

VERBAND DEUTSCHER VERKEHRS-AMATEURE e.V.



67. VDVA-TAGUNG

22. bis 25. August 2016

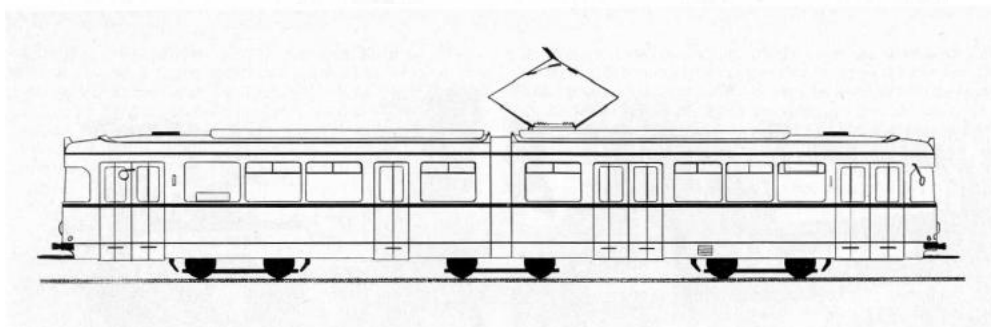
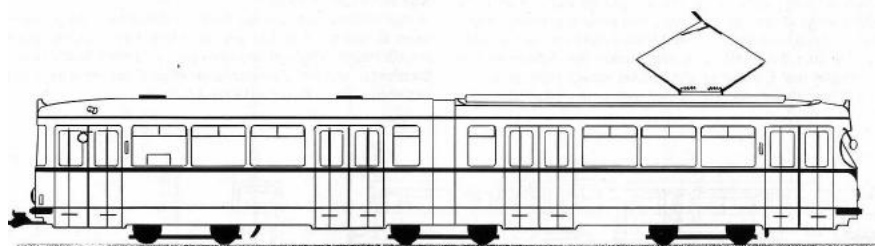
Ruhr-Gebiet

mit Vortagung am 20. und 21. August im
Rheinland

sowie mit Jubiläums-Wochenende

60 Jahre V D V A

vom 26. bis 28. August im
Bergischen Land



Di 23.08.: V = nur DGEG-Museum, N = nur BoGeStra

Mi 24.08.: X* = alles ohne Abendessen; V = nur Gruga und OktoRail; N = nur HW, Abendessen und Vortrag; (2) = nur OktoRail und HW; (3) = nur Gruga, OktoRail und HW; (4) = alles ohne HW; (5) = nur Gruga, HW und Vortrag; (6) = nur Gruga und HW; (7) = alles ohne OktoRail; (8) = nur Gruga, Abendessen und Vortrag; (9) = nur Abendessen und Vortrag

Do 25.08.: H = nur H-Bahn; H* = H-Bahn, DASA und Mooskamp; HD = H-Bahn und DASA; D* = DASA und Mooskamp; H+ = H-Bahn und Mooskamp; Z+ = Zeche Zollern und Mooskamp; M = nur Mooskamp

Fr 26.08.: X* = alles ohne Müngstener Brücke; V = ohne Festbuffet und Mitgliederversammlung; V* = nur Obus; A = nur Festbuffet und Mitgliederversammlung; O+ = Obus und Mitgliederversammlung; F = nur Festbuffet

Sa 27.08.: X* = ohne Busrundfahrt; K = nur Kaiserwagen; J = nur Jubiläumsfeier

Bei Aufteilung in Gruppen bitte farbige Punkte auf dem Namensschild beachten!

