

**VERBAND DEUTSCHER VERKEHRS-AMATEURE e.V.**



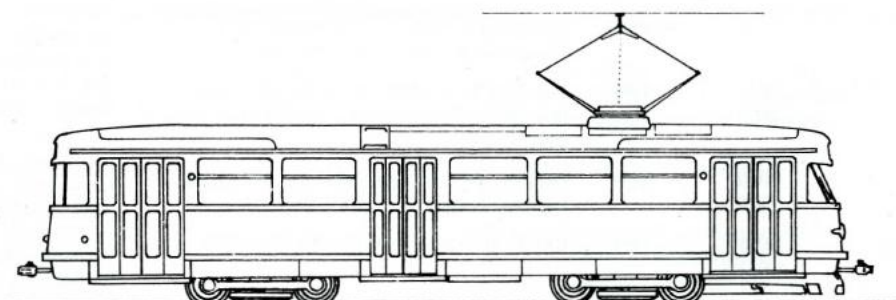
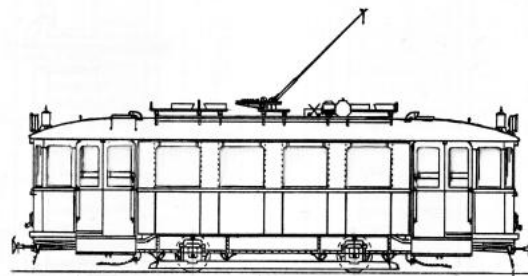
## **66. VDVA-TAGUNG**

**23. bis 27. August 2015**

**Wien  
und  
Bratislava**

Vortagung 22. August 2015

Nachtagung 28. bis 29. August 2015



**Inhalt:**

Tagungsteilnehmer, alphabetisch	2
Inhaltsverzeichnis	4
Begrüßung	5
Hinweise zu den Fahrkarten	6
Einiges ist wichtig .....	7
Unsere Hotels in Linz, Wien und Bratislava	8

**Vortagung**

<u>Samstag, 22. August:</u> Zu Besuch bei Stern & Hafferl-Bahnen im Raum Gmunden	10
Informationen zu Lokalbahnen und Straßenbahn Gmunden	12

**Haupttagung**

<u>Programm am Sonntag 23. August:</u> Wien: Nahverkehrsmuseen und Liliputbahn	17
Hinweise zum „Kennenlernessen“	18
Informationen zu Verkehrsmuseum, Liliputbahn, Museum Mödling	19
<u>Programm am Montag, 24. August:</u> Wiener Lokalbahn und historische Autobusse	23
Informationen zu Wiener Lokalbahn, Wiener Höhenstraße, Omnibuseum	24
<u>Programm am Dienstag, 25. August:</u> Wiener Straßenbahn, historisch	29
Informationen zu VEF, Halling und Technisches Museum	30
<u>Programm am Mittwoch, 26. August:</u> Waggonfabrik und Eisenbahnmuseum	37
Informationen zu Siemens Verkehrstechnik, Museum Schwechat	39
<u>Programm am Donnerstag, 27. August:</u> U-Bahn und Stadtbahn in Wien	42
Hinweise zum Transfer nach Bratislava	43
Informationen zu U- und Stadtbahn Wien	45

**Nachtagung:**

<u>Programm am Freitag, 28. August:</u> Bratislava: Straßenbahnen historisch	51
Informationen zu Straßenbahn und Obus Bratislava	53
<u>Programm am Samstag, 29. August:</u> Bratislava Obus und modere Straßenbahn	57
Informationen zu Ausflugsmöglichkeiten, Abschiedsessen	57
Einladung zur Mitgliederversammlung	58
Raum für Notizen	59
Abschluss	60

Anlagen: Pläne Stern & Hafferl, Wien Schienenverkehr, Bratislava Straßenbahnnetz

Urheber-Hinweis: Die Informationen entstammen Wikipedia und den Webseiten der Verkehrsbetriebe sowie einiger nahe stehender Vereine. Einen ganz besonderen Dank an Herrn Schwandl in Berlin, der uns einige Netzpläne kostenlos zur Verfügung gestellt hat. Auch brachte er sie dazu auf den neuesten Stand. Die Fotos stammen entweder von den oben genannten Webseiten oder aus der Sammlung von Axel Reuther.

Zusätzlich erhalten Sie die Streckenpläne auch noch einmal in Farbe in A4 als Beilage, um darauf den Fahrtverlauf und Fotostellen einzutragen.

Allen Akteuren und Mitwirkenden unseren herzlichen Dank.

Einen Hinweis vorneweg:

**Bitte lesen Sie sich die wichtigen Anmerkungen in Ruhe durch!**

Vorletztes Jahr hat es bei der großen Rundfahrt in Graz einen unliebsamen Vorfall gegeben, der im Nachhinein zu weiteren Zwickigkeiten geführt hat - nur weil der Teilnehmer noch nicht einmal die wichtigsten Informationen gelesen hatte.

Das hätte sich vermeiden lassen (und bringt uns bestimmt keine Freude)!

**Liebe Tagungsteilnehmer,**

vor zwei Jahren wurde als Tagungsziel 2015 „Wien und Bratislava“ festgelegt.

Wir haben insgesamt überall große Unterstützung erhalten, die einzelnen Programme und die eingeplanten Fahrzeuge versprechen durchaus interessante und abwechslungsreiche Tagungserlebnisse. Sollte einmal etwas nicht ganz zu Ihrer Zufriedenheit sein, bitte sagen Sie es uns, der Reise- und Organisationsleitung.

Die Redaktion für das vorliegende Programmheft hat Axel Reuther übernommen, vielen Dank für die vielen Informationen.

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

- Mit dem Programmheft erhalten Sie die Gästekarte der Wiener Linien, da nicht alle in Linz/Gmunden dabei sind bzw. im ibis-Hotel übernachten. Sie berechtigt zur freien Fahrt am Sonntag, den 23. August. *Die ab Montag gültige **VOR-Wochenkarte** wird im Museum „Remise“ ausgegeben.* (Details siehe nächste Seite)
- Aufgrund der großen Teilnehmerzahl von bis zu 60 Teilnehmern werden wohl an die 40 Fotografen bei Fotohalten erwartet. **Wir bilden deshalb 2 Fotogruppen** (Leiter Lars Richter, unterstützt von Peter Bell und auch Walter Vögele, zu erkennen an den gelben Warnwesten), nach Festlegen der „Fotolinie“ werden die Standorte „links/rechts“ auch getauscht, so dass eigentlich jeder zu seinem Foto kommen sollte – jedoch bedarf es dazu dieses Jahr einer **ganz besonderen Disziplin** aller Beteiligten. Siehe hierzu bitte auch die Hinweise auf Seite 7.
- Auf den Namensschildern gibt es farbige Punkte (blau, rot, grün und gelb). Hinweise zur Aufteilung der Gruppe finden Sie auf Seite 7.
- **Bitte beachten Sie den Hinweis zum Tragen von Warnwesten am Di 25.8 und Do. 27.8. in Wien!**

Auch in diesem Jahr erhalten wir Unterstützung von verschiedenen Arbeitsgruppen und Historischen Vereinen, allen voran sei unser Partnerverein "VEF" (Verband der Eisenbahnfreunde) genannt. Er unterhält in Wien eine Arbeitsgruppe Straßenbahn "Rent a Bim". Harald Bamingner hat uns ein viertägiges umfassendes Tagungsprogramm ausgearbeitet, viele der Detailabstimmungen hat Josef Sabor in unermüdlicher Art vorgenommen. Ihnen beiden und allen VEF-Beteiligten gebührt unser aufrichtiger Dank.

Bei Stern & Hafferl wurden die meisten unserer Wünsche gleich in Betriebsanordnungen umgesetzt; leider kann der ex Vestische Triebwagen GM 9 nur eine Runde fahren, zwei Stern & Hafferl-Mitarbeiter machen dafür bereits jetzt mehrere Überstunden, Dank an beide.

Es war sicherlich nicht ganz einfach, das Programm in Bratislava zusammen zu stellen. Lars und sein tschechischer Kollege haben umständliche Kommunikation betrieben, letztendlich möchten wir ja auch (fast) alles sehen und fahren.

Es sei hier deutlich gesagt: Die angepeilte maximale Teilnehmerzahl von 55 Personen ließ sich nicht umsetzen, daher haben wir in Wien durchgehend Dreiwagenzüge und in Bratislava jeweils zwei Bahnen gemietet. Das alles kostet zusätzliche Mietgebühren, die unser Budget entsprechend belastet. Auch bei den Oldtimerbussen haben wir mit jeweils zwei Bussen auf die maximale Sitzplatzzahl erweitert.

Ihnen allen wünschen wir eine erlebnisreiche und abwechslungsreiche, hoffentlich nicht zu stressige, VDVA-Jahrestagung 2015.

*Rolf Hafke*

**Hinweise zu den Fahrkarten:**

Sa 22.08.: Die Fahrt von Linz nach Lambach und von Gmunden nach Linz erfolgt mit „Einfach raus-Ticket“. Jeder Teilnehmer ist dabei einer bestimmten Gruppe zugeordnet, deren Namen auf der Fahrkarte eingetragen werden. Änderungen gegenüber dem vorgegebenen Reiseplan sind nur möglich, wenn alle auf der Fahrkarte genannten Personen daran teilnehmen. Die Fahrkarten sind nur im Regionalverkehr der ÖBB gültig.

Für die Fahrten im Bereich von Stern & Hafferl gibt es eine für beliebig viele Fahrten gültige Tageskarte für jeden einzelnen Teilnehmer. Sie wird bei Fahrtbeginn ausgegeben.

**Für die Fahrt von Linz nach Wien nutzt der Teilnehmer seine in Eigenregie erworbene Fahrkarte.** Der VDVA sorgt lediglich für eine gemeinsame Sitzplatzreservierung.

So 23. August: Für den ersten Tag in Wien gibt es eine Gästekarte für das Stadtgebiet von Wien. Diese muss nicht entwertet werden!

Für die Fahrt nach Mödling am Nachmittag des 23.08. ist ein Zusatzfahrchein notwendig, der vor Fahrtbeginn von der Reiseleitung ausgegeben wird.

ab Mo 24.August: Für alle Fahrten innerhalb der „Kernzone 100“ des Verkehrsverbundes Ostregion (VOR) gibt es eine Wochenkarte. Diese ist bis 9:00 Uhr folgenden Montags (31.07.) gültig. Die Wochenkarte ist nicht personengebunden und übertragbar. Mit Ausnahme der Fahrt nach Mödling am 23.8. sind damit alle bis zum 27.08. im Programm zu absolvierenden Fahrten möglich. Die Karte kann natürlich auch zu sämtlichen privat unternommenen Fahrten mit allen Nahverkehrsmitteln im Großbereich Wien genutzt werden.

Do 27.August: Die für den Katamaran angemeldeten Teilnehmer erhalten ihren Fahrausweis vor Abfahrt an der Anlegestelle. **Wer mit dem Zug nach Bratislava fährt, besorgt sich bitte die notwendige Fahrkarte in Eigenregie.**

Für die Nachtagung ab 27.August erhalten alle Teilnehmer bereits in Wien eine 72-Stundenkarte für das städtische Verkehrsnetz von Bratislava. Sie ist bei der ersten Fahrt zu entwerten und gilt dann 72 Stunden, so dass bei erster Verwendung direkt nach der Ankunft am Donnerstag-Nachmittag die gesamte Zeit des Programms damit abgedeckt ist.

Bitte beachten:

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

Bei der An- und Abreise nutzen wir öffentliche Verkehrsmittel und sind auch hier vor kurzfristigen Änderungen nicht sicher. Hier kann es auch zu Verspätungen und Ausfällen kommen.

Die Abfahrten sind daher so geplant, dass 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.

**Die Organisationsleitung ist erreichbar: Rolf Hafke  Reiseleiter sind Lars Richter, sowie Peter Bell und Walter Vögele**

Auch dieses Jahr gibt wieder Halsbänder. Bei Tagungsbeginn werden Namensschilder als Tagungsausweis ausgegeben; diese sind bitte während der gesamten Tagung - zur Erkennung der VDVA-Teilnehmer - ständig zu tragen, danke.

## 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!**

Wir sind in diesem Jahr eine extrem große Zahl von Teilnehmern. Da jeder Fotograf eine möglichst gute Ausbeute an Bildern mit nach Hause nehmen möchte, ist Rücksichtnahme unbedingt notwendig. Da die Zeit bei Besichtigungen und Fotohalten begrenzt ist, haben Sie bitte Verständnis dafür, dass nicht jeder Sonderwunsch erfüllt werden kann.

Die Namensschilder sind auch dieses Jahr mit Farbpunkten (blau, rot, grün und gelb) versehen. Wir haben versucht, vier möglichst gleich große Gruppen zu bilden und dabei auch die Zusammengehörigkeit der Personen zu berücksichtigen - meistens werden zwei Farbgruppen wieder vereint. Sollte eine Aufteilung der Gesamtgruppe, z.B. bei Besichtigungen oder begrenzter Platzzahl bei einzelnen Mitfahrmöglichkeiten, notwendig werden, wird dies die Organisationsleitung vor Ort vornehmen. Sofern vorab bekannt, ist die Notwendigkeit zur Aufteilung bereits beim Programm des jeweiligen Tages vermerkt.

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

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

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

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

Bitte beachten:

- Fotografen möglichst immer im vorderen Wagen mitfahren (dadurch werden die Fotohalte kürzer). Achtung - Fotohalte können in den weiteren Wagen nicht immer bekannt gegeben werden!
- Den Anweisungen des Personals und auch den Hinweisen der Reiseleitung bei Fotohalten und Ausstiegen bitte immer Folge leisten – speziell was das Überqueren von Gleisen betrifft. Wir wollen niemanden deswegen vom weiteren Programm ausschließen müssen.
- Bitte die vorgegebene Fotolinie einhalten. Manchmal mag es aufgrund der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten auch nur für die Weitwinkelfans reichen – bitte aber nach jedem „Schuss“ sofort nach hinten wechseln und ggf. der Verschiebung der Fotolinie folgen. Anderen "im Bild stehen" ist nicht kooperativ.
- Bei den Digital-Kameras kann man auch durch den Sucher schauen! Die Fotolinie ist für uns die Position der „Linse“, wer eine Digitalkamera vorm Körper hält, weiter zurücktreten. Ellbogen bitte an den Oberkörper nehmen! Tablets, Handies (und Drohnen) sind nicht unsere Welt ....
- Wenn Sie nicht fotografieren, bitte im Wagen bleiben oder hinter der Fotolinie stehen (nicht im Bild bitte!). Raucherpausen und WC-Halte sind oftmals an Endstellen möglich.
- Ausstiege außerhalb von Haltestellen erfolgen grundsätzlich auf eigene Gefahr !

**Eine besondere Bitte:** Für die Reise- bzw. Organisationsleitung im Bus und bei Sonderfahrten vorne die erste Reihe freihalten, damit die Kommunikation mit dem Personal möglich bleibt – 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 in LINZ an der Donau (Vortagung)

Adresse des Hotels:

**Hotel ibis LINZ City**

**Kärntner Straße 18-20**

**A-4020 Linz**

Telefon + 43 (0)732 / 69 40 1

[www.accorhotels.com/de/hotel-1722-ibis-linz/](http://www.accorhotels.com/de/hotel-1722-ibis-linz/)

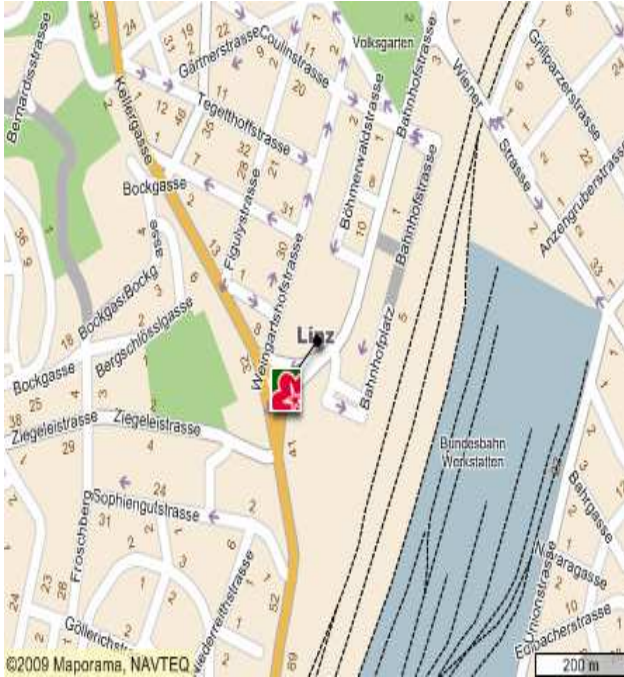
Fax + 43 (0)732 / 694019

eMail: [h1722@accor.com](mailto:h1722@accor.com)

Das Hotel **ibis LINZ City** liegt gegenüber dem Hauptbahnhof, wenn man diesen durch den Haupteingang verlässt und den Bahnhofplatz überquert.

### Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel:

Erreichbar mit allen Straßenbahn- und Autobuslinien, die den Hauptbahnhof anbinden.



### Ausstattung der Zimmer:

Klimaanlage, Datenanschluss im Zimmer, Radio und TV mit Fernbedienung im Zimmer, Telefon, WIFI-Internetzugang im Zimmer, Schreibtisch in allen Zimmern, Fenster können geöffnet werden, Automatische Temperaturkontrolle, TV mit Satelliten-/Kabelfernsehen

### Ausstattung im Badezimmer:

Toilette, Duschkabine, Haartrockner im Badezimmer

### Parken:

öffentliche „Wissensturm“-Garage direkt beim Hotel, ermäßigte Tickets für 8,00 € pro 24 Stunden, direkt an der Rezeption.

**Frühstück ab 6:30 Uhr**

## Unser Hotel in WIEN (Haupttagung)

**Hotel ibis WIEN Mariahilf**

**Mariahilfer Gürtel 22-24**

**A-1060 Wien**

Telefon: + 43 (0) 1 / 599 98

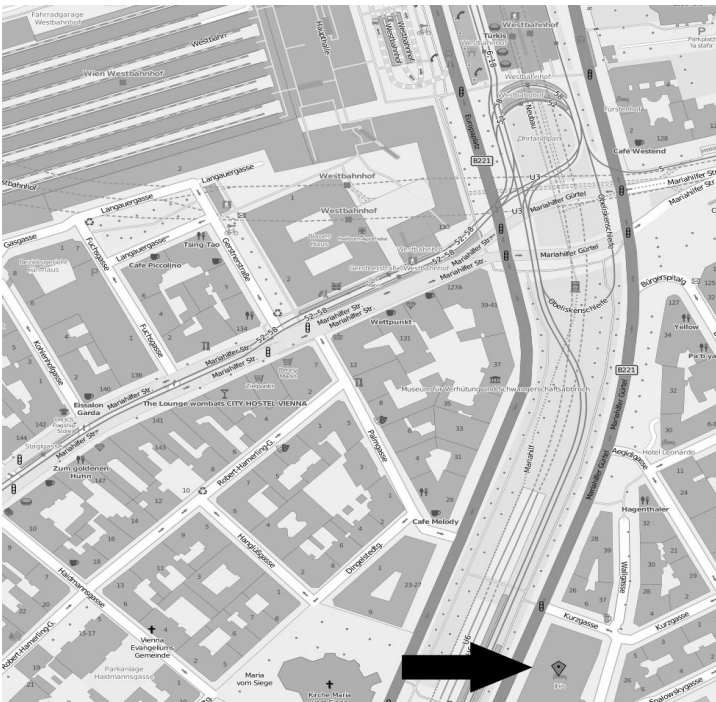
Internet: [www.accorhotels.com/de/hotel-0796-ibis-wien-mariahilf/index.shtml](http://www.accorhotels.com/de/hotel-0796-ibis-wien-mariahilf/index.shtml)

Fax: + 43 (0) 1 597 90 90

Mail: [h0796@accor.com](mailto:h0796@accor.com)

Das Hotel liegt am Mariahilfer Gürtel in Sichtweite des Westbahnhofs. Es ist daher mit allen öffentlichen Verkehrsmitteln, die den Westbahnhof anfahren (U3, U6, SL 6, 9, 18, 52 und 58) gut erreichbar. Außerdem haben die SL 6 und 18 noch eine Haltestelle direkt gegenüber dem Hotel.





**Ausstattung der Zimmer:**

Klimaanlage , Datenanschluss im Zimmer, Radio und TV mit Fernbedienung im Zimmer, Telefon, WIFI-Internetzugang im Zimmer, Schreibtisch in allen Zimmern, Fenster können geöffnet werden, Automatische Temperaturkontrolle, TV m. Satelliten-/Kabelfernsehen

**Ausstattung im Badezimmer:**

Toilette, Duschkabine, Haartrockner im Badezimmer

**Parken:**

eigene Park-Tiefgarage. Zufahrt rückseitig über Wallgasse.

**Frühstück ab 6:30 Uhr**

**Unser Hotel in BRATISLAVA (Nachttagung)**

**Hotel Mercure BRATISLAVA Centrum**

**Zabotova (straße) 2**

**SK-811 02 Bratislava**

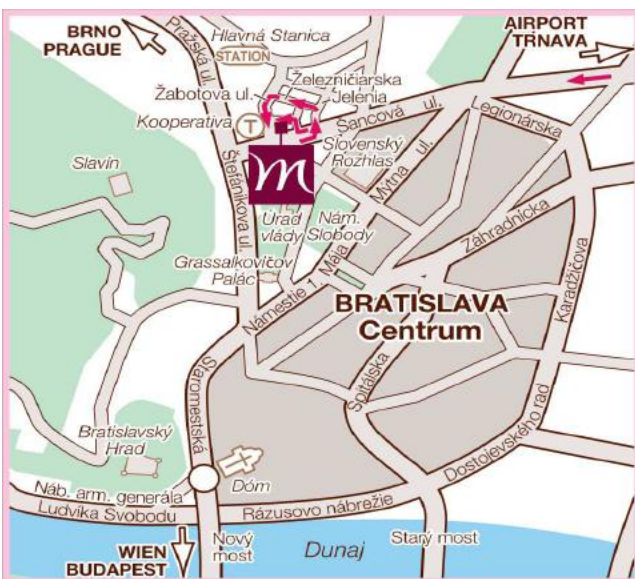
Telefon: + 421 / 257 27 77 70

Internet: [www.mercure.com/de/hotel-6840-](http://www.mercure.com/de/hotel-6840-mercure-bratislava-centrum-hotel/index.shtml)

Fax: + 421 / 257 27 77 77

[mercure-bratislava-centrum-hotel/index.shtml](http://www.mercure.com/de/hotel-6840-mercure-bratislava-centrum-hotel/index.shtml)

Mail: [h6840@accor.com](mailto:h6840@accor.com)



**Ausstattung der Zimmer:**

Queensize- oder Twin-Betten, Klimaanlage, Tee- oder Kaffeezubereitung, Minibar, WIFI-Internetzugang, 32-Zoll-LCD TV, Pay-TV, Radio, Telefon

**Ausstattung der Badezimmer:**

Toilette, Wanne oder Regendusche, Haartrockner

**Frühstück ab 6.30 Uhr**

Der Hauptbahnhof (Hlavná Stanica) liegt direkt oberhalb des Hotels und kann zu Fuß erreicht werden.

**Die Organisationsleitung ist mobil erreichbar: Rolf Hafke + 49 / 173 - 946 05 66**

## VORTAGUNG

### Samstag 22. August: „Stern & Hafferl im Raum Gmunden“

#### PROGRAMM

- 07:45 Uhr:** Treffen im Hauptbahnhof Linz vor dem Reisezentrum im Zwischengeschoss  
*Hinweise zu den Fahrkarten siehe Seite 6!*
- 08:02 Uhr:** Abfahrt mit R 3006 Richtung Salzburg  
(es gibt keine reservierten Plätze, der Zug beginnt in Linz Hbf)
- 08:34 Uhr:** Ankunft in Lambach
- 08:39 Uhr:** Abfahrt in Lambach mit Planzug 8211 nach Vorchdorf-Eggenberg
- 09:03 Uhr:** Ankunft in Vorchdorf-Eggenberg
- 09:15 Uhr:** Abfahrt des Sonderzuges „Kölner-Garnitur“ nach Lambach
- 09:40 Uhr:** Ankunft in Lambach, kurzer Fotostopp
- 09:45 Uhr:** Abfahrt in Lambach zurück nach Vorchdorf-Eggenberg
- 09:51 Uhr:** Kurzer Fotohalt im ÖBB-Bahnhof Stadl-Paura
- 09:59 Uhr:** Ankunft in Bad Wimsbach-Neydharting  
10:04 Uhr: Kreuzung mit Planzug 8212 nach Lambach. Es ist geplant, „nach Verfügbarkeit“ hier die zweite noch vorhandene Kölner-Garnitur einzusetzen. Ansonsten verkehrt Tw ex Extertalbahn.
- 10:08 Uhr:** Weiterfahrt nach Vorchdorf-Eggenberg  
Fotohalte nach Vereinbarung an einzelnen Haltepunkten
- 10:28 Uhr:** Ankunft in Vorchdorf-Eggenberg  
Aufenthalt und Fotomöglichkeit der im Bahnhofsareal stehenden Normal- und Schmalspurfahrzeuge  
11:03 Uhr: Rückkehr des Planzuges von Lambach (ggf. mit Kölner Garnitur)
- 11:12 Uhr:** Abfahrt Zug 215 in Richtung Gmunden  
Es wird (nach technischer Verfügbarkeit) ein Innsbrucker Niederflurwagen eingesetzt.
- 11:22 Uhr:** Ankunft in Eisengattern  
Nach Stand zur Drucklegung des Programmheftes war wegen Bauarbeiten ein Schienenersatzverkehr zwischen Eisengattern und Gmunden vorgesehen.
- 11:23 Uhr:** Fahrt mit Linienbus des SEV nach Gmunden, Seebahnhof
- 11:39 Uhr:** Ankunft am Seebahnhof. Die planmäßige neue Endstation der Züge ist etwa 300 Meter entfernt  
- Pause in Gmunden bis 12:30 Uhr –  
**Gelegenheit zum Mittagimbiss**  
Möglichkeit für Fotos des Planzuges auf der Gmundener Straßenbahn. Es ist vorgesehen, hier den Lohner Großraumwagen GM 8 einzusetzen.  
an/ab Franz-Josef-Platz: 11:43/11:46 Uhr und 12:07/12:10 Uhr
- 12:31 Uhr:** Ankunft des Sonderzuges mit Tw GM 9 (ex Vestische Straßenbahn)
- 12:37 Uhr:** Ankunft des Planzuges (vsl. mit GM 8) – Beide Tw stehen hintereinander.
- 12:46 Uhr:** Abfahrt des Planzuges in Richtung Bahnhof



**12:50 Uhr: Abfahrt des Sonderzuges mit GM 9**

12:55 Uhr: Ankunft Tennisplatz – Fotohalt. 13:02 Uhr: Kreuzung mit Planzug in Richtung Stadt – 13:04 Uhr: Weiterfahrt in Richtung Remise

**13:07 Uhr: Ankunft Remise**

Aufstellung GM 9 und Nostalgiewagen (GM 5 oder 100) nebeneinander  
Pause zum Fotografieren des Planzuges und des Nostalgiefahrzeuges.

