

Liebe Tagungsteilnehmer,

ist es Ihnen eigentlich aufgefallen, dass der VDVA dieses Jahr im August 65 Jahre alt geworden ist?

Eigentlich ein Alter um alles ruhiger angehen zu lassen!

Das haben wir durchaus dieses Jahr nach der letztjährigen Corona-Pause und den doch recht komplizierten Verhaltensvorschriften mit unserer Kurztagung versucht. Hoffe, es ist unter diesen Auflagen auch gelungen.

Wir haben versucht das Beste daraus zu machen, jedem den nötigen Freiraum einzuräumen und doch einige Attraktionen zu bieten. So waren sicherlich fast alle erstmals in dem unlängst neu eingerichteten Historischen Depot 1913 in der Tullastraße zu Gast. Viele haben daran mitgewirkt, dass diese Fahrzeugsammlung so auch existiert. Ihnen allen sagen wir für das Engagement unseren aufrichtigen Dank – und weiter so

Da schließen wir gleich mit einem Dankeschön bei unseren Karlsruher Mitgliedern an, ganz speziell bei Nicole & Volker Dürr, aber auch bei Walter Vögele. Volker hat sich um die Koordination, das Programm und Sonderfahrten bemüht, musste doch so manches schon Festgelegtes immer wieder mal revidiert werden; Nicole hat auch Schriftliches erledigt und hat sich zusätzlich um die gastronomischen Wünsche gekümmert – unseren herzlichen Dank dafür!

Unser Dank geht auch nach Köln an Axel Reuther, der auch dieses Jahr wieder das Programmheft redaktionell und gestalterisch zusammengestellt hat. Leider ist er aus familiären Gründen nicht abkömmling. Ebenso an Peter Bell vielen Dank, der sich angeboten hatte wieder bei der Reiseleitung mitzuwirken. Auch an unseren Schatzmeister Bertold Schulz ein Dankeschön, der das Finanzielle in Form von Rechnungseingängen und Zahlungen auch noch nach der Tagung zu managen hat.

Die Unterstützung vor Ort erfolgte dieses Jahr vornehmlich durch den „Museumsverein“ TSNV – Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe e.V., mit seinem Vorsitzenden Dr. Alexander Geistler, als Triebfahrzeugführer ins Albtal, und vielen weiteren Mitgliedern hinter den Kulissen – Euch allen unseren aufrichtigen Dank.

Wenn ich mich recht erinnere, war Alexander Geistler auch schon im August 1999 einer der Triebfahrzeugführer in dem Zweisystem-Triebwagen nach Saarbrücken für uns tätig.

Bei Redaktionsschluss stand noch nicht fest, ob wir den Betriebshof und die Werkstatt mit den drei Generationen an Niederflurbahnen in Straßburg besuchen können. Herr Schröter von der SSB in Stuttgart als dortiger Betriebsleiter war auch während der Bauphase in Kehl ebenso tätig, er hat versucht den Kontakt mit der CTS-Betriebsleiterin zu nutzen und für einen Besuch unsererseits anzufragen. Leider kam bisher keine Antwort zustande. Dennoch Danke für die Bemühungen und den Versuch!

Ein ganz besonderes Dankeschön auch an Sie alle, die Sie sich entschlossen haben hobbymäßig wieder mal etwas zu erleben – und auch den einen oder anderen persönlich zu treffen und zu sprechen. Unter den erschwerten Bedingungen war diese Kurztagung sicherlich nicht optimal – aber wir haben es versucht das Beste daraus zu machen!

Kommen Sie alle gut nach Hause und bitte bleiben Sie weiterhin gesund!

Gern würden wir Sie und auch weitere Gäste im kommenden Jahr anlässlich unserer 72. VDVA-Tagung in Süddeutschland, Frankreich und der Schweiz wieder begrüßen.

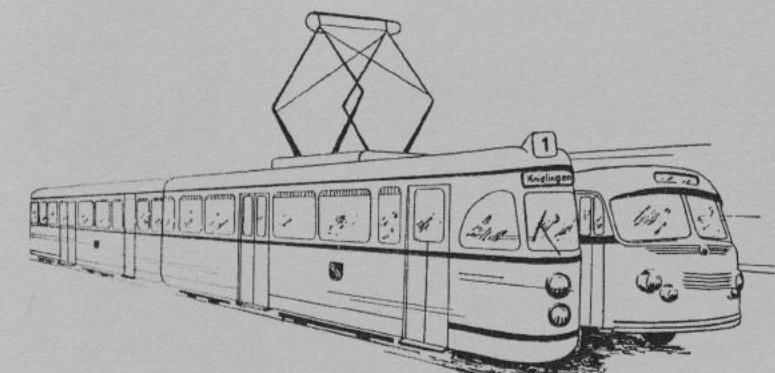
VERBAND DEUTSCHER VERKEHRS-AMATEURE e.V.



71. VDVA-TAGUNG (Kurztagung)

17. September bis 20. September 2021

Karlsruhe
und
Straßburg



Tagungsteilnehmer

FR	SA	B	M	SO	MO
-	X	X	X	X	-
X	X	X	X	X	X
K	X	X	X	X	X
K	X	X	X	X	X
--	X	X	X	X	--
--	X	X	X	V	--
X	X	X	X	X	X
K	-	X	X	P	-
K	--	X	X	P	-
X	X	X	X	X	X
F	X	X	X	X	X
K	X	X	X	X+	X
K	X	X	X	X+	X
--	X	X	X	X	X
F	X	X	X	X	X
F	X*	X	X	X	X
K	X	X	X	X	X
X	X	X	X	X	X
F	X	X	X	X	--
K	X	X	X	X	X
K	X	--	X	X	X
F	V	--	--	X	X
X	X	X	X	X	X
--	X	X	X	V	--
--	V	--	--	X	N
K	X	X	X	X	X
X	X	X	X	X	X
K	X*	X	X	X	X
X	X	X	X	X	X
X	X	X	X	X	X
X	X	X	X	X	X
K	X	X	X	X	X
K	X	X	X	X	X
K	V	X	X	X	X
X	X	X	X	Xs	X
X	X	X	X	Xs	X
K	X	X	X	X	X
X	X	X	X	X	X
X	X	X	X	X	X

Überschriften: B = Buffet/Kennenlernessen, M = Mitgliederversammlung.

Zeichenerklärung: K = nur Karlsruhe, F = nur Fernstrecken; V = nur Vormittagsprogramm;
X* = ohne Vorstellung neue Fahrzeuge; X+ = ohne Schloßgartenbahn, Xs = ohne Turmberg-
bahn

Inhalt:

Tagungsteilnehmer, alphabetisch	2
Inhaltsverzeichnis	3
Begrüßung	4
Allgemeine Hinweise zur Organisation, Einiges ist wichtig...	5
Unser Hotel	7
Programm am Freitag, 17. September	8
Programm am Samstag, 18. September	9
Information zum Straßenbahnmuseum „Depot 1913“	10
Informationen zur Regio-Stadtbahn Karlsruhe	11
Programm am Sonntag 19. September	21
Informationen zur Straßenbahn Karlsruhe	22
Programm am Montag, 20. September	28
Informationen zur Straßenbahn Straßburg	29
Einladung zur Mitgliederversammlung	38
Raum für Notizen	37, 39
Abschluss, Danksagungen	40

Anlagen: Tagungsausweis mit rückseitigem KombiTicket im KVV sowie Linien- bzw. Netzpläne von Karlsruhe, dem KVV und von Straßburg.

Das Titelbild für unsere diesjährige Tagung stammt von dem VBK-Fahrplanheft 1966.

Urheber-Hinweis: Die Informationen entstammen Wikipedia und den Webseiten der Verkehrsbetriebe sowie einiger nahestehender Vereine.

Zusätzlich erhalten Sie die Streckenpläne in Farbe in A3 bzw. A4 4 als Beilage, um darauf den Fahrverlauf und Fotostellen einzutragen. Diese Pläne hat uns freundlicherweise wieder Herr Schwandl überlassen, sie stammen aus dem Tram-Atlas Deutschland (5). Herzlichen Dank an Herrn Schwandl.

Die Fotos stammen aus der Sammlung von Axel Reuther.

Die **Namensschilder** werden dieses Jahr aufgrund des rückseitig aufgedruckten Kombi-Tickets bereits mit dem **Programmheft** versandt. Wer ein Halsband benötigt, bekommt dieses am Samstagmorgen im Historischen Depot ausgehändigt. Das Namensschild ist bitte während der gesamten Tagung - zur Erkennung der VDVA-Teilnehmer - ständig zu tragen, danke.

Wer noch über ein brauchbares Halsband verfügt, sollte dieses bitte mitbringen. Ebenso danken wir Ihnen, wenn Sie die entsprechende Plastikhülle mitbringen würden.

Liebe Tagungsteilnehmerinnen und Tagungsteilnehmer,

wir freuen uns ganz besonders, dass nunmehr – nach dreimaligem Verschieben der für das letzte Jahr geplanten Tagung „Südwestdeutschland mit grenzüberschreitenden Betrieben“ – wenigstens ein langes Wochenende als KURZtagung in Karlsruhe mit Ausflug nach Straßburg dabei rausgekommen ist – herzlich willkommen allen Teilnehmern.

Es war eine schwierige Entscheidung ob oder nicht, wenn ja mit Auflagen, diese Tagung durchgeführt werden kann. Im späten Frühjahr sahen die Inzidenzzahlen durchaus sehr positiv aus – jetzt schon wieder nicht mehr ganz so.

Wir haben uns dann doch entschieden, nach ausgiebiger interner Diskussion und einer Abfrage zur Bereitschaft an der Tagung teilzunehmen, mit entsprechendem Vorlauf von knapp acht Wochen die Tagung neu zu organisieren. Dabei erhalten wir tatkräftige Unterstützung von unseren beiden Karlsruher Mitgliedern Nicole & Volker Dürr – beiden unseren ganz aufrichtigen Dank dafür.

Wie Sie der Einladung zur Mitgliederversammlung sicherlich schon entnommen haben, steht eine wohl lange dauernde Sitzung an, stehen doch sehr viele Punkte auf dem Programm. Ich bitte daher um aktive Beteiligung und Meinungsäußerung, aber auch um Disziplin, damit wir alle Punkte auch an dem Samstagabend abarbeiten können.

Ich selbst stehe letztmalig als VDVA-Vorsitzender zur Verfügung. Es war nicht einfach einen Nachfolger zu finden, daher freue ich mich, dass die Gespräche mit Dr. Linnenberg positiv verlaufen sind und er kandidieren wird. Ich würde mich freuen, wenn er als fünfter Vorsitzender ab kommendem Jahr die Geschicke des VDVA leiten wird.

Gleichzeitig appelliere ich auch nochmals, dass wir weitere jüngere bzw. neuere Mitglieder als Beisitzer oder in anderen Funktionen gerne sehen würden. Bitte diskutieren Sie auch dieses Thema untereinander – sonst läuft der VDVA Gefahr „auszubluten“ und nicht mehr funktionsfähig zu bleiben. Es ist IHR V D V A !!

Unsere Tagung unter Corona-Bedingungen:

Momentan sieht der Inzidenzwert für die Stadt Karlsruhe ganz gut aus, möglicherweise kann das in der Tagungswoche schon wieder anders aussehen, der Verkehrsbetrieb könnte möglicherweise Voraussetzungen verändern.

Alle Geimpften und Genesenen müssen Ihren Impfpass / Bescheinigung bei sich haben. In Restaurants ... müssen Kontaktdaten der Gäste erhoben werden und jeder Betrieb braucht ein funktionierendes Hygienekonzept. Inzidenz über 35: Nicht-Geimpfte müssen einen Negativ-Test vorlegen.

Jeder bringt bitte für den entsprechenden Zeitraum Mund-Nase-Masken in ausreichender Menge selber mit. Im Inneren der Fahrzeuge muss aller Voraussicht nach auch am Platz eine entsprechende Maske getragen werden (abhängig vom Verkehrsbetrieb – auch bei Sonderfahrten nötig! Im Nahverkehr sowieso).

Den Vorschriften ist unbedingt Folge zu leisten – eine Nichtbefolgung kann zum Ausschluss bei dieser VDVA-Tagung führen (ohne Kostenerstattung).

Bitte informieren Sie sich auch zwischenzeitlich über die Corona Regeln in Baden-Württemberg im Internet, danke.

Gestatten Sie an dieser Stelle **einige organisatorische Hinweise**:

- Mit dem Programmheft erhalten Sie mehrere Farbkopien mit Liniennetzplänen.
- Aufgrund der geringen Teilnehmerzahl gehen wir von einer **geordneten Disziplin** aller Beteiligter aus, bitte nicht den anderen Fotografen im Bild stehen oder durch das Bild laufen, das gibt Unmut
- Wir weisen ausdrücklich noch einmal auf die geltenden Corona-Regeln hin: Abstand halten und Mund-/Nasen-Maske zu Ihrem eigenen und dem Schutz der anderen zu tragen.

Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel während der Tagung:

Jeder Teilnehmer erhält für die Dauer der Tagung (vom 17. bis 20. September) ein **Kombi-Ticket** des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV). Dieses befindet sich auf der Rückseite des Tagungsausweises. Dieser ist daher bei Fahrten mit Bahn und Bus immer mitzunehmen!

Der Geltungsbereich der Karte ist aus dem **KVV-Netzplan** ersichtlich, den jeder Teilnehmer ebenfalls in Kopie erhält.

Bitte beachten: Die Stadtbahnen fahren teilweise auch aus dem KVV hinaus in andere Verbünde. So nach Freudenstadt, Heilbronn und Bad Wildbad. Hier ist das Ticket nur bis zur jeweiligen Tarifgrenze gültig. Bei Weiterfahrt muss ein entsprechender Anschluss-Fahrtausweis vorher besorgt werden.

Für die **Fahrt nach Straßburg** am Montag, den 20. September sind zusätzliche Fahrkarten notwendig (siehe Anmerkungen beim Programm zu diesem Tag). Diese erhalten die Teilnehmer am Reisetag von uns.

Wir hatten die Teilnehmer zusätzlich bereits auf die Aktion „**Abo-Upgrade Deutschland**“ des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) von 13. bis 26. September aufmerksam gemacht. Wer dies nutzen kann und möchte (weil er eine Zeitkarte des Verbundes seines Wohnorts besitzt) und sich dazu dann auf der entsprechenden Internetseite registriert hat (damit er die für die deutschlandweite Nutzung notwendige Bescheinigung ausdrucken kann), der kann einige Vorteile während der Tagung in Anspruch nehmen:

- Freie Fahrt im Nahverkehr in nahezu allen Verbünden deutschlandweit während des genannten Zeitraumes, also auch vor und nach der VDVA-Tagung.
- Fahrten über Verbundraumgrenze des KVV hinaus sind damit möglich. Dies wäre z.B. bei den Erkundungsfahrten in Eigenregie am Freitag, den 17. September interessant.
- Bei der Fahrt nach Straßburg am Montag, den 20. September ist nur noch eine **Tageskarte vom CTS in Straßburg** notwendig, alles andere deckt das Abo-Upgrade ab. Diese Tageskarte erhalten Sie von uns.

Die Nutzung des Angebotes wird diese Tage von uns abgefragt und wird damit bei den Fahrkarten berücksichtigt.

Als Organisator hoffe ich auf einen harmonischen und störungsfreien Verlauf der Tagung. Ihnen allen wünschen wir eine abwechslungsreiche und erlebnisreiche VDVA-Jahrestagung.

Rolf Hafke

Die Redaktion für das vorliegende Programmheft hat wieder Axel Reuther übernommen, dem ich meinen Dank sage, auch für die vielen und umfangreichen Informationen.

Bitte beachten:

Wir haben den Tagungsablauf mit großer Sorgfalt vorbereitet und die Informationen dazu in diesem Programmheft zusammengestellt. Dennoch kann es möglich sein, dass aus betrieblichen Gründen kurzfristig Änderungen notwendig werden, die sich auf den geplanten Programmablauf auswirken. Die Organisations- bzw. Reiseleitung wird mögliche Änderungen mitteilen, sobald ihr diese bekannt werden. Es ist daher notwendig, sich an den genannten Treffpunkten zur angegebenen Zeit einzufinden, damit die Änderungen auch weitergegeben werden können.

Die Abfahrten sind daher so geplant, dass auch im Falle von Verzögerungen der Veranstaltungsort im Normalfall rechtzeitig erreicht wird. Wir möchten daher diejenigen, die sich nicht an den organisierten Anreisen beteiligen, bitten, mit der Reiseleitung Kontakt aufzunehmen, wenn sich die Gruppe nicht zur festgesetzten Zeit am genannten Treffpunkt einfindet.

Bei auftretenden Fragen können Sie sich an die Organisationsleitung wenden, wir versuchen so weit wie möglich zu helfen.

**Die Organisationsleitung ist erreichbar: Rolf Hafke 0173 - 946 05 66,
die Reiseleitung übernehmen dankenswerterweise Volker Dürr und Peter Bell
0157 – 731 428 51.**

Einiges ist wichtig.....

Bitte lesen Sie diese Zeilen, nehmen Sie sich die Zeit, um letztendlich die Tagung auch ohne Probleme durchführen zu können, danke vielmals!

In diesem Jahr nutzen etliche Mitglieder den Freitag, den Tag vor der offiziellen Tagung, um in Eigenregie entweder im Stadtgebiet und / oder auf den Albtal-Linien unterwegs zu sein. Empfehlungen hatten wir dafür schon früher gegeben. Bitte koordinieren Sie sich ggf. untereinander, wenn Sie gleiche Ziele ansteuern

Vergessen Sie bitte nicht auch schon am Freitag den Tagungsaus mit dem auf der Rückseite aufgedruckten KombiTicket dafür bei sich zu tragen, damit bei eventuellen Kontrollen keine Probleme auftreten.

