

VERBAND DEUTSCHER VERKEHRS-AMATEURE e.V.



69. VDVA-TAGUNG

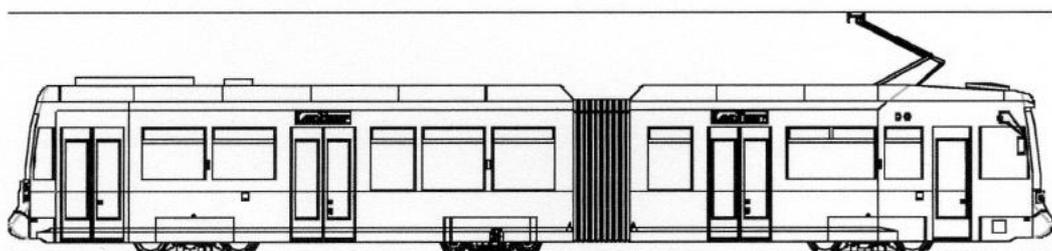
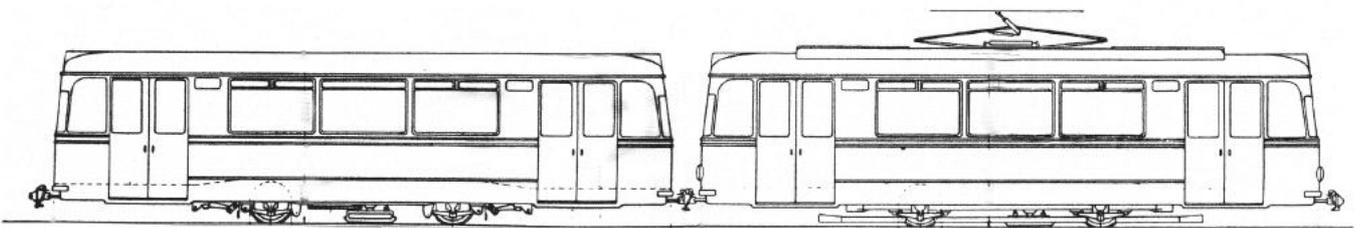
18. bis 25. August 2018

3 x Sachsen

**Sachsen, Sachsen-Anhalt,
Niedersachsen**

Vortagung 17. August 2018

Nachtagung 26. August 2018



.. zu guter Letzt

..... gleich vorneweg zuerst

- **..... auch der VDVA ist Diesel geschädigt:**
zunächst erhielten wir von der Autostadt in Wolfsburg keine Bestätigung für die angefragte "Panoramafahrt" durch das VW-Werk in Wolfsburg, dann kurz vor Programm-Aussendung erhielten wir eine Zusage, die nach Erstellung der Rechnungen widerrufen wurde mit der Aussage im VW-Werk würden jeden Montag "Schließtage" gefahren, so auch am 27. August
..... daraufhin mussten wir rund 20 Teilnehmer informieren, diesen Programmpunkt sowie die Busfahrt in Braunschweig und das dortige Hotel stornieren - was wiederum zu weiteren Komplikationen führte
- **..... das neue Datenschutzgesetz betrifft auch uns**
zunächst in der Art, dass wir das sonst hier aufgeführte Teilnehmer-Verzeichnis nunmehr als Einlageblatt mitliefern. **Diese Daten unterliegen dem Datenschutz und dürften nicht weitergegeben werden!**

Wir haben uns zu diesem (umständlicheren) Schritt entschlossen, weil wir ohne diese Daten das Programmheft den Personalen als "Danke schön" überreichen können
- **..... Abbildungen der Hotels unterliegen dem jeweiligen Copyright der Hotelgruppe,** die Lagepläne / Skizzen von Google etc. Darauf wurden wir vom Hotel in Magdeburg hingewiesen, man müsse sich erst bei höherer Stelle die Zustimmung beschaffen. Wir verzichten daher auf solche Abbildungen
- **..... Essen und Trinken in den Fahrzeugen ist in Magdeburg verboten,** obwohl der uns vorliegende Mietvertrag nichts davon aussagt! Leider bekommen wir in Magdeburg auch keine Getränke für die Fahrt geliefert
- **..... die Elbe führt Niedrigstwasser** (heute am 3. August nur noch 54 cm an der Strombrücke) mit fallender Tendenz! Derzeit wird statt der "Großen Acht" eine "kleine Acht" gefahren, der Startpunkt ist sehr unglücklich erreichbar in den Norden verlegt. Wir bemühen uns um einen entsprechenden Zubringer, sollte die Situation anhalten (wir können jedoch noch nichts versprechen)

***Dieses Programmheft gehört dem Tagungs-Teilnehmer
mit der Nummer***

Inhalt:

Tagungsteilnehmer, alphabetisch (nur für die Teilnehmer als Beilage)	
Aktuelle Vorbemerkungen	2
Inhaltsverzeichnis	3
Begrüßung	4
Allgemeine Hinweise zur Organisation Einiges ist wichtig...	5
Hinweise zu den Fahrkarten in den Städten	5
Unsere Hotels	7

Vortagung

Programm am Freitag, 17. August:	8
Informationen zur Firma Heiterblick und IFTEC	8

Haupttagung

Programm am Samstag, 18. August	10
Informationen zur Straßenbahn Halle und zum Straßenbahnmuseum	10
Programm am Sonntag, 19. August:	16
Informationen zur Straßenbahn Leipzig und zur Parkbahn Leipzig	16
Programm am Montag 20. August:	21
Informationen zur Straßenbahn Naumburg	22
Programm am Dienstag, 21. August:	27
Informationen zur Straßenbahn Dessau und zu den Wörlitzer Gärten	29
Programm am Mittwoch, 22. August:	32
Informationen zur Harzer Schmalspurbahn	33
Programm am Donnerstag, 23. August:	36
Informationen zur Straßenbahn Nordhausen	37
Programm am Freitag, 24. August	39
Information zu Straßenbahn Halberstadt und zum Museumswagen Staßfurt	40
Programm am Samstag, 25. August:	43
Informationen zur Straßenbahn Magdeburg	44
Informationen zum Abschiedsessen	44
Informationen zum Wasserstraßenkreuz	49

Nachtagung

Programm am Sonntag, 26. August:	50
Informationen zur Straßenbahn Braunschweig	51
Einladung zur Mitgliederversammlung	54
Raum für Notizen	55
Abschluss, Danksagungen	56

Anlagen:

- Lagepläne der Restaurants für Abschiedsessen und Weg zur Anlegestelle Petriförder Magdeburg.
- Netzpläne der besuchten Verkehrsbetriebe (Stand 2014)

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

Zusätzlich erhalten Sie die Streckenpläne in Farbe in A4 als Beilage, um darauf den Fahrtverlauf und Fotostellen einzutragen. Diese Pläne hat uns Herr Schwandl gestattet, dem letzten Deutschland-Tram-Atlas zu entnehmen – leider fehlte ihm aufgrund eines Auslandsaufenthaltes die Zeit, für die besuchten Betriebe entsprechende Korrekturen durchzuführen. Herzlichen Dank an Herrn Schwandl.

Die Fotos stammen entweder von den oben genannten Webseiten oder aus der Sammlung von Axel Reuther.

Liebe Tagungsteilnehmer,

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

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

- Mit dem Programmheft erhalten Sie mehrere Farbkopien mit allen Liniennetzplänen.
- Die Tagung wurde mit Hilfe von Jens Winnig vorbereitet, der aufgrund der räumlichen Nähe die Planung für Halle/Saale *], Naumburg *], alle HSB-Fahrten, Nordhausen, Halberstadt, Magdeburg *] und Braunschweig durchführte. *] Ihm zur Seite steht Jürgen Puchert aus Magdeburg, der gleich die Verbindung zu drei Betrieben hergestellt hat.

Ich habe ihm Dessau schon abgenommen, bin zugleich zuständig für die Besuche bei HeiterBlick und IFTEC sowie für die Programme in Leipzig und Dessau.

- Aufgrund der großen Teilnehmerzahl von 57 Teilnehmern insgesamt werden wohl an die 40 Fotografen bei den Fotohalten das "Objekt der Begierde" aufnehmen wollen. **Wir bilden deshalb 2 Fotogruppen** (Leitung **Walter Vögele**, unterstützt von Peter Bell, 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 einer **ganz besonderen Disziplin** aller Beteiligten. Bitte nicht von der Rückseite den anderen Fotografen im Bild stehen, das gibt Unmut
- Auf den Namensschildern gibt es farbige Punkte (blau, rot, grün und gelb). Hinweise zur Aufteilung der Gruppe finden Sie gelegentlich bei den Programmpunkten, soweit eine Teilung angesagt ist - allerdings auch in der Art, dass wir zweimal zwei Gruppen bilden (nach Teilnehmernummern).

In den Vorjahren haben wir mit den örtlichen AHN-Vereinen sehr gute Erfahrungen gemacht, sie haben uns meist hervorragend geholfen und unterstützt. Leider waren dieses Jahr die Vorbereitungen über einige der AHN-Vereine nicht so konstruktiv und harmonisch. Termine wurden (weit) überschritten, so dass die Planung selbst Anfang Mai immer noch nicht abgeschlossen war - ja, es fehlten auch noch Preise und weitere Details.

Dennoch sagen wir allen Beteiligten unseren herzlichen Dank, seien sie im Fahrdienst oder in der Werkstatt als auch "hinter den Kulissen".

Ihnen allen wünschen wir eine erlebnisreiche und abwechslungsreiche und hoffentlich nicht zu stressige VDVA-Jahrestagung 2018.

Ralf Hafke

Bitte beachten:

Wir haben versucht, den Ablauf mit großer Sorgfalt vorzubereiten 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 Organisations- bzw. Reiseleitung wird mögliche Änderungen 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.

Hinweise zu den Fahrkarten vor Ort:

Wer in den Intercity-Hotels in Leipzig, Magdeburg und Braunschweig übernachtet, kann mit seinem Zimmerausweis die öffentlichen Verkehrsmittel der jeweiligen Städte für die gebuchten Tage kostenlos benutzen. Wer in anderen Unterkünften übernachtet, kümmert sich um die Fahrkarte in den genannten Städten bitte individuell. Für die Tage 18. (Ausflug nach Halle) und 20. August (Ausflug nach Naumburg) reisen wir mit Tageskarten des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes für jeweils maximal fünf Personen. *Sie gelten ab Entwertung 24 Stunden. Ein Namenseintrag ist nicht notwendig.* Am 19. und 25. August bewegen wir uns nur innerhalb der Städte Leipzig bzw. Magdeburg, für Gäste der Intercity-Hotels sind keine besonderen Fahrausweise notwendig.

Vom 21. bis 24. August werden **Ländertickets der DB** benutzt. Diese gelten **jeweils ab 9 Uhr** in den Bundesländern Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen in Zügen des Regionalverkehrs. Auch sie sind für jeweils fünf Personen ausgestellt. Hierbei **sind aber die Namen der Benutzer auf den Fahrkarten einzutragen**, so dass die **Teilnehmer/Reisenden auf eine Fahrkarte für alle damit unternommenen Fahrten zusammenbleiben müssen**. An allen Tagen gibt es am Abend mehrere Möglichkeiten der Weiterreise bzw. Rückreise. ***Es muss daher schon am Morgen abgesprochen werden, wer dann mit wem wann fährt. Eine kurzfristige Änderung ist nicht möglich.***

In Dessau gilt unser Tagungsausweis für Fahrten Bahnhof - Stadt - Betriebshof und zurück.

Wir bemühen uns, für den 26.08. um einen Gruppenfahrchein von Magdeburg nach Braunschweig.

Die Organisationsleitung ist erreichbar: Rolf Hafke 
die Reiseleitung wird gebildet von Walter Vögele 
und Peter Bell 

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

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

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 mit bis zu 55 gleichzeitigen Teilnehmern doch eine große Teilnehmergruppe. 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 versehen. Wir haben versucht, vier möglichst gleich große Gruppen zu bilden, meistens werden zwei Gruppen wohl vereint geführt. Sollte eine Aufteilung der Gesamtgruppe, z. B. bei Besichtigungen (HeiterBlick und IFTEC) 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 Gast, auch wenn wir für die Fahrten bzw. Sonderfahrten bezahlen! Daher bitte auch so verhalten, dass wir bzw. andere Gruppen 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 (leider in MD nicht möglich!).

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

- Leider können gut 40 Fotografen nicht immer Platz im ersten Wagen finden. Daher bitte zumindest die langsam Gehenden 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 treten und ggf. der Verschiebung der Fotolinie folgen. Anderen "im Bild stehen" ist nicht wirklich kooperativ - und führt häufig zu Auseinandersetzungen!
- Bei den Digital-Kameras kann man meistens auch durch den Sucher schauen! Die Fotolinie ist für uns die Position der "Linse", wer eine Digitalkamera vorm Körper hält, bitte entsprechend zurücktreten. Ellbogen bitte an den Oberkörper nehmen! Bitte möglichst keine Handys verwenden - auch Tablets sind nicht geeignet, sie benötigen zu viel Platz. In der Gruppe sind immer noch Kameras das Gebräuchlichste
- Wenn Sie nicht fotografieren, bitte im Wagen bleiben oder hinter der Fotolinie stehen (bitte nicht im Bild!). Wer während Fotohalten aus dem Beiwagen aussteigt, bitte gleich gut "drei Meter nach rechts aus dem Bild" entschwinden, danke. 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 bei Sonderfahrten **vorne die erste Sitzreihe freihalten**, damit die Kommunikation der Reiseleitung mit dem Personal und während der Fahrt nicht die Aussicht nach vorne blockieren.

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

UNSERE HOTELS

Hinweis: In unseren Bestätigungen bzw. Rechnungen ist, der Macht der Gewohnheit folgend, der Hotelname IBIS angegeben worden. Auf der diesjährigen Tagung übernachten wir jedoch in den Intercity-Hotels der Steigenberger-Gruppe. Diese liegen jeweils in unmittelbarer Nähe der jeweiligen Hauptbahnhöfe. **Als Besonderheit gilt der Zimmerausweis in der jeweiligen Stadt für den Zeitraum des Aufenthalts als Netzkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel.**

Leipzig (Vortagung und Haupttagung)

Intercity-Hotel Leipzig

Tröndlinring 2, von der Halle des Hauptbahnhofs nach rechts in ca. 300 Metern
04105 Leipzig

+49 (0) 341 308 661-0

Das IntercityHotel Leipzig ist der ideale Startpunkt für Stadterkundungen in und rund um Leipzig. Direkt am Hauptbahnhof gelegen garantiert das Hotel unter anderem kurze Wege in die City. In verkehrsgünstiger Lage und mit allen wichtigen Verkehrsanbindungen vor der Tür sind Sie im Hotel in Leipzig mitten im Geschehen untergebracht.

Ausstattung: Föhn in jedem Bad,
im Zimmer: Klimaanlage, kostenloses WLAN, Minibar (auch zum Einstellen von Getränken für den nächsten Tag geeignet), TV-Gerät

Magdeburg (Haupttagung)

Intercity-Hotel Magdeburg

Bahnhofstraße 69, von der Halle des Hauptbahnhofs nach rechts in ca. 300 Metern
39104 Magdeburg

+49 (0) 391 5962-0

Das IntercityHotel Magdeburg ist der ideale Startpunkt für Stadterkundungen in und rund um Magdeburg. Direkt am Hauptbahnhof gelegen garantiert das Hotel, unter anderem, kurze Wege in die City. In verkehrsgünstiger Lage und mit allen wichtigen Verkehrsanbindungen vor der Tür sind Sie im Hotel in Magdeburg mitten im Geschehen untergebracht.

Ausstattung: Föhn in jedem Bad,
im Zimmer: Klimaanlage, kostenloses WLAN, Minibar (auch zum Einstellen von Getränken für den nächsten Tag geeignet), TV-Gerät

Braunschweig (Nachttagung)

Intercity-Hotel Braunschweig

Willy-Brandt-Platz 3, von der Halle des Hauptbahnhofs nach rechts in ca. 300 Metern
38102 Braunschweig

+49 (0) 531 12904-0

Ausstattung: Föhn in jedem Bad
im Zimmer: Klimaanlage, kostenloses WLAN, Minibar (auch zum Einstellen von Getränken für den nächsten Tag geeignet), TV-Gerät

VORTAGUNG

Freitag, 17. August: Anreise nach Leipzig

Für die angemeldeten Teilnehmer: Werksbesichtigung der Heiterblick GmbH

13.45 Uhr: Treffpunkt an der Straßenbahn-Haltestelle vor dem Hauptbahnhof, Gleis 4

13:59 Uhr: Abfahrt Linie 14 Richtung Plagwitz, S-Bahnhof

14:35 Uhr: Ankunft Linie 14 am S-Bahnhof, Plagwitz (Endstation)

Fußweg zum Eingangstor der Firma Heiterblick GmbH, Spinnereistr. 13
im Industriegebiet Plagwitz (ca. 850 m, 10 Minuten)

15:00 Uhr – Besichtigung der Produktionsanlagen für Schienenfahrzeuge

16:30 Uhr:

16:45 Uhr: Rückweg zur Straßenbahn-Endstation Plagwitz, S-Bahnhof

17:00 Uhr: Beginn der Rundfahrt mit dem „Gläsernen Zug“ (Tw 1700/1800 + Bw 700).

Fahrtroute: Plagwitz, Endstelle – Felsenkeller – Angerbrücke – Waldplatz –
Westplatz – Neues Rathaus – Karl-Liebknecht-Str. – Richard-Lehmann-Str. –
Schlachthofbrücke – Naunhofer Str. (wenden über Schleife) – Philipp-Rosenthal-
Str. – Bayrischer Platz – Augustusplatz – Goedelerring – Zoo – Menckestr. –
Viertelsweg (Wenden über Gleisdreieck) – Waldstr. – Waldplatz – Goedelerring
– Hauptbahnhof (Kurt-Schumacher-Str.)

Wir erhalten einen ersten Überblick über die Stadt und den Straßenbahnbetrieb
sowie die eingesetzten Fahrzeuge. Ein Stadtführer vermittelt uns interessante In-
formationen zur Stadt und ihrer Geschichte.

18:30 Uhr: Ende der Rundfahrt am Hauptbahnhof (Kurt-Schumacher-Str.)

Anschließend Freizeit. Weitere Erkundungen des großen Leipziger Straßenbahnnetzes sind
mit dem Zimmerausweis des Intercity-Hotels möglich, der als Fahrausweis in der Stadtzone
Leipzig gilt. ES lohnt auch der Besuch der Leipziger Innenstadt mit ihrem großen gastronomi-
schen Angebot.



Ein Produkt von Heiterblick: Vamos Bielefeld



„Gläserner Leipziger“ Trieb- und Beiwagen

Informationen zur HeiterBlick GmbH und IFTEC GmbH

Die **HeiterBlick GmbH** produziert in Leipzig Straßenbahn- und Stadtbahn-Fahrzeuge mit Drehgestell-
technik und leistet Umbaudienstleistungen und die Komponentenfertigung (z. B. Fahrwerksbau) für
Schienenfahrzeuge.

Geschichte

Im Februar 2003 entschieden die *Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH* (LVB), hausintern zwei Prototypen
eines kostengünstigen Straßenbahn-Triebwagens zu bauen. Nach der Erprobung der *Leoliner* genann-
ten Triebwagen durch den Bereich Sonderfahrzeugbau der ehemaligen *Leipziger Fahrzeugservice-*

Betriebe GmbH (LFB), heute *IFTEC GmbH & Co. KG*, bestellten die LVB 30 weitere Triebwagen, außerdem die Halberstädter Verkehrs-GmbH (HVG) fünf angepasste Triebwagen. Für deren Bau wurde am 6. Juli 2004 eigens das Unternehmen *LEOLINER Fahrzeug-Bau Leipzig GmbH* (FBL) als 100-prozentiges Tochterunternehmen der *Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH* gegründet.

Nachdem das Unternehmen Siemens, das zu 50 % an den LFB beteiligt ist, ablehnte – unter anderem bedingt durch eigene Probleme mit der Combino-Baureihe und weil die Produktionsverlagerung in die Prager ČKD Tatra von den LVB abgelehnt wurde, wurden am 1. Januar 2006 51 % der FBL-Anteile an die damalige *KIROW Leipzig KE Kranbau Eberswalde AG* (heute *Kirow Ardelt GmbH*) verkauft. Am 23. Dezember 2010 wurde die Privatisierung abgeschlossen, indem Kirow sämtliche Anteile an der Gesellschaft übernahm.

Betriebsstätten und Name

Die Produktionsstätten der *HeiterBlick GmbH* befinden sich auf dem KIROW-Gelände im Leipziger Ortsteil Neulindenau unweit der Leipziger Baumwollspinnerei. Die Abnahme der Straßenbahnwagen und einige Zwischenschritte der Endausrüstung der Leoliner-Fahrzeuge fanden im ehemaligen LVB-Straßenbahnhof Leutzsch statt.

Zum 1. Oktober 2007 wurde die FBL in *HeiterBlick GmbH* umbenannt, um sich neu am Markt zu positionieren. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 7. November 2007. Der Name *HeiterBlick* steht dabei für die Herkunft der Gesellschaft: Im Sommer 1926 wurde im Leipziger Stadtteil Heiterblick auf dem Gelände einer ehemaligen Flugzeugwerft die Straßenbahn-Hauptwerkstatt der Leipziger Verkehrsbetriebe eröffnet, damals die größte Werkstatt für Reparatur und Wartung von Straßenbahnfahrzeugen in Europa. Bereits in den 1950er Jahren baute man in der Hauptwerkstatt Heiterblick Straßenbahnwagen. Bis heute werden durch die dort ansässige *IFTEC GmbH & Co. KG* auf dem Gelände in Heiterblick Hauptuntersuchungen, Generalreparaturen und Unfallinstandsetzungen an Straßenbahnwagen durchgeführt.

Folgende Fahrzeuge und Fahrwerke wurden bisher hergestellt bzw. entwickelt:

- Der Niederflur-Gelenktriebwagen Leoliner wurde bisher 55 mal gefertigt (50 Fahrzeuge für die Leipziger Verkehrsbetriebe und fünf Fahrzeuge für die Halberstädter Verkehrs-GmbH).
- Als Subunternehmer der Inekon Trams a. s. (Tschechien) fertigte HeiterBlick 36 Triebdrehgestelle in der Spurweite von 1009 Millimetern für einen Modernisierungsauftrag in Sofia (Bulgarien).
- Der Triebfahrzeugtyp CityRider (Weiterentwicklung des Leoliner), und eine Neuentwicklung, Vamos genannt, mit einem Niederfluranteil von fast 95 % befanden sich danach in der technischen Planungsphase. Der Vamos sollte auf eigene Kosten des Unternehmens gebaut werden, und Mitte/Ende 2009 ein Prototyp in Betrieb gehen. Nach der Auftragserteilung der Fahrzeuge für Bielefeld wurde das Vorhaben zunächst zurückgestellt.
- Für die Montreux-Berner Oberland-Bahn wurde 2008/2009 der Rohbau eines Fahrzeuges gefertigt.
- Für die Pöstlingbergbahn Linz (Österreich) erfolgte 2009/2010 die umfangreiche Modernisierung von drei historischen Fahrzeugen gemeinsam im Konsortium mit Vossloh-Kiepe Austria (VKA) und der Raility AG Biel-Bienne (Schweiz), einer 50-%igen Tochter der HeiterBlick GmbH. Hier lieferte HeiterBlick die neuen Fahrwerke und übernahm die Elektromontage sowie große Teile des Innenausbaus.
- Im Januar 2009 bestellte die moBiel GmbH (Stadtwerke Bielefeld Gruppe) 16 Fahrzeuge vom Typ GTZ8-B Vamos, die HeiterBlick gemeinsam im Konsortium mit Vossloh Kiepe herstellte. Im Dezember 2017 bestellten die Stadtwerke Bielefeld 24 weitere Vamos-Triebzüge. Sie sollen zwischen Anfang 2020 und Ende 2022 ausgeliefert werden.
- Im April 2011 gewann Vossloh Kiepe als Konsortialführer (mit Alstom für Drehgestelle) den Auftrag, 50 Stadtbahnwagen TW 3000 für die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe zu liefern. HeiterBlick fertigt als Subunternehmen die Wagenkästen. Das erste Fahrzeug wurde am 15. November 2013 ausgeliefert, nach anfänglichen Qualitätsmängeln konnte ab März 2015 der Einsatz im Liniendienst beginnen. Insgesamt ist die Anschaffung von 146 Fahrzeugen vereinbart.

HAUPTTAGUNG

Samstag 18. August: „Halle an der Saale – Straßenbahn und Museum“

ab 07.00 Uhr: Frühstück.

PROGRAMM

08:30 Uhr: Treffpunkt in der Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs vor dem Zugang zur Tunnelhaltestelle der S-Bahn (neben Gleis 6, westlicher Zugang von der Kurt-Schumacher-Straße)

08:49 Uhr: Fahrt mit Regionalexpress in Richtung Erfurt bis Bad Dürrenberg
Abfahrt der RE 17 – Zug 74504, planmäßig von Gleis10

09:15 Uhr: Ankunft in Bad Dürrenberg

Kurzer Fußweg zur Straßenbahn-Endstation in Bad Dürrenberg

09:22 Uhr: Abfahrt des Sonderzuges (MGT-K) in Bad Dürrenberg

Fahrtroute: Bad Dürrenberg – Leuna – Leunaweg – Merseburg Süd – Leunaweg – Merseburg – Ammendorf – Btf. Rosengarten (nur Durchfahrt) – Damaschkestr. - Halle Hbf – Riebeckpl. – Am Steintor – Berliner Brücke

11:45 Uhr: Zustiegmöglichkeit Halle Hbf. Bahnsteig C

12:10 Uhr: Ankunft Betriebshof Freimfelder Straße (Zugwechsel)

12:40 Uhr: Abfahrt des Sonderzuges (Tatra T4D/C-Großzug)

Fahrtroute: Btf. Freimfelder Str. – Halle Hbf – Am Steintor – Frohe Zukunft – Am Steintor – Riebeckpl. – Franckep. – Glauchaer Pl. – Saline – Rennbahnkreuz – Soltauer Str. – Rennbahnkreuz – Saline – Hallmarkt – Marktplatz – Reileck – Burg Giebichenstein

15:15 Uhr: Ankunft Depot Seebener Str.

Erfrischungspause - Führung durch das Museum oder Erkundung auf eigene Faust.

~ 16:00 Uhr: „Kennenlernessen“ in Form eines rustikalen Buffets mit Grillspezialitäten und Salaten sowie 2 Freigetränken (Getränkebons werden ausgegeben)

ca. Rundfahrt mit Museumszug (Tw 523 + Bw 328)

18:00 Uhr: Eine kleine Rundfahrt mit der Museumsgarnitur auf Umwegen zum Hauptbahnhof, damit wir nicht auf Linienzüge angewiesen sind (Ankunft ca. 19:00 Uhr).

Züge Halle (Saale) Hbf – Leipzig Hbf:

Halle (Saale) Hbf ab: 19:15 Uhr; 19:51 Uhr; 20:15 Uhr; 20:51 Uhr usw.