Der Nostalgiewagen verkehrt an diesem Nachmittag planmäßig im Stundentakt!

**13:57 Uhr: Abfahrt des Sonderzuges GM 9 in Richtung Hauptbahnhof**

14:00 Uhr: Kreuzung mit Planzug an der Ausweiche Keramik

**14:03 Uhr: Ankunft an der neuen Endstation Gmunden Hbf, Gleis 2**

14:08 - 14:15 Uhr: Aufstellung gemeinsam mit Nostalgiewagen

14:20 - 14:28 Uhr: Aufstellung gemeinsam mit Planwagen  
(jeweils hintereinander, da Gleis 1 noch nicht befahrbar)

**14:32 Uhr: Rückfahrt des Sonderzuges GM 9 zur Remise**

Für die nächsten knapp zwei Stunden besteht die Möglichkeit der Mitfahrt im Planzug und im Nostalgiewagen. Mitfahrt im „Historischen“ gegen Spende!

**Rückkehr am Hauptbahnhof spätestens 16:08 Uhr (Nostalgiewagen) oder 16:20 Uhr (Planzug)!**

*Wer für Linz eine Stunde längeren Aufenthalt wünscht, kann um 15.31 mit REX fahren, in Attnang-Puchheim umsteigen auf den IC, Ankunft Linz Hbf. um 16.27 Uhr).*

**Bitte dazu den Punkt Fahrkartenbenutzung auf Seite 6 beachten!**

**16:26 Uhr: Abfahrt Gmunden mit REX 4415 nach Attnang-Puchheim**

**16:44 Uhr: Ankunft Attnang-Puchheim**

**17:03 Uhr: Abfahrt Attnang-Puchheim mit R 3027 nach Linz Hbf**

**17:53 Uhr: Ankunft Linz Hbf**

Pause zur Abholung des im Hotel ibis Linz abgestellten Gepäcks

**18:30 Uhr: Abfahrt Linz Hbf mit IC 745 in Richtung Wien-Westbahnhof**

reservierte Plätze im Wagen 35 Plätze 62 - 107

**20:04 Uhr: Ankunft Wien-Westbahnhof**

**Für die Strecke Linz – Wien sind eigene Fahrkarten notwendig, z.B. die von der Anreise (wenn ausgestellt Deutschland – Wien**

**Die Platzreservierung im InterCity nehmen wir für die Gruppe vor.**

Kurzer Fußweg zum Hotel ibis auf dem Mariahilfer Gürtel (ca. 400 Meter)

Bezug der Zimmer - am Abend Freizeit

**Für einen kleinen Abendspaziergang:**

- Westbahnhof, der Kopfbahnhof verliert ab Dezember 2015 fast seinen gesamten Fernverkehr an den neuen Hauptbahnhof)

- Einmal „rund ums Hotel“: Auf der Rückseite befindet sich in der Aegidigasse Wiens ältestes Modellbahngeschäft „Memoba“ – ein Blick in seine Schaufenster lohnt sich immer!

- Mariahilfer Straße: Wiens bekannte Einkaufsstraße mit vielen kleinen Geschäften. Diese finden sich auch in den zahlreichen Gassen jenseits der bekannten Straße.

## Information zur Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg

Die **Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg**, auch **Vorchdorferbahn** genannt, ist eine regelspurige Lokalbahn in Oberösterreich. Sie verkehrt zwischen den Bahnhöfen Lambach und Vorchdorf-Eggenberg. In Lambach besteht Anschluss an die Westbahnstrecke Wien – Linz – Salzburg.

Die Bahn ist insgesamt 15,6 Kilometer lang, wovon 3,8 Kilometer auf Gleisen der ÖBB liegen.

Zu 72,5 % ist die Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg AG im Besitz des Bundes, 11 % OÖ Verkehrsholding GmbH, 9,4 % Marktgemeinde Lambach, 3,3 % Marktgemeinde Vorchdorf, und zu 2,7 % der Stern & Hafferl Verkehrs-GmbH, welche die Bahn auch betreibt, der Rest ist Streubesitz.

### Geschichte

Das Projekt zum Bau der Bahnlinie wurde 1897 von der Firma Stern & Hafferl vorgelegt. Am 13. September 1903 wurde die Strecke eröffnet. Die Betriebsführung wurde von der Lokalbahn AG an die k.u.k. Staatsbahn übergeben, diese wickelte die Verkehrsleistungen mit Dampflok ab. Die Weltwirtschaftskrise in den Jahren 1930 und 1931 veranlasste die Lokalbahn AG, die Betriebsführung an die Firma Stern & Hafferl zu übergeben – diese war durch einen sparsamen, aber dennoch effektiven Lokalbahnbetrieb bekannt geworden. Die Firma übernahm am 1. Mai 1931 die Betriebsführung und begann mit einer Umstellung von Dampf- auf elektrischen Betrieb. Am 14. November 1931 war die Strecke bereits vollständig elektrifiziert. Der Betrieb erfolgt seither mit 750 Volt Gleichstrom. Bis 1949 gab es beim Bahnhof Lambach noch einen Anschluss mit der Lokalbahn Lambach – Haag am Hausruck. Des Weiteren existierte in den 1980er Jahren ein Anschluss zur Brauerei Eggenberg – die Strecke hatte damals eine Gesamtlänge von 15,7 Kilometern. Diese Stichstrecke diente nur für den Güterverkehr.

Im Jahre 2006 wurden zwei Fahrzeuge von der Linzer Lokalbahn, die zuvor von den Kölner Verkehrsbetrieben gekauft worden waren, übernommen, die seither je nach Bedarf im Plandienst eingesetzt werden.

### Fahrplan

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 wurde die Strecke weitgehend, v.a. nachmittags, auf Taktfahrplan umgestellt mit der auch sonst üblichen Symmetrieminute.

### Strecke

Beim Bahnhof Lambach gibt es einen Anschluss von der österreichischen Westbahn. Die Haltestelle Au hat den kürzesten Haltestellennamen Österreichs. In Vorchdorf-Eggenberg besteht eine Anschlussmöglichkeit an die schmalspurige Traunseebahn. Zudem können schadhafte Fahrzeuge im Endbahnhof zur Stern & Hafferl Hauptwerkstätte überführt werden.

### Übersicht über die auf der LB Lambach - Vorchdorf–Eggenberg eingesetzten Fahrzeuge

Nummer	Baujahr	Hersteller	Sonstiges
<b>Lokomotiven</b>			
E 24.010	1910	Krauss-Maffei	Verschubeinsatz am Gelände der Hauptwerkstätte
<b>Triebwagen</b>			
ET 25.102	1932	Grazer Waggonfabrik	ex ET 25.001, heute Nostalgiefahrzeug
ET 20.109	1956	Waggonfabrik Rastatt	Plandienstfahrzeug, ex Extertalbahn
ET 20.111	1953	Westwaggon	Plandienstfahrzeug, ex Extertalbahn
ET 22.133	1954	Westwaggon	von der LILO ausgeliehen, Plandienstfahrzeug, ex Köln
ET 22.136	1953	Westwaggon	von der LILO ausgeliehen, Plandienstfahrzeug, ex Köln
<b>Steuerwagen</b>			
ES 22.233	1954	Westwaggon	von der LILO ausgeliehen, Plandienstfahrzeug, ex Köln
ES 22.236	1953	Westwaggon	von der LILO ausgeliehen, Plandienstfahrzeug, ex Köln

## **Zukunft**

2008 begannen Sanierungsarbeiten, um die Fahrzeiten einhalten zu können und den Fahrgastkomfort zu steigern. Die Haltestelle Vorchdorf-Schule wurde saniert und der Bahnübergang bei der Lindacherstraße mit einer Lichtzeichenanlage ausgestattet. Der Endbahnhof Vorchdorf-Eggenberg wurde renoviert. Um in Zukunft die Züge bis nach Wels weiterführen zu können, ist die Anschaffung moderner Zweisystemfahrzeuge geplant. Weiter soll in Vorchdorf ein neues Unterwerk errichtet werden, um neue Fahrzeuge mit ausreichend Strom zu beliefern. Geplant ist auch der Umbau des Bahnhofsvorplatzes.

## **Informationen zur Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf**

Die **Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf**, auch **Traunseebahn** genannt, ist eine meterspurige Lokalbahn in Oberösterreich. Sie verkehrt zwischen den Stationen Gmunden Klosterplatz und Vorchdorf-Eggenberg.

## **Geschichte**

Die Bahn wurde am 21. März 1912 eröffnet und wird mit 750 V Gleichstrom betrieben. Sie befindet sich zu 100 % im Besitz der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.. Von den 14,9 Kilometern Streckenlänge wurden zwei Kilometer gemeinsam mit der ÖBB-Strecke als Dreischiengleis geführt. Bis 1990 begann die Bahn in der damaligen Station Gmunden-Traundorf auf der Trasse der Pferdeisenbahn Budweis – Linz – Gmunden. Dann wurde die Endstelle zum Seebahnhof verlegt.

Am 8. September 2008 wurde auf den Gleisanlagen der Hauptwerkstätte in Vorchdorf ein modernes Niederflurfahrzeug, ein Bombardier Cityrunner – Nr. 305 der Straßenbahn Innsbruck (IVB) – das 28 Tage der Traunseebahn leihweise zur Verfügung gestellt wurde, abgeladen. Zwei Tage später wurde der Wagen in Betrieb genommen und danach wurden diverse Tests wie Bremsmessungen und Probefahrten durchgeführt. Danach wurde der Cityrunner bis 14. September im Fahrgastbetrieb eingesetzt, ehe er tags darauf wieder verladen und nach Gmunden transportiert wurde.

## **Aktuelles**

Seit 2008 wurden Sanierungsarbeiten durchgeführt, für die insgesamt 3,5 Millionen Euro vom Land Oberösterreich zur Verfügung standen. Neben dem Austausch von Schwellen, Schotter und Gleisen wurden auch einige Haltestellen saniert, die neue, 65 Meter lange Bahnsteige und Wartehäuschen erhielten. Zudem erhielt die Lokalbahn drei neue Lichtzeichenanlagen bei den Streckenkilometern 9,845, 11,910 und 13,262.

Von Anfang an war eine Verbindung mit der Straßenbahn Gmunden geplant. Nach dem Beschluss des Ausbaus im Jahr 2006 erscheinen diese Pläne erstmals realistisch. Die Sanierung der Bestandsstrecke der Straßenbahn ist bereits erfolgt, in Zukunft soll deren Wiederverlängerung zum Rathausplatz und in weiterer Folge die Verknüpfung mit der Traunseebahn realisiert werden. Die Betriebsanlagen der Traunseebahn sollen, falls die Verbindung gebaut wird, so adaptiert werden, dass durchgehende Fahrten von Vorchdorf-Eggenberg bis Gmunden Hauptbahnhof möglich sind. Nach Sanierungsarbeiten an der Lokalbahnstrecke konnte die Höchstgeschwindigkeit abschnittsweise erhöht werden, was positive Auswirkungen auf die Fahrzeit hatte. Durch die Sanierung der Strecke konnte die Fahrzeit gegenüber 2008 auf 26 Minuten verkürzt werden. Außerdem wurde ein annähernder Stundentakt eingeführt. Zusätzlich wurde 2010 das Dreischiengleis zurückgebaut, da die ÖBB ihre Trasse zum Seebahnhof aufgegeben hatte. Weitere Haltestellen wurden saniert und neu angelegt. Die letzte Etappe für Verbesserungen am Gleiskörper und bei den Haltestellen erfolgte im Sommer 2011. Auch diese Verbesserungsmaßnahmen standen im Zeichen der Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h im betreffenden Streckenabschnitt.

Im Oktober 2011 wurden neben der neuen Haltestelle *Kirchham Ort* auch die neuen Triebfahrzeuge vom Typ Bombardier Flexity Outlook vorgestellt. Die Tw 307 und 320 der IVB wurden für vier Jahre an Stern und Hafferl verliehen. Die IVB hatte mehrere Triebwagen als Vorleistung für künftige Verlängerungen beschafft. Da diese Pläne aber verschoben worden sind, werden die Triebwagen erst ab 2015 wieder in Innsbruck benötigt. Der Fahrgastbetrieb wurde nach ab dem 19. September 2011 aufgenommen.

Am 10. März 2014 begannen die Bauarbeiten zur Verlegung des Seebahnhofes als erster Abschnitt der Verbindung zur Straßenbahn Gmunden. Er wurde am 18. Juni 2014 in Betrieb genommen. Als

erster Teil der Verbindungsstrecke wurde am 13. Dezember 2014 der Abschnitt Seebahnhof – Klosterplatz eröffnet.

### Betrieb in der Gegenwart

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 stellte Stern & Hafferl auch diese Strecke unter der Woche fast vollständig, am Wochenende teilweise, auf Taktfahrplan um, mit Abfahrt in Gmunden Klosterplatz zur vollen Stunde und in Vorchdorf zur halben Stunde, dort mit dreiminütiger Übergangszeit von und nach Lambach.

Im Plandienst werden hauptsächlich die Cityrunnertriebwagen aus Innsbruck eingesetzt. Die Triebwagen ET 23.111 und 112 stehen als Ersatzfahrzeuge und für Verstärkungen im Schülerverkehr zur Verfügung. Bei Bedarf können an diese zusätzlich mehrere Personenwagen angehängt werden. Neben den fahrplanmäßigen Fahrten werden die touristischen Themenfahrten „Mit der Bahn zum Bier“, der „Bratzug“ und ein „Hobbylokführerkurs“ angeboten. Für die Hobbylokführerkurse kommt der Triebwagen 23.103 zum Einsatz, der im Jahre 2008 aufgearbeitet wurde und ein historisches Farbleid erhielt. Zudem werden auf Bestellung Fahrten mit dem Sommerwagen B4i 23.221 durchgeführt.

Vom Betreiber sind elf Niederflurtriebwagen zur Lieferung ab 2016 bestellt worden, die sowohl auf der Gmunderer Straßenbahn als auch auf den beiden Schmalspurbahnen Gmunden – Vorchdorf und Vöcklamarkt – Attersee eingesetzt werden. Nach Fertigstellung der Verknüpfung in Gmunden ist ein durchgehender Betrieb vom Bahnhof Gmunden nach Vorchdorf vorgesehen.

### Strecke

Der Ausgangspunkt der 14,9 km langen Strecke ist seit 2014 der Klosterplatz in Gmunden. Zwischen dem Klosterplatz und dem Endbahnhof Vorchdorf-Eggenberg liegen 16 Haltestellen, an denen bei Bedarf angehalten wird. Der Bahnhof Eisengattern und die Haltestelle Gschwandt-Rabersberg sind Ausweichstellen für Zugkreuzungen. Beide Ausweichen sind mit Rückfallweichen ausgestattet. Die meisten Haltestellen besitzen ein Wartehäuschen, neben alten Holzbauten sind Betonhäuschen und modernere Varianten aus Glas anzutreffen. In Vorchdorf-Eggenberg gibt es einen Anschluss an die normalspurige Lokalbahn Lambach – Vorchdorf – Eggenberg.

Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die meisten Bahnübergänge sind mit Andreaskreuzen und Stoppschildern gesichert; sieben Bahnübergänge verfügen über eine Lichtzeichenanlage. Die Gleise sind auf Holzschwellen verlegt. Seit 2011 kamen auch Y-Schwellen zum Einbau. Neben wenigen Betonmasten ist die Oberleitung überwiegend an Holzmasten befestigt. Unmittelbar an den Endpunkt der Bahn schließen die Gleisanlagen der Stern & Hafferl-Hauptwerkstätte an.

### Übersicht über die auf der Traunseebahn eingesetzten Fahrzeuge

Nummer	Baujahr	Hersteller	Sonstiges
<b>Triebwagen</b>			
<b>ET 20.103</b>	1921	<u>Grazer Waggonfabrik</u>	Nostalgiefahrzeug
ET 23.105	1954	ACMV-Vevey	Außer Dienst gestellt
ET 23.106	1954	ACMV-Vevey	Außer Dienst gestellt
ET 23.111	1954	WS	Plandienstfahrzeug
ET 23.112	1954	WS	Plandienstfahrzeug
(ET) 320	2009	Bombardier	Plandienstfahrzeug, bis 2015 von der IVB geliehen
(ET) 307	2008	Bombardier	Plandienstfahrzeug, bis 2015 von der IVB geliehen
<b>Personenwagen</b>			
B4i 23.221	1899	SIG	außer Betrieb
B4i 20.224	1916	SIG	außer Betrieb
B4bu 20.225	1919	SIG	Traunsteinbar - Buffetwagen für Sonderfahrten
B4i 20.227	1942	SIG	außer Betrieb

## Informationen zur Straßenbahn Gmunden

Die **Straßenbahn Gmunden** ist eine meterspurige Straßenbahn im oberösterreichischen Gmunden. Die am 13. August 1894 eröffnete Bahn firmierte ursprünglich als **Elektrische Lokalbahn Gmunden**, kurz **ELBG**, und wurde nach dem Anschluss Österreichs 1938 zu einer Straßenbahn umkonzessioniert. Ursprünglich betrug ihre Länge 2,543 Kilometer. 1975 wurde der Abschnitt zwischen dem Rathausplatz und dem Franz-Josef-Platz stillgelegt, seither war sie nur noch 2,315 Kilometer lang. Im April 2015 erfolgte eine weitere Verkürzung zum verlegten Bahnhof um weitere 200 Meter. Mit dieser Streckenlänge gilt sie als die kleinste Straßenbahn der Welt. Ferner ist die Gmundner Elektrische mit zehn Prozent maximaler Steigung eine der steilsten Adhäsionsbahnen der Welt. Sie ist eine touristische Attraktion und ein Wahrzeichen der Stadt, jährlich werden über 300.000 Fahrgäste befördert. Eigentümer der Bahn ist die 1895 neu gegründete Gmundener Elektrizitäts AG (heute GEG Elektro- und Gebäudetechnik GmbH). Seit 1925 ist Stern & Hafferl mit der Betriebsführung beauftragt.

Wie die meisten elektrischen Bahnen jener Zeit, war auch die Anlage in Gmunden für den Betrieb mit Rollenstromabnehmern und Luftweichen ausgelegt. Aufgrund der Nachteile dieser Betriebsform wurden sie im Laufe der Zeit durch Lyra-Stromabnehmer ersetzt. Später erfolgte die Umrüstung auf Scherenstromabnehmer.

Ab 1938 wurde die Bahn nach der in Deutschland bis heute gültigen Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) betrieben, welche zum 1. April 1938 in Kraft trat. Äußerlich machte sich dies an den nachgerüsteten Fahrtrichtungsanzeigern bemerkbar. Ebenso führte man genormte Haltestellentafeln mit einem grünen "H" auf gelbem Grund ein.

Von Anfang an war die Verbindung über die Traunbrücke zur Traunseebahn geplant, auch nach Altmünster sollte eine Linie gebaut werden. Die beiden Weltkriege verhinderten jedoch die zum Teil baureifen Projekte, denen auch - oder gerade heute - wieder Aktualität gegeben ist.

Die Gmundner Straßenbahn überstand die beiden Kriege ohne größere Schäden. Erst 1975, als die Endstation aus dem Zentrum weg zum Franz-Josef-Platz verlegt wurde, ging es der Straßenbahn an die Substanz. Ein starker Frequenzeinbruch war die Folge. Dies führte zu einer ersten Einstellungsdiskussion. Im Juli 1978 konnte die Wirtschaftlichkeit durch die Einführung des Einmannbetriebes verbessert werden, wozu durch die Übernahme von zwei gebrauchten Großraumtriebwagen aus Deutschland die Voraussetzungen geschaffen worden waren.

1989 stand die Straßenbahn erneut kurz vor der Einstellung, was zu einer Initiative zum Erhalt und Ausbau der Bahn führte. Dies führte zur Gründung des „Verein Pro Gmundner Straßenbahn“ unter dem Vorsitz des Gmundner Bürgermeisters. Die rund 500 Mitglieder und Spender leisten wesentliche finanzielle Beiträge zur Erhaltung und Wiederverlängerung des kleinsten Straßenbahnbetriebes der Welt.

Fortschrittliches Denken führte nunmehr auch zur Einrichtung des Gmundner Verkehrsverbundes im Jahre 1992, in dem der Straßenbahn die tragende Rolle des Zubringers zum ÖBB-Bahnhof in Abstimmung mit den neuen Stadtbuslinien zukommt. Die jährlich über 300.000 Fahrgäste sichern dem Stadtverkehr auf der bewährten Strecke somit die Grundauslastung.

Zwischen 1999 und 2008 erfolgte eine grundlegende Modernisierung der Strecke. Probeweise erfolgte 2003 und 2008 der Einsatz moderner Niederflurwagen. Zwischenzeitlich ist die Verknüpfung mit der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf beschlossen und befindet sich in der Umsetzung. Auch sind elf Niederflurtriebwagen für den künftigen durchgehenden Betrieb vom Bahnhof Gmunden nach Vorchdorf bestellt, die ab 2016 zum Einsatz kommen sollen.

Der heutige Fahrplan sieht einen weitgehend halbstündigen Taktfahrplan vor, für den der Einsatz eines Tw ausreicht. Im Berufs- und Schülerverkehr erfolgt eine Verdichtung des Takts mit einem zweiten Tw. Die beiden Nostalgiefahrzeuge, der originale GM 5 von 1912 und der 1995 von der Linzer Pöstlingbergbahn übernommene Sommerwagen GM 100 wer-

den während der Sommermonate an Wochenenden nach Fahrplan zusätzlich zu den Linienwagen eingesetzt und vom Verein betreut.

**Gegenwärtiger Bestand an Fahrzeugen:**

Nummer	Hersteller	Elektrik	Bauj.	Länge	Platzangebot	Bemerkungen
GM 8	Lohner-Werke	Kiepe	1961	13.40 m	37 Sitz- und 32 Stehplätze	
GM 9	DUEWAG	Kiepe	1952	14.30 m	38 Sitz- und 52 Stehplätze	1974 ehemals Vestische Straßenbahnen 347
GM 10	DUEWAG	Kiepe	1952	14.30 m	38 Sitz- und 52 Stehplätze	1974 ehemals Vestische Straßenbahnen 341
GM 5	Grazer Waggon-fabrik	Siemens-Schuckertwerke	1911	9.08 m	32 Sitz- und 8 Stehplätze	
GM 100	Grazer Waggon-fabrik	Union EG	1898	6.80 m	24 Sitz- und 2 Stehplätze	1995 von der Pöstlingbergbahn übernommen



Die letzten beiden ex Kölner Züge in Vorchdorf



Traunseebahn mit aus Innsbruck geliehenem Niederflurwagen



Triebwagen 8, 9 und 5 vor dem Depot



Großraumtriebwagen 8 an der Endstation Franz-Josef-Platz in Gmunden



## HAUPTTAGUNG

### Sonntag 23. August: „Verkehrsmuseum und Liliputbahn im Prater“

#### PROGRAMM

**09:55 Uhr:** spätestens Eintreffen am Verkehrsmuseum „Remise“ auf dem Vorplatz am Eingang.

Das Museum befindet sich am Ludwig-Kössler-Platz im Stadtteil Erdberg.

Die Straßenbahn-Endstation „Schlachthausgasse“ der Linie 18 und die gleichnamige U-Bahn-Station der U3 befinden sich in unmittelbarer Nähe.

Vom Hotel ibis gibt es folgende Fahrtmöglichkeiten:

- U3 vom Westbahnhof bis Schlachthausgasse (Richtung Simmering) Fahrzeit 13 Minuten, alle 5 Minuten, späteste Abfahrt: 09:38 Uhr
- 18 vom Westbahnhof bis Endstation Erdberg, Schlachthausgasse Fahrzeit 27 Minuten, alle 10 Minuten, späteste Abfahrt: 09:22 Uhr

*Bitte sammeln und warten auf dem Vorplatz bei Shop bzw. Eingang.*

**10:00 Uhr:** Begrüßung durch **Herrn Hans Baierl**, als „Hausherr“ und Museumsleiter der „Remise“, **Verkehrsmuseum der Wiener Linien**, allgemeine Informationen zum Verkehrsbetrieb und das neue Museumskonzept

**Im Anschluss: Aufteilung der Teilnehmer in zwei Gruppen**

Rot und Blau: Gruppe 1 - Gelb und Grün: Gruppe 2

Führung durch die Ausstellung

Gruppe 1: von der Vergangenheit in die Gegenwart

Gruppe 2: von der Gegenwart in die Vergangenheit

Dauer der Führungen: ca. zwei Stunden

**Bitte Fotoregeln der WL - Wiener Linien - beachten:**

**Fotografieren ist im touristischen Ausmaß möglich**, nicht mit Stativ (ist eine allgemeine Direktionsverfügung!).

Es gibt auch einige Leihgaben und Exponate, die eine eigene Markierung haben, dass sie nicht fotografiert werden dürfen.

Anschließend kann der Museumsshop besucht werden

**12:00 Uhr:** ab Remise-Verkehrsmuseum (Einstieg am Vorkopf von Halle 1, Kasse) Straßenbahnsonderfahrt mit Zweiwagenzug (Type T<sub>1</sub>+m<sub>3</sub>+ m<sub>3</sub>) (Tw Bj. 1954, Bw Bj. 1928-29) auf den Spuren des Planeinsatzes über - Linie 18 - Schleife Quartier Belvedere - Linie D - Schwarzenbergplatz - 1 - Ring - Börseschleife - 1 - Kai - Schwedenplatz - 21 - 5 - Praterstern, an 12:45 (Zug zieht ein);

Fotomöglichkeiten in der Schleife Quartier Belvedere, Schwarzenbergplatz, Börseschleife und Franz Josefs-Kai.