Wie in den Vorjahren gestatten Sie uns bitte einige Hinweise grundsätzlicher Art:

Wir sind bei den Verkehrsbetrieben Gast, auch wenn wir für die Fahrten bzw. Sonderfahrten bezahlen! Daher bitte sich auch so verhalten, dass wir bzw. andere Gruppen nochmals wiederkommen dürfen. Bitte stets die offizielle Begrüßung oder den Empfang abwarten, danach geben wir weitere Informationen, wie der Besuch durchgeführt wird – bitte auf dem Betriebsgelände oder in der Werkstatt keine eigenen Exkursionen, danke! Wir versuchen natürlich, alles fotografieren zu dürfen.

Bei den Sonderfahrten können oftmals nur sehr kurze Fotohalte - oder an Endhaltestellen - eingelegt werden! Wenn diese zu lange dauern, müssen andere Fotohalte ggf. entfallen. Bitte überqueren Sie Gleise nur an den für die Öffentlichkeit zugelassenen Stellen und beachten Sie immer den Verkehr auf den Schienen (vor allem aus der Gegenrichtung!) und den Straßen.

- **Ausstiege außerhalb von Haltestellen erfolgen grundsätzlich auf eigene Gefahr!**

Eine besondere Bitte: Für die Reise- bzw. Organisationsleitung bei Sonderfahrten **vorne die erste Sitzreihe freihalten**, damit die Kommunikation der Reiseleitung mit dem Personal bzw. den Ausrichtern möglich ist und während der Fahrt nicht die Aussicht nach vorne blockieren.

Videografen oder Fotografen bitte gleich nach Beendigung der Tätigkeit wieder zurücktreten, danke vielmals.

UNSER HOTEL

Hinweis: Wie in vielen Vorjahren haben wir eine Gruppenreservierung im ibis-Hotel in Karlsruhe angeboten, diese wurde von den meisten Tagungsteilnehmern auch genutzt.

Für diejenigen, die im ibis-Hotel übernachten: Im Zimmerpreis ist das Frühstück beinhaltet, mögliche andere Leistungen, wie Parkplatz, müssen privat beim Auschecken gezahlt werden.

**Hotel ibis Karlsruhe
Hauptbahnhof**

**Poststrasse 1
76137 Karlsruhe**
Tel: +49 (0) 721/ 3 52 32- 0
Fax: +49 (0) 721 / 3 52 32 400
eMail : H6965@accor.com

Das ibis-Hotel Karlsruhe informiert zu seinem Hygienekonzept:

„Wir haben intensivierte Hygiene- und Präventionsmaßnahmen eingeführt, um Ihre Sicherheit zu gewährleisten. Das ALLSAFE-Label steht für unsere neuen, verstärkten Sauberkeitsprotokolle die in diesem Hotel eingehalten werden.“



„Aufgrund der aktuellen gesetzlichen Anordnungen kann der Zutritt und die Übernachtung im Hotel nur mit negativem Test bzw. mit einem entsprechenden Impf- oder Genesenennachweis erfolgen (geimpft, genesen oder getestet) Wir weisen darauf hin, dass im öffentlichen Bereichen des Hotels stets ein Mund-Nasen-Schutz zu tragen ist. Vielen Dank für Ihr Verständnis.“

Wir weisen darauf hin, dass die Hygieneregeln des Hotels unbedingt einzuhalten sind!

- Zentrale Lage am Hauptbahnhof (Haupteingang rechts rum, rund 300 Meter zu Fuß)
- Alle Sehenswürdigkeiten durch den ÖPNV am Hotel sehr gut erreichbar
- Schnelle Anbindung zur Autobahn A5 und A8 durch die Südtangente
- Parken garantiert durch 43 kostenpflichtige und 8 kostenfreie Parkplätze vor der Tür
- Das Hotel ist das ehemalige denkmalgeschützte Postamt aus dem Jahre 1915 (2009 renoviert)

Ausstattung: Föhn in jedem Badezimmer, große, besonders komfortable Sweet Bed by-Betten, mit funktionalem Schreibtisch, gratis WLAN und TV inklusive vielfältiger Sky Sender, im Zimmer Klimaanlage.

Check-in ab 15.00 Uhr

Check-out bis 12.00 Uhr

Durch die Aktuelle Situation ist die Reservierung von Mo-Do von 08-12 Uhr und Fr von 8-11:30Uhr besetzt. Das Reisegepäck kann eigentlich jederzeit in einem separaten Raum abgestellt werden, Check-in dann bitte entsprechend später.

Die **Frühstückszeiten** sind mit **täglich ab 6.30 Uhr** angegeben, wir haben angefragt für uns früheres Frühstück zu ermöglichen, speziell am Montag ab 6.30 Uhr für die Straßburg-Teilnehmer (da der Zug um 8.11 Uhr abgeht!).

Donnerstag 16 September: Anreise / Hotelübernachtung bereits möglich

Freitag 17 September:

Anreise

Programm in Eigenregie nach Wunsch

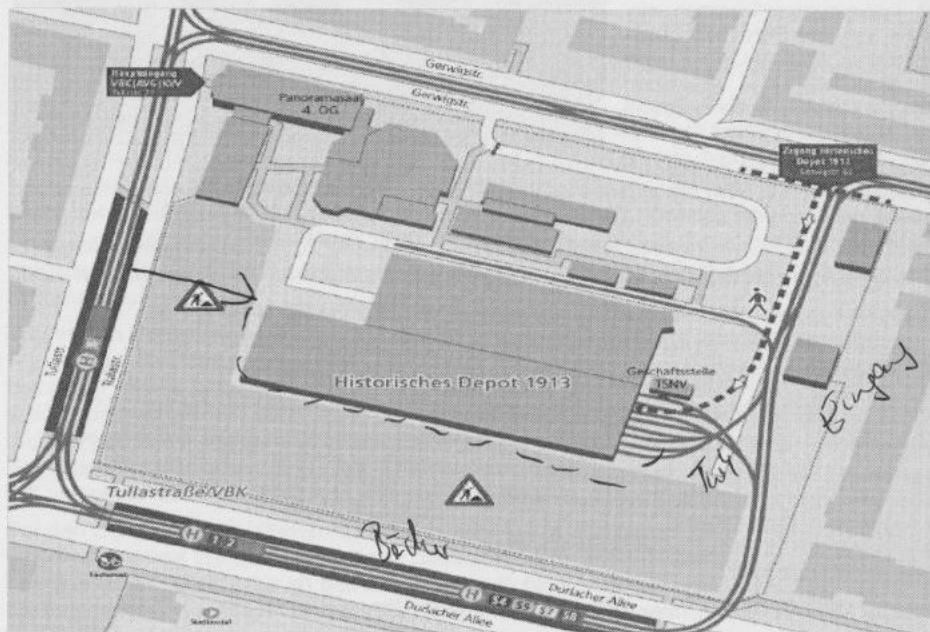
Fahrt mit TramTrain in Eigenregie, u.a. wird die S71 / S81 KA - über Ettlingen-West - Rastatt und die S8 / 81 ab Forbach nach Freudenstadt sowie Eutingen im Gäu ab Ende 2022 von der DB-AG gefahren.

Samstag 18. September: „Straßenbahnmuseum, neue Fahrzeuge und Albtalbahn“

ab 6:30 Uhr: Frühstück möglich

Von der Haltestelle Hauptbahnhof oder der Haltestelle Poststraße (direkt vor dem Hotel) fahren die Linien S 4 sowie die SL 2 zur Haltest. Tullastraße. Die Fahrzeit ab Hauptbahnhof beträgt 13 Minuten.

(Beispiel SL 2 um 09:13, 09:33 und 09:53 Uhr ab Hbf)



Achtung: Der Zugang zum Historischen Depot 1913 ist wegen Bauarbeiten nur über die Gerwigstraße möglich. (siehe Skizze)

Am Eingang findet (für die gesamte Tagung) einmalig eine Kontrolle der Impfbestätigung statt. Daher bitte mitführen und dort bereithalten!

Gleich daneben wird Rolf Hafke zwischen 10 und 12.00 Uhr seinen TramShop öffnen.

Mitglieder können dann gegen Rechnung die neuesten Straßenbahn-Atlanten und andere Bücher sowie Kalender erwerben. Die Tüten, mit Namen versehen, werden am nächsten Morgen beim Frühstück im Hotel verteilt. Die Rechnung kommt nach Tagungsende direkt ins Haus. Besondere Wunschtitel bitte aufgeben unter hafke.koeln@t-online.de

Es stehen für die Teilnehmerausweise ggf. Halsbänder zur Verfügung.

Die Namensschilder bitte während aller Programm punkte sichtbar tragen, wir haben einige neue Teilnehmer dabei, so kann man sich besser kennen lernen.

Mittags besteht keine Möglichkeit nochmals ins Hotel zu gehen, wenn zur Sonderfahrt in der Tullastraße eingestiegen wird! Rückkehr erst nach der Mitgliederversammlung (bitte Unterlagen für die Mitgliederversammlung morgens gleich mitnehmen, danke.).

Die neueste und aktualisierte **Fahrplananordnung wird bei Fahrtbeginn ausgeteilt**.

Programm am Samstag, 18. September 2021:

- 10:00 Uhr: **Besuch Tullastraße, Historisches Depot 1913 mit Führungen und Erkundungen (in Eigenregie) (bis ca. 12.15 Uhr)**
Erklärung neuer Fahrzeuge NET 2012 und ET 2010, ggf. im Betriebshof Gerwigstraße
Verpflegungskauf oder kleiner Snack in Eigenregie beim neuen Bäcker im TuDu, Bürogebäude Durlacher Allee 71, falls gewünscht
- 12:45 Uhr: **ab Tullastraße Historisches Depot 1913**
Fahrt mit AVG 8xGel-Tw 4 (ersatzweise 502)
- 13:06 Uhr: **zusätzliche Einstiegsmöglichkeit Hbf.-Vorplatz Gleis 5 (Ankunft 13:00 Uhr)**
- 13:12 Uhr: **Fotohalt Albtalbahnhof und weitere Zustiegsmöglichkeit (Ankunft 13:08 Uhr)**
Fahrt über Rüppurr – Ettlingen Stadt (Gleis 3 - Fotohalt) – Busenbach (Zugkreuzung) - Reichenbach (ggf. Fotohalt, Anweisungen unbedingt beachten) - Langensteinbach, St. Barbara (Fahrt in die Schleife und Überholung) – Spielberg (ggf. Fotohalt) - Ittersbach, Industrien (Fotohalt mit Kreuzung) nach Ittersbach, Bf. (gut 20 Min. Pause und Möglichkeit eine Toilette aufzusuchen).
zurück: Ittersbach Rathaus - Ittersbach Bf. - Ittersbach Industrie – Spielberg - Langensteinbach St. Barbara - Langensteinbach Bf. (ggf. Fotohalt) - Reichenbach (Zugkreuzung) – Busenbach - Ettlingen Stadt - (ggf. weitere Fotohalte) - Rüppurr Battstr. - Albtalbf., weiter im Stadtgebiet
Fotohalte werden während der Fahrt rechtzeitig bekannt gegeben
Fahrt endet an der Gaststätte „Kühler Krug“
- 17:30 Uhr: **Kennenlernessen im Brauhaus „Kühler Krug“, Buffet (für die angemeldeten Teilnehmer)**
- 19:30 Uhr: **Mitgliederversammlung**
(entsprechend besonderer Einladung, siehe auch Seite 38)
Individuelle Rückfahrt mit Linienwagen in die Hotels
SL5 in Richtung Mathystr, Rintheim alle 20 Minuten ab Kühler Krug 12, 32, 52, letzte Fahrt 23:37 Uhr.

INFO ZUM „HISTORISCHEN DEPOT 1913“

Das im Jahr 1913 eröffnete Depot II der VBK an der Tullastraße wird vom Treffpunkt Schie-nennahverkehr Karlsruhe (TSNV) einmal im Monat museumsähnlich geöffnet, um die dort befindlichen historischen Straßenbahnen und Dienstfahrzeuge sowie den historischen Omni-bus der Verkehrsbetriebe zugänglich zu machen. Schautafeln erläutern die Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe.

Öffnungstage: Das Depot öffnet im Normalfall von April bis Oktober an jedem zweiten Sonntag im Monat von 13 bis 18 Uhr. Während der Corona-Pandemie gab und gibt es Einschränkungen.

Es wird kein Eintritt erhoben. Führungen werden nach Bedarf angeboten. Es ist möglich, Bücher und Souvenirs des TSNV sowie Getränke zu ersteilen.

Exponate: Die Ausstellung besteht aus einer Dauerausstellung, sowie einer Wechselausstellung auf den beiden angeschlossenen Gleisen am nördlichen Hallenrand. In der Wechselausstellung werden betriebsfähige Oldtimer des TSNV ausgestellt, die auch für Sonderfahrten gemietet werden können.

Folgende (nicht oder nur eingeschränkt fahrfähige) Exponate sind dauerhaft ausgestellt:

- Bus 318, Standard-I Bus O 305
- TW 14 (Bauj. 1899) „Triebwagen aus der ersten Serie“
- TW 92 (Bauj. 1922) „Residenztriebwagen“ (seit einigen Jahren in Aufarbeitung)
- TW 114 (Bauj. 1948) „Kriegsstraßenbahnwagen“ (unaufgearbeitet)
- TW 121 (Bauj. 1975) „Elektropneumatisch gesteuerter Gelenktriebwagen“ (umgebaut zum Fahrradwagen, heute Verkaufsstand des TSNV)
- TW 188 (Bauj. 1963) „Direktgesteuerter achtachsiger Gelenktriebwagen“
- TW 495 (Bauj. 1937) „Unfallhilfswagen“
- TW 497 (Umbauj. 1982) „Schneepflug“
- TW 498 (Umbauj. 1982) „Fahrleitungsbeobachtungswagen“
- TW 499 (Bauj. 1951) „Schleifwagen“
- E2 (Bauj. 1910) „Albtalbahn-Lok“
- schmalspurige Drehgestelle der OEG, vergleichbare denen eines Gepäcktriebwagen des Lokalbahn
- normalspurige Drehgestelle
- Kipplore der Schuttbahn
- Nachgebaute Fahrzeugfront „Direktgesteuerter“
- Diverse Bildwände

Darüber hinaus gibt es in Karlsruhe noch folgende, zumeist betriebsfähige historische Fahrzeuge, die ebenfalls vom TSNV betreut werden. Sie werden im Rahmen der Wechselausstellung jeweils teilweise auch im Depot 1913 gezeigt:

- Tw 4 (Bauj. 1958) „achtachsiger Überlandgelenktriebwagen“
- Tw 12(Bauj. 1959) „achtachsiger Überlandgelenktriebwagen“
- Tw 95 (Bauj. 1929) „Stahlumbauwagen“
- TW 100 (Bauj. 1930) „Spiegeltriebwagen“
- TW 115 (Bauj. 1948) „Kriegsstraßenbahnwagen“
- Tw 124 (Bauj. 1975) „achtachsiger Überlandbahntriebwagen“
- Tw 139 (Bauj. 1958) „vierachsiger Breitraumtriebwagen“
- Tw 167 (Bauj. 1963) „sechsachsiger Straßenbahntriebwagen GT 6“
- Tw 213 (Bauj. 1978) „achtachsiger Straßenbahntriebwagen Stadtverkehr GT 8“
- Tw 502 (Bauj. 1983) „sechsachsiger Stadtbahntriebwagen GT 6“
- Bw 298 (Bauj. 1930) „Spiegelbeiwagen“
- Bw 299 (Bauj. 1930) „Stahlumbaubeiwagen“
- Bw 439 (Bauj. 1961) „vierachsiger Breitraumbeiwagen“

INFO ZUR REGIO-STADTBahn KARLSRUHE

Die **Stadtbahn Karlsruhe** ist ein Zweisystem-Stadtbahnssystem in Karlsruhe und Umgebung. Das Verkehrssystem kombiniert innerstädtische Straßenbahnstrecken mit Eisenbahnstrecken im Umland, erschließt damit die gesamte Region Mittlerer Oberrhein und stellt Verbindungen in Nachbarregionen her.

Allgemeines

Die Karlsruher Stadtbahn kombiniert die Idee einer leistungsfähigen innerstädtischen Straßenbahn mit einer S-Bahn-artigen Erschließung der Region und überwindet die Systemgrenze zwischen Straßenbahn einerseits und Eisenbahn andererseits. Als Logo wird ausschließlich das grün-weiße S-Bahn-Signet verwendet, der Begriff „S-Bahn“ jedoch nur selten benutzt.

Die Idee, Straßen- und Eisenbahnstrecken miteinander zu verknüpfen, um einen attraktiven Stadt-Umland-Verkehr anbieten zu können, wurde in Karlsruhe schrittweise in den 1980er und 1990er Jahren umgesetzt. Diese als *Karlsruher Modell* bezeichnete Idee wurde inzwischen auch in anderen europäischen Städten umgesetzt.

Der Betrieb der Karlsruher Stadtbahn erfolgt in Kooperation zwischen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) und den Verkehrsbetrieben Karlsruhe (VBK). Bis Juni 2019 war zusätzlich die Deutsche Bahn (DB) beteiligt, auf die der nicht mehr von Stadtbahnen bediente Abschnitt Pforzheim–Bietigheim-Bissingen der S5 konzessioniert war. Hierfür wurden auch vier eigene Fahrzeuge vorgehalten, die im Pool mit den Wagen der AVG und der VBK verkehrten.

Inzwischen ist das Netz der Karlsruher Stadtbahn 663,4 Kilometer lang. Auf ihm werden mehr als 230 Stadtbahnwagen eingesetzt. Die längste Linie (S4) führt von Achern nach Öhringen und benötigte für diese Strecke von circa 145 Kilometern etwa drei Stunden. Sie wurde aber im Dezember 2016 in Karlsruhe gebrochen um Auswirkungen von Verspätungen zu begrenzen.