Leipzig Hbf an: 19:38 Uhr; 20:28 Uhr; 20:38 Uhr; 21:28 Uhr usw.

Informationen zur Straßenbahn Halle

Die **Straßenbahn Halle (Saale)** ist das größte Straßenbahnsystem in Sachsen-Anhalt. Die gesamte Streckenlänge in Halle zuzüglich der Überlandstraßenbahn nach Bad Dürrenberg beträgt 87,6 Kilometer und ist damit eines der längsten Meterspur-Straßenbahnnetze in Deutschland. Es bildet traditionell das Rückgrat des lokalen öffentlichen Personennahverkehrs.

Das Netz geht auf die 1882 eröffnete Pferdebahn zurück, die 1891 elektrifiziert und erweitert wurde. Die Straßenbahn Halle war der erste deutsche Straßenbahnbetrieb, der netzweit mit Fahrdrabt und Rollenstromabnehmer betrieben wurde. Seit 1930 gibt es diverse Omnibuslinien. Nach 1998 wurde das Streckennetz wiederum erheblich erweitert, indem der dicht besiedelte Stadtteil Halle-Neustadt mit der Straßenbahn erschlossen wurde. Aktuell verkehren 11 Tages- und 7 Nachtlinien.

Betreiberin der Straßenbahn ist die Hallesche Verkehrs-AG, kurz SWH.HAVAG, eine Tochtergesellschaft der in kommunalem Besitz befindlichen Stadtwerke Halle GmbH.

Geschichte

Die Anfänge bis zum Zweiten Weltkrieg

1878 wurde als Vorläufer zur Pferdestraßenbahn eine Pferdeomnibuslinie vom Markt über Giebichenstein nach Trotha eröffnet. Ab dem 15. Oktober 1882 fuhren auf der Strecke Hauptbahnhof – Markt – Geiststraße – Mühlweg – Giebichenstein – Trotha (heutige Seebener Straße) die ersten Pferdebahnen durch die Saalestadt, damals noch unter dem Namen *Hallesche Straßenbahn-AG* („Rote Bahn“). Die Endstelle Trotha befand sich am heutigen Hintereingang des Halleschen Bergzoos vor der damaligen Saalchlossbrauerei. Im August 1889 nahm mit der *Stadtbahn Halle* („Grüne Bahn“) eine zweite Gesellschaft den Pferdebahnbetrieb auf. Dabei erhielten die heutige Magdeburger Straße, Große Steinstraße, Franckeplatz, Steinweg und die heutige Merseburger Straße eine Anbindung an die Pferdestraßenbahn.

1890 begann die AEG, die die Stadtbahn Halle erworben hatte (AEG Stadtbahn Halle), mit der Elektrifizierung ihres Streckennetzes. Der elektrische Betrieb begann am 24. April 1891. Es war die erste deutsche Straßenbahn mit Fahrdraht und Rollenstromabnehmer, die von Anfang an für kommerziellen Betrieb gebaut worden war. Durch den hohen Konkurrenzdruck war auch die Hallesche Straßenbahn-AG gezwungen, ihre Strecken zu elektrifizieren, musste aber lange Zeit mit dem Physikalischen Institut der Universität kämpfen, das sich in der Nähe einer Trasse befand. Die dortigen Wissenschaftler befürchteten, dass „der von den Schienen entweichende und sich mit dem Erdmagnetismus verbindende Rückstrom die feinen, außerordentlich empfindlichen magnetischen Instrumente des Institutes so beeinträchtigen würde“. Vom 7. Mai 1899 bis 23. August 1902 wurde ein gemischter Betrieb mit Akku- und Oberleitungs-Triebwagen durchgeführt. Zahlreiche neue Strecken wurden von beiden Gesellschaften in den Folgejahren gebaut. Unter anderem wurden der Bahnhof Trotha, Böllberg, Kröllwitz und Reideburg an das Straßenbahnnetz angeschlossen.

Am 15. März 1902 nahm die der AEG gehörende elektrische „Fernbahn Halle–Merseburg“ von Ammendorf aus den Straßenbahnverkehr zwischen Halle und Merseburg (und später durch das Geiseltal und nach Bad Dürrenberg) auf. Sie war jedoch keine Konkurrenz zu den halleschen Gesellschaften, da sie nur bis zum Riebeckplatz fuhr und kein innerhallesches Netz aufbaute. Die Bahn gehörte ab 1913 der Merseburger Überlandbahnen-AG (MÜBAG), diese wurde 1951 mit der halleschen Straßenbahn vereinigt.

1911 kaufte die Stadt Halle die Hallesche Straßenbahn-AG und betrieb sie als städtisches Unternehmen weiter.

Im Jahr 1917 kaufte die Stadt auch die AEG Stadtbahn Halle, so dass es danach nur noch die Städtische Straßenbahn Halle gab.

Weitere Streckeninbetriebnahmen gab es unter anderem mit der Verlängerung der Strecke in Kröllwitz, in der Beesener Straße und über den heutigen Gimritzer Damm an den Heiderand. Später folgt eine Strecke in der Dessauer Straße zu den Siebel Flugzeugwerken.

1929 wurde die Städtische Straßenbahn Halle mit anderen Unternehmen der Stadt zu den Stadtwerken zusammengeschlossen. Der neue Name lautete Werke der Stadt Halle AG, Abteilung Straßenbahn (WEHAG). Die WEHAG nahm im Mai 1930 erstmals einen Omnibusverkehr in Halle auf.

Während des Zweiten Weltkrieges

Mit den Vorbereitungen zum Zweiten Weltkrieg wurde der begonnene Bau einer Straßenbahnstrecke von Ammendorf nach Schkeuditz und Leipzig abgebrochen. Die Straßenbahn in Halle erlitt während des Krieges nur geringe Personen- und Sachschäden.

Zur Zeit der DDR

Kurze Zeit nach Kriegsende wurde der Straßenbahn- und Busverkehr (mit kurzen Unterbrechungen) wieder aufgenommen. Die WEHAG wurde in Kommunales Wirtschaftsunternehmen (KWU) umbenannt und 1951 mit der MÜBAG zum VEB Straßen- und Überlandbahn Halle vereinigt.

Am 1. Juni 1953 erhielten auch die Überlandbahnen Liniennummern:

- 31: Halle/Thälmannplatz – Ammendorf – Merseburg (14,7 km)
- 32: Halle/Thälmannplatz – Ammendorf – Merseburg – Leuna (20,0 km)
- 33: Merseburg – Frankleben – Mücheln (17,4 km)
- 34: Merseburg – Leuna – Bad Dürrenberg (12,6 km)

Zahlreiche Strecken wurden in den Folgejahren stillgelegt; an Endhaltestellen wurden Wendeschleifen gebaut.

1958 begann infolge des Braunkohleabbaus die Stilllegung der Straßenbahnstrecke von Merseburg durch das Geiseltal nach Mücheln. Ab Mai 1968 endete die Strecke in Merseburg-Süd. Die Strecke zwischen Merseburg und Bad Dürrenberg wurde und wird jedoch weiterhin befahren.

Seit 1964 fahren in Halle keine Schaffner mehr in Straßenbahnen mit, es wurden Zahlboxen eingeführt. Die Ausnahme waren hier vorerst die von Halle nach Schkopau und Merseburg fahrenden Linien. Zur gleichen Zeit begann der Aufbau von Halle-Neustadt. Die geplante Anbindung an das Straßenbahnnetz wurde allerdings verworfen. Den ÖPNV in Halle-Neustadt übernahm ein dichtes Busliniennetz, das hauptsächlich durch den VEB Kraftverkehr Halle betrieben wurde. Mit dem Umbau des Thälmannplatzes zum Mehrebenen-Kreisverkehrsplatz ab 1965 verlor dieser allerdings in den Folgejahren seine Rolle als zentraler Umsteigepunkt.

Um das Umsteigen in Merseburg zu beenden, wurden die Überlandlinien 1971 eingestellt. Seit Dezember 1971 befährt die Linie 5 durchgehend die Strecke von Halle über Schkopau, Merseburg und Leuna nach Bad Dürrenberg. Die Linie 5 – die „Überlandbahn“ – ist mit ca. 31 km Streckenlänge eine der längsten Straßenbahnlinien der Welt und gehört zu den besonderen Attraktionen im ÖPNV.

Die ersten großen Streckenerweiterungen seit Ende der 1930er Jahre begannen 1976, zeitgleich mit dem Aufbau der Südstadt I und II und der Silberhöhe. Dabei wurden Gleise in der heutigen Vogelweide, Paul-Suhr-Straße, Böllberger Weg verlegt sowie 1982 eine Strecke quer durch die Silberhöhe gebaut.

1982 bis 1989 gab es zwischen Halle und Merseburg einen Güterverkehr, der mit Straßenbahnen erfolgte.

Am 16. Juni 1990 wurde die HAVAG als Rechtsnachfolgerin der *VE Verkehrsbetriebe Halle* gegründet. Seit Mitte der 1990er Jahre wurden zahlreiche Streckenabschnitte wie etwa der Bereich Trotha – Reileck – Ludwig-Wucherer-Straße oder Kröllwitz – Burg Giebichenstein modernisiert und umgestaltet.

Im Jahr 1992 wurde das Liniennetz komplett umgestaltet. Am 17. April 1998 begann der Bau der Straßenbahn Halle-Neustadt – Hauptbahnhof. Zu dem Projekt gehörte auch die Umgestaltung der Straße „An der Magistrale“ in Halle-Neustadt, des Verkehrsbereichs Franckeplatz/Glauchauer Platz und des Riebeckplatz bis 2006. 2007 begann der Lückenschluss zwischen den Endhaltestellen Heide und Kröllwitz über den Brandbergweg, am 14. Oktober desselben Jahres wurde die Strecke eröffnet.

Im Oktober 2005 wurde der neue Streckenabschnitt für die Straßenbahn zwischen den Haltestellen Riebeckplatz und Hauptbahnhof aufgenommen. Kurze Zeit später, am 18. Dezember 2005, trat ein neuer Fahrplan in Kraft, welcher für die Straßenbahnen einen einheitlichen 15-Minuten-Takt vorsah, außerdem wurde die Straßenbahnlinie 3 nach 84 Jahren eingestellt. Der Betrieb auf der Linie wurde jedoch zum 31. Oktober 2006 wieder aufgenommen.



Halle: Modernisierter Tatra-Großzug



Halle: MGT-K Gelenkwagen Heck-an-Heck

Im Jahr 2008 begann die Sanierung der Delitzscher Straße mit Verlängerung des Liniennetzes von Büschdorf. Die Fahrradmitnahme ist in den Straßenbahnen und Bussen der HAVAG (außer auch in

Magdeburg ist sonst im ÖPNV in Sachsen-Anhalt die Fahrradmitnahme kostenfrei) seit dem 1. August 2008 kostenpflichtig.

Im März 2013 gaben die Stadt Halle, die Stadtwerke Halle und die Hallesche Verkehrs-AG den offiziellen Startschuss, die Straßenbahn zur Stadtbahn weiter zu entwickeln, indem die Bahn konsequent vom Individualverkehr getrennt wird. Gestartet wurde das mit der Umwandlung der Linie 1 (Beesen – Frohe Zukunft).

Liniennetz

Derzeit (Stand: 3. Juli 2018) verkehren zehn Tageslinien und eine zusätzliche Nachtlinie. Die Linien 1, 2, 5, 7, 8 und 95 verkehren wochentags im Spätverkehr bis etwa 00:30 Uhr und am Wochenende auch im Nachtverkehr (samstags bis etwa 08:00 Uhr, sonn- und feiertags bis etwa 10:00 Uhr).

Neubaustrecken

Straßenbahnstrecke Neustadt – Hauptbahnhof

Von 1998 bis 2006 wurde in zwei Hauptabschnitten eine rund 8 km lange Trasse gebaut und die Straßenzüge, die von der Trasse berührt werden, modernisiert und umgestaltet. Der erste Hauptabschnitt beinhaltete den Streckenbau vom Rennbahnkreuz über die Straße An der Magistrale bis zur Eselsmühle, von wo aus die Trasse zu einer Wendeschleife am Westende von Halle-Neustadt und zu einer Kopfendhaltestelle führt. Im zweiten Hauptabschnitt erfolgte der Streckenbau von der Mansfelder Straße zum Glauchaer Platz, Franckeplatz und Riebeckplatz. Schwerpunkt des zweiten Hauptabschnitts war neben dem Ausbau des Bereichs Franckeplatz/Glauchaer Platz die Umgestaltung des Riebeckplatzes, bei der auch am Hauptbahnhof neue Haltestellen errichtet wurden. Insgesamt 15 Haltestellenbereiche wurden neu- bzw. ausgebaut und teilweise als Umsteigepunkte Straßenbahn/Bus gestaltet.

Straßenbahnstrecke Heide – Kröllwitz

In den Jahren 2006 und 2007 wurde die ca. einen Kilometer lange, eingleisige Trasse im „Brandbergweg“ gebaut, die die Wendeschleifen „Heide“ und „Kröllwitz“ miteinander verbindet. Auf der Neubaustrecke ist eine Haltestelle zu bedienen. Die Eröffnung fand am 14. Oktober 2007 statt. Die Wendeschleife Kröllwitz wurde in Vorbereitung auf den Lückenschluss umgestaltet und erhielt neben gemeinsamen Anlagen von Straßenbahn, Bus und Taxi einen Park&Ride- und Bike&Ride-Platz. Auch wurde die Endstelle Heide im Zusammenhang mit dem Neubauvorhaben im Jahr 2007 umgestaltet. So erhielt sie gemeinsame Haltestellenanlagen von Straßenbahn und Omnibus.

Straßenbahnstrecke Hauptbahnhof – Büschdorf

Mitte 2008 begann der Bau des dritten Hauptabschnitts. Dieser beinhaltete die Sanierung von Straße und Bahnanlagen entlang der Delitzscher Straße zwischen der Einmündung Am Güterbahnhof und der Endstelle Büschdorf. Des Weiteren wurde ab der bisherigen Endstelle Büschdorf eine neue eingleisige Straßenbahntrasse in der Mitte der sanierten Straße gebaut. Nachdem die Strecke bereits schrittweise bis zur Grenzstraße und dann zur Fiete-Schulz-Straße wieder in Betrieb genommen wurde, erfolgte die Freigabe bis zur neuen Endstelle in der Ortsmitte am 14. Juli 2012. Die Endstelle verfügt über zwei Stumpfgleise und dient auch dem Umstieg auf die dort endenden Buslinien 27 und 31.

Stadtbahnprogramm

Im Rahmen des Stadtbahnprogramms wurden bisher folgende Streckenabschnitte der Straßenbahn modernisiert:

Torstraße, zwischen Rannischer Platz und Kurt-Tucholsky-Str. (2013) und Große Ulrichstraße, zwischen Moritzburgring, Kleinschmieden (2013/2014) und Am Steintor (2015–2017).

Fahrzeuge und Depots

1919 begann der Bau des Betriebshofs Freimfelder Straße. Auch die Verwaltung und später die Busse wurden hier untergebracht.

Im Zweiten Weltkrieg scheiterte das Projekt eines Einheitsstraßenbahnwagens, für den die Gottfried Lindner AG einen Prototyp baute.

Im August 1969 trafen der erste Tatra T4D und B4D aus Prag in Halle ein.

Im Jahr 1990 wurden gebrauchte GT4 der Stuttgarter Straßenbahnen geliefert. Sie wurden bis 2003 eingesetzt.

41 komplette T4D.C-T4D.C-B4D.C-Triebzüge wurden ab 1991 in Mittenwalde modernisiert.

1992 erhielt die HAVAG einen neuen und modernen Straßenbahntypen, den MGT6D.

1996 öffnete das Straßenbahnmuseum Halle im historischen Depot Seebener Straße. 1997 wurde der Betriebshof Rosengarten eröffnet. Die Schließung der Betriebshöfe Ammendorf und Merseburg erfolgte bis 2003.

Ein weiterer Straßenbahntyp – MGT-K – fährt seit 2004 in Halle.

Fahrzeugliste Straßenbahn Halle

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
1156, 1160, 1176, 1198, 1201, 1221	6	Tw 4x ER	T4DC	ČKD	1982-1986	
601 – 660	60	Tw 6x ZR Nf	MGT6D	(Bomb.) Bau- tzen	1996-2001	
661 – 690	30	Tw 6x ZR Nf	MGT-K	Bombardier	2004-2005	1 Führerstand
691 – 712	12	Tw 6x NR Nf	MGT-K	Bombardier	2013	1 Führerstand
195, 204, 222	3	Bw 4x ER	B4DC	ČKD	1982-1986	
034	1	ATw 4x ZR		ČKD/LVB	1978	Schleifwagen
035	1	ATw 4x ER		ČKD Tatra	1983	Schmierwagen
985	1	ATw 4x ER		ČKD Tatra	1974	Fahrschule u. Winterd.

Information zum Straßenbahnmuseum Halle

Das **Straßenbahnmuseum Halle** befindet sich in dem ehemaligen Depot der heutigen Halleschen Verkehrs-AG in der *Seebener Straße 191* in Halle (Saale). Es beherbergt derzeit ca. 40 historische Straßenbahnfahrzeuge und Kraftfahrzeuge (PKW, LKW und Busse). Das Museum ist in der Regel jeden 1. und 3. Samstag in den Monaten Mai bis Oktober geöffnet. An den Öffnungstagen verkehrt die Stadtrundfahrt mit historischen Triebwagen. Der *Verein Hallesche Straßenbahnfreunde e.V.* betreibt und führt auch die Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an den Bahnen durch.



Museumsdepot Halle, Seebener Straße

Das **Straßenbahnmuseum Halle** befindet sich in dem ehemaligen Depot der heutigen Halleschen Verkehrs-AG in der *Seebener Straße 191* in Halle (Saale). Es beherbergt derzeit ca. 40 historische Straßenbahnfahrzeuge und Kraftfahrzeuge (PKW, LKW und Busse). Das Museum ist in der Regel jeden 1. und 3. Samstag in den Monaten Mai bis Oktober geöffnet. An den Öffnungstagen verkehrt die Stadtrundfahrt mit historischen Triebwagen.^[1] Der *Verein Hallesche Straßenbahnfreunde e.V.* betreibt und führt auch die Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an den Bahnen durch.

Bauwerk

Das Museum befindet sich in einer neungleisigen Wagenhalle, die 1898 zunächst mit sechs Gleisen als Bestandteil eines Straßenbahndepots errichtet wurde. Durch einen späteren Anbau wurden drei Gleise hinzugefügt. Zu dem Depot gehörte ein schlichter zweieinhalbgeschossiger Verwaltungsbau, der heute Wohnzwecken dient, sowie ein inzwischen abgebrochenes Kohlekraftwerk und ein Werkstattbereich. Wagenhalle und Verwaltungsbau wurden mit einer Fassade aus gelben und roten Ziegeln im Stil gründerzeitlicher Zweckbauten ausgestattet.

Geschichte

Das Netz der halleschen Straßenbahn wurde ab 1891 elektrifiziert. Bis dahin befand sich der Betriebshof in der Klosterstraße. 1899 erfolgte dessen Verlegung in das neu errichtete Depot in der Seebener Straße. Dem wachsenden Netz folgend, wurde 1928 ein neuer ungleich größerer Betriebsbahnhof in der Freimfelder Straße errichtet. Die Anlage in der Seebener Straße wurde dennoch bis 1968 als Abstellanlage verwendet. Ab dieser Zeit stellte man hier ältere Fahrzeuge, die nicht mehr zum fahrplan-

mäßigen Einsatz kamen, unter. Ab 1996 wurde das Depot als Museum Besuchern zugänglich gemacht.

Fahrzeuge

In den folgenden Aufstellungen werden die elektrischen Triebwagen des Museums und die insgesamt sieben Beiwagen zur Personenbeförderung dargestellt. Darüber hinaus verfügt das Museum über einige schienengebundene Anhänger für sonstige Zwecke (schienengebundener Schneepflug (Bj. 1931), Schienenturmwagen (Bj. 1930), Batterielore (Bj. 1949), Schienenleiterwagen, Transportlore (Bj. 1921), Werkstattlore (Bj. 1922/1957)). Unter den Triebfahrzeugen befinden sich einige Exemplare anderer bestehender und ehemaliger Straßenbahnbetriebe (Altenburg, Kirnitzschalbahn, Naumburg, Plauen), die als historische Fahrzeuge in das Museum aufgenommen wurden.

Darüber hinaus verfügt das Museum über sieben historische Omnibusse und Anhänger der Hersteller Ikarus und IFA aus den Jahren 1956 bis 1989 sowie sieben historischen LKW- und PKW-Modelle der Hersteller Sachsenring, IFA und Gorkowski Awtomobilny Sawod (GAZ).

Fahrzeugliste Straßenbahnmuseum Halle

Nummern	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
2	Tw 2x ZR		MAN	1911	
4	Tw 2x ZR		AEG	1894	ex Altenburg
6	Tw 2x ZR		Gotha	1938	ex Bad Schandau, ex Dresden, ex Erfurt
013	ATw 2x ZR		Gotha	1960	Abgestellt
15	Tw 2x ZR		Gotha	1909	ex Naumburg, urspr. Halle
27	Tw 2x ER		Werdau	1951	ex Jena, ex Naumburg, ex Gera
78	Tw 2x ZR		Lindner	1912	
109	Tw 2x ZR		Wismar	1921	
141	Tw 2x ZR		Schöndorff	1925	Abgestellt als Atw
151	Tw 2x ZR		Gotha	1925	
158	Tw 2x ZR		Gotha	1926	Ex Brandenburg, urspr. Halle
401	Tw 2x ZR		Lindner	1928	
403	Tw 2x ZR		Lindner	1928	abgestellt
410	Tw 2x ZR		Lindner	1928	Abgestellt
505	Tw 2x ZR	ET 50	Werdau	1952	
523	Tw 2x ZR	T57	Gotha	1961	ex Cottbus
644	Tw 2x ZR		Lindner	1927	Abgestellt
772	Tw 2x ER	T2D	ČKD Tatra	1967	abgestellt
900	Tw 4x ZR	ZT4D	ČKD Tatra	1969	1983 ex ER
931	Tw 4x ZR	T4D	ČKD Tatra	1971	auch Winterdienst
101	Bw 4x ER	B4D	ČKD Tatra	1967	ex Beograd
193	Bw 4x ZR		Lindner	1941	abgestellt
260	Bw 2x ZR		Niesky	1925	
269	Bw 2x ZR		Niesky	1925	abgestellt
328	Bw 2x ZR	EB54	Gotha	1956	
	Bw 2x ER	B2-64	Gotha	1965	abgestellt
506	Bw 2x ER	B2-64	Gotha	1967	

Sonntag 19. August: „Straßenbahn Leipzig und Parkeisenbahn“

ab 07.00 Uhr Frühstück

Programm

08.50 Uhr: Treffpunkt an der Straßenbahn-Haltestelle Hauptbahnhof, Westseite (Kurt-Schumacher-Str.)

09:00 Uhr: 1. Sonderfahrt mit historischem Zug (Tw 1464 + Bw 2012).
Die Route führt an den Sehenswürdigkeiten der Stadt Leipzig entlang.

11:00 Uhr: Ankunft am Historischen Straßenbahnhof Wittenberger Straße
Besichtigung des neuen Museumsstandorts Wittenberger Straße und der dort befindlichen Fahrzeuge

13:30 Uhr: 2. Sonderfahrt mit historischem Zug (LOWA Tw 1601 + Bw 803)
Fahrten über Strecken im Nordwesten von Leipzig. Befahren wird u.a. die Außenstrecke nach Schkeuditz

15:00 Uhr: Ausstieg an der Endschleife Wahren, Pater-Aurelius-Platz
Fußweg (ca. 1 Km) zur Parkeisenbahn am Auensee

15:30 Uhr: Fahrten- und Besichtigungsprogramm bei der Parkeisenbahn

17:00 Uhr: Programmende

Anschließend Freizeitgestaltung im Naherholungsgebiet Auensee oder weitere Erkundungen des Straßenbahnnetzes in eigener Regie.
Die nächstgelegene Haltestelle ist Wahren, Pater Aurelius Platz. (SL 10, 11)



Pullmann-Tw mit Niederflur-Beiwagen



LOWA-Zug für Einrichtungsbetrieb

Informationen zur Straßenbahn Leipzig

Straßenbahn Leipzig

Die Straßenbahn Leipzig wird von den Fahrzeugen der Leipziger Verkehrsbetriebe befahren. Zusammen mit der S-Bahn Mitteldeutschland bildet sie das Rückgrat des Leipziger Nahverkehrs. Das Netz mit 13 Linien gehört zu den größten in Deutschland. Mit 1458 mm verfügt sie über die breiteste Spurweite deutscher Straßenbahnen. Die Verkehrsleistung der Straßenbahn Leipzig lag im Jahr 2012 bei 12,7 Mio. Nutz-Zug-Kilometern.

Der Straßenbahnbetrieb in Leipzig begann am 18. Mai 1872 mit der Eröffnung des Linienbetriebs der Leipziger Pferde-Eisenbahn (LPE). Diese hatte in Reudnitz ihren ersten Straßenbahnhof, der gleichzeitig Sitz der Direktion war. Ende 1895 verfügte die LPE über 46 km Streckennetz, 1013 Pferde, 172 Wagen und fünf Depots.

Im April 1896 ging die LPE in die Große Leipziger Straßenbahn (GLSt) über, die bis 1897 komplett von Pferde- auf elektrischen Betrieb umstellte. Im selben Jahr wie die GLSt eröffnete die Leipziger Elektrische Straßenbahn (LESt) den Betrieb und im Jahre 1900 folgte die Leipziger Außenbahn AG (LAAG).

Während des Ersten Weltkriegs fusionierten die Große Leipziger Straßenbahn und die Leipziger Elektrische Straßenbahn unter dem Dach der GLSt. Die Gesellschaft verfügte zu diesem Zeitpunkt über 685 Triebwagen, 546 Beiwagen und ein Streckennetz von 127,4 km Länge.

Im Juli 1938 bekam die GLSt ihren heutigen Namen und wurde in Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) umbenannt. Ab Dezember 1943 musste der Straßenbahnbetrieb aufgrund von Schäden durch Bombenangriffe immer wieder unterbrochen werden und wurde im April 1945 nach dem Einmarsch der Amerikaner für neun Tage komplett eingestellt.

1951 ging die Leipziger Außenbahn in den LVB auf, die damals VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Leipzig hießen. Im selben Jahr wurden erstmals seit 20 Jahren wieder neue Straßenbahnfahrzeuge beschafft. 1965 wurden die Schaffner in den Straßenbahnen abgeschafft. 1969 wurde der erste von über 900 Tatra-Straßenbahnwagen geliefert.

Liniennetz

Das Leipziger Straßenbahnliniennetz wurde zum 27. Mai 2001 grundlegend umstrukturiert und besitzt seitdem eine radiale Struktur. Es verkehren die Linien 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15 und 16.