**13:00 Uhr:** Spaziergang von der Straßenbahndstation (15 Minuten) zur Station Prater Hauptbahnhof der Liliputbahn im Prater, zwischendurch: **Mittagsimbiss im Prater**

**13:45 Uhr:** Besichtigung von Fahrzeugen und Anlagen, Rundfahrt mit der Liliputbahn (Dampfzug ist am Sonntagnachmittag bei Schönwetter planmäßig unterwegs)

- 14:50 Uhr:** Spaziergang (15 Minuten) zum Bahnhof Praterstern und Fahrt mit Regionalzug nach Mödling  
**Ausgabe der Zusatz-Fahrscheine nach Mödling**
- 15:14 Uhr:** **Abfahrt mit R 2343 Richtung Wiener Neustadt, Gleis 2**
- 15:46 Uhr:** **Ankunft Mödling**  
kurzer Fußweg zum Stadtverkehrsmuseum Mödling (Thomas Tamussino Str. 3)
- 16:00 Uhr:** Besichtigung und Führung durch das Museum, durch Dr. Standenat
- 18:00 Uhr:** Einstündige Fahrt in Oldtimerbussen der ÖOM ab Museumsvorplatz. Eingesetzt werden ein Saurer 5GF-U Postbus, (Bj. 1962) (37 Plätze) und ein Steyr/Perl/Auhof 380q (Bj. 1955) (21 Plätze).  
Gefahren wird auf den (heute kaum mehr sichtbaren) Spuren der Straßenbahnlinie 360 nach Mauer. Besucht werden die ehem. Haltestellen Liechtenstein, Felsenkeller, Perchtoldsdorf, Wienergasse, die Schleife Rodaun (kurzer Halt und Möglichkeit den Wagen zu wechseln) und die Endstelle Mauer

*Wer nicht am Essen teilnimmt, kann mit der Straßenbahnlinie 60 ab hier alle 10 Minuten in Richtung Hietzing und mit Umsteigen weiter in Richtung Stadt fahren!*

- 19:30 Uhr:** **Kennenlernessen** im Heurigen Wiltschko  
*Buffet bezahlt, Gutschein für ein Begrüßungsgetränk wird ausgegeben, die weiteren Getränke sind selbst zu zahlen*

**Adresse:** Wittgensteinstraße 143, 1230 Wien

**Vorschau auf das Buffet:**

---

**Kalte Vorspeisen:**

Eiaufstrich, Liptauer,  
Hühnergalantine mit  
Apfelchutney  
Gebäck

**Beilagen und Salate:**

Semmelknödel  
Sauerkraut  
Erdäpfelsalat  
Blattsalat

**Hauptspeisen:**

Paprikahuhn mit Butternockerl  
Gefüllte Melanzani (vegetarisch) überbacken mit Tomaten-Basilikumsauce,  
Schweinsbraten

**Süßes Buffet:**

Joghurtnockerl  
Mohnwürfel

---

**anschliessend individuelle Rückfahrmöglichkeiten zum Hotel**

Erste Möglichkeit:

zu Fuß (ca. 15 Minuten) entlang der Wittgensteinstraße zur Haltestelle „Franz-Asenbauer-Gasse“. Von dort mit der Straßenbahnlinie 60 bis zur Endstation Hietzing, Kennedybrücke. Weiterfahrt mit Straßenbahnlinie 58 bis Westbahnhof.  
Abfahrten: bis 20:34 h alle 10 Minuten, ab 20:48 alle 15 Minuten (letzte Abfahrt mit Anschluss an Linie 58: 23:48 h)

Zweite Möglichkeit:

zu Fuß (ca. 3 Minuten) zur Haltestelle Wittgensteinstraße der Buslinie 56B. Mit dieser bis Hietzing, Kennedybrücke und weiter mit Straßenbahnlinie 58 zum Westbahnhof. Abfahrten: 20:22 h, 20:42 h, von 21:10 h bis 23:40 h alle 30 Minuten

### **Informationen zum Verkehrsmuseum Remise**

Das Verkehrsmuseum Remise der Wiener Linien, bis 2012 als Wiener Straßenbahnmuseum zugänglich, ist dem öffentlichen Stadtverkehr gewidmet und das größte Straßenbahnmuseum der Welt, das sich mit dem öffentlichen Verkehr einer einzigen Stadt beschäftigt. Der Schwerpunkt der Sammlung des Verkehrsmuseums liegt in einer möglichst kompletten Dokumentation originaler historischer Straßenbahnfahrzeuge und Autobusse, die in Wien eingesetzt worden sind. Das Museum zählt zu den umfangreichsten Originalsammlungen weltweit. Es blieb 2013 geschlossen und wurde am 13. September 2014, neu gestaltet, wiedereröffnet.

#### **Standort**

Standort ist die 1901–1990 in Betrieb gewesene Straßenbahnremise am Ludwig-Koeßler-Platz im 3. Wiener Gemeindebezirk Landstraße. Hier verkehrte früher neben der bis heute bestehenden Linie 18 auch die Linie J; über die Stadionbrücke bestand eine Gleisverbindung zu den Linien 80 (Rotundenbrücke–Prater, Lusthaus) und zur Bedarfslinie 81 (Rotundenbrücke–Rennplatz Freudenau).

Auf einer Fläche von 7.700 m<sup>2</sup> waren bis 2012 auf 1.810 m Gleis rund 100 Straßenbahn- und Stadtbahn-Fahrzeuge aus der gesamten Wiener Stadtverkehrsgeschichte ausgestellt. Das älteste Ausstellungsstück ist eine Pferdetrampway aus dem Jahr 1868.

#### **Betreiber**

Betrieben und erhalten wird das Museum von den Wiener Linien, der stadtteiligen Verkehrsgesellschaft. Die Vereine VEF (Verband der Eisenbahnfreunde) und WTM (Wiener Tramwaymuseum) beteiligen sich durch viele als Leihgaben beigestellte Fahrzeuge und durch das Restaurieren von Fahrzeugen. Die beiden Vereine führen auf Bestellung auch Sonderfahrten mit historischen Garnituren durch. Diese Fahrzeuge, zuvor in den Depots Rudolfsheim und später Speising beheimatet, befinden sich nun ebenfalls in einer der Hallen des Depots in Erdberg.

#### **Geschichte**

Rettung vor der Verschrottung und Restaurierung historisch bedeutender Fahrzeuge waren seit 1966 Anliegen des Wiener Tramwaymuseums. Das Wiener Tramwaymuseum wurde 1966 in Wien als Arbeitsgruppe des VEF Verband der Eisenbahnfreunde gegründet und 1974 von Familie Portele als privater Verein „Sammlung Wiener Tramwaymuseum“ (WTM) angemeldet. Die Anliegen waren im damaligen Wiener Umfeld, in dem von Stadtautobahnen geschwärmt und die Straßenbahn oft als Verkehrshindernis gesehen wurde, auf wenige, nicht selten belächelte „Außenseiter“ beschränkt.

In Kooperation mit den damaligen Wiener Stadtwerken - Verkehrsbetriebe richteten die Enthusiasten in der heute nicht mehr bestehenden, kleinen Halle IV des Betriebsbahnhofs Ottakring das Wiener Tramwaymuseum – Vorläufer des heutigen Museums – ein. 1973 nahm man die Stadtrundfahrten Rund um Wien mit historischen Wagen auf.

Die Sammlung Wiener Tramwaymuseum war bis 16. Februar 1986 in Halle IV des Betriebsbahnhofes Ottakring zu besichtigen. Später musste diese Halle aufgegeben werden und wurde abgerissen.

Mitte der achtziger Jahre erkannten die Verkehrsbetriebe (WStW-VB oder kurz WVB) Bedeutung und Sympathiewert der historischen Sammlung, übernahmen das Projekt eines Straßenbahnmuseums selbst und überstellten einen Teil der Ausstellungsfahrzeuge in den Betriebsbahnhof Erdberg. Die beiden Vereine, die Eigentümer dieser Fahrzeuge sind, der Verband der Eisenbahnfreunde (VEF) und der eigens für die musealen Aktivitäten gegründete Verein Wiener Tramwaymuseum (WTM), stellten ihre Wagen für das neue, viel größere Museum als Dauerleihgaben zur Verfügung. Seit 31. Mai 1986 waren diese in der Remise Erdberg an Wochenenden zu besichtigen (2006 konnte das 20-Jahre-Jubiläum in Erdberg gefeiert werden). Als die Remise für den Straßenbahnbetrieb nicht mehr benötigt wurde (Betriebseinstellung 6. Jänner 1990), begann die Adaptierung zum echten Museum, das am 13. Juni 1992 in Betrieb genommen wurde.

Eine Spezialität des Museums, wie es bis 2012 betrieben wurde, war die Ausstellung von „Gastfahrzeugen“ aus anderen Straßenbahnmuseen. Unter anderem waren im Wiener Straßenbahnmuseum auch historische Triebwagen der ehemaligen Straßenbahnen von St. Pölten und Baden bei Wien ausgestellt. 2009 wurde vom Verein „Museumstramway Mariazell“ ein Zug der „Gelben Elektrischen“ Straßenbahn Salzburg restauriert, der im Anschluss daran im Wiener Straßenbahnmuseum gezeigt wurde.

### Ausstellung und Museumsbetrieb

Viele Fahrzeuge des Museums wurden in einem eigenen Werkstättenbereich, der über vier Gleise mit 232 m Länge und eine Fläche von 900 m<sup>2</sup> verfügt, in betriebsfähigem Zustand gehalten, um bei besonderen Anlässen fahrend präsentiert werden zu können. Zahlreiche Fahrzeuge wurden in den letzten vier Jahrzehnten von ehrenamtlichen Mitarbeitern restauriert und rekonstruiert.

Erwähnenswerte Ausstellungsstücke sind neben der dunkelgrünen Pferdetrampway aus dem Jahr 1868 auch die Dampftramwaygarnitur (1885 / 1886) sowie elektrisch betriebene Straßenbahn- und Stadtbahnwagen aus der Zeit von 1901 (die erste elektrische Linie wurde in Wien 1897 in Betrieb genommen) bis 1969. Ebenfalls im Museum ausgestellt sind Linienautobusse aus der Zeit von 1949 bis 1989.

2013 blieb das Wiener Straßenbahnmuseum wegen des Umbaus geschlossen. Es wurde am 13. September 2014 als Remise – Verkehrsmuseum der Wiener Linien wiedereröffnet und dokumentiert nun den Stadtverkehr in seiner Gesamtheit interaktiv und multimedial. Im Frühling 2014 wurde, dem neuen Museumskonzept von Christian Rapp entsprechend, ein U-Bahn-Fahrzeug ins Museum überstellt.

Die Ausstellungshalle wird heute durch 15 chronologisch angeordnete Stationen gegliedert, bei denen jeweils kleinteilige Objekte, historische Fotos und Videos und andere interaktive Elemente zu sehen sind. So kann z. B. zum Thema Wiener Stadtverkehr im Ersten Weltkrieg der umfassende Einsatz weiblichen Fahrpersonals bei der Straßenbahn studiert und zum Thema U-Bahn eine Garnitur der Linie U2 vom Fahrersitz aus auf ihrer oberirdischen Neubaustrecke im 22. Bezirk bis zur Endstation Seestadt virtuell gesteuert werden. Für 2015 wurde ein weiterer Ausstellungsteil zur Zukunft des Stadtverkehrs angekündigt.



Blick in ein Ausstellungssegment



Themeninsel zur Wiener U-Bahn

### Informationen zur Liliputbahn

Die Liliputbahn im Wiener Prater ist eine 3,9 km lange schmalspurige Parkeisenbahn auf einem Rundkurs. Der Name der kleinen Bahn bezieht sich auf den Roman Liliput (deutsch: Gullivers Reisen) von Jonathan Swift, in dem winzige Menschen („Liliputaner“) auf einer Insel Liliput leben.

#### Allgemeines

Die Liliputbahn fährt von Mitte März bis Mitte Oktober. Wie im Prater allgemein üblich werden die täglichen Betriebszeiten flexibel gehandhabt. Der erste Zug fährt normalerweise um 10 Uhr. Vor den Schulferien, also von Ende Mai bis Ende Juni, wird schon ab 9 Uhr gefahren, da viele Schulen und Kindergärten in den Prater kommen. Der Betriebsschluss richtet sich nach der Nachfrage; üblicherweise wird in der kühleren Jahreszeit um 17 Uhr geschlossen, im Hochsommer um 20 Uhr. An Werktagen fährt normalerweise bis 13 Uhr eine Diesellok im 30-Minuten-Intervall danach fahren zwei Dieselloks im 15-Minuten-Intervall. Am Wochenende und an Feiertagen wird ganztägig im 15-Minuten-Intervall gefahren; außerdem wird eine der beiden Dampfloks eingesetzt. Da das Anheizen fünf Stunden dauert, kommt diese aber erst ab Mittag auf die Strecke. Bei großer Nachfrage wird eine dritte Lok eingesetzt. Eine Rundfahrt kostet 4 € (Kinder 2,50 €), eine Teilstrecke 2,20 €.

Die heutige Bahn besaß von 1824 bis 1890 mehrere kurzzeitige Vorläufer verschiedener Art. Initiator der heutigen Bahn war der Praterunternehmer Ludwig Pretscher, der 1925 die Liliputbahn auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München gesehen hatte und davon so begeistert war, dass er sich um einen Bahnbau auch im Wiener Prater bemühte. Nach mehreren vergeblichen Anläufen und teilweisen Widerständen aus Politik und Wirtschaft konnte 1927 mit dem Bau durch ein Feldbahn-Unternehmen aus Leipzig begonnen werden. Nach Lieferung von Lokomotiven und Wagen fand die offizielle Eröffnung am 1. Mai 1928 statt.

Die Bahn war sofort ein großer Erfolg und mit Ausnahme einer Pause von 1945-1947, bedingt durch die in der Endphase des Zweiten Weltkrieges erlittenen Beschädigungen, steht sie seither ununterbrochen in Betrieb.

### **Technik**

#### Die Ultra-Schmalspur

Die sehr schmale Spurweite von 15 Zoll (381 mm) wurde in England von Arthur Percival Heywood für Lokalbahnen und Industriebahnen propagiert.

In Deutschland wurden 15-Zoll-Bahnen als Attraktion bei Ausstellungen eingesetzt. Die Firma Krauss & Co in München entwickelte dafür nach englischem Vorbild die Einheitsliliputlok, von der 15 Stück gebaut wurden. Die sehr formschönen Loks entsprechen einer Pacific-Schnellzuglokomotive im Maßstab 1:3.

### **Strecke**

Die Streckenlänge beträgt 3,9 Kilometer, die verwendete Spurweite 381 mm (15 Zoll). Die Strecke verläuft in einem Rundkurs, der gegen den Uhrzeigersinn befahren wird. Sie verläuft größtenteils in Sichtweite der Hauptallee und die Gleise der beiden Fahrrichtungen werden über eine erhebliche Entfernung als zweigleisige Strecke geführt. Die Bahn verfügt über vier Stationen:

- Prater Hauptbahnhof (in der Nähe des Planetariums)
- Schweizerhaus-Luftburg (nur in Fahrrichtung Stadion)
- Rotunde (bei der Kaiserallee)
- Stadion (danach Umkehrschleife)

Zurückgelegt wird diese Strecke in ungefähr 20 Minuten. Der engste Kurvenradius der Strecke beträgt 20 Meter, die größte Steigung – auf einem etwa 100 Meter langen Teilstück – 14 ‰.

### **Bauten**

Die Liliputbahn verfügt über ein dreigleisiges Heizhaus. Es wurde 1947 als Provisorium aus Kriegsschutt errichtet, was an den derb wirkenden Holztoren und den unterschiedlichen Fenstern ersichtlich ist. Nichtsdestoweniger ist es heute noch in Verwendung.

Die Wagenremise wurde ebenfalls nach dem Krieg errichtet, aber 1992 durch einen Neubau ersetzt. Sie ist 42,5 m lang, 12,5 m breit und hat acht Gleise. Die Liliputbahn hatte ursprünglich gar keine, später nur eine sehr bescheidene Werkstatt. Erst 1960 wurde eine komfortable Werkstätte an das Heizhaus angebaut. Das mittlere Heizhausgleis wurde verlängert, sodass durch einen Mauerdurchbruch Fahrzeuge in die Werkstatt verschoben werden können. In unmittelbarer Nähe befindet sich die „Hauptwerkstatt“ des Unternehmens, in der vor allem die anderen Fahrgeschäfte gewartet werden. Auch hier kann an den Fahrzeugen der Liliputbahn gearbeitet werden. In diesem Gebäude befindet sich auch die Verwaltung.

Das Haltestellenhäuschen Stadion ist das Original von 1933, die Station Hauptbahnhof wurde nach dem Krieg entsprechend dem Original nachgebaut; die Station Rotunde ebenfalls, sie wurde aber in jüngerer Zeit durch einen Neubau ersetzt. Unmittelbar beim Hauptbahnhof befindet sich der Kohlenbunker der Liliputbahn. Der ursprünglich darüber befindliche Wasserbehälter wurde nicht wieder aufgebaut; die Dampfloks fahren heute mit Leitungswasser, das mittels Ionenaustauscher entkalkt wird.

### **Fahrzeuge**

#### Dampflokomotiven Da1 (grün) und Da2 (schwarz)

Die beiden baugleichen Dampflokomotiven Da1 (Firmen-Nummer 8442) und Da2 (Firmen-Nummer 8441) stammen von Krauss & Co in München. Die Achsfolge ist 2'C1'. Sie haben eine Länge von 7,42 m über Puffer (inklusive Tender), ihr Dienstgewicht beträgt 7.200 Kilogramm, das des Tenders 2.000 Kilogramm.



Diesellokomotive D1 (blau)

Dampflokomotiven wurden in der Nachkriegszeit zunehmend als altmodisch empfunden, dazu sind sie sehr aufwändig im Betrieb. Als Folge wurden ab 1957 Diesellokomotiven beschafft. Die Diesellok D1 wurde 1957 von der Firma Gebus in einer Werkstätte am Nordbahnhof, unweit des Praters, gebaut. Äußerlich hat die Lok die deutsche Diesellok V 80 zum Vorbild. Die Länge der Lok beträgt 5.300 mm, das Dienstgewicht 3.600 kg. In den Jahren 2012–2013 wurde die Lok einer gründlichen Hauptausbesserung unterzogen.

Diesellokomotive D2 (rot)

Die Diesellok D2 entstand 1962 durch Umbau der Dampflok Da3. Der Dampfkessel wurde entfernt und später in die Da2 eingebaut. Statt des Kessels wurde der gleiche Motor und das gleiche Getriebe wie bei der Diesellok D1 eingebaut. Die Karosserie sah futuristisch aus und erinnerte an einen Autobus; sie wurde schon nach einem Jahr durch Kollision mit einem Auto zerstört. 1964 baute die Firma Schreiner & Söhne jene Karosserie, die heute noch besteht. Die Länge der Lok beträgt heute 4.250 mm, das Dienstgewicht 4.500kg. Das von einer Dampflok stammende Fahrgestell ist sehr wartungsaufwändig, und der Lärmpegel im Führerstand hoch. Die Lok wird daher hauptsächlich als Ver Schub-Lok im Betriebsgelände eingesetzt.

Diesellokomotive D3 (rosa)

Für die Wiener Internationalen Gartenschau 1964 errichtete die Liliputbahn-Gesellschaft die Donauparkbahn, für die 1963–1964 vier Loks angefertigt wurden. Die vierte Lok kam 1964 als D3 in den Prater. Die Lokomotive stammt von der Wiener Firma Rudolf Bauer. Das sechsachsige Fahrzeug (Achsfolge 2' B 2') ist mit 5.300 mm sehr lang und mit 6.700 kg ausgesprochen schwer. Die Karosserie stammt von der Firma Schreiner & Söhne.

Diesellokomotive D4 (gelb)

Nach der schlechten Erfahrung mit den Bauer-Loks wurde die Firma Tobisch in Favoriten beauftragt, einen völlig anderen Typ zu entwickeln und zu bauen. Die Lok D4 bekam ein konventionelles, vierachsiges Fahrgestell und einen 35 kW starken luftgekühlten 4-Zylinder-Motor von Deutz. Die Kraftübertragung erfolgte hydraulisch, was ein stufenloses und sehr komfortables Fahren ermöglichte. Die Lok fuhr zunächst 1967 im Donaupark und kam 1974 in den Prater. Die Lok hat eine Länge von 4.275 mm und ein Dienstgewicht von 3.800 kg.

Wagen

Die Waggon der Liliputbahn wurden 1928 von der Waggon- und Maschinenbau Aktiengesellschaft Görlitz (WUMAG) in Görlitz gebaut. Jede Zuggarnitur besteht aus sechs Wagen, die durch Jakobs-Drehgestelle fix miteinander verbunden sind; an den beiden Zug-Enden bestehen konventionelle Drehgestelle. Es wurden sechs Garnituren beschafft. Die heutigen Waggon sind gegenüber dem Original stark verbessert; sie fahren ruhiger und produzieren weniger Quietschgeräusche. Jede Garnitur verfügt nun über drei Mehrzweckabteile zur Mitnahme von Rollstühlen und Kinderwagen. Dadurch hat heute jeder Zug eine Kapazität von 91 Passagieren plus einen Schaffner.



Dampflok DL 1 der Liliputbahn



Diesellok D 1

Die Liliputbahn hat keine Konzession als Eisenbahnunternehmen, und benötigt auch keine. Sie ist als Prater-Fahrgeschäft konzessioniert. Das Unternehmen firmiert als „Liliputbahn im Prater GesmbH“. Die meisten Mitarbeiter sind Saisonkräfte. Im Winter wird nur der Werkstättenbetrieb aufrecht erhalten, in der Sommersaison beträgt die Zahl der Mitarbeiter etwa 15.



## **Montag 24. August: „Wiener Lokalbahn und Kahlenberg“**

### **PROGRAMM**

**09:45 Uhr: Treffpunkt an der Haltestelle Westbahnhof, Abfahrt-Haltestelle der Linien 52 und 58 vor dem Zugang zur U-Bahn**

**10:00 Uhr: Abfahrt des WLB-Sonderzuges nach Baden;**  
Zum Einsatz kommen die vierachsige Triebwagen 223 + 231 in Vielfachsteuerung aus den späten 1920er Jahren.

Fotohalte sind im Fahrtverlauf ausschließlich an Haltestellen und entsprechend der Betriebslage möglich.

Am Haltepunkt „Leesdorf“ können Fotografen aussteigen und den Zug fotografieren, ebenso auf seiner Rückfahrt zum Depot.

**11:00 Uhr: Ankunft an der Endstation Baden, Josefsplatz**

**11:30 Uhr: Zug rückt in die Remise Leesdorf ein**  
Fotografen können in Richtung Remise vorgehen und den Zug beim Ausrücken Richtung Baden fotografieren.

Während der Mittagspause in Baden besteht ausreichend Gelegenheit, die alle 15-Minuten auf der hier im Straßenbereich verlaufenden Stadtstrecke zu fotografieren. Empfohlen sei auch ein Besuch der Badener Innenstadt.

**12:50 Uhr: Zug rückt aus der Remise Lesedorf aus**

**13:00 Uhr: Abfahrt Baden, Josefsplatz**

**14:00 Uhr: Ankunft Wien, Wolfganggasse**  
anschließend Fahrzeugparade mit den historischen Tw 200, 223, 224 und 231 vor der Remise. Zusätzlich Fotomöglichkeit der im Bahnhofsbereich abgestellten Fahrzeuge.

**14:30 Uhr: Pause**

**15:00 Uhr: Abfahrt der Autobusse vor dem WLB-Depot an der Wolfganggasse.**

Zum Einsatz kommen ein Gräf & Stift 120 OGW (Bj. 1949) (22 Sitzplätze) und ein Gräf & Stift/Steyr LU 200 M11 (Bj. 1992) (31 Sitzplätze)

Fahrt über Wiener Höhenstraße zum Kahlenberg. Dort kurzer Halt mit Blick auf Wien sowie Gelegenheit, das Fahrzeug zu wechseln. Anschließend Rückfahrt auf anderer Strecke zum Hotel.

**18:00 Uhr: Ankunft am Ibis-Hotel Mariahilf**

Wer sich für das Abendessen vor der Mitgliederversammlung angemeldet hat, findet sich ab

**18:30 Uhr** im Ibis-Hotel ein, wer nur an der Mitgliederversammlung teilnimmt, bitte um

**19:30 Uhr**. Infos zum Ablauf siehe Seite 58 im Programmheft.

Das Essen findet im Restaurant des Hotels im Erdgeschoss statt, die MV im Tagungsraum.

Vor der Mitgliederversammlung präsentiert der VEF-Buchshop sein Angebot. An Hand der ausgelegten Muster können die Bücher bestellt werden. Sie werden dann aus dem Lager geholt und können während einer Pause im Verlauf der Versammlung übernommen und bezahlt werden. Durch den Kauf der Literatur fördern Sie zugleich den VEF.

### **Informationen zur Wiener Lokalbahn**

Die Lokalbahn Wien–Baden, auch Wiener Lokalbahn oder Badner Bahn genannt, ist eine Lokalbahn im Großraum Wien und wird von der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen (WLB) betrieben. Das Unternehmen fungiert dabei sowohl als Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die 25 Kilometer lange Eisenbahnstrecke führt vom Schedifkaplatz im Wiener Stadtbezirk Meidling nach Baden, dort endet sie auf dem Josefsplatz. Die Bahn ist elektrifiziert und bis auf einen 2,3 Kilometer langen eingleisigen Abschnitt innerhalb Badens durchgehend zweigleisig ausgebaut. Täglich werden auf der Badner Bahn 35.000 Menschen befördert, sie ist dabei in den Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) integriert.

### **Betrieb**

Die Züge von und nach Baden verkehren durchgehend bis und ab Wien Oper im Zentrum der Hauptstadt. Nördlich der Haltestelle Schedifkaplatz benützen sie dabei auf einer Länge von 3,2 Kilometern überwiegend das Netz der Straßenbahn Wien, dort sind die Wiener Linien für die Infrastruktur zuständig. Ausgenommen hiervon ist ein circa 900 Meter langer Abschnitt im Bereich Wolfganggasse, wo nur die Bahnen der WLB verkehren.

Ebenso findet zwischen Baden Josefsplatz und Baden Leesdorf straßenbahnmäßiger Betrieb statt. Auf der restlichen Strecke ist die Badner Bahn hingegen eine Vollbahn; abschnittsweise wird dabei auch Güterverkehr angeboten. Mit dem Eisenbahnnetz der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ist sie zum einen im Bereich der Haltestelle Gutheil-Schoder-Gasse und zum anderen bei Traiskirchen verknüpft.

Im Personenverkehr bedient die Badner Bahn heute insgesamt 22 Bahnhöfe und Haltestellen. Hinzu kommen 13 Haltestellen im Bereich der Wiener Straßenbahn, wobei der Karlsplatz nur in Fahrrichtung Wien Oper bedient wird (End- und Anfangshaltestelle). Die Lokalbahn ist heute bis zum ehemaligen Frachtenbahnhof Baden Leesdorf zweigleisig ausgebaut. Die restliche Strecke ist eingleisig, wobei die Station Baden Viadukt als Ausweiche ausgeführt ist. In der Endstation Baden Josefsplatz gibt es zwei Stumpfgleise.