Geschichte

Ältere Planungen

Ernsthafe Bemühungen seitens der Stadt Karlsruhe zur Schaffung eines Netzes von Klein- und Überlandstraßenbahnen zur Erschließung des Umlandes nach Vorbild der Mannheimer OEG lassen sich bis Anfang des 20. Jahrhunderts zurückverfolgen. Bahnverbindungen gab es schon in der Form der Karlsruher Lokalbahn und der Albtalbahn. Die Karlsruher Lokalbahn führte ihre Meterspurstrecke zwischen Spöck und Durmersheim durch die Stadt, und die Albtalbahn begann am Karlsruher Festplatz. Diese Anstrengungen blieben allerdings bis Mitte des Jahrhunderts aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse ohne dauerhaften Erfolg. Die Stadt hatte aber mit der Straßenbahn Karlsruhe ein erweiterbares Nahverkehrs-system erhalten.

Umspurung der Albtalbahn und Gründung der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft

Am 2. März 1957 wurde der Grundstein für das spätere Stadtbahnnetz gelegt, als ein Vertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg, den Städten Karlsruhe und Ettlingen sowie den Landkreisen Karlsruhe und Calw über die Gründung einer Betreibergesellschaft mit dem Ziel der Sanierung der Albtalbahn durch Umbau auf Normalspur und Verbindung mit dem Karlsruher Straßenbahnnetz geschlossen wurde. Daraufhin wurde am 17. April 1957 die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft als Betreibergesellschaft für die 25,8 Kilometer lange Albtalbahn nach Herrenalb und der davon abzweigenden 13,9 Kilometer langen Bahnstrecke Busenbach-Ittersbach gegründet. Ihre Konzession als Eisenbahn hatte die AVG von der Albtalbahn übernommen und gehörte damit zu den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen. So unterlag sie auch der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

Da das Straßenbahnnetz in Karlsruhe normalspurig war, wurde die meterspurige Albtalbahn etappenweise auf Normalspur umgebaut und mit dem Stromsystem der Straßenbahn mit 750 Volt Gleichspannung elektrifiziert. Dabei wurde die Albtalbahn am Albtalbahnhof in Karlsruhe mit dem Karlsruher Straßenbahnnetz verbunden. Damit entfiel das bisherige Umsteigen. Am 18. April 1958 begann der Betrieb mit Gelenktriebwagen des Typs GT8-EP der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft und den Großraumtriebwagen T4-EP der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zunächst bis nach Rüppurr und ab 1. September 1961 schließlich auch mit den Gelenktriebwagen GT6-EP der Verkehrsbetriebe Karlsruhe bis nach Herrenalb. Damit konnten die neuen für die Strecke bestellten Fahrzeuge eine direkte Verbindung zwischen dem südlichen Umland und der Karlsruher Innenstadt herstellen. Auch wurde der Fahrplan verdichtet und die tägliche Betriebszeit ausgeweitet. Die Zahl der Fahrgäste stieg daraufhin auf ein Mehrfaches.

Nachdem die Strecke zwischen Busenbach und Ittersbach zunächst als Schmalspurstrecke beibehalten wurde, wurde am 30. Juni 1966 der Teilabschnitt bis Langensteinbach in Normalspur eröffnet. Zwischen Langensteinbach und Ittersbach wurde eine Buslinie eingerichtet. 1975 wurde auch der restliche Teil bis Ittersbach mit teilweise neuer Streckenführung auf Normalspur umgebaut. Zur Eröffnung dieses Abschnitts wurden vier neue Triebwagen vom Typ GT8-EP (Waggon Union) beschafft. Die sogenannte Ettlinger Seitenbahn zwischen dem Bahnhof Ettlingen Stadt und dem Bahnhof Ettlingen West an der Rheintalbahn wurde 1991 schließlich für Überfahrtsfahrten ebenfalls elektrifiziert, die Systemwechselstelle befindet sich beim Bahnhof Ettlingen West.

Vorbereitung für den Einsatz breiterer Wagen und Einführung des Begriffs „Stadtbahn“
1975 begannen die Verkehrsbetriebe Karlsruhe und die Albtal-Verkehrsgesellschaft damit, ihr gemeinsames Netz für den Einsatz von 2,65 Meter breiten Wagen vorzubereiten. Hierzu wurde bei bestehenden Strecken der Gleisabstand erweitert, Neubaustrecken waren von Beginn an so ausgebaut. Erster entsprechender Abschnitt war dabei die am 14. November 1975 eröffnete sogenannte Nordbahn zum Haus Bethlehem in der Nordweststadt, den anfangs die Linie 2 bediente. Diese Verbindung wurde bereits 1977 „als Musterbeispiel einer modernen Stadtbahn anlage“ bezeichnet. Zweite modern ausgebauten Strecke war schließlich der erste Abschnitt der damals sogenannten Rheinbahn in die Rheinstrandseidlung, eröffnet am 18. Oktober 1980. Weiter etabliert wurde der Begriff Stadtbahn schließlich 1983 mit der Inbetriebnahme der ersten Stadtbahnwagen des Typs GT6-80C, die wiederum vom Stadtbahnwagen Typ B der Stadtbahn Rhein-Ruhr beziehungsweise der Stadtbahn Köln abgeleitet war. In Nordrhein-Westfalen wurde der Begriff Stadtbahn bereits in den späten 1960er Jahren eingeführt.



Die Begegnung von Fahrzeugen der verschiedenen Betriebsarten macht den besonders Reiz in Karlsruhe aus. Hier Stadtbahn und Straßenbahn.



Bei Stadtbahn und Eisenbahn sind die Gegensätze noch größer. Begegnung in Bruchsal. Beide Fahrzeuge tragen aber ein DB-Signet.

Weitere Gleichstromstrecken ins Umland

Durch den Erfolg der Albtalbahn bestärkt betrieb die Stadt Karlsruhe seit den 1960er Jahren Planungen, auch das nördliche Umland anzubinden. Als Ende der 1970er Jahre Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn über die Mitbenutzung der nur noch im lokalen Güterverkehr genutzten Hardtbahn zum Erfolg führten, konnte nach Bau einer Verbindungsstrecke zwischen dem Straßenbahnnetz und der genannten Eisenbahnstrecke 1979 die Linie A nach Neureut verlängert werden, wobei sich deren Fahrzeuge auf zwei Kilometern Länge die Strecke mit den wenigen verbliebenen Güterzügen teilten.

Am 13. Dezember 1986 konnte die Stadtbahn weiter nach Norden bis Leopoldshafen, 3. Juni 1989 nach Hochstetten sowie am 18. Dezember 1989 zum Forschungszentrum Karlsruhe verlängert werden, wiederum unter Mitbenutzung der vorhandenen Eisenbahnstrecke (siehe Hardtbahn). Da der verbliebene Güterverkehr mit Diesellokomotiven durchgeführt wurde, verursachte die Elektrifizierung der Strecke mit dem Stromsystem der Straßenbahn keine technischen Schwierigkeiten.

Neben der Linie A entstand zwischen 1989 und 2006 etappenweise durch den Neubau von Strecken in Verlängerung der bestehenden innerstädtischen Straßenbahlinie 2 im Einzugsgebiet der ehemaligen Lokalbahn die Stadtbahnlinie S2 (Stutensee–Karlsruhe–Rheinstetten). Diese Linie verbindet die nordöstlichen mit den südwestlichen Vororten. Als bauliche Besonderheit weist diese Linie in den Ortskernen von Blankenloch, Forchheim und Mörsch eingleisige Streckenführungen durch die Hauptstraßen der Ortschaften auf. Diese Streckenführung wurde wegen der besseren Erschließungswirkung einer Führung am Ortsrand oder im Tunnel vorgezogen.

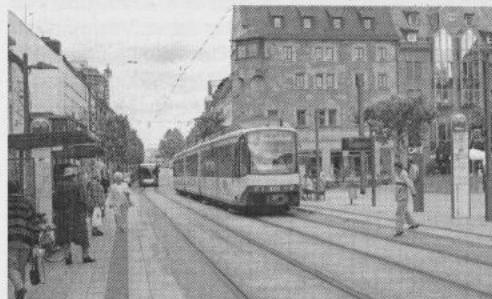
Linie B nach Bretten

Während sich die Erschließung der nördlichen und südlichen Nachbargemeinden durch Nutzung der Albtal- und Hardtbahn sowie durch den Neubau von Stadtbahnstrecken realisieren ließ, bestand eine solche Möglichkeit für die westlichen und östlichen Vororte nicht. Daher wurde eine Mitbenutzung der bestehenden DB-Strecken erwogen, die jedoch – zumindest in Teilabschnitten – bereits mit Wechselstrom elektrifiziert waren.

1985 ergab eine durch das Bundesministerium für Forschung geförderte Studie, dass das Karlsruher Straßenbahnnetz an einigen Stellen ohne großen baulichen und finanziellen Aufwand mit dem Netz der Deutschen Bundesbahn verbunden werden konnte. Dazu war jedoch ein geeignetes Fahrzeug nötig, welches sowohl mit der bei der Straßenbahn in Karlsruhe verwendeten Gleichspannung von 750 Volt als auch mit den bei der DB üblichen 15 000 Volt Wechselspannung betrieben werden konnte.

Da so ein Fahrzeug damals nicht existierte, entschied man sich in einen GT6-80C provisorisch einen Transformator, einen Gleichrichter und eine Glättungsdrossel in den Fahrgastraum einzubauen. Gleichzeitig wurde die Verbindungsstrecke zwischen dem Betriebshof West der Verkehrsbetriebe Karlsruhe und der Bahnstrecke Winden–Karlsruhe elektrifiziert und eine Systemwechselstelle eingebaut. Daraufhin konnte der Stadtbahnwagen 501 am 5. September 1986 den Betriebshof West verlassen und in wenigen Wochen auf Bundesbahngleisen über 1000 Kilometer zurücklegen. Weitere Versuche wurden mit einem alternativen Antrieb aus neu entwickelten Akkumulatoren mit dem Vorderteil (A-Teil) des Straßenbahn-Triebwagens 151, welches zu einem vierachsigen Batteriebeiwagen umgebaut wurde, zwischen 1987 und 1990 durchgeführt. Diese wurden aber zugunsten der Zweisystemtechnik nicht zur Serienreife entwickelt.

Aufgrund der mit dem Wagen 501 gesammelten Erkenntnisse entwickelte DUEWAG in Zusammenarbeit mit ABB Henschel den Zweisystem-Stadtbahnwagen GT8-100C/2S und lieferte ihn ab 1991 aus. Nach Entwicklung dieses Stadtbahnwagens, der sowohl mit dem Stromsystem der Straßenbahn als auch dem der Eisenbahn betrieben werden kann und der sowohl den Vorschriften der BOStrab als auch der EBO genügte, wurde aufgrund des sehr



Mit der Karlsruher Stadtbahn geht es, wie hier in Heilbronn, auch ohne Umsteigen direkt in andere Centren. Im Hintergrund ein städtischer Bus.



In Freudenstadt treffen gleich mehrere Bahngesellschaften aufeinander: Karlsruher Stadtbahn, DB-Regionalzug und die Ortenau S-Bahn mit Diesel.

starken Pendlerverkehrs als erstes die Verbindung Karlsruhe–Wörth geplant. Da die Deutsche Bundesbahn dies jedoch wegen der bereits starken Auslastung der Strecke nicht zuließ, konnte stattdessen nach langwierigen Verhandlungen mit der DB eine Mitbenutzung der Eisenbahnstrecke Karlsruhe–Bretten durch die Karlsruher Stadtbahn vereinbart werden, lange bevor mit der Bahnreform der freie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gesetzlich verankert wurde. Da die neuen Fahrzeuge bereits 1991 geliefert wurden und die Strecke nach Bretten noch nicht fertig war, fuhren sie ein Jahr lang im Vorlaufbetrieb und als Linie B beschildert im Auftrag der DB als Nahverkehrszüge zwischen Karlsruhe Hbf und Pforzheim Hbf.

Am 25. September 1992 konnte schließlich die endgültige Stadtbahnlinie B zwischen Karlsruhe und Bretten-Gölshausen an der Kraichgaubahn in Betrieb genommen werden. Dazu wurden das Straßenbahnnetz und das Eisenbahnnetz durch den Neubau einer Verbindungsstrecke zwischen der Durlacher Allee am Bahnhof Karlsruhe-Durlach und dem Bahnhof Grötzingen verknüpft. Dies gilt als Geburtsstunde des Karlsruher Modells, welches zum Vorbild für viele andere Städte wie zum Beispiel Saarbrücken, Kassel, oder Mulhouse wurde.

Die Stadtbahn wird zum Erfolgsmodell

Die Fahrgastzahlen auf der Strecke der Stadtbahnlinie B verfüffachten sich nach der Eröffnung innerhalb weniger Wochen. Der unerwartet große Erfolg der neuen Stadtbahnlinie Karlsruhe–Bretten führte zu einem beschleunigten Ausbau des Stadtbahnsystems in den 1990er Jahren. Durch Modernisierung und Einbindung weiterer Eisenbahnstrecken entstanden neue Erweiterungsstrecken.

Im Jahr 1994 kam es mit der Gründung des Karlsruher Verkehrsverbundes zu einer Linienreform, und die Stadtbahnlinie A wurde in S1 (nach Bad Herrenalb), S11 (nach Ittersbach) und die Linie B in S4 umbenannt. Gleichzeitig wurden die Stadtbahnlinien S7 nach Baden-Baden (von Karlsruhe Hbf über Durmersheim und Rastatt), die S3 nach Bruchsal (von Karlsruhe Hbf über Weingarten), die S6 nach Rastatt (von Karlsruhe Hbf über Ettlingen-West), die S8 nach Wörth (von Karlsruhe Hbf) sowie die Tangentialverbindung Bretten–Bruchsal als S9 in Betrieb genommen.

1996 wurde die Stadtbahnlinie S3 über Ettlingen-West und Malsch nach Baden-Baden verlängert. Parallel dazu wurde, nachdem eine Rampe zwischen dem Albtalbahnhof und dem Gleisvorfeld des Karlsruher Hauptbahnhofs in Betrieb gegangen war, die Stadtbahnlinie S7 am Albtalbahnhof mit der S4 verbunden und in diese integriert. Ab diesem Zeitpunkt wurde es möglich, aus der Karlsruher Innenstadt ohne Umsteigen nach Baden-Baden zu fahren. Das Stadtbahnnetz wuchs im Jahre 1997 mit der S5 von Wörth über Karlsruhe und Pfinttal nach

Pforzheim um eine weitere Stadtbahnlinie. Im gleichen Jahr wurden auch noch die Linien S4 – von Bretten nach Eppingen – und die S3 – von Bruchsal nach Menzingen – verlängert. Ein Jahr später wurde ein neuer Ast der S3 ab Bruchsal in Richtung Odenheim als S31 eröffnet.

Von den Zweisystem-Stadtbahnwagen der zweiten Generation GT8-100D/2S-M, welche ab 1997 ausgeliefert wurde, erhielt die Stadtbahn Karlsruhe vier Fahrzeuge in einer „Regio Bistro“-Ausführung. Dabei ist das Mittelteil als Bistro mit Panoramaverglasung ausgeführt und fungiert somit als Speisewagen. Besonderheit bei diesen Fahrzeugen ist, dass sie als erste Fahrzeuge überhaupt auch Toiletten eingebaut hatten. Diese Züge sind anders als die übrigen Stadtbahnen in weiß-rot lackiert. In diesen Wagen wurde auf bestimmten im Fahrplan gekennzeichneten Fahrten Speisen und Getränke angeboten. Später wurden sie auch für Sonderfahrten unter anderem in den Schwarzwald eingesetzt.

Die Stadtbahnlinie S4 wurde im Jahr 1999 von Eppingen zum Heilbronner Hauptbahnhof und die S9 von Bretten nach Mühlacker verlängert. Mit der Verlängerung der S5 von Pforzheim nach Bietigheim-Bissingen verließ zum ersten Mal eine Stadtbahnlinie planmäßig das Gebiet des Karlsruher Verkehrsverbundes.

Stadtbahn als Straßenbahn außerhalb von Karlsruhe

Die Fähigkeit der Fahrzeuge, als Straßenbahn zu verkehren, bot auch die Möglichkeit, Ortschaften als solche zu durchqueren. Somit besteht auch für verhältnismäßig kleine Orte im Karlsruher Umland die Möglichkeit, eine Straßenbahn wirtschaftlich zu betreiben. Diese Strecken werden mit 750 Volt Gleichstrom betrieben und besitzen deshalb eigene Systemwechselstellen. Die Stadtbahnen verkehren unter der BOStrab als Straßenbahnfahrzeuge.

Im rheinland-pfälzischen Wörth am Rhein entstand 1997 eine vom Wörther Bahnhof abzweigende, neue Strecke für die Stadtbahnlinie S5, die das in der Nachkriegszeit entstandene Wohngebiet Dorschberg erschließt.

Heilbronn war die erste größere Stadt, die von dieser Möglichkeit Gebrauch machte. Im Jahr 2001 wurde die Stadtbahnlinie S4 als Straßenbahn vom Vorplatz des Hauptbahnhofs über das Stadtzentrum bis zur Haltestelle Harmonie geführt, 2005 bis zum Pfühlpark verlängert, von wo aus sie wieder als Eisenbahn weiterfährt. Somit erhielt Heilbronn, nachdem die Straßenbahn Heilbronn 1955 stillgelegt worden war, nach 46 Jahren wieder ein schienengebundenes innerstädtisches Verkehrsmittel. 2013/2014 erweiterte Heilbronn seine Stadtbahn in Richtung Norden. Hierbei gingen zwei neue Linien in Betrieb, welche an der Haltestelle Harmonie von der Bestandsstrecke abzweigen, bis kurz vor Neckarsulm als Straßenbahn verkehren und sich dann in Bad Friedrichshall Hbf trennen: Die S41 fährt weiter entlang des Neckars bis zum Bahnhof Mosbach-Neckarelz, wo die Züge nach einem Fahrtrichtungswechsel zum Bahnhof Mosbach (Baden) weiterfahren. Die S42 fährt in westlicher Richtung über Bad Wimpfen und Bad Rappenau nach Sinsheim (Elsenz).

