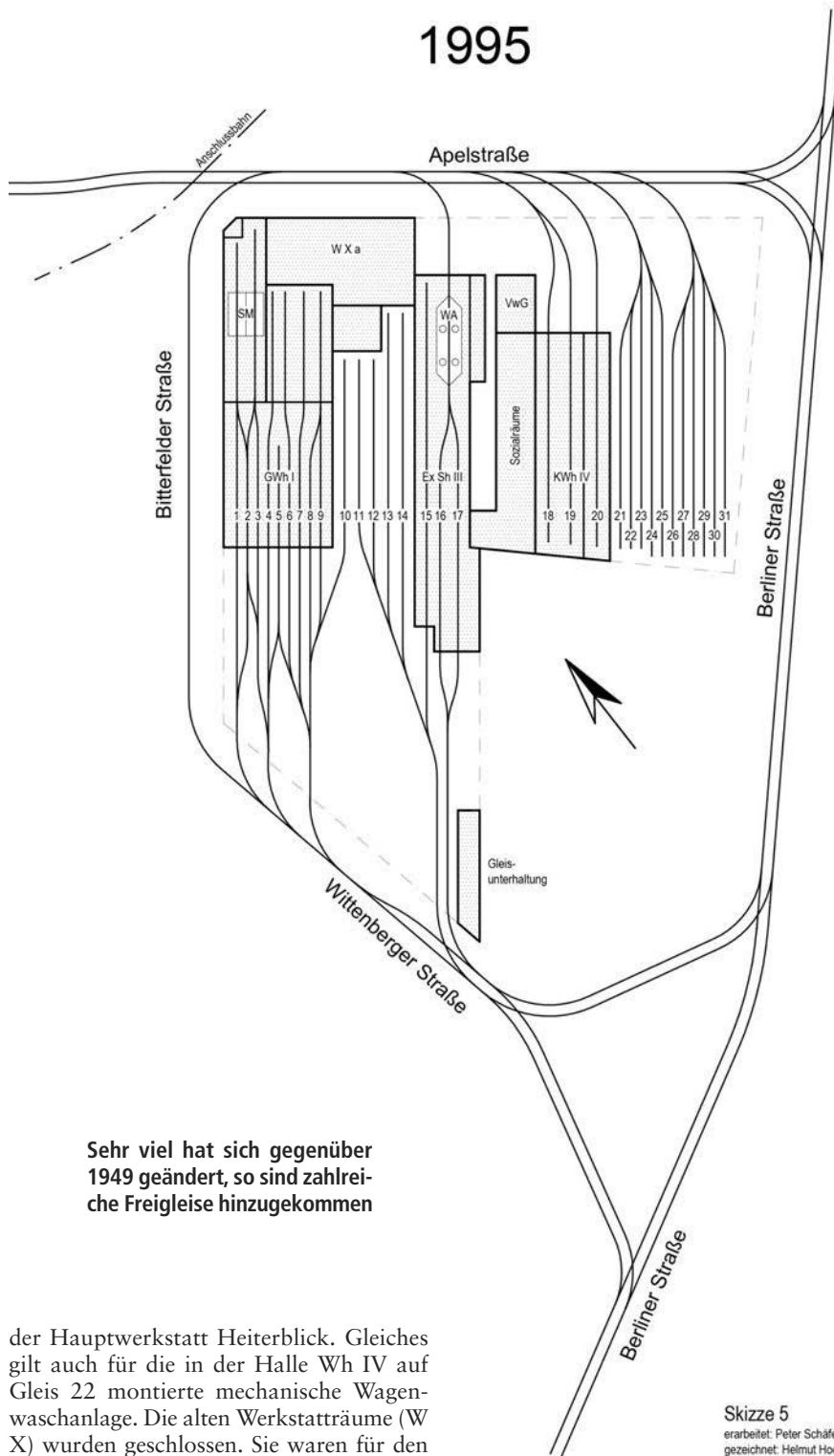
In beiden Hallen und in der Werkstatt waren größere Instandsetzungen notwendig geworden. Im Straßenbahnhof konnten nun die Züge der SL 1, 16, 21 und 22 beheimatet werden. Mitarbeiter der Hauptwerkstätten bauten in der GWh I auf Gleis 2 eine zweite Radsatzschleifmaschine ein, die 1946 ihre Arbeit aufnahm. Im Untergeschoss der früheren Stellmacherei entstanden Sozialräume und ab 1950 auch ein zentraler Kulturraum für die LVB.

Ab dem Jahr 1961 erhielt Leipzig vom VEB Waggonbau Gotha die Gelenktriebwagen vom Typ G4-61 (in Leipzig Wagentyp 32). Die LVB stationierten die Wagen der dritten Lieferserie ab 1964 im Straßenbahnhof Wittenberger Straße, sie kamen von hier auf den SL 1 und 16 zum Einsatz – später auch auf den SL 10, 21, 26 und 28E. Zur Wartung dieser Fahrzeuge begann 1963 der Umbau des hinteren Teils der Wagenhalle GWh I. Es entstand nach Aufweitung des Gleismittenabstandes eine abgetrennte viergleisige kleine Werkstatthalte (W XI). Die benötigten Kran- und Hebeeinrichtungen waren Eigenentwicklungen der Mitarbeiter



Skizze 4
erarbeitet: Peter Schäfer
gezeichnet: Helmut Hoerber

1995



Sehr viel hat sich gegenüber 1949 geändert, so sind zahlreiche Freigleise hinzugekommen

der Hauptwerkstatt Heiterblick. Gleiches gilt auch für die in der Halle Wh IV auf Gleis 22 montierte mechanische Wagenwaschanlage. Die alten Werkstatträume (W X) wurden geschlossen. Sie waren für den Umbau zu Garagen der Gleisbauabteilung noch gut zu gebrauchen.

Großumbau im Oktober 1968

Im Jahr 1966 wurde durch mehrere Gleisumbauten in der Halle Sh III und ihren Gleiskurven zur Apfelstraße schrittweise mit der Rekonstruktion und Umstellung des Betriebshofablaufes auf eine Durchlauftechnologie begonnen. Die Veränderungen galten dabei hauptsächlich der Verbesserung der

Rangiertätigkeit. Es würde den Rahmen dieses Beitrages sprengen, alle Arbeiten einzeln aufzuzählen. Den Abschluss bildete die Großumbaumaßnahme im Oktober 1968 – den gesamten Betriebshof betreffend. Sie beinhaltete größere Gleisveränderungen in beiden Hofteilen bzw. auch an deren Zufahrtsstrecken.

Dabei wurden die Gleisverbindungen im Gleisdreieck Berliner/Wittenberger Straße

Die Zukunft der Betriebshöfe Aktuelle Entscheidungen

- Der Straßenbahnhof Paunsdorf wird nicht aufgegeben. Stattdessen wird er als zukünftig dritter Betriebshof ertüchtigt. Während des Umbaus werden dessen Wagen aktuell teilweise auf der neuen Freifläche in Heiterblick abgestellt.
- Der Straßenbahnhof Leutzsch wird schrittweise aufgegeben, die Immobilie ist zu verkaufen.
- Die Immobilie des alten Straßenbahnhofs Möckern soll nach dem Umzug veräußert werden. Deshalb soll der Verein „Historische Nahverkehrsmittel e.V.“ schrittweise ab diesem Jahr in die Wittenberger Straße umziehen. Im neuen zukünftigen „Historischen Straßenbahnhof“ wird er dort den Hof Wittenberger Straße samt Großer Wagenhalle (GWH I) und Wagenhalle Sh III (ex Sommerhalle) erhalten. Gegenwärtig wird geprüft, ob in einigen Anlagen andere Nutzer tätig sein sollen.

sowie die Gleiseinfahrten zu den Gleisen 11 bis 17 alle zweigleisig komplettiert. Jetzt fuhren alle in das Depot einrückenden Waggenzüge über das Gleisdreieck auf die Halblengleise 16/17. Nach täglich notwendiger Wartungsdurchsicht (auf den verlängerten Wartungsgruben) fuhren sie auf die Apfelstraße und von dort entweder weiter über das Schleifengleis Bitterfelder Straße zum Hofteil Wittenberger Straße oder durch Rückwärtsfahrten in die Abstellgleise an der Apfelstraße (Gleise 18 bis 21, später ab 1970 auch 22).