Im Tagesverkehr an Wochentagen wird außer auf der SL 14 alle 10 Minuten gefahren. Mit einem hochgestellten ^E bezeichnete Linien verkehren nicht auf dem gesamten Linienweg, sodass sich der Taktverkehr auf den Außenästen auf 20 Minuten verdoppelt. Neben einigen weiteren Änderungen wird abends und an Sonn- und Feiertagen anstatt eines 10- ein 15-Minuten-Grundtakt gefahren. In Tagesrandlage, also täglich ab 22.45, sonnabends bis 8.15 und sonn- und feiertags bis 9.15 wird auf den Hupterschließungslinien 1, 3, 4, 7, 9, 11, 11^E, 12, 14, 15 und 16 ein 30-Minuten-Grundtakt mit Sammelanschlüssen am Hauptbahnhof angeboten, wobei seit dem Fahrplanwechsel 2016/17 die großen Sammelanschlüsse zu den Minuten 00 und 30 durch zwei kleinere Sammelanschlüsse alle 15 Minuten ersetzt wurden, an denen jeweils nur ein Teil der Linien teilnehmen. Die Straßenbahnergängungslinien 2, 8 und 10 (Nordabschnitt) sind im Regelfall montags bis sonnabends nur im Tagesverkehr bis gegen 20 Uhr und an Sonntagen nur zwischen 12 und 18 Uhr im Einsatz. Im Rahmen eines Pilotversuches zur Untersuchung der Auswirkungen einer Taktverdichtung auf die Fahrgastzahlen verkehrten die Linien 3, 4 und 12 seit dem Fahrplanjahr 2012/13 an Sonnabenden in der Zeit von 10 bis 18 Uhr im Zehnminutentakt. Eine Ausweitung auf alle anderen Straßenbahnlinien (außer Linie 14) erfolgte zum Fahrplanwechsel am 28. November 2015. Zur Kompensation des damit verbundenen Mehraufwandes verkehren die Linien 2, 8 und 10 bereits seit Sommer 2015 in den Sommer- und Weihnachtsferien werktags nur alle 20 Minuten.

Im Nachtverkehr werden seit dem 1. April 2018 regelmäßig nur zwei Straßenbahnlinien (N10 und N17) eingesetzt.

Streckennetz

Das Leipziger Streckennetz verfügt über 144,5 Streckenkilometer und insgesamt 312,1km Gleise mit der nur in Leipzig verwendeten Spurweite von 1458mm. 5,3km der Strecken sind eingleisig ausgeführt.

Im Netz gibt es 19 Gleiskreuzungen, 42 Wendeschleifen und vier Gleisdreiecke. Das Netz verfügt über 522 Haltestellen. Der durchschnittliche Haltestellenabstand beträgt 530m. Die vier Haltestellen Augustusplatz, Goerdelererring, Hauptbahnhof und Wilhelm-Leuschner-Platz auf dem Innenstadtring stellen zentrale Umsteigepunkte im Netz dar. Jede Straßenbahnlinie bedient mindestens eine dieser Haltestellen.

Fahrzeuge

Zum 1. August 2018 befanden sich für den Linienverkehr insgesamt 259 Trieb- und 44 Beiwagen im aktiven Bestand der LVB, die sich wie folgt verteilen:

- 109 Triebwagen Tatra T4D-M (Typ 33c/33d/33g/33h/33i)
- 56 Niederflur-Gelenktriebwagen NGT8 (Typ 36/36a)
- 49 Niederflur-Gelenktriebwagen NGTW6 Leoliner (Typ 37/37a/37b)
- 33 Niederflur-Gelenktriebwagen NGT12-LEI classicXXL (Typ 38/38a)
- 12 Niederflur-Gelenktriebwagen NGT10 Solaris Tramino (Typ 39)
- 1 Beiwagen Tatra B4D-M (Typ 65g)
- 43 Niederflur-Beiwagen NB4 (Typ 68a/68b)



NGT-8 Typ 36 in aktueller Lackierung



5-teiliger NGT 12 Typ 38 vor dem Hauptbahnhof

Betriebshöfe

- Straßenbahnhof Angerbrücke
- Straßenbahnhof Paunsdorf
- Historischer Straßenbahnhof Wittenberger Straße
- Straßenbahnhof Leutzsch (ohne regulären Linienbetrieb)
- Straßenbahnhof Dölitz
- Abstellanlage Lausen
- Hauptwerkstatt Heiterblick (mit Abstellanlage)
- Historischer Straßenbahnhof Möckern

Fahrzeugliste Straßenbahn Leipzig

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
1600	1	Tw 4x-ER	33o - T4D-M	ČKD Tatra	1976	Offener Leipziger
1700, 1800	2	Tw 4x-ER	33g - T4D-M	ČKD Tatra	1984, 1986	Gläserner Leipziger
2032/55/57/60/62/66/72/74/85/87/89	12	Tw 4x-ER	33d – T4DM2	ČKD Tatra	1980 - 1982	
2101 – 2153	53	Tw 4x-ER	33c – T4DM1	ČKD Tatra	1983 - 1984	
2154 – 57/59-65,67	12	Tw 4x-ER	33h – T4DM1	ČKD Tatra	1983 - 1986	
2158-66/68-83	18	Tw 4x-ER	33c – T4DM1	ČKD Tatra	1986	
2184 – 2195	12	Tw 4x-ER	33i – T4DM1	ČKD Tatra	1986	
1101 – 1156	56	Tw 8x-ER Nf	36 – NGT8	DWA/Siem.	1994 - 1998	
1301/03 – 1350	49	Tw 6x-ER Nf	37a – NGTw6	LFB (Htbl.)	2003 - 2011	
1201 – 1233	33	Tw 12x-ER Nf	38 – NGT12	Bombardier	2005 - 2012	
1001 - 1012	12	Tw 10x-ER Nf	39 – NGT10	Solaris	2017 - 2018	
Tw	260					
700	1	Bw 4x-ER	65g – BD4-M	ČKD Tatra	1987	Gläserner Leipziger
792, 795, 798	3	Bw 4x-ER Nf	64d – B4DNF	ČKD Tatra	1984 - 1987	
901 – 938	38	Bw 4x-ER Nf	68 – NB4		2000 - 2002	
939 – 943	5					Ex Rostock
Bw	47					

Fahrzeugliste Straßenbahn Dienstwagen

Nummern	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
5001	Tw 4x-ER	33c – T4DM2	ČKD Tatra	1971	Fahrschulwagen, abgestellt
5003	Tw 6x-ER	37 – NGTw6	LFB	2003	Fahrschulwagen
5034	Tw 4x-ER	33 – T4D	ČKD Tatra	1983	Rangier- und Prüfwagen
5091	Tw 4x-ER	33b – T4D S/P	ČKD Tatra	1968	Fahrleitungsmess- und Schleifwagen
5092	Tw 4x-ER	NFTw4	LFB	2003	Versuchs-/Transport-/Schleifwagen
5101	Tw 2x-ZR	Teletrac	Windhoff	1994	Verschubwagen

Fahrzeugliste Straßenbahnmuseum Leipzig

Nummern	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
20	Tw 4x	24	Nordwaggon	1909	Ex LAAG
64	Tw 2x	14	Herbrand	1896	abgestellt
179	Tw 2x	15	Herbrand	1900	
257	Tw 2x	16	Weimar	1911	
308	Tw 2x	10	Breslau	1896	
349	Tw 2x	11	Breslau	1897	
500	Tw 2x	13	Eigenbau GLSt	1906	
506	Tw 2x	17	Eigenbau GLSt	1907	Abgestellt
809	Tw 2x	20	Eigenbau GLSt	1913	
981	Tw 2x	27	Werdau	1912	Abgestellt
1001	Tw 4xER	35 – T6A2	ČKD Tatra	1988	Abgestellt
1043	Tw 4x	29	Bautzen	1930	Abgestellt
1206	Tw 2+2-Gel	32b	Gotha	1967	
1308	Tw 4x-Gel	34	ČKD Tatra	1976	1984-98 in Berlin
1376	Tw 2x Nf	23 – KT4D	WUMAG	1926	Abgestellt
1378	Tw 3x	24a	Falkenried	1909	Urspr. 4x
1463	Tw 2x	22	Bautzen	1925	Abgestellt
1464	Tw 2xER	22s	Dessau	1925	
1601	Tw 2x-ER	30 – ET 50	Werdau	1951	
1602	Tw 4x-ER	33 – T4D	ČKD Tatra	1968	
1623	Tw 2x-ER	31 – T57E	Gotha	1960	Abgestellt
5060	ATw 2x		Eigenbau	1958	Turmwagen
5092	ATw 2x		RAW Engelsdorf	1977	Schleifwagen
86	Bw 2x	53	Steinfurt	1896	
95	Bw 2x	3	Eigenbau GLSt	1908	Nachbau Pferdebahnw.
103	Bw 2x	54I	Breslau	1896	abgestellt
134	Bw 2x	58	Weimar	1913	Abgestellt
183	Bw 2x	51I	Eigenbau GLSt	1907	Abgestellt
285	Bw 2x	54II	Eigenbau GLS	1907	Abgestellt
305	Bw 2x	55	Weimar	1911	
341	Bw 2x	55II	Lindner	1912	Abgestellt
520	Bw 4x-ER	65	ČKD Tatra	1968	
608	Bw 2x	56	Werdau	1925	Abgestellt
751	Bw 2x	52	Lindner	1913	Abgestellt
801	Bw 4x-ER	67	ČKD Tatra	1988	Abgestellt
803	Bw 2x-ER	62 – EB50	Werdau	1951	
830	Bw 2x-ER	66 – BE70	RAW Schöneweide	1971	Abgestellt
887	Bw 2x-ER	64	Gotha	1957	Abgestellt
2002	Bw 2x-ZRNf	57	WUMAG	1926	Abgestellt
2012	Bw 2x-ZRNf	61	Niesky	1928	
(5378)	ABw 2x/3x		Dreyhausen	1872	
5649	Bw 2x		Eigenbau GLSt	1926	Fahrbarer Verkaufskiosk

Leipziger Parkeisenbahn

Die **Leipziger Parkeisenbahn**, auch Parkeisenbahn Auensee genannt, ist eine Liliputbahn, die um den Leipziger Auensee in einem Rundkurs von 1,9 Kilometer Länge verkehrt.

Die Bahn wurde im August 1951 eröffnet und war bis zur Deutschen Wiedervereinigung 1990 eine Pioniereisenbahn der Deutschen Demokratischen Republik. Der Fahrbetrieb wird hauptsächlich durch Kinder und Jugendliche gewährleistet. Betreiber der Parkeisenbahn Leipzig ist der Verein Parkeisenbahn Auensee.

Geschichte

Die spätere Leipziger Pioniereisenbahn wurde am 5. August 1951 als zweite Pioniereisenbahn der Spurweite 381 mm in der DDR eröffnet. Zu dieser Zeit wurden vier Wagen und eine Dampflokomotive eingesetzt. Sie kamen von der Ausstellerfirma Brangsch (spätere Firma VEB Baugerätehof Leipzig).

1988 wurden im Reichsbahnausbesserungswerk Dresden acht neue Personenwagen sowie ein Versorgungswagen, der zur Druckluft- und Stromerzeugung dient und in Dampfzüge eingestellt wird, gebaut. Um die neuen Wagen unterzubringen, wurden in diesem Zuge die Abstellanlagen der Bahn erweitert. Später wurden 2 der vier älteren Wagen verschrottet, die anderen 2 Wagen gingen zur Parkeisenbahn Dresden. Diese wurden dort später zu einem Flach- bzw. zu einem Gerätewagen umgebaut.

1995 erhielt die Parkeisenbahn eine zur Elektroakkumulatorenlokomotive umgebaute ehemalige Diesellok der Waldeisenbahn Muskau.

Fahrzeuge

Bei der Leipziger Parkeisenbahn sind als Lokomotiven die Dampflok 03 002 und eine Elektroakkulok im Einsatz. Es existieren acht Personenwagen und ein Güterwagen zur Strom- und Druckluftherzeugung für den Dampfzug aus dem Jahre 1988.

Die Dampflokomotive 03 002 (ursprünglich 002, später 03 215) wurde 1925 bei der Firma Krauß gebaut. Die Fabriknummer lautete 8352. Zunächst wurde die Lokomotive dann bei verschiedenen Ausstellungen, unter anderem in Dresden, eingesetzt, bis sie während des Zweiten Weltkriegs zusammen mit einigen Wagen und den Loks 001-Lisa sowie 003-Moritz von der gleichen Bauart, die heute bei der Dresdner Parkeisenbahn verkehren, in einem Steinbruch bei Kamenz abgestellt wurde.

Seit der Gründung der Parkeisenbahn verkehrte die Lok in Leipzig und war auch zu drei Lokaustauschen (2003, 2010 und 2015) in Dresden. 1965 wurde die Lok in ihrem Aussehen der Baureihe 03 angepasst, so wurde der Schienenräumer entfernt und Puffer angebracht. Die Lokomotive 03 002 ist mit einer Druckluftbremse und einer Handbremse ausgestattet.

Elektroakkulokomotive

Neben der Dampflok verkehrt bei der Leipziger Parkeisenbahn eine Elektroakkulok, die 1995 durch Umbau einer ehemaligen, 1958 gebauten, Diesellokomotive der Waldeisenbahn Muskau entstand. Diese Lok ist wie die Dampflokomotive 03 002 mit einer Druckluftbremse ausgestattet.

Wagen

Bei der Leipziger Parkeisenbahn existieren zurzeit neun betriebsfähige Wagen. Dies sind acht 1988 gebaute Personenwagen, die Druckluft-gebremst sind und je 16 Plätze besitzen, sowie ein Güterwagen, der in Dampfzüge hinter die Lok eingestellt wird und ebenfalls 1988 gebaut wurde. Dieser liefert durch einen Kompressor Druckluft für die Bremsen des Zuges und durch einen Generator Strom.

Vormals existierten auch vier Personenwagen aus dem Jahre 1925, von denen nach dem Bau der acht neuen Personenwagen zwei verschrottet wurden und die anderen zwei Wagen zur Parkeisenbahn Dresden gingen. Diese wurden dann dort später zu einem Flach- bzw. zu einem Gerätewagen umgebaut.

(*) Personenwagen Nr.1-4 wurden 1989 ausgemustert, 2 Wagen wurden verschrottet und 2 Wagen wurden an die Parkeisenbahn Dresden abgegeben (sie wurden dort in Arbeitswagen umgebaut)



Dampfbespannter Zug der Parkbahn Leipzig



Akkulok mit Wagensatz vor dem Depot

Montag 20. August: „Leipzig Werkstätte und Straßenbahn Naumburg“

ab 6:00 Uhr: Frühstück

Programm

Vormittag: Besichtigung der Hauptwerkstätte Heiterblick der Leipziger Straßenbahn

08:10 Uhr: Treffpunkt Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof, Gleis 2

08:18 Uhr: Fahrt mit SL 3E in Richtung Sommerfeld bis Haltestelle Torgauer Platz, ab dort mit Schienenersatzverkehr bis zur Haltestelle Heiterblick, Teslastraße (ca. 10 Minuten). Kurzer Fußweg zum Eingang der Werkstätte (ca. 300 Meter)

09:00 Uhr: Führung durch die Werkstätte der IFTEC, Leipzig.

Das Tochterunternehmen der Verkehrsbetriebe ist am Standort Heiterblick für die Instandhaltung der LVB-Fahrzeuge zuständig, übernimmt aber auch Aufträge von anderen Verkehrsbetrieben zur Modernisierung und Instandsetzung.

11:00 Uhr: Rückfahrt mit SEV-Bus und Straßenbahn in die Innenstadt

(alle 10 Minuten, Dauer ca. 30 Minuten)

Pause: Gelegenheit zum Mittagessen

Informationen zur IFTEC finden Sie unter den Informationen zur Heiterblick GmbH beim Programm für Freitag, den 17.08.2018 (Seite 8)!

Nachmittag: Fahrt nach Naumburg

13:30 Uhr: Treffpunkt in der Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs vor dem Zugang zur Tunnelhaltestelle der S-Bahn (neben Gleis 6, westlicher Zugang von der Kurt-Schumacher-Straße)

**13:51 Uhr: Fahrt mit Stadtexpress in Richtung Saalfeld bis Naumburg
Abfahrt SE 15 - Zug 74528, planmäßig von Gleis 10**

14:44 Uhr: Ankunft in Naumburg

**14:50 Uhr: Fotomöglichkeit an der Endstation Hbf mit Linienwagen und drei Sonderwagen
(eingesetzt werden Tw 17, Tw 29, ein Gotha oder Lova-Wagen)**

15:10 Uhr: Begrüßung und Erläuterung des Ablaufs – Aufteilung in Gruppen

**15:31 Uhr: Abfahrt mit Fotohalten Wagen 1-2 bis Theaterplatz (an 15:45 Uhr)
Wagen 3 bis Depot (an 15:45 Uhr), Depotführung in 2 Gruppen**

15:47 Uhr: Kreuzung Linienwagen, Sonderwagen 1 und 2 am Theaterplatz

15:50 Uhr: Weiterfahrt Sonderwagen 1 und 2 bis Salztor

16:00 Uhr: Rückfahrt bis Theaterplatz

16:09 Uhr: Kreuzung Linienwagen, Sonderwagen 1 und 2 am Theaterplatz

16:10 Uhr: Fahrt Sonderwagen 1 und 2 zum Depot

16:15 Uhr: Ankunft Depot, Wechsel der Gruppen, Depotführung in 2 Gruppen

16:37 Uhr: Sonderwagen 3 und 2 bis Theaterplatz

16:47 Uhr: Kreuzung mit Linienwagen am Theaterplatz

16:50 Uhr: Sonderwagen 3 und 2 bis Salztor

17:00 Uhr: Rückfahrt Wagen 3 und 2 bis Theaterplatz

17:09 Uhr: Kreuzung mit Linienwagen am Theaterplatz

17:10 Uhr: Weiterfahrt Sonderwagen 3 und 2 ins Depot

Ende der Depotführungen

17:15 Uhr: Fahrzeugparade und Souvenirverkauf am Depot

17:45 Uhr: Ende der Veranstaltung am Depot

Wer direkt wieder nach Leipzig zurückfahren möchte, benutzt den Linienwagen 17:49 Uhr ab Depot zum Hauptbahnhof (an 17:55 Uhr). Wer den Abend in der sehenswerten Altstadt verbringen möchte benutzt zur Rückfahrt einen späteren Zug.

Abfahrten Straßenbahn ab Theaterplatz: Minute 17 und 47 bis 20:17 Uhr, Fahrzeit 8 Minuten. Die MDV-Tageskarte gibt auch bei der Naumburger Straßenbahn.

Züge Naumburg – Leipzig:

Naumburg Hbf ab: 18:21 Uhr; 19:16 Uhr; 20:21 Uhr; 21:21 Uhr

Leipzig Hbf an: 19:10 Uhr; 20:05 Uhr; 21:10 Uhr; 22:09 Uhr

Informationen zur Straßenbahn Naumburg

Die **Straßenbahn Naumburg** verkehrt in der Stadt Naumburg (Saale) seit 1892 mit einigen Unterbrechungen auf einer ringförmigen Strecke – seit 1994 nur noch auf einem Teilstück hiervon. Die heute von der Naumburger Straßenbahn GmbH betriebene meterspurige Bahn wird seit der DDR-Zeit häufig auch Wilde Zicke genannt. Sie ist heute der kleinste Straßenbahnbetrieb in Deutschland und einer der kleinsten in Europa.

Geschichte

Dampfstraßenbahn (1892–1906)

Mit dem Bau der Thüringer Bahn und des Naumburger Hauptbahnhofs 1846 entstand auch der Wunsch, diesen Bahnhof besser an die Altstadt anzubinden. Der Hauptbahnhof liegt über einen Kilometer von der Altstadt entfernt und außerdem etwa 40 Meter tiefer. Nachdem in den 1860er und 1880er Jahren zweimal das Projekt einer Pferdestraßenbahn in Naumburg gescheitert war, gründete sich 1889 ein städtisches Komitee zum Bau einer Straßenbahn. Wegen der starken Steigung kam eine Pferdestraßenbahn nicht in Frage, eine elektrische Straßenbahn war aber zu teuer, sodass das Komitee einen Betrieb mit Dampflokomotiven vorschlug. Nach der ursprünglichen Planung sollte die Strecke binnen weniger Jahre beträchtlich erweitert werden.

Eine erste private Initiative zum Bau einer elektrischen Straßenbahn war nicht erfolgreich, am 18. Juni 1892 wurde eine Aktiengesellschaft gegründet, welche die Konzession kaufte und mit dem Bau begann. Nach Ablauf der Konzession sollte der Betrieb in das Eigentum der Stadt übergehen. Im Juli begann die Montage der ersten Gleise und im September trafen die ersten Fahrzeuge in Naumburg ein. Die feierliche Eröffnung fand am 15. September 1892 statt. Die Einnahmen blieben in den ersten Jahren deutlich hinter den Erwartungen zurück, im April 1894 wurde der Betrieb für eine Woche eingestellt, da der tägliche Verlust 30 bis 40 Mark betrug. Auch geplante Erweiterungen der Strecke konnten wegen Geldmangels nicht ausgeführt werden. Es wurden daher auswärtige Kapitalgeber gesucht, die den Betrieb der Straßenbahn übernehmen sollten. Diese Versuche scheiterten, und so ging die Gesellschaft im Jahr 1900 in Konkurs und die Stadt übernahm zunächst den Betrieb der Straßenbahn, später auch deren Fahrzeuge und Anlagen.

Die finanziellen Probleme konnten in den folgenden Jahren beigelegt werden, aber die technischen Probleme nahmen zu und die Preußischen Staatseisenbahnen als Aufsichtsbehörde forderten eine komplette Erneuerung der Anlagen sowie neue Fahrzeuge. Unter Leitung des Oberbürgermeisters Kraatz wurde daher in den folgenden sechs Jahren die Umstellung der Straßenbahn auf elektrischen Betrieb geplant. Am 25. Oktober 1906 fuhr die Dampfstraßenbahn das letzte Mal. Die Fahrzeuge und Gleise wurden bald darauf verkauft oder verschrottet.

Elektrische Ringbahn (1907–1991)

Im Mai 1906 beschloss die Stadtversammlung den Bau eines Elektrizitätswerkes und einer elektrischen Straßenbahn, bereits vorher waren die ersten Arbeiten in Auftrag gegeben worden. Zunächst wurde der alte Streckenverlauf der Dampfbahn beibehalten und nur um einige hundert Meter vom Wenzelstor zum Salztor verlängert. Im Oktober 1906 begannen die Bauarbeiten für die neue Strecke und die Elektrifizierung der alten Streckenabschnitte. Am 5. Dezember wurde die Konzession für den

Betrieb erteilt. Zehn Tage später ging das Elektrizitätswerk in Betrieb und es konnten erste Probefahrten unternommen werden. Nach etwa zwei Monaten nahm die neue elektrische Straßenbahn am 2. Januar 1907 den Betrieb auf, es wurde im Zehn-Minuten-Takt gefahren. Eine Fahrt kostete zehn Pfennig. Die neue Straßenbahn erwirtschaftete einen Überschuss, so dass die Stadt als Eigentümer den Strompreis für die Bahn deutlich erhöhte. Außer der vorgeschlagenen Ringbahn wurden in den folgenden Jahren mehrere Erweiterungspläne diskutiert, 1910 wurde die Strecke zunächst vom Salztor zur Michaelisstraße verlängert. Nachdem die weitere Streckenführung geklärt war, wurde 1914 schließlich der Ring über den Moritzberg zum Hauptbahnhof geschlossen. Von Ostern 1914 an fuhren die Bahnen in beiden Richtungen durch die Stadt. Weitere Streckenbauten wurden diskutiert, unter anderem wurde eine Strecke in das benachbarte Bad Kösen geplant.

Zu einem Bau kam es jedoch nie. Zur Zeit des Ersten Weltkriegs und der Inflation in den 1910er und 1920er Jahren wurde der Betrieb der Straßenbahn stark eingeschränkt und der Fahrpreis kräftig erhöht. Der Betrieb konnte mit diesen Maßnahmen noch bis Ende 1923 aufrechterhalten werden. Danach ruhte er bis zur Einführung der Reichsmark im Jahr 1924, vor allem weil die Fahrzeuge und Anlagen stark in Mitleidenschaft gezogen worden waren und ausgebessert werden mussten. Bis 1928 verbesserte sich die Situation, der Ring wurde wieder in beiden Richtungen befahren, nachdem wegen des Mangels an Fahrzeugen drei Jahre lang nur in eine Richtung gefahren werden konnte. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung wurden Stimmen laut, die eine Erweiterung des Streckennetzes forderten. Die Weltwirtschaftskrise der frühen 1930er Jahre verhindert diese Maßnahme.

Trotz der Verbesserung der wirtschaftlichen Lage blieben die finanziellen Probleme der Bahn bestehen. Die Arbeiter der Werkstatt hielten den Betrieb der Bahn dennoch aufrecht, auch wenn dafür zahlreiche Provisorien in Kauf genommen werden mussten. Da sich die vorhandene Straßenbahn als billigste Lösung erwies, wurde zu diesem Zeitpunkt nicht die Umstellung auf Oberleitungsbusse oder Omnibusse erwogen. Eigentlich hätte die Straßenbahn am Ende der 1930er Jahre aus sicherheitstechnischen Gründen wieder eine Weile stillgelegt werden müssen, da sich der technische Zustand stark verschlechtert hatte. Dies verhinderte der Beginn des Zweiten Weltkriegs 1939. Als einzige Maßnahme wurde nur noch in einer Richtung durch den Ring gefahren. Nachdem mehrere Wagen mit größeren Schäden nicht mehr fahrbereit waren, wurde 1940 der Betrieb vorübergehend eingestellt, nach Reparatur der Fahrzeuge wieder aufgenommen. Von 1943 bis 1945 übernahm die Straßenbahn auch den Posttransport zwischen den beiden Postämtern am Bahnhof und am Straßenbahndepot, da der Post nicht mehr genügend Fahrzeuge zur Verfügung standen.

Am 12. April 1945, wenige Wochen vor Kriegsende, wurde die Stadt Naumburg durch einen amerikanischen Bombenangriff schwer in Mitleidenschaft gezogen, auch die Straßenbahn wurde schwer beschädigt. Der Betrieb wurde erneut für mehrere Monate eingestellt. Ab September 1945 konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden, jedoch in nur einer Richtung. Nachdem Naumburg zunächst von der US-Armee besetzt war, kam die Stadt später zur sowjetischen Besatzungszone und gehörte damit ab 1949 zur Deutschen Demokratischen Republik.

Mit Beginn des ersten Fünfjahrplans wurde die städtische Straßenbahn im Jahr 1950 in einen VEB(K), einen kommunalen volkseigenen Betrieb, umgewandelt. Mitte der 1950er Jahre wurden dann das Umspannwerk, die Werkstatt und die Wartehallen an den Haltestellen modernisiert und die Gleisanlagen erneuert.