Nachdem 2002 die Stadtbahnlinie S6 von Pforzheim nach Bad Wildbad auf der Enztalbahn eröffnet worden war, wurde diese 2003 um eine Straßenbahnstrecke in den Ortskern des Kurortes bis zu dessen Kurpark erweitert.

Ähnliche Überlegungen für Innenstadtstrecken als Straßenbahn gibt es auch für die Innenstädte von Baden-Baden, Bruchsal und Rastatt. Diese Projekte wurden jedoch bis jetzt nicht realisiert.

Erschließung des Nordschwarzwaldes und der Pfalz

Mit der Verlängerung der Stadtbahnlinie S31 von Rastatt über Gaggenau nach Forbach wurde im Jahr 2002 neben der S1, S11 und der S6 eine weitere Strecke in den Schwarzwald verlängert. Ein Jahr später wurde die Linie bis Freudenstadt durchgebunden.



Stadtbahnen verkehren nicht nur vor dem Hauptbahnhof in Karlsruhe, sondern halten auch auf den DB-Gleisen unter der Bahnsteighalle. Einige Fahrzeuge waren bei der DB eingestellt.

Bei Betriebsstart der S-Bahn RheinNeckar im Dezember 2003 und der S-Bahn-Linie S3 von Speyer über Mannheim und Heidelberg nach Karlsruhe wurde die Karlsruher Stadtbahnlinie S3 in S32 umbenannt, um Verwechslungen zu vermeiden. Im folgenden Jahr wurden die Linien S32 und S4 von Baden-Baden nach Achern verlängert.

2006 wurde die Stadtbahnlinie S2 von Blankenloch über Friedrichstal nach Spöck und die Linien S31 und S41 von Freudenstadt nach Eutingen im Gäu verlängert. Seit 2006 ist zudem im werktäglichen Abendverkehr ein Zugpaar der Stadtbahnlinie S41 über Eutingen hinaus nach Herrenberg verlängert worden.

2010 wurde das Stadtbahnnetz mit der neu elektrifizierten Strecke von Wörth nach Germersheim erweitert. Die beiden Linien haben unterschiedliche Linienäste zwischen Wörth und Karlsruhe: Von Wörth über die Eisenbahnstrecke Winden (Pfalz)–Karlsruhe und den Albtalbahnhof ins Straßenbahnnetz (2010–2019: S51, seither: S52) und über eine Verbindungscurve bei Knielingen auf Straßenbahnstrecken in die Innenstadt (2010–2019: S52, seither: S51). Eine Verbindung von Germersheim nach Bruchsal (Bruhrainbahn) wurde zugunsten der von der S-Bahn RheinNeckar geplanten S-Bahn-Linie S33 nicht realisiert.

Eröffnung des Stadtbahnnetzes Heilbronn

Seit der Eröffnung der Heilbronner Innenstadtstrecke und dem folgenden Anstieg der Fahrgästzahlen wurden Pläne zu einer Erweiterung der Durchmesserlinie zu einem eigenen Stadtbahnnetz um weitere Stadtbahnlinien verfolgt.

Im Dezember 2013 wurde die von West nach Ost verlaufende Innenstadtstrecke um einen Nordast erweitert, auf welchem daraufhin die Stadtbahnlinie S42 nach Neckarsulm in Betrieb ging. Mit dieser weiteren Strecke entstand somit die Stadtbahn Heilbronn, welche langfristig noch durch einen Südast erweitert werden sollte.

Ein Jahr später wurde im Dezember 2014 mit der S41 in Richtung Mosbach die dritte Stadtbahnlinie in Heilbronn in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurde die S42 nach Sinsheim erweitert.

Streckennetz

Das Netz der Stadtbahn Karlsruhe umfasst zurzeit (ab 11. Dezember 2016) 18 Linien, die die Stadt und ihr Umland mit teils direkt ins Zentrum verkehrenden Zügen auf vier verschiedenen Formen von Strecken mit einem großen Anteil eigenen Gleiskörpers und Ampelvorrangschaltung bedienen. Der Unterschied resultiert daraus, dass die beiden erstgenannten Strecken als Erweiterung des Karlsruher Straßenbahnnetzes umgesetzt wurden und erst später Strecken der Bundesbahn für neue Linien mitbenutzt wurden.

Einsystem-Netz

- als reine Straßenbahnstrecken nach der Betriebsordnung für Straßenbahnen. Diese Strecke ist mit Gleichspannung 750 V elektrifiziert: Stutensee – Karlsruhe – Rheinstetten (Linie S2)
- als Mischform mit eigenen Nebenbahnstrecken der AVG von Bad Herrenalb (Linie S1) bzw. Ittersbach (Linie S11), Straßenbahnteilstrecken im Stadtbereich von Karlsruhe und ehemaligen Bundesbahnstrecken nach Linkenheim-Hochstetten (teilweise mit Neubauabschnitten), die alle mit 750 V Gleichspannung elektrifiziert sind

Zweisystem-Netz

- als Mischform mit Straßenbahnteilstrecken mit 750 Volt Gleichspannung in den Stadtbereichen von Karlsruhe, Wörth (Rhein), Bad Wildbad und Heilbronn sowie Mitbenutzung von Eisenbahnstrecken der DB und AVG, die mit Wechselstrom 15 kV 16,7 Hz elektrifiziert sind: Kraichgaubahn (AVG-Pachtstrecke) und weitere DB-Strecken (Linien S4, S41, S42), Pfinztalbahn (AVG und DB) und DB-Strecke nach Germersheim etc. (Linien S5, S51, S52), Enztalbahn (ehem. DB-Strecke, jetzt AVG, Linie S6), Murgtalbahn nach Freudenstadt (AVG-Pachtstrecke, Linie S8), Rheinbahn bzw. Rheintalbahn der DB nach Achern (Linie S7)
- im reinen Eisenbahnbetrieb auf DB- und AVG-Gleisen, die mit Wechselstrom elektrifiziert sind: „BMO-Bahnen“ (AVG) nach Menzingen (Linie S32) und nach Odenheim (Linie S31) zum Karlsruher Hauptbahnhof via Badischer Hauptbahn, Murgtalbahn nach Freudenstadt (AVG-Pachtstrecke, Linie S81), Rheinbahn bzw. Rheintalbahn der DB nach Achern (Linie S71) und Westbahn (DB) Bruchsal – Bretten (Linie S9)

Liniennetz

Übersicht

Seit dem 18. November 2013 ist der Betrieb vom Marktplatz in südlicher Richtung bis zur Einmündung der Rüppurrer Straße in die Ettlinger Straße eingestellt.

Li- nie	Linienverlauf	Sta- tio- nen	Befahrene Eisen- bahnstrecken	Betreiber
S 1	Hochstetten – Eggenstein-Leopoldshafen – Neureut – Yorckstraße – Marktplatz – Kronenplatz – Karlsruhe Hbf – Albtalbahnhof – Rüppurr – Ettlingen – Busenbach – Bad Herrenalb	54	Hardtbahn, Albtalbahn	AVG
S 11	Hochstetten – Eggenstein-Leopoldshafen – Neureut – Yorckstraße – Marktplatz – Kronenplatz – Karlsruhe Hbf – Albtalbahnhof – Rüppurr – Ettlingen – Busenbach – Ittersbach	56	Hardtbahn, Albtalbahn, Bahnstrecke Busenbach–Ittersbach	
S 2	Spöck – Friedrichstal – Blankenloch – Hagsfeld – Durlacher Tor – Marktplatz – Entenfang – Daxlanden – Rheinstetten	47	—	VBK
S 31	Karlsruhe Hbf – Durlach – Bruchsal – Ubstadt Ort – Odenheim	16	Rheintalbahn, Katzbachbahn	AVG,
S 32	Karlsruhe Hbf – Durlach – Bruchsal – Ubstadt Ort – Menzingen (Baden)	18	Rheintalbahn, Katzbachbahn, Kraichtalbahn	DB Regio
S 34	Bruchsal – Bretten	10	Westbahn	AVG

S 4	Karlsruhe Albtalbahnhof – Karlsruhe Hbf – Rüppurrer Tor – Kronenplatz – Durlacher Tor – Tullastraße / VBK – Durlach – Grötzingen Oberausstraße – Bretten – Eppingen – Heilbronn – Weinsberg – Öhringen-Cappel	73	Kraichgaubahn, Bahnstrecke Heilbronn–Crailsheim	AVG, DB Regio, Stadtwerke Heilbronn
S 41	Heilbronn Hbf/Willy-Brandt-Platz – Harmonie / Kunsthalle – Technisches Schulzentrum – Neckarsulm – Bad Friedrichshall – Neckarelz – Mosbach	22	Frankenbahn, Neckartalbahn, Bahnstrecke Neckarelz–Osterburken	AVG, Stadtwerke Heilbronn
S 42	Heilbronn Hbf/Willy-Brandt-Platz – Harmonie / Kunsthalle – Technisches Schulzentrum – Neckarsulm – Bad Friedrichshall – Bad Rappenau – Sinsheim Hbf	25	Frankenbahn, Elsenztalbahn	Heilbronn
S 5	Wörth Badepark – Maxau – Knielingen – Lameyplatz – Entenfang – Yorckstraße – Marktplatz – Durlacher Tor – Tullastraße / VBK – Durlach – Grötzingen Oberausstraße – Pfintzal – Pforzheim Hbf	48	Bahnstrecke Winnenden–Karlsruhe, Bahnstrecke Karlsruhe–Mühlacker	AVG, DB Regio
S 51	Germersheim – Bellheim – Rülzheim – Rheinabern – Jockgrim – Wörth am Rhein – Maximiliansau – Knielingen Rheinbergstraße – Karlsruhe Entenfang – Europaplatz – Durlacher Tor – Durlach Bahnhof – Grötzingen – Berghausen – Söllingen – Pforzheim Hbf		Bahnstrecke Schifferstadt–Wörth, Bahnstrecke Winnenden–Karlsruhe	
S 52	Germersheim – Bellheim – Rülzheim – Rheinabern – Jockgrim – Wörth am Rhein – Maxau – Karlsruhe West – Karlsruhe Albtalbahnhof – Karlsruhe Hbf – Werderstraße – Ostendstraße – Tullastraße/VBK			
S 6	Pforzheim – Brötzingen – Neuenbürg (Enz) – Höfen (Enz) – Bad Wildbad Bf – Bad Wildbad Kurpark	19	Nagoldtalbahn, Enztalbahn	AVG
S 7	Achern – Baden-Baden – Rastatt – Durmersheim – Albtalbahnhof – Karlsruhe Hbf – Rüppurrer Tor – Kronenplatz – Durlacher Tor – Tullastraße/VBK	23	Rheinbahn, Rheintalbahn	
S 71	Achern – Baden-Baden – Rastatt – Malsch – Karlsruhe Hbf	15	Rheintalbahn	
S 8	(Herrenberg –) Bondorf (bei Herrenberg) – Freudenstadt Hbf – Baiersbronn – Forbach – Rastatt – Durmersheim – Karlsruhe Hbf – Rüppurrer Tor – Kronenplatz – Tullastraße/VBK	65	Rheinbahn, Murgtalbahn, Bahnstrecke Eutingen im Gäu–Schiltach, Bahnstrecke Stuttgart–Horb	AVG, DB Regio
S 81	(Bondorf (bei Herrenberg) –) Freudenstadt Hbf – Baiersbronn – Forbach – Rastatt – Malsch – Karlsruhe Hbf	53	Rheintalbahn, Murgtalbahn, Bahnstrecke Eutingen im Gäu–Schiltach, Bahnstrecke Stuttgart–Horb	

Die zwischen Germersheim, Speyer, Ludwigshafen, Mannheim, Heidelberg und Bruchsal bzw. Karlsruhe verkehrenden Linien S4 bzw. S3 und die zwischen Germersheim, Philippsburg, Graben-Neudorf und Bruchsal verkehrende Linie S33 gehören hingegen zur S-Bahn RheinNeckar. In Eppingen und Sinsheim verkehren die Bahnen zusammen mit der Linie S5 und in Neckarelz und Mosbach mit den Linien S1 und S2. Diese werden von DB Regio Mitte mit Triebwagen der Baureihe 425 betrieben.

Im Bahnhof Bietigheim-Bissingen endete bis zum 8. Juni 2019 die Stadtbahnlinie S5 gemeinsam mit der gleichnamigen Linie S5 der S-Bahn Stuttgart. Hier bestand Verwechslungsgefahr.

Fahrzeugeinsatz

Im Karlsruher Stadtbahnnetz kommen zurzeit acht verschiedene Fahrzeugtypen zum Einsatz, wobei die zwei älteren niederflurigen Fahrzeugtypen nur auf der Linie S2 und die NET 2012 auf den Linien S1/S11 zum Einsatz kommen. Ein Einsatz der NET 2012 auf der S2 findet seit Juni 2018 nur noch vereinzelt statt.

Aktueller Einsatz der Fahrzeugtypen

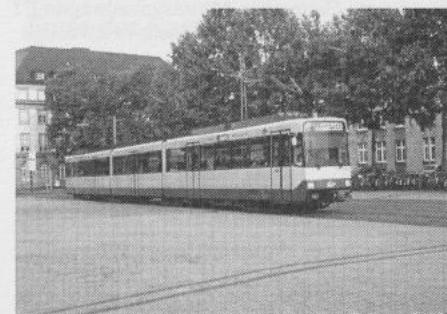
Linie	S 1 / S 11	S 2	S 31 / S 32 / / S 8 / S 81	S 4 / S 5 / S 51 / S 52 / S 6 / S 7 / S 71 / S 9	S 41 / S 42
Fahrzeugtyp	GT8-80C, NET 2012	GT6-70D/N, GT8-70D/N, (NET 2012)	GT8-100C/2S, GT8-100D/2S-M	GT8-100C/2S, GT8-100D/2S-M, ET 2010	ET 2010

Stadtbahnfahrzeuge

GT6-80C / GT8-80C

Seit 1983 kommen diese Stadtbahnwagen des Karlsruher Bautyps zum Einsatz. Der Fahrzeugpark umfasste 60 Einrichtungsfahrzeuge, die nur für den Gleichstrombetrieb ausgelegt sind und auf den Linien S1 und S11 verkehren. Dieser Fahrzeugtyp wurde vom Stadtbahnwagen B abgeleitet. Im Frühjahr 2018 begann eine erste größere Verschrottungswelle von 16 Fahrzeugen, nachdem es bereits zuvor zu vereinzelten Ausscheidungen durch Unfälle kam.

Seit dem Fahrplanwechsel im Juni 2019 beschränkt sich der Einsatz der GT8-80C auf die Hauptverkehrszeit. Die GT6-80C werden hingegen gar nicht mehr eingesetzt.



Nur noch im Berufsverkehr verkehren die achtachsigen Gleichstrom-Stadtbahnwagen GT 8-80C der ersten Generation in Hochflurbauweise.



Die baulichen Unterschiede der beiden Generationen von Mehrsystem-Hochflurwagen GT8-100C/2S und GT8-100D/2S-M aus den 1990er Jahren werden auf dieser Gegenüberstellung deutlich.

GT8-100C/2S

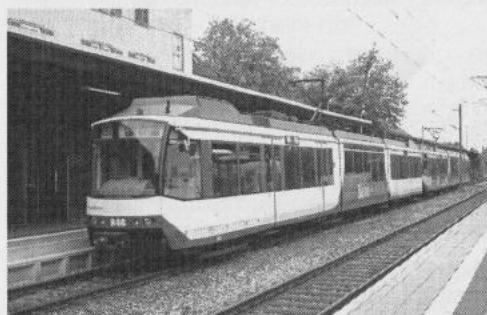
Für den Mischbetrieb unter Gleich- und Wechselstromoberleitung wurde aus den Gleichstromfahrzeugen ein achtachsiger Zweisystemwagen der Bauart GT8-100C/2S weiterentwickelt, der in 36 Exemplaren zwischen 1991 und 1995 geliefert wurde.

GT8-100D/2S-M

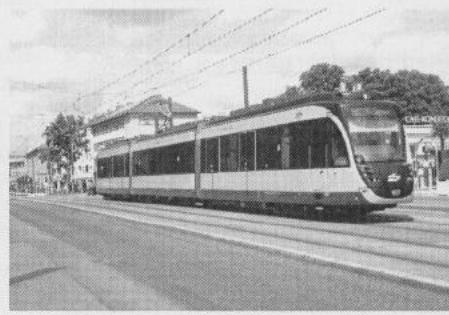
Als technische Weiterentwicklung entstand 1997 die Nachfolgebauart GT8-100D/2S-M, welche bis 2005 in 86 Exemplaren ausgeliefert wurde und die Fahrzeugnummern 837 bis 922 trägt.