Spezialanlagen werten das Depot weiter auf

Als Abschluss der Rekonstruktion kann man die Errichtung einer modernen Wagenwaschanlage auf der Durchlaufstrecke ansehen. Der vom VEB Baumechanisierung Böhlitz-Ehrenberg (der Betrieb lag in der damals benachbarten Industriegemeinde am Stadtrand Leipzigs) entworfene und gelieferte mechanische Anlagenteil wurde auf die von der LVB-Hochbauabteilung erstellten Betonfundamente im Jahr 1970 aufgesetzt (WA). Damit war die Außenreinigung der Straßenbahnwagen ab 1970 täglich möglich. Der Standort der „Waschmaschine“ war am Ende der Halle Sh III. Davor führte eine symmetrischen Weiche – einer Spezialanfertigung, hergestellt im LVB-eigenen Weichenbau – die Gleise 16 und 17 zusammen.

Zu den Baumaßnahmen des Jahres 1970 gehörte auch die Montage einer tschechischen Radsatzschleifmaschine im hinteren Teil der Halle GWh I; eine zweite kam 1979 dazu (in Skizze V mit der Bezeichnung SM dargestellt). Den LVB war es jetzt möglich, die Radreifenprofilierung des Wagenparkes in besserer Qualität vorzunehmen.



OBEN Im Mai 1956 stand der Eigenbau-Großraumzug vor dem ersten Linieneinsatz

M. PREISS

RECHTS Im Mai 1986 feierten die LVB das Jubiläum „90 Jahre Straßenbahnhof Wittenberger Straße“. Dies war der Anlass zur Aufstellung von Tatra-Wagen auf den Gleisen 1 bis 9

GUNNAR SÄTTLER



Im Rahmen einer anstehenden Gleiserneuerung der Weichenstraße zur Freiabstellfläche wurde dort 1972 ein zusätzliches Gleis eingebaut. Damit konnte man im Betriebshof weitere Gelenkzüge unterbringen.

Die Freiabstellanlage kehrt zurück!

Mitte der 1970er-Jahre gelangten immer mehr T4D-B4D-Tatrawagen (bei den LVB Wagentypen 33/65) nach Leipzig; 1979 besaßen die LVB bereits 372 Trieb- und 157

Tatra-Beiwagen. Die Fahrzeuge waren bekanntlich 15 Meter lang und wiesen eine völlig andere Steuerungs- und Antriebstechnik als die bislang gewohnten Fahrzeuge auf. Nachdem 1970 bereits sechs andere Leipziger Betriebshöfe Tatrawagen im Bestand hatten, kam nun auch der Betriebshof Wittenberger Straße an die Reihe; die Lieferung ab 1980 war hier unterzubringen. Jetzt galt es, schnell neue Abstellgleise zu bauen sowie die Bahnhoftanlagen für die

Wartung und Pflege dieser Wagen entsprechend umzugestalten. Die Verlängerung der Wartungsgruben (mit Anbau von Seitengruben) und der Waschmaschine am Gleis 16/17 bedingte sogar die Teilverlängerung des Wagenhallendaches der Sh III.

Bei der Suche nach zusätzlichen Abstellmöglichkeiten erinnerten sich die LVB daran, dass es im Straßenbahnhof ab 1912 schon einmal eine Freiabstellanlage gab; die etwas wüst aussehende Fläche zwischen der

Wagenhalle Wh IV und der Berliner Straße war noch vorhanden. So lag es nahe, hier wieder eine elfgleisige Freiabstellfläche zu bauen. Die neue, ab August 1980 in Betrieb genommene Anlage war aber jetzt durch zwei Anschlusskurven mit dem landwärtigen Gleis der Apelstraße verbunden; verändert wurden auch die Ausfahrten der Gleise 21/22. Alle von der Wagenhalle Sh III ausrückenden Züge mussten nun über das

Schleifengleis der Wittenberger Straße ihren Weg zur Berliner Straße suchen.

Heimat für den 4000. Tatrawagen der DDR

In den 1980er-Jahren verkehrten die Züge für die Linien 1, 1E, 16, 16E, 21, 22E und 28E mit Tatra-Großzügen Typen 33/33/65. Im Jahr 1988 stellten die LVB die Beschaffung von Wagen der Typen 33/65 ein. Der Fahrzeugher-

steller KD Prag hatte zu diesem Zeitpunkt eine weitere Neuentwicklung vorgestellt – die Wagentypen T6A2/B6A2. Im Jahr 1989 erhielt Leipzig die ersten zwei Wagen dieses Typs – bei den LVB als Typen 35/67 bezeichnet. Der Tw 1002 sollte für Stadtrundfahrten genutzt werden; er erhielt deshalb die Seitenwandbeschriftung „Lipsia Tours“. Beide Wagen wurden in der Wittenberger Straße stationiert. Beim Tw 1001 handelte es sich übrigens um



Blick am 14. Januar 2015 auf die Große Wagenhalle (GWh), davor die Gleisführungen ab 2012 und die Freiabstellgleise 10 bis 13 im Hof Wittenberger Straße. In der GWh stehen die beiden einsatzfähigen Schienenschleif-Atw 5092 und 5091, ein abgestellter NGT8 Nr. 1148 und durch die Atw verdeckt einige historische Wagen, auf den Freiabstellgleisen zwei einsatzbereite Tatra-Großzüge

PETER SCHÄFER



Blick auf die Wagenhalle Apelstraße im Juli 1970 mit interessanter Fahrzeugvielfalt, rechts das Verwaltungsgebäude

M. PREISS

2012

den 4000. für die DDR gebauten Tatrawagen. Beide Wagen wurden aber bald im Linienbetrieb ab 14. Februar 1992 auf der SL 21 eingesetzt, auf der Messesonderlinie 42 waren sie ebenfalls anzutreffen, teilweise auch als Tatra-Großzug auf der SL 16.

Vom größten Betriebshof Leipzigs zur Abstellanlage

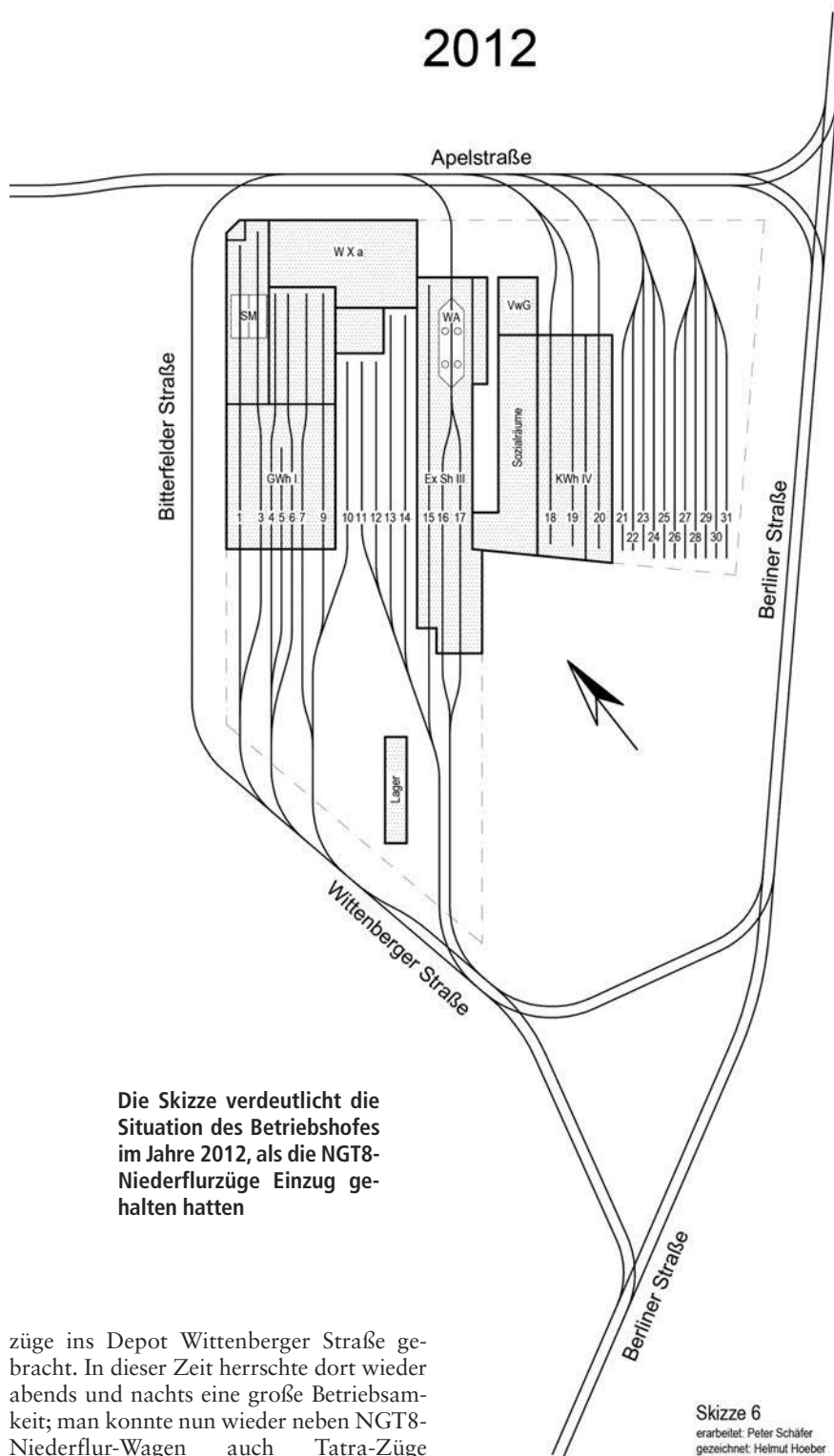
Nach der politischen Wende wurden bei den LVB fast alle Betriebshöfe modernisiert oder zumindest verschönert. Im Straßenbahnhof Wittenberger Straße wurde 1992 die Wagenhalle KWh IV im Hof Apelstraße umgestaltet. Dabei musste auf ein Gleis verzichtet werden. Die Gleise 18 und 19 erhielten nämlich durchgehende Dacharbeitsstände zur Betreuung der NGT8-Niederflurwagen. In dem durch eine Zwischenwand abgetrennten Raum des Gleises 20 hätte später sogar eine Unterflur-Radsatzdrehmaschine eingebaut werden können. Heute werden in der Halle vielerlei Werkstattarbeiten erledigt, aber auch Wagen gewaschen. Die Einweihung fand am 8. November 1992 im Rahmen eines Tages der offenen Tür statt. Selbst nach der Einbuße eines Gleises war der Straßenbahnhof Wittenberger Straße mit 31 Gleisen damals noch der größte in Leipzig.