Ab 1957 wurde der Ring nach rund 20 Jahren wieder in beiden Richtungen befahren, im Uhrzeigersinn fuhren die Züge als Linie 1, entgegen als Linie 2. Die Fahrgastzahlen stiegen kräftig an, vor allem weil zahlreiche Naumburger mit der Bahn zur Arbeit fuhren und die Straßenbahn als Zubringer zum Bahnhof nutzten. Nachdem die ersten Omnibuslinien in Naumburg den Verkehr aufgenommen hatten, war die Straßenbahn ab dem Ende der 1950er Jahre nicht mehr das alleinige Nahverkehrsmittel in der Stadt. Zur Rationalisierung wurde 1962 der schaffnerlose Betrieb eingeführt. Die Unattraktivität der Naumburger Straßenbahn ließ die Stadtverantwortlichen in den folgenden Jahren mehrfach – wie auch in anderen kleineren Städten der DDR – eine Einstellung des Betriebes erwägen.

Die Ölkrise 1973 sicherte allerdings vorerst den Weiterbetrieb der Straßenbahn, aus Halle wurden neun ältere Triebwagen der Firma Lindner übernommen, die vor allem das Platzangebot im Berufsverkehr verbessern sollten. Auch Erweiterungspläne für die Straßenbahn wurden wieder aufgestellt. Bei Plänen ist es jedoch geblieben. 1976 wurde die Ringbahn unterbrochen, da die Innenstadt zur Fußgängerzone umgebaut wurde und die Straßenbahn somit nicht mehr durch das Stadtzentrum fahren

durfte. Im August 1979 wurde der Betrieb ein weiteres Mal komplett eingestellt, nachdem die Aufsichtsbehörde erhebliche Mängel festgestellt hatte. Eigentlich war eine Umstellung auf Busbetrieb vorgesehen. Der hohe Ölpreis führte zu einer erneuten Instandsetzung der Bahn und einen Monat später konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden.

Ab 1980 wurden die Gleisanlagen weiter saniert und eine Wiederherstellung des Rings mit veränderter Streckenführung über die Stadtpromenade statt wie vorher über den Marktplatz geplant. Diese neue Strecke wurde ein Jahr später gebaut und ab 1982 war wieder ein Ringverkehr möglich. Gleichzeitig wurden in der gesamten DDR die Verkehrsunternehmen zu größeren Kombinatzen zusammengefasst, wodurch die Naumburger Straßenbahn zum VEB Kraftverkehr Zeitz kam, der wiederum zum VE Verkehrskombinat Halle gehörte. Die Gleissanierung wurde wegen Materialmangels nur auf kurzen Teilstücken durchgeführt.

Im Januar 1986 wurde der Betrieb erneut eingestellt, um dringende Erneuerungen an beinahe allen Anlagen durchzuführen. Dieser Schritt wurde von vielen Beobachtern als heimliche Stilllegung betrachtet. Nach 18 Monaten Schienenersatzverkehr mit Omnibussen nahm die Straßenbahn dann jedoch im Juni 1987 wieder den Betrieb auf, zunächst in einer Richtung (Linie 1, entgegen dem Uhrzeigersinn). Mit der Übernahme erster Beiwagen befuhr die Straßenbahn den Ring fortan im Uhrzeigersinn, da der steigungsreiche Streckenabschnitt über den Moritzberg nur in dieser Richtung für Beiwagenbetrieb zugelassen war.

Mit der Wiedervereinigung Deutschlands und dem Übergang von der staatlichen Planwirtschaft zur Marktwirtschaft 1990 brachen, wie in vielen anderen Städten, aufgrund des zunehmenden Individualverkehrs und der Stilllegung ganzer Wirtschaftszweige die Beförderungszahlen stark ein. Andernorts wurden gebrauchte Straßenbahnwagen aus Westdeutschland beschafft oder die vorhandenen Fahrzeuge und Anlagen modernisiert, die Naumburger Straßenbahn stellte einen Sonderfall dar: Die vorhandenen Anlagen waren in sehr schlechtem Zustand und ließen ohne größere Umbauten nur den Einsatz von zweiachsigen Straßenbahnwagen zu, eine Sanierung hätte zwölf Millionen Deutsche Mark gekostet. Diese Summe konnte die Stadt nicht aufbringen, daher wurde die Einstellung der Straßenbahn und die Umstellung auf Oberleitungsbus- oder Omnibusbetrieb erneut diskutiert.

Einige Naumburger Bürger gründeten 1990 eine Initiative zur Erhaltung der Straßenbahn, die sich intensiv um die Beschaffung von Betriebsmitteln aus anderen Städten bemühte. Die zuständigen Behörden reagierten zu keiner Zeit auf die Angebote, auch ein Antrag auf Denkmalschutz wurde abgelehnt. Schließlich übernahm die Stadt die Straßenbahn und führte einige dringende Sanierungsarbeiten aus, mehrere Vorschläge für eine langfristige Sicherung des Betriebs wurden nicht realisiert. Im März 1991 lief die Konzession aus, zunächst lief der Betrieb allerdings weiter, bis am 18. August 1991 die Bahn erneut wegen Bauarbeiten außer Betrieb war.

Vorgesehen war, den Betrieb nach vier Monaten wieder aufzunehmen, doch der schleppende Verlauf der Bauarbeiten sorgte dafür, dass nicht alle Fördergelder in Anspruch genommen werden konnten. Die Bauarbeiten wurden daraufhin abgebrochen, die Strecke war an mehreren Stellen unterbrochen. Im April 1992 übernahm die Stadt offiziell die Straßenbahn von der Treuhandanstalt, die meisten Beschäftigten wurden entlassen und die übrigen auf der Fährlinie über die Saale eingesetzt.

Zum 100-jährigen Jubiläum der Straßenbahn im Jahr 1992 wurden einige Sonderfahrten auf einem kurzen Streckenstück am Depot durchgeführt, bald darauf wurden zum Bedauern des Vereins die verbliebenen Schienen an mehreren Stellen zugeteert, obwohl offiziell am Ziel eines Weiterbetriebs der Straßenbahn festgehalten wurde. Im folgenden Jahr hatten private Gesellschafter die Idee einer touristischen Straßenbahn, die die Zustimmung des Stadtrats fand.

Wiederaufbau (1994–2005)

Am 14. März 1994 wurde die Naumburger Straßenbahngesellschaft mbH gegründet, die in erster Linie eine touristische Vermarktung der einzigen Ringstraßenbahn Europas anstrebte. Bald darauf begann diese Gesellschaft mit der Wiederherstellung einiger Teilstrecken des ehemaligen Rings. Mit der Unterstützung des Sammlers Friedrich, der eine größere Anzahl von Straßenbahnwagen besaß, konnten am 25. Juni 1994 mit einem Pferdebahnwagen die ersten Fahrten nach der Quasi-Stilllegung 1991 durchgeführt werden. Im November konnte die Gesellschaft auch die Fahrzeuge und Anlagen von der Stadt pachten, der auf 20 Jahre befristete Vertrag sah auch die Wiederinbetriebnahme der gesamten

Ringstrecke vor. Zunächst wurde 1995 die Strecke vom Theaterplatz zum Jägerplatz wieder für elektrischen Betrieb hergerichtet.

In den folgenden Jahren bestimmte ein angespanntes Verhältnis zwischen Stadt und Gesellschaft den weiteren Ausbau: während an einigen Stellen nicht mehr befahrbare Gleise erneuert wurden, wurden an anderen, nicht befahrenen Stellen die Gleise entfernt. Als Kompromiss verzichtete die Gesellschaft ab 1999 auf einen Wiederaufbau der Gleise vom Saltor über den Moritzberg zum Hauptbahnhof, erhielt dafür im Gegenzug von der Stadt eine Bestandssicherung über die Strecke vom Hauptbahnhof über Jäger- und Theaterplatz zum Saltor. Mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Überbauung der ehemaligen Trasse wurde der Ringschluss 1999 vorerst begraben, da die Straßenbahn nicht mehr vor den Bahnhof fahren kann, sondern seitdem etwa 200 Meter südöstlich endet. Ab 1999 war nach weiteren Sanierungsarbeiten ein Betrieb wieder zwischen Jägerplatz und Vogelwiese möglich. Seit April 1999 besitzt die Gesellschaft auch eine Genehmigung zum Linienbetrieb nach Fahrplan, für die vorherigen Fahrten musste jeweils eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden. 2001 erklärte der damalige Oberbürgermeister Preißer, die Trasse der Ringbahn werde weiterhin freigehalten, um eventuell doch einen späteren Ringbetrieb zu ermöglichen. Trotz dieser Ankündigung stimmte er im Stadtrat für den Rückbau der Gleise in der Roßbacher Straße, was ihm den Unmut der Straßenbahner und Naumburger Bürger einbrachte.

Zwei Jahre später konnte die erneuerte Trasse vom Jägerplatz bis zur vorläufigen Haltestelle Hauptbahnhof in Betrieb genommen werden, Ende 2005 wurde die neue Endhaltestelle Hauptbahnhof vor dem Hotel Kaiserhof eingerichtet.

Wiederaufnahme und Sicherung des Regelfahrbetriebs

Im Jahr 2006 fuhr die Straßenbahn erstmals wieder von Ostern bis Oktober an jedem Wochenende, am 31. März 2007 wurde der tägliche Verkehr wieder aufgenommen. Der Betrieb wird unter dem Namen Naumburger TouristenBahn vermarktet. Sie verkehrt von Montag bis Freitag von 5.45 bis 20 Uhr und am Wochenende von 9.15 bis 18 Uhr halbstündlich zwischen Hauptbahnhof und Vogelwiese. Bei Veranstaltungen in und um Naumburg wird der Fahrplan teilweise bis in die Nachtstunden erweitert, um den mit der Bahn anreisenden Gästen die Verbindung vom Hauptbahnhof in die Innenstadt zu ermöglichen. Außerdem können Sonderfahrten zusätzlich zum täglichen Fahrplan gebucht werden.

Da das Stadtbusnetz die Linien 1 bis 3 umfasst, erhielt die Straßenbahn die Liniennummer 4, welche sie bereits zeitweise vor dem Start des Stadtbussystems besaß

Nachdem zwischen März 2007 und März 2008 mehr als 73.400 Fahrgäste die Straßenbahn im Linienverkehr nutzten, wurde der tägliche Betrieb verlängert. Durchschnittlich beförderte die Straßenbahn damit über 200 Fahrgäste pro Betriebstag. Ab dem Jahresende 2009 fuhr die Bahn innerhalb eines vom Land Sachsen-Anhalt finanziell unterstützten Modellversuchs, nachdem die Kundenzahl auf über 120.000 gestiegen war. Die Förderung lief allerdings zum 30. April 2010 aus. Den beteiligten Behörden blieb bis dahin Zeit, die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für den Weiterbetrieb zu klären. Anderenfalls hätte der Linienbetrieb, wie schon im Jahr 1991, aufgegeben werden müssen. Das Land Sachsen-Anhalt erklärte sich weiter zur finanziellen Beteiligung an den Kosten des Linienbetriebs bereit, jedoch mit der Maßgabe, dass die Straßenbahn in den regulären Öffentlichen Personennahverkehr eingebunden wird. Dies lehnte der Burgenlandkreis als Träger des von ihm mitfinanzierten ÖPNV aufgrund der ihm dann entstehenden Mehrkosten in der Kreistagsitzung am 1. März 2010 ab. Hinter den Kulissen wurde weiter verhandelt, und Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Karl-Heinz Daehre stellte finanzielle Mittel für den Weiterbetrieb in Aussicht: Durch die Novellierung eines Landesgesetzes wurde am 10. Dezember 2010 die Förderung der Naumburger Straßenbahn als Teil des ÖPNV mit Landesmitteln beschlossen. Somit ist erstmals seit der De-facto-Stilllegung im Jahr 1991 wieder ein unbefristet finanziell gesicherter Betrieb möglich.

Weiterer Ausbau (ab 2014)

Am 11. November 2014 begannen mit einem symbolischen Spatenstich offiziell die Bauarbeiten zur Verlängerung von der Vogelwiese bis zum Saltor. Für die etwa 440 Meter lange Strecke wurden Schwellen ausgetauscht und das Gleisbett erneuert. Die Bauarbeiten wurden durch Spenden finanziert, bis 2014 waren über 100.000 Euro zusammengekommen. Am 24. August 2017 erfolgte der erste Spatenstich für den Wiederaufbau. Auf 140 Metern wurden die Gleise vollständig neu verlegt und auf den restlichen 290 Metern die vorhandenen Schienen ausgewechselt oder repariert. Am 1. Dezember 2017 begann der planmäßige Verkehr zum Saltor.

Bereits 2016 zählte die Naumburger Straßenbahn 134.000 Fahrgäste. Die nächsten Projekte sind die Sanierung des Depots und eine Verlängerung direkt vor den Hauptbahnhof, wodurch der Ringschluss wieder erreicht werden soll. Die heute noch betriebene Strecke verläuft vom Hauptbahnhof zur nord-westlichen Ecke der historischen Altstadt, umrundet sie entlang des ehemaligen Mauerrings nördlich und östlich und endet an dessen Südwest-Ecke. Die zentralen touristischen Attraktionen der Stadt, Markt und Altstadt sowie Dom werden somit umfahren. Dies stellt einen Nachteil der Netzstruktur dar.

Die Streckenlänge beträgt derzeit etwa 2,9 Kilometer, der gesamte Ring war rund 5,4 Kilometer lang. Aktuell sind mit dem Abschnitt Hauptbahnhof–Salztor etwas mehr als die Hälfte der ehemaligen Ringstrecke in Betrieb. Auf einem Teil des vormaligen äußeren Rings zwischen den früheren Haltestellen Salztor und Moritzplatz sind die Gleise noch unter den Asphaltdecken der Straßen erhalten. Zwischen Moritzplatz und Markgrafenweg wurden im Zuge der Straßensanierung die seitlich liegenden Gleise entfernt. Auch auf dem Platz vor dem Hauptbahnhof ist nach dessen Umbau nichts mehr vorhanden. Dort befand sich zuvor eine zweigleisige Haltestelle. Die neue Endhaltestelle befindet sich nun vor dem benachbarten Hotel Kaiserhof.

Kaum noch sichtbar ist der aufgegebene innere Ringabschnitt durch die Innenstadt über Postring, Lindenring, Herrenstraße, Markt, Jakobstraße zum Theaterplatz, welcher bis April 1976 befahren wurde. Es sind nur noch Gleisreste erhalten, unter anderem am Postring und auf dem Markt. Im Zuge von Straßenbauarbeiten zwischen Michaelisstraße und Moritzplatz 2007/2008 ist auch hier zwischenzeitlich alles demontiert worden und bei der Neugestaltung der Straßen kein Ersatz mehr vorgesehen. Somit enden die noch vorhandenen Gleise unter der Bitumendecke am Othmarsfriedhof.

Eine Überprüfung durch die Verkehrsbehörden in den Jahren 2003 bis 2006 ergab, dass die noch vorhandenen und außer Betrieb gesetzten Gleise aus der Zeit vor 1990 nicht mehr den aktuellen Sicherheitsrichtlinien entsprechen und getauscht werden müssten.



Tw 37 im Lieferzustand für Stralsund



Depot der Naumburger Strassenbahn

Fahrzeuge

In der ersten Hälfte der 1950er Jahre erhielt Naumburg zwei fabrikneue Straßenbahnwagen vom VEB Lowa Waggonbau Werdau zugeteilt. Dieser Typ LOWA ET50, der erste Einheitsstraßenbahnwagen der DDR, bewährte sich in Naumburg jedoch nicht. Daher wurden 1956/57 acht ältere Wagen von der Straßenbahn Leipzig übernommen, die zuvor in der Gothaer Waggonfabrik umgebaut und modernisiert worden waren. Ab 1980 wurde der Wagenpark wieder mit gebrauchten Fahrzeugen von der Straßenbahn Plauen und der Straßenbahn Nordhausen erneuert. Nachdem dadurch bereits zu DDR-Zeiten eine große Fahrzeugvielfalt vorhanden war, wurde diese Sammlung nach der Übernahme der Straßenbahn durch den Verein weiter komplettiert. So sind heute beinahe alle Typen vorhanden, die in der DDR für Straßenbahnen mit 1000 Millimeter Spurweite produziert wurden. Darüber hinaus existiert noch ein Pferdebahnwagen des Herstellers SIG von 1894 sowie eine 1929 gebaute Güterlore der Gottfried Lindner AG.

Einige in Naumburg vom Verein gepflegte und restaurierte Fahrzeuge fahren mittlerweile als historische Straßenbahnen in Frankfurt (Oder), Jena und Chemnitz. Aus finanziellen Gründen mussten nach 1991 einige Fahrzeuge verschrottet oder an privat verkauft werden. So befindet sich unter anderem der ehemalige Triebwagen 25 seit Juni 2010 wieder als Museumstriebwagen in Staßfurt und der Wa-

genkasten des ehemaligen Beiwagen 13 (zuletzt als 007) als Barwagen in der Diskothek in der Kropentalstraße in Naumburg. Von 1996 bis 2002 befand sich außerdem der von der Straßenbahn Naumburg aus der Schweiz übernommene Schweizer Standardwagen Nummer 582 in Naumburg, er steht heute auf dem Freigelände einer Modellbahnausstellung in Wiehe. Der Triebwagen Tw18, 1956 vom VEB Waggonbau Gotha gebaut, wurde an das Straßenbahnmuseum Halle in Halle (Saale) (dort Tw15) abgegeben.

Fahrzeugliste Straßenbahn Naumburg

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
17	1	Tw 2xZR				HTw, ex Halle
(23)	1	Tw 2xZR	ET 54			HTw, ex Plauen, ex Klingenthal, abgestellt
29	1	Tw 2xZR	ET 54	Gotha	1955	ex Halle
(36)	1	Tw 2xZR	T 57	Gotha		ex Jena, abgestellt
37	1	Tw 2xZR	T 57	Gotha		ex Jena, Görlitz, Gera, Stralsund
38	1	Tw 2xZR	T 57	Gotha		ex Jena, Cottbus
50	1	Tw 2xZR	TZ 70	RAW Sch.		ex Jena
51	1	Tw 2xZR	TZ 70	RAW Sch.		ex Jena
(202)	1	Tw 4xGel ER	G4-65	Gotha	1965	HTw, ex Gotha, abgest.
Tw	9					
(1)	1	Bw 2xZR	EB 50	Werdau		HTw ex Halberstadt, abgest.
(14)	1	Bw 2xZR	B 57	Gotha		ex Jena, abgestellt
19	1	Bw 2xZR	BZ 70	RAW Sch		
Bw	3					

Dienstag 21 August: „Straßenbahn in Dessau“

ab 6:30 Uhr: Frühstück

Gepäcktransfer:

Wer den Gepäcktransfer in Anspruch nimmt, versehe den Koffer bitte mit dem vom VDVA ausgehändigten Aufkleber und stelle ihn vor Verlassen des Hotels an eine dann festgelegte Stelle. Sie werden im Laufe des Tages nach Magdeburg ins Hotel gefahren und müssen dann dort in Empfang genommen werden. Wer nicht in den Intercity-Hotels nächtigt, bringt den Koffer in Leipzig bis 8:45 Uhr dort hin und holt ihn in Magdeburg dort ab 19:00 Uhr ab.

PROGRAMM

09:00 Uhr: Treffpunkt in der Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs vor dem Zugang zur Tunnelhaltestelle der S-Bahn (neben Gleis 6, westlicher Zugang von der Kurt-Schumacher-Straße)

**09:19 Uhr: Fahrt mit Regionalexpress in Richtung Magdeburg bis Dessau Hbf
Abfahrt der RE 13 – Zug 16104, planmäßig von Gleis 14**

10:02 Uhr: Ankunft in Dessau Hbf

Entgegen den ursprünglichen Planungen kann mit dem historischen Tw 28 nur ein einziger Wagen eingesetzt werden, da HTw 30 und Partywagen GT 8 007 sich in HU befinden und nicht eingesetzt werden können. Es kann daher nur ein eingeschränktes Programm stattfinden, bei dem teilweise Linienwagen benutzt werden müssen. Tw 28 absolviert zwei Rundfahrten für jeweils die halbe Gruppe ab und bis Betriebshof. In der Pause zwischen den beiden Rundfahrten findet die Besichtigung des Betriebshofs (Straßenbahn und Autobus) für alle statt.

Der Betriebsbahnhof befindet sich an der Strecke der Linie 1 nach Dessau-Süd, Haltestelle Dessauer Verkehrs AG, Fahrzeit ab Museum Nord 9 Minuten, die Linie 1 verkehrt alle 15 Minuten

Für Gruppe 1:

(Abfahrt 10:17 Uhr mit Linie 1 bis Dessau-Center, Ankunft 10:24 Uhr)

Tw 28:

10:35 Uhr: Zustiegsmöglichkeit Hst. Dessau-Center, Hast. SL 1 Ri. Hauptbahnhof

10:55 Uhr: Ankunft Junkerspark, Überholung durch Planzug

11:10 Uhr: Rückfahrt über Zentrum nach Dessau Süd (Tempelhofer Str.)

11:43 Uhr: Ankunft Tempelhofer Str.

11:58 Uhr: Abfahrt Tempelhofer Straße zum Betriebshof

12:03 Uhr: Ankunft Betriebsbahnhof

11:50 Uhr: Besichtigung des Betriebshofs für Gruppen 1 und 2

(Ankunft der Linie 1 aus Richtung Stadt: 11:32 Uhr, Hst. Dessauer Verkehrs AG)

Für Gruppe 2:

12:24 Uhr: Abfahrt Betriebshof

12:29 Uhr: Ankunft Tempelhofer Straße (Dessau Süd) / Abfahrt: 12:40 Uhr

13:17 Uhr: Ankunft Junkerspark / Abfahrt 13:30 Uhr

13:48 Uhr: Ankunft A.-Bebel-Pl./Stadtschwimmhalle (Tw 28 rückt ins Depot ein)

Umstieg in Planzug, Linie 3 13:51 Uhr

13:59 Uhr: Ankunft Hst. Hauptbahnhof

Für die Gruppe 2 besteht zwischen Zugankunft und Beginn der Besichtigung des Betriebshofs Gelegenheit zur Stadterkundung. Für die Gruppe 1 besteht ab Ende der Besichtigung des Betriebshofs Gelegenheit zur Stadterkundung.

Treffpunkt für die Teilnehmer der Fahrt nach Wörlitz ist um 14:00 Uhr am Dessauer Hauptbahnhof, Ankunfthaltestelle der Straßenbahn.

14:15 Uhr Abfahrt Zug 75710 der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn

14:50 Uhr Ankunft Wörlitz

Gelegenheit zum Besuch des Wörlitzer Gartenreichs

17:05 Uhr Abfahrt Zug 75713 der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn

17:40 Uhr Ankunft Dessau Hbf

Zum Einsatz kommen auf dieser Strecke ehemalige DB-Doppelstockschienenbusse der Baureihe 670: 670 005 „Fürst Franz“ und 670 006 „Fürstin Louise“

Fahrmöglichkeiten nach Magdeburg:

Die jeweils auf einem Länderticket eingetragenen Personen sollten sich bereits am Morgen darauf einigen, mit welchem der Züge sie die Fahrt von Dessau nach Magdeburg machen.

18:03 Uhr RE 16112 in Richtung Magdeburg, Gleis 2

18:54 Uhr Ankunft Magdeburg Hbf

18:50 Uhr RB 16490 in Richtung Biederitz, Gleis 3

19:35 Uhr Ankunft in Biederitz

19:41 Uhr Abfahrt in Biederitz mit RE 3130, Gleis 1

19:51 Uhr Ankunft in Magdeburg Hbf

20:03 Uhr RE 161142 in Richtung Magdeburg, Gleis 2

20:54 Uhr Ankunft Magdeburg Hbf

Kurzer Fußweg zum nahegelegenen Intercity-Hotel, einchecken, Bezug der Zimmer

Anschließend Freizeit und Gelegenheit zur ersten Stadterkundung. Der Zimmerausweis des Hotels gilt als Fahrausweis für die öffentlichen Verkehrsmittel in Magdeburg.



Historischer Tw 28 am Dessauer Hauptbahnhof

NGT-Tw auf der Strecke zum Junkerspark

Informationen zur Straßenbahn Dessau

Die **Straßenbahn Dessau** ist der Hauptträger des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Dessau-Roßlau. Sie verkehrt seit dem Jahr 1894 und wurde nach Stilllegungsplänen in den 1970er Jahren seit 1987 ausgebaut und modernisiert, so dass aktuell auf einem Streckennetz von 12,5 Kilometern Länge moderne Niederflurfahrzeuge verkehren. Das Straßenbahnnetz ist normalspurig und wird heute von der Dessauer Verkehrsgesellschaft (DVG) betrieben.

Geschichte

Dessauer Straßenbahngesellschaft (1894–1950)

Am 15. November 1894 wurde in Dessau die Gasmotorbahn eröffnet. Die erste Linie wurde zwischen Post, Museum und Friedhof, wo sich auch das Depot befand, betrieben. Im Jahre 1895 wurde die Bahn zum Hauptbahnhof und zur Zuckerraffinerie an der Bahnstrecke nach Bitterfeld erweitert. Auf Grund von Explosionen zweier Gaslokomotiven wurde schon 1899 für eine Umstellung auf elektrischen Betrieb plädiert. Die Einstellung der Gasmotorbahn erfolgte zum 24. März 1901.

Am 26. März 1901 konnte der elektrische Betrieb auf der bis zum Elbhaus verlängerten Bahn aufgenommen werden. Am 28. März 1907 wurde die Strecke nach Roßlau in Betrieb genommen. Da weitere Straßenbahnstrecken finanziell nicht tragbar gewesen wären, wurde 1926 ein ständig verkehrender Omnibus eröffnet.

Anfang der 1940er Jahre wurde das Straßenbahn-Streckennetz weiter nach Süden verlängert. Vom Friedhof III ging es 1941 bis zur Innsbrucker Straße, wo auch eine neue Wagenhalle entstand. 1943 erfolgte die Verlängerung bis zur Peterholzstraße. Im Zweiten Weltkrieg wurde neben der Stadt auch die Straßenbahn schwer getroffen.

Wenige Tage nach der Kapitulation konnte die erste Strecke wieder befahren werden. Die Gleise der Roßlauer Linie wurden abgebaut und in der Innenstadt wiederverwendet. Ende 1946 verkehrten wieder zwei Linien auf dem Stadtnetz. 1949 erfolgte die Streckenverlängerung von der Peterholzstraße zur Gleisschleife Tempelhofer Straße.

VEB Dessauer Verkehrsbetriebe (1951–1990)

1951 wurde ein Konzept zur Stilllegung der Dessauer Straßenbahn und Umstellung auf Oberleitungsbus-Betrieb vorgestellt. Trotz moderner Gotha-Zweiachser wurde 1967 die Linie 3 zur Gärungschemie eingestellt und die Strecke 1971 abgebaut. In den Jahren 1972 bis 1974 wurde schrittweise die Linie 2 zum Rosenhof eingestellt. 1973 wurde der mittelfristige Erhalt der Linie 1 zwischen Bahnhof und Dessau-Süd zugesichert, da hier ein hohes Fahrgastaufkommen herrschte, das mit einem Vier-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit abgedeckt wurde. Langfristig sollte das gesamte Stadtgebiet nur noch mit Bussen bedient werden.