ET 2010

Im Herbst 2009 bestellten AVG, VBK und die Landkreise Karlsruhe und Germersheim 30 neue Zweisystemwagen des Typs Flexity Swift zur Lieferung im August 2011 mit einer Option auf weitere 45 Wagen. Das Auftragsvolumen belief sich auf 129 Mio. Euro. Geplant war zunächst, die ersten sechs Fahrzeuge Ende 2011 auf der Strecke Wörth–Germersheim fahren zu lassen, 15 Fahrzeuge ab Dezember 2012 auf der Strecke Heilbronn-Nord und die restlichen neun Fahrzeuge ab 2013 im Stadt- und Landkreis Karlsruhe. Die ersten Fahrzeuge trafen im Mai 2012 in Karlsruhe ein. Nach Problemen mit der Zulassung verzögerte sich die Inbetriebnahme und somit konnten die Bahnen erst in der zweiten Hälfte des Jahres 2013 eingesetzt werden. Im Laufe der Jahre 2017 bis 2018 wurde eine zweite Option mit 12 Fahrzeugen geliefert, 2019 wurde schließlich eine erneute Lieferung über 20 weitere Fahrzeuge vereinbart, die bis Mitte 2021 erwartet werden.



Exoten sind die vier mit einem Bistro-Abteil ausgestatteten Mehrsystem-Stadtbahnenwagen, die aber ihre auffällige Lackierung verloren haben und planmäßig nicht mehr bewirtschaftet verkehren.



Die neueste Generation-Mehrsystemwagen ET 2010 löst nach und nach die älteren Fahrzeuge ab. Hier in Heilbronn.

Straßenbahnfahrzeuge auf Stadtbahnlinien**GT6-70D/N / GT8-70D/N**

Auf der S2 werden Niederflurfahrzeuge aus dem Karlsruher Straßenbahnbestand eingesetzt, da sie von ihrer Charakteristik und Betriebsweise eine Überlandstraßenbahn ist, wie man sie auch in anderen Betrieben findet.

Von Dezember 2014 bis Juni 2018 verkehrten die Straßenbahnen NET 2012 auf der Stadtbahnlinie S2. Sie sollen mittelfristig auf der S1/S11 die nicht barrierefreien hochflurigen Stadtbahnwagen GT6-80C und GT8-80C ersetzen, die Umstellung dort begann im Juli 2017.

Sonntag 19. September: „Rundfahrten in Karlsruhe und Turmbergbahn“
ab 6:30 Uhr: Frühstück möglich

Programm

- 10.00 Uhr: ab Hauptbahnhof-Vorplatz (Gleis 5)
Fahrt mit Spiegelwagenzug 100 + 298 (ersatzweise VBK GT8 213)
Um in der Fußgängerzone nochmals schöne Fotos zu machen, fährt der Zug im Anschluss **zweimal im kleinen Ring** (Kaiserstr. - Baumeisterstr. - Konzerthaus - Kaiserstraße), die Teilnehmer steigen bei Interesse aus und werden im Anschluss am **Marktplatz in Richtung West wieder "eingesammelt"**.
Anschließend Fotohalte Schillerstraße, BBF-West (ohne Ausschwärmen) Daxlanden, Rappenwört.
Ausreichende Fotohalte sind eingeplant, jedoch vom Zeitaufwand der Teilnehmer abhängig
- 13:00 Uhr: **30 Minuten Pause am Hbf**
- 13:30 Uhr: ab Hauptbahnhof-Vorplatz (Gleis 5) mit AVG GT6-80C 502
Fahrten im Stadtgebiet und Durlach. Am Fuße des Turmbergs endet die Fahrt
- 15:30 Uhr: **Besuch der Turmbergbahn**
- 16:15 Uhr: sowie 16:35 Uhr oder 16:55 Uhr Fahrt mit Linienwagen der SL1 von Durlach Turmberg zum Europaplatz (Fahrtzeit 20 Min.).
- 17:00 Uhr: und 17:30 Uhr weiter mit KOM-Linie 73 (Ziel Neureut Kirchfeld) zum Linkenheimer Tor, nur eine Hst. (Fahrtzeit 2 Min.), oder zu Fuß (ca. 10 Min.)
Blick in den Lokschuppen der Schloßgartenbahn am Ahaweg, Höhe Tetschneureuter Allee, (Heizkraftwerk).
Bitte beachten: Die Schloßgartenbahn fährt vom Freitag, 17. bis einschl. Sonntag, 19. September wegen einer Veranstaltung im Schloßpark leider nicht. Daher ist nur ein Blick auf die Fahrzeuge möglich.
- 17:53 Uhr: und 18:23 Uhr Rückfahrt mit KOM-Linie 73 vom Linkenheimer Tor zum Europaplatz.

Ende der Karlsruher KURZtagung 2021

Wer möchte: Ab 19:00 Uhr Abschluss im **Pizzahaus am Karl-Wilhelm-Platz** (Nebenraum).

Die SL 4 und 5 halten an dem Platz. Vorsicht: S2 fährt hier ohne Halt durch!

INFO ZUR STRASSENBahn KARLSRUHE

Die **Strassenbahn Karlsruhe** ist neben der Stadtbahn das zweite schienengebundene öffentliche Personennahverkehrsmittel in Karlsruhe.

Das von den Verkehrsbetrieben Karlsruhe (VBK) betriebene normalspurige Straßenbahnnetz erstreckt sich über eine Gesamtlänge von 71,5 Kilometern und wird teilweise auch von der Stadtbahn mitbenutzt. Die Straßenbahn ist Bestandteil des Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV) und besteht aus sieben regulären sowie drei Sonderlinien.

Das Netz geht auf die 1877 eröffnete Pferdebahn zurück, die 1881 um eine Dampfstraßenbahn ergänzt wurde. Ab 1900 wurde das Netz elektrifiziert und erweitert.

Entstehung und Integration der Stadtbahn

Mit der Übernahme der Albtalbahn und der Bahnstrecke Busenbach–Ittersbach durch die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) im Jahr 1957 und ihre Umspurung und Verknüpfung mit dem Straßenbahnnetz verkehrten auch die Wagen der AVG auf den Schienen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe und stellten eine direkte Verbindung zwischen Umland und Innenstadt her. Aus der Integration der Hardtbahn und dem späteren Zweisystem-Stadtbahnbetrieb entstand letztendlich die Stadtbahn Karlsruhe. Mit der Gründung des Karlsruher Verkehrsverbunds konnte 1994 ein einheitliches Tarifsystem eingerichtet werden.

Trotz der umfangreichen Modernisierungen stagnierten die Fahrgastzahlen zwischen 1950 und 1985 bei etwa 40 Millionen jährlich. Erst mit der Erweiterung des Netzes ab den 1980er Jahren, getaktetem Betrieb, attraktiveren Fahrpreisen und einem stärkeren Umweltbewusstsein in der Bevölkerung stiegen die Fahrgastzahlen an. 1996 wurden von der Straßenbahn bereits 66 Millionen Fahrgäste befördert.

Ab 2000

Im Jahr 2000 erweiterten die VBK das Netz um eine Strecke in der Brauerstraße, 2004 erfolgte als Abzweig in und durch Durlach die Verlängerung nach Wolfartsweier.

Verlängerung der Linie 4 ins Europaviertel

Schon 1982 hatten die VBK den Zuschussbedarf für die Verlängerung der Straßenbahn in der Waldstadt bis ins Europaviertel angemeldet. Am 9. März 2000 begannen die Arbeiten an der Verlängerung. Die Investitionen für die 1,5 Kilometer lange Erweiterung beliefen sich auf etwa 17 Millionen Euro. Am 9. Dezember 2000 nahmen die VBK die Verlängerung in Betrieb. Die Strecke endet seither in einer Wendeschleife bei der Europäischen Schule. Die VBK ersetzten damit auch sechs Schulbusse durch die drei Schulstraßenbahnenlinien 16, 17 und 18.

Nordstadtbahn

Die Stadt Karlsruhe bildete ihren jüngsten Stadtteil unter dem Namen „Nordstadt“ am 1. Januar 1996 aus Teilen der Weststadt, unter anderem der Hardtwald-Siedlung und dem ehemaligen Gebiet der amerikanischen Streitkräfte, der sogenannten „Amerikaner-Siedlung“. Im Zuge der Entwicklung des neuen Stadtteils reichte die vorhandene Busverbindung für die ÖPNV-Versorgung nicht mehr aus. Nach Forderungen aus Bürgerschaft und dem Gemeinderat, die Nordstadt und Neureut-Heide an das Straßenbahnnetz anzubinden, beschloss der Gemeinderat im Jahr 2000 die Erweiterung. Die Genehmigung der Planfeststellung erteilte das Regierungspräsidium am 23. Oktober 2003. Im darauffolgenden Jahr begannen die Bauarbeiten für die etwa 3,1 Kilometer lange Strecke. Die Investitionen beliefen sich auf rund 28 Millionen Euro, das Land Baden-Württemberg finanzierte davon mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz 85 Prozent. Mit ihren sechs neuen Haltestellen Kunstakademie/Hochschule, Synagoge, Lilienthalstraße, Duale Hochschule, Heidehof und Neureut-Heide folgt die Nordstadtbahn weitgehend dem ursprünglichen Verlauf der Hardtbahn. Um den Baumbestand und den Grünstreifen entlang der Strecke in der Erzbergerstraße so weit wie

möglich zu schonen, realisierten die VBK die Schienen als fast durchgängiges Rasengleis und die Haltestellen in aufgeständerter Form. Für die Gestaltung der Haltestellen und die Landschaftsplanung schrieb die Stadt einen städtebaulichen Wettbewerb aus.

Mit der Eröffnung am 27. Mai 2006 ging die Erweiterung in den regulären Betrieb über. Zu diesem Anlass setzten die VBK auch ein neues Linienkonzept für die Straßenbahnen um. Die Linien 2, 3 und 6 bekamen neue Routen. Die Linie 3 bedient die Strecke der Nordstadtbahn seither im regulären Zehn-Minuten-Takt. Im Herbst 2007 zeichnete die Architektenkammer Baden-Württemberg den Abschnitt mit ihrem Architekturpreis „Beispielhaftes barrierefreies Bauen“ aus. 2008 vergab der Bund Deutscher Architekten Baden-Württemberg den Hugo-Häring-Preis für die sechs neuen Haltestellen.

Betriebshof Gerwigstraße

Ende der 1990er Jahre begannen die VBK mit Planungen für einen neuen Betriebshof in der Gerwigstraße in der Karlsruher Oststadt. Der Neubau war unter anderem nötig geworden, um für Straßenbahnwagen mehr Platz zu schaffen und um Leerfahrten zum Betriebshof West zu vermeiden. Für neu beschaffte, breitere Wagen war der Kurvenradius in der alten Betriebs halle Ost zu gering. Nach der Zusage der Förderung des Landes Baden-Württemberg nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz begann am 18. September 2006 mit dem Spatenstich der Neubau. Von den 48,5 Millionen Euro Investitionen übernahm das Land 29,9 Millionen Euro. Da sich die Förderzahlung verzögerte, mussten die VBK in Vorleistung gehen. Ursprüngliche Pläne für die Errichtung einer dritten Wagenhalle und eines Bürogebäudes auf den Hallen stellten die VBK mangels Förderung zunächst zurück. Nach etwa zwei Jahren Bauzeit ging der Betriebshof zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 in den Probebetrieb. Am 30. Januar 2009 stellten die VBK den Betriebshof der Öffentlichkeit vor und nahmen ihn in den regulären Betrieb.

Am 6. Juli 2010 eröffnete der Betriebshof die gemeinsame Leitstelle der AVG und der VBK. Schrittweise integrierten sich alle anderen davor dezentral gelegenen Leitstellen der AVG.

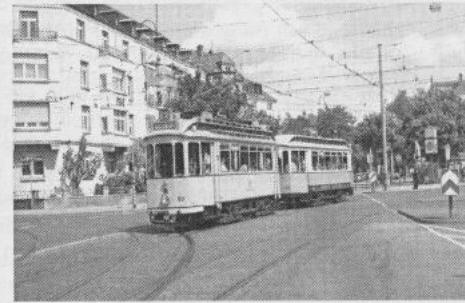
Ende 2014 begannen die VBK den Bau der ursprünglich geplanten dritten Halle zusammen in einem Gesamtprojekt mit dem barrierefreien Umbau und der Verlängerung der Haltestelle Tullastraße und einem verbesserten Gleisanschluss des Betriebshofs. Die Investitionen dafür beliefen sich auf 20 Millionen Euro, von denen das Land Baden-Württemberg 12 Millionen Euro übernahm. Nach rund zwei Jahren Bauzeit nahmen die VBK die dritte Halle im Dezember 2016 in Betrieb.

Südostbahn

Die Entwicklung des südöstlichen Stadtgebiets von Karlsruhe führte in den 1990er Jahren zu Überlegungen für eine neue Straßenbahnverbindung. Ende des Jahres 2009 leitete die Stadt Karlsruhe das Planfeststellungsverfahren ein, etwa ein Jahr später lag die Genehmigung durch das Regierungspräsidium vor. Auf 30 Millionen Euro beliefen sich die Investitionen für Strecke mit den vier neuen barrierefreien Haltestellen Philipp-Reis-Straße, Ostendstraße, Ostauerpark und Schloss Gottesau, davon übernahm das Land Baden-Württemberg 20 Millionen. Mit dem Spatenstich am 3. März 2011 begann der Bau der 2,2 Kilometer langen Strecke von der Baumeisterstraße über die Ludwig-Erhard-Allee und die Schlachthofstraße bis zur Tullastraße. Die Erweiterung erhielt auch den Beinamen „Kulturlinie“, weil sie zwischen Staatstheater und Oststadt viele kulturelle Einrichtungen miteinander verbindet. Den Streckenabschnitt in der Tullastraße bauten die VBK zweigleisig für den Regelverkehr aus. Zunächst war die Eröffnung der Südostbahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 geplant. Der Fortschritt der Bauarbeiten ermöglichte eine Inbetriebnahme jedoch schon am 8. September 2012. Danach verband die Linie 6 den Südosten der Stadt im Zehn-Minuten-Takt mit dem Hauptbahnhof.



Zwei Beispiele aus der Flotte der historischen Fahrzeuge in Karlsruhe: Der 1930 gebaute Spiegelwagenzug zeigt sich im Zustand der Anlieferung. Im Hintergrund steht Tw 14 von 1899.



Auch von der Umbauvariante mit Wagenkästen aus Stahl gibt es einen kompletten Zug. Sie vereinen zwei Farbvarianten der Vor- und Nachkriegszeit.

Verlängerung der Linie 2 nach Knielingen-Nord

Im Jahr 1986 beantragten die VBK für die Verlängerung einen Zuschuss nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, 1987 fiel der Grundsatzbeschluss, Knielingen an den Schienenverkehr anzuschließen. Im Jahr 1989 teilten die VBK eine erste Verlängerung der Linie 2 ab der Haltestelle Neureuter Straße in zwei Etappen auf. Zunächst ging im Mai 1989 der Abschnitt bis zur Haltestelle Siemensallee in Betrieb, der Abschnitt bis zur damaligen Endhaltestelle Lassallestraße folgte im Dezember 1989. Bis zur Vollendung des zweiten Abschnitts wendeten die Bahnen in der Wendeschleife an der Haltestelle Neureuter Straße und fuhren von dort aus rückwärts zur Haltestelle Siemensallee. Der Endpunkt Lasallestraße erhielt dann ein provisorisches Wendedreieck. Die Straßenbahnen zeigten als Fahrtziel „Siemensallee“ an.

Nach Planungsstopps in den Jahren 1994 und 2004 setzte der Nahverkehrsplan des Karlsruher Verkehrsverbunds im Jahr 2006 die Verlängerung der Linie bis ins Konversionsgelände in Knielingen-Nord („Knielingen 2.0“) wieder auf die Agenda. 2008 nahm auch der Bebauungsplan „Eggensteiner-, Sudeten-, Pionierstraße“ für dieses Gelände die Verlängerung auf. Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe vom Jahr 2012 gab dem Projekt eine hohe Priorität und sah eine kurzfristige Realisierung vor. Der Nahverkehrsplan 2014 nahm die Verlängerung als kurz- bis mittelfristiges Projekt auf und rechnete mit Baubeginn nicht vor 2015.

Die Zustimmung des Gemeinderats zur Planfeststellung erfolgte 2016, die des Regierungspräsidiums ein Jahr später. Die Planungen sahen vor, dass die bisherige Endhaltestelle Lassallestraße entfällt, das provisorische Wendedreieck abgebaut wird und die etwa 1,5 km lange Neubaustrecke die barrierefreien Haltestellen Sudetenstraße, Pionierstraße, Egon-Eiermann-Allee und als Endpunkt mit einer Wendeschleife Knielingen Nord erhält. Die Investitionen beliefen sich auf 14 Millionen Euro, an denen sich das Land Baden-Württemberg mit 6,1 Millionen Euro beteiligte.

Vorbereitende Arbeiten begannen im Februar 2019 mit der Rodung von Bäumen. Spatenstich war am 29. April 2019. Seit dem 28. November 2020 befindet sich die Erweiterung im regulären Betrieb.

Liniennetz

Seit dem 18. November 2013 ist der Betrieb vom Marktplatz in südlicher Richtung bis zur Einmündung der Ruppurer Straße in die Ettlinger Straße eingestellt. In der Ettlinger Straße ist die Buslinie 10 als Schienenersatzverkehr zwischen Hauptbahnhof, Kongresszentrum und Ettlinger Tor eingerichtet.