Mit dem im Jahr 2001 bei den LVB eingeführten „Neuen Liniennetz“ sank die Zahl der Straßenbahnlinien, was wiederum zu einem Rückgang der benötigten Fahrzeuge führte. Die Inbetriebnahme des rekonstruierten und stark erweiterten Betriebshofes Angerbrücke am 11. Juni 2005 hatte ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf das Depot Wittenberger Straße, dessen Stern zu sinken begann. Zum Abstellen der Wagenzüge genügte nun hier die Freiabstellanlage Apelstraße (Gleise 21 bis 31) und werkstattseitig die nebenan vorhandene Wagenhalle KWh IV, die 1992 modernisiert worden war. So war es logisch, dass sich die LVB ab etwa 2005 ernsthaft Gedanken zur Weiternutzung des Hofes Wittenberger Straße machten. Es wurde festgelegt, dass ab dem genannten Jahr nur noch die Hofseite Apelstraße für den Straßenbahnbetrieb genutzt werden soll.

Seit dem im Jahr 2011 auf den Weg gebrachten LVB-Abstellkonzept wurde der Betriebshof eine Domäne der NGT8-Niederflurwagen, zumal man durch die sehr günstige Zentrumsnähe in den täglichen Abendstunden nach erfolgter Kurzdurchsicht die NGT8 gegen Langzüge austauschte (im Spätabendverkehr kommen die NGT8 auch auf Linien zum Einsatz, die tagsüber mit Langzügen bedient werden).

Planungen für die vierte Epoche

Im Rahmen der Ende 2013 begonnenen Wagen-Evakuierung im Straßenbahnhof Dölitz für die im Juni 2016 abgeschlossene Rekonstruktion wurden auch viele Wagen-



Die Skizze verdeutlicht die Situation des Betriebshofes im Jahre 2012, als die NGT8-Niederflurzüge Einzug gehalten hatten

züge ins Depot Wittenberger Straße gebracht. In dieser Zeit herrschte dort wieder abends und nachts eine große Betriebsamkeit; man konnte nun wieder neben NGT8-Niederflur-Wagen auch Tatra-Züge bestaunen. Durch die zentral günstige Lage des Hofes im Leipziger Straßenbahnnetz verringerten sich nebenbei viele Ein- und Ausrückwege. Durch die veränderte Situation verlängerte sich die dritte Nutzungsepoche des Betriebshofes erheblich.

Die vierte Epoche des Straßenbahnhofes begann ungewollt vorzeitig. Zarte Pflänzchen dafür gab es schon im Zeitraum von 2005 bis 2010, als die Erkenntnis reifte, dass das Straßenbahnmuseum Leipzig perspektivisch zum Straßenbahnhof Wittenberger Straße umsiedeln könnte. Dafür gab es zwei einleuchtende

Gesichtspunkte: Einerseits waren bei der damaligen Absicht zum Bau einer Stadtbahntrasse zwischen Möckern und Wahren die vorhandenen Gleiseinfahrten zum Historischen Straßenbahnhof hinderlich. Andererseits sahen die damaligen Planungen für das neue Technische Zentrum der LVB in Heiterblick im dritten Bauabschnitt auch den Bau einer neuen Abstellhalle vor. Diese sollte auch die Wagen aus dem Straßenbahnhof Wittenberger Straße aufnehmen. Es war nur folgerichtig, den freiwerdenden Betriebshof als

Skizze 6

erarbeitet: Peter Schäfer
gezeichnet: Helmut Hoerber



Blick in die Werkstatt des Depots Wittenberger Straße im Sommer 1970, zu sehen ist unter anderem der aufgeständerte Gelenkzug 1144

M. PREISS (2)

Termine für den Museumsumzug

- Der Historische Straßenbahnhof Möckern schloss nach dem letzten Besuchtag 2016 am 19. September
- Der anschließende Umzug des historischen Wagenparks von Möckern zur Wittenberger Straße soll in diesem Jahr beginnen. Da bei den Umbauten Verzögerungen denkbar sind, empfiehlt

sich ein regelmäßiger Blick ins Internet auf die Seiten www.strassenbahnmuseum.de. Der zukünftige Besuchereingang wird in der Apfelstraße angelegt. Außerdem sind werkstattseitig noch bauliche Veränderungen vorzunehmen, um auch in Zukunft historische Wagen restaurieren zu können.

In der Werkstatt sind auf dieser Aufnahme aus dem Juli 1970 unter anderem die Wagen 1153 und 1156 zu sehen, zehn Jahre später hielten die Tatra-Vierachser Einzug



neuen Standort des Historischen Straßenbahnhofs zu nutzen.

Um dieses Ziel vorteilhaft auf den Weg zu bringen, plante man 2010 im Rahmen dringender Instandsetzungen der Großen Wagenhalle (GWh I) das Vorhaben so zu realisieren, dass ein Umzug zu einem späteren Zeitpunkt ohne größere Zeitverluste vorstatten gehen kann.

Aushängeschild für den Denkmalschutz

Bei der Sanierung der Großen Wagenhalle hatten die LVB im Jahr 2010 entsprechende Forderungen des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Genau 120 Jahre nach ihrer Einweihung erstrahlt die Halle heute deshalb wieder in einem prächtigen Zustand. Die äußere Hülle der Halle wurde 2012 denkmalrechtlich geschützt in den Zustand der Zeit der Eröffnung des Hauptdepots der LEST im Frühjahr 1896 versetzt.

Wer heute nicht regelmäßig hier in der Wittenberger Straße vorbeikommt, erkennt den Hof nach der Restaurierung kaum wieder. Auch die rekonstruierten Einfriedungsmauern entlang der Wittenberger- und Bitterfelder Straße sehen sehr gut aus. Bei der Instandsetzung der GWh I entfielen 2012 vorn die Hallentore; dies war eine unabwendbare, aber völlig berechnete arbeitsschutztechnische Forderung der Berufsgenossenschaft. Parallel dazu erneuerte die LVB in der Halle und auf dem Vorhof die Gleisanlage, wobei sie die Gleisführung vereinfachte.

Im Jahr 2012 war man davon ausgegangen, bereits in den Folgejahren im Straßenbahnhof keine Linienwagen mehr unterzubringen. Doch dieses Vorhaben ließ sich bis heute nicht umsetzen. Für den Bau des Technischen Zentrums der LVB stehen zu wenig staatliche Fördermittel zur Verfügung, sodass nur der erste Bauabschnitt (Ersatzneubau Hauptwerkstatt) und als Vorleistung des dritten Bauabschnittes anstelle der Abstellhalle nur eine Freiabstellanlage im Jahr 2014 in Betrieb genommen werden konnten.