1980 kam das Umdenken der Dessauer Stadtverwaltung: Mit einem neuen Nahverkehrsplan für die Stadt wurde der Neubau von drei Straßenbahnstrecken vorgesehen:

Realisiert wurde 1987 die Kreuzbergstrecke sowie in den Jahren 2000 bis 2002 die Zoberberg-Linie. Zum Waggonbau fährt bis heute der Bus. Zum 1. Mai 1987 konnte die Strecke zur Kreuzbergstraße in Betrieb genommen werden. Extra für den Wagen-Mehrbedarf wurden Wagen von der Schweriner

Straßenbahn übernommen. Kurz vor der Wende war im Gespräch, gebrauchte Gotha-Gelenkzüge von der Leipziger Straßenbahn zu beschaffen. Jedoch verhinderte die Deutsche Wiedervereinigung diese Vorhaben.

Dessauer Verkehrsgesellschaft (seit 1990)

Von 1990 bis 1995 wurde, außer der Kreuzberglinie, das gesamte Straßenbahnnetz modernisiert, saniert und auf eigene Bahnkörper verlegt beziehungsweise die Gleise abmarkiert. Am 23. März 1998 ging der von Bus und Straßenbahn gemeinsam genutzte Betriebshof an der Erich-Köckert-Straße in Betrieb. Gleichzeitig wurde der Finanzierungsvertrag für das Projekt Straßenbahn nach Dessau-West unterzeichnet. Dieses sah den Neubau einer 6,1 Kilometer langen Strecke zum Wohngebiet Zoberberg vor. Der erste Abschnitt von 3,1 Kilometern Länge bis zur Kleinen Schaftrift im Ortsteil Alten ging am 31. Oktober 2000 in Betrieb. Die Bedienung erfolgte durch die Linien 2 und 3, die von der Kreuzbergstraße beziehungsweise vom Hauptbahnhof aus fuhren. Die Linie 2 wurde nach kurzer Zeit wieder eingestellt. Der 2,7 Kilometer lange Abschnitt zum Zoberberg folgte am 7. Juli 2002. Die Bedienung übernahm die neu eingerichtete Linie 3. Die Streckennetzlänge verdoppelte sich damit nahezu auf 12,9 Kilometer.

Die Zukunft des Streckenastes zur Kreuzbergstraße war schon länger ungesichert. Ursprünglich sah die DVG die Stilllegung der Strecke bis zum Jahr 2010 vor, da die Bevölkerungszahl in dem Wohngebiet jedoch nicht im erwarteten Maß sank, wurde eine Schonfrist bis 2015 ausgesprochen. Der Ast wurde zum 4. Juli 2016 eingestellt.

Linien und Takte

Die Straßenbahnlinien 1 (Hauptbahnhof – Dessau Süd) und 3 (Hauptbahnhof – Junkerspark) verkehren Montag bis Samstag im 15-Minuten-Takt, in den Früh- und Abendstunden sowie am Sonntag alle 30 Minuten. Betriebsbeginn ist an Wochentagen gegen 5:00 Uhr, samstags um 6:00 Uhr und sonntags um 7:00 Uhr. Betriebsschluss ist an allen Verkehrstagen gegen 20:30 Uhr.

Fahrzeuge

1978 setzte sich der Fahrzeugpark der Dessauer Straßenbahn aus elf zweiachsigen Gotha-Triebwagen und 18 passenden Beiwagen, einem LOWA-Triebwagen, drei LOWA-Beiwagen sowie drei Reko-Triebwagen zusammen. Im selben Jahr wurden in einem Ringtauschverfahren zwei Magdeburger Einrichter nach Dessau geholt, die wiederum zwei Zweirichter ersetzten, die die Woltersdorfer Straßenbahn erhielt. Die LOWA-Wagen wurden im Folgejahr ausgemustert. Bis 1989 stieg die Fahrzeugbestand auf 20 Trieb- und 33 Beiwagen des VEB Waggonbau Gotha an. 1987 kamen diverse Rekowagen der Schweriner Straßenbahn hinzu, ein Triebwagen ging 1989 zur Strausberger Eisenbahn. Dessau war einst – ähnlich wie Jena – Hochburg der Gotha- und Rekowagen. Nach ursprünglichen Planungen aus den 1980er Jahren sollte die Dessauer Straßenbahn bis 2020 den gesamten normalspurigen Gothawagenpark der DDR „abfahren“.

1992 erhielt der Betrieb 14 gebrauchte Duewag-Achtachser der Duisburger Straßenbahn, die nach Eröffnung des Stadtbahntunnels dort entbehrlich wurden. Die Anderthalbrichtungswagen erhielten in Dessau die Wagennummern 001 bis 014. Die Gotha- und Rekowagen konnten dadurch vollständig aus dem Personenverkehr abgezogen werden, lediglich vier Fahrzeuge – je ein Trieb- und Beiwagen – blieben zunächst als historische Züge erhalten. Vier Achtachser (008, 011, 013, 014) wurden 1997 an die Straßenbahn Norrköping verkauft, wo sie vorrangig als Ersatzteilspender dienten. Triebwagen 001 und 003 wurden in den Jahren 1999 und 2000 modernisiert, Triebwagen 007 und 012 erhielten 2001 eine Teilmodernisierung. Die Aufarbeitung der weiteren Fahrzeuge unterblieb, da der Betrieb mithilfe von Fördermitteln des Landes Sachsen-Anhalt zehn zweiteilige Niederflurtriebswagen erwarb. Die Wagen gehören der Fahrzeugfamilie Flexity Classic des Herstellers Bombardier an und laufen in Dessau als Typ NGT6DE. Die ex-Duisburger Wagen wurden mit ihrer Auslieferung nach und nach ausgemustert. Der Wagenpark setzt sich somit aktuell aus den zehn Niederflurtriebswagen sowie drei verbliebenen Duewag-Achtachsern zusammen. Der Wagen 003 diente zum Schluss als Reservefahrzeug und ist seit Fristablauf im September 2017 abgestellt. Wagen 007 verkehrt als Partybimmel und Winterdienstfahrzeug. Außerdem werden mit dem Pullman-Wagen 28^{IV} und dem Aufbauwagen 30^{II} noch zwei historische Wagen vorgehalten. 2008 trennte man sich von den historischen Gotha-Triebwagen 21^{VII} samt Beiwagen 109^{III} und vom Reko-Triebwagen 40^{IV}, die verschrottet wurden. Den historischen Arbeitswagen G2 gab man an die Straßenbahn Magdeburg ab.

Fahrzeugliste Straßenbahn Dessau

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
(003)	1	8x-Gel ER	GT 8	DÜWAG	1964	ex Duisburg, abgest.
301 – 310	10	6xGel ERNf	LF2000	Bombardier	2001-2002	
007	1	8x-Gel ER	GT 8	DÜWAG	1964	Ex Duisburg, Partywagen und Winterdienst
28	1	2x ZR		Werdau	1925	HTw, ex Leipzig
30	1	2x ZR		Werdau	1947	HTw

Informationen zum Wörlitzer Park

Der **Wörlitzer Park**, auch **Wörlitzer Garten** oder **Wörlitzer Anlagen**, in Wörlitz im Landkreis Wittenberg ist ein bedeutender Teil des heute als UNESCO-Welterbe gelisteten „Dessau-Wörlitzer Gartenreiches“, das in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts unter der Regentschaft von Fürst Leopold III. Friedrich Franz von Anhalt-Dessau (1740–1817) geschaffen wurde. Der Park wurde am Wörlitzer See, einem Seitenarm der Elbe, angelegt und ist Teil des Netzwerks Gartenträume Sachsen-Anhalt. Er erstreckt sich insgesamt über eine Fläche von 112,5 Hektar und schließt sich direkt an die Stadt Wörlitz an.



Doppelstock-Schienenbus nach Wörlitz

Der **Wörlitzer Park**, auch **Wörlitzer Garten** oder **Wörlitzer Anlagen**, in Wörlitz im Landkreis Wittenberg ist ein bedeutender Teil des heute als UNESCO-Welterbe gelisteten „Dessau-Wörlitzer Gartenreiches“, das in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts unter der Regentschaft von Fürst Leopold III. Friedrich Franz von Anhalt-Dessau (1740–1817) geschaffen wurde. Der Park wurde am Wörlitzer See, einem Seitenarm der Elbe, angelegt und ist Teil des Netzwerks Gartenträume Sachsen-Anhalt. Er erstreckt sich insgesamt über eine Fläche von 112,5 Hektar und schließt sich direkt an die Stadt Wörlitz an.

Geschichte

Der Park wurde von 1769 bis 1773 angelegt und bis 1813 erweitert; er gilt als einer der ersten und zählt zu den größten deutschen Landschaftsparks nach englischem Vorbild. Gleichzeitig hatte der Park einen Bildungsauftrag, der sich über Architektur, Gartenkunst und auch Ackerbau erstreckte.

So war der Park auch zur damaligen Zeit mit allen Gebäuden und dem Schloss für jeden zu besichtigen. Ausnahme waren das Graue Haus und die Roseninsel, die seiner Frau, der Fürstin und späteren Herzogin Luise Prinzessin von Brandenburg-Schwedt (auch: Louise), als Rückzugsorte dienten.

Die Anlage ist in ihrer Gesamtheit gut erhalten und wurde von der UNESCO im Jahr 2000 als Teil des Dessau-Wörlitzer Gartenreiches in das Verzeichnis des UNESCO-Weltkulturerbes aufgenommen.

Das Schloss ist der erste klassizistische Schlossbau Deutschlands. Den Garten entwarf der Hofgärtner Johann Friedrich Eyerbeck, an den Bauten im Park war maßgeblich Friedrich Wilhelm von Erdmannsdorff (1736–1800) als Architekt beteiligt.

Parkteile

Der Wörlitzer Park besitzt fast nur natürliche Abgrenzungen. Im Norden wird der Park durch den Wall, einen Hochwasserschutzdeich, von der hier sehr breiten Elbaue getrennt. Er dient gleichzeitig als Umfassungsweg (engl. belt walk), von dessen erhöhtem Standpunkt aus man viele der klassischen Sichtachsen (beispielsweise zum Schloss, zum Stein, aber auch nach Coswig zum dortigen Schloss) wahrnehmen kann. Schon im 18. Jahrhundert wurde der Park in mehrere Bereiche gegliedert, die im Wesentlichen seine schrittweise Entwicklung spiegeln

Mittwoch 22 August: „Harzquerbahn mit Brockenfahrt“

ab 6.00 Uhr Frühstück

PROGRAMM

08:50 Uhr: Treffpunkt in der Halle des Hauptbahnhofs vor dem DB-Reisezentrum

09:08 Uhr: Abfahrt mit HEX 80506 Richtung Goslar, Gleis 9 bis Wernigerode

Bitte beachten: der Zug besteht aus zwei Teilen, die in Halberstadt getrennt werden, nur der Zugteil nach Goslar fährt bis Wernigerode

10:18 Uhr: Ankunft in Wernigerode

kurzer Fußweg zum Bahnhof der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) am Bahnhofsvorplatz.

10:45 Uhr: Abfahrt des Traditionszuges zum Brocken.

Es gibt für die Gruppe reservierte Plätze, deren Lage vor der Abfahrt bekannt gegeben werden

Der Traditionszug der HSB besteht aus historischem Wagenmaterial. Er wird von einer Reiseleitung begleitet, die im Fahrtverlauf Informationen zur Strecke gibt. Jeder Reiseteilnehmer erhält einen Begrüßungstrunk. Der Zug befährt bis Drei Annen Hohne (Aufenthalt 11:30 Uhr – 11:45 Uhr) die Strecke der Querbahn nach Nordhausen und erreicht nach fünf Kilometern Fahrt Schierke (Aufenthalt 11:58 Uhr – 12:30 Uhr). Hier beginnt die Brockenbahn die auf 14 Km Strecke einen Höhenunterschied von 450 Metern überwindet.

13:02 Uhr: Ankunft auf dem Brocken (1125 m)

Wanderungen auf dem Brockengipfel, Besuch des Brockenhauses. Das Brockenhaus auf Norddeutschlands höchstem Berg beinhaltet auf drei Etagen eine multimediale Ausstellung zur Geschichte und Natur des Brockens. Die Cafeteria hat für die Gäste des Hauses leckere Speisen und Getränke im Angebot.

15:00 Uhr: Abfahrt vom Brocken zur Talfahrt

Aufenthalt in Drei Annen Hohne (15:44 Uhr – 16:05 Uhr)

16:48 Uhr: Ankunft in Wernigerode, Westerntor

Ausstieg für die Teilnehmer an der Werkstättenbesichtigung

16:51 Uhr: Ankunft in Wernigerode

Anschließend Möglichkeit zum Besuch der sehenswerten Altstadt von Wernigerode und Abendessen dort

17:00 Uhr: Besichtigung der Werkstätte der Harzer Schmalspurbahnen

(Dauer ca. 1 Stunde). Fußweg zum Bahnhof ca. 1,3 km (durch die Altstadt)

Buslinie 201 fährt ab Bf. Westerntor zu den Minuten 08 und 38 zum

Hauptbahnhof (Fahrzeit 10 Minuten)

Die Rückfahrt ab Wernigerode nach Magdeburg ist stündlich möglich, nur die letzte Abfahrt geht direkt, bei den übrigen ist ein Umstieg in Halberstadt notwendig.

Die jeweils auf einem Länderticket eingetragenen Personen sollten sich bereits am Morgen darauf einigen, mit welchem der Züge sie die Fahrt zurück machen.

Wernigerode ab:	18:40 Uhr	19:42 Uhr	20:40 Uhr	21:42 Uhr
Halberstadt an:	18:56 Uhr	19:56 Uhr	20:56 Uhr	(kein
Halberstadt ab:	19:01 Uhr	20:01 Uhr	21:03 Uhr	(Umstieg
Magdeburg Hbf an:	19:45 Uhr	20:57 Uhr	21:51 Uhr	22:58 Uhr



Einfahrt eines Zuges in den Brockenbahnhof



Begegnung Dampfzug, Triebwagen in Alexisbad

Informationen zu den Harzer Schmalspurbahnen (Brockenbahn, Harzquerbahn und Selketalbahn)

Die **Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB)** mit Sitz in Wernigerode ist eine Eisenbahngesellschaft, die ein zirka 140km langes Netz von zumeist dampfbetriebenen Schmalspurstrecken im Harz als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und als Eisenbahnverkehrsunternehmen betreibt. Dabei handelt es sich heute um das größte zusammenhängende Streckennetz in Europa unter Dampf. Es ist ganzjährig in Betrieb, hat die Spurweite von 1000mm (Meterspur) und besteht aus Harzquerbahn, Selketalbahn sowie Brockenbahn. Auch die Anfangsbuchstaben der Strecken ergeben den abgekürzten Namen des Unternehmens.

Drei der sechs Endbahnhöfe (Nordhausen Nord, Quedlinburg und Wernigerode) verfügen über einen Anschluss an das regelspurige Netz der Deutschen Bahn. Neben der Brohltalbahn und der Wangerroger Inselbahn sind die Harzer Schmalspurbahnen heute eine der drei letzten Schmalspurbahnen mit Güterverkehr in Deutschland.

Im Personenverkehr wird die HSB heute überwiegend von Touristen und Ausflüglern (z.B. Wanderern) genutzt, der eigentliche Regionalverkehr im Sinne von Berufs- und Schülerverkehr spielt nur noch im Raum Nordhausen/Ilfeld und auf dem Streckenabschnitt Quedlinburg–Gernrode (Harz) eine bedeutendere Rolle.

Vorgeschichte

Das heutige Schmalspurbahnnetz ist durch die Verbindung von ursprünglich getrennten Bahnlinien entstanden, welche zwei verschiedenen Bahngesellschaften gehörten:

1887 wurde mit der Strecke Gernrode–Mägdesprung die erste Schmalspurstrecke im Harz eröffnet. Sie gehörte zur Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft (GHE). In den Folgejahren wurde die Strecke verlängert und das Streckennetz vergrößert. Zum Netz der GHE gehörten die Bahnlinien von Gernrode bis Harzgerode, Hasselfelde und Eisfelder Talmühle. Da die Bahnlinie auf einem langen Abschnitt dem Tal des Flüsschens Selke folgt, entstand neben dem Beinamen „Anhaltische Harzbahn“ später der Beiname „Selketalbahn“.

Im Jahr 1896 wurde die zweite Eisenbahngesellschaft im Handelsregister eingetragen, welche eine Schmalspurbahn durch den Harz errichten wollte. Am 22. Dezember 1898 eröffnete die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft (NWE) den Sonderzugverkehr auf dem Streckenabschnitt Wernigerode–Brocken (Brockenbahn), die so genannte Harzquerbahn (Wernigerode–Drei-Annem-Hohne–Nordhausen) nahm am 27. März 1899 den Gesamtverkehr auf.

Als dritte Bahngesellschaft im Harz nutzte die Südharz-Eisenbahn-Gesellschaft (SHE) die Meterspur auf der Strecke Walkenried–Braunlage/Tanne.

Die GHE und die NWE wurden am 1. April 1949 der Deutschen Reichsbahn (DR) unterstellt. Auch das in der sowjetischen Besatzungszone liegende Streckenstück der SHE, Tanne–Sorge, gelangte unter die Betriebsführung der DR – ist aber seit vielen Jahren stillgelegt.

Am 1. Februar 1993 übernahm das nicht bundeseigene Eisenbahnunternehmen „Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB)“ von der Deutschen Reichsbahn (DR) Fahrzeuge, Strecken, Personal usw. und fungiert seitdem als Eisenbahnverkehrs- (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Gesellschafter der HSB sind die Landkreise Harz und Nordhausen, die an der Strecke liegenden Kommunen, die Stadt Quedlinburg sowie die Kurbetriebsgesellschaft Braunlage. Sitz ist Wernigerode, wo sich auch die Werkstätten befinden. Die HSB unterhält heute ein Schmalspurstreckennetz von 140,4km Länge mit 44 Bahnhöfen und Haltepunkten.

Die Züge verkehren täglich nach Fahrplan. Es kommen dabei mehr als zehn Dampflokomotiven, sieben Diesel- und drei Straßenbahntriebwagen mit Zweikraftantrieb (von der Straßenbahn Nordhausen) zum Einsatz. Alle Strecken werden mit Dampfzügen befahren. Seit April 2010 verkehren auch auf dem Abschnitt Stiege – Eisfelder Talmühle der Selketalbahn wieder dampflokomotivbespannte Reisezüge im Regelbetrieb. Dort fahren seit 1996 lediglich Triebwagen.

Die bekannteste Strecke ist die Brockenbahn. Auf ihr fahren im täglichen Regelverkehr ausschließlich mit Dampflokomotiven bespannte Züge der Relation (Wernigerode –) Drei Annen Hohne – Brocken und zurück. Der Regionalverkehr zwischen Nordhausen und Ilfeld wurde hingegen bis auf ein Dampfzugpaar komplett auf Dieseltriebwagen und (seit 1. Mai 2004) auch Straßenbahnwagen umgestellt. Außerdem betreibt die HSB noch regulären Güterverkehr vom Hartsteinwerk Unterberg (Selketalbahn) nach Nordhausen Übergabebahnhof (Harzquerbahn) mit Dieselloks der Baureihe 199.8 und aufgeböckelten Regelspurgüterwagen.

Am 1. Mai 2004 wurde in Nordhausen ein Verbindungsgleis zwischen der Haltestelle Bahnhofplatz der Straßenbahn Nordhausen und dem Bahnhof Nordhausen Nord der Harzquerbahn in Betrieb genommen. Seitdem fahren die oben genannten Zweikrafttriebwagen zwischen Nordhausen Krankenhaus und dem HSB-Haltepunkt Ilfeld-Neanderklinik (Linie 10) vom Typ Combino duo. Im nicht elektrifizierten Netz der Harzquerbahn erfolgt der Antrieb dieselektrisch. Die Dieseltriebwagen der HSB wenden ebenfalls am Bahnsteig der Straßenbahnhaltestelle Bahnhofplatz.

Am 18. April 2005 wurde mit den Arbeiten zur Verlängerung der Selketalbahn von Gernrode nach Quedlinburg begonnen (Länge 8,5km), nachdem die DB AG die Strecke Frose–Quedlinburg stillgelegt und den Abschnitt Gernrode–Quedlinburg an die HSB verkauft hatte. Zunächst wurde der Endbahnhof Gernrode der Selketalstrecke zu einem Durchgangsbahnhof umgebaut. Am 4. März 2006 erreichte der erste Zug den Bahnhof Quedlinburg auf Meterspur und seit dem 26. Juni 2006 gibt es planmäßigen Verkehr der Harzer Schmalspurbahnen bis Quedlinburg mit drei Zugpaaren am Tag, von denen in der Regel zwei mit Dampflokomotiven bespannt werden. In Quedlinburg wurde das Bahnsteiggelände 3 umgespurt, zusätzlich entstanden ein Umsetz- sowie ein zusätzliches Stumpfgleis. In Richtung Halberstadt besteht ein bahnsteiggleicher Anschluss zu den Zügen des Harz-Elbe-Express.



Dampfzug im Selketal



Diesel-Tw und Combino-Duo in Ilfeld

Im Jahre 2009 wurde mit Unterstützung des Landes Sachsen-Anhalt im Dampflokwerk Meiningen die regelspurige Dampflok 95 1027 aufgearbeitet. Diese wurde bei der HSB eingestellt und wird seitdem im Museumszugverkehr auf der Rübelandbahn eingesetzt. Im gleichen Jahr versuchte das Land Niedersachsen mit Aufstockmitteln des Konjunkturpaketes II einen Anschluss der Stadt Braunlage an das Netz der HSB mitzufinanzieren. Dieses Vorhaben wurde jedoch am 29. April 2010 aufgrund der zu er-

warteten hohen Kosten zu den Akten gelegt. Mit dem Bau des neuen Haltepunktes Schurzfell wurde am 30. November 2009 in Nordhausen begonnen, um die Zustiegsmöglichkeiten für die Nordhäuser weiter zu verbessern. Die Arbeiten dauerten bis kurz vor Weihnachten 2009. Sie wurden hauptsächlich in den nächtlichen Betriebspausen durchgeführt, um den Verkehr nicht zu behindern. Der neue Haltepunkt wurde zum Sommerfahrplan 2010 in Betrieb genommen.

Im Jahre 2013 nutzten 1,1 Millionen Reisende die Züge. Mit 649000 Personen war die Brockenbahn mit Abstand die am meisten nachgefragte Strecke. Auf der Harzquerbahn waren im Bereich des Vortortverkehrs in Nordhausen 248000 und bei der Selketalbahn 103000 Fahrgäste unterwegs.

Zahlen & Fakten

Fahrgäste	ca. 1,2Millionen jährlich	Brücken und Durchlässe	400
Streckenlänge ge- samt	140,4km	Tunnel	1
• Harzquerbahn	61km	Bahnhöfe	25
• Selketalbahn	60km	Haltepunkte	22
• Brockenbahn	19km	tiefstgelegener Bahnhof	Quedlinburg, 121 m ü. NN
		höchstgelegener Bahnhof	Brocken, 1125 m ü. NN

Betriebsanlagen

Die drei Lokeinsatzstellen der HSB mit Lokschuppen – in Wernigerode und Nordhausen Nord auch mit Drehscheibe – Bekohlungsanlagen und der Lokleitung befinden sich an den Bahnhöfen Nordhausen Nord (zuständig für Harzquerbahn), Wernigerode (für Harzquer- und Brockenbahn) und Gernrode (für die Selketalbahn). Dort werden die Dampflokomotiven und Dieseltriebwagen gewartet und restauriert. Die kompletten Untersuchungen und alle Instandsetzungsarbeiten (außer Hauptuntersuchungen) werden im HSB-Bahnbetriebswerk Wernigerode Westerntor durchgeführt. Für die Hauptuntersuchungen werden die Loks und Triebwagen hingegen in spezielle Ausbesserungswerke (z.B. Dampfloswerk Meiningen) überführt. Zudem bietet die HSB auch Führungen durch das Bw Wernigerode Westerntor an, welches trotz einiger moderner Technik nach wie vor eine typische Dampfloswerkstätte ist. Wasserkräne zum Wasserfassen während eines Aufenthaltes befinden sich in allen wichtigen Bahnhöfen.

Fahrzeuge

Die HSB besitzt 25 Dampflokomotiven, davon 17 Neubauten und vier Malletloks, zehn Dieseltriebwagen, drei Duotriebwagen und 16 Diesellokomotiven (davon 10 umgebaute Normalspur V100).

Der Wagenpark der HSB besteht aus rekonstruierten Wagen, Neubauwagen und historisch aufgearbeiteten Wagen. Wagen, die von sächsischen Schmalspurstrecken übernommen wurden, sind an drehgestellgeführten und damit in den Bögen ausschwenkenden Kupplungen zu erkennen. Mit Ausnahme einiger saugluftbremsster Traditionswagen ist der Fahrzeugbestand seit den 1980ern druckluftgebremst.

Zudem besitzt die HSB zwei Speisewagen, welche manchen Zügen der Relation (Wernigerode –) Drei Annen Hohne – Brocken und dem Zugpaar Nordhausen Nord – Drei Annen Hohne – Brocken eingestellt werden. In den Speisewagen werden harztypische Speisen und Getränke serviert.

Es existieren Rollwagen für den Arbeitszugdienst und neu beschaffte Rollböcke für die Güterzüge zum Hartsteinwerk Unterberg. Rollbockgruben bestehen nur noch in Nordhausen.

Die HSB sind derzeit die einzige nichtbundeseigene sowie die einzige schmalspurige Bahn in Deutschland, die einen eigenen Hilfszug besitzt.

Donnerstag 23. August: „Selketalbahn und Straßenbahn Nordhausen“

ab 6.00 Uhr Frühstück

Programm

Das Programm ist heute zweigeteilt:

Gruppe 1 fährt über Quedlinburg und durch das Selketal und mit der Harzquerbahn nach Nordhausen

Gruppe 2 fährt auf einem anderen Weg auf Normalspurstrecken direkt nach Nordhausen (anders als in der Vorankündigung angegeben, entfällt der Besuch von Quedlinburg)

Dort treffen sich beide Gruppen für das gemeinsame Programm bei der Straßenbahn. Auch die Rückreise erfolgt gemeinsam.