Auf der als Straßenbahn betriebenen Strecke innerhalb Wiens wird auf Sicht gefahren. Dies gilt auch für den Tunnelabschnitt im Zuge der Unterpflaster-Straßenbahn-Strecke unter dem Gürtel. Ausgenommen hiervon sind die Verzweigungen in den Stationen Matzleinsdorfer Platz und Kliebergasse, wo Signalanlagen mit Fahrstraßensicherung existieren. Diese gelten allerdings als recht störanfällig und sind deshalb oft außer Betrieb. Auf der restlichen Strecke zwischen Schedifkaplatz und Baden wird signalgesichert gefahren. Es gibt Hauptsignale, Schutzsignale, Signalnachahmer und Verschiebesignale; darüber hinaus Tafeln, zum Beispiel um die maximal erlaubte Geschwindigkeit oder die Weichenstellung anzuzeigen.

Zwischen Wien Oper und Wiener Neudorf wird in den Hauptverkehrszeiten ein 7,5-Minuten-Takt angeboten. Ansonsten wird die Strecke im 15-Minuten-Takt bedient, ab circa 22:00 Uhr dann im 30-Minuten-Takt. Die Fahrzeit über die Gesamtstrecke beträgt rund eine Stunde. Die Symmetriezeit des Fahrplans liegt eineinhalb Minuten vor der vollen Stunde und entspricht damit exakt der in Mitteleuropa üblichen. Nur im Halbstundentakt gibt es hiervon eine Abweichung, da die Abfahrtszeiten in einer Richtung dann um 15 Minuten verschoben sind.

### **Fahrzeuge**

Der Großteil des Fahrzeugparks besteht aus Hochflurfahrzeugen der Reihe 100, gebaut in den Jahren 1979 bis 1993 von SGP. Von diesen achtachsigen, auf dem Typ Mannheim basierenden Zweirichtungs-Gelenkwagen wurden insgesamt 26 Stück geliefert, wobei 2010 aufgrund von Ersatzteilmangel die ersten beiden Fahrzeuge ausgemustert wurden. Mit diesen Fahrzeugen begann der schaffnerlose Betrieb auf der Lokalbahn Wien–Baden. Die Fahrzeuge sind mit einer Vielfachsteuerung ausgestattet, die eine Kupplung von bis zu drei Fahrzeugen erlaubt, wobei im Normalbetrieb nur in Doppeltraktion gefahren wird.

Zusätzlich stehen 14 Niederflurfahrzeuge der Reihe 400 (auch T2500 und T400 genannt, abgeleitet vom Typ T der Wiener U-Bahn) zur Verfügung, welche in den Jahren 2000, 2006, 2009 und 2010 von Bombardier gebaut wurden. Verglichen zur Type T der Wiener Linien besitzen die Wagen der Reihe 400 eine geringere Breite von nur 2,50 Metern, zwei statt drei Türen je Seite sowie an beiden Enden

Führerstände. Die Fahrzeuge der neueren Serien besitzen überdies Videoüberwachung, Klimaanlage sowie einen Rollstuhlift.

Alle auf der Strecke eingesetzten Triebwagen können unter allen drei auf der Badner Bahn verwendeten Spannungen verkehren. Beide Baureihen verfügen über eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h (bei der Reihe 100 auf 78 km/h beschränkt) und sind zueinander kompatibel, sodass auch mit gemischten Doppeltraktionen gefahren wird.

Darüber hinaus existieren noch die Oldtimertriebwagen 223, 224 und 231, die für Sonderfahrten gebucht werden können und der Hofsalonwagen Tw 200.

Reihe	Baujahre	Nummern	Stück	Länge	Breite	Gewicht	Leistung	V/max
100	1979, 1983, 1987, 1989, 1991– 1993	101–126	26	26,750 m	2,40 m	37 t	2 x 190 kW	80 km/h (auf 78 km/h be- schränkt)
400	2000, 2006, 2009– 2010	401–414	14	26,942 m	2,50 m	35 t	4 x 100 kW	80 km/h



Tw 223 und 231 an der Gumpendorfer Straße



Tw 224, wieder im Zustand der 1950er Jahre

### Geschichte

Ursprünge der Badner Bahn liegen in einer ab 1885 eröffneten Dampfstraßenbahnstrecke. Sie führte zunächst bis Wiener Neudorf, ab Januar 1895 dann bis Guntramsdorf. In Baden war 1873 eine Pferdebahn von Leesdorf nach Rauhenstein in Betrieb gegangen, die 1894 auf elektrischen Straßenbahnbetrieb umgestellt wurde. Der Streckenabschnitt Baden Josefsplatz–Leesdorf ist ein Bestandteil der heutigen Badner Bahn. Die Straßenbahn in Baden ist damit die älteste elektrisch betriebene Normalspurstraßenbahn in Österreich. Das fehlende Zwischenstück Leesdorf – Guntramsdorf ging, bereits zweigleisig ausgebaut, im Mai 1899 für den elektrischen Betrieb in Verkehr. Der Ausbau der Strecke von Wien bis Guntramsdorf und die Umstellung auf elektrischen Betrieb zog sich bis 1907 hin. Seit 30. April 1907 wird die gesamte Strecke von Wien-Oper bis Baden-Josefsplatz durchgehend elektrisch betrieben, wobei für die Überlandstrecke zunächst Wechselstrom verwendet wurde. 1945 wurde das System aber auf Gleichstrom umgestellt. Neben dem Personenverkehr, bei dem die Beiwagen des Dampfbetriebes weiterhin hinter den elektrischen Triebwagen zum Einsatz kamen, wickelte die Lokalbahn Wien-Baden auch einen umfangreichen Güterverkehr ab, wobei sie die Güterwagen von der Staatsbahn an Übergabestellen übernahm und zu diversen Anschlüssen im Streckenverlauf beförderte.

Die Badener Straßenbahn, seit 1897 ein Teilbetrieb der WLB, welche eine Ringstrecke in Baden, die Strecke nach Rauhenstein und die Linie über Soos nach Bad Vöslau betrieb, erfolgte mangels Rentabilität zwischen 1928 und 1951 schrittweise eine Umstellung auf Autobusbetrieb.

In den Jahren 1928 bis 1932 kamen neue vierachsige Triebwagen in Verkehr, worauf die Wagen von 1906 z.T. in Beiwagen umgebaut worden sind und die Dampfbahnwagen zum Teil ersetzt. Nach dem Zweiten Weltkrieg war der Lokalbahnbetrieb stark erneuerungsbedürftig. Aus Kostengründen konnten jedoch lange Zeit keine neuen Fahrzeuge angeschafft werden. Neukarossierungen alter Beiwagen und Übernahme gebrauchter Wagen der Kölner Vorortbahn brachten bis Anfang der 1970er Jahre zwar eine sichtbare Modernisierung, eine zeitgemäße Anpassung des Betriebes war jedoch erst in den 1980er Jahren mit der Anschaffung der Gelenkwagen möglich. Auch die Strecke, lange Zeit in weiten Teilen noch mit den alten Bogenmasten der Eröffnung ausgerüstet, erfuhr eine durchgreifende Modernisierung. Diese war auch Voraussetzung für die Aufnahme eines Taktfahrplanes, der aufgrund der starken Verkehrszunahme von einem anfänglichen Stundenbetrieb immer weiter verdichtet werden musste.

### Sonstiges

- Die Badner Bahn unterhält drei Betriebsbahnhöfe, diese befinden sich bei den Stationen Wolfganggasse, Inzersdorf und Baden Leesdorf. Größere Arbeiten und regelmäßige Hauptuntersuchungen werden in der Hauptwerkstätte der Wiener Linien durchgeführt. Derzeit findet der Ausbau der Werkstätte Inzersdorf zu einem technischen Zentrum und Betriebshof statt. Nach der Fertigstellung 2017 ist die Auflassung des Betriebshofs Wolfganggasse vorgesehen.
- Vor der Haltestelle Wien Schöpfwerk gibt es ein Betriebsgleis zur U6 Station Tscherttegasse. Bis 1995 war diese Verbindung zweigleisig und wurde von der Schnellstraßenbahnlinie 64 befahren, einem Vorläufer der südlichen U6, die vom Westbahnhof nach Siebenhirten führte.
- In Guntramsdorf führt die Bahn straßenbahnähnlich durch die Feldgasse, gilt aber eisenbahnrechtlich als Vollbahn. Deswegen besteht dort eine dauernde Geschwindigkeitsbegrenzung auf 25 km/h (Güterzüge: 10km/h in Richtung Baden bzw. 20 km/h in Richtung Wien), um in Notsituationen rechtzeitig reagieren zu können. Dort verkehren auch Güterzüge im öffentlichen Straßenraum. Derzeit werden ausgewählte Stationen einer kompletten Modernisierung unterzogen. Im Jahr 2012 wurden die Haltestellen Schedifkaplatz und der Bahnhof Guntramsdorf modernisiert. Im Mai 2014 wurde die Haltestelle Inzersdorf Personenbahnhof geschlossen und als Ersatz die neue Haltestelle Inzersdorf Lokalbahn etwa 200m südlich davon eröffnet.

### Zukunft

Für das Jahr 2021 ist ein 7,5-Minuten-Takt auf der ganzen Strecke bis Baden geplant. Dafür müssen mehrere bauliche Maßnahmen umgesetzt werden. Bis 2017 soll in Wien Inzersdorf eine neue Remise errichtet werden, bis 2020 die Schieneninfrastruktur in Baden ausgebaut werden und bis 2021 eine Werkstätte, ebenfalls in Wien Inzersdorf, entstehen. Weiters werden Änderungen an mehreren Eisenbahnkreuzungen vorgenommen werden. Ab 2019 sollen auch zusätzliche Fahrzeuge angeschafft werden



Generationentreffen in Baden



Depot Wien, Wolfganggasse mit Fahrzeugen

### **Informationen zum Österreichischen Omnibusmuseum**

Bereits in den 1980er Jahren begannen Autobusfreunde im Raum Wien mit der Übernahme und Bewahrung älterer Autobusse. In Österreich waren hierzu die Voraussetzungen recht günstig, da eine durchgreifende Modernisierung und Standardisierung bei den Stadtverkehrsbetrieben, aber auch den im Überlandverkehr tätigen Privatunternehmen sowie der Staatsbetriebe Bahn und Post erst sehr spät einsetzte. Auf diese Art und Weise kamen im Laufe der Jahre über 70 Autobusse zusammen, die an verschiedenen Standorten aufbewahrt sind und einen Querschnitt durch den Typenpark österreichischer Hersteller bilden.

Um das Ganze auf eine rechtlich solide Basis zu stellen erfolgte die Gründung des „Österreichischen Omnibusmuseums“ (ÖOM). Anders als der Name „Museum“ vermuten lässt, verfügt die Organisation aber über keine Ausstellungsräume seiner Autobusse. Die aufgearbeiteten und zum Großteil dann auch betriebsbereiten Fahrzeuge werden hauptsächlich in Wien und Umgebung bei diversen Veranstaltungen häufig der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt und es werden dann auch Mitfahrgelegenheiten angeboten.

Seit der Eröffnung des neu gestalteten Wiener Straßenbahnmuseums „Remise“ im Betriebshof Erdberg obliegt dem ÖOM auch der Betrieb einer eigenen Zubringerbuslinie 78M, die vom 15. März bis 31. Oktober an Samstagen und Sonntagen mit Wiener Autobussen aus dem Museumsbestand zwischen Schwedenplatz und Erdberg verkehrt. In den April bis Oktober werden zudem regelmäßige Stadtrundfahrten mit Oldtimerbussen ab Heldenplatz angeboten.

Der Museumsverein bringt die notwendigen Mittel für den Erwerb und die Restaurierung alter Busse nicht zuletzt durch den Verleih seiner Fahrzeuge für Feiern aller Art auf. Hierfür wurde eine Betriebsgesellschaft gegründet.

In Zusammenarbeit mit anderen Organisationen im In- und Ausland, welche sich mit dem Erhalt und Einsatz historischer Autobusse beschäftigen, unterstützt das ÖOM die Herausgabe von Büchern und Schriften zu diesem Thema und vertreibt diese auch über seine Organisation.

Weitere Informationen zum ÖOM und den Fahrzeugen unter [www.omnibusmuseum.at](http://www.omnibusmuseum.at)

### **Information zur Kahlenberg-Höhenstraße**

Die **Wiener Höhenstraße** ist eine Aussichtsstraße am Stadtrand durch den Wienerwald über die Berghänge im Westen von Wien.

#### **Verlauf**

Sie beginnt bei der Neuwaldegger Straße nahe der Marswiese (17. Bezirk) und führt über den Dreimarkstein, Hermannskogel, Cobenzl (Latisberg/Reisenberg) und Kahlenberg zur Endstelle am Leopoldsberg (19. Bezirk). Mit 14,986 Kilometern ist dies die längste Straße in Wien. Oft wird umgangssprachlich die Verbindung von Hütteldorf (14. Bezirk) über den Schottenhof zur Marswiese (Straßenzug Hüttelbergstraße – Amundsenstraße – Neuwaldegger Straße) zur Höhenstraße hinzugezählt, sie bestand jedoch schon früher.

Das 1940 errichtete Teilstück von der Abzweigung nächst Josefinenhütte, die wiederum zwischen Kahlenberg und Leopoldsberg gelegen ist, nach Klosterneuburg wird offiziell als Klosterneuburger Höhenstraße bezeichnet. Es befindet sich fast gänzlich auf niederösterreichischem Gebiet. Nach Niederösterreich führen auch die verlängerte Sievinger Straße nach Weidling in Klosterneuburg und die am Beginn bei Neuwaldegg abgehende Exelbergstraße (außerhalb von Wien Tullner Straße genannt) über den Exelberg nach Tulbing und weiter nach Tulln.

Von der Wiener Seite gibt es Zufahrten über die Dornbacher Straße / Neuwaldegger Straße; die Hameaustraße in Neustift am Walde, wo sich ein weiträumiges Straßendreieck befindet; die Sievinger Straße; die Himmelstraße; die Cobenzlgasse in Grinzing; die Krapfenwaldgasse und die Kahlenberger Straße.

#### **Geschichte**

Aufgrund der geplanten Stadterweiterung wurde 1892 ein Wettbewerb zur Konzeption des neuen Stadtgebietes ausgeschrieben, in dem auch formuliert war, vorhandene Wälder möglichst zu schonen. Die hier vorgestellten Pläne wurden zwar nie umgesetzt, führten aber dazu, dass als Erholungs-



gebiete für die Bevölkerung außerhalb der Bebauung ein „Wald- und Wiesengürtel“ in den Planungen festgeschrieben wird.

Bürgermeister Karl Lueger schuf am 15. Mai 1904 einen Erlass, in dem neben den Grundlagen für den Wald- und Wiesengürtel an den Rändern der Stadt festgelegt ist: „Hiebei ist auch auf die Anlage einer aussichtsreichen, mit Baumreihen versehenen Hochstraße Bedacht zu nehmen“, die von den Wienerwaldhöhen Aussicht auf die Stadt Wien bieten sollte. Gleichzeitig wurde das Stadtbauamt angewiesen ein Projekt auszuarbeiten. Die generellen Plandarstellungen waren Anfang April 1905 fertig. Nach einer ersten Sitzung am 5. Mai beschloss der Wiener Gemeinderat am 24. Mai 1905 im Zuge des Konzepts des „Wald- und Wiesengürtels“ den Bau einer Höhenstraße.

Im Jahre 1907 erwarb die Stadt das schlechtgehende Hotel Schloss Cobenzl. Sie baute daraufhin eine von Grinzing ausgehende „staubfreie Automobilstraße“ mit Serpentina am Cobenzl für Automobiltouristen, auf der ab 1909 auch Linienbusse verkehrten. Dies war aus Geldmangel lange Zeit das einzige Teilstück, das verwirklicht wurde. Auch nach dem Ersten Weltkrieg blieben die Pläne bestehen. Im Jahre 1932 übernahm die Stadt Wien die in Finanznöte geratene Kahlenberg AG (ehemaliger Betreiber der 1922 eingestellten Kahlenbergbahn) samt den Grundstücken und dem Hotel am Kahlenberg, das von den Grundmauern auf umgebaut wurde. Somit kam auch das Projekt Höhenstraße wieder in Gang, wobei auch der Kampf gegen die Massenarbeitslosigkeit durch Arbeitsbeschaffung eine entscheidende Rolle spielte. Insbesondere im österreichischen Ständestaat wurde der Bau der Höhenstraße bewerkstelligt.

Der Spatenstich für die Strecke Cobenzl – Kahlenberg erfolgte am 18. Mai 1934 – einen Tag nach der Präsentation dieser flüchtig überarbeiteten Pläne anlässlich der ersten Sitzung der Wiener Bürgerschaft - durch Bundeskanzler Engelbert Dollfuß, obwohl zu diesen Zeitpunkt die Finanzierung noch nicht gesichert war. Am 16. Oktober 1935 wurde die Straße eröffnet. Ab 1936 wurde die Autobuslinie von Grinzing über den Cobenzl zum Kahlenberg eröffnet, welche lange Jahre als „S“-Linie zum erhöhten Sondertarif betrieben wurde. Danach folgte bis 1936 der Bau der Strecke Kahlenberg – Leopoldsberg, danach bis 1938 die Strecke Cobenzl – Neuwaldegg. Als letztes Teilstück wurde die Strecke Leopoldsberg – Klosterneuburg 1940 fertiggestellt. Als erste Straße Österreichs wurde die Höhenstraße ausschließlich für Kraftfahrzeuge und Radfahrer geplant. Für Fußgänger, denen das Begehen der Straße verboten ist, wurden als Ersatz für die nicht vorhandenen Gehsteige begleitend Wanderwege angelegt. Auch der alte und steile Fußweg von der Donau auf den Leopoldsberg wurde im Zusammenhang mit dem Höhenstraßenbau mit Stufen und Aussichtsplätzen ausgebaut.

Wie alle Bauwerke in öffentlichem Besitz stand auch die Höhenstraße unter automatischem Denkmalschutz. Dieser ist mit 1. Jänner 2010 ausgelaufen, das Denkmalamt bemüht sich um eine Verlängerung und veranschlagt für eine fachgerechte Renovierung 8,6 Millionen Euro. Die Gemeinde Wien schätzt die Kosten einer originalgetreuen Reparatur der gesamten 100.000 Quadratmeter mit Granitkleinsteinbelag versehenen Fahrbahnfläche auf 30 Millionen Euro. In der Cobenzlstraße wurden zwei je 200 Meter lange Testabschnitte in Asphalt- bzw. Pflasterbauweise errichtet. Dieser Test geht auf unbestimmte Zeit weiter, sodass eine Entscheidung über die Art der Sanierung der Höhenstraße möglicherweise erst in einigen Jahren zu erwarten ist. Ein 900 Meter langes Teilstück der Höhenstraße zwischen Krapfenwaldgasse und Villenweg, es handelt sich um den Trassenabschnitt der ehemaligen Kahlenberg-Zahnradbahn, ist bereits asphaltiert.



Fahrzeuge des ÖOM auf dem Kahlenberg



Auch dieser Wiener Bus gehört zum ÖOM.



## Dienstag 25. August: „Wiener historisch“

### PROGRAMM

- 08:30 Uhr:** Treffpunkt an der Haltestelle „Mariahilfer Gürtel“ der Linien 6 und 18 Ri. Kaiser Ebersdorf. bzw. Erdberg
- 08:45 Uhr:** Abfahrt des Sonderzuges (keine Wartemöglichkeit!) als Dreiwagenzug M + k3 + k3 (Zweiachser, Tw Bj. 1927-29, Bw Bj. 1910-11, Umbau 1957)  
Fahrtroute: Linie 18 - Margareten Gürtel - Matzleinsdorfer Platz - Quartier Belvedere - St. Marx - Linie 71 - Rennweg - Simmeringer Hauptstraße
- 09:30 Uhr:** Ausstieg in der Hauptwerkstätte  
(Zug wird getauscht und zieht nach Erdberg ein)
- 09:40 Uhr:** Besichtigung der Hauptwerkstätte  
(falls Gruppeneinteilung notwendig: Blau und Rot sowie Grün und Gelb)
- 12:00 Uhr:** Mittagimbiss in der Kantine der Wiener Linien  
*Buffet und 1 alkoholfreies Getränk sind frei!*
- 12:50 Uhr:** Treffpunkt in der Hauptwerkstätte, Ausgang Speisesaal/Straße
- 13:00 Uhr:** Abfahrt des Sonderzuges als Dreiwagenzug M1 + m3+ m3 (Zweiachser, Tw Bj. 1929, Bw Bj. 1928-29)  
Fahrtroute: Linie 71 – Simmeringer Hauptstraße – Linie 6 – Geiselbergstraße – Quellenstraße
- 13:30 Uhr:** Ausstieg am Betriebsbahnhof Favoriten (*Hinweis zu Warnwesten s. S. 42!*)  
Besichtigung - Gruppe 1 (blau und rot)  
Gruppe 2 (grün und gelb): Fotomöglichkeiten Planzüge Quellenplatz  
danach Tausch der Gruppen

Der Nachmittag steht zur freien Verfügung

Für angemeldete Teilnehmer:

- 14.30 Uhr:** für Teilnehmer Besichtigung L. Halling: Fahrt zum Alten Landgut  
Quellenstraße - Linie 67 - Favoritenstraße – Ausstiegshaltestelle  
Fußweg ca. 500 Meter
- 15:00 Uhr:** Besuch der Fa. Leopold Halling, Favoritener Gewerbering 25  
Rundgang durch die Produktionsstätte, Einblick in die Fertigung von Straßenbahn- und Eisenbahnmodellen, Gedankenaustausch zum Thema.  
(Dauer ca. 1,5 Stunden)
- Individuelle Rückfahrt von der nahe gelegenen Haltestelle „Altes Landgut“ der Straßenbahnlinie 67.**

in eigener Regie:

Besuch des Technischen Museums, Mariahilfer Straße 212. Geöffnet bis 18:00 Uhr, Eintritt: 12.- Euro (ab 60 Jahre 10.- Euro)

Erreichbar ab Westbahnhof mit den Straßenbahnlinien 52 und 58 bis Penzinger Straße/Anschützgasse.

### **Informationen zum Verband der Eisenbahnfreunde (VEF)**

Im Jahre 1950 erfolgte die Gründung des Verbandes der Eisenbahnfreunde (VEF) mit der Zielsetzung, die vielen Freunde der Eisenbahn in ihren Bestrebungen zu unterstützen und - was damals äußerst schwierig war - ihnen Unterlagen über das Eisenbahnwesen zugänglich zu machen, weiters durch eisenbahntechnische Vorträge, Exkursionen, Kauf von Lichtbildern und Zeichnungen ihr Wissen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens zu erweitern und zu vertiefen. Die Gründung erfolgte in Wien, Zweigstellen wurden in Graz und Innsbruck errichtet. Die Grazer Zweigstelle entwickelte sich im Laufe der Jahre bestens, hatte jahrelang einen von den StLB erworbenen Triebwagen als Verbandsheim und ist nunmehr in die Glacisstraße 43 übersiedelt und setzt laufend zahlreiche Aktivitäten. Für Innsbruck fanden sich leider nicht genügend Interessenten, so dass diese Zweigstelle 1978 geschlossen werden musste.

Nach der Gründung entwickelte sich in der Folge eine rege Verbandstätigkeit in Form der verschiedenartigsten Veranstaltungen. Das Mitteilungsblatt war damals die Zeitschrift "EISENBAHN", die einem der VEF-Gründungsmitglieder, dem Verleger Alois Ployer, gehörte.

Bereits im Jahre 1955 konnte der Grundstein zur noch heute bestehenden heutigen historischen Fahrzeugsammlung gelegt werden, nämlich mit dem Triebwagen 4924.05 (ex LWP Cmg 1607), der von den ÖBB erworben werden konnte, und dem ehemaligen Hofsalonwagen 200 der WLB, der dank einer großzügigen Spende von Alois Ployer an den VEF von der WLB gekauft werden konnte. Ab 1956 bildeten diese beiden Wagen das Verbandsheim, aufgestellt in der Eichenstraße neben der WLB-Remise in Wien. 1960 erfolgte die Überstellung der beiden Triebwagen in den ÖBB-Bahnhof Hütteldorf-Hacking (heute Wien Hütteldorf), wo weiterhin die Verbandsabende stattfanden.

Die erste VEF-Sonderfahrt fand am 6. Oktober 1962 statt, weitere fast 250 Fahrten folgten bis heute bei Eisenbahn- und Straßenbahnbetrieben. Eine Besonderheit waren die Schulfahrten bei Straßenbahnunternehmen, bei denen Mitgliedern die Gelegenheit gegeben wurde, das Fahren einer Straßenbahn zu erlernen. Der ersten derartigen Fahrt am 26. Januar 1964 folgten bis heute über 220 derartige Fahrten bei verschiedenen österreichischen Verkehrsunternehmen. Beide Veranstaltungsarten stellten eine Bereicherung der Aktivitäten des VEF dar und werden von den Mitgliedern gerne in Anspruch genommen. Die Schulfahrten stellten häufig auch den Einstieg in die Tätigkeit des Straßenbahners im Haupt- oder Nebenerwerb dar.

Es begann Mitte der 1960er Jahre eine Periode fruchtbarer Arbeit, in der auch an der Erweiterung der Fahrzeugsammlung gearbeitet wurde, die auch die Auflassung der Verbandsabende in den beiden Triebwagen brachte, da diese in eine Halle kamen und einer davon später wieder betriebsfähig gemacht wurde. Die wöchentlichen Zusammenkünfte wurden zunächst ins Kongresshaus verlegt, bis 1980 wieder auf einem Bahnhof, nämlich dem Westbahnhof, eine Möglichkeit gefunden wurde, die Verbandsabende dort abzuhalten. Zuzufolge des Bahnhofsumbaues, der auch das Restaurant betraf, übersiedelte der VEF 1995 auf den Südbahnhof, wo der VEF im Restaurant Rosenkavalier zusätzlich die Möglichkeit haben, auch Dia- und Filmabende zu veranstalten. Nach Abriss des Südbahnhofs wurde ein Gasthaus in Nähe des Westbahnhof das Tagungslokal in dem die wöchentlichen(!) Treffen heute stattfinden. Zuzufolge Eigentümerwechsel und redaktioneller Terminprobleme bei der Zeitschrift "EISENBAHN" war diese als Mitteilungsblatt nicht mehr praktikabel und so gab der VEF ab 1974 ein eigenes Mitteilungsblatt heraus, welches zunächst "Verkehrsreport" hieß, jedoch ab 1975 treffender als "Die Schiene" bezeichnet wurde. Diese monatliche Schrift ist inzwischen auch das Mitteilungsblatt von vielen weiteren Eisenbahn- und Straßenbahnfreundevereinigungen geworden.