Unklarer Start für die vierte Epoche

Unter Beachtung der zukünftigen Investitionsprogramme rechnen die LVB aktuell mit einer Umsetzung des zweiten und dritten Baustufe des Technischen Zentrums – das heißt mit dem Bau der Betriebswerkstatt und der Abstellhalle in Heiterblick – erst nach dem Jahr 2020. Das hat natürlich Auswirkungen auf das Konzept der weiteren Nutzung der anderen Leipziger Betriebshöfe. Deshalb haben die LVB verschiedene Entscheidungen getroffen, die in den beiden Textkästen erläutert werden.

Wenn in den kommenden Jahren dann die Straßenbahnfans einmal nicht mehr nach



Das Personal des Betriebshof Wittenberger Straße hatte am Abend des 16. Oktober 2016 auf der Abstellanlage an der Apelstraße, die am nächsten Morgen zum letzten Mal ausrückenden Wagenzüge liebevoll aufgereiht

JENS KARKUSCHKE

Möckern, sondern zur Wittenberger Straße ins Museum kommen oder mit historischen Zügen dorthin fahren werden, hat die vierte Epoche des Depots ernsthaft begonnen. Wie

wird dann der Museumsverein seine Zubringerlinie benennen wollen? Vielleicht „21E“; mit ihr konnte man 1990 zum alten Messegelände oder zum Fußballstadion

nach Probstheida fahren. Eine „1E“ scheidet momentan aus, da diese Liniennummer als Tageslinie vergeben ist.

PETER SCHÄFER

Dank an Jens Karkuschke

»Manch Grandioses erkennt man erst aus einem gewissen Abstand«

Leserstimme auf ZEITUNG ONLINE

192 Seiten · ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-95613-015-1
€ (D) 39,99

DER TOPSELLER
jetzt wieder lieferbar!



Faszination Technik

GeraMond

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



Da schauen die Schwebe-
bahn-Fahrgäste aus den Fenstern.
Tw 8008 hat die Fahrleitung herunter-
gerissen. Der Turmwagen ist gerade eingetroffen
und rangiert auf den Gleiskörper – gleich können die Spezia-
listen der Stadtwerke mit den Reparaturarbeiten beginnen

WOLFGANG MEIER (3)



Turmwagen, bitte kommen!

Wuppertal: Drahtbruch unterm Schwebobahngeästell ■

Ausgerechnet unterhalb der berühmten Wuppertaler Schwebobahn kam es vor gut 40 Jahren zu einem Riss in der Fahrleitung der Straßenbahn. Der Turmwagen musste folglich ausrücken

Im Jahr 1975 musste der junge Fotograf einen dienstlichen Termin in Wuppertal wahrnehmen. In diesen Fällen wurde immer ein Fotoapparat mitgenommen, denn es bestand stets die Hoffnung, etwas Besonderes vor die Linse zu bekommen. Zum Glück des Fotografen, zum Nachteil der Stadtwerke, beschädigte Tw 8008 der Linie 1 am 30. Juli desselben Jahres im Elberfelder Zentrum auf der Bundesallee/Ecke Bembergstraße die Oberleitung, womit die Weiterfahrt erst einmal beendet war. Schnelle technische Hilfe nahte bald in Form des Stadtwerke-Turmwagens vom Typ Magirus-Deutz. Da einige Drähte gerissen waren und auf dem Triebwagen lagen, mussten diese wieder schnellstmöglich „geflickt“ werden. Dazu fuhr der eigentlich nicht schienengängige Turmwagen unter den strengen und aufmerksamen Blicken der Straßenbahner vorsichtig rückwärts auf den Gleiskörper der Straßenbahn. Der Zufall wollte es, dass die Unfallstelle direkt unter der weltberühmten Schwebobahn lag. So bekamen die Fahrgäste noch ungewollt eine außergewöhnliche Szenerie geboten.

Zu diesem Zeitpunkt war die Zukunft der Wuppertaler Straßenbahn noch nicht ernsthaft in Frage gestellt und sie durfte noch weitere zwölf Jahre bis zu ihrem Ende am 30. Mai 1987 weiter verkehren. Tw 8008 hat übrigens eine interessante Entwicklung hinter sich. 1954 als Vierachser 1014 geliefert, wurde er 1959 bei der Düwag zum Achtachser verlängert und als 8008 bezeichnet. Ende 1978 wurde der Wagen in 3808 umgezeichnet und 1985 nach Graz in Österreich verkauft. Dort wurde er als 559 eingesetzt, und nach einem Unfall im Oktober 1995 schied er dann leider aus.

WOLFGANG MEIER



OBEN Das steht der „Unglücksrabe“ 8008 am 30. Juli 1975 mit gesenktem Stromabnehmer: Die Fahrgäste haben den Havaristen schon verlassen

LINKS Die Aufnahme verdeutlicht, wie knapp es zwischen Turmwagen und Schwebobahn zugeht. Der Turmwagen blieb übrigens erhalten und zählt zum Bestand der Bergischen Museums-Straßenbahn in Kohlfurth



FOLGE 44

Berlin

Einkaufszentrum

Mehrere Einzelhandelsgeschäfte sind heute in der Halle des ehemaligen Betriebshofs „Rei“ in Berlin-Reinickendorf untergebracht – die letzten Straßenbahnen hatten das Depot schon im Herbst 1960 verlassen

BERNHARD KUSSMAGK

Berliner Einkaufs-Depot

In einer ruhigen Wohngegend in der Pankower Allee im Berliner Stadtteil Reinickendorf sind Gleisreste auszumachen, die zu einem klar als ehemaliges Depot erkennbaren Gebäude hinführen

Das aus Eisenfachwerkbindern gebaute Gebäude, mit einer roten Verblendziegelfassade kaschiert, gehört in der Tat zu einem ehemaligen Straßenbahnbetriebshof. Die Große Berliner Straßenbahn hatte ihn am 1. Juni 1900 als Hof I eröffnet, der 240 Fahrzeuge in den drei Hallen I, II und III beherbergte. Aus der in Ost-West-Richtung vor dem Depot verlaufenden Pankower Allee führten die Gleise in ihn hinein. 1934 erhielt der Hof das Kürzel „Rei“ und diente den Wagen verschiedener Linien als Zuhause. Im Frühjahr 1944 wurden der Hof stark beschädigt und die Hallen II und III fast komplett vernichtet. Nur die hinteren Hallenteile, die die BVG in der Nachkriegszeit instandsetzte, blieben erhalten, so dass zahlreiche Wagen im Freien abgestellt wurden. Neben den Kurfürstendammlinien 76 und 79 und den Linien 51 und 57 verschwanden als erste Straßenbahnlinien im Westsektor sämtliche Linien im Norden der Stadt. Mit der Schließung der Betriebshöfe Tegel und Müllerstraße im Zuge der Einstellung der Linien 28, 29, 41 und 68 am 1. Juni 1958 stieg für zwei Jahre die

Bedeutung des Hofs Rei stark an, weil im Norden kein anderes Depot zur Verfügung stand. Fast ausschließlich waren Triebwagen der Typen T24, T24/49 und T33U und Beiwagen der Typen B24 und BDM 26 hier untergebracht. Am 2. Mai 1960 stellte die BVG die Linien 23, 24 und 36 ein und nur noch die Wagen der Linie 35 wurden in Reinickendorf untergebracht, hierfür genügte die verbliebene Halle I. Bereits am 1. Oktober 1960 fuhr die Linie 35, die letzte Reinickendorfer Linie, das letzte Mal, und damit war der Hof überflüssig geworden. Die BEHALA übernahm das Gelände zur Lagerung verschiedener Materialien und Vorräte für die Berliner Senatsreserve. Mit Auflösen der Senatsreserve in der Nachwendzeit wurden andere Materialien hier gelagert, bis das Areal 2006 geräumt wurde. Die Halle I stand inzwischen unter Denkmalschutz, wurde im Innern umgebaut und beherbergt nunmehr mehrere Einzelhandelsgeschäfte. Im Verwaltungsgebäude, etwas weiter östlich gelegen, ist jetzt ein Kinderzentrum untergebracht.

BERNHARD KUSSMAGK

Echtes Bahnerlebnis!