Linie	Linienweg	Anmerkung
1	Durlach Turmberg – Auer Straße/Dr. Willmar Schwabe – Tullastrasse/Verkehrsbetriebe – Durlacher Tor – Marktplatz – Europaplatz – Schillerstraße – Weinbrennerplatz – Europahalle – Oberreut Badeniaplatz	
2	Wolfartsweier – Aue – Auer Straße/Dr. Willmar Schwabe – Tullastrasse/Verkehrsbetriebe – Durlacher Tor – Ruppurer Tor – Hauptbahnhof – ZKM – Karlstraße – Europaplatz – Yorckstraße – Städtisches Klinikum – Siemensallee – Knielingen Nord	
3	Tivoli – Hauptbahnhof – Karlstor – Europaplatz – Mühlburger Tor – Kunstabakademie/Hochschule – Neureut-Heide	
4	Europaviertel – Jägerhaus – Waldstadt – Hirtenweg/Technologiepark – Hauptfriedhof – Durlacher Tor – Marktplatz – Europaplatz – Karlstraße – Hauptbahnhof – Tivoli	
5	Rintheim – Hauptfriedhof – Durlacher Tor – Ruppurer Tor – Konzerthaus – Mathystraße – Weinbrennerplatz – Kühler Krug – Entenfang – Rheinhafen	
6	Hirtenweg/Technologiepark – Hauptfriedhof – Tullastraße – Schloss Gottesau/Hochschule für Musik – Ostendstraße – Konzerthaus – Karlstor – Europaplatz – Entenfang – Daxlanden (– Rappenwörth)	Nicht alle Züge fahren bis Rappenwörth nur einzelne Fahrten im Schülerverkehr, öffentlich
8	Wolfartsweier – Aue – Durlach	
16	Entenfang – Europäische Schule	Schulstraßenbahn, nicht öffentlich
17	Kühler Krug – Europäische Schule	
18	Durlach – Europäische Schule	

Alle Straßenbahnlinien fahren tagsüber an Werktagen im Zehn-Minuten-Takt. Zusätzlich verkehren im Karlsruher Straßenbahnnetz nach dem „Karlsruher Modell“ die Stadtbahnlinien der AVG in Kooperation mit den Verkehrsbetrieben. Am 10. September 2016 wurde die Linie 8 von Durlach nach Wolfartsweier aus Kostengründen weitestgehend eingestellt. Der Verband Pro Bahn setzt sich für den Erhalt der Linie 8 ein und hat sich die Reaktivierung als Ziel gesetzt. Zu diesem Sparpaket gehört auch das zeitweise Wenden jeder zweiten Bahn der Linie 4 schon an der Wendeschleife Jägerhaus, die Reduzierung des Taktes der Linie 5 in den Sommerferien und die unten beschriebene Einschränkung des Nachtverkehrs.

Schulstraßenbahnlinien

Eine Besonderheit der Karlsruher Straßenbahn sind die drei sogenannten Schulstraßenbahnlinien 16, 17 und 18. Sie wurden mit Verlängerung der Linie 4 in die Waldstadt eingeführt und fahren morgens zur Europäischen Schule und mittags beziehungsweise nachmittags von dort zurück in die Stadt. Sie sind nicht in den öffentlichen Fahr- und Netzplänen aufgeführt und bedienen nur ausgewählte Haltestellen. Die Mitfahrt ist – analog zu Schulbussen – nur Schülern der Europäischen Schule gestattet.

Nachtverkehr

Seit dem 14. Dezember 2008 verkehrt eine Straßenbahnlinie unter der Bezeichnung NL1/NL2 an allen Tagen stündlich in der ganzen Nacht. Es handelt sich um einen gemeinsamen Umlauf des Ostteils der Linie 1 mit einem „Kringel“ durch die Kernstadt. Am Endpunkt der NL1 warten

eine Nachtbuslinie (NL6) und drei Anrufsammtaxis (ALT11, ALT12, ALT13). Der Nachttakt beginnt seit einer Nachbesserung des Angebots im Frühjahr 2009 um 1:30 Uhr (anfangs 0:30 Uhr). Der letzte Nachttakt fährt in den Nächten auf Samstage, Sonn- und Feiertage um 6:30 Uhr. Nach Ende der Sommerferien 2016 wurde der durchgehende Nachtverkehr in den Nächten von Sonntag auf Montag bis von Donnerstag auf Freitag größtenteils wieder eingesetzt.

Fahrzeuge

Aktueller Wagenpark

Bild	Typ	Hersteller	Lieferung	Anzahl	Nummern
	GT6-70D/N	Duewag / Siemens	1995 – 2005	45	221 – 265
	GT8-70D/N	Duewag / Siemens	1999 – 2003	25	301 – 325
	NET 2012	Vossloh / Stadler Rail	2014 – 2019	75	326 – 400

Die Fahrzeuge des Typs NET 2012 werden gemeinsam mit der AVG für die Linien S1 und S11 in einem Fahrzeugpool eingesetzt.

Fahrzeuggeschichte nach 1945

Der Fahrzeugpark konnte durch die Beschaffung von 15 vierachsigen Großraumwagen T4 ab 1954 und acht vierachsigen Großraumwagen T4-EP ab 1958 und 75 sechs- und achtachsigen Gelenktriebwagen des Typs GT6-EP, GT6-D und GT8-D zwischen 1959 und 1978 grundlegend erneuert werden, so dass die zweiachsigen Wagen aus der Vorkriegszeit bis Anfang der 1970er Jahre aus dem Fahrgastbetrieb ausscheiden konnten. Durch die neuen Fahrzeuge war 1969 auch die Einführung des schaffnerlosen Betriebs und damit ein weiterer Rationalisierungsschritt möglich.

Für der Umspurung der Albtalbahn und der Bahnstrecke Busenbach–Ittersbach von Meter- auf Normalspur wurden zwischen 1958 und 1969 von der AVG 21 Gelenktriebwagen beschafft, die von den Waggonfabriken Düwag und Rastatt produziert wurden. Durch die Verknüpfung dieser Strecken mit dem Straßenbahnnetz verkehrten diese Wagen von Beginn an auch auf dem Straßenbahnnetz. Ab 1983 wurden sie nicht mehr auf den Stadtbahnstrecken

eingesetzt, sondern verkehrten im Karlsruher Straßenbahnnetz. Ab 1995 wurden sie schrittweise bis Mitte der 2000er Jahre abgestellt.

Im Jahr 1981 übernahm die Straßenbahn Karlsruhe gebraucht zehn Gelenktriebwagen GT8 von der Dortmunder Straßenbahn. Sie kamen bis zum Jahr 1983 regelmäßig zum Einsatz und wurden zwischen 1985 und 1990 verschrottet.

Seit Mitte der 1990er Jahre wird der Fahrzeugpark durch die Beschaffung von Niederflurwagen erneuert, so dass die Gelenktriebwagen aus den 1960er und 1970er Jahren weitgehend aus dem Betrieb genommen werden konnten. Nur auf der Linie 5 kamen die älteren Fahrzeuge noch bis zum 22. Mai 2015 zum Einsatz, weil für die breiteren Niederflurwagen auf dieser Strecke Begegnungsverbote bestanden und nach dem barrierefreien Umbau dieser Strecke noch nicht genug Bahnen verfügbar waren, so dass die Linie 5 einige Monate in West- und Ostteil getrennt war.

Planungen

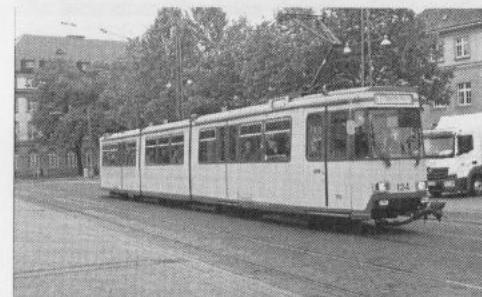
Verlängerung der Linie 3

Weitere, langfristige, Planungen existieren zur Verlängerung der Linie 3 von der Heide in die Kirchfeldsiedlung sowie für eine Querspanne durch die Pulverhausstraße zur Anbindung der Heidenstückersiedlung

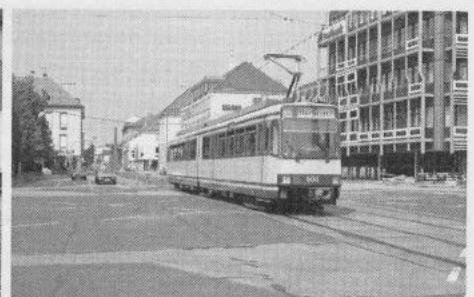
TUNNELANLAGEN IN KARLSRUHE

Die Tunnelanlagen in der Karlsruher Innenstadt nähern sich ihrer Fertigstellung. Wegen eines Wasserschadens gibt es aber gegenüber den eigentlichen Planungen eine Verzögerung von etwa einem halben Jahr. Die Inbetriebnahme soll nun im Dezember erfolgen. Sie sind daher auch nicht Bestandteil unseres Tagungsprogramms.

Für weitere Informationen dazu empfehlen wir die laufende Berichterstattung in „Blickpunkt Straßenbahn“



Die 1975 für die Albtalbahn beschafften vier Triebwagen waren sehr formschön. Zwei Stück in unterschiedlichen Zuständen gehören zur Sammlung der historischen Fahrzeuge.



Auch von der Serie der ersten Stadtbahnwagen bleibt ein Exemplar erhalten. Es ist aber nicht der hier zu sehende Tw 508, sondern Tw 502. Auch ein solches Fahrzeug ist schon historisch!

Montag 20. September: „Tagesausflug nach Straßburg“

ab 06:30 Uhr: Frühstück möglich

Tarifhinweise für den gesamten Tag:

Nutzer des **Abo-Upgrades** können dieses zur Fahrt nach Kehl und mit der Straßenbahn innerhalb von Kehl nutzen. Für die Weiterfahrt erhalten Sie von der Reiseleitung ein **24-Stunden-Ticket der CTS gültig für Straßburg**. Dieses gilt nur in Straßburg und muss bei der ersten Fahrt entwertet werden. Es gibt zwischen Kehl und Strasbourg nur in der Straßenbahn und nicht in den Regionalzügen.

Nutzer der **KVV-Kombi-Tickets** erhalten von der Reiseleitung bei Fahrtantritt **zwei zusätzliche Fahrkarten**:

- **Fahrkarte zum BW-Tarif zwischen Bühl (Ende des KVV) und Achern (Beginn der TGO)** und zurück (unpersönlich und nicht namensgebunden)

- **24 Stunden-Europass** der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft Ortenau (TGO). Dieses ist digital auf den Namen ausgestellt und die Startzeit ist bereits eingetragen. Der Pass gilt zur Fahrt nach Kehl und für Fahrten mit allen Verkehrsmitteln in Kehl und **Straßburg**.

Enthalten ist auch die Fahrt mit den Regionalzügen zwischen Kehl und Strasbourg.

Programm

07.55 Uhr:	Treffpunkt Karlsruhe, Hbf – Gleis 12
08:11 Uhr:	Abfahrt RE 4715 in Richtung Hausach
08:53 Uhr:	Ankunft Appenweier – Ausstieg
	kurzer Fußweg zum Bahnsteig in Richtung Kehl
09:11 Uhr:	Abfahrt SWE-Regionalzug in Richtung Strasbourg
09:23 Uhr:	Ankunft Kehl - Ausstieg

ab Kehl mit der Tram nach Straßburg, bis Haltestelle Port du Rhin, Fotohalt, dort enden die Verstärkerzüge – CTS-Fahrkarte doirt entwerten, Weiterfahrt angefragt: Besichtigung des Hauptdepots Cronenbourg, nicht sicher, ob das möglich sein wird. Es ist daseinziges Depot in Frankreich welches bereits von Trams der 1.Generation genutzt wurde.

Möglichkeit zur Befahrung der im letzten Jahr neueröffneten Strecken nach Robertsau und Koenigshoffen, auch Mitfahrt auf der 4 km langen BRT (BHNS)-Busstrecke „Ligne G“ von Gare Centrale nach Espace Européen de l'Entreprise möglich, zurück mit SL D nach Kehl

Rückfahrt nach Karlsruhe offen, je nachdem ob man allein oder in kleinen Gruppen in Straßburg noch zu Abend essen möchte

Fahrmöglichkeiten Rückfahrt (mit Umstieg in Appenweier):

ab Strasbourg	15:20	16:20	17:20	18:20	19:22 (!)	20:21
ab Kehl	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33
Appenweier, Ausstieg	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:46
ab Appenweier	16:07	17:07	18:09	19:07	20:07	21:07
Ankunft Karlsruhe Hbf.	15:55	17:49	18:53	19:49	20:49	21:49

Bitte beachten:

Nutzer des **Abo-Upgrades** müssen mit der SL D von Strasbourg nach Kehl fahren und können den Zug ab Kehl benutzen.

Nutzer des **TGO-Europasses** können den Zug bereits ab Strasbourg nutzen.



Knotenpunkt im Netz der Straßburger Straßenbahn ist der Place Homme de Fer (Mann aus Eisen) mit einer auffälligen architektonischen Gestaltung.

Die weitgehende Angleichung des Aussehens der Fronten beider Fahrzeuggenerationen wird bei dieser Gegenüberstellung deutlich.

INFORMATION ZUR STRASSENBAHN STRASSBURG

Der Weg zur Wiedereinführung der Straßenbahn

Die Planungen zur Wiedereinführung einer Straßenbahn in Straßburg lassen sich bis in die 1970er Jahre zurückverfolgen. Es dauerte jedoch bis 1994, ehe die erste Strecke in Betrieb ging. Der städtische Planungsverband, ein Zusammenschluss von Straßburg und seinen Umlandgemeinden, befürwortete im Dezember 1976 den Bau einer modernen Straßenbahn. Die Wahl des Verkehrssystems war umstritten: Zur Diskussion standen eine Métro und eine Stadtbahn, wie sie zu dieser Zeit in vielen westdeutschen Städten realisiert wurde. Die Befürworter einer Straßenbahn verwiesen auf den Betrieb in Basel, der bei einer vergleichbaren Stadtgröße ein doppelt so hohes Fahrgastaufkommen habe. Der Stadtrat unter Bürgermeister Pierre Pflimlin beschloss am 26. November 1979 den Bau einer Stadtbahn. Vorgesehen waren zwei Strecken, die im Süden – in Illkirch-Graffenstaden und Neuhof – ihren Ausgangspunkt nehmen und sich an der Station Place de l'Étoile zu einer Stammstrecke vereinigen sollten. Die Stammstrecke sollte die Innenstadt weitgehend unterirdisch queren. Geplant war der Bau eines 1300 Meter langen Tunnels mit drei Stationen einschließlich der Endhaltestelle Gare Centrale. Die vollständige Betriebseröffnung war für Juli 1986 geplant.

Die Ablösung Pflimlins als Bürgermeister durch Marcel Rudloff nach den Kommunalwahlen 1983 verhinderte die Realisierung der Pläne. Rudloff, wie Pflimlin aus dem bürgerlichen Lager, war Befürworter des Véhicule automatique léger (VAL), einer automatisch betriebenen Kleinprofil-Métro. Der Stadtrat und ein Teil der Umlandgemeinden befürworteten Rudloffs Pläne. Nach der Erarbeitung neuer Pläne wurde 1987 ein Vertrag mit dem VAL-Hersteller Matra abgeschlossen. Die Entscheidung zwischen VAL und Straßenbahn war 1989 Hauptthema der Kommunalwahlen. Im neu gewählten Stadtrat dominierte die Linke unter der Bürgermeisterin Catherine Trautmann, die die Straßenbahn befürwortete. Im Dezember 1989 fiel im Stadtparlament der Grundsatzbeschluss für den Bau der Straßenbahn. Im November 1990 erhielt der städtische Verkehrsamt CTS den Auftrag zur Realisierung und den späteren Betrieb der Straßenbahn. Am 17. Juni 1991 wurde der öffentliche Nutzen des Straßenbahnprojekts bescheinigt, noch im selben Monat begannen die Bauarbeiten. Zeitgleich ergingen öffentliche Aufträge an namhafte internationale Künstler wie Mario Merz, Barbara Kruger und Jonathan Borofsky, die Stationen und Strecken zu gestalten.

Streckennetz

Der Aufbau des heutigen normalspurigen Straßenbahnnetzes erfolgte in den folgenden Schritten:

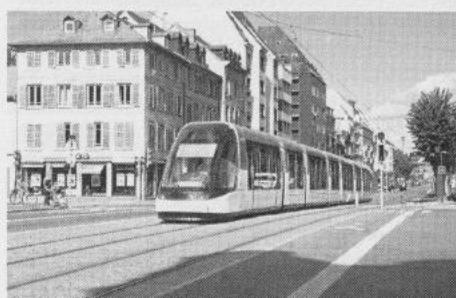
Stammstrecken (von 1994 bis 2000)

Am 25. November 1994 wurde die Linie A auf einer Länge von 9,8 Kilometern zwischen dem Wohngebiet Hautepierre im Westen und Baggersee im Süden eröffnet. Zur Querung der Gleisanlagen des Hauptbahnhofs und weiterer Verkehrswege war zwischen Rotonde und Les Halles ein 1400 Meter langer Tunnel im Schildvortrieb erbaut worden. Die Station Gare Centrale liegt im Tunnel 17 Meter unter dem Bahnhofsvorplatz. Am 4. Juli 1998 wurde diese Linie am südlichen Ende um 2,8 Kilometer bis nach Illkirch Lixenbuhl verlängert. Am 31. August desselben Jahres folgte die Eröffnung der Linie D zwischen Rotonde und Étoile Polygone. Die Linie D benutzte zunächst weitgehend die Strecke der Linie A und erfüllte die Funktion einer Verstärkerlinie im Innenstadtbereich.