Seit Mai 2007 wird DIE SCHIENE nunmehr in Farbe hergestellt. Von 2008 bis 2014 lag die Zeitschrift in allen großen Informationsstellen der Wiener Linien auf, bis eine Marketingumstellung der Wiener Linien diese Kooperation beendete und seit 2010 haben neben einigen Vier-Sterne-Hotels in Österreich auch die Gäste des renommierten Ringstraßencafes Landtmann DIE SCHIENE als Lektüre zur Auswahl.

Erster Höhepunkt in den Bemühungen um die Erhaltung und Aufarbeitung von historischen Schienenfahrzeugen war 1977 die Wiederinbetriebnahme des ehemaligen Verbandsheimes, des vormaligen Hofsalonwagens der WLB, Nr. 200. Auch im Bereich Vollbahn bzw. Straßenbahn war der aktiv. So konnte im Bahnhof Groß Schwechat ein Eisenbahnmuseum eingerichtet werden. Die Straßenbahnfahrzeuge für den täglichen Einsatz waren im Bf. Ottakring, danach im Bf. Rudolfsheim,

bis 2004 im Bf. Speising und ab 2014 auf dem Gelände des Straßenbahnmuseums in Erdberg untergebracht. Die nicht für den Betrieb benötigten Fahrzeuge sind ab 1986 im Wiener Straßenbahnmuseum betriebsfähig ausgestellt gewesen, nunmehr stehen sie mit den sogenannten Betriebsfahrzeugen in der Remise, dem Verkehrsmuseum der Wiener Linien.

In den Jahren ab 1980 häufte sich die Teilnahme des VEF mit seinen historischen Schienenfahrzeugen bei Jubiläums- oder sonstigen Veranstaltungen (z. B. Tag der offenen Türe) sowohl bei den ÖBB als auch bei den Wiener Linien (z. B. Zubringerzüge am Tag der offenen Tür).

Die Straßenbahn- und Eisenbahnfahrzeuge des VEF (soweit diese eine Zulassung haben) können auch für Sonderfahrten gemietet werden, wobei eine Verbandsmitgliedschaft nicht erforderlich ist.

Nach 65 Jahren, die seit Gründung des VEF verstrichen sind, kann der Verband stolz auf das Erreichte zurückblicken und auf eine weitere Aufwärtsentwicklung hoffen. Die Ziele der Gründer des VEF sind erreicht worden, wenn sie auch damals etwas unrealistisch erschienen. Ziel für die Zukunft ist es, das Erreichte zu bewahren und auszubauen, auch hat sich der VEF längst neue Ziele gesteckt, die bestimmt wieder mit vereinten Kräften der zahlreichen Mitglieder erreicht werden können.

### Die historischen Betriebsfahrzeuge des VEF für Sonderfahrten

Diese historischen Straßenbahnwagen befinden sich in dem Erscheinungsbild, in dem sie in den Sechziger- und Siebzigerjahren bei den WStW-VB im planmäßigen Linienverkehr eingesetzt waren.

Triebwagen					
Nummer	Type	Baujahr	Umbaujahr	WStW-VB	VEF
408	T <sub>1</sub>	1900	1912 / 54	bis 24.12.1975	ab 23.06.1983
2447	K	1913		bis 30.06.1972	ab 10.12.1978
4023	M	1927		bis 17.04.1981	ab 13.07.1981
4134	M	1929		bis 17.04.1981	ab 13.07.1981
4149	M	1929	1942	bis 17.09.1981	ab 12.12.1990
4152	M <sub>1</sub>	1929	1964	bis 17.04.1986	ab 23.04.1986
548	L <sub>4</sub>	1961		bis 30.12.1992	ab 15.01.1993
711	F	1963		bis 29.06.1996	ab 14.11.1996
Beiwagen					
Nummer	Type	Baujahr	Umbaujahr	WStW-VB	VEF
1627	k <sub>3neu</sub>	1911	1957	bis 29.04.1988	ab 25.07.1988
1630	k <sub>3neu</sub>	1910	1957	bis 29.04.1988	ab 25.07.1988
5235	m <sub>3</sub>	1928		bis 19.01.1979	ab 18.10.1979
5312	m <sub>3</sub>	1928		bis 22.07.1977	ab 19.03.2008
5376	m <sub>3</sub>	1929		bis 19.01.1979	ab 20.01.1979
5400	m <sub>3</sub>	1929		bis 19.01.1979	ab 14.08.1996
5419	m <sub>3</sub>	1929		bis 19.01.1979	ab 01.12.1987
1852	l <sub>3</sub>	1962		bis 17.04.1986	ab 28.05.1998

### Die historischen Museumsfahrzeuge des VEF

Folgende Museumsfahrzeuge gingen nach dem Ausscheiden aus dem Wagenpark der WStW-VB in das Eigentum des VEF - Verband der Eisenbahnfreunde über und sind in der Remise - Verkehrsmuseum der Wiener Linien zu besichtigen.

Triebwagen					
Nummer	Type	Baujahr	Umbaujahr	WStW-VB	VEF
2	A	1944		bis 24.12.1975	20.05.2014
244	D	1901		bis 10.09.1973	
314	D <sub>1</sub>	1900	1925	bis 1942	ab

					26.06.1977
2003	G <sub>2</sub>	1909	1931	bis 12.04.1970	ab 28.12.1971
2051	G <sub>2</sub>	1907	1929	bis 12.04.1970	ab 28.12.1971
2101	G <sub>3</sub>	1912	1931	bis 12.04.1970	ab 15.04.1970
4208	Z	1939	1950	bis 18.12.1969	ab 28.12.1971
6115	SM	1920	1923	bis 12.04.1970	ab 22.12.1970
Beiwagen					
Nummer	Type	Baujahr	Umbaujahr	WStW-VB	VEF
5032	d <sub>2</sub>	1902	1924	bis 12.04.1970	ab 15.04.1970
5064	d <sub>2</sub>	1901	1924	bis 18.12.1969	ab 13.05.1970



Dreiwagenzug M+k3+k3 des VEF-Bestandes

T1-Tw mit m3-Bw der VEF-Tramwayflotte

### Strassenbahn Wien

Die **Wiener Straßenbahn** hat ihren Ursprung in einer von 1865 an betriebenen Pferdetrampwaylinie. Wenig später wurde die Wiener Tramwaygesellschaft gegründet. Ab 1872 existierte die Neue Wiener Tramwaygesellschaft als Konkurrent. 1883 fuhr die erste Dampftramway. 1897 wurde die Elektrifizierung begonnen und die Kommunalisierung eingeleitet. Der Ausbau des Straßenbahnnetzes erreichte seinen Höhepunkt in der Zwischenkriegszeit.

Heute wird die Wiener Straßenbahn von den städtischen Wiener Linien betrieben. Die Spurweite beträgt wie auch bei der Eisen- und U-Bahn 1.435 Millimeter (Normalspur). Die Spannungsversorgung erfolgt über 600-V-Gleichstrom-Oberleitungen. 2013 beförderte die Wiener Straßenbahn 293,6 Millionen Passagiere. Die Linienlänge beträgt 225 Kilometer und die Gleislänge 432,3 km.

Mit derzeit 29 Linien bildet die Straßenbahn auch heute noch, gemeinsam mit der U-Bahn, das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Wien. In Wien existiert nach Melbourne, Sofia, Berlin und St. Petersburg und Moskau das sechstgrößte Straßenbahnnetz weltweit.

In den letzten beiden Jahrzehnten hat die Wiener Straßenbahn, im allgemeinen Sprachgebrauch lange Zeit als „Tramway“ bezeichnet und heute umgangssprachlich auch in der Kurzform „Bim“ genannt, einen beachtlichen Wandel durchgemacht. Ende der 1950er Jahre war der aus mehreren tausend Fahrzeugen bestehende Fahrzeugpark hoffnungslos überaltert und auf einem zwar sehr dichten aber überwiegend in engen Straßen verlaufenden Streckennetz nur sehr langsam unterwegs. Ein immenser Personalaufwand (jeder Zug war mit 3-4 Mann Personal besetzt) machte den Betrieb teuer. Mit

der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in der Nachkriegszeit wurde der Ruf nach einer autogerechten Stadt laut. Der Schienenverkehr auf der Straße wurde dabei als „Verkehrshindernis“ angesehen (der Begriff Verkehr dabei nur noch auf das Automobil bezogen), die vollständige Verlagerung des öffentlichen Verkehrs auf die U-Bahn und Omnibusse als Zukunftsvision verfolgt. Ab 1960 erfolgte die kontinuierliche Umstellung von Linien mit Streckenführungen durch enge Straßenzüge im dicht verbauten Gebiet innerhalb des Gürtels. Aber auch einzelne Strecken an der Peripherie und über die Stadtgrenze hinaus in Umlandgemeinden wurden durch Buslinien ersetzt, so etwa die ehemaligen Dampftramwaystrecken nach Mödling und Groß-Enzersdorf.

In den 1960er Jahren wurden zwei Straßenbahnabschnitte als „USTRABA“ in den Untergrund verlegt. Der 1966 tiefgelegte Abschnitt an der „Zweierlinie“ wurde 1980 zur U-Bahn-Strecke umgebaut und wird seither von der U2 befahren. Der 1969 tief gelegte Abschnitt am Südgürtel wird bis heute von den Linien 1, 6, 18 und 62 sowie der Lokalbahn Wien–Baden befahren.

Die Erkenntnis, dass die erwogene Abschaffung der Straßenbahn vor allem wegen des eher langwierigen Baues des geplanten U-Bahn-Netzes kein kurzfristiges Vorhaben sein würde, führte mit den ab 1959 gebauten sechssachsigen Gelenktriebwagen der Typen E und E<sub>1</sub>, von denen bis zum Jahr 1976 insgesamt 427 Exemplare gebaut wurden, zu einem auf Langlebigkeit ausgerichteten Generationswechsel im Fuhrpark. Die letzten Gelenkwagen in der Hochflur-Bauweise waren die Fahrzeuge der Type E<sub>2</sub>, die Lizenzbauten der DUEWAG sind, mit dem passenden Beiwagen c<sub>5</sub>; sie sind seit 1978 im Einsatz.

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wurde in den Beiwagen ab 1964 und in den Triebwagen ab 1972 damit begonnen, keine Schaffner mehr einzusetzen. Aus personalpolitischen Gründen dauerte es immerhin noch bis 1996, bis der letzte Schaffner (auf der Linie 46) seinen Dienst beendete.

Mit dem Bau der Wiener U-Bahn kam es zu weiteren umfangreichen Streckeneinstellungen im Straßenbahnnetz. Parallelführungen mit der U-Bahn, auch auf kurzen Abschnitten, wurden vermieden. Da diese Planungspolitik auch heute noch umgesetzt wird, ist beim Ausbau des U-Bahn-Netzes auch weiterhin mit Stilllegungen im Straßenbahnbetrieb zu rechnen.

Linie	Von	Nach	Länge	Betriebsbahnhof
D	Hauptbahnhof Ost S Alfred-Adler-Straße	Nußdorf Beethovengang	10,607 km	Favoriten, Gürtel
O	Raxstraße Rudolfshügelgasse	Praterstern S U	7,378 km	Favoriten
1	Stefan-Fadinger-Platz	Prater, Hauptallee	10,801 km	Favoriten, Gürtel
2	Friedrich-Engels-Platz	Ottakringer Straße Erdbrustgasse	11,486 km	Brigittenau, Ottakring
5	Praterstern S U	Westbahnhof S U	7,574 km	Brigittenau, Rudolfsheim
6	Burggasse-Stadthalle U	Kaiserebersdorf Zinnergasse	14,559 km	Favoriten, Simmering
9	Gersthof S Wallrißstraße	Westbahnhof S U	6,201 km	Hernals, Rudolfsheim
10	Dornbach Güpferringstraße	Hietzing U Kennedybrücke	5,801 km	Ottakring, Rudolfsheim
18	Burggasse-Stadthalle U	Schlachthausgasse U	7,963 km	Rudolfsheim, Favoriten
25	Aspern Oberdorfstraße	Floridsdorf S U	8,862 km	Kagran, Floridsdorf
26	Hausfeldstraße U	Strebersdorf Edmund-Hawranek-Platz	11,591 km	Kagran, Floridsdorf
30	Floridsdorf S U	Stammersdorf	5,169 km	Brigittenau, Floridsdorf
31	Schottenring U	Stammersdorf	11,404 km	Floridsdorf
33	Josefstädter Straße U	Friedrich-Engels-Platz	5,884 km	Brigittenau, Floridsdorf

Linie	Von	Nach	Länge	Betriebsbahnhof
37	Schottentor U	Hohe Warte	5,027 km	Gürtel
38	Schottentor U	Grinzing	5,346 km	Gürtel
40	Schottentor U	Gersthof Herbeckstraße	4,551 km	Gürtel, Hernals
41	Schottentor U	Pötzleinsdorf	5,189 km	Gürtel, Hernals
42	Schottentor U	Antonigasse	3,371 km	Gürtel
43	Schottentor U	Neuwaldegg	5,902 km	Hernals
44	Schottentor U	Dornbach Güpferringstraße	5,537 km	Hernals
46	Dr.-Karl-Renner-Ring	Joachimsthalerplatz	4,580 km	Ottakring
49	Dr.-Karl-Renner-Ring	Hütteldorf Bujattigasse	8,423 km	Rudolfsheim, Ottakring
52	Westbahnhof S U	Baumgarten	5,735 km	Rudolfsheim, Speising
58	Westbahnhof S U	Unter-St.-Veit Hummelgasse	5,145 km	Rudolfsheim, Speising
60	Hietzing U Kennedybrücke	Rodaun	8,092 km	Speising
62	Kärntner Ring Oper	Lainz Wolkersbergenstraße	10,802 km	Speising
67	Otto-Probst-Platz	Per-Albin-Hansson-Siedlung <sup>[43]</sup>	7,181 km	Favoriten
71	Börse	Zentralfriedhof 3. Tor	10,820 km	Simmering

Die längste Straßenbahnlinie in Wien ist die circa 14,5 Kilometer lange Linie 6 von der U-Bahn-Station Burggasse-Stadthalle nach Kaiserebersdorf, Zinnergasse. Die kürzeste Linie ist der 42er, der auf einer Strecke von 3,4 km von der U-Bahn-Station Schottentor an der Ringstraße zur Antonigasse im 18. Bezirk fährt.

Das Verkehrsmittel Straßenbahn an sich ist in Wien heute jedoch nicht mehr in Frage gestellt, es hat sogar einige Neueröffnungen gegeben:

- Verlängerung Zentralfriedhof – Kaiser Ebersdorf (1996)
- Verbindungsstrecken zum Ring mit dem Ziel einer verbesserten Umleitungsmöglichkeit bei Streckensperre (2009)
- Erneute Anbindung von Kagran auf neuem Weg (2012) (eine bestehende Strecke war 2006 mit Verlängerung der U1 nach Leopoldau stillgelegt worden)
- Verlängerung der Linie D zum neuen Hauptbahnhof (2012)
- neue Streckenführung der Linie 26 über eine Verlängerung vom Kagraner Platz zur U-Bahn-Station Hausfeldstraße (2013)

Folgende Netzerweiterungsprojekte könnten ab 2015 umgesetzt werden. Von den angeführten Projekten haben laut Wiener Stadtregierung die Verlängerung der Linien D, O und 25, die Erschließung des Monte Laa durch die Linien 67 oder D bzw. des Nordwestbahnhofgeländes durch die Linie 5 sowie die "Wienerberg-Tangente", Linie 15, die höchste Priorität.

- Verlängerung Hauptbahnhof - Gudrunstraße (Sonnenwendviertel) (Linie D)
- Verlängerung Praterstern – Fr.-Engels-Pl. (Nordbahnhofgelände) (Linie O)
- Verlängerung Prater, Hauptallee – U-Bahn-Station Krieau (Linie 1)
- Verlegung im Bereich Nordwestbahnhof (Linie 5)
- Neubau Hauptbahnhof – Lange Gasse (Universitätscampus) (Linie 13)
- Neubau Reumannplatz – Hohe Warte (Linie 14)
- Neubau Meidling, Bf – Favoriten, Altes Landgut (Wienerbergtangente) (Linie 15)
- Verlängerung Schlachthausgasse – U-Bf. Stadion (Linie 18)



- Verlängerung zur Seestadt Aspern (Linien 25, 26)
- Neubau Kagraner Platz – Großjedlersdorf (Linie 27)
- Verlängerung Reumannplatz – Siedlung Südost (Linie 67)

In den letzten Jahrzehnten unternahmen die Wiener Linien außerdem einiges zur Komfortverbesserung. An vielen Haltestellen wurden so genannte Haltestellenkaps errichtet. Ein Großteil der Haltestellen ist bzw. wird mit einem elektronischen Anzeigesystem ausgestattet, welches die Fahrgäste darüber informiert, wann die nächsten Züge kommen und ob diese rollstuhltauglich sind. Viele Aufschriften und Durchsagen werden nun in Deutsch und Englisch geboten. Die Netzkarten der Wiener Linien haben im westeuropäischen Vergleich günstige Preise.

Ab 1995 setzte Wien die ersten Niederflurwagen, genannt ULF (Ultra Low Floor = extrem niedriger Boden) ein. Diese von Simmering-Graz-Pauker (heute Siemens) und Elin entwickelten und hergestellten Fahrzeuge weisen mit 18 Zentimetern die niedrigste Einstiegshöhe weltweit aus. Heute sind in Wien circa 300 ULF-Niederflurfahrzeuge in vier Varianten im Einsatz, einige weitere Garnituren sind noch in Auslieferung. Die Ausschreibung über die Beschaffung einer neuen Fahrzeuggeneration, welche ab 2017 im Netz eingesetzt werden soll, wurde im Herbst 2013 gestartet. Nicht genutzt wurde somit die Option, bei Siemens weitere ULF-Straßenbahnen zu beziehen. 2014 beschlossen die Wiener Linien die Bestellung von 156 Stück des Bombardier Flexity.

**Fahrzeugbestand Personenverkehr Wien-Strassenbahn, Stand 1.1.2015**

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerk.
Tw 1 – 51	51	NF-Gel 5-teilig	A	Siemens VT	1995-2006	ULF
Tw 52 – 116	65	NF-Gel 5-teilig	A1	Siemens VT	ab 2007	ULF
Tw 601 – 701	101	NF-Gel 7-teilig	B	Siemens VT	1995-2006	ULF
Tw 702 – 771	70	NF-Gel 7-teilig	B1	Siemens VT	ab 2007	ULF
Tw 4505...4867	113	6x-Gel	E1	Lohner/Rotax, SGP	1972-1976	
Tw 4001...4098, Tw 4301 – 4324	119	6x-Gel	E2	SGP Rotax	1977-1987 1977-1987	Typ Mannheim
Bw 1119...1273	20	4x-GRW	c3	Lohner	1959-1962	
Bw 1301...1373	68	4x-GRW	c4	Rotax	1974-1977	
Bw 1401...1517	116	4x-GRW	c5	Rotax	1977-1987	Typ Mannheim
Summe Tw	<b>519</b>					
Bw	<b>204</b>					



Düwag-Lizenzbauten der Reihe E1 und E



Generationentreff: ULF und E2+c5-Zug



„Die Vienna Ring-Tram“ umrundet nach Fahrplan die Wiener Innenstadt



4x-Gelenkw. der Type F als hist. Triebwagen

### Informationen zur Firma Leopold Halling

In den 1960er Jahren als Betrieb für Plastikspritzungen gegründet und hier als Zulieferer verschiedener Industriezweige erfolgreich (z.B. Gehäuse von Radios, Kassettenrekordern etc.) bekam das Unternehmen in den 1980er Jahren durch einen Auftrag der Wiener Verkehrsbetriebe zur Herstellung von Straßenbahn-Souvenirmodellen aus Plastik im HO-Maßstab erstmalig in Kontakt zur Modellbahn-szene. Die preisgünstig angebotenen Fahrzeuge von U-Bahn und Straßenbahn bestachen trotz ihrer einfachen Herstellungsart durch hohe Detailtreue und Maßstäblichkeit. Es bildete sich schon bald ein Markt für Zurüstteile, mit denen die Halling-Modelle (wobei der Hersteller jedoch nicht in Erscheinung trat sondern alleine der Verkehrsbetrieb) verfeinert werden konnten. Zu den alljährlichen Tramwaytagen kamen jahrelang neue Modelle heraus, die von Jahr zu Jahr in der Detaillierung verbessert waren. Das ging so lange gut, bis der Rechnungshof dieses, nicht zu den Kernaufgaben eines Verkehrsbetriebes zählende Geschäft wegen seiner hohen Entwicklungskosten und durch Lagerbestand gebundenen Gelder beanstandete und daher die Wiener Linien den Vertrieb der Souvenirmodelle aufgeben mussten.

Nach Wegfall dieses sicheren Standbeins nutzte Halling die hier erworbenen Kenntnisse und setzte die Produktion von maßstäblichen Bahnmodellen in Eigenregie fort. Seit 1990 entstehen Straßenbahn- und Eisenbahnmodelle vom Oldtimer bis zur modernsten Straßenbahn zumeist als Kundenaufträge, vereinzelt aber auch auf eigenes Risiko. Hauptsächlich wird im Maßstab 1:87 und in den Spurweiten H0, H0m und H0e produziert. Für den Antrieb ist 12 Volt Gleichstrom der Standard, aber auch 3-Leiter-Wechselstromantriebe werden manchmal eingesetzt. Andere, kleinere Maßstäbe sind die Ausnahme, werden aber auf Kundenwunsch ebenfalls hergestellt. Die meisten Modelle werden in kleinen Serien und oft auch noch mit verschiedenen Wagennummern hergestellt.

Zu den Kunden zählen nicht nur sehr viele Liebhaber und Sammler der Modellstraßenbahn, sondern auch verschiedene Hersteller der Originalfahrzeuge, wie zum Beispiel Bombardier oder Stadler, um nur einige zu nennen. Auch viele große Verkehrsbetriebe (S-Bahn Berlin, BVG Berlin, SSB Stuttgart, MVG München, VAG Nürnberg, üstra Hannover, Mobil Bielefeld etc.).. beliefert Halling mit Modellen ihrer hochmodernen Nahverkehrsfahrzeuge. Aber auch Hersteller von Modellbahnfahrzeugen, hauptsächlich im Bereich kleinerer Auflagen, bedienen sich der Produktionsstätte Halling für die Verwirklichung ihrer Modellbauvorhaben.

Mit wenigen Ausnahmen sind fast alle Bauteile der Modelle "MADE IN AUSTRIA". Vom ersten Foto, über die Planung, Konstruktion, Formen- und Werkzeugbau, Kunststoffspritzerei, Bedruckung, Montage, Kontrolle, Verpackung und Versand passiert alles mit viel Aufwand im eigenen Haus. Die Produktpalette wird ständig erweitert.

Die Wiener Firma Halling hat mit ihren Produkten wesentlich dazu beigetragen, dass das Thema Straßenbahnen im Bereich der Modellbahnen von einem absoluten Nischenprodukt zu einem internationalen Marktsegment mit zahlreichen Freunden aufgestiegen ist. Der Interessent kann heute aus einer Palette von hunderten Modellen auswählen und für jeden Geschmack und jeden Geldbeutel gibt es Fahrzeuge.

## Mittwoch 26. August: „Waggonfabrik und Eisenbahnmuseum“

### PROGRAMM

**08:30 Uhr: Treffen im ibis-Hotel im Eingangsbereich**

ab Haltesteller Mariahilfer Gürtel (gegenüber Hotel ibis) mit der Straßenbahnlinie 6 bis zur Haltestelle Geiselbergstraße (alle 5 Minuten, Fahrzeit: 26 Minuten)

**ab 09:00 Uhr: Treffpunkt zur Besichtigung des Werks Simmering der SIEMENS-VERKEHRSTECHNIK Leberstraße 34 - 1110 Wien**

**09:15 Uhr: Besichtigung des Werkes  
bitte beachten Sie, es besteht vsl. Fotografierverbot,  
Bei Einteilung in Gruppen: Rot und Blau sowie Grün und Gelb**

**12:30 Uhr: Ende der Besichtigung**

**12:45 Uhr: Treffen auf dem Bahnsteig der Schnellbahnlinie S 7, Fahrtrichtung Wolfstal (Abfahrt 12:53 Uhr – Fahrzeit 9 Minuten)**

**13:02 Uhr: Ankunft Schwechat  
kurzer Fußweg zum Eisenbahnmuseum (hintere Bahngasse 2b)  
Besichtigung des Museums und der Ausstellung zur Preßburgerbahn**

**13:30 Uhr: Imbiss im Museumsbuffet** (entsprechend der Vorbestellung bei der Anmeldung):

- Fleischlaibchen
- Schweineschnitzel
- Hühnerschnitzel, (speziell für Vegetarier)
- Gebackenes Gemüse (Melanzani, Kürbis,...), (speziell für Vegetarier)
- Wildreis
- Vollkornnudeln
- Kartoffelsalat
- Grüner Salat
- Tomaten- Zucchini Sauce
- Frischer Parmesan

**Preis pro Person €13,50 (vor Ort bezahlen)**

**16:45 Uhr: Fußweg zum Bahnhof Schwechat**

**16:55 Uhr: Abfahrt S 7 Richtung Wien**

**17:06 Uhr: Ankunft Wien-St. Marx  
kurzer Fußweg zur Schleife der Straßenbahn in der Leberstraße**

**17:15 Uhr: Straßenbahnsonderfahrt mit Gelenkwagen Type F und Zweiachser Type L (F: Gelenkwagen mit Nachläufer, Bj. 1963, L: Zweiachser moderner Bauweise, Bj. 1961)**

Fahrtroute: Linie 71 - Rennweg - Linie O - Ungargasse - Hintere Zollamtsstraße - Radetzkystraße - Franzensbrückenstraße - Praterstern - Linie 5 - Nordwestbahnstraße - Wallensteinstraße - Alserbachstraße - Spitalgasse - Laudongasse - Schleife Josefstädter Straße - Linie 2 Neulerchenfelder Straße - Ottakringer Straße

(Fotomöglichkeiten bestehen in St. Marx, Praterstern, Rauscherstraße,



Josefstädter Straße, Johannes Krawarik-Gasse)

**18:30 Uhr: Ausstieg an der Haltestelle Johannes Krawarik- Gasse**  
(Rückfahrt des Zuges leer nach Erdberg)

**Einkehr im Heurigenlokal „10er Marie“, Ottakringer Straße 222-224**  
*Wiener Spezialitäten a la Carte oder Heurigenbuffet (auf eigene Kosten)*

**anschl. individuelle Rückfahrt**  
**ab der Haltestelle Thaliastr./Maroltingergasse (500 m Fußweg) mit den Li-**  
**nien 2 und 46 in Richtung Stadt. Jeweils alle 10-15 Minuten. Zum Hotel ibis**  
**an der Josefstädter Str. (SL 2) bzw. Thaliastr. (Linie 46) in die Stadtbahn**  
**U6 zum Westbahnhof umsteigen.**



„kleiner“ ULF der Typen A/A1



„großer“ ULF der Typen B/B1



SGP-Achtachser der Badner Bahn



SGP U-Bahnzug, Type U der Wiener Linien



Halle des Eisenbahnmuseums Schwechat



Lokomotive der Pressburgerbahn im Museum Schwechat

### Informationen zu Siemens-Verkehrstechnik

Das Werk Wien der Siemens-Verkehrstechnik hat an seinem heutigen Standort eine lange Tradition. Die **Simmering-Graz-Pauker AG**, ursprünglich gegründet als Simmering-Graz-Pauker Aktiengesellschaft für Maschinen-, Kessel- und Waggonbau, war eine der wichtigsten österreichischen Maschinen- und Motorenfabriken des 20. Jahrhunderts. Sie entstand 1941 durch Fusion der Simmeringer Maschinen- und Waggonbau Aktiengesellschaft mit der Grazer Maschinen- und Waggonbau Aktiengesellschaft und der Paukerwerk Aktiengesellschaft aus Wien.