In Vorbild und Modell



Testabo mit Prämie bestellen unter
www.eisenbahnmagazin.de/abo

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

✉ sm-modell@geramond.de



Auch wenn Duisburg mit der König-Brauerei eine typische „Pilsstadt“ ist, wurde auf einem Gelenk-Großraumwagen für Küppers Kölsch geworben



Der Schneepflug entstand als kleine Abendbasterei aus Teilen der Restekiste. Zusammen mit dem Triebwagen ist er in Düsseldorf museal erhalten



Diesen Sattelgelenkwagen baute Guido Mandorf aus zwei Hamann-Aufbauwagen. Die Reklame hat er nach alten Fotos am Computer gestaltet



Der Harkort-Wagen zeigt sich hier mit zeitgenössischer Reklame – so, wie er sie im täglichen Dienst trug. Seine Linien reichten bis nach Düsseldorf



Duisburg hatte neben den Normalspurlinien auch ein großes Meter-spurnetz, das jedoch ab 1952 umgespurt oder stillgelegt wurde. Auf der Schmalspur fuhren die damals modernen Stahlwagen aus Uerdingen (links)



Das Vorbild der Schüttelrutsche Nr. 1158 hat einiges an Veränderungen mitgemacht. Zuerst wurde in Eigenregie aus zwei vorhandenen KSW-Bw ein Gelenk-Beiwagen gebaut. Später entschloss sich die Duisburger Verkehrsgesellschaft dann, daraus einen Triebwagen zu machen GUIDO MANDORF (10)

In Schüttelrutschen durchs H0-Duisburg

Aus KSW und Aufbauwagen ■ Wie beim großen Vorbildbetrieb entstanden auch Guido Mandorfs Gelenktriebswagen oft durch den Umbau aus vorhandenen alten Zweiachsern

Man kann heute kaum noch glauben, dass es in Duisburg einmal einen sehr heterogenen Fahrzeugpark gab, der für mich als Modellbauer natürlich eine große Attraktivität besaß. Ich habe die Straßenbahn in Düsseldorf Anfang der 1980er-Jahre kennengelernt. Mit meinen Eltern kam ich öfters nach Duisburg und freute mich immer, wenn eine der damals für mich fremden orangefarbenen Bahnen auftauchte. Ab und an waren auch noch Fahrzeuge in Beige unterwegs. Die kindlichen Erinnerungen sind natürlich ungenau, so vermag ich nicht mehr zu sagen, welche Fahrzeuge genau auf welcher Linie gefahren sind, doch der Kontrast zwischen den bunten Bahnen und den durch die Industrie verschmutzten Häusern ist mir in Erinnerung geblieben.

Fast alles wurde umgebaut

Faszinierend für den Nachbau im Modell finde ich die zahlreichen Gelenktriebswagen, die in den 1960er- und 1970er-Jahren entstanden sind. Man hat hier fast jeden Zweiachser mit einem anderen über ein schwe-

bendes Mittelteil verbunden und so eine große Flotte wegen des mä-ßigen Fahrkomforts „Schüttelrutschen“ genannter Triebwagen geschaffen, die unterschiedlicher nicht sein konnten. Grundlage für meine

Umbauten waren die H0-Modelle des KSW und des Aufbauwagens von Hamann, die ich teilweise sehr günstig auf Börsen oder ähnlichen Veranstaltungen erwerben konnte. Hier musste wie beim Vorbild an

einem Ende die Plattform abgesägt werden. Das Mittelteil entstand aus Resten von anderen Umbauten. Auch bei den Nachkriegsfahrzeugen zeigten sich die Duisburger sehr kreativ. Die Großraumwagen wurden in der



Auch der Duisburger Achtachser mit seiner eleganten Werbung für das heimatische König-Pilsener war vorher mal ein Großraumwagen. Etwas skurril wirkt die Behängung mit einem zweiachsigen Ex-Neusser Beiwagen



Für den Bau dieses Gelenkwagens wurden bei der Duisburger Verkehrsgesellschaft ein Triebwagen aus den 1920er-Jahren, ein Beiwagen von 1948 und ein Gelenkteil von 1961 verwendet. Guido Mandorfs H0-Fahrzeug entstand aus einem Hamann-Modell sowie selbstgebauten Teilen aus Resin



Orange mit gelber Front und gelben Zierstreifen war das Erscheinungsbild der Duisburger Straßenbahn, als Schimanski im TV-Tatort ermittelte



Bierwerbung war in Duisburg verbreitet. Tw 1232 macht lange Werbung für die Berliner Traditionsmarke

Mitte zerteilt und zu Gelenkwagen umgebaut. Ich bin ähnlich vorgegangen und dabei musste manches Wiener Souvenirmodell „daran glauben“. So entstanden bei mir die unterschiedlichsten Gelenktriebwagen, die aus den Großraumwagen gebaut wurden. Natürlich musste auch der Zehnachser nachgebaut werden, zu dem es nur deshalb kam, weil ein

Mittelteil schneller fertig war als der Rest des Fahrzeugs und man es daher in einen schon vorhandenen Achtachser eingebaut hat, damit es nicht herumsteht. Typisch für Duisburger Straßenbahnen waren der zum Gelenk versetzte Stromabnehmer sowie Türen am Heck auf der linken Seite. Der Umbau eines Wiener Gelenkwagens erwies sich für mich aus diesem Grund als etwas schwieriger, denn durch die zusätzliche Tür ist die komplette Seitenwand versetzt, was ich auch bei meinem Modell umgesetzt habe.

Der H0-Harkort-Gelenkwagen ist das jüngste Modell in meiner Duisburg-Sammlung. Als einziges Fahrzeug dieses Verkehrsbetriebes entstand es schon in modernem 3-D-Druck. GM

ANZEIGEN

ANKAUF

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

Sammlungen
Einzelstücke
Raritäten

Modellbahnbox

Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft.....
EUROTRAIN®

Inh. Winfried Brandt • 10318 Berlin
Treskowallee 104 • Tel. 030/5083041
Öffnungszeiten: Di-Fr. 10-13 und 14-18 Uhr • Sa. 9-12:30 Uhr
E-Mail: modelbahnbox@t-online.de • Internet: www.modelbahnbox.de

MÄRKLIN & SPIELWAREN

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

Sie erhalten in 2017 auf fast* alle Modellbahnartikel

10%

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

*außer Startsets, Hefte-Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderserien MHI + I+S, Reparaturen

Wilmsdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/3416242
U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.-Fr. 10.00–18.00, Sa. 10.00–14.00

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 2199 90 99 • www.turberg.de

Modelleisenbahn An- und Verkauf
Reparaturen, Wertgutachten

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

DER LOKSCHUPPEN

Modellbahnen in Steglitz

**Ankauf
Verkauf
Neu**

Markelstraße 2 • 12163 Berlin
Telefon 030 7921465
Telefax 030 70740225
E-Mail: info@lokschuppen-berlin.de
www.lokschuppen-berlin.de
Montag bis Samstag 10–18 Uhr



Aus dem Tramalan-Bausatz des Karlsruher Spiegelwagens wurde mit Hilfe von Fotos, Zeichnungen und etwas Werkzeug der Celler Tw **HELMUT GIERAMM (2)**

Ein Karlsruher für Celle

Südheide-Tram ■ Helmut Gieramm baute aus einem Spiegelwagen den Triebwagen 9

Auf der Bahnfahrt von Hamburg nach Hannover kommt man durch die Lüneburger Heide und durch zwei Mittelstädte, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts planten, den Stadtverkehr mit elektrischen Straßenbahnen abzuwickeln. Während das Vorhaben in Celle 1906 umgesetzt wurde, verlief es in Lüneburg schließlich ergebnislos im Sande.

eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Karlsruher „Spiegelwagen“ auf, den der britische Hersteller Tramalan bereits seit vielen Jahren als motorisierten H0-Weißmetallbausatz anbot. Ich hatte so einen Bausatz liegen und machte mich an die Umgestaltung zum Celler Triebwagen 9.

Vieles ist heute unbekannt

Problematisch erwies sich die Farbgestaltung. Weißblau wäre richtig für den Wagenkasten, doch welches Blau? Die Literatur schweigt sich darüber aus. Es gibt einige Schwarz-weißfotos und ich kenne ein Farbfoto mit sehr geringer Aussagekraft. Das Stadtwappen, dessen Blau vielleicht als Vorlage gedient haben könnte, zeigt auf Abbildungen im Internet unterschiedliche Blautöne.