Fahrplan Gruppe 1 – Hinfahrt

08:50 Uhr: Treffpunkt in der Halle des Hauptbahnhofs vor dem DB-Reisezentrum

09:08 Uhr: Abfahrt mit HEX 80506 Richtung Thale, Gleis 9 bis Quedlinburg

Bitte beachten: der Zug besteht aus zwei Teilen, die in Halberstadt getrennt werden, nur der Zugteil nach Thale fährt bis Quedlinburg

10:23 Uhr: Ankunft in Quedlinburg, Gleis 2

10:30 Uhr: Abfahrt des Dampfzuges 8953 nach Alexisbad, gleicher Bahnsteig
(reservierte Plätze, Bekanntgabe durch die Reiseleitung)

11:31 Uhr: Ankunft in Alexisbad

11:33 Uhr: Abfahrt des Triebwagens 8982 nach Harzgerode (der Tw kehrt um 12.11 Uhr wieder nach Alexisbad zurück und fährt weiter nach Nordhausen)

12:11 Uhr: Abfahrt des Triebwagens 8981 nach Nordhausen

14:17 Uhr: Ankunft in Ilfeld, Bf. (Kreuzung mit Combino Duo)

(für Fotografen: während des Aufenthalts in Ilfeld absolviert der Combino-Duo eine Pendelfahrt nach Niedersachswerfen und zurück <ab Ilfeld 14:26 Uhr, an 14:46 Uhr>)

14:59 Uhr: Abfahrt Linie 10 (Combino-Duo) Richtung Südharz-Klinikum

15:24 Uhr: Ankunft Bahnhofplatz

Fahrplan Gruppe 2 – Hinfahrt

09:55 Uhr: Treffpunkt in der Halle des Hauptbahnhofs vor dem DB-Reisezentrum

10:10 Uhr: Abfahrt mit RE 26765 Richtung Erfurt, Gleis 6b bis Sangerhausen

11:46 Uhr: Ankunft in Sangerhausen, Gleis 5

11:52 Uhr: Abfahrt mit RE 74706 Richtung Kassel-W., Gleis 4 bis Nordhausen

12:24 Uhr: Ankunft in Nordhausen

Freizeit, Stadtbesichtigung

Möglichkeit zur Fahrt mit Combino-Duo nach Ilfeld und zurück:

(Fahrscheine müssen selbst erworben werden, 2.40 € pro Strecke, 4er-Karte 7.70 €)

12:54 Uhr: Abfahrt Bahnhofsvorplatz

13:18 Uhr: Ankunft Ilfeld, Neanderklinik

13:57 Uhr: Abfahrt Ilfeld, Neanderklinik

14:24 Uhr: Ankunft Bahnhofsvorplatz

Straßenbahn-Sonderfahrten beide Gruppen

15:30 Uhr: Beginn Stadtrundfahrt mit Tw 29 und Tw 59, es werden die Endpunkte Nordhausen-Ost und Südharz-Klinikum angefahren

16:20 Uhr: Ankunft Depot, Besichtigung

16:50 Uhr: Sonderfahrt mit Tw 29 und 40 über Parkallee zum Hauptbahnhof

17:15 Uhr: Ankunft Bahnhofsplatz

Fahrplan beide Gruppen – Rückfahrt

Die jeweils auf einem Länderticket eingetragenen Personen sollten sich bereits am Morgen darauf einigen, mit welchem der Züge sie die Fahrt von Nordhausen nach Magdeburg machen.

17:34 Uhr: Abfahrt mit RE 74715 Richtung Halle (Saale) bis Sangerhausen, Gleis 2

18:07 Uhr: Ankunft in Sangerhausen, Gleis 3

18:16 Uhr: Abfahrt mit RE 26772 Richtung Magdeburg in Sangerhausen, Gleis 2

19:50 Uhr: Ankunft Magdeburg Hbf

oder wer in Nordhausen zu Abend Essen und die Stadt besichtigen möchte:

19:34 Uhr: Abfahrt mit RE 74717 Richtung Halle (Saale) bis Sangerhausen, Gleis 2

20:07 Uhr: Ankunft in Sangerhausen, Gleis 3

20:16 Uhr: Abfahrt mit RE 26772 Richtung Schönebeck in Sangerhausen, Gleis 2

21:36 Uhr: Ankunft in Schönebeck (Elbe), Gleis 4

21:50 Uhr: Abfahrt mit S1 Richtung Stendal, Gleis 4

22:07 Uhr: Ankunft Magdeburg Hbf

Information zur Straßenbahn Nordhausen

Die **Straßenbahn Nordhausen** ist eine von den Stadtwerken Nordhausen betriebene Straßenbahn im äußeren Norden Thüringens. Sie verkehrt auf drei Linien innerhalb der Stadt Nordhausen und über die Harzquerbahn bis ins Umland nach Ilfeld. Die Spurweite beträgt 1000 mm.

Geschichte

Die ersten 90 Jahre

Im Jahre 1898 vereinbarte die Stadt Nordhausen, die damals etwa 35.000 Einwohner hatte, mit der Elektrizitäts-AG (vormals Schuckert & Co. in Nürnberg), dass diese ein Elektrizitätswerk und eine Straßenbahn baut und selbst betreibt. Zum 1. April 1920 wurde die Stadt Eigentümerin des Unternehmens.

Der Straßenbahnbetrieb wurde am 25. August 1900 auf einem meterspurigen Netz von 5,04 Kilometern Länge eröffnet. Eine Linie mit weißem Signal führte vom Bahnhof in die Altstadt zum Kornmarkt und weiter über den Neumarkt zum Gehege am Geiersberg (2,6 Kilometer). Die andere war eine 2,3 Kilometer lange Ringlinie, die vom Bahnhof – mit rotem Signal – ebenfalls zum Kornmarkt fuhr, dann durch enge Gassen zum Altentor gelangte und von dort über die Grimmel-Allee, wo sich Depot und E-Werk befanden, zum Bahnhof zurückkam. Die Wagen der Gegenrichtung trugen ein grünes Signal.

Nach dem Ersten Weltkrieg kam es zu ersten Einschränkungen. Ab 29. Januar 1922 entfiel die Fahrt durch die Altstadt zwischen Kornmarkt und Altentor; ebenso endete ab 1927 die Linie zum Gehege bereits an der Riemannstraße. Als man ab 8. Juli 1934 auch das kurze Stück von der Stolberger Straße zur Riemannstraße aufgab, verlängerte man das Gleis zum Pflingstweg/Friedrich-Naumann-Straße. Bis 1945 wurde das 4,25 Kilometer lange Netz von einer roten Linie vom Bahnhof zum Pflingstweg und einer grünen Linie vom Bahnhof zum Altentor befahren. Die im Jahre 1900 beschafften 13 Triebwagen wurden 1934 durch acht neue ersetzt.

Durch die Luftangriffe auf Nordhausen am 3. und 4. April 1945 wurden Stromanlagen, Oberleitungen, Wagenpark und Gleisanlagen zerstört. Nur 900 m Gleisnetz blieben unversehrt. Die Wiederinbetriebnahme fand am 2. September 1945 statt. Nach der Besetzung Nordhausens durch die Rote Armee im Sommer 1945 ging der Straßenbahnbetrieb von den „Städtischen Elektrischen Werken Nordhausen“ im Jahr 1949 auf das „Kommunale Wirtschafts-Unternehmen (KWU) der Stadt Nordhausen“ über und wurde 1951 zum „VEB (K) Verkehrsbetriebe Nordhausen“. Trotz der starken Zerstörung der Stadt wurde die Straßenbahn wieder im früheren Umfang von etwa vier Kilometern Länge in Betrieb genommen. Kleinere Erweiterungen gab es erst in den 1980er Jahren; ab dem 7. Oktober 1981 fuhr die

Linie 1 von der Stolberger Straße 800 Meter weiter bis zum Kreiskrankenhaus und seit dem 21. Dezember 1983 endet die Linie 2 an der Parkallee 700 Meter vom Altentor entfernt.



Historischer Tw 29 der Nordhäuser Straßenbahn Gotha-Triebwagen 40

Entwicklung nach der Wiedervereinigung

Mit der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr 1990 stand die Existenz der Straßenbahn zur Diskussion; es wurde jedoch entschieden, die Straßenbahn zu erhalten. In den folgenden Jahren wurde das Schienennetz von Grund auf saniert und neue (zunächst alte brauchbare) Fahrzeuge gekauft. Am 3. Oktober 1993 kam noch eine Neubaustrecke hinzu, die vom Theaterplatz 1,8 Kilometer in den Ostteil der Stadt führt.

Nach der Wiedervereinigung kamen Bestrebungen auf, die beiden Gleisnetze der Nordhäuser Straßenbahn und der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) zu verbinden um eine durchgehende Verbindung nach dem Tram-Train-Prinzip zu schaffen. Dies war wegen der Übereinstimmung der Spurweiten (Meterspur) leicht möglich. Beim 100-jährigen Jubiläum der HSB im September 1999 unterzeichneten die HSB und Stadtwerke Nordhausen zunächst eine Absichtserklärung, bis zur Landesgartenschau im Jahr 2004 diese Verbindung herzustellen. Im Jahr 2002 begannen schließlich die Bauarbeiten für diesen Lückenschluss. Dabei wurde ein Gleis von der Straßenbahnhaltestelle Bahnhofsvorplatz entlang der Oskar-Cohn-Straße zu den Abstellgleisen der Harzquerbahn am Bahnhof Nordhausen Nord errichtet und dort an die bestehenden Gleisanlagen angeschlossen.

Da die Strecke der Harzquerbahn nach Ilfeld jedoch keine Fahrleitung besitzt und eine Elektrifizierung abgelehnt wurde, mussten für die als Linie 10 bezeichnete Linie neue Fahrzeuge mit Hybridantrieb beschafft werden. Im Rahmen der Feierlichkeiten zum 100-jährigen Jubiläum der Straßenbahn Nordhausen wurde am 3. Juni 2000 die erste Hybridbahn Twino präsentiert. Es handelte sich dabei um einen mit einem 5-Zylinder-PKW-Dieselmotor erweiterten GT4-Triebwagen, der der praktischen Erprobung des Hybridantriebs diente. Bis zum 1. Mai 2004 beschafften die Stadtwerke drei Fahrzeuge des Typs Combino Duo. Innerhalb der Stadt Nordhausen beziehen diese ihren Antriebsstrom direkt aus der Fahrleitung; auf den Gleisen der Harzquerbahn erfolgt der Antrieb dieselelektrisch. Für den Dieselantrieb ist ein ursprünglich für PKWs vorgesehener Motor der Marke BMW eingebaut. Die Kombination von Meterspur und Dieselantrieb ist eine in ihrer Form weltweit einzigartig und wird heute – analog zum Chemnitzer Modell, Karlsruher Modell beziehungsweise Zwickauer Modell – als Nordhäuser Modell bezeichnet.

Die Straßenbahnen fahren seitdem durchgängig vom Südharz-Klinikum über den Bahnhofsvorplatz und auf einer Strecke von 11,4 Kilometern über das Gleis der Harzquerbahn bis zum Haltepunkt Ilfeld-Neanderklinik. Zugleich verkehrt auch ein Großteil der Triebwagen der Harzer Schmalspurbahnen seitdem bis auf den Bahnhofsvorplatz. Hierzu waren Ertüchtigungen an den Fahrzeugen und eine Zulassung gemäß BOSTrab nötig.

Liniennetz

Seit der Vollendung des lange geplanten Lückenschlusses zur Harzquerbahn im Jahr 2004 gibt es in Nordhausen drei Straßenbahnlinien: 1: Südharz-Klinikum – Bahnhofplatz (3,2 km); 2: Parkallee – Nordhausen Ost (4,6 km); 10: Südharz-Klinikum – Bahnhofplatz – Ilfeld, Neanderklinik (14,6 km). Der Fahrplankontakt der SL 1 und 2 beträgt Mo.-Fr. 10 Minuten, Sa.-So. 30 Minuten, die Linie 10 fährt Mo.-Fr. stündlich, an Wochenenden 2-stündlich. Die 10 ist in den Fahrplankontakt der 1 integriert.

Fahrzeuge

Im Linienverkehr werden seit 2012 ausschließlich Neubau-Fahrzeuge des Typs Combino von Siemens eingesetzt, von denen seit dem Jahr 2000 insgesamt zwölf Stück beschafft wurden. Sechs dieser Wagen sind Einrichtungsfahrzeuge (101–104,108–109), drei Zweirichtungsfahrzeuge (105–107) und weitere drei Zweirichtungsfahrzeuge vom Typ Combino Duo mit Hybridantrieb für die Strecke nach Ilfeld (201–203).



Gotha G4 Gelenkwagen als Partywagen



Kleiner Combino in Zweirichtungsausführung

Fahrzeugliste Straßenbahn Nordhausen

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahr	Bemerkungen
101 – 102	2	4xGel ER Nf	Combino	Siemens	2000	
103 – 104	2	4xGel ER Nf	Combino	Siemens	2002	
105 – 107	3	4xGel ZR Nf	Combino	Siemens	2002	
108 – 109	2	4xGel ER Nf	Combino 2	Siemens	2011	
201 – 203	3	4xGel ZR Nf	Combino Duo	Siemens	2004	
23	1	2x ZR		Wismar	1934	HTw
40	1	2x ZR	T 57	Gotha	1958	HTw, ex Gera
59	1	4xGel ER	G4-65	Gotha	1965	Partywagen,Wagenk. ex Leipzig, Fahrgest. ex Erfurt

Freitag 24. August: „Halberstadt und Staßfurt“

ab 6.00 Uhr Frühstück

PROGRAMM

08:50 Uhr: Treffpunkt in der Halle des Hauptbahnhofs vor dem DB-Reisezentrum

09:08 Uhr: Abfahrt mit HEX 80506 Richtung Goslar/Thale, Gleis 9 bis Halberstadt

09:58 Uhr: Ankunft in Halberstadt, Empfang durch Freundeskreis Straßenbahn

10:15 Uhr: Straßenbahn-Sonderfahrt mit Tw 39 + Bw und Tw 36:
Strecke: Hauptbahnhof – Klus (Fotostopp) – Friedhof (Depot)

11:15 Uhr: Depotbesichtigung und Fahrzeugparade vor der Wagenhalle

11:45 Uhr: Straßenbahn-Sonderfahrt mit GT 4 und Tw 31
Strecke: Friedhof (Depot) – Sargstedter Weg – Holzmarkt – Hauptbahnhof

12:30 Uhr: Ankunft Hauptbahnhof, Programmende Halberstadt

13:01 Uhr: Abfahrt mit HEX 80409 nach Aschersleben, Gleis 2

13:25 Uhr: Ankunft in Aschersleben, Gleis 1

- 13:46 Uhr: Abfahrt mit RB 26480 nach Staßfurt, Gleis 3**
14:06 Uhr: Ankunft in Staßfurt
- 14:35 Uhr: Abfahrt Bus 157, Richtung Wolmirstedt am Busbahnsteig vor dem Bahnhof**
Die Ländertickets werden in den Bussen anerkannt!
- 14:40 Uhr: Ankunft Haltestelle Löderburger Straße**
Fußweg (300 m) zum Gelände der Stadtwerke Athenslebener Weg 15
- 15:00 Uhr: Empfang durch Geschichtsverein Staßfurt – Besichtigung des**
LOWA-Triebwagens 20 der früheren Straßenbahn.
Kaffee & Kuchen ist zu erwerben.
- 16:30 Uhr: Fußweg (400 m) zur Bushaltestelle Botanischer Garten**
16:52 Uhr: Abfahrt Bus 151 bis Staßfurt, Bahnhof
16:57 Uhr: Ankunft Staßfurt, Bahnhof
- 17:22 Uhr: Abfahrt mit RE 26770 Richtung Magdeburg Hbf**
17:50 Uhr: Ankunft Magdeburg Hbf
- 18:30 Uhr: Abendbuffet im Intercity-Hotel Magdeburg**
(für die angemeldeten Teilnehmer)
- 19:30 Uhr: Beginn der Mitgliederversammlung (siehe Einladung auf S. 54)**

Informationen zur Straßenbahn Halberstadt

Die **Straßenbahn Halberstadt** zählt neben der Straßenbahn Naumburg und der Straßenbahn Dessau zu den kleineren Straßenbahnsystemen in Sachsen-Anhalt. In der nördlich des Harzes liegenden Kreisstadt Halberstadt mit etwa 42.000 Einwohnern verkehrt die elektrische Straßenbahn seit dem 2. Mai 1903. Wegen mangelhafter Instandhaltung während der DDR stand das Straßenbahnnetz am Ende der 1980er Jahre kurz vor der Einstellung. Nach der deutschen Wiedervereinigung wurden Gleise und Oberleitungsanlagen erneuert. Als Stilllegungsdebatten nach der Jahrtausendwende abgewendet werden konnten, wurden neue niederflurige Fahrzeuge vom Typ Leoliner beschafft, so dass heute das gesamte Netz mit behindertengerechten Wagen befahren wird.

Derzeit betreibt die Halberstädter Verkehrs-GmbH zwei Straßenbahnlinien, werktags im 15-Minuten-Takt. Der Streckenabschnitt nach Klus wird dabei jedoch nur annähernd im Stundentakt befahren.



Historischer Triebwagen 37



Meterspuriger Leoliner von LFB/Heiterblick

Geschichte

Erste Betriebsjahre

Am 28. Juni 1887 wurde der Pferdebahnbetrieb der Halberstädter Pferdebahn AG gegründet. Die beiden Linien dieser Bahn begannen am Hauptbahnhof, beide führten zum Fischmarkt und teilten sich dort. Die eine Linie endete am Johannistor, die andere an der Voigtei. Im Jahr 1901 beschloss der Magistrat der Stadt, die Bahn zu elektrifizieren. Nachdem dies beschlossen war, übernahm die Stadt am 1. Juli 1902 den Betrieb, der von nun an den Namen Halberstädter Straßenbahn AG führte. Zudem

wurden die beiden Endpunkte miteinander verbunden und eine Parallelstrecke durch die heutige Walter-Rathenau-Straße und Richard-Wagner-Straße zum Hauptbahnhof gebaut. Die Elektrifizierung war am 2. Mai 1903 mit dem Neubau eines nahe dem Kraftwerk gelegenen Straßenbahndepots in der Gröperstraße abgeschlossen. Am selben Tag wurde der elektrische Betrieb aufgenommen. Der Anschluss zum Depot führte durch die schmalen und engen Straßen der Unterstadt.

Der Betrieb wurde mit 19 Wagen begonnen. Doch nach der Eröffnung der Strecke zum Naherholungsgebiet Klusberge im Jahr 1903 mussten bereits 1904 sechs weitere Wagen angeschafft werden. 1908 kamen nochmals zwei Wagen zum Bestand hinzu. Bis zum Jahr 1909 fuhr die Bahn an der Rentabilitätsgrenze, erst dann hatte man ein Liniennetz gefunden, welches den Kundenbedürfnissen entsprach und steigende Fahrgastzahlen mit sich brachte.

Insgesamt wurden auf 14,5 Kilometern Gleisen sechs Linien mit einer Streckenlänge von 23,3 Kilometern betrieben. Bis zum Jahr 1913 wurde die Zahl der Reisenden auf 2,7 Millionen im Vergleich zum Jahr 1903 verdoppelt.

Erster Weltkrieg

Der Erste Weltkrieg führte auch in Halberstadt zu Einschränkungen. Die Schaffner wurden fast vollständig durch Schaffnerinnen ersetzt. Die Weltwirtschaftskrise führte zu einem Rückgang der Fahrgastzahlen. Die dadurch gesunkenen Einnahmen führten zur Einführung des schaffnerlosen Betriebes ab dem 1. Januar 1921. 1924 wurde der Betrieb bis auf die Strecke vom Bahnhof über die Magdeburger Straße zum Fischmarkt eingestellt. 1925, nach der Einführung der Rentenmark, nahm die Straßenbahn auf drei Linien den Betrieb mit Schaffner wieder auf.

Zweiter Weltkrieg

Ab 1931 wurden neue Fahrzeuge der Firma Lindner angeschafft. Trotz Kriegsausbruch wurden bis 1941 insgesamt elf neue Wagen dieses Typs gekauft. 1943 wurde zudem ein schon lange geplantes Neubaustück eingeweiht. Am 8. April 1945 fiel neben der historischen Altstadt auch die Straßenbahn fast vollständig einem Bombenangriff zu Opfer.

Bereits am 18. August 1945 wurde der Betrieb zwischen Friedhof und Fischmarkt wieder aufgenommen. Im Sommer 1946 war bis auf die Strecke zum Klus das komplette Netz wieder in Betrieb. Am 1. Januar 1950 wurden die Stadtwerke Halberstadt aufgelöst, der Straßenbahnbetrieb kam zum Kommunalen Wirtschaftsunternehmen der Stadt Halberstadt (KWU). Am 1. Mai 1951 wurde die KWU wieder aufgelöst und die VEB (K) Verkehrsbetriebe Halberstadt gebildet.

Nach dem Zweiten Weltkrieg bis 1995

Ab Juni 1951 wurden die alten Triebwagen der Firma Lindner durch die neuen LOWA-Triebwagen und später durch Gotha-Fahrzeuge ersetzt. 1953 wurde das neue Verwaltungsgebäude am Friedhof in der Gröperstraße 83 in Betrieb genommen. Der schaffnerlose Betrieb wurde 1966 eingeführt. Seit dem 30. September 1976 befinden sich Entwerter in den Fahrzeugen. Ende der 1970er Jahre wurde das Netz in weiten Teilen umgebaut. Die Magdeburger Straße wurde straßenbahnfrei und die Strecke auf dem Breiten Weg wurde in die Kühlinger Straße verlegt. Die Endstelle Hauptbahnhof wurde zu einer Wendeschleife umgestaltet und der Fischmarkt wurde durch den Umbau der Haltestelle am Holzmarkt ebenfalls straßenbahnfrei.

Am 1. Januar 1982 wurde das Unternehmen in das VE Verkehrskombinat Magdeburg als VEB Städtischer Nahverkehr Halberstadt eingegliedert. In diesem blieb es bis zu einem Beschluss des Rates des Bezirks Magdeburg am 25. Mai 1990. Nachdem die Stadt wieder Besitzer des mittlerweile heruntergewirtschafteten Betriebes war, wurde beschlossen, die Straßenbahn beizubehalten. Am 7. Dezember 1992 wurde die Halberstädter Verkehrs-GmbH gegründet. Zwischenzeitlich hatte man 1991 begonnen, die Gleise und Fahrleitungen grundhaft zu erneuern. Im Jahr 1992 wurde der Fahrzeugpark, mittels Übernahme von gebrauchten Straßenbahntriebwagen des Typs GT4 aus Stuttgart und Freiburg im Breisgau, erneuert. Diese Fahrzeuge lösten die zweiachsigen Straßenbahnwagen ab. Am 4. August 1993 wurde die Straßenbahnlinie 2 von der bisherigen Endhaltestelle Voigtei bis ins Wohngebiet Nordring zur Wendeschleife Sargstedter Weg verlängert.

Nach der Jahrtausendwende

Am 2. Mai 2003 wurde das Jubiläum 100 Jahre elektrische Straßenbahn Halberstadt begangen. In den Jahren 2003 bis 2005 sah es um die Zukunft der Halberstädter Straßenbahn schlecht aus. In der Stadtverwaltung wurde immer wieder eine Einstellung des Straßenbahnbetriebes diskutiert. Diese

Ideen wurden bislang noch nicht umgesetzt. So konnte am 3. September 2005 ein Vertrag über die Lieferung von fünf Niederflurstraßenbahnen vom Typ NGTW6-H Leoliner mit der damaligen LEOLINER Fahrzeugbau Leipzig-GmbH (heute HeiterBlick GmbH) abgeschlossen werden. Gleichzeitig begann der Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße. Die Straße, Versorgungsleitungen, Schienen und Haltestellen wurden komplett erneuert. Nach der Präsentation des ersten Halberstädter Leoliner auf der Verkehrstechnikfachmesse InnoTrans 2006 wurde er am 13. Oktober 2006 an die HVG übergeben und am 14. Oktober auf einem Betriebshoffest der Öffentlichkeit vorgestellt. Die anderen vier Fahrzeuge wurden bis Februar 2007 ausgeliefert. Seit August 2007 befinden sich alle Leoliner im Liniendienst. Seit dem Fahrplanwechsel am 26. August 2007 verkehren die Linien 1 und 2 kombiniert. Am Hauptbahnhof wechselt die eine auf die andere Linie über. Außerdem wurde die bisher an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen verkehrende Linie 3 eingestellt. Die Strecke zum Klus wurde in die Linie 2 integriert. Ein Teil der Züge der Linie 2 verkehrt seither in Richtung Hauptbahnhof ab Herbingstraße über die Wendeschleife Klus. Für Fahrgäste aus Richtung Hauptbahnhof besteht an der Haltestelle Herbingstraße Anschluss an die Linie 2 zum Klus. Seit dem 19. Oktober 2009 ist das täglich befahrene Netz komplett saniert.

In der Stadtratssitzung vom 7. Juli 2011 wurde beschlossen, die Einstellung des Straßenbahnverkehrs erneut zu prüfen. Im Ausblick des Haushaltsplans der Stadt von 2015 wird die Einstellung des Straßenbahnbetriebs bis etwa 2025 gefordert. Laut HVG-Geschäftsführer Axel Wöhlbier ist außerdem ab 2025 der Investitionsstau und Verschleiß an den Fahrzeugen so hoch, dass eine Rückzahlung der Fördermittel, deren Bindung bis 2033 läuft, wirtschaftlicher ist als ein Weiterbetrieb.^[3]

Zum Fahrplanwechsel im September 2012 wurde die Linie 1 aufgrund der geringen Auslastung der Strecke zum Friedhof und aufgrund gestiegener Energiekosten sonntags durch Busse ersetzt.

Von Ende 2015 bis Dezember 2017 verkehrte an Werktagen ein zusätzlicher Zug im Stundentakt zwischen Sargstädter Weg und Klus. Dieser Zug fuhr in beiden Richtungen über Westerhäuser Straße. Am frühen Nachmittag fuhr der Zug einmal zum Friedhof und setzte von dort wieder ein – der Stundentakt war dadurch einmal unterbrochen.

Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 sollte die Verknüpfung der Linien 1 und 2 am Hauptbahnhof wieder aufgegeben werden. Dadurch sollte die Möglichkeit geschaffen werden, alle Fahrten mit Niederflurfahrzeugen anzubieten. Es wurde geplant, bestimmte Fahrten der Linie 1 mit einem Bus durchzuführen, falls nicht alle NGTW6-H Leoliner einsatzfähig sind. Diese Fahrten sollten im Fahrplan besonders gekennzeichnet werden. auf den 15. April 2018 verschoben.

Die Straßenbahnen sind montags bis freitags von 5:00 Uhr bis 20:00 Uhr im Einsatz. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehren sie von 5:00 Uhr bis 18:30 Uhr.

Da nur fünf Leoliner zur Verfügung stehen und an Wochentagen ein 15-Minuten-Takt mit fünf Kursen angeboten wird, kommen bei Ausfall eines oder mehrerer Leoliner weiterhin hochflurige Triebwagen des Typs GT4 zum Einsatz. Die Fahrten, bei denen möglicherweise diese Altbauwagen zum Einsatz kommen, sind im Fahrplan entsprechend gekennzeichnet.