### Geschichte

Nach dem Zweiten Weltkrieg war das Unternehmen mehrheitlich in Staatsbesitz und hatte ein weitverzweigtes Netz von internationalen Büros und Filialen in Asien, Südamerika und Europa mit mehreren tausend Mitarbeitern. Die Gesellschaft erlebte bis Mitte der 1980er Jahre ein rasantes Wachstum.

Anfang der 1990er Jahre verkaufte die Republik Österreich im Zuge der Umstrukturierungen in der „verstaatlichten Wirtschaft“ ihre Anteile an die Siemens AG. Das Unternehmen wurde danach noch ein paar Jahre als „Siemens SGP Verkehrstechnik GmbH“ weitergeführt, dieser Name jedoch zum 1. April 2004 aufgegeben. Bis 30. September 2009 waren die ehemaligen Fabriken von SGP Teil der „Siemens Transportation Systems Österreich GmbH & Co KG“.

Mit dem 1. Oktober 2009 wurde die Gesellschaft zur Aktiengesellschaft umgewandelt und firmiert seitdem als Siemens AG Österreich. Das Werk in Wien-Simmering feierte am 16. September 2006 sein 175-jähriges Bestehen. Außerdem werden an beiden Standorten Schienenfahrzeuge entwickelt, die in anderen Werken gefertigt werden.

### Produkte

Siemens steht in Österreich seit 135 Jahren für technische Leistungsfähigkeit, Innovation, Qualität und Zuverlässigkeit. Siemens Österreich zählt zu den führenden Technologieunternehmen des Landes. Das Unternehmen ist ein wesentlicher heimischer Innovationsmotor und Wirtschaftsfaktor.

Die Geschäftstätigkeit konzentriert sich auf die Bereiche Elektrifizierung, Automatisierung und Digitalisierung. Siemens ist weltweit einer der größten Hersteller energieeffizienter ressourcenschonender Technologien. Das Unternehmen ist einer der führenden Anbieter von Energieübertragungslösungen und Pionier bei Infrastrukturlösungen, u.a. im Schienenverkehrsbereich mit dem weltweiten Headquarter für Urban Transport in Wien, sowie bei Automatisierungs- und Softwarelösungen für die Industrie. Darüber hinaus ist das Unternehmen ein führender Anbieter bildgebender medizinischer Geräte wie Computertomographen und Magnetresonanztomographen sowie in der Labordiagnostik und klinischer IT.

Insgesamt arbeiten für Siemens in Österreich rund 10.400 Menschen. Der Umsatz von Siemens in Österreich lag im Geschäftsjahr 2013/14 bei rund 3 Milliarden Euro. Mit österreichweit sechs Werken und einer Niederlassung in jedem Bundesland beschäftigt das Unternehmen in diesem Land rund 6.600 weitere lokale Lieferanten und Geschäftspartner.

Das Leistungsspektrum der Division Mobility umfasst das gesamte Spektrum an Fahrzeugen für den Schienenverkehr: Regional- sowie Intercity- und Hochgeschwindigkeitstriebzüge, U-Bahnen, Straßen- und Stadtbahnen, Reisezugwagen, Fahrzeuge für den fahrerlosen Betrieb und Lokomotiven.

- Signal- und Leittechnik im schienengebundenen Personen- und Güterverkehr
- Elektrifizierungslösungen für den Bahn- und Straßenverkehr
- Instandhaltungs- und Serviceleistungen für Fahrzeuge und Infrastruktur
- Straßenverkehrssteuerungs- und informationssysteme, Parkraum-Management sowie elektronische Bezahl- und Mautsysteme für den Stadtverkehr und Fernverkehr
- Beratung, Planung, Finanzierung, Errichtung und Betrieb schlüsselfertiger Mobilitätssysteme
- Integrierte Mobilitätslösungen zur intermodalen Vernetzung unterschiedlicher Verkehrssysteme

Am Standort Graz befindet sich heute das Kompetenzzentrum für Drehgestelle, zugleich werden im Werk Graz diese für den gesamten europäischen Siemens-Markt produziert.

Im traditionellen Werk in Simmering werden vornehmlich Straßen- und U-Bahnen, aber auch VAL-Metros und Reisezugwagen produziert und deren Endmontage vorgenommen. Zu den neuen Generationen gehören die AVENIO Niederflur-Straßenbahnen für Den Haag, München und Doha/Katar sowie



künftig die Avenio M (Multigelenker) für Ulm, die ULFe in kurzer und langer Ausführung für Wien sowie die INSPIRO-Metrozüge für Warschau und Kuala Lumpur.

Außerdem werden an beiden Standorten Schienenfahrzeuge entwickelt, die in anderen Werken gefertigt werden.

### **Informationen zum Eisenbahnmuseum Schwechat**

dem ehemaligen Betriebsgelände der Pressburger Bahn gegenüber dem Abfahrtsbahnsteig der Flughafenschnellbahn S7. Das Museum wird vom Verband der Eisenbahnfreunde betrieben.

Der Lage entsprechend sind Fahrzeuge der ehemaligen Pressburger Bahn ebenso Bestandteil der Ausstellung, wie auch die Darstellung der österreichischen Waggonbaugeschichte vom Beginn an bis zur Zwischenkriegszeit. In Kooperation befinden sich auch einige Fahrzeuge des Wiener Technischen Museums, wie zum Beispiel ein Exemplar der erste österreichische Diesel-Schnelltriebwagenreihe der Zwischenkriegszeit (BBÖ VT 41.03, später ÖBB 5041.03), eine Garnitur der ersten Fahrzeuggeneration der Wiener Schnellbahn (ÖBB 4030.210), die erste Elektrolokomotive mit Einzelachsantrieb (BBÖ 1170.14 später ÖBB 1045.14) aber auch einige Waggons (z.B. Simmeringer Waggonfabrik Bauform N28). Ebenfalls Bestandteil des Ausstellungskonzeptes sind die Darstellung der Fahrzeuge der Werks- und Industriebahnen im Raum Wien, sowie schmalspurige Kleinbahnen jeglicher Art mit Spurweite 600 mm, wie z.B. Feld-, Roll- (Berg-)werksbahnen, etc. Des Weiteren möchte man den Hintergrund des Eisenbahnbetriebes zeigen (Stellwerke, Gleisbautechnik, Sicherungstechnik, Geräte und Maschinen, etc.)

Die restaurierten Normalspurfahrzeuge befinden sich überwiegend in zwei historischen und einer neu errichteten Fahrzeughallen. Für Schmalspurfahrzeuge steht eine eigene Halle zur Verfügung. Auf dem Freigelände befinden sich darüber hinaus zahlreiche noch unrestaurierte Fahrzeuge. Für die Dampflokomotiven ist auf einem weiteren Geländeabschnitt ein eigener (Rund-)Lokschuppen projektiert.

Sowohl auf der 600-mm-Feldbahn als auch im Normalspurbereich finden an Betriebstagen im Zeitraum von 1. Mai bis 26. Oktober Präsentationsfahrten statt. Mitfahrten, teilweise auch am Führerstand, werden für Besucher angeboten. An speziellen Dampfbetriebstagen (i.d.R. jeder letzte Sonntag im Monat, sowie Saisonbeginn und -ende) werden auch Dampflokomotiven in Betrieb vorgeführt.

Zu besonderen Anlässen werden verschiedene Sonderschauen zusammengestellt. So wurde 2005 der Semmeringbahn oder 2006 der Wiener Stadtbahn eine Ausstellung gewidmet, im Jahr 2014 das 100-jährige Jubiläum der Eröffnung der Pressburger Bahn und 2015 über „Meisterhafte Eisenbahnfotografie“ mit Bildern von Mag. Alfred Luft.

Das Eisenbahnmuseum Schwechat ist Kooperationspartner des Technischen Museums Wien (TMW). Das Museum übernimmt einerseits Rekonstruktionen als externe Restaurierungswerkstätte und zeigt andererseits auch TMW-Exponate als Leihgabe. Das Museum wurde auch mit dem Museumsgütesiegel ausgezeichnet.

### **Was war die Pressburgerbahn?**

Die Pressburger Bahn, wie sie bis zu den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges existierte, könnte man als eine frühe Form der Regionalstadtbahn bezeichnen, denn sie verband nicht nur die Städte Wien und Pressburg (heute Bratislava) direkt miteinander, sondern führte in beiden Städten auch in straßenbahnähnlicher Form direkt in die Städte hinein. Neben einem „Fernverkehr“ mit elektrischen Zügen (unter zwei verschiedenen Spannungen mit Lokomotivwechsel an den Trennstellen) gab es im Bereich der beiden Städte zusätzlich auch einen „Lokalverkehr“ mit straßenbahnähnlichen Fahrzeugen. Heute ist die Überlandstrecke der Bahn Bestandteil der Schnellbahn S7 nach Wolfstal. Eine Verlängerung über die Landesgrenze in Richtung Bratislava und damit eine Reaktivierung des nach 1945 stillgelegten Streckenstückes in der heutigen Slowakei ist geplant.

### **Standort**

Das Museum befindet sich direkt am Bahnhof Schwechat der ÖBB und wird von der Schnellbahnlinie S7 erschlossen. Der Bahnhof Schwechat ist der letzte Halt (Zonengrenze) in der Kernzone 100 (Wiener Stadtgebiet) des Verkehrsverbundes Ostregion (VOR).

## Exponate

Besonders wertvolle Exponate sind

- Dampflok 91.107 ex Niederösterreichische Landesbahnen
- Dampflok Brunn (betriebsfähig)
- Dampflok ÖBB 92.2231 ex kkStB 178.84 (TMW)
- Dieseltriebwagen 5041.03 (betriebsfähig) (TMW)
- Schnellbahnzug Baureihe 4030 (TMW)
- eine Gleichstromlokomotive Type Eg 2 und mehrere Personenwaggons der Lokalbahn Wien-Pressburg
- Pressburgerbahnlok ÖBB 1072.01 ex LWP Ewp 1
- ein kompletter Zug der ehemaligen Spitalsbahn „am Steinhof“
- österreichische Heeresfeldbahndampflok Reihe RIIIc, welche auf österreichischer Seite im Ersten Weltkrieg zum Einsatz kam und Wagenmaterial dazu
- eine Heeresfeldbahn-Diesellok Type HF 130 C aus dem Zweiten Weltkrieg



Begegnung der Linien U4 und U6 vor der Station Längenfeldgasse



Neue Generation Type V der Wiener U-Bahn



Blick auf den U-Bahn Betriebsbahnhof Wasserleitungswiese



Mit Fahrleitung betriebene U6 auf der Gürtelstrecke gegenüber des Ibis-Hotel.

## Donnerstag 27. August: „U- und Stadtbahn“

**Hinweis:** Teilnehmer der Nachtagung in Bratislava, die auch den **Gepäcktransfer gewünscht haben:**  
*Sie bekommen einen speziellen Koffer-Anhänger, diesen bitte gut sichtbar oben am Griff befestigen - den Koffer bitte **bis 9.00 Uhr** an der Rezeption bzw. im Gepäckraum abstellen - die Koffer werden im Laufe des Tages abgeholt und nach Bratislava gefahren.*

### PROGRAMM

**09:00 Uhr:** Treffen vor der U-Bahn-Station Westbahnhof, Haltestellenbereich Straßenbahnlinien 52/58

**Aufteilung in zwei Gruppen (nach Farben auf den Namensschildern)**

**Bitte beachten:** Es ist der Wunsch der Wiener Linien, dass die **Teilnehmer im Betriebsgelände eine Warnweste tragen**. Wer so etwas in seinem Besitz hat (z.B. als Pflichtteil im Auto!) bitten wir, diese mit nach Wien zu bringen.

Wer nur an der Besichtigung von einer der beiden Anlagen interessiert ist, schließt sich bitte der entsprechenden Gruppe an, die diesen Programmpunkt zuerst besucht - danach Freizeit.

### Gruppe A: Farben Rot und Blau

- 09:15 Uhr:** gemeinsame Fahrt mit der Linie U6, Richtung Floridsdorf bis zur Haltestelle Spittelau. Fahrzeit 13 Minuten, alle 3-5 Min.  
(Bei eigener Anreise, Treffpunkt vor der Stationsüberwachung um 09:30 Uhr) *Achtung: Es sind zwei längere Treppen zu begehen!*
- 09:40 Uhr:** Abholung und Führung durch den Betriebsbahnhof Wasserleitungswiese durch DI Peter Andreisnitz, Hauptabteilungsleiter Wiener Linien  
Dauer ca. 50 Minuten
- 10:45 Uhr:** Fahrt ab Spittelau zum Betriebshof Michelbeuern der Linie U6  
Ausstieg an der Haltestelle Michelbeuern/AKH, Fahrzeit 5 Minuten, kurzer Fußweg
- 11:00 Uhr:** Besichtigung der Betriebsanlage, Führung durch Oberwerkmeister Hauser
- 12:00 Uhr:** Ende des Programms

### Gruppe B: Farben Grün und Gelb

- 09:15 Uhr:** gemeinsame Fahrt mit der Linie U6, Richtung Floridsdorf bis zur Haltestelle Michelbeuern/AKH. Fahrzeit 8 Minuten, alle 3-5 Min. (Bei eigener Anreise, Treffpunkt vor der Haltestelle um 09:30 Uhr)
- 09:40 Uhr:** Besichtigung der Betriebsanlage, Führung durch Oberwerkmeister Hauser  
(Dauer ca. 50 Minuten)
- 10:45 Uhr:** Fahrt mit der Linie U6, Richtung Floridsdorf bis zur Haltestelle Spittelau. Fahrzeit 5 Minuten, alle 3-5 Min.  
(Bei eigener Anreise, Treffpunkt vor der Stationsüberwachung um 10:50 Uhr) *Achtung: Es sind zwei längere Treppen zu begehen!*
- 11:00 Uhr:** Abholung und Führung durch den Betriebsbahnhof Wasserleitungswiese durch DI Peter Andreisnitz, Hauptabteilungsleiter Wiener Linien  
Dauer ca. 50 Minuten
- 12:00 Uhr:** Ende des Programms

**FÜR TEILNEHMER, die nicht nach Bratislava weiterfahren:  
Heimreise oder individuelle Verlängerung**

**Wir empfehlen am Nachmittag vor Abreise des Katamarans  
(alternativ auch am Dienstag 25.08.):**

*Besuch der italienischen Elektrobusse mit Siemens-eAntrieb, mit Stromabnehmer zwecks Aufladung der Batterien: sie verkehren auf der Buslinie 2A und 3A mit Ladestationen 2A am Schwarzenbergplatz und 3A an der Station Schottenring (beim Ringturm), Mo - Sa, alle 10 Min., Ladezeit max. 15 Min.*

**weitere Infos unter:** <http://www.siemens.com/press/pool/de/events/2013/infrastructure-cities/2013-03-uitp-pk/hintergrund-ebus-wiener-linien-d.pdf>



Elektrobuse beim Ladevorgang an der Fahrleitung und Fahrt durch die Innenstadt

**FÜR TEILNEMER, die nach Bratislava weiterfahren:**

**GEPÄCKTRANSFER: siehe Hinweise oben!**

Weitere Infos zur Reise siehe unter: <http://www.twincityliner.com/>

**bei Buchung Schiffsfahrt:**

**15:45 Uhr: Treffpunkt an der Abfahrtstelle der „Twin City-Linie“ Franz-Josefs Kai. U- und Straßenbahnhaltestelle Schwedenplatz, Abgang Marienbrücke Ausgabe der Katamaran-Tickets durch den Organisator dort!**

**16:00 Uhr: Beginn des Check In. Es besteht freie Platzwahl. Die Reihen 1-4 sind für Nutzer einer (kostenpflichtigen) Reservierung vorbehalten.**

**Achtung Catering an Bord:** Snacks, Drinks und Souvenirs an Bord erhältlich  
Bezahlung nur vor Ort möglich!

**Aufenthalt an Bord:** Während der Donaukanalfahrt dürfen Passagiere aus Sicherheitsgründen ihre Sitzplätze nicht verlassen! Sobald sich die Schnellkatamarane auf der Donau befinden, ist das Verlassen der Sitzplätze gestattet. Getränke und Lebensmittel dürfen nicht auf das Sonnendeck mitgenommen werden!

**Rauchverbot:** Im Passagierraum sowie am Sonnendeck/Oberdeck ist das absolute Rauchverbot einzuhalten! Sie haben jedoch die Möglichkeit, am hinteren Aussendeck (im unteren Bereich) zu rauchen.

**Einreise-Bestimmungen:** Ein gültiger Reisepass oder gültiger Personalausweis ist erforderlich (auch EU-Bürger). Für Nicht-EU-Bürger: bitte die Einreisebedingungen beim zuständigen Konsulat erfragen!

**16:30 Uhr: Abfahrt des Katamarans in Richtung Bratislava**

**17:45 Uhr: Ankunft in Bratislava am Personenhafen (Fajnorovo nábrezie 2)**  
Nach der Ankunft Fußweg von etwa 800 Metern bis zur Endstation Nové SND der Buslinie X13 (Schienenersatzverkehr), alle 12 Minuten,



bis Haltestelle SAV Fahrzeit 15 Minuten. Sie liegt in unmittelbarer Nähe des Hotels.

**Für die Fahrt bitte die 72-Stunden-Karte abstempeln!**

**bei Fahrt mit dem Zug:**

Der Zug fährt ab dem neuen Wiener Hauptbahnhof. Dieser ist ab Westbahnhof erreichbar mit der Straßenbahnlinie 18, aus anderen Richtungen auch mit der U1 und Straßenbahnlinien D und O.

**Die benötigte Fahrkarte besorgt sich jeder Zugfahrer bitte vorher selbst (spätestens im Wiener Hauptbahnhof vor Abreise am Schalter!) Der Fahrpreis beträgt 14.20 Euro, mit Railplus (Inhaber einer DB-BahnCard) 10.70 Euro.**

**16:21 Uhr: Abfahrt des REX 2524 nach Bratislava (Gleis 11 A-C)**

Zug fährt über Marchegg – Devinska Nova Ves (Theben-Neudorf)

**17:27 Uhr: Ankunft Bratislava Hl. n. (Hauptbahnhof)**

kurzer Fußweg zum Hotel (siehe Lageplan bei der Hotelbeschreibung)

Einchecken im Hotel Mercure. Abend zur freien Verfügung

**Die in Wien ausgehändigten 72-Stunden-Fahrkarten können bereits zu ersten Erkundungen genutzt werden. Bitte bei erster Fahrt unbedingt abstempeln!**



Aktuelles Wiener U-Bahn-Netz:

- U1: Reumannplatz – Leopoldau
- U2: Karlsplatz – Seestadt
- U3: Ottakring – Simmering
- U4: Hütteldorf – Heiligenstadt
- U6: Siebenhirten – Floridsdorf (Fahrleitungsbetrieb)

### Informationen zur U-Bahn Wien

Die Wiener U-Bahn ist neben der S-Bahn, der Straßenbahn, dem Autobusnetz sowie der Badner Bahn Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs der österreichischen Bundeshauptstadt Wien und befördert rund 1,4 Millionen Passagiere pro Tag bzw. 567,6 Millionen Passagiere pro Jahr.<sup>[1]</sup> Nach einem Probebetrieb ab 1976 wurde die Wiener U-Bahn 1978 offiziell eröffnet. Das U-Bahn-Netz verfügt über fünf Linien und ging zum Teil aus Strecken der Wiener Stadtbahn hervor. Sie wird von der Verkehrsgesellschaft Wiener Linien GmbH & Co KG betrieben, die zur Wiener Stadtwerke AG gehört, die sich gänzlich im Besitz der Stadt Wien befindet.

Neben der „richtigen“ U-Bahn mit Seitenstromschiene sind auch unterirdische Straßenbahnstrecken gebaut worden:

Beim 1961 eröffneten Verkehrsbauwerk am Schottentor (Jonas-Reindl) wurde eine spätere U-Bahn-Nutzung planerisch noch nicht konkret berücksichtigt. Strecken mit späterer U-Bahn-Option waren:

- die 1966 eröffnete unterirdische Zweierlinie (benannt nach den durchfahrenden Linien E<sub>2</sub>, G<sub>2</sub> und H<sub>2</sub>),
- der 1969 fertiggestellte Straßenbahntunnel am südlichen Gürtel,
- die oberirdisch verlaufende Schnellstraßenbahnlinie 64 zwischen Philadelphiabrücke und Siebenhirten.

Von diesen existiert in ursprünglicher Form heute nur noch die U-Straßenbahn unter dem südlichen Gürtel, die „Zweierlinie“ ist in die U2 einbezogen worden und die Schnellstraßenbahn nach Siebenhirten in die ehemalige Stadtbahnlinie und heutige U6.

Als Grundstein für das U-Bahn-Netz kann die Stadtbahn bezeichnet werden, deren Geschichte in einem eigenen Beitrag kurz dargestellt wird. Ihre in den 1920er Jahren von der Gemeinde Wien übernommenen und mit Fahrleitung elektrifizierten Strecken sind mit einer Ausnahme in das U-Bahn-Netz integriert worden: Die Wiental- und Donaukanalstrecke als Linie U4 mit Seitenstromschiene, die Gürtelstrecke als Linie U6 unter Beibehaltung des Fahrleitungsbetriebes mit gesondertem Wagenpark. Letztere ist danach an beiden Enden verlängert worden, im Südwesten mit einem neuen Tunnel im Meidlinger Zentrum und Adaptierung der Schnellstraßenbahnlinie 64 nach Siebenhirten, im Nordwesten durch eine aufgeständerte oberirdische Strecke über die Donau hinweg zum Bahnhof Floridsdorf.

### Geschichte

Nach einer ungewöhnlich langen Planung für den Bau eines unterirdisch geführten Schienenverkehrsmittels wurde Ende des 19. Jahrhunderts das Gebirgsbahn-ähnliche Grundnetz gespannt, das aus der Wiener Stadtbahn, der Vorortelinie und der Verbindungsbahn bestand und von Beginn weg als Dampfeisenbahn betrieben wurde. Die Stadt Wien übernahm in den 1920er Jahren mit der Stadtbahn den inneren Ring dieses Netzes und elektrifizierte die Strecke für einen Betrieb mit straßenbahnähnlichen Wagen.

Erst Ende der 1960er Jahre einigte sich der Gemeinderat auf den Ausbau der bestehenden Stadtbahn zu einem bedarfsorientierten U-Bahn-Netz, dessen erster Teilabschnitt 1976 eröffnet wurde. Der Bau des U-Bahn-Netzes wird in mehrere Etappen eingeteilt:

- erste Ausbaustufe zwischen 1969 und 1982 (Das Grundnetz U1, U2, U4)
- zweite Ausbaustufe zwischen 1983 und 2000 (Zwei neue Linien U3, U6)
- dritte Ausbaustufe zwischen 2001 und 2010 (Verlängerung von U1, U2)
- vierte Ausbaustufe zwischen 2010 und 2017 (weitere Verlängerung von U1 und U2)
- fünfte Ausbaustufe zwischen 2018 und 2023 (neue Linie U5, Südast U2)

Mit dem Jahr 2000 begann die dritte Ausbaustufe. Die Auflassung der U2-Station Lerchenfelder Straße im Jahr 2003 war die erste Netzänderung dieser Etappe. Die Verlängerung der U1 von Kagran in Richtung Norden nach Leopoldau mit 4,6 km zusätzlicher Strecke ging am 2. September 2006 in Betrieb. Am 10. Mai 2008 wurde die erste Etappe (3,9 km) der Verlängerung der U2 bis zur Station Stadion beim Ernst-Happel-Stadion eröffnet, rechtzeitig vor der Fußball-EM. Die zweite Etappe über die Donaustadtbrücke bis zur Aspernstraße mit einer Länge von 5 km und sechs neuen Stationen ist am 2. Oktober 2010 eröffnet worden.



Im Februar 2010 wurde im Zuge einer Volksbefragung entschieden, dass die Wiener U-Bahn künftig in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen durchgehend verkehren soll. Seit 4. September 2010 sind alle fünf Linien in diesen Nächten im 15-Minuten-Intervall unterwegs. Am 5. Oktober 2013 wurde die 4,2 km lange dritte und letzte Etappe der U2-Verlängerung in das Stadterweiterungsgebiet Seestadt eröffnet.

Auf den Linien U1 bis U4 ersetzen heute sukzessive moderne Fahrzeuge der Type V die klassischen Wiener U-Bahn-Garnituren (Typenfamilie U<sub>x</sub>), welche in den frühen 1970er Jahren konzipiert wurden und somit nicht mehr ganz dem heutigen Stand der Technik entsprechen. Seit Ende 2008 verkehren auf der Linie U6 nach Ausmusterung der letzten Stadtbahnwagen (Typen E<sub>6</sub> und c<sub>6</sub>) ausschließlich Niederflurfahrzeuge der Typen T und T<sub>1</sub>.