Ähnlich kritisch erwies sich die Beschriftung. Sie war wohl golden. Hatte die Buchstaben und Ziffern Rahmen oder Schatten? Die bekannten Fotos geben wenig her, Verwitterung und Wagenwäsche hatten der Schrift augenscheinlich so sehr zugesetzt, dass bei einigen Bildern in Celle sogar ein Retuscheur bemüht wurde. Celles Stadtarchiv bot mir Hilfe an, doch auch dort waren Detailangaben nicht gespeichert. Die Straßenbahn mit ihren neun Triebwagen (andere Aufzeichnungen sprechen von zehn) hatte übrigens die Besonderheit, dass es keine Beiwagen gab.

HELMUT GIERAMM



Gieramms Tw 9. Ob Farbe und Beschriftung stimmen, ist unklar

In Celle endete der schmalspurige Straßenbahnbetrieb 1956 nach 50 Jahren. Als Freizeit-Modellbauer reizte mich der Gedanke, der Südheide-Straßenbahn auf meinem Dachboden ein kleines Denkmal in Form eines H0-Straßenbahnmodells zu setzen. 1941 erwarb die Celler Straßenbahn einen älteren Triebwagen der Karlsruher Lokalbahn. Er wies äußerlich

ANZEIGEN

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

Berliner Modelle
von gestern und heute

Bei uns schon ab **39€**

Sie finden uns im Internet oder fordern Sie einfach unsere kostenlose Versandliste an vom: **Versandhandel BUS UND BAHN UND MEHR**
Geschwister-Scholl-Straße 20 · 33613 Bielefeld · Telefon 0521-8989250
Fax 03221-123 5464 · E-Mail: info@bus-und-bahn-und-mehr.de

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

ganz NEU	Trams 2017 (niedert.), 272 S., 290 Farbphotos, Special: Zentral-Asien + 25 J. Russland, mit Fahrzeugtypen	21,00 €
ganz NEU	Straßen- + Stadtbahnen in D Band 17 Thüringen 328 S., 17 x 24 cm, 460 SW- + 36 Farb-Abbildungen	45,00 €
ganz NEU	Tram Atlas Deutschland (4. Auflage 2016, Schwandl), 160 S., 17 x 24 cm, ~150 Farb-Abb., 17 Netzpläne	19,50 €
ganz NEU	Schweizer Tram- und Trolleybus-Atlas (Endstation Osting), 68 S., 17 x 24 cm, 123 Pläne, 30 Farb-Abb.	19,00 €
ganz NEU	Mit der Straßenbahn durch das Berlin der 60er-Jahre (VI) Linien 44, 47 und 49	22,80 €
ganz NEU	Straßenbahnen in den sechziger Jahren (Reuther+VDA, VBN), 144 S., 200 SW- + 33 Farbabb.	19,80 €
ganz NEU	Straßenbahnszenen Hamburg · Flensburg · Kiel (A. Luft, EK) von 1958, 96 S., 24 x 17, ~ 100 Fotos	19,80 €
ganz NEU	Omnibusse + Straßenbahnen der Stadt Frankfurt am Main (Linhardt, EK), 120 S., A4 quer, 200 Abb., teils Farbe	35,00 €
ganz NEU	125 Jahre elektrisiert durch Halle (Saale) , Tradition mit Zukunft (Slekovics), 144 S., 24 x 24 cm, 200 Abb., teils Farbe	24,80 €
ganz NEU	Zeitreise durchs BOGESTRA-Land (A. Halmer, DGEG-Med) Bd. 1 Geschichte der Linie 310 BO-WIT	26,80 €
ganz NEU	Auf Schienen zur Schicht Straßenbahn Bottrop, Gladbeck, Kirchhellen (K. Giesen) Bd. 4 Vestische	29,50 €
ganz NEU	Metros & Trams in Japan 1: Tokyo Region · Tram-Atlas Großbritannien & Irland 144 S., je	19,50 €
ganz NEU	Trams in beeld 2 (Ed. PFT) , SNCV 1960, ca. 208 S., A4, 201 Col-Fo. (F+NL)	40,00 €
ganz NEU	Metrotrams Atlas des elektr. 50 Jahre Stadtbahnen + Fahrzeuge A4, 300 Abb., inkl. Pläne	33,00 €
ganz NEU	Atlas des elektr. Stadtkverkehrs der Russischen Föderation englisch, 424 S., A4, 192 Farbabb., Pläne	75,00 €
DVD	Hamburg Nahverkehr in den 60er-Jahren (tram-tv) · Berliner Straßenbahnen in der Wendezeit, 90er-Jahre, je	19,95 €

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

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

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

Ihr
Auch
Second-
Hand!

freundliches „EUROTRAIN“-Fachgeschäft
mit der ganz großen Auswahl

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

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

Zu „Heute wäre sie 150 Jahre alt ... (SM 11/2016)

Titelbild zeigt das Manko

■ Ich habe den Bericht der Hamburger Straßenbahn interessiert gelesen. Wenig beleuchtet wurde darin, dass die Hamburger Straßenbahn in den letzten 10–15 Jahren ihres Bestehens so betrieben wurde wie die großen Vorbilder New York, Pittsburgh usw. jenseits des Atlantiks – nämlich zwar mit seinerzeit modernen, aber hauptsächlich solo fahrenden Triebwagen, deren Fassungsvermögen in etwa mit dem eines Busses vergleichbar ist/war. Das Titelbild im SM 11/2016 zeigt damit ungewollt das Manko der Hamburger Straßenbahn. So wundert es nicht, dass die Politik neben dem damaligen Zeitgeist hier einen 1:1-Ersatz des „Verkehrshindernisses Straßenbahn“ gesehen hat und das mit Blick auf die (vermeintlich) güns-

tigeren Betriebskosten von Bussen analog der Betriebsein-/umstellungen bei den amerikanischen Vorbildern auch plausibel zu begründen wusste. Die zeitgleiche Einführung von Düwags Gelenkwagen GT6/GT8 wie bei heute noch existierenden Betrieben in Düsseldorf, Frankfurt, Köln usw. hätte vielleicht das Überleben der Hamburger Straßenbahn zumindest auf den Hauptachsen oder als U-Bahn-Zubringer gesichert, weil diese Fahrzeuge hinsichtlich der Kapazität damals wie heute Bussen überlegen sind – aber man hielt in Hamburg teilweise an veralteten Strukturen fest – so etwa am Rollenstromabnehmer bis zur Einstellung.

Interessant wäre, im SM mal einen doppelteitige Karte zu veröffentlichen mit allen jemals in Deutschland existierenden Straßenbahnbetrieben mit Betriebsdauer, Streckenlänge/Linienzahl und Betriebsform. Hier dürfte deutlich werden, dass die meisten eingestellten

Betriebe nur oder hauptsächlich mit Solowagen vom 9-Meter-Zweiachser bis zum 15-Meter-Großraumwagen operierten. Busse stehen heute vom 10-Sitzer VW bis zum Mercedes-Capacity oder Doppelgelenkbus mit einer Kapazität von zirka 200 Personen zur Verfügung. So verkehren bestehende Straßenbahnbetriebe derzeit zumeist mit 30-bis-45-MeterZügen, denn nur diese Betriebsform ist aufgrund des Fassungsvermögens auf Dauer einem Busbetrieb überlegen. Dass hierzu auch sogenannte Mittelzentren fähig sind, beweisen die Straßenbahnbetriebe von Darmstadt, Braunschweig, Zwickau oder Jena recht eindrucksvoll.

Leider muss man sich auch nichts vormachen – kleinere Betriebe wie Görlitz, Plauen, Brandenburg, Gera, Halberstadt usw. mit meist solo fahrenden KT4D, Leolinern, NGT6 et cetera werden viel politischen Willen zum langfristigen Erhalt brauchen – insbesondere dann,

wenn in nicht allzu ferner Zukunft leistungsfähige (Batterie)-Elektrobusse mit vergleichbarem Fassungsvermögen zur Verfügung stehen. Die vorrangig auf Tourismus ausgerichteten Betriebe in Naumburg und Bad Schandau haben ihre Nische gefunden und werden darin wohl überleben. Görlitz könnte sich dem Beispiel anschließen und aufgrund der einzigartigen Renaissance-Stadtkulisse zumindest an Wochenenden historische Wagen – zur Freude der Touristen – im Regelbetrieb einsetzen.

Tino Unger, Frankfurt/M.