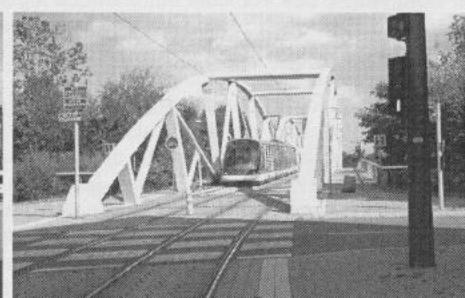
Erweiterungen

Am 1. September 2000 ging die zweite Stammstrecke mit den neuen Linien B und C bei einer Gesamtstreckenlänge von 11,9 Kilometern in Betrieb. Vom gemeinsamen Endpunkt im Neubaugebiet Elsau aus wird die Innenstadt von Südwest nach Nordost durchquert. An der Station Homme de Fer kann zu den Linien A und D umgestiegen werden. Am Place de la République zweigt die Linie C zur Endstation Esplanade ab und erschließt das Universitätsviertel. Die Linie B wendet sich nach Norden, bindet das Ausstellungsgelände bei Wacken an, durchquert die selbstständigen Gemeinden Schiltigheim und Bischheim und endet in Hoenheim. An der Endstation besteht seit September 2002 eine Umsteigemöglichkeit zum Nahverkehr auf der Eisenbahnstrecke Straßburg–Lauterbourg. Eine Verlängerung bis „Ganzau“ als TramTrain ist angedacht.

Am 25. August 2007 wurde die Linie D um 1,8 Kilometer von der Station „Étoile Polygone“ bis zur neuen Endhaltestelle „Aristide Briand“ verlängert. Am selben Tag wurde der Stadtteil Neuhof an das Straßenbahnnetz angebunden: Hierzu war die Linie C ab Station Esplanade um 4,2 Kilometer verlängert worden. Beide Strecken besitzen zwischen den Stationen „Landsberg“ und „Jean Jaurès“ einen 600 Meter langen gemeinsamen Abschnitt. So entstand eine zweite Nord-Süd-Verbindung, die das Stadtzentrum östlich umfährt. Auf dieser Verbindung verkehrt zwischen Wacken und Baggersee die Tangentiallinie E; von ihr erhofft man sich eine Entlastung des Knotenpunktes „Homme de Fer“ in der Stadtmitte. Am 23. November 2007 wurde diese Linie von Wacken um 2,5 Kilometer bis nach Robertsau verlängert. Damit war auch das Europaviertel an das Straßenbahnnetz angeschlossen und das hier angesiedelte Europäische Parlament erhielt eine eigene Haltestelle. Am 23. Mai 2008 wurde die Linie B von Elsau über Ostwald nach Lingolsheim um 4,9 Kilometer verlängert.



Bemerkenswert ist die Einbettung der Straßenbahn in das Stadtbild. Sie erweckt den Eindruck, sie sei immer schon dort gefahren. Hier ein Zug der Linie D mit Alstom Siebenteiler.



Auf der Linie B nach Lingolsheim überquert die Straßenbahn auf einer eigenen Brücke die Ill. Ein hübsches Fotomotiv in der Nähe der Haltestelle Elmeforst.

Am 27. November 2010 wurde die neue Linie F in Betrieb genommen, die zwischen der Haltestelle „Elsau“ und einer neu angelegten Haltestelle am Place d'Islande östlich der Haltestelle „Observatoire“ verkehrt („Vauban“). Eine Verlängerung Richtung „Port du Rhin“ ist angedacht. Zugleich erhielt die Linie C eine neue Streckenführung; sie endet jetzt an der neu angelegten oberirdischen Haltestelle am Bahnhof Strasbourg („Place de la Gare“), die nicht mit der Haltestelle „Gare Centrale“ im Tunnel verbunden ist. Insgesamt gingen 1,5 Kilometer zusätzliche Strecken sowie drei weitere Haltestellen in Betrieb.

Am 30. November 2013 wurden neue Abschnitte der Linie A (1 km; zwei neue Haltestellen: „Le Galet“ und „Parc des Sports“; Umbenennung der Haltestelle „Hautepierre Maillon“ in „Cervantès“) und der Linie D (ebenfalls 1 km; drei neue Haltestellen: „Paul Éluard“, „Marcel Rudloff“ und „Poteries“) im Westen eingeweiht. Gleichzeitig wurde mit der Linie G der erste Metrobus Bus à haut niveau de service zwischen dem Hauptbahnhof und der Haltestelle „Espace Européen de l'Entreprise“ in Schiltigheim eröffnet.

Am 23. April 2016 wurde die Linie A im Süden erneut um weitere drei Haltestellen verlängert, wodurch sie nun das Zentrum von Illkirch-Graffenstaden bedient. Durch diese sukzessive Verlängerungen zählt die Linie A die gleiche Anzahl von Haltestellen und praktisch die gleiche Länge wie die Linie B. Am selben Tag wurde auch die Linie E um drei Haltestellen bis „Campus d'Illkirch“ verlängert, wo die Züge über einen Abzweig in eine zweigleisige Kehranlage an der Rue de l'Industrie gelangen. (Eine mögliche Verlängerung?)

Am 17. Juni 2019 wurde die 2007 eröffnete Linie E um drei Stationen und 1,6 Kilometer weiter in den Stadtteil Robertsau hinein bis „Robertsau L'Escale“ verlängert. Seit dem 31. August 2020 wird auch die neue Streckenführung der Linie F befahren (Verlängerung um drei Stationen und 1,7 Kilometer).

Seit dem 24. Februar verkehrt die Metrobuslinie G zwischen „Gare Centrale“ und dem Europäischen Parlament über die Boulevards du Président Wilson, du Président Poincaré und Clemenceau sowie die Haltestelle Wacken.

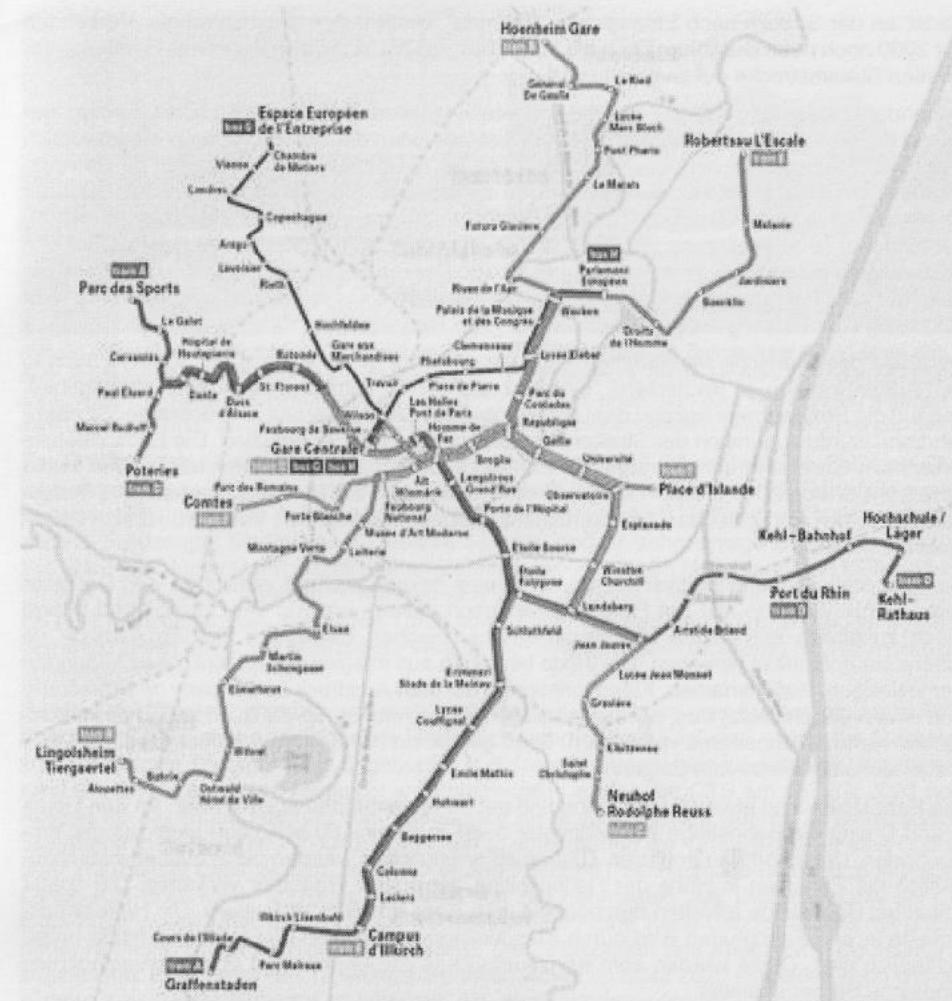
Die erste Tramverbindung von Straßburg nach Kehl wurde 1898 eröffnet. Sie bestand bis kurz nach Ende des Ersten Weltkriegs, als Kehl wieder zur Grenzstadt nach Frankreich wurde. Während des Zweiten Weltkriegs wurde die Tramverbindung nochmals kurzzeitig aufgenommen.

Am 13. Februar 2009 beschloss der Rat des Stadtverbandes Straßburg die Verlängerung der Linie D nach Osten zum Stadtviertel Port du Rhin und weiter über die neue Beatus-Rhenanus-Brücke über den Rhein bis zum Bahnhof Kehl. Die Bauarbeiten hierfür begannen Anfang 2014, die Strecke ging am 29. April 2017 in Betrieb. Seit 23. November 2018 führt die Strecke weiter bis zum Rathaus Kehl.

Liniennetz

Derzeit (Stand: August 2020) werden folgende Straßenbahnenlinien betrieben:

Linie	Linienverlauf	Länge (in km)	Halte- stellen	Eröff- net
A	Parc des Sports – Dante – Rotonde – <u>Gare Centrale</u> – Ancienne Synagogue – Les Halles – Homme de Fer – Langstross – Grand'Rue – Étoile Bourse – Krimmeri Stade de la Meinau – Baggersee – Colonne – Leclerc – Campus d'Illkirch – Illkirch Lixenbuhl – Parc Malraux – Cours de l'Illiade – Graffenstaden	14,7	27	1994 2013 2016
B	Hoenheim Gare – Pont Phario – Wacken – République – Homme de Fer – Alt Winmärik – Montagne Verte – Elsau – Ostwald Hôtel de Ville – Lingolsheim Alouettes – Lingolsheim Tiergaertel	14,8	27	2000 2008
C	Gare Centrale – Homme de Fer – République – Université – Observatoire – Landsberg – Kibitzenau – Neuhof Rodolphe Reuss	8,1	17	2000 2007 2010
D	Poteries – Marcel Rudloff – Paul Éluard – Dante – Hôpital de Hautepierre – Ducs d'Alsace – Saint-Florent – Rotonde – Gare Centrale – Ancienne Synagogue – Les Halles – Homme de Fer – Langstross – Grand'Rue – Étoile Bourse – Étoile Polygone – Landsberg – Aristide Briand – Citadelle – Port du Rhin – Kehl Bahnhof – Hochschule/Läger – Kehl Rathaus	12,6	21	1998 2013 2017 2018
E	Robertsau L'Escale – Mélanie – Jardiniers – Robertsau Boecklin – Parlement Européen – Wacken – République – Université – Observatoire – Landsberg – Étoile Polygone – Krimmeri Stade de la Meinau – Baggersee – Colonne – Leclerc – Campus d'Illkirch	13,6	26	2007 2019
F	Place d'Islande – Observatoire – Université – République – Homme de Fer – Alt Winmärik – Faubourg National – Porte Blanche – Parc des Romains – Comtes	7,32	16	2010 2020

**Das aktuelle Streckennetz**

Das Straßenbahnprojekt sollte nicht nur die städtischen Verkehrsprobleme lösen, sondern wurde als Möglichkeit einer umfassenden Neugestaltung der Stadt gesehen. Ähnliche Ansätze waren bereits bei der 1987 eröffneten Straßenbahn in Grenoble verfolgt worden. Der Bau von Straßenbahnstrecken in der Altstadt Straßburgs war Anlass, den Durchgangsverkehr im Stadtzentrum zu unterbinden. Die Innenstadt wurde in vier Bereiche eingeteilt, die nun durch schleifenartig geführte Straßen erschlossen werden. Die zentrale Place Kléber, zuvor von 50 000 Fahrzeugen pro Tag frequentiert, konnte so zur Fußgängerzone umgebaut werden. Die Zahl der Parkplätze im Stadtzentrum wurde erheblich reduziert; als Ersatz entstanden große Park-and-ride-Plätze in den Außenbezirken. An der Haltestelle Baggersee stehen 530 Parkplätze zur Verfügung, in Elsau sind es 800 und in Hoenheim Gare 750 Plätze. Der Busverkehr wurde aus der Innenstadt herausgenommen und stattdessen als Zubringeralinen auf das Straßenbahnnetz ausgerichtet: Wichtige Umsteigestationen sind „Baggersee“, „Montagne

Verte" an der Strecke nach Elsau sowie „Rotonde“ westlich des Hauptbahnhofs. Verkehrten vor 2000 noch neun Buslinien durch die Innenstadt, so hat sich diese Zahl nach Eröffnung der zweiten Stammstrecke auf zwei reduziert.

Besondere Bedeutung hatten Fragen der Gestaltung. Hierzu wurde ein Architekt berufen, der für die Integration der Straßenbahn unter Gesichtspunkten der Stadtgestaltung verantwortlich war. Dabei reduzierte man bei vielen Hauptstraßen die Anzahl der Fahrspuren für den Kfz-Verkehr, um Platz für die Straßenbahntrasse zu schaffen. So war im Universitätsviertel der *Boulevard de la Victoire* vor dem Bau der Straßenbahn eine vierspurige Straße, deren baumbestandener Mittelstreifen als Parkplatz diente. Mit dem Bau der Straßenbahn wurde der Mittelstreifen zu einem Fuß- und Radweg umgebaut. Die Straße wurde zugunsten der Straßenbahn auf zwei Fahrspuren reduziert, an den Haltestellen „Universités“ und „Observatoire“ wird linksseitig zum Fußweg ausgestiegen.

Derartige gestalterische Maßnahmen erfolgten nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den Außenbezirken. In Hautepierre, einem in den 1970er Jahren entstandenen Wohngebiet, verläuft die Straßenbahn entlang dem wabenförmigen Straßenverlauf. Die Breite der Straßenfahrbahn wurde zugunsten der Straßenbahn und der Fußgänger reduziert. Die Endhaltestelle „Hoenheim Gare“ und der angrenzende Park-and-ride-Platz, von der Architektin Zaha Hadid entworfen, wurde 2003 mit dem Mies van der Rohe Award for European Architecture ausgezeichnet. Über ein Drittel des Streckennetzes, insbesondere in den Vororten, ist als Rasengleis ausgeführt.

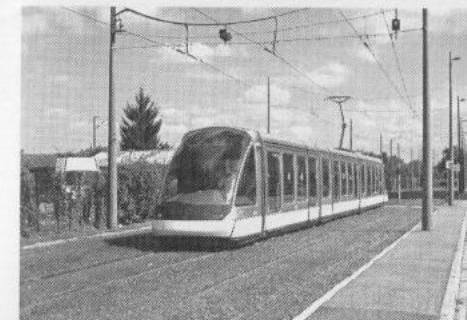
Die Haltestellen sind einheitlich mit runden Säulen gekennzeichnet, entworfen vom Designer Jean-Michel Wilmotte, die der Fahrgastinformation dienen. Entlang der Linien A und D sind diese zusätzlich mit Texten der literarisch-anarchischen Bewegung OuLiPo (*Ouvroir de Littérature potentielle*) versehen. Die Texte bestehen aus imaginären sprachlichen Deutungen der jeweiligen Stationsnamen, Klangvariationen auf dem Ausdruck *Le tramway de Strasbourg* und einem Geschichtszyklus, dessen jeweiligen Folgen immer nur die Buchstaben des betreffenden Haltestellennamens verwenden. Dazu gesellt sich ein Comic-Strip des Zeichners und Installationskünstlers Alain Séchas.

Die Bahnsteige sind etwa 45 Meter lang und mit Zugangsrampen ausgestattet. An den Linien A und D sind die Bahnsteige 245 Millimeter hoch und damit 60 Millimeter tiefer als der Waggonboden. Um einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen, wurden die Stationen zwischenzeitlich mit Podesten in Höhe der Halteposition der ersten Wagentür versehen. Die später gebauten Bahnsteige erhielten durchgängig eine Höhe von 305 Millimetern. Die Haltestellenansage in den Fahrzeugen wird durch Klangcollagen eingeleitet, die je nach Station unterschiedlich sind. Diese wurden vom Konzeptmusiker und ehemaligen Philosophiestudenten Rodolphe Burger gestaltet.

Fahrzeuge

Heutzutage setzt sich die Fahrzeugflotte aus 103 Niederflurgelenktriebwagen, darunter 40 Bombardier Eurotram, 41 Alstom Citadis 403 und 22 Alstom Citadis 403 NG, zusammen.

Für die Eröffnung der Straßenbahn 1994 wurde ein eigener, neuer Fahrzeugtyp entworfen. Zielvorgaben waren die vollständige Niederflurigkeit des Fahrzeugs sowie – entsprechend der hohen Bedeutung der Gestaltung – ein individuelles Design. In Zusammenarbeit zwischen der italienischen Firma Socimi und dem städtischen Verkehrsbetrieb CTS entstand die Eurotram. Auffällig ist die Frontpartie mit einer großen, gewölbten, einteiligen Scheibe. Entsprechend der Vorstellung eines „rollenden Gehwegs“ sind auch die Fenster im Fahrgastbereich außergewöhnlich groß. Die Eurotram ist modular aufgebaut. Zwischen den Kopfmodulen mit der Fahrerkabine befinden sich abwechselnd schwedende Wagenhauptteile und kurze Gelenkmodule mit Laufwerk. Die Einstiege liegen in den laufwerkslosen Wagenteilen.



Für die erste Linie wurden ab 1994 sehr futuristisch aussehende Achtachser beschafft, welche als Eurotram bezeichnet wurden. Sie gibt es seit dem Jahr 2000 auch als Zehnachser.



Ab 2005 ergänzen Zehnachser von Alstom den Fahrzeugpark, deren Fronten zwar der Eurotram ähneln, ansonsten aber der in vielen anderen französischen Städten fahrenden Type gleichen.