### **Eröffnungs-/Einstellungsdaten**

Die folgende Tabelle enthält in chronologischer Reihenfolge die Eröffnungs- bzw. Einstellungsdaten der einzelnen Streckenabschnitte, bzw. die Daten, an denen die Wiener Stadtbahn auf U-Bahn-Betrieb umgestellt wurde:

<b>Datum</b>	<b>Linie</b>	<b>Strecke</b>
8. Mai 1976	U4	Heiligenstadt ↔ Friedensbrücke
25. Februar 1978	U1	Reumannplatz ↔ Karlsplatz
3. April 1978	U4	Friedensbrücke ↔ Schottenring
15. August 1978	U4	Schottenring ↔ Schwedenplatz ↔ Karlsplatz
18. November 1978	U1	Karlsplatz ↔ Stephansplatz
24. November 1979	U1	Stephansplatz ↔ Nestroyplatz
30. August 1980	U2	Schottenring ↔ Rathaus ↔ Karlsplatz
26. Oktober 1980	U4	Karlsplatz ↔ Meidling Hauptstraße
28. Februar 1981	U1	Nestroyplatz ↔ Praterstern
31. August 1981	U4	Meidling Hauptstraße ↔ Hietzing
20. Dezember 1981	U4	Hietzing ↔ Hütteldorf
3. September 1982	U1	Praterstern ↔ Kagran
7. Oktober 1989	U6	Philadelphiabrücke ↔ Nußdorfer Straße ↔ Heiligenstadt/Friedensbrücke
4. März 1991	U6	Nußdorfer Straße ↔ Friedensbrücke
6. April 1991	U3	Erdberg ↔ Volkstheater
4. September 1993	U3	Volkstheater ↔ Westbahnhof
3. September 1994	U3	Westbahnhof ↔ Johnstraße
15. April 1995	U6	Philadelphiabrücke ↔ Siebenhirten
4. Mai 1996	U6	Nußdorfer Straße ↔ Floridsdorf; Nußdorfer Straße ↔ Heiligenstadt
5. Dezember 1998	U3	Johnstraße ↔ Ottakring
2. Dezember 2000	U3	Erdberg ↔ Simmering
2. September 2006	U1	Kagran ↔ Leopoldau
10. Mai 2008	U2	Schottenring ↔ Praterstern ↔ Stadion
2. Oktober 2010	U2	Stadion ↔ Aspernstraße
5. Oktober 2013	U2	Aspernstraße ↔ Seestadt

## U-Bahn-Netz

Das Wiener U-Bahn-Netz besteht zurzeit aus fünf U-Bahn-Linien (U1–U4 & U6), ist 78,5 Kilometer lang und verfügt je nach Zählweise über 93 bzw. 104 Stationen. Es gibt neun Umsteigestationen zwischen zwei sowie eine zwischen drei Linien. Die U-Bahn verkehrt von ca. 5 Uhr bis etwa 0.30 Uhr. Tagsüber wird im Zwei- bis Fünf-Minuten-Takt gefahren, nach ca. 20 Uhr und an Sonn- und Feiertagen bis ca. 8 Uhr alle sieben bis acht Minuten.

Linie	Strecke	Inbetriebnahmen	Länge	Fahrdauer	Stationen	Mittlerer Stationsabstand
U1	Reumannplatz ↔ Leopoldau	1978–2006	14,541 km	26 min	19	808 m
U2	Seestadt ↔ Karlsplatz	1980–2013 (Teilstrecke 1966 als U-Straßenbahn)	16,848 km	30 min	20	887 m
U3	Ottakring ↔ Simmering	1991–2000	13,402 km	25 min	21	670 m
U4	Hütteldorf ↔ Heiligenstadt	1976–1981 (1898–1901 als Stadtbahn)	16,361 km	29 min	20	861 m
U6	Siebenhirten ↔ Floridsdorf	1989–1996 (Teilstrecke 1898 als Stadtbahn)	17,347 km	34 min	24	754 m

Die einzige bisher eingestellte U-Bahn-Linie war die auf Teilstrecken der U2 und der U4 verkehrende Linie U2/4.

## Betriebsanlagen

### Bahnhof Wasserleitungswiese (U1, U4)

1977 eröffnete der Betriebsbahnhof Wasserleitungswiese (WLW), der damals als einziger Betriebsbahnhof für alle U-Bahnlinien zuständig war. Heute sind die Linien U1 und U4 hier beheimatet. Der Bahnhof befindet sich nördlich der Station Spittelau an der U4. Züge der Linie U1 gelangen über ein Betriebsgleis bei der Station Stephansplatz zu den Gleisen der U4 beim Schottenring. Im Bahnhof Wasserleitungswiese sind Fahrzeuge der Typen U, U<sub>1</sub> und V stationiert.

Etwas nördlich der Hallen befindet sich eine im November 1988 in Betrieb gegangene Drehscheibe ( 48° 14' 29" N, 16° 21' 47" O). Sie dient dazu Wagen der Linie U2 wenden zu können. Diese sind durch die kreisförmige Linienführung zwischen Karlsplatz und Schottenring, inklusive enger Kurvenradien wie vor allem zwischen den Stationen Rathaus und Schottentor, einseitig belastet und abgenutzt. Die Wagen A und B der Doppeltriebwagen der Serien U, U<sub>11</sub> und U<sub>2</sub> haben auf beide Wagen verteilte Komponenten, sind damit alleine nicht fahrfähig, und die Anschlüsse sind nicht auf schnelles Entkuppeln ausgelegt. Um deshalb einen ganzen Doppeltriebwagen aufnehmen zu können, hat die Drehscheibe einen Durchmesser von 40 m und ist damit die größte Europas.

### Bahnhof Erdberg (U2, U3)

Im Zuge des Baues der Linie U3 wurde ein zweiter Betriebsbahnhof, neben der Station Erdberg errichtet. Gründe für diese Standortwahl dürften unter anderem die gute Erschließung des Gebiets durch die Wiener Südosttangente und die Nähe zur Direktion der Wiener Linien sein, die sich seit 1994 direkt neben dem Bahnhof befindet. Der Betriebsbahnhof verfügt über zahlreiche zentrale Einrichtungen zur Nachsicht für die Wiener U-Bahn. Hier befindet sich auch die zentrale Leitstelle. Zusammen mit einer P+R-Anlage ist damit die Station Erdberg der größte Bahnhof im ganzen U-Bahn-Netz. Des Weiteren verfügt der Bahnhof über einen ÖBB-Gleisanschluss. Neben den Zügen der Linie U3 wird auch der Wagenpark der U2 in Erdberg gewartet. Ein quer unter dem Prater verlegtes Betriebsgleis verbindet den Betriebsbahnhof mit der 2008 eröffneten U2-Station Stadion, um im Bedarfsfall Zugarnituren zum Abtransport der Stadionszuschauer einschieben zu können. Im Betriebsbahnhof Erdberg sind die Fahrzeugtypen U<sub>1</sub>, U<sub>2</sub> und V untergebracht.

### **weitere Betriebsanlagen**

Neben den genannten Betriebsbahnhöfen gibt es auch noch Abstell- und Revisionsanlagen in Leopoldau (U1), Seestadt (U2), Ottakring (U3), Hütteldorf (U4) und in der Rößlergasse (U6). Über das gesamte Netz verteilt, befinden sich zudem Abstell- und Wendemöglichkeiten. Sämtliche größeren

Arbeiten und regelmäßige Hauptuntersuchungen werden in der Hauptwerkstätte der Wiener Linien, einem 264.000 Quadratmeter großen Areal in Wien-Simmering, durchgeführt. Die Wagen der Typen U und V sowie ihrer Abkömmlinge für die Linien U1 bis U4 werden hierfür im Betriebsbahnhof Erdberg auf Niederflurwagen über ÖBB-Gleise zur Hauptwerkstätte überstellt. Wegen der Spurkranzmaße und des Rückflächenabstandes der Radscheiben, die durch die Entwicklung der U-Bahn von der Stadtbahn Straßenbahnmaßen entsprechen, ist eine Überführung auf eigenen Rädern über das Eisenbahnnetz, wie sie in vielen U-Bahn-Betrieben üblich ist, nicht möglich. Die Wagen der Typen T und T<sub>1</sub> für die Linie U6 gelangen selbstfahrend über das Straßenbahnnetz in die Werkstätte.

### Fuhrpark

Im Wiener U-Bahn-Netz gab es bereits acht verschiedene Fahrzeugtypen, von denen heute noch sechs im Einsatz sind. Die Versorgung, einheitlich Gleichstrom mit einer Spannung von 750 V, erfolgt auf den Linien U1 bis U4 über eine seitliche, von unten bestrichene und an der Oberseite mit einer Kunststoff-Abdeckung versehene Stromschiene, auf der Linie U6 jedoch durch eine Oberleitung. Die Abfertigung des Zuges (Freigabe der Türen, Überwachung des Fahrgastwechsels, zentrales Schließen der Türen, Abfahrbefehl) erfolgt durch den Fahrer, die Fahrt selbst wird – außer auf der Linie U6 – im Normalbetrieb vollautomatisch über die Linienzugbeeinflussung gesteuert. U1 bis U4 werden im Mischbetrieb mit den Typen U<sub>x</sub> und V, die U6 mit der Typenfamilie T<sub>x</sub> betrieben:

- Type U – 18 Stück, Inbetriebnahme: 1972; Sitzplätze: 49, Stehplätze: 91, Klimaanlage: nein
- Type U<sub>1</sub> – 117 Stück, Inbetriebnahme: 1987; Sitzplätze: 49, Stehplätze: 91, Klimaanlage: nein
- Type U<sub>2</sub> – 74 Stück, Inbetriebnahme: 2000; Sitzplätze: 49, Stehplätze: 91, Klimaanlage: nein
- Type V – 53 Stück, Inbetriebnahme: 2006; Sitzplätze: 42, Stehplätze: 44, Klimaanlage: ja

### Informationen zur Stadtbahn Wien (heute Bestandteil des U-Bahn-Netzes)

Die **Wiener Stadtbahn** war ein öffentliches Nahverkehrsmittel und existierte unter diesem Namen von 1898 bis 1989. Sie zählt zu den Hauptwerken des Architekten Otto Wagner. Ihre Strecken sind nun Teil der U-Bahn-Linien U4 und U6 sowie der S-Bahn-Linie S45. Die 1899–1901 in den Stadtbahnbetrieb inkludierte, 1859 errichtete Strecke Wien Mitte–Praterstern<sup>1</sup> (Teil der Verbindungsbahn) ist nun Teil der S-Bahn-Stammstrecke.

Die Stadtbahn zählt als Bauwerk des späten Historismus und frühen Jugendstils zu den Sehenswürdigkeiten Wiens. Am bekanntesten sind die Aufnahmegebäude der zentrumsnahen Stadtbahnstation Karlsplatz der Wientallinie, die jedoch nicht mehr als solche verwendet werden. Andere Haltestellen – insbesondere die Hochstationen der Gürtel- und der Vorortlinie – sind hingegen noch weitgehend im Originalzustand.

Ab 1976 wurden die Strecken der Elektrischen Stadtbahn schrittweise in das neu errichtete Wiener U-Bahn-Netz übernommen. Wiental- und Donaukanallinie wurden auf die neuen U-Bahn-Wagen vom Typ „U“ mit Stromschienenbetrieb umgerüstet und bis 1981 abschnittsweise von Heiligenstadt nach Hütteldorf als U4 eröffnet. Die meisten Stationen wurden dabei komplett umgebaut, nur die Stationen Schönbrunn und Stadtpark sind, abgesehen von eingebauten Aufzügen und der Anpassung der Höhe der Bahnsteige an die U-Bahn-Züge, im Originalzustand verblieben. Die Aufnahmegebäude wurden in den meisten Stationen behalten, auch wenn sie in einigen nicht mehr als solche verwendet werden. Die Signal- und elektrischen Anlagen wurden komplett erneuert, Stationen und Viadukte renoviert und die Strecken von Links- auf Rechtsverkehr umgestellt.

In Hütteldorf und Heiligenstadt wurden die Umkehrschleifen abgebaut, auf Kopfbahnhof umgestellt und nur mehr im Wendezugbetrieb gefahren. (Wendezugbetrieb war schon mit den alten Typen möglich.)

Die Gürtellinie wurde noch einige Jahre als Stadtbahnlinie G von Meidling Hauptstraße nach Heiligenstadt geführt. Auch die Abzweigung zur Friedensbrücke wurde als Linie GD noch aufrechterhalten. Die alten Stadtbahnwagen wurden durch neue Sechssachs-Gelenk-Trieb- und -Beiwagen (E<sub>6</sub> und c<sub>6</sub>), die auf dem auch in Wien heimischen Düweg-Tramtyp „Mannheim“ beruhen, ersetzt. Ab 1985 wurde die Gürtellinie nur mehr bis zur Gumpendorfer Straße geführt, die Rampe zur Station Meidling Hauptstraße abgerissen und mit steilerem Gefälle zwischen der Brücke über die Linke Wienzeile neu errichtet. Somit konnte die bis 1985 vorhandene Gabelung von Wiental- und Gürtellinie in der Station Meidling Hauptstraße durch eine Parallelführung von U4 und neuer U6 auf gleichem Niveau in der neuen Station Längenfeldgasse ersetzt werden. (Dort bestehen, trotz der unterschiedlichen Stromsysteme,

auch ein U4-U6-Verbindungsgleise.) Vom Umbau der historischen Gürtellinie samt Stationen auf den sonst bei der Wiener U-Bahn üblichen Betrieb mit Stromschiene wurde wegen des zu hohen Aufwandes abgesehen.

Im Anschluss an die neue Station wurde eine neue unterirdische Trasse zur Philadelphiabrücke errichtet. 1989 wurde der Betrieb von der Gumpendorfer Straße bis dorthin eröffnet und die verlängerte Gürtellinie als Linie U6 in das Wiener U-Bahn-Netz integriert. 1991 wurde der Verkehr auf dem Verbindungsbogen zwischen Nußdorfer Straße und Friedensbrücke eingestellt. 1995 wurde der südliche Ast der U6 von der Philadelphiabrücke nach Siebenhirten verlängert. Die Strecke wurde von der in den 1970er Jahren errichteten Schnellstraßenbahnlinie 64 übernommen. Ab 1995 wurde auch mit neuen dreiteiligen Niederflurwagen der Baureihe T von Bombardier mit sechs Achsen gefahren. 1996 erfolgte die vorerst letzte Verlängerung durch einen neu gebauten nördlichen Ast von der Nußdorfer Straße nach Floridsdorf. Gleichzeitig wurde der Betrieb Nußdorfer Straße–Heiligenstadt eingestellt. 2008 wurden wieder neue Fahrzeuge der Type T<sub>1</sub> ausgeliefert und die alten Stadtbahnfahrzeuge der Typen E<sub>6</sub> und c<sub>6</sub> mit 23. Dezember 2008 ausgeschieden.

Die folgende Tabelle enthält in chronologischer Reihenfolge die Einstellungsdaten der einzelnen Streckenabschnitte der elektrischen Stadtbahn bzw. das Datum deren Umstellung auf U-Bahn-Betrieb.:

Datum	Linie	Strecke	Ereignis
8. Mai 1976	D	Heiligenstadt – Friedensbrücke	Umstellung auf U4
3. April 1978	D	Friedensbrücke – Schottenring	Umstellung auf U4
15. August 1978	D, W	Schottenring – Karlsplatz	Umstellung auf U4
26. Oktober 1980	W	Karlsplatz – Meidling Hauptstraße	Umstellung auf U4
31. August 1981	W	Meidling Hauptstraße – Hietzing	Umstellung auf U4
20. Dezember 1981	W	Hietzing – Hütteldorf	Umstellung auf U4
15. April 1985	G	Meidling Hauptstraße – Gumpendorfer Straße	Einstellung
7. Oktober 1989	G	Gumpendorfer Straße – Heiligenstadt / Friedensbrücke	Umstellung auf U6

### Typen T und T<sub>1</sub>

Seit 1993 kommen von Bombardier Wien Schienenfahrzeuge (BWS) entwickelte, 2,65 Meter breite, ebenso sechssachsige Doppelgelenk-Niederflurwagen des Typs T zum Einsatz, die in ähnlicher Ausfertigung als Type 400 auf der Lokalbahn Wien–Baden im Einsatz und Grundlage für die erfolgreiche Fahrzeugfamilie Flexity Swift sind. Eine Garnitur besteht aus drei permanent gekuppelten Wagen, ein Zug aus vier Garnituren. Bis 2008 verkehrten in betriebsschwachen Zeiten auch Kurzzüge aus drei Garnituren. Die T-Wagen fuhren zunächst im Verbund mit den älteren E<sub>6</sub>/c<sub>6</sub>-Wagen, sodass sich in jedem Zug ein Niederflurwagen befand, heute verkehren nur noch komplett aus T- und T<sub>1</sub>-Wagen gebildete Züge. Sitzplätze: 232, Stehplätze: 544.

- Type T – 78 Stück, Inbetriebnahme: 1993; Sitzplätze: 58, Stehplätze: 136, Klimaanlage: nein
- Type T<sub>1</sub> – 66 Stück, Inbetriebnahme: 2008; Sitzplätze: 57, Stehplätze: 136, Klimaanlage: ja

### Ehemalige Fahrzeuge

#### Typ E<sub>6</sub>/c<sub>6</sub>

Vom Stadtbahnbetrieb wurden die 2,30 Meter breiten, sechssachsigen Gelenkwagen der Typen E<sub>6</sub> (Triebwagen) und c<sub>6</sub> (Beiwagen) „Typ Mannheim“ übernommen, die ab 1979 von Lohner bzw. Rotax in Duewag-Lizenz gebaut wurden. Ein gesamter Zug bot 192 Sitz- und 432 Stehplätze. Bis Ende 2008 verkehrten die Züge noch im Verbund mit T-Wagen, also E<sub>6</sub>+c<sub>6</sub>+T+c<sub>6</sub>+E<sub>6</sub>. Im Mai 2008 begann die Auslieferung der Type T<sub>1</sub>, welche die Type E<sub>6</sub>/c<sub>6</sub> gänzlich ersetzen sollte. Am 23. Dezember 2008 fuhren zum letzten Mal E<sub>6</sub>/c<sub>6</sub>-Wagen auf der U6. Der Großteil der Fahrzeuge wurde nach Utrecht bzw. Krakau verkauft. Ein Zug bestehend aus einem Triebwagen und einem Beiwagen wird im Verkehrsmuseum Remise erhalten





Modernisierter K2 Tatra-Gelenkwagen



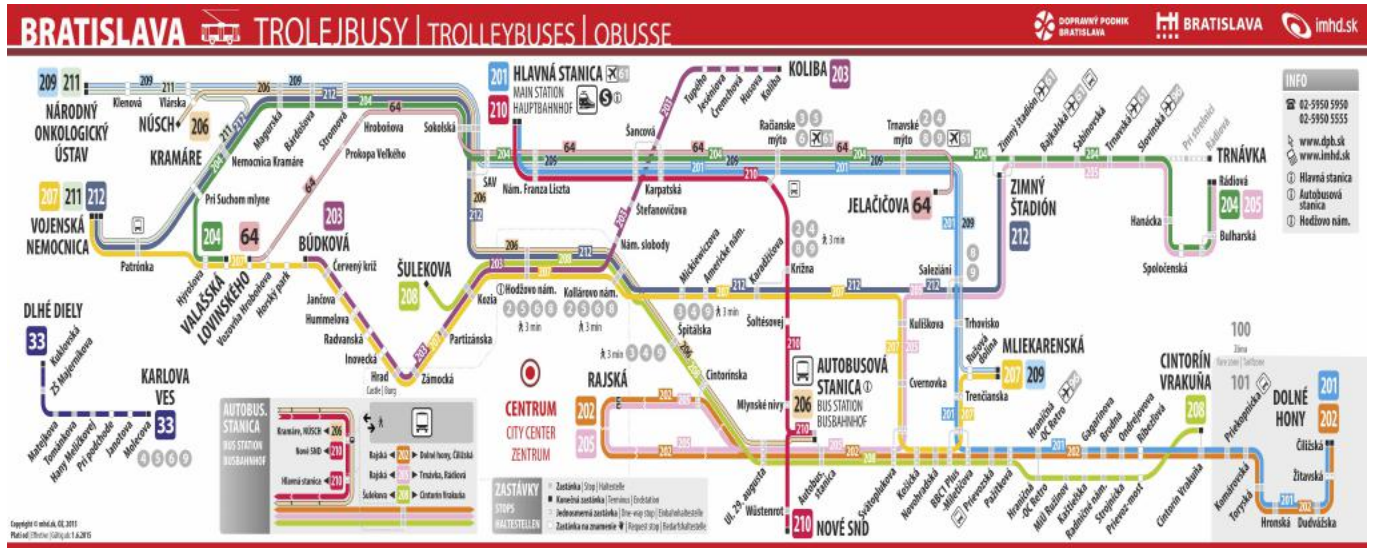
Tatra T6A2-Großraumtriebwagen, Lieferzustand



Skoda-Zweirichtungswagen Typ 30 T



Historischer T2-Triebwagen



Schematischer Übersichtsplan des Obusbetriebes

## **Freitag 28. August: „Bratislava - Strassenbahn“**

*Hinweis: Während der Sommermonate wird auch in Bratislava im Straßenbahnnetz intensiv gebaut. Dies führt dieses Jahr dazu, dass nicht nur der Hauptbahnhof nicht auf der Schiene erreichbar ist, sondern auch im Innenstadtbereich einige Strecken nicht oder nur für bestimmte Fahrzeuge befahrbar sind. Die verbliebenen Strecken sind durch Umleitungen stärker belastet. Dies schränkt die Fahrmöglichkeiten der historischen Fahrzeuge und die Möglichkeiten zu Fotohalten an Werktagen ein. Die endgültige Streckenplanung kann daher auch nur kurzfristig erfolgen und wird vor Fahrtbeginn bekannt gegeben. Der Verkehrsbetrieb bittet hierfür um Verständnis!*

### **PROGRAMM**

**07:45 Uhr: Treffpunkt in der Hotelhalle**

**07:50 Uhr: Abfahrt mit Obuslinien 64 (Ri. Ruzinov), 201 (Ri. Cilizska), 204 (Ri. Radiova) oder 209 (Ri. Mliekarenska) diese fahren in dichter Wagenfolge, drei Haltestellen bis Trnavskè mýto (Fahrzeit 5 Minuten)**

**08:04 Uhr: Abfahrt mit Straßenbahnlinie 4 Richtung Slaté piesky sieben Haltestellen bis Jurajov dvor (Fahrzeit 11 Minuten)**  
*(wer in Eigenregie unterwegs ist, findet sich bis 8:15 Uhr dort ein, SL 4 verkehrt alle 10 Minuten)*

**08:15 Uhr: kurzer Fußweg zur Einfahrt des Depot Jurajov dvor**

**08:30 Uhr: Sonderfahrt Teil 1: Eingesetzt werden die Tw 104 (2x, Bauj. 1910) und 215 (Tatra T2, Baujahr 1960). Vorgesehen ist eine Fahrt u.a. durch die Innenstadt zum Depot Jurajov dvor. Fotohalte an diesem Tag nur im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten!**

**10:30 Uhr: Besichtigung des Straßenbahndepots und der Hauptwerkstatt**  
Die nicht von uns benutzen Museumsfahrzeuge sind ggf. im Freigelände für Fotozwecke aufgestellt.

**11:15 Uhr: Besuch im nebenan gelegenen Obusdepot**

**11:45 Uhr: Mittagspause – Imbiss in der Kantine**

Speisen/Getränke müssen selbst bezahlt werden! Bitte beachten: Während der Pause müssen sich alle Teilnehmer gemeinsam in der Kantine befinden, ein Aufenthalt einzelner Personen innerhalb des übrigen Betriebsgeländes ist nicht möglich! Wer das Gelände aber verlassen möchte, kann später vor der Ausfahrt Tor zusteigen.

*Bitte wegen des engen Zeitplanes auf unbedingte Pünktlichkeit achten!*

**12:30 Uhr: Sonderfahrt Teil 2: Eingesetzt wird vsl. der Gelenktriebwagen der Type K2 317 (Bj. 1971) sowie die zweiachsige Garnitur Tw 38 (Bj.1958 ) mit Bw 135 (Bj. 1954). Nach Möglichkeit sollen teilweise am Vormittag nicht gesehene Strecken befahren werden.**

**15:00 Uhr: Ankunft im Depot Krasnany; anschließend Besichtigung**

**15:30 Uhr: Abfahrt mit SL 3 und 5 (5-Minuten-Verkehr) ab Haltestelle Vozovna Krasnany in Richtung Innenstadt, 7 Haltestellen bis Racianske mýto (Fahrzeit 10 Minuten)**

**15:45 Uhr: Abfahrt mit Obuslinien 64 (Ri. Loviskeho) und 204 (Ri. Valasska), alle 6-8 Minuten zwei Haltestellen bis SAV (Fahrzeit 3 Minuten)**  
In unmittelbarer Nähe befindet sich das Slovenské technické múzeum, welches auch das städtische Museum Bratislava beherbergt.



**16:00 Uhr: Besuch des Museums und der ausgestellten Lokomotive der ehemaligen Pressburgerbahn. Der Eisenbahn sind Teile der Halle A gewidmet. In Freigelände befinden sich auch zahlreiche weitere Lokomotiven und Wagen.**

Die Eintrittskarten können wir erst bei Ankunft kaufen und dann verteilen! Wer im Museum filmen möchte meldet sich bitte vorher bei der Reiseleitung, da für „bewegte Bilder“ ein kleiner Aufpreis zu zahlen ist (den wir übernehmen).

**17:00 Uhr: Das Museum schließt und das Programm ist beendet. Unser Hotel befindet sich ebenfalls nur wenige hundert Meter entfernt.**

Der Abend steht zur freien Verfügung



Zweiachsiger Museumszug Tw 38 + Bw 135



Historischer Ganz-Triebwagen von 1910



Neue Skoda/Sor 2x-Trolleybusse



E-Lok der Preßburgerbahn im techn. Museum



Klassischer Skoda 14Tr-Obus



Elektrische Bahn Trenčianska

## Informationen zur Straßenbahn und zum Obus Bratislava

Die **Straßenbahn Bratislava** ist das 1895 eröffnete meterspurige Straßenbahn-System der slowakischen Hauptstadt Bratislava und ist neben der Straßenbahn Košice eines von zwei Straßennetzen im Land. Die Straßenbahn wird vom Verkehrsunternehmen Dopravný podnik Bratislava a. s. (DPB) betrieben. Dieses ist auch für den 1941 in Betrieb genommenen Oberleitungsbus Bratislava sowie den städtischen Autobusverkehr zuständig.

### Geschichte

#### Donaumonarchie (1881/1893–1918)

Die ersten Pläne zur Errichtung einer Straßenbahn im damaligen Poszony (deutschsprachige Bezeichnung Pressburg - heute: Bratislava), das in der ungarischen Reichshälfte gelegen war, wurden 1881 vorgelegt, nachdem ein Omnibusnetz schon seit 1868 in Betrieb war. Diese sollte jedoch noch eine Pferdestraßenbahn sein und die Strecke vom Krönungshügelplatz zum Staatsbahnhof führen. Dieses Projekt wurde jedoch nicht weitergeführt.