Kein Fortschritt in Hamburg

■ Wieder ein sensationelles Heft, das Heft 11 – ich gratuliere dazu! Hochinteressant speziell die Abhandlung über die Hamburger Straßenbahn. Ein wenig beschleicht einen bei der Lektüre der Gedanke, dass man die Straßenbahn im

Auf Schienen zur Schicht – Die Geschichte der Straßenbahnen in Bottrop, Gladbeck und Kirchhellen

Anlässlich des 40. Jahrestages der Einstellung der Straßenbahn in Bottrop im November 1976 erschien dieses Buch, das an die lange Geschichte der Straßenbahn in Bottrop, Gladbeck und Kirchhellen erinnern soll und ihre Entwicklung von den Anfängen bis zur Stilllegung aufzeigt. Zusammen mit der Beschreibung der in angrenzende Städte führenden Strecken wird die Historie des westlichen Teils des Netzes der Vestischen Straßenbahnen aufgezeigt. Auch die Essener Straßenbahn auf Bottroper Gebiet sowie die Anschlüsse zur Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn und zu den Stadtwerken Oberhausen sind umfangreich dargestellt.

Beginnend mit einer Kurzchronik der Vestischen Straßenbahnen werden in den nachfolgenden Kapiteln ausführlich alle je vorhanden gewesenen Strecken einzeln beschrieben, ergänzt um Eröffnungs- und Stilllegungsdaten. Sehr ansprechende Bilder, angefertigt von einigen bekannten Straßenbahnfreun-

den, Lageskizzen der Ausweichen und Abzweigungen in Form historischer Pläne, reproduzierte Zeitungsartikel, Fahrscheine und Fahrplanauszüge geben einen guten Eindruck der lokalen Besonderheiten und Gleislagen der einzelnen Abschnitte, die der Autor in einer Fleißarbeit zusammengetragen hat. Diverse Gegenüberstellungen ermöglichen einen erstaunlichen Eindruck der Veränderungen der Straßenzüge nach der Entfernung der Straßenbahn auch für Ortsfremde. Die historischen Fotos sind in einer nur schwer erkennbaren minimalen Größe abgebildet, was die Betrachtung erschwert. Mitunter wurde bei den aktuellen Aufnahmen eine andere Perspektive gewählt. Hier besteht bei einer Neuaufnahme Optimierungspotenzial.

Weitere Kapitel widmen sich dem Betriebshof in Bottrop, den im Raum Bottrop eingesetzten Fahrzeugen sowie den nicht verwirklichten Plänen zum Ausbau der Straßenbahn. Nicht vergessen wurde die Museumsstraßenbahn, die mit Wagen der Vestischen Straßenbahn in den 1980er-

Jahren in Kirchhellen betrieben wurde, das „Projekt Triebwagen 342“ und auch eine ausführliche Linienchronik fehlt nicht.

Die für die Vestischen Straßenbahnen typischen eingleisigen Strecken mit Ausweichen, pittoresken Fahrleitungsmasten und teilweise engen Orts- und Stadtdurchfahrten leben durch das Buch wieder auf. Auch betriebsame Szenen von Knotenpunkten und Bahnübergänge erfreuen den Betrachter. Von alten Fahrzeugtypen bis hin zu den seinerzeit modernsten Fahrzeugen, den Düwag-Sechssachsern, ist alles vertreten. Wer sich für die Vestischen Straßenbahnen und insbesondere für die Details in den beschriebenen Städten und Ortsteilen interessiert, dem sei das Buch definitiv empfohlen. Es wird sicherlich auch dem heimatkundlich Interessierten gut gefallen.

BERNHARD KUSSMAGK

Eigenverlag (ohne ISBN), Verkaufspreis 27,50 € plus 2,50 € Versandkosten, 180 Seiten, Format 17,2 x 25 cm, Festeinband, gebunden, ca. 190 teils



farbige Abbildungen. Erhältlich beim Autor Klaus Giesen, Hauptstraße 114, 46244 Bottrop, E-Mail: kgiesen@gelsennet.de und in lokalen Buchhandlungen in Bottrop und Gladbeck.



GeraMond Verlag GmbH,
Infanteriestraße 11a, 80797 München

Geschäftsführung:

Clemens Hahn

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften:

Andreas Thorey

Vertriebsleitung:

Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Handel:

MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:

BAHN **EXTRA** **LOK** **MAGAZIN**

AUTO CLASSIC TRAKTOR CLASSIC TRAKTOR XL
SCHIFF CLASSIC MODELLFAN
MILITÄR & GESCHICHTE CLAUSEWITZ
FLUGZEUG CLASSIC FLUGMODELL

Preise: Einzelheft Euro 8,90 (D), Euro 9,80 (A),
sfr. 15,90 (CH), bei Einzelversand zzgl. Porto;
Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 96,00 (incl. MwSt.,
im Ausland zzgl. Versandkosten)

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikations-
nummer DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann
Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Er-
scheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankün-
digt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer
hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem
Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: STRASSENBAHN MAGAZIN
erscheint monatlich. Sie erhalten die Reihe in Deutschland, in
Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut
sortierten Zeitschriftenkiosken, im Fachbuchhandel sowie direkt
beim Verlag. © 2017 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und
alle ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheber-
rechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt
der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für
unverlangt eingesandte Fotos wird keine Haftung übernommen.
Gerichtsstand ist München.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Martin Weltner;
verantwortlich für Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide Infan-
teriestr. 11a, 80797 München.

ISSN 0340-7071 • 10815

GERA NOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS

Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:

Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.

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

4. Februar, Dresden: Führung durch das Straßenbahnmuseum in Dresden-Trachenberge mit seiner umfangreichen Fahrzeugsammlung. Info: www.strassenbahnmuseum-dresden.de

5., 12., 19., und 26. Februar, Stuttgart: Besuchstage der Straßenbahnwelt von 10

bis 17 Uhr. Sonderausstellung „Der Omnibusbetrieb der SSB seit 1926“, Rundfahrten mit historischen Straßenbahnen auf der Depotschleife. Oldtimer-Buslinie 23E Straßenbahnwelt – Hbf – Fernsehturm u. zur. Weitere Informationen siehe www.shb-ev.info.

19. Februar, Dortmund: An jedem 3. Sonntag im Monat das Nahverkehrsmuseum in Dortmund-Mooskamp geöffnet. Grundsätzlich wird kein Fahrbetrieb angeboten, Ausnahmen je nach der Größe von Besuchergruppen und nach Bedarf. Info: www.bahnhof-mooskamp.de

Hamburg nach dem Krieg nicht mehr wollte. Es scheinen von der Stadtverwaltung quasi im Geheimen andere Ziele gesetzt worden zu sein. Warum blieb es beim Einsatz von V6 und V7? Warum nahm man von Seiten Hamburgs nicht an den sensationellen Entwicklungen zum Beispiel von Düwag teil? Warum erfolgte planerisch keine Konzentration auf einige sehr wichtige Achsen, die von der U-Bahn nicht bedient wurden (und auch heute noch nicht bedient werden)?

Da scheint eine ganz grundlegende Absicht dahinter zu stehen, parteiübergreifend, die auch heute noch wirkt, wie zum Beispiel auch im westlichen Teil Berlins. Und wo kein Wille da ist, kommt auch keine (neue) Straßenbahn rein.

Deswegen ist es ganz wichtig, dass Sie in jedem Heft, ich meine, in jedem Heft, einen neuen Betrieb/neuen Ansatz der Straßenbahn europaweit genau und breit darstellen und Ihr Heft auch Meinungen machen wie den Chefredaktionen großer guter deutscher Tageszeitungen zukommen lassen. Die Autolobby tut das ja auch in reichlichem Maß, wie wir alle

Auch der PCC konnte die Hamburger Straßenbahn nicht retten, blieb aber erhalten und fährt heute im dänischen Straßenbahnmuseum Skjolde-naesholm



wissen. Und wer sollte das sonst tun, wenn nicht die größte derartige Zeitschrift Europas? Mit Kommentar natürlich! Ist mit Arbeit verbunden, aber eben Arbeit für ein wunderbares Thema!