Zur Eröffnung der Linie A wurden 1994 und 1995 insgesamt 26 achtachsige Eurotram-Gelenkwagen beschafft. Diese Wagen sind 33,1 Meter lang und können 210 Fahrgäste transportieren. Für die zweite Ausbaustufe des Netzes bestellte die CTS zwischen 1998 und 2000 weitere Fahrzeuge: Socimi lieferte weitere 10 acht- und 17 zehnachsige Gelenktriebwagen. Die auch als „Jumbotram“ bezeichneten Zehnachser sind 43,05 Meter lang und bieten Platz für 270 Fahrgäste. Im Betrieb bewährten sich die Fahrzeuge, Details stießen aber auf Kritik: So benötigen die breiten, einteiligen Türen lange Öffnungs- und Schließzeiten und verlängern damit die Haltezeiten. Die großzügige Verglasung lässt Sonneneinstrahlung die Fahrerkabine aufheizen.

Der Bau der Straßenbahnzüge war nach dem Konkurs von Socimi vom Konsortialpartner ABB übernommen worden; nach diversen Firmenübernahmen und Fusionen wurde die Eurotram von Bombardier Transportation angeboten. Aus Kostengründen – ein »Eurotram«-Wagen war rund ein Drittel teurer als vergleichbare Fahrzeuge – vergab die CTS am 15. Juli 2003 den Auftrag für die dritte Lieferung von Fahrzeugen an Alstom. Bestellt wurden 35 siebenteilige Straßenbahnwagen vom Typ Citadis 403, ferner vereinbarten die Vertragspartner eine Option über zusätzliche zwölf Wagen. Ab 2005 lieferte Alstom 41 zehnachsige Fahrzeuge mit einer Länge von 45,06 Meter und einer Kapazität von 288 Fahrgästen aus. Die Frontpartie der Citadis-Züge wurde jener der Eurotram nachempfunden. Eine Serie Citadis 403NG mit geänderter Kopfform wurde 2016 bis 2018 geliefert. Die 22 Einheiten sind zusätzlich in Deutschland zugelassen. Eine Option für 17 weitere Einheiten wurde im März 2020 eingelöst, auch um die kürzere Version der Eurotram zu ersetzen, die dem Verkehrsaufkommen nicht mehr genügen und teilweise verschrottet werden.

Betrieb

Montags bis samstags verkehren alle Linien von 4:30 bis 0:30 Uhr; an Sonn- und Feiertagen beginnt der Betrieb um 5:30 Uhr. Zwischen 6:30 und 20.00 Uhr wird im Fünf- bis Sechsminutentakt, zu den übrigen Zeiten im Viertelstundentakt gefahren. Auf den mit zwei Linien belegten Strecken der Innenstadt ergeben sich tagsüber Zugfolgen zwischen zwei und drei Minuten.

Die Linie A erreicht eine Reisegeschwindigkeit von 23 km/h, die Linie B von 20 km/h. Bei den vor 2007 vorwiegend in der Innenstadt verkehrenden Linien C und D betrug die Reisegeschwindigkeit 18 km/h. Die Haltestellenabstände liegen zwischen 600 Metern bei der Linie A und 480 Metern bei der Linie C. An Lichtsignalanlagen haben Straßenbahnen generell Vorrang.

Betriebshöfe

Für die 1994 eröffnete Linie A wurde der Betriebshof Cronenbourg reaktiviert. Er war 1930 für den damaligen meterspurigen Straßenbahnbetrieb gebaut worden und diente ab 1960 als Busdepot. In Cronenbourg können 45 Straßenbahnen abgestellt werden, hier befindet sich auch die Zentralwerkstatt mit insgesamt zehn Gleisen. Der Betriebshof ist über eine längere Betriebsstrecke an die Haltestelle Rotonde am westlichen Ende des Bahnhofstunnels angebunden. Er ist für die Züge der Linien A und D zuständig.

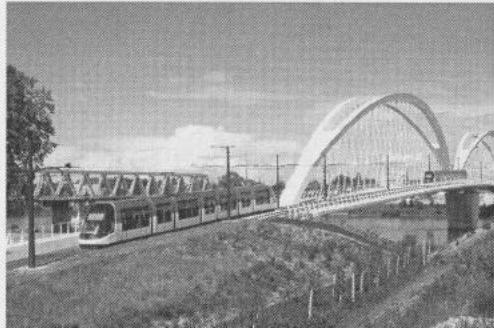
Die Züge der Linien B und F werden in einem zweiten Betriebshof an der Haltestelle Elsau abgestellt. In Elsau ist eine Abstellhalle mit sechs Gleisen sowie eine Werkstatt mit drei Gleisen vorhanden. Ein dritter Betriebshof wurde an der 2007 eröffneten Strecke nach Neuhof an der Station Kibitzenau für die Linien C und E gebaut. Alle drei Betriebshöfe dienen auch dem Busbetrieb.



Am Hauptbahnhof hat die mehrfach verlängerte Linie C ihre Endstation. Die beiden anderen hier fahrenden Linien A und D verlaufen hier in einem Tunnel.



Die Linie G ergänzt als Busstrecke mit eigener Fahrbahn das Schienennetz und beginnt ebenfalls am Hauptbahnhof (Gare Centrale). Die Busse fallen durch ein spezielles Design auf.



Ein architektonischer Hingucker ist die für die Straßenbahn nach Kehl gebaute Rheinbrücke. Im Hintergrund die Brücke der Eisenbahn.



Vor dem Bahnhof in Kehl verläuft die Linie D großzügig trassiert auf eigenem Bahnkörper. Auf dem Endstück zum Kehler Rathaus ändert sich das.

Notizen:

Einladung zur Mitgliederversammlung
am Samstag, 18. September 2021, 19:30 Uhr
im Restaurant Kühler Krug in Karlsruhe, Raum Kupferkessel
Wilhelm-Baur-Straße 3a - 76135 Karlsruhe
Zu erreichen mit SL 5 (Richtung Entenfang / Rheinhafen)

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Feststellung der Ordnungsmäßigkeit
3. Bericht über die Aufnahme neuer Mitglieder (§ 4)
4. Gedenken verstorbener Mitglieder (§ 5)
5. Abstimmung über den Ausschluss von säumigen Mitgliedern (§ 5, Abs. c)
6. Geschäftsbericht und Kassenbericht, 2019 und 2020
7. Bericht der Kassenprüfer (§ 13), 2019 und 2020
8. Wahl eines Versammlungsleiters
9. Aussprache
10. Entlastung des Vorstandes
11. Neuwahl des Vorstandes (§ 10), dabei der Vorsitzende nur für 1 Jahr
12. Neuwahl eines Beisitzers, Vorschlag: Dr. Engelbert Linnenberg
13. Neuwahl eines Kassenprüfers, ggf. eines Stellvertreters (§ 13)
14. Festlegung des Mitgliedsbeitrages 2022 (§ 7)
15. Festlegung der Tagungsregion 2022, Vorschlag „Restprogramm von 2020“
16. Festlegung des voraussichtlichen Tagungstermins 2022
17. Festlegung des Tagungsortes 2023, Vorschlag: Norwegen
18. beantragte Satzungsänderung,
Informationen dazu ergehen termingemäß
19. Bericht zur Situation unseres „Internationalen Nahverkehrs-Bildarchivs“
20. Anträge
u.a. Kontingentverträge statt Gruppenverträge bei Hotelbuchungen (Vorstand)
21. Verschiedenes
22. Mitteilungen zum Tagungsprogramm

Zu Punkt 19: Anträge mit Erläuterung bitte bis 4. September 2021 eingehend an den Vorsitzenden per Post, Fax oder eMail einreichen, danke.

Bitte nutzen Sie, soweit Sie nicht an der Tagung teilnehmen, die Möglichkeit Ihre Stimme an einen anderen Tagungsteilnehmer zu übertragen (siehe auch Rundschreiben 2/2021).

Tagung 2022: „Restprogramm von 2020“ vom bis

Tagung 2023:

neu gewählter Vorstand: 1. Vorsitzender

2. Vorsitzender

Schatzmeister

Schriftführer

Beisitzer

Geschäftsstelle:

Notizen:

A2-NB2 / Stephan Link

Telefon: +49 (0) 721 6107 6238

Ettlingen, 15.09.2021



- EBL
- A2-NB2
- ZÜ AVG
- ZL Ett (ZeLeiKa)
- Betriebsleitung VBK
- TSNV, Tf

Fahrplananordnung Nr. 390 /21

Am 18.09.2021 verkehren nachfolgende Sonderfahrten:

1.)

Sdz 92019

(Netz VBK -) Kar Albtalbahnhof - Ittersbach Rathaus

Tfz ET 4, Hg 60 km/h

Kar Albtalbahnhof	(13.09)	13.12	GeH AVG S1/S11, S.15, Sp.1-3, Hg 60 km/h Nach 20034 Aus Netz VBK VM
Rüppurr Battstraße		13.16	VM
Ettlingen Stadt	13.24	13.28	
Busenbach	13.33	13.42	X 20035
Reichenbach	13.46	13.48	
Langensteinbach Schießhüttenäcker Hp	13.50	13.52	
Langensteinbach St Barbara Hp	13.53	13.55	
Langensteinbach St Barbara Hp	14.00	14.10	in die Wendeschleife ausweichen. X 20037, ü 20036
Spielberg Ittersbach Industrie Ittersbach Bf Hp	14.20	14.27	X 20039
	14.31	14.58	Ausweichen Gl.3/4 vor die Halle
Ittersbach Rathaus Hp	15.00		

2.)

Sdz 92020

Ittersbach Rathaus - Ettlingen Bft Abstellanlage
 Tfz ET 4, Hg 60 km/h

Ittersbach Rathaus	15.01	GeH S1/S11, S.19, Sp 1-3, Hg 60 km/h FA
Hp		
Ittersbach Bf Hp	15.02	
Ittersbach	15.05	
Industrie		
Spielberg	15.10	15.12 X 20078
Langensteinbach	15.16	
St. Barbara Hp		
Langensteinbach	15.18	15.23
Langensteinbach	15.25	15.27
Schießhüttenäcker		
Hp		
Reichenbach	15.30	15.33 X 20042
Reichenbach	15.36	
Kurpark Hp		
Busenbach	15.40	
Ettlingen Stadt	15.45	AVG Bfpl I, S.7, Hg 40 km/h
Bft Abstellanlage	15.50	G1. 15

3.)

Sdz 92021

Ettlingen Bft Abstellanlage - Kar Albtalbahnhof (- Netz VBK)
 Tfz ET 4, Hg 60 km/h

Bft Abstellanlage	16.10	G1.15, AVG Bfpl I, S.7, Hg 40 km/h
Ettlingen Stadt	16.15	16.25
Battstraße		30
Kar Albtalbahnhof	16.35 (16.35)	weiter im Netz VBK -BOStrab Bereich-

*Sonderfahrt verkehrt weiter im Netz der VBK (BOStrab-Bereich) vor
Abfahrt bei der Leitstelle Tulla anmelden.*

Sonderfahrt So. 19.09.2021 Verband Deutscher Verkehrs Amateure e.V.**Teil I: Spiegelwagenzug Tw 100 + Bw 298**

(09:50h BHT Ausfahrt / nach S4 = 9:48 h [Rüppurrer Tor = 9:55 h])

(10:03h Tivoli / nach SL4 = 10:02 h)

10:06h / 10:08h Hbf.-Vorplatz Einstieg Gleis 3 / SL4 = 07/27/47

10:15h Europaplatz / S1/11 = 02/22/42; SL1 = 06/26/46; S2 = 08,28,48;

S5 = 12/22/42/52; SL4 = 14/34/54

Fotografen stehen zum Großteil bereits in der Kaiserstr. Zum Ausstieg nur an Stellen halten, wo keine Fotografen stehen. Langsam fahren!!!

10:24h Kronenplatz (Kaiserstr.)

10:27h Rüppurrer Tor

10:30h Konzerthaus / SL4 an der Mathystraße vorlassen!! = 11/31/51

10:35h Europaplatz

Bis Marktplatz langsam fahren!!! Kein ZUSTIEG

10:43h Durlacher Tor

10:46h Hauptfriedhof

10:48h Tullastraße / nach SL1 = 04/24/44

10:54h Marktplatz Einstieg / SL4 = 02/22/42; S5 = 04/14/34/44;

S2 = 08/28/48; SL1 = 10/30/50; S1/11= 14/34/54

11:01h Schillerstraße Fotohalt / SL1 Gegenzug passieren lassen = 19/39/49

Fotografen laufen vor bis Kreuzung Sophienstraße, Bahn fährt parallel. An der Sophienstraße Einstieg!

Wird die Zeit knapp und Folgezug in Sicht fährt der Sonderzug weiter über Weinbrennerplatz, Kühler Krug, Entenfang, Schillerstraße und ist nach 10 Minuten an der Kreuzung Sophienstr. zum Einstieg. Bis zum Ziel Rappenwört verschieben sich die Zeiten dann um 10 Minuten!

11:19h Sophienstr.

11:20h Weinbrennerplatz / SL1 = 02/22/41; SL5 = 05/25/45;

11:29h Rheinhafen

11:32h BBF West Ausstieg der Fotografen im Einfahrtsbereich. Zug fährt über Gleis 54 auf Gleis 92 und hält sich bereit, zum Einstieg im Einfahrtsbereich.

KEIN „Ausschwärmen“! Gruppe bleibt zusammen Fotos auf Abstellanlage möglich.

11:42h BBF West Einstieg, Rundfahrt durch Hof

11:45h BBF West ab

11:51h Entenfang / SL6 = 09/29/49

Fotohalte Daxlanden und auf Strecke nach Rappenwört, je nach Bewölkung und Zeit.

12:20h! ab Rappenwört / SL6 = 19/39/59

Fotohalte Ententeich / Gegenzug SL6 = 00/20/40, Hammweg, Ortsdurchfahrt Daxlanden

12:47h Entenfang / SL6 11/31/51; SL5 = 09/29/49

12:49h Kühler Krug

12:55h ZKM

13:00h Hbf. Ausstieg 30. Minuten Pause

(13:15h Einrücken BHT)

Teil II: GT6-80C 502

Sollte sich die Fahrt mit dem Spiegelwagenzug länger dauern, verzögert sich die anschließende Fahrt. Ggf. entfällt die Strecke zur Heide.

13:15h BHG Ausfahrt

13:30h / 13:32 h Hbf.-Vorplatz Einstieg Gleis 3 / SL2 = 07/27/47

Fotohalt Ebertstraße Rasengleis

13:40h ZKM

13:46h Schillerstraße / SL2 = 04/24/44

Fotohalte nach Bedarf

14:10h ab Knielingen Nord SL2 = 02/22/42

14:25h! Mühlburger Tor Grashofstraße / SL3 = 08/28/48

14:33h Heide / SL3 = 05/25/45

Fotohalt nach Bedarf

14:45h Mühlburger Tor Grashofstraße

14:55h Kronenplatz / SL2 = 01/21/41

15:04h Auer Str. / Bf. Durlach erste Möglichkeit zum Umstieg in den SEV 04/14/24/34/44/54 zur Turmbergbahn

Fotohalte

15:22h Wolfartsweier / SL2 = 01/21/41

15:30h Gritznerstraße Ausstieg, ca. 15 Minuten Fußweg zu Turmbergbahn

15:31h Auer Str. / Bf. Durlach Ausstieg, mit SEV 04/14/24/34/44/54 zur Turmbergbahn

(15:40h Einrücken BHG)

Sonderfahrt So. 19.09.2021 Verband Deutscher Verkehrs Amateure e.V.

Teil III. Turmbergbahn ab 15:20h

15:04h Auer Str. / Bf. Durlach erste Möglichkeit zum Umstieg von GT6-80C 502 in den SEV 04/14/24/34/44/54 nach Durlach/Turmberg. Fahrzeit ca. 6 Minuten + Fußweg von ca. 250 Metern zur Talstation.

15:30h Gritznerstraße Ausstieg von GT6-80C, ca. 20 Minuten Fußweg zu Turmbergbahn.

15:31h Auer Str. / Bf. Durlach Ausstieg von GT6-80C, mit SEV = 04/14/24/34/44/54 zur Turmbergbahn. Fahrzeit ca. 6 Minuten + Fußweg von ca. 250 Metern zur Talstation.

15:50h Treffpunkt Talstation Turmbergbahn, ggf. in zwei Gruppen aufteilen für die Bergfahrt = 00/15/30/45. Bei Bedarf zusätzliche Fahrten. Auf der Plattform der Bergstation Treffpunkt zur Kurzinfo.

Aussichtsturm kann bestiegen werden.

Rückfahrt Bergstation nach Belieben = 05/20/35/50. Bei Bedarf zusätzliche Fahrten.

Durlach/Turmberg SEV = 09/19/29/39/49/59 nach Bf. Durlach, Fahrzeit ca. 6 Minuten.

Auer Str./ Bf. Durlach SL1 = 00/20/40, Fahrzeit 15 Minuten zum Europaplatz.

Teil IV. Schuppen Schloßgartenbahn 17:00h – 19:00h

17:00h / 17:30h / 18:00h Europaplatz mit KOM-Linie 73 (Ziel Neureut-Kirchfeld) zum Linkenheimer Tor, nur eine Haltestelle (Fahrzeit 2 Min.), oder zu Fuß ca. 15 Min.

Blick in den Lokschuppen der Schloßgartenbahn am Ahaweg, Höhe Teutschneureuter Allee (Heizkraftwerk).

17:53h / 18:23h / 18:53h Linkenheimer Tor mit KOM-Linie 73 zum Europaplatz.

Abschluss Pizzahaus

Ab 19:00 h ist der Nebenraum im Pizzahaus am Karl-Wilhelm-Platz für und reserviert.

Die SL 4 und 5 halten an dem Platz. Vorsicht die S2 fährt hier ohne Halt durch.