Fahrzeugliste Straßenbahn Halberstadt

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
1 – 5	5	Tw 6xGel ER	NGTW6	LFB	2006-2007	
156	1	Tw 4xGel ER	GT4	Esslingen	1960	ex Stuttgart, abgestellt
164	1	Tw 4xGel ER	GT4	Esslingen	1962	ex Freiburg
167, 168	2	Tw 4xGel ER	GT4	Esslingen	1966	ex Nordhausen, ex Freiburg
29	1	Tw 2x ZR	TZ 70	RAW Sch.	1975	HTw
30	1	Tw 2x ER	T2-62	Gotha		HTw, ex Halle
31	1	Tw 2x ZR		Lindner	1939	HTw
36	1	Tw 2x ZR	ET 54	Gotha	1956	HTw
39	1	Tw 2x ER	T57E	Gotha	1960	HTw
166	1	Tw 4xGel ZR	GT 4	Esslingen	1962	ex Freiburg, Kinderbahn
61	1	Bw 2x ER	B2-64	Gotha	1969	HBw
161	1	ATw 4xGel ZR	GT 4	Esslingen	1962	ex Freiburg, Gleispflege
169	1	ATw 2x ZR		Rastatt	1951	ex Freiburg, Schleifwagen

Informationen zur Straßenbahn Staßfurt

Straßenbahn Staßfurt

Die Staßfurter Straßenbahn war ein 1957/58 stillgelegter Straßenbahnbetrieb in Meterspur in der Kleinstadt Staßfurt.

Im Dezember 1898 begann man mit dem Bau der Strecke von Achenbach bis Hecklingen, welche nach einer fast einjährigen Bauzeit am 7. April 1900 in Betrieb genommen werden konnte und am 1. Juli bis zur Kohlengrube in Löderburg verlängert wurde.

Die Straßenbahn wurde neben der Personenbeförderung auch für den Post- und Gütertransport genutzt. Für die Stromversorgung wurde ein eigenes Kraftwerk errichtet. Das Depot befand sich in der Athensleber Straße auf dem Gelände der heutigen Stadtwerke am nordwestlichen Stadtrand. Ab 1910 wurde auch Güterverkehr, überwiegend der Transport von Braunkohle, mit Rollwagen durchgeführt. Dafür wurden zwei vierachsige elektrische Lokomotiven von AEG beschafft. An der ca. 10 km langen Strecke wurden 24 Haltestellen bedient und es gab 8 Ausweichen für Zugbegegnungen. Die Betriebszeit betrug 20 Stunden täglich.

Seit 2010 steht auf dem ehemaligen Depotgelände der frühere Triebwagen 20 der Bauart LOWA, der 1954 als letztes neues Fahrzeug beschafft wurde. Der Staßfurter Geschichtsverein hat in ihm eine kleine Ausstellung über die Straßenbahn eingerichtet. Das Fahrzeug gelangte nach der Einstellung zunächst nach Magdeburg und wurde auf 1435 mm umgespurt, von dort 1977 nach Gera, wo er wieder auf Meterspur fuhr. Ab 1983 bis 1992 fuhr er in Naumburg und diente danach als Café in einem Seniorenheim bis er wieder nach Staßfurt zurückkehrte.



LOWA Tw 20 in Staßfurt

Samstag 25. August: „Magdeburg – Straßenbahn und Schifffahrt“ ab 7:00 Uhr: Frühstück

Programm:

08:15 Uhr: Treffpunkt vor dem Intercity-Hotel Magdeburg

Kurzer Fußweg zur Haltestelle „Verkehrsbetriebe“

**08:30 Uhr: Beginn der Straßenbahn-Sonderfahrt mit Gotha-Dreiwagenzug
Tw 409 und Bw 509, 519**

Fahrtroute: Verkehrsbetriebe - Hasselbachpl. - Südring - Westring - Europaring -
Olvenstedter Str. - Damaschkepl. - Große-Diesdorfer-Str. - Westring – Südring -
Wiener Str. - Reform – Hasselbachpl. - Breiter Weg - Allee-Center – Strombrücke -
Herrenkrug - Nordbrückenzug - Listemannstr. - Opernhaus

11:30 Uhr: Fahrtende Opernhaus (Innenstadt – Fußgängerzone)

12:30 Uhr: Treffpunkt am Anleger der Weißen Flotte Magdeburg

13:00 Uhr: Abfahrt Anleger Petriförder zur Wasserstraßenkreuzfahrt „Große Acht“

Anleger Petriförder – Schifffahrt auf der Elbe via Anleger Herrenkrug über Hohenwarthe zur Schleuse Niegripp – Elbe-Havel-Kanal – Doppelsparschleuse Hohenwarthe – Mittellandkanal mit Trogbrückenüberfahrt (Halt in Hohenwarthe im Hotelbereich nach Verfügbarkeit des Anlegers möglich) – Anleger Schiffshebewerk - Schiffshebewerk Rothensee (nur innerhalb der Hauptsaison, in der Vor- und Nachsaison wird durch die Schleuse Rothensee gefahren) -Elbe-Abstiegs-Kanal mit Hafenschleuse – Fahrt auf der Elbe zurück zum Anleger Petriförder via Anleger Herrenkrug (auf Anweisung des Wasser- und Schifffahrtsamtes kann die Fahrt auch in umgekehrter Reihenfolge stattfinden).

17:00 Uhr: Ankunft Anleger Petriförder

Wichtiger Hinweis: Zum Zeitpunkt der Erstellung des Programmheftes hatte die Elbe Niedrigwasser, so dass die Schiffe nur eine verkürzte Route ab und bis Anleger oberer Vorhafen Schiffshebewerk Rothensee fahren können. Die Abfahrtpunkte und Routen werden etwa zehn Tage vorher festgelegt. Wir werden darauf reagieren und ggf. die Straßenbahn-Sonderfahrt in der Schleife Barleber See enden zu lassen um von dort zum Schiffshebewerk Rothensee zu gelangen. Nähere Informationen erhalten sie rechtzeitig von der Reiseleitung.

ab 18:00 Uhr: Abschiedsessen im Restaurant Elbelandhaus

Benediktinerstr. 6, 39104 Magdeburg

Haltestelle Warschauer Straße der SL 2 in Richtung Buckau, Westerhüsen. Von der Haltestelle etwa 120 Meter zurück bis zur Einmündung der Benediktinerstraße gehen, dann nach rechts in Richtung Elbe. Nach ca. 180 Metern befindet sich das Restaurant auf der linken Seite.

Rückfahrt Linie 2 zur Minute 01, 21, 41 in Richtung Stadt

Die Vorbestellung der Essen wird am Mittwoch, 22. August abgefragt, Menüvorschläge anbei. Essen und Getränke auf eigene Rechnung.

Ende der Haupttagung

Informationen zur Straßenbahn Magdeburg

Die **Straßenbahn Magdeburg** verkehrt auf einem etwa 64 Kilometer langen Streckennetz in der sachsen-anhaltischen Landeshauptstadt Magdeburg. Mitte 2014 verkehrten auf neun Linien 100 Straßenbahnfahrzeuge (davon 13 Beiwagen). Betrieben wird die Straßenbahn Magdeburg seit 1999 von der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH.

Geschichte bis 1989

Der Straßenbahnverkehr wurde 1877 mit einer Pferdebahn von der Magdeburger Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft aufgenommen. 1886 folgte die erste Dampfbahnlinie der Magdeburger Trambahn-Actien-Gesellschaft. Die beiden Unternehmen schlossen sich 1887 unter dem Namen Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft MSEG zusammen. In den Folgejahren wurde das Streckennetz weiter ausgebaut. Im Jahr 1899 wurde auf der Strecke Olvenstedter Straße – Alter Markt – Großer Werder der elektrische Betrieb aufgenommen.

Zum Ende des Zweiten Weltkrieges wurde 1945 die Hauptwerkstatt durch Bombenangriffe zerstört sowie Netz und Fahrzeuge stark geschädigt. Erste Neubaufahrzeuge gingen ab 1949/51 in Betrieb. In den 1960er Jahren wurde der schaffnerlose Betrieb eingeführt. Fahrscheine erhielt man nun bis zur Einführung von Lochentwertern im Jahr 1976 aus Zahlboxen. 1969 konnten die ersten Tatra-Straßenbahnen vorgestellt werden. Außerdem wurden auch einige Neubaustrecken in Betrieb genommen. Im Jahr 1975 zum Neubaugebiet Neustädter See, 1979 ins Industriegebiet Rothensee und 1984 zum Neubaugebiet Neu-Olvenstedt.

Entwicklung seit 1990

Neu in Betrieb genommen wurden die Straßenbahnstrecken 1991 zur Lerchenwuhne (heute IKEA), 1992 zwischen Südring und Westring und 2004 auf dem Europaring und in der Listemannstraße. Die Sanierung der Strecke auf dem Nordbrückenzug im Jahr 1998 glich quasi einem Neuaufbau. Demgegenüber stehen die Einstellung der Strecke zur Hermann-Gieseler-Halle aufgrund der Eröffnung der Westring-Strecke und in der Walter-Rathenau-Straße durch die Eröffnung der Strecke in der Listemannstraße. Bis Dezember 2012 wurde die Leipziger Straße ausgebaut und die Strecke Leipziger Chaussee – Reform über das Einkaufszentrum Bördepark neu eröffnet.

Linienetzneuordnung 2015

Am 28. Mai 2015 gaben die Magdeburger Verkehrsbetriebe bekannt, dass es am 13. Juli 2015 zu einer großen Linienetzneuordnung kommen wird. Nötig ist diese durch den Bau des City-Tunnels am Damaschkeplatz geworden, infolgedessen dieser Streckenabschnitt nur noch eingleisig in beide Richtungen befahrbar ist.

Liniennetz

Zurzeit werden 9 Tageslinien betrieben.

Aufgrund der Tunnelbaustelle kommt es zur Sperrung der Trasse unter den Eisenbahnbrücken des Hauptbahnhofs für 21 Monate. Somit ergeben sich für die Linien **1 3 4 5 6 8 10** ab 1. April 2017 Änderungen im Linienverlauf.

Linie	Linienweg (mit wichtigen Haltestellen)	Fahrzeit
1	IKEA– Kastanienstraße – Opernhaus – Alter Markt – Domplatz/Volksbank – Hasselbachplatz – Südring – Westring – Damaschkeplatz/Hauptbahnhof – Olvenstedter Platz (– Klinikum Olvenstedt) (verkehrt bis Klinikum Olvenstedt, wenn Linie 3 nicht im Einsatz ist.)	→ 45 (49) min ← 46 (50) min
2	Westerhüsen – Buckau (Wasserwerk) – Hasselbachplatz – Domplatz/Volksbank – Alter Markt – Opernhaus – Alte Neustadt (Lostauer Straße)	43 min
3	Diesdorf – Westring – Damaschkeplatz/Hauptbahnhof – Olvenstedter Platz – Albert-Vater-Straße – Klinikum Olvenstedt	→ 26 min ← 27 min
4	Klinikum Olvenstedt – Albert-Vater-Straße – Westring – Südring – Hasselbachplatz – City Carré/Hauptbahnhof – Allee-Center – Cracau	41 min
5	Diesdorf – Westring – Südring – Hasselbachplatz – Domplatz/Volksbank – Alter Markt – Opernhaus – Messegelände	→ 38 min ← 37 min
6	Leipziger Chaussee – Hasselbachplatz – City Carré/Hauptbahnhof – Allee-Center – Arenen – Messegelände/Elbauenpark – Herrenkrug	33 min
8	Westerhüsen – Buckau (Wasserwerk) – Hasselbachplatz – City Carré/Hauptbahnhof – Alter Markt – Opernhaus – Kastanienstraße – Neustädter See nur Einzelfahrten im Schülerverkehr	→ 49 min ← 50 min
9	Reform – Leipziger Chaussee – Hasselbachplatz – Domplatz/Volksbank – Alter Markt – Opernhaus – Kastanienstraße – Neustädter See	44 min
10	Sudenburg – Hasselbachplatz – City Carré/Hauptbahnhof – Alter Markt – Opernhaus – Kastanienstraße – Pettenkoferstraße – Rothensee – Barleber See von 6 – 18 Uhr alle 20 Minuten nur bis Zoo / Pettenkoferstraße (Neue Neustadt) von 7 – 8 Uhr im 7/8-Minuten-Takt	→ 36 / 47 min ← 36 / 48 min

Nachtverkehr

Im Zuge der Liniennetzneuordnung am 13. Juli 2015 wurde das nächtliche Linienangebot komplett auf Busverkehr umgestellt.

Fahrzeuge im Linienverkehr

Hauptlast des Straßenbahnverkehrs trägt der Gelenktriebwagen (NGT8D). Im Jahre 2011 begann der Einsatz von Zugkombination aus NGT8D und modernisiertem Tatra-Beiwagen B6A2, wovon nun 11 Züge im Einsatz sind. Die Tatra-Beiwagen wurden von den Berliner Verkehrsbetrieben erworben, umlackiert und modernisiert. Sie verkehren im Wesentlichen auf der Linie 9 und ersetzen die Tatra-Großzüge.

Obwohl am 27. Januar 2013 offiziell der Tatra-Abschied begangen wurde, gibt es weiterhin Einsätze teilmodernisierter Fahrzeuge vom Typ T6A2 und B6A2. Hierfür stehen als Betriebsreserve vier Trieb- und zwei Beiwagen zur Verfügung, die zu drei Zwei-Wagen-Zügen gekuppelt wurden. Bis 2012 wurden noch an Werktagen Straßenbahnwagen des Typs Tatra T4DM und den dazugehörigen Beiwagen B4DM eingesetzt.

Arbeitswagen

Vier Triebwagen des Typ T4DM (1244, 1245, 1254, 1274II) sind als Winterdiensttriebwagen in Magdeburg verblieben und ergänzen den Arbeitswagenpark. 2017 nahm die MVB einen neuen Fahrschulwagen (701) und einen Schienenschleifzug (703+704) in Betrieb. Bei diesen Fahrzeugen handelt es sich um modernisierte T6A2, die ursprünglich in Berlin im Fahrgasteinsatz waren und für den Einsatz in Magdeburg noch einmal umgebaut wurden. Der Fahrschulwagen wurde von der MVB in knapp zwei

Jahren in Eigenregie umgebaut. So erhielt der Wagen einen neuen Fahrerarbeitsplatz, der denen der NGTs nachempfunden ist. Der Schienenschleifzug besteht aus zwei Wagen, die Heck-an-Heck gekuppelt zum Einsatz kommen, um eine höhere Effektivität erzielen zu können. Der Zug besitzt außerdem eine Schienenkopfschmieranlage, die das Quietschen zwischen Rad und Schiene minimieren soll. Der Umbau erfolgte durch die Fahrzeugwerke Miraustraße GmbH in Hennigsdorf von März 2015 bis Januar 2017. Der alte Fahrschulwagen des Typs T4D (774) und der Schienenschleifwagen des Typs T4D (708) bleiben vorerst im Bestand der MVB.

Darüber hinaus besitzt die MVB einen Arbeitswagen des Typs T57 vom Waggonbau Gotha aus dem Jahr 1960 mit der Betriebsnummer 702, der in der Hauptwerkstatt beheimatet ist und drei Hilfsgerätewagen des Typs T4D mit den Betriebsnummern 706, 713 und 756.

Betriebshöfe

Die Fahrzeuge werden in zwei Betriebshöfen abgestellt und gewartet. Der Betriebshof Nord befindet sich an der Strecke zum Barleber See und wurde 1974 eröffnet. Hier werden die letzten Tatrawagen und etwa 50 NGT8D unterhalten. Während des Hochwassers 2013 wurde der Betriebshof Nord komplett überflutet und wird seitdem nur noch provisorisch betrieben. Eine durchgreifende Sanierung inkl. Erhöhung des Geländes ist bis 2020 angedacht.

Der Betriebshof Südost in Westerhüsen wurde 1921 durch die Magdeburger Vorortbahn-Gesellschaft in Betrieb genommen. Es erfolgten mehrere Modernisierungen und Erweiterungen, zuletzt im Jahr 2001. Etwa 35 NGT sind hier beheimatet.

Daneben existiert eine Straßenbahn-Hauptwerkstatt in Brückfeld (eröffnet 1899). Mit Erweiterung bzw. Neubau des Betriebshof Nord soll die Hauptwerkstatt am gegenwärtigen Standort aufgegeben werden. Mit der Umstellung auf elektrischen Betrieb 1899/1900 verschwanden die Höfe der Dampfbahn gegenüber der Hauptwerkstatt und der Pferdebahn in der Alten Neustadt. Die ehemaligen Betriebshöfe der Pferdebahn in Buckau und der Neuen Neustadt blieben bis in die 1970er Jahre in Betrieb. Der Hof am Westring wurde 2001 geschlossen.

Museumsdepot Sudenburg

Das Depot in Sudenburg wird mittlerweile für die historischen Straßenbahnen, deren regelmäßige Ausstellungen und Ausfahrten genutzt. Es war von 1877 bis 1991 in Betrieb. Am 29. August 2016 wurde noch einmal kurzzeitig ein Linienbetrieb aufgenommen. Nach einer Wasserleitungshavarie in der Halberstädter Straße, kurz vor der Leipziger Straße war das Straßenbahnnetz geteilt und die historischen Straßenbahnen übernahmen gemeinsam mit Bussen einen Notbetrieb für einige westliche Stadtteile.

Der Verein Interessengemeinschaft Historischer Nahverkehr & Straßenbahnen bei den MVB e. V. (IG-Nah) betreut im Auftrag der Magdeburger Verkehrsbetriebe die historische Fahrzeugsammlung im Museumsdepot Sudenburg. Das Depot befindet sich direkt an der Haltestelle Ambrosiusplatz.

Zukünftige Netzentwicklung: Liniennetz 2020+

Zurzeit laufen die Arbeiten an der Erweiterung des Straßenbahnnetzes bis zum Jahr 2021. Es ist geplant, mittels einer 2. Nord-Süd-Verbindung nahezu alle größeren Stadtteile per Bahn zu erreichen. Außerdem ist die Umgestaltung des Damaschkeplatzes und des Kölner Platzes direkt am Hauptbahnhof vorgesehen. Hier soll eine völlig neue Fußgänger-/Straßenbahnsituation geschaffen werden, wobei der motorisierte Individualverkehr in ein Tunnelbauwerk direkt unter der Straßenbahn fahren wird und direkt darüber die Fern- und Nahverkehrszüge fahren.

Nach Angaben der Magdeburger Verkehrsbetriebe stellt sich der Ausbauplan folgendermaßen dar:

Baubschnitt	Name	Streckenverlauf	neue Haltestellen	Status
1	Europaring	Neubau: Hst. Westring - Europaring - Gleisdreieck Europaring/Albert-Vater-Str.	2	Betriebsaufnahme: 2004
2	Wiener Straße	Neubau: Hst. Südring - Wiener Str. - Hst. Raiffeisenstr.	1	Fertigstellung: 11/2017 Betriebsaufnahme: 2018

VDVA-Tagung 2018

2a	Leipziger Straße	Ausbau: Hst. Raiffeisenstr. - Leipziger Str. - Leipziger Chaussee - Hst. Leipziger Ch.	2	Betriebsaufnahme: 2012
3	Reform	Neubau: Hst. Leipziger Chaussee - Leipziger Ch. - Milchstr. - Pallasweg - Zum Bördepark - Neptunweg - Juri-Gagarin-Str.	7	Betriebsaufnahme: 2012
4	Neustädter Feld	Neubau: Gleisviereck Damaschkepl. - Editharing - Magdeburger Ring - Kreuzung Albert-Vater-Str. - Kreuzung Lorenzweg - Kreuzung Am Neustädter Feld - Kritzmannstr. – Hermann-Bruse-Pl.	7	Baubeginn: 2018 Betriebsaufnahme: 2021
5	Ebendorfer Chaussee	Neubau: Hermann-Bruse-Pl. – Kritzmannstr.– Burgstaller Weg – Milchweg – Hst. Milchweg	2	Planfeststellungsverfahren läuft
6	Kannenstieg	Neubau: Hst. Milchweg – Johannes-R.-Becher-Str. – Kreuzung Johannes-R.-Becher-Str./Helene-Weigel-Str.	3	Baubeginn: 2018 Betriebsaufnahme: 2020
7	Raiffeisen- und Warschauerstraße	Neubau: Hst. Raiffeisenstr. – Raiffeisenstr. – Warschauer Str. – Kreuzung Warschauer Str./Schönebecker Str. Ausbau: Kreuzung Schönebecker Str./Benediktinerstr. – Schönebecker Str. – Kreuzung Schönebecker Str./Budenbergstr.	4	Baubeginn: 2018 Betriebsaufnahme: 2020
	Hauptbahnhof	Ausbau: Gleisviereck Damaschkepl. – Ernst-Reuter-Allee – Hst. City Carré/Hauptbahnhof	1	Baubeginn: April 2017 Betriebsaufnahme: 2019



Gotha-Museumszug neben NGT-Gelenkwagen



Nf-Gelenkwagen mit B6A2-Beiwagen aus Berlin

Fahrzeugliste Straßenbahn Magdeburg

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
1280 – 1283	4	Tw 4x ER	T6A2	ČKD Tatra	1989	
1301-1325	25	Tw 6x-Gel Nf	NGT 8D	Alstom/DWA	1995-1996	
1326 – 1353	28	Tw 6x-Gel Nf	NGT 8D	Alstom/DWA	1999-2000	
1354 - 1372	19	Tw 6x-Gel Nf	NGT 8D	Alstom/DWA	2002	
1373 – 1383	11	Tw 6x-Gel NF	NGT 8D	Alstom	2012	
2144, 2147	2	Bw 4x ER	B6A2	ČKD Tatra	1989	
2201 – 2211	11	Bw 4x ER	B6A2	ČKD Tatra	1989-1990	Ex Berlin

Fahrzeugliste Straßenbahn Magdeburg Sonderfahrzeuge

Nummern	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
701	Tw 4x ER	T6A2	ČKD Tatra	1989	Fahrschule, ex Leipzig
702	Tw 2x ER	T57	Gotha	1961	Rangierwagen
703	Tw 4x ER	T6A2	ČKD Tatra	1988	Schleifwagen, ex Berlin, mit 704
704	Tw 4x ER	T6A2	ČKD Tatra	1988	Schleifwagen, ex Berlin, mit 703
706	Tw 4x ER+	T4Dz	ČKD Tatra	1968	Hilfsgerätewagen
708	Tw 4x ER	T4D	ČKD Tatra	1974	Schleifwagen, Winterdienst
713	Tw 4x ER	T4D	ČKD Tatra	1979	Hilfsgerätewagen
756	Tw 4x ER	T4D	ČKD Tatra	1976	Transportwagen
774	Tw 4x ER	T4D	ČKD Tatra	1986	Fahrschulwagen, abgestellt
1228, 1229, 1244, 1245, 1254	Tw 4x ER	T4DM	ČKD Tatra	1983	Winterdienst
1274	Tw 4x ER	T4DM	ČKD Tatra	1977	Winterdienst

Fahrzeugliste Straßenbahn Magdeburg Historische Fahrzeuge

Nummern	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
23	Tw 2x ZR		Dessau	1928	
38	Tw 2x ZR		Falkenried	1898	
70	Tw 2x ZR		Niesky	1943	kleiner Hecht
124	Tw 2x ZR		Niesky	1928	
138	Tw 2x ZR		Lindner	1915	
413	Tw 2x ER	T2-62	Gotha	1966	
1001	Tw 4x ER	T4D	ČKD Tatra	1968	
1072	Tw 4x ER	T4D	ČKD Tatra	1971	Abgestellt
1120	Tw 4x ER	T4D	ČKD Tatra	1975	
42	Bw 2x ZR		?	1890	Pferdebahnwagen, fiktiver Lieferzustand
243	Bw 2x ZR	KSW	Uerdingen	1947	
300	Bw 2x ZR		Falkenried	1914	
352	Bw 2x ZR		Dessau	1929	
509	Bw 2x ER	B57	Gotha	1960	
519	Bw 2x ER	B2-62	Gotha	1966	
2002	Bw 4x ER	B4D	ČKD Tatra	1969	
506	ATw 2x ZR		Schörling	1936	
557	ATw 2x ZR	ET54	Gotha	1955	Verkleidet als Tw 9 der Magdeburger Vorortb.

Informationen zum Wasserstraßenkreuz Magdeburg

Das **Wasserstraßenkreuz Magdeburg** befindet sich nördlich von Magdeburg und ist die Überquerung des Mittellandkanals über die Elbe.

Geschichte

Die Planungen für die Errichtung des Wasserstraßenkreuzes gehen zumindest bereits auf den Anfang des 20. Jahrhunderts zurück. Im Jahr 1905 begann der Bau des Mittellandkanals. 1938 wurde das Schiffshebewerk Rothensee fertiggestellt. Auch die Kanalbrücke und das Doppel-Schiffshebewerk Hohenwarthe befanden sich bereits im Bau. Die Widerlager, die Pfeilergründungen und vier Bögen der Kanalbrücke waren bereits weitgehend fertiggestellt, als 1942, bedingt durch den Zweiten Weltkrieg, ein Baustopp erfolgte. Nach Kriegsende wurde das Projekt jedoch durch die DDR nicht fortgeführt, da einerseits an einer Ost-West-Verbindung kein großes Interesse bestand und andererseits der Aufwand an Material und Arbeitskraft zu hoch gewesen wäre. Über 60 Jahre standen die Brückenwiderlager an beiden Ufern des Flusses. Die Sprengung der alten Brückenteile gelang nur mit viel Aufwand.

Nach der Wiedervereinigung strebte man wieder an, das Niveau der Ost-Schifffahrt auf Westniveau anzuheben. Eines der größten Projekte war der bereits geplante Ausbau der Wasserstraßenverbindung von Hannover über Magdeburg nach Berlin. Mit dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 wurde 2003 die Kanalbrücke Magdeburg über die Elbe fertiggestellt. Die 2001 errichtete Schleuse Rothensee ersetzt seitdem das veraltete Schiffshebewerk. Der Streckenabschnitt des Mittellandkanals von Magdeburg bis zum Dortmund-Ems-Kanal soll ab Ende 2016 mit 185 m langen und 2,80 m abgeladenen Schubverbänden mit 3600 t Ladung durchgängig befahrbar sein. 2019 soll das VDE 17 fertiggestellt sein.

Bestandteile des Wasserstraßenkreuzes

Mittelpunkt des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg ist die Kanalbrücke Magdeburg. Sie führt den Mittellandkanal über die Elbe hinweg. Östlich der Elbe geht der Mittellandkanal in den Elbe-Havel-Kanal über.

Weiterhin gibt es als Abstiegsbauwerke das Schiffshebewerk Rothensee und die parallel gebaute Sparschleuse Rothensee (Eröffnung 2001), über die die Schiffe vom Mittellandkanal zur Elbe wechseln können. Auf der östlichen Elbseite gehören noch die Schleuse Niegripp, für die Verbindung Elbe – Elbe-Havel-Kanal, und die Schleuse Hohenwarthe (Eröffnung 2003), zum Ausgleich des Höhenunterschieds zwischen den beiden Kanälen, zum Wasserstraßenkreuz bei Magdeburg.