H. Hawlik, Perchtoldsdorf b. Wien

Zu „Belgier an der Alster“ (SM 1/2017)

Korrektur zu einem Bild

■ Vielen Dank für den stimmigen Artikel ihres Mitarbeiters Jens Perbandt. Leider stimmt die Bildunterschrift auf S. 42 nicht. Die Linie 8 verkehrte nach Beseitigung der

Kriegsschäden vom Juni 1951 bis zum Mai 1955 von der Haltestelle U-Bahn Dehnhaide bis Farmsen, Trabrennbahn. Die Fahrzeit betrug 14 Minuten, wobei die Holzmühlenstraße an der Haltestelle Holzmühlenstraße/Friedrich-Ebert-Damm mit der hier verkehrenden Linie 1 (alt, später 5) gekreuzt, aber nicht durchfahren wurde. Das Foto zeigt den PCC-Wagen an der Hst. U-Bahn Dehnhaide in der Straße Dehnhaide. Die Fahrt beginnt mit einer Blockumfahrung durch die Straßen Barmbecker Markt – Beimoorstraße – Langenrehm wieder in die Dehnhaide nach Farmsen. **Helmut Warnke, Hamburg**

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

Postleitzahlgebiet 0

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

Postleitzahlgebiet 1

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

Postleitzahlgebiet 2

Roland Modellbahnstudio, 28217 Bremen, Wartburgstr. 59

Postleitzahlgebiet 3

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

Postleitzahlgebiet 4

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

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 Hünerebein, 52062 Aachen, Augustinergasse 14 • Mayer-sche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30

Postleitzahlgebiet 6

Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7

Stuttgarter Eisenbahn-u.Verkehrspara-dies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35 • Buchhandlung Wilhelm Messer-schmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr. 96 • Buchhandlung Albert Müller, 70597 Stuttgart, Epplestr. 19C • Eisen-bahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31 • Osiandersche Buchhandlung, 72072 Tübingen, Unter dem Holz 25 • Buch-verkauf Alfred Junginger, 73312 Geis-lingen, Karlstr. 14 • Service rund ums Buch Uwe Mumm, 75180 Pforzheim,

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

Postleitzahlgebiet 8

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

Postleitzahlgebiet 9

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

Österreich

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

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

Belgien

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

Tschechien

Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1 Klimentka 32

Dänemark

Peter Andersens Forlag, 2640 Hede-husene, Brandvaenget 60

Spanien

Librimpro, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Großbritannien

ABOUT, GU46 6LJ, Yateley, 4 Borderside

Niederlande

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



GRAHAM PEAKINS

Hagen: 92 Jahre Straßenbahn

Die Straßenbahn-Geschichte in Hagen begann im November 1884 mit einer Pferdebahn und endete am 29. Mai 1976 mit der Stilllegung des letzten, natürlich längst elektrisch betriebenen Teilstücks. Axel Reuther erinnert an die abwechslungsreiche Geschichte des meterspurigen Betriebs, der einst eine Streckenlänge von über 50 Kilometern aufwies.

Weitere Themen der kommenden Ausgabe

Verstreute Erfurter

Zwischen 1936 und 1944 beschaffte die Erfurter Straßenbahn insgesamt 37 zweiachsige Trieb- und zwölf Beiwagen, die damals zu den modernsten Straßenbahnwagen in Deutschland zählten. Sie prägten über 30 Jahre das Bild in Thüringens Landeshauptstadt. Doch auch nach ihrem Dienst in Erfurt gelangten einige Vertreter von ihnen in andere Städte, um dort Lücken im Fuhrpark zu schließen.



PETER GOMBAR

Duisburgs Wagen 1000

Im Jahre 1966 baute Düwag den sechsachsigen Einrichtungs-Gelenkwagen mit der Nummer 60. Schon ein Jahr später wurde er in einen Achtachser umgebaut; acht Jahre später brannte er aus, wurde aber wieder aufgebaut und sah plötzlich ganz anders aus. Später diente er als Fahrschulwagen, wurde in ein Zweirichtungsfahrzeug verwandelt und heute kann man ihn dank des Duisburger Fahrzeug-Engpasses sogar mit etwas Glück wieder im Liniendienst erleben.



JENS PERBANDT

Boston: PCC in Gefahr

Ein modernes Nahverkehrsnetz mit Vorort- und U-Bahnen existiert im nordamerikanischen Boston. Daneben gibt es aber auch noch eine konventionelle Straßenbahnlinie, die mit PCC-Einrichtungswagen aus der frühen Nachkriegszeit betrieben wird. Doch dieses Idyll ist in akuter Gefahr, denn die Betreiber des Bostoner Nahverkehrs monieren die hohen Unterhaltungskosten der historischen Fahrzeuge.



CHRISTIAN WENGER



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

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

beide

Ende gut ...?

Nur Busse?

Kurz vor Weihnachten erreichte die Redaktion ein großer Kalender 2017 von der BOGESTRA, verbunden mit einer handsignierten Karte mit Weihnachtsgrüßen. Eine wirklich nette Geste, wäre da nicht die Seite 2 der Aufklappkarte, auf der die BOGESTRA auf ihre Leistungen am Heiligen Abend 2016 hinweist. Zu lesen ist dort unter anderem: „149 Busse sind Heiligabend für Sie unterwegs“ und „350 Fahrer sind Heiligabend für Sie im Einsatz“ ... Da waren wir doch etwas verwirrt: Fahren Heiligabend nur Busse, bleiben alle Straßenbahnen im BOGESTRA-Land im Depot? Natürlich nicht, wie ein Blick ins Internet verrät, wo auf den veränderten Fahrplan am 24. Dezember hingewiesen wird: „Am Heiligen Abend fahren Busse und Bahnen der BOGESTRA nach einem besonderen Fahrplan“. Also doch Straßenbahnen, hätte uns auch gewundert, steht BOGESTRA doch für „Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen“. Jetzt interessiert uns nur noch, wieviele Straßenbahnen am Heiligen Abend unterwegs waren und wieviele Fahrer Dienst hatten.

MW

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



Feiern Sie die Brockenbahn!

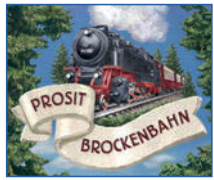
Der einzigartige Bierkrug für alle Eisenbahnliebhaber

Eine Legende ist 60

Das erste Frachtgut, das auf deutschen Schienen transportiert wurde, waren zwei Fässer Bier. So liegt es nahe, die wohl schönste Schmalspurbahn Deutschlands mit einem besonderen Bierkrug zu feiern: „Ein Prosit auf die Brockenbahn“! Denn die Brockenloks sind auch heute noch – nach über 60 Jahren – in Betrieb.

Edles Steinzeug, detailliertes Motiv und ein Name Ihrer Wahl

Der Krug wurde von Hand aus hochwertigem Steinzeug gefertigt und ist verziert mit dem prachtvollen Motiv der Harzbahn unter Voll-dampf. Ein maßstabgetreues, **handkoloriertes Modell** der Lok 99 7222 aus feinstem Zinkguss ziert den Deckel. Der Griff ist passend dazu in



Das fröhliche „Prosit Brockenbahn“ zielt die Rückseite des Kruges

der Optik einer Kuppelstange. Aber das Besondere an diesem einzigartigen Bierkrug: auf dem Sockel steht auf Wunsch ein **Name Ihrer Wahl** im ersten Anhänger der Original Brockenbahn-Zuggarnitur! Der Krug erscheint

ausschließlich bei The Bradford Exchange und ist im Handel nicht erhältlich. Ein handnummeriertes Echtheits-Zertifikat belegt die Authentizität Ihres persönlichen Exemplars. **Sichern Sie sich Ihren personalisierten Bierkrug „Ein Prosit auf die Brockenbahn“ gleich heute!**



Mit maßstabsgetreuer Miniatur

GRATIS
nach Ihren Wünschen
personalisiert



„Ein Prosit auf die Brockenbahn“

Füllmenge: 0,7 l

Größe: ca. 17 x 12,3 x 18,5 cm (B x T x H)

Produkt-Nr.: 422-XIA02.01P

Produktpreis: € 119,90
(zahlbar auch in 2 Monatsraten zu je € 59,95)
zzgl. € 8,95 Versand*

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie daher noch heute!

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **78685**

The Bradford Exchange Ltd.
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3
63317 Rödermark
kundenbetreuung@bradford.de
Telefon: **069 1729 7900**

WEEE: 97075636



PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 78685

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis zum **27. Februar 2017**

☐

Ja, ich reserviere den personalisierten Bierkrug „Ein Prosit auf die Brockenbahn“

Name/Vorname

Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

Telefon für eventuelle Rückfragen



Unterschrift

Bitte gravieren Sie folgenden Namen:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

(Name mit max. 10 Zeichen, inkl. Leerzeichen und Bindestriche)

* Dieses Produkt wird nach Ihrer Kundenspezifikation hergestellt und ist deshalb vom Umtausch ausgeschlossen.

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):

Lieferzeit ca. 4 Wochen

☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung

☐ Ich zahle in zwei bequemen Monatsraten

THE BRADFORD EXCHANGE

Bitte senden an: The Bradford Exchange
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1-3 • 63317 Rödermark
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