1893 schlug der Salzburger Ingenieur *Alexander Werner* wieder eine Pferdestraßenbahn vor, änderte dann aber seinen Vorschlag auf eine elektrische Straßenbahn. Am 2. Juni 1893 erhielt er vom ungarischen Handelsministerium eine Genehmigung zu Vorbereitungsarbeiten. Die Hauptstrecke wurde am Donauufer zur Vitézgasse (heute nicht mehr existierend) in der damaligen Theresienstadt unterhalb der Burg verlängert; sie blieb bis zum Staatsbahnhof weitgehend identisch, führte aber direkt über den Promenadenplatz. Abzweigstrecken sollten nach diesem Plan zum heute nicht mehr existierenden Neustädter Bahnhof (heute Standort des Busbahnhofs Mlynské nivy) und zum Filialbahnhof (heute: Bahnhof Bratislava filiálka) führen. Daneben waren auch einige Nebenstrecken geplant, um eventuell Vororte und Industriegelände innerhalb fünf Jahren anzuschließen: So sollten die Patronenfabrik (nicht erbaut), Fabrik Dynamit-Nobel und das heutige *Račianske mýto* via Schöndorferstraße (heute Obchodná ulica) und Landstraße (heute Radlinského ulica) erschlossen werden. Die Straßenbahnwagen wurden von der Budapester Firma Ganz geliefert.

Im Juli 1893 wurde ein Vertrag zwischen dem Pressburger Magistrat und den Firmen *Lindberg und Ganz* unterzeichnet. Am 19. September 1894 wurde die Konzession zum Bau der Straßenbahn erlassen; der eigentliche Bau begann im Mai 1895. Am 27. August 1895 wurde der erste Streckenteil vom Donauufer zur Kreuzung der heutigen Straßen *Štefánikova* und *Krížkova* eröffnet. Noch im selben Jahr wurde die Strecke zum Staatsbahnhof verlängert. Diese Strecke hatte 14 Haltestellen und war 3.125 Meter lang.

Schon im nächsten Jahr wurden die Zweigstrecken zum Neustädter Bahnhof via Barossstraße (heute Štúrova) und Justilände (heute Dostojevského rad) und zum Filialbahnhof via Spitalgasse (heute Špitálska) und Kreuzgasse (heute Krížna) gebaut. Damit waren alle drei Bahnhöfe der Stadt erschlossen.

Im Jahr 1897 wurde die Firma Lindberg vom Betreiber ausgeschlossen, und die *Részvénytársaság villamos és közlekedési vállalatok számára* (Aktiengesellschaft für Elektrizität und Straßenbahn) wurde gegründet. Diese wurde im Juni 1898 von der Pozsonyi villamossági részvénytársaság (Pressburger Straßenbahn Aktiengesellschaft) genannten DPB-Vorgänger-gesellschaft abgelöst. Noch vor der Jahrhundertwende wurde auch das heutige *Račianske mýto* an das Netz angeschlossen.

Am Anfang des 20. Jahrhunderts wurden die Linien mit den Buchstaben A bis E gekennzeichnet, und es wurden Lyra-Stromabnehmer eingesetzt. Als Ersatz für die nicht ausgeführte Strecke zur Patronenfabrik entstand 1909 die Gleislose Bahn Preßburg–Eisenbrünnl zu dieser Fabrik und weiter nach *Železná studienka* (deutsch Eisenbrünnl), die bis 1915 Bestand hatte. 1910 wurde die Erweiterung zur Fabrik Dynamit-Nobel (beim heutigen Bahnhof Vinohrady) von der Landstraße aus durchgeführt und dabei auch die Verbindung zur Spitalgasse gebaut.

#### Tschechoslowakei, Erste Slowakische Republik (1918–1945/1948)

Kurz nach dem Zerfall von Österreich-Ungarn und der Entstehung der Tschechoslowakei, zu der auch die nun „Bratislava“ genannte Stadt kam, wurden die Weichen, Oberleitungen und Wagen grundlegend erneuert und ein Tarifsystem eingeführt. 1922 wurde die Pozsonyi villamossági részvénytársaság in das slowakische Bratislavská elektrická účastinárska spoločnosť (BEÚS) umbenannt. Daneben plante man in der Zwischenkriegszeit, das ganze Netz auf Normalspur umzubauen, was aber aus Geldmangel und anderen Gründen nicht geschah.

Die Straßenbahn musste seit 1927 mit dem Busverkehr konkurrieren. Schon in diesem Jahr wurde der Abzweig zum Neustädter Bahnhof, nun Bahnhof Nové Mesto, aufgelassen. Ein Jahr zuvor wurde auch die Strecke durch die Obchodná eingestellt. Das Netz wurde jedoch weiter erweitert: 1929 wurde die Straßenbahn am Donauufer zur Villa Lafranconi (7. September) und zur Svrčia ulica an der damaligen Stadtgrenze (27. September) erweitert. Am 1. Juli 1933 wurde der Kreuzgasse-Ast zum Quartier Tehelné pole an der Vajnorská-Straße im Stadtteil Nové Mesto freigegeben, der bis in die 1980er Jahre im Bereich des Filialbahnhofs eine niveaugleiche Kreuzung mit der normalspurigen Eisenbahn hatte, bevor sie aufgegeben wurde. Seit den 1930er Jahren wurden die Wagen vom tschechischen Hersteller Tatra Studénka geliefert. 1935 kaufte die BEÚS die Gesellschaft POHÉV, die den slowakischen Teil der Pressburger Bahn betrieb, spürte sie von Normalspur zur Meterspur um und änderte die Stromzufuhr von Wechselstrom zum im Rest des Netzes verwendeten Gleichstrom (550 Volt).

Nach dem Münchner Abkommen im Jahr 1938 musste der Straßenbahnverkehr nach Petržalka, das nun „Engerau im Deutschen Reich“ hieß, gestoppt werden. Ende 1942 wurde auch die Gesellschaft, die die Strecke pflegte, liquidiert. Im selben Jahr wurden die letzten noch vorhandene Lyrastromabnehmer durch Pantografen-Stromabnehmer ersetzt. Anfang 1944 wurden die Linien statt mit Buchstaben mit Nummern gekennzeichnet, was bis heute der Fall ist. Weiter wurde die Strecke von Tehelné pole weiter nach Zátišie (beim heutigen Bahnhof Nové Mesto) erweitert. In der letzten Phase des Zweiten Weltkrieges erlitt die Straßenbahn bei Kämpfen starke Schäden.

### **Tschechoslowakei (1948–90)**

Nach der Machtübernahme der KSČ in der Tschechoslowakei wurde die BEÚS nationalisiert und 1949 in die neu entstandene Gesellschaft Dopravné závody mesta Bratislava (DOZÁB, Verkehrsbetriebe der Stadt Bratislava) eingegliedert. Im selben Jahr wurden neue Wagen von Siemens und Tatra eingesetzt, die letzte eingleisige Strecke am Donauufer zweigleisig ausgebaut und bis zur heutigen Straße Vodárenská in Karlova Ves verlängert. Die Strecke entlang der Straße Vajnorská wurde 1951 nach Mierová kolónia und 1956 zum neuen Depot Jurajov dvor weiter geführt. Die Verbindung nach Petržalka wurde 1951 wiederhergestellt, 1961 aber endgültig geschlossen. Es wurden jedoch 1965 ein Ast zum Bahnhof Nové Mesto, eine kurze Verbindung zwischen den Strecken zum Bahnhof Vinohrady und zum Depot Jurajov dvor und 1966 die Strecke vom Bahnhof Vinohrady weiter nach Rača (Straße Detvianska) dem Verkehr freigegeben. Um das Jahr 1960 wurden zuerst die Wagen Tatra T2 eingesetzt; ab etwa 1965 dann auch die Wagen des Typs Tatra T3.

In den 1970er und 1980er Jahren erlebte die Straßenbahn einen erneuten Aufschwung: Neue Linien wurden gebaut und alte modernisiert, um die neu entstehende Plattenbausiedlungen gut zu erschließen. Dabei halfen auch die zwei Ölkrisen von 1973 und 1979, sich wieder auf die elektrische Traktion zu besinnen. Zuerst ging 1971 der Abschnitt nach Ružinov in Betrieb. Der Ast nach Karlova Ves wurde 1971–1975 grundsätzlich umgebaut und bis zum Ende des Stadtteils Karlova Ves ergänzt. In dieser Zeit wurden auch einige Strecken in der Altstadt verlegt und 1975 das erste Depot auf der Pribinova-Straße aufgegeben. 1979–1980 wurde der Ast zum Hauptbahnhof verlegt, wodurch die Altstadt die direkte Verbindung dorthin verlor. 1981 wurde der Straßenbahnverkehr auf der Straße Obchodná wiederhergestellt und 1983 der Tunnel unter der Burg Bratislava, bis dato ein Straßentunnel, für die Straßenbahn umgebaut. Die neue Plattenbausiedlung Dúbravka wurde 1984 bzw. 1986 durch Erweiterungen zur Straße Hanulova bzw. Quartier Pri kríži an das Netz angeschlossen. In der Zwischenzeit wurden die letzten der alten Wagen Tatra T2 außer Betrieb gesetzt. 1988 wurde der Rača-Ast zum Quartier Komisárky erweitert und 1989 der Erholungsort Zlaté piesky erschlossen, was die bis heute letzte Erweiterung war.

Die Betriebsgesellschaft DOZÁB wurde Ende 1980er Jahren zweimal reorganisiert: 1987 entstand die Konzerngesellschaft *Dopravné podniky hlavného mesta SSR Bratislavy* (etwa: Verkehrsbetriebe der Hauptstadt der Slowakischen Sozialistischen Republik Bratislava), aus der 1989 die *Dopravný podnik Bratislava, štátny podnik* entstand (Verkehrsbetrieb Bratislava, Staatsgesellschaft).

Danach konzentrierte sich man auf den Bau der ersten U-Bahn-Linie, der 1988 begann, aber kurz nach der Samtenen Revolution wieder gestoppt wurde.

### **Gegenwart (1990 bis heute)**

Die 1990er-Jahre waren durch längere Investitionspausen und allgemeine Sparmaßnahmen geprägt, weil man auf den Bau der U-Bahn hoffte, der jedoch nicht verwirklicht wurde. In dieser Zeit wurden

Wagen des Typs Tatra T6A5 angeschafft und die älteren Wagen des Typs Tatra K2 modernisiert. Zeitweilig wurden auch weitere Wagentypen wie Škoda 06T getestet. Pläne für den U-Bahn-Bau wurden 2002 aufgegeben.

### Ausbauplanung

Im November 2012 wurde ein Beschluss der Stadtregierung von Bratislava für ein neues Stadtbahnprojekt bekannt. Eine neu zu bauende Stadtbahnstrecke soll in Nord-Süd-Richtung vom Hauptbahnhof durch die Altstadt donauquerend bis in den Stadtteil Petržalka führen. 85 % der auf 420 Millionen EUR geschätzten Baukosten soll die EU zugesagt haben zu übernehmen. Die neue Strecke soll bereits im Jahr 2015 fertiggestellt sein. Zuvor war am 2. November 2011 die Strecke zum Hauptbahnhof aufgrund des mangelhaften Bauzustandes vorübergehend gesperrt worden. Sie ist auch derzeit noch außer Betrieb.

### Liniennetz

Das heute betriebene Netz umfasst 39,5 km (davon 0,79 km unterirdisch) und ist fast völlig zweigleisig ausgebaut. Es erstreckt sich ausschließlich an der linken Donauseite von Bratislava. Im Wesentlichen besteht es aus einem kleinen Netz in der Altstadt, von deren mehrere Äste abzweigen. Diese Äste verbinden die Altstadt mit dem Stadtteil Dúbravka (via Karlova Ves), Rača, dem Erholungsgebiet Zlaté piesky (via Nové Mesto, mit Abzweigen zum Bahnhof Bratislava-Nové Mesto und Stadtteil Ružinov) und mit dem Hauptbahnhof.

Das ganze Netz ist in Meterspur (1000 mm) gebaut und mit 600 V Gleichstrom elektrifiziert.

Die maximale Geschwindigkeit ist durch das Unternehmen auf 50 km/h limitiert worden, die meisten Fahrzeuge wären für 65 km/h zugelassen. Im Jahr 2013 hat die Straßenbahn 63,608 Millionen Passagiere befördert – etwa 27,6 Prozent aller im Netz der DPB beförderten Passagiere, wobei in den letzten Jahren ein Rückgang zu beobachten ist.

#### Linien:

Linie	Von	Nach
1	Hlavná stanica	Hlavná stanica
2	ŽST Nové Mesto	Hlavná stanica
3	Námestie SNP	Rača-Komisárky
4	Dúbravka-Pri kríži	Zlaté piesky
5	Dúbravka-Pri kríži	Rača-Komisárky
6	Karlova Ves	ŽST Vinohrady/Rača
8	Ružinov-Astronomická	Kamenné námestie
9	Karlova Ves	Ružinov-Astronomická

Die Linie 1 ist eine Rundlinie, die vom Hauptbahnhof über den Burgtunnel zur Brücke des SNP verkehrt und über den *Kamenné námestie* zurück zum Hauptbahnhof.

Die Linien 6 und 7 verkehren nur während den Hauptverkehrszeiten.

Am 19. März 2012 wurde die Anzahl der Linien von 14 auf 8 reduziert. Als Ausgleich für diese Reduktion wurde das Intervall verkürzt und vereinheitlicht, sodass es in den Hauptverkehrszeiten nun acht Minuten und außerhalb 15 Minuten beträgt.

### Infrastruktur

- Depots: Jurajov dvor, Krasňany, Pribinova (bis 1975)
- Wendeschleifen: Dúbravka-Pri kríži, Karlova Ves, Hlavná stanica, Rača-Komisárky, ŽST Vinohrady, Ružinov-Astronomická, Zlaté piesky, ŽST Nové Mesto

### Fahrzeugeinsatz

Heute verkehren auf den Strecken modernisierte Varianten des Tatra T3, des Gelenkwagens K2, sowie Vierachser T6A5 und neu Skoda 30T. Die meisten Fahrzeuge sind in den Stadtfarben rot-silberweiß lackiert, es existieren jedoch auch werblich lackierte oder ältere rot-cremefarbige Fahrzeuge. Der Betreiber besaß im Jahr 2014 insgesamt 284 Wagen mit einem Durchschnittsalter von rund 26,5 Jahren. Davon standen 267 in Betrieb:

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerk.
7301-7304 7602, 7610 7715, 7719"	8	4xER	T3/III.CS	CKD	1975	
7717...7736	15	4xER	T3/VL SU	CKD	1982	
7737...7846	98	4xER	T3/VII SUCS	CKD	1985-89	
7704...7718	7	4xER	T3P/Var CB3	CKD	2005-07	
7085 7101 - 7125	26	6xER-Gel	K2	CKD		
7126 - 7135	10	6xER-Gel	K2S		2007-09	
7401 - 7415	15	8xER-Gel	29T	Skoda	2015	
7501 - 7530	30	8xZR-Gel	30T	Skoda	2015	
7901 - 7958	58	4xER	T6A5	CKD	1991-97	
<b>Summe</b>	<b>267</b>					

Der **Oberleitungsbus Bratislava** ist das älteste und mit einer Netzlänge von 41,5 Kilometern zugleich größte des Landes. Das Netz wurde am 31. Juli 1941 als – nach Prag und Plzeň – dritter moderner Oberleitungsbusbetrieb in der Tschechoslowakei eröffnet und ergänzt seither die seit 1895 bestehende Straßenbahn Bratislava. Der Oberleitungsbus wird – wie auch die Straßenbahn sowie der städtische Autobusverkehr – vom kommunalen Verkehrsunternehmen Dopravný podnik Bratislava (DPB) betrieben. Unabhängig davon verkehrte in der Stadt bereits von 1909 bis 1915 die Gleislose Bahn Preßburg – Eisenbrünnl, ein früher Oberleitungsbusbetrieb der überwiegend Ausflüglern diente.

Die zusammen 14 Linien verfügen über eine kumulierte Linienlänge von 213 Kilometern und verkehren wie folgt:

<b>33</b> Kuklovská – Molecova	<b>206</b> Kramáre – AS Mlynské nivy
<b>64</b> Lovinského – Jelačičova	<b>207</b> Vojenská nemocnica – Ružová dolina
<b>201</b> Dolné hony – Hlavná stanica	<b>208</b> Cintorín Ružinov – Šulekova
<b>202</b> Dolné hony – Rajská	<b>209</b> Kramáre – Ružová dolina
<b>203</b> Koliba – Búdková	<b>210</b> Hlavná stanica – Nové SND
<b>204</b> Valašská – Rádiova	<b>211</b> Kramáre – Vojenská nemocnica
<b>205</b> Trnávka – Rajská	<b>212</b> Vojenská nemocnica – Zimný štadión

Als Besonderheit ist die am 4. September 2006 elektrifizierte Linie 33 nicht mit dem restlichen Fahrleitungsnetz verbunden. Außerdem behielt sie ihre Autobus-Liniennummer, obwohl für Oberleitungsbuslinien eigentlich Nummern im 200er-Bereich vorgesehen sind. Ähnlich die am 27. März 2012 eröffnete Linie 64, sie ersetzte einen Teil der gleichzeitig verkürzten Autobuslinie 41.

#### Fahrzeugbestand Personenverkehr Bratislava, Obus

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre
6001 - 6035	35	2x	30 Tr	Skoda/SOR	2013-15
6101 - 6115	15	2x	30 TrDG	Skoda/SOR	2014-15
6257...6297	22	2x	14 Tr 10/6	Skoda	1990-91
6306...6315	6	2x	14 Tr 10/6	Skoda	1991
6263"/93"/6304"	3	2x	14 TrM	Skoda	2004-05
6283"	1	2x	14 TrM	Skoda	2007
6301"	1	2x	14 TrM	Skoda	2009
6617...6638	21	3x-Gel	15 Tr 13/6M	Skoda	1997-2002
6701 - 6706	6	2x	25 Tr	Irisbus	2006
6801 - 6870	70	3x-Gel	31 Tr	Skoda/SOR	2013-15
<b>Summe</b>	<b>180</b>				



## Samstag 29. August: „Bratislava Obus und Straßenbahn, modern“

### PROGRAMM

- 08:15 Uhr:** Treffpunkt an der Endschleife der Obuslinien 201 und 210 am Hauptbahnhof Bratislava (wenige hundert Meter vom Hotel Mercure entfernt)
- 08:30 Uhr:** Rundfahrt mit einem Skoda-Gelenkbus der älteren Generation über das ausgedehnte Netz u.a. durch die Altstadt
- 11:00 Uhr:** Fahrtende im Depot Hrobonova; anschließend Besichtigung und Fotomöglichkeit der hier stationierten Fahrzeuge.
- 11:45 Uhr:** Ende der Besichtigung und Rückfahrt mit Linienwagen in die Innenstadt. Von der unmittelbar am Depot gelegenen Haltestelle fahren die Linien 207 (Ri. Mliekarenská) zur Innenstadt (Abfahrt 11:59 Uhr) und die Linie 64 (Ri. Jelacicova) zur Haltestelle Namesti Franza Liszta (Hotel) (Abfahrt 11:58 Uhr)

### Ende des offiziellen Tagungsprogramms

Am Nachmittag kann das restliche Obusnetz *in Eigenregie* erkundet werden.

Auch bietet sich die Möglichkeit eines Ausfluges zur TREZ (Trencianska elektrická železnica), einer elektrischen Schmalspurbahn (760 mm, 600 Volt =), welche auf einer knapp fünf Kilometer langen Strecke den Bahnhof Trencianska Teplá an der Hauptstrecke Bratislava – Hohe Tatra mit dem Kurbad Trencianske Teplice verbindet. Es existieren noch drei in den frühen 1950er Jahren gebaute vierachsige Triebwagen. Der Planverkehr ist vor einigen Jahren auf Busse umgestellt worden, es wird aber ein Museumsbetrieb durchgeführt, der an Wochenenden im Juli und August vier Fahrtenpaare vorsieht. Die Bahn liegt etwa 130 km von Bratislava entfernt.

### Es bestehen folgende Fahrmöglichkeiten:

Bratislava Hbf	ab	11:55 Uhr	13:55 Uhr	
Trencianska Teplá	an	13:32 Uhr	15:32 Uhr	
Trencianska Teplá	ab	14:00 Uhr	16:00 Uhr	18:00 Uhr
Trencianska Teplice	an	14:18 Uhr	16:18 Uhr	18:18 Uhr
Trencianska Teplice	ab	15:00 Uhr	17:00 Uhr	19:40 Uhr
Trencianska Teplá	an	15:18 Uhr	17:18 Uhr	19:58 Uhr
Trencianska Tepla	ab		18:27 Uhr	20:27 Uhr
Bratislava Hbf	an		20:05 Uhr	22:05 Uhr

Der gleiche Fahrplan gilt Samstag und Sonntag.

Zwischen beiden Orten verkehrt im Normalverkehr die Buslinie 309408 etwa im Stundentakt, so dass auch hiermit eine Fortbewegung vor Ort möglich ist!

Der Fahrpreis bei TREZ beträgt 50 Cent (!) pro Strecke, der Zugfahrpreis ab Bratislava für Hin- und Rückfahrt ca. 15 Euro.

### Hinweis für die für das Abschiedessen angemeldeten Teilnehmer:

**ab 19:00 Uhr:** Es ist reserviert im Bratislava Flag Ship Restaurant  
Námestie SNP č. 8  
811 02 Bratislava

zu erreichen mit SL 2/3/4/8/9 (Haltestelle Námestie SNP) bzw. SL5 (Postova).

Jeder zahlt selbst und bestellt normal von der Karte.



**Einladung zur Mitgliederversammlung**  
**am Montag, 24. August 2015, 19.30 Uhr**  
**im ibis-Hotel Wien-Mariahilf (Tagungsraum wird ausgeschildert)**  
**Mariahilfer Gürtel 22 - 24 – 1060 Wien / Österreich**  
(zentral gelegen, 1 Haltestelle vom Wiener Westbahnhof entfernt)

**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
7. Bericht der Kassenprüfer (§ 13)
8. Aussprache
9. Entlastung des Vorstandes
10. Festlegung des Mitgliedsbeitrages 2015
11. Satzungsänderungen bzw. Zweckänderung, zur Erlangung der Gemeinnützigkeit  
(detaillierte Informationen ergingen dazu bereits im Vorjahr,  
ggf. folgen weitere Informationen hierzu rechtzeitig)
12. Informationen zur Jubiläums-Tagung 2016 im Ruhrgebiet
13. Festlegung des Tagungstermins 2016
14. Festlegung des Tagungsortes 2017
15. Bericht zur Situation unseres Bildarchivs
16. Anträge
17. Verschiedenes
18. Mitteilungen zum Tagungsprogramm

***Zu Punkt 11: Wir verteilen im Vorjahr die Satzung von 2003 mit den beabsichtigten Änderungen***

***Zu Punkt 16: Anträge mit Erläuterung bitte bis 10. August 2015 an den Vorsitzenden einreichen.***

**Jubiläums-Tagung 2016: Ruhrgebiet in der Zeit vom ..... bis .....**

**Tagung 2017: .....**

*Hinweis: bitte beachten Sie den Antrag des Vorstands auf drei Satzungsänderungen,  
datiert vom 7. August 2015, danke – kommt unter TOP 11.*

**Notizen:**

**Notizen:**

## **Liebe Tagungsteilnehmer,**

wie in jedem Jahr, so geht auch unsere VDVA-Jahrestagung 2015 viel zu schnell dem Ende entgegen!

Wir hoffen, dass alle Tagungsteilnehmer mit den Fahrten und Exkursionen zufrieden waren (falls nicht, sagen Sie es bitte uns - nur dann können wir künftig Änderungen berücksichtigen) und das erlebt haben, was Sie sich erhofft hatten.

Ein besonderer Dank der ganzen Gruppe geht in diesem Jahr zunächst an den Vereine VEF in Wien mit seiner Straßenbahngruppe "Rent a Bim", an seinen Leiter Martin Mannsbart, an unseren Organisator und Kollegen Ing. Josef Sabor sowie an Herrn Ing. Harald Baminger, aber auch an alle Aktiven, Fahrpersonale und Helfer.

Danke auch dem Leiter des Eisenbahnmuseums Schwechat, Herrn Franz Kamper und seiner Mannschaft.

Wir bedanken uns ebenso bei Herrn Direktor Dipl.Ing. Günter Steinbauer von den Wiener Linien für die Gästekarte, das in die Hauptwerkstätte "umgeleitete" Buffet und die „wohlwollende Unterstützung“ unserer Tagung im Bereich der Wiener Linien. Herzlichen Dank auch an den Museumsleiter der neuen "Remise" , Herrn Hans Baierl, dem Leiter der Hauptwerkstätte der Wiener Linien, Herrn Ing. Hauenschild und die dortigen Kollegen, an DI Peter Andreisitz, der uns die Besichtigungen der U-Bahn-Betriebshöfe und Bahnhof Favoriten ermöglichte und auch im Bahnhof WLW die Führungen durchführte sowie die beiden Mitarbeiter, Oberwerkmeister Hauser im Betriebshof Michelbeuern und Herr Zuschrott im Bahnhof Favoriten.

Dieses Jahr waren doch recht viele Personen bei den Vorbereitungen beteiligt. Daher weiterer Dank an Frau Gertrude Ettinger von Stern & Hafferl sowie alle beteiligten Personale - dort brauchten wir eigentlich gar keine Wünsche zu äußern, es läuft auch so ....! Danke an Herrn DI Ronald Durstmüller mit seiner Mannschaft bei der Liliputbahn im Wiener Prater und an Herrn Dr. Peter Standenat vom Mödlinger Stadtverkehrsmuseum mit der sehr interessanten Ausstellung "Eine Fahrt mit dem 360er".

Dank auch an die Wiener Lokalbahn, speziell Herrn DI Wolfgang Simetsberger und die Personale, ebenso an den Verein und das Personal vom ÖOM, dem Österreichischen Omnibus-Museum, mit deren Oldtimern wir das Programm auf der Straße ergänzt haben.

In Bratislava gilt unser Danke schön dem Verkehrsbetrieb Dopravny podnik Bratislava, a.s. sowie dem tschechischen Freund von Lars, dem Petr Vavrecka aus Ostrava, der uns das zweitägige Programm vorbereitet hat.

Ich danke sehr den VDVA-Kollegen Lars Richter, der auch die Funktion des Reiseleiters übernommen hat, assistiert von Peter Bell und Walter Vögele. Axel Reuther hat, wie auch in den Vorjahren, ebenso aktiv mitgewirkt und die Redaktion dieses umfangreichen Programmheftes übernommen - vielen, vielen Dank Euch allen!

Auch Ihnen allen einen Dank für Ihre Teilnahme an der diesjährigen Tagung.

Ihnen allen eine reibungslose Heimreise, ebenso viel Vergnügen bei Ihrer Foto-Bearbeitung ...

**Gern würden wir Sie und auch weitere Gäste im kommenden Jahr anlässlich unserer Jubiläums-Tagung "60 Jahre VDVA" im Ruhrgebiet wieder begrüßen!**