Bis zur Eröffnung der Kanalbrücke und der Doppelschleuse im Oktober 2003 mussten die Schiffe, die vom Mittellandkanal zum Elbe-Havel-Kanal oder umgekehrt wollten, einen zwölf Kilometer langen Umweg über das Schiffshebewerk Rothensee, Elbe und Schleuse Niegripp in Kauf nehmen. Problematisch dabei waren die unterschiedlichen Wasserstände zwischen Mittellandkanal und Elbe und die damit verbundenen unterschiedlichen Tauchtiefen der Wasserfahrzeuge. Während im Mittellandkanal circa 2 m Tauchtiefe möglich sind, schwankt der Wert in der Elbe zwischen 1,30 m und 1,50 m. Die Folge war, dass Schiffe mit größerem Tiefgang als in der Elbe möglich, zum Leichtern in den Magdeburger Hafen mussten. Ein Teil der Ladung wurde von einem zweiten Schiff zum Elbe-Havel-Kanal transportiert und dort wieder umgeladen.

Der Verbindungskanal zwischen Kanal und Elbe heißt Rothenseer Verbindungskanal. Er hat über den Zweigkanal Magdeburg direkte Anbindung an den Magdeburger Binnenhafen und bildet mit eigenen Hafenanlagen (die ab 2004 erweitert werden) einen Teil des Hafens. Damit der Magdeburger Hafen auch bei Niedrigwasser auf der Elbe durch Schiffe vom Kanal befahrbar bleibt, befindet sich zwischen Abstiegskanal und Elbe die 2013 eröffnete Niedrigwasserschleuse Magdeburg.

Nutzung des Wasserstraßenkreuzes

Der Bau der Trogbrücke und der Schleuse Hohenwarthe wurde mit Prognosen der Planco Consulting begründet. Diese sahen nach Fertigstellung des Wasserstraßenkreuzes eine Steigerung der Gütertransporte auf Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal und Elbe um etwa 600 % voraus. Die für die Trogbrücke prognostizierten Zahlen wurden später mehrfach nach unten korrigiert. Im Jahr 2010 betrug das tatsächliche Verkehrsaufkommen auf den Kanälen etwa 10 Prozent, auf der Elbe etwa 5 Prozent der Prognosewerte und liegt damit mit Ausnahme des Mittellandkanals noch unter den Verkehrszahlen vor Bau des Wasserstraßenkreuzes.

Ursprünglich war der Parallelbetrieb von Schleuse Hohenwarthe und Schiffshebewerk Rothensee Teil des Wasserstraßenkreuzes geplant. Es war vorgesehen, „das Schiffshebewerk Rothensee nach der Inbetriebnahme der neuen Schleuse auch weiterhin parallel zur modernen Anlage in Betrieb“ zu halten.

Das Schiffshebewerk stellt unter anderem die einzige Verkehrsmöglichkeit für kleinere Sportboote dar, die die Schleuse Hohenwarthe und die Trogbrücke aufgrund von möglichen Gefahren durch Wasserwirbelungen nicht befahren dürfen. Außerdem arbeitet das Schiffshebewerk wesentlich energieeffizienter als die Schleuse, bei der 40 Prozent des Schleusungswasserbedarfs durch Pumpen vom unteren zum oberen Wasserspiegel gefördert werden müssen. Damit stellt es auch für Schiffe bis 85 Meter Länge und zwei Meter Tiefgang eine Alternative zur Schleuse dar. Im Gegensatz zu den Planungen wurde der Betrieb des Schiffshebewerkes im Jahr 2006 mangels Rentabilität auf Drängen des Bundesrechnungshofs eingestellt. Im August 2013 wurde es für touristische Zwecke wieder eröffnet.

Nachtagung

Sonntag 26.8.: Braunschweig

ab 7:00 Uhr: Frühstück

Programm:

08:45 Uhr: Treffpunkt Magdeburg, Hauptbahnhof vor dem Reisezentrum

09:02 Uhr: Abfahrt mit IC 2432 in Richtung Norddeich, Mole bis Braunschweig Hbf, vsl. Gleis 13, reservierte Plätze

09:50 Uhr: Ankunft Braunschweig, Hauptbahnhof

Wer sein Gepäck nicht in den Schließfächern des Hauptbahnhofs (in der Halle rechts) deponieren möchte, kann es auch in den Sonderzug mitnehmen und im Bw 201 deponieren.

10:15 Uhr: Sonderfahrt mit 6x-Gel Tw 35 und 4x-Bw 201

Angefahren werden die Ziele Wenden und Stöckheim. Im Verlauf der Fahrt werden auch die neueren Strecken in der Innenstadt durch die Friedrich-Wilhelm-Str. und den Heinrich-Büssing-Ring befahren. Während der Rundfahrt ist auch eine kurze Besichtigung des Straßenbahn-Betriebshofs und der anderen Museumswagen eingeplant.

14:15 Uhr: Fahrtende am Hauptbahnhof

Ende der Tagung.

Wer noch in Braunschweig bleibt, bezieht das gebuchte Hotelzimmer im Inter-city-Hotel in der Nähe des Hauptbahnhofs, die übrigen Teilnehmer treten die Heimreise an.



DÜWAG-Gelenkwagen mit DWM-Beiwagen



Tramino und LHB/AEG-Niederflurtriebwagen

Informationen zur Straßenbahn Braunschweig

Die **Straßenbahn Braunschweig** bildet seit dem Jahr 1879 das Rückgrat des Öffentlichen Nahverkehrs in Braunschweig. Nachdem es in den 1960er Jahren Bestrebungen zur Einstellung des Straßenbahnnetzes gegeben hatte, in deren Folge viele Streckenabschnitte stillgelegt wurden, sind ab 1969 wieder Neubauabschnitte eröffnet worden.

Heute besteht das Netz mit der inzwischen in Deutschland einmaligen Spurweite von 1100 Millimetern aus fünf Linien und umfasst rund 51 Kilometer Linien- und 39,6 Kilometer Streckenlänge. Von diesen verlaufen 81 Prozent auf einem eigenen Gleiskörper.

Betrieben wird die Straßenbahn von der Braunschweiger Verkehrs-GmbH. In den 1990er Jahren begannen unter der Bezeichnung RegioStadtBahn Planungen, Eisenbahnstrecken aus der Region über das Straßenbahnnetz mit der Innenstadt zu verbinden. Dazu wurden einige Streckenabschnitte mit Dreischienengleis ausgerüstet. 2010 fällte der Zweckverband Großraum Braunschweig jedoch die politische Entscheidung, das Projekt nicht umzusetzen.

Die Geschichte des Personennahverkehrs in Braunschweig begann 1873, als der erste Pferdeomnibus-Verkehr eingerichtet wurde. Erste Verhandlungen zum Bau einer regulären Straßenbahnstrecke reichen bis in das Jahr 1875 zurück, als belgische und britische Unternehmen entsprechende Konzessionen beantragten. Jedoch scheiterten die Gespräche zunächst. Erst 1878 bot James Lesly Waker (sic!) an, die ersten Linien vom Braunschweiger Bahnhof zur Infanteriekaserne, vom Bahnhof zum Kreuzkloster und vom Bahnhof nach Schloss Richmond zu bauen.

Die Braunschweigische Creditanstalt legte für die zu gründende Gesellschaft „City of Brunswik Tramway Comp.“ Aktien auf, die jedoch nur in geringem Umfang gezeichnet wurden. Am 11. Oktober 1879 eröffnete sie die erste Pferdebahnstrecke auf Lochschienen. Dabei handelte es sich um Hohlmaschinen, die in der Lauffläche Löcher mit einem Durchmesser von vier Zentimeter in einem Abstand von fünf Zentimetern besaßen. In diese Löcher griffen ein Zoll hohe Zapfen, die auf den Radkränzen angebracht waren. Dieses System sollte in Braunschweig für den Einsatz bei der Londoner Straßenbahn getestet werden. Der Brite James Lesly Waker wählte neben diesem einmaligen System auch die Spurweite von 1100 Millimetern. Diese Spurweite wurde in Deutschland zwei Jahre später nur noch bei der Straßenbahn Lübeck und in Kiel übernommen.

Das Lochschienensystem bewährte sich jedoch nicht, da es sehr störanfällig war und die Wagen, vor allem in Kurven, ständig entgleisten. Der Verkehr wurde Anfang 1881 eingestellt und die Strecke auf Rillenschienen umgerüstet. Die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft Braunschweig nahm den Verkehr nach Umrüstung der Pferdebahnwagen am 1. Juli 1881 wieder auf. Am 17. Juli wurden 5000 Personen von der Bahnhofstraße zur Gewerbeausstellung transportiert. Das Streckennetz wurde sukzessive ausgebaut, so dass 1896 vier Strecken mit einer Gesamtlänge von 13 Kilometern und mit 110 Pferden betrieben wurden. Im November desselben Jahres erhielt die Gesellschaft die Genehmigung zur Einführung des elektrischen Betriebs für die innerstädtischen Linien, aber auch für die Verbindung in das nahe gelegene Wolfenbüttel. Das Streckennetz wuchs damit auf eine Länge von 32 km an. Die Zentrale befand sich unweit von Richmond. 1897 umfasste der Fuhrpark 55 Triebwagen und 44 Anhänger.

Ab 1928 wurden Omnibuslinien zur Ergänzung des Straßenbahnnetzes eingeführt. 1937 erreichte das Straßenbahnnetz mit 36,2 Kilometern seine bislang größte Ausdehnung. Es wurden 18 Millionen Fahrgäste im Jahr mit 95 Triebwagen und 78 Beiwagen befördert. Am 14. Oktober 1941 wurde der neue Betriebshof in der Georg-Westermann-Allee eingeweiht.

Nachkriegszeit

Obwohl während des Zweiten Weltkrieges zahlreiche Busse und Straßenbahnen, aber auch die Infrastruktur zum Teil schwer beschädigt oder zerstört worden waren, gelang es bereits im Mai 1945, nur wenige Wochen nach der Besetzung der Stadt durch US-amerikanische Truppen (12. April 1945), wieder eine erste Straßenbahnlinie im Stadtgebiet zu betreiben. Bereits 1946 war das Netz weitgehend wiederhergestellt und die Straßenbahn beförderte 58,8 Millionen Fahrgäste. 1948 wurde die Stromzuführung von Rollenstromabnehmern auf Bügelstromabnehmer umgestellt.

Schrumpfung des Straßenbahnnetzes in den 1950er und 1960er Jahren

Die beginnende Vorherrschaft des Autoverkehrs in der Verkehrspolitik führte auch in Braunschweig zum Bedeutungsverlust der Straßenbahn. Am 1. Juli 1954 wurde die Strecke nach Wolfenbüttel einge-

stellt. Am 6. Dezember 1959 folgte die Stilllegung der Strecke nach Ölper und 1963 endete der Straßenbahnverkehr nach Riddagshausen, obwohl die Strecke auf einem eigenen Gleiskörper verlief. Seitdem verkehren keine Straßenbahnen mehr über die Stadtgrenze Braunschweigs. Damit war das Streckennetz bis zum Jahr 1969 auf 12 Kilometer geschrumpft. Der Bau des neuen Hauptbahnhofs ab 1957 verhinderte jedoch die vollständige Stilllegung der Braunschweiger Straßenbahn. Ein Vertrag zwischen der Stadt Braunschweig und der Deutschen Reichsbahn aus dem Jahr 1938 zwang die Stadt nämlich zum Bau einer Straßenbahnanbindung des neuen Hauptbahnhofs.

Wegen der wachsenden Probleme mit dem Individualverkehr entschied sich der Rat der Stadt Braunschweig, neue Stadtteile mit Straßenbahnstrecken auf eigenem Gleiskörper (Stadtbahn genannt) anzuschließen. Die ab 1959 gebaute Siedlung Heidberg/Melverode mit 12.000 Einwohnern und Schulzentrum wurde am 24. August 1970 mit einer Neubaustrecke (Linie 2) angeschlossen. Diese verläuft ab dem Heinrich-Büssing-Ring bis zum Sachsendamm kreuzungsfrei und ist für eine Geschwindigkeit von 60 km/h ausgelegt. Eine Besonderheit dieser Strecke ist, dass sie zwischen dem Autobahnkreuz Braunschweig-Süd und der Ausfädelung am Sachsendamm im Mittelstreifen der A 395 verläuft.

Zusätzlich wurde der Streckenast zum Stadion am 21. September 1969 bis Rühme, Ulmenweg und am 19. November 1973 bis nach Rühme, Endpunkt "Lincolnsiedlung", (Linie 2) sowie der Streckenast nach Gliesmarode am 22. Februar 1974 bis zum Endpunkt "Volkmarode Grenzweg" (Linie 3) verlängert.

Die ab 1960 gebaute Weststadt mit 23.000 Einwohnern wurde am 28. Mai 1978 mit einer 9,2 Kilometer langen Neubaustrecke – komplett auf besonderem Bahnkörper – mit den zwei Endpunkten "Weserstraße" (Linie 3) und "Am Lehmanager" (Linie 5) an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Mit einer späteren Erweiterung des östlichen Streckenastes wurde am 23. September 1989 auch der Stadtteil Broitzem erschlossen. Der Abschnitt zwischen Hagenmarkt und Radeklint ging am 14. November 1987 (Linie 4) in Betrieb.

Das Twin-Line-Konzept und Erweiterung der Stadtbahn ab 1996

Am 1. Januar 1996 wurden die sogenannten "Twin-Lines" eingeführt. Dies bedeutete, dass zu den Hauptverkehrszeiten nahezu jeder Streckenast von mindestens zwei Linien befahren wurde, deren 20-minütige Grundtakte sich zu einem 10-Minuten-Takt überlagerten. Das Konzept bot daher einerseits mehr umsteigefreie Verbindungen im Stadtbahnnetz, hatte andererseits jedoch den Nachteil, dass die Anschlüsse an 30-minütig verkehrende Zubringerbusse an unterschiedliche Linien erfolgte und somit schlechter als zuvor zu merken waren. Abseits der Hauptverkehrszeiten verkehrte in der Regel nur jeweils eine Linie pro Streckenast. Mit der Fahrplanumstellung am 12. Oktober 2008 wurden die Twin-Lines größtenteils eingestellt. Die Linien 6 und 9 blieben für Verstärkungsfahrten im Schüler- und Berufsverkehr noch bis zum Juli 2009 in Betrieb.

Während des Bestehens der Twin-Lines erfolgten außerdem einige Erweiterungen des Stadtbahnnetzes: 1998 wurde in der Innenstadt die 1960 stillgelegte Strecke durch die Friedrich-Wilhelm-Straße (die jetzt zu einer Fußgängerzone umgewandelt wurde) und den Waisenhausdamm wieder eröffnet. 1999 wurde die nördliche Straßenbahnstrecke von Rühme nach Wenden verlängert. 2004 wurde der Abschnitt Hauptbahnhof – Bürgerpark eröffnet und 2006 folgte die Strecke Sachsendamm – Stöckheim. 2009 wurde der neue Betriebshof am Hauptgüterbahnhof in Betrieb genommen und die beiden bisherigen Betriebshöfe Altewiek und Hamburger Straße stillgelegt.

Neuplanungen der Stadtverwaltung von Braunschweig 2013

Der Rat der Stadt Braunschweig hat im August 2013 beschlossen, im Zuge der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes vorrangig das Stadtbahnnetz auf sinnvolle Erweiterungen und Ergänzungen zu untersuchen. Insgesamt ergaben sich daraus neun mögliche Korridore, die im Dezember 2013 im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung präsentiert und zur Diskussion gestellt wurden. Darüber hinaus wurde in dieser Veranstaltung die weitere Vorgehensweise erläutert.

Die neun vorgeschlagenen Korridore wurden ab April 2014 durch Vertreter zweier Ingenieurbüros, der Braunschweiger Verkehrs-GmbH und der Stadt Braunschweig detaillierter untersucht. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden von den neun potentiellen Strecken sechs ausgewählt, die einer Wirtschaftlichkeitsprüfung unterzogen werden sollten. Die Ergebnisse der Prüfung wurden im Januar 2017 präsentiert und das daraus abgeleitete Stadtbahnausbaukonzept im Frühjahr 2017 beschlossen. Die Realisierung wird unter dem Titel „Stadt.Bahn.Plus.“ verfolgt.

Das Netz mit fünf Linien besteht seit dem 12. Juli 2009, wobei bis September 2012 die Linien 2 und 4 und bis Januar 2016 die Linien 1, 3 und 5 als Metrolinien bezeichnet wurden.

Die Linien 1, 3 und 5 verkehren montags bis freitags in einem 10-Minuten-Takt und samstags in einem 15-Minuten-Takt. Die Linien 2 und 4 verkehren montags bis samstags alle 15 Minuten. Frühmorgens, abends und sonntags verkehren alle Linien im 30-Minuten-Takt. Spätabends und sonntags morgens bis etwa 10:00 Uhr verkehren nur die Linien 1, 3 und 5 im 60-Minuten-Takt. Am Wochenende gibt es einen durchgehenden Nachtverkehr der Linien 1 und 3 mit Anschlüssen am Rathaus um 0:00 Uhr, 1:10 Uhr, 2:20 Uhr und 3:30.

Knotenpunkte befinden sich am Rathaus und am Hauptbahnhof. Die Haltestelle Rathaus dient im Abendverkehr und am Wochenende als Hauptverknüpfungspunkt der Straßenbahn- und Buslinien, zu diesen Zeiten warten die Linien am Rathaus die Anschlüsse ab. Der Hauptbahnhof wird von den Linien 1, 2 und 5 bedient, am Rathaus und Hagenmarkt halten alle Straßenbahnlinien mit Ausnahme der Linie 5. Der Knoten Schloss/Georg-Eckert-Straße wird von allen Linien angefahren. Die Linie 1 fährt nur an den Tagesrandzeiten (wenn die Linie 2 nicht verkehrt) über Heidberg. Die Linie 2 fährt nur an den Tagesrandzeiten und am Wochenende über Hauptbahnhof, in den übrigen Zeiten über Leisewitzstraße.

Fahrzeuge

Wie in anderen Städten Westdeutschlands begann die Braunschweiger Straßenbahn ihre Fahrzeugflotte nach dem Zweiten Weltkrieg zu modernisieren. Dem auf Fahrgestellen kriegszerstörter Zweiachs-Wagen hergestellten Aufbauwagen folgten dem Verbandswagen ähnliche Beiwagen, die gebraucht aus Lübeck übernommen worden sind. Er wurde als Neubau auf neuen Fahrgestellen verwirklicht. Beide Fahrzeugtypen stellten eine Weiterentwicklung des Kriegsstraßenbahnwagens dar. Ab 1957 folgten diverse Großraum- und Gelenkwagen, die alle Einrichtungswagen waren. Seit Mitte der 1970er Jahre geben dabei die ersten zwei Ziffern der Wagenummer das Beschaffungs- beziehungsweise Umbaujahr an, ältere Wagen wurden damals entsprechend umnummeriert. Seit 1995 wurden Niederflurwagen von Adtranz und später von Alstom / Bombardier beschafft. Die neueste Fahrzeuggeneration kommt von Solaris aus Polen. 18 Stück sind vorhanden, weitere sieben kommen 2019 und werden die Ausmusterung der letzten Hochflurfahrzeuge ermöglichen.

Fahrzeugliste Straßenbahn Braunschweig

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
7751-52/55/ 56/58/61	6	Tw 6x-ER	GT6	LHB	1977	Typ Mannheim
8151-52/54/ 55/57/61/62/65	8	Tw 6x-ER	GT6	LHB	1981	nur Tw 8157 im Einsatz, Rest abgestellt
9551 – 9562	12	Tw 6x-ERNf	GT6S	LHB/AEG	1995	
0751 – 0762	12	Tw 8x-ERNf	NGT8D	Alstom	2007	
1451 – 1468	18	Tw 8x-ERNf	GT8S	Solaris	2014	
7471/72/75/76	4	Bw 4x-ER	B4	DUEWAG	1974	Typ Mannh., mod., ag.
7771 – 7776	6	Bw 4x-ER	B4	LHB	1977	Bw 7774 abgestellt
8171/73/76/81/ 82/8471	6	Bw 4x-ER	B4	LHB	1981,84	nur Bw 8471 im Eins., Rest abgestellt
482	1	ATw 6x-ZR	GT6	LHB/Schörling	1982	Schleifwagen, abgestellt

Fahrzeugliste Straßenbahn Braunschweig Historische Fahrzeuge

Nummern	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
15	Tw 6x-ER	GT 6	LHB	1968	Ex 6953, Abgestellt
35	Tw 6x-ER	GT6	DUEWAG	1962	Ex 6267
41	Tw 6x-ER	GT6	DUEWAG	1973	Ex 7356, abgestellt
103	Tw 2x-ZR	T2	Herbrand	1898	
113	Tw 2x-ZR	T2	Credé	1940	
418	ATw 2x- ZR	T2	Dessau	1927	Abgestellt
201	Bw 4x-ER	B4	DWM	1957	
250	Bw 2x-ZR	B2	Uerdingen	1939	ex Kiel 62

Einladung zur Mitgliederversammlung
am Freitag, 24. August 2018, 19:45 Uhr
im InterCityHotel in Magdeburg, Raum Berlin
Bahnhofstraße 69 - 39104 Magdeburg
direkt am Hauptbahnhof gelegen

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. **Wahl eines Versammlungsleiters**
9. **Aussprache**
10. **Entlastung des Vorstandes**
11. **Neuwahl des Vorstandes (§ 10)**
12. **Neuwahl eines Kassenprüfers, ggf. eines Stellvertreters (§ 13)**
13. **Festlegung des Mitgliedsbeitrages 2019 (§ 7)**
14. **evtl. Satzungsänderungen**
speziell aufgrund EU-Datenschutzgesetz
15. **Informationen zur Tagung 2019 in Skandinavien**
16. **Festlegung des Tagungstermins 2019**
17. **Festlegung des Tagungsortes 2020**
18. **Bericht zur Situation unseres „Internationalen Nahverkehrs-Bildarchivs“**
19. **Anträge**
u.a. (vom Vorstand) Anstecknadeln für Mitglieder und als Geschenke
20. **Verschiedenes**
21. **Mitteilungen zum Tagungsprogramm**

Tagung 2019: Skandinavien in der Zeit vom bis

Tagung 2020:

neu gewählter Vorstand: 1. Vorsitzender

2. Vorsitzender

Schatzmeister

Schriftführer

Beisitzer

Geschäftsstelle:

Köln, den 20. Mai 2018 / RH

Notizen:

Liebe Tagungsteilnehmer,

auch die diesjährige VDVA-Tagung geht wieder einmal zu Ende

Wir hoffen, dass allen Tagungsteilnehmern die Fahrten und Exkursionen zugesagt haben (falls nicht, sagen Sie es bitte uns - nur dann können wir künftig Änderungen berücksichtigen) und auch alles das erlebt haben, was Sie sich erhofft hatten.

Der Dank aller Tagungsteilnehmer geht zunächst einmal an Jens Winnig als Mitorganisator für einen großen Teil des Programms. Ein spezieller Dank nach Köln zu Axel Reuther, der auch dieses Jahr wieder das Programmheft redaktionell und gestalterisch zusammengestellt hat - leider konnte er aus familiären Gründen nicht an der Tagung teilnehmen. Ebenso an Walter Vögele und Peter Bell vielen Dank, die versucht haben aus den Fotohalten das Optimum heraus zu holen. Auch unserem Schatzmeister Bertold Schulz bei dieser Gelegenheit ein Dankeschön, der die Rechnungseingänge zu kontrollieren und eine große Anzahl an Vorausrechnungen zu begleichen hatte.

Die Unterstützung erfolgte dieses Jahr vornehmlich von den Betrieben, bei denen wir die Sonderfahrten gegen Bezahlung gebucht haben. Wir sagen allen Beteiligten unseren aufrichtigen Dank für ihren Einsatz, sowohl im Fahrdienst wie auch in der Werkstatt, als auch "hinter den Kulissen".

Herzlichen Dank den Damen und Herren der Vermietungsabteilungen der Verkehrsbetriebe, Herrn Kästner von den Leipziger Verkehrsbetrieben für die reibungslose Organisation der Sonderfahrten, dem Leiter Unternehmenskommunikation Herrn Dirk Bahnsen bei den Harzer Schmalspurbahnen, der uns auch zeitweilig betreut hat, und ganz speziell bei den Mitarbeitern im Betriebswerk Westerntor, ebenso an die HVG-Geschäftsführerin Frau Claudia Stein und ihren stellvertretenden Betriebsleiter Thomas Kruse (aus Erfurt), sowie Frau Silke Ifkowitz vom Verkehrsbetrieb Nordhausen und an Herrn Christopher Graffam, dem Pressesprecher der Braunschweiger Verkehrs-AG für seine Mitwirkung.

Wir bedanken uns beim Staßfurter Geschichtsverein und dem Vorsitzenden Herrn Rico Schäfer sowie allen Mitgliedern, die uns betreuten, Erklärungen gaben und bewirteten, beim Förderverein Straßenbahnfreunde Nordhausen und dem Vorsitzenden Thorsten Schwarz, beim Freundeskreis Straßenbahn Halberstadt und den Herren Michael Wendt und Frank Haupt.

Ganz besonders haben wir uns gefreut den einzigartigen Wagenpark der Naumburger Straßenbahn erleben zu dürfen. Unser Dank ganz speziell an den Geschäftsführer Andreas Plehn sowie Herrn Andreas Messerli und alle "Mitwirkenden".

Wie bereits eingangs erwähnt, gab es in der Zusammenarbeit mit einigen AHN-Vereinen dieses Mal leider doch mehrere Abstimmungsprobleme. Klar, ehrenamtliche Arbeit ist nicht hoch genug einzuschätzen, doch hatten wir so manche Verständnisfragen und mussten eigentlich überall den Terminen hinterherlaufen. Wir danken Jürgen Puchert in Magdeburg, der gleich drei Programmtage koordiniert hat, zusammen mit den Vereinen Hallesche Straßenbahnfreunde, dort speziell Harald Mey, Egbert Kluge und den aktiven und helfenden Mitgliedern.

Unser Dank geht ganz speziell an Herrn Hoppe von der HeiterBlick GmbH, dass wir diesen neuen Waggonbauer besuchen konnten, und ebenso an Herrn Waldenmeier und Jens Strobel von der IFTEC Leipzig, dass wir einen Einblick in die Tätigkeit einer sich wandelnden Hauptwerkstätte erhalten durften.

Auch wenn beim Schreiben dieser Zeilen noch nicht klar ist, ob die Elbe genügend Wasser führen wird, unser Dank für die Zusammenarbeit geht an Herrn Kurth von der Weißen Flotte in Magdeburg.

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

Wir wünschen Ihnen allen eine reibungslose Heimreise und viel Freude bei der Aufarbeitung der Tagungserlebnisse sowie der anstehenden Foto-Bearbeitung ...

Gern würden wir Sie und auch weitere Gäste im kommenden Jahr anlässlich unserer 70. VDVA-Tagung in Skandinavien wieder begrüßen!