Inhalt:

| | |
|---------------------------------|-----|
| Tagungsteilnehmer, alphabetisch | 2 |
| Inhaltsverzeichnis | 4 |
| Begrüßung | 5 |
| Hinweise zu den Fahrkarten | 5,6 |
| Einiges ist wichtig | 7 |
| Unser Hotel in Essen | 8 |

Vortagung

| | |
|---|----|
| <u>Programm am Samstag, 20. August:</u> Düsseldorf Oldtimerprogramm | 10 |
| <u>Programm am Sonntag, 21. August:</u> Düsseldorf – Gelenk- und Stadtbahnwagen | 11 |
| Hinweise zum „Kennenlernessen“ | 11 |
| Informationen zur Rheinbahn Düsseldorf und Verein „Linie D“ | 12 |

Haupttagung

| | |
|---|----|
| <u>Programm am Montag, 22. August:</u> Duisburg, Mülheim und Oberhausen | 18 |
| Informationen zu Duisburger Hafen, Straßenbahnen Duisburg und Mülheim | 21 |
| <u>Programm am Dienstag 23. August:</u> Eisenbahnmuseum und BOGESTRA | 24 |
| Informationen zu Eisenbahnmuseum, BOGESTRA und VhAG BOGESTRA | 25 |
| <u>Programm am Mittwoch, 24. August:</u> Ein abwechslungsreicher Tag in Essen | 29 |
| Informationen zu Grugabahn, OktoRail, Essener Straßenbahn und VhAG EVAG | 30 |
| <u>Programm am Donnerstag, 25. August:</u> Dortmund | 35 |
| Informationen zu H-Bahn, Zeche Zollern und Bahnhof Mooskamp | 37 |

Festprogramm 60 Jahre VDVA

| | |
|---|----|
| <u>Programm am Freitag, 26. August:</u> Obus in Solingen | 42 |
| Informationen zu Obus Solingen | 45 |
| <u>Programm am Samstag, 27. August:</u> Festprogramm Wuppertal | 46 |
| Informationen zu Schwebebahn, Bergische Museumsbahn | 47 |
| <u>Programm am Sonntag, 28. August:</u> Abschlussfahrt in Essen | 53 |
| Einladung zur Mitgliederversammlung | 54 |
| Raum für Notizen | 55 |
| Abschluss | 56 |

Anlagen:

Pläne der besuchten Betriebe

Urheber-Hinweis: Die Informationen entstammen Wikipedia und den Webseiten der Verkehrsbetriebe sowie einiger nahe stehender Vereine. Einen ganz besonderen Dank an Herrn Schwandl in Berlin, der uns die Netzpläne der besuchten Betriebe aus seinem kürzlich in 4. Auflage erschienenen „Tram Atlas Deutschland“ kostenlos zur Verfügung gestellt hat. Diese sind als Beilage in A4 und farbig dem Tagungsheft lose beigefügt. Die Fotos stammen entweder von den oben genannten Webseiten oder stammen aus der Sammlung von Axel Reuther.

Allen Akteuren und Mitwirkenden unseren herzlichen Dank!

Liebe Tagungsteilnehmer,

vor zwei Jahren wurde als Tagungsziel 2016 „Rhein-Ruhr-Gebiet“ festgelegt und damit den Raum, in dem 1948 die allererste Zusammenkunft der Verkehrsfreunde nach dem Zweiten Weltkrieg stattfand.

Leider haben wir nicht überall die gewünschte Unterstützung erhalten, da es zwischenzeitlich teils **k e i n e** Museumsfahrzeuge mehr gibt, wie in Duisburg, oder Beschränkungen bei der Durchführung von Sonderfahrten gibt, wie in Essen - nur an Wochenenden! Die einzelnen Programme und die eingeplanten Fahrzeuge versprechen durchaus interessante und abwechslungsreiche Tagungserlebnisse. Sollte einmal etwas nicht ganz zu Ihrer Zufriedenheit sein, bitte sagen Sie es uns, der Reise- und Organisationsleitung. Es muss aber auch gesagt werden, dass sich heute etliche Verkehrsbetriebe organisatorisch und strukturell in einem Zustand befinden, die für zusätzliche Aktionen außerhalb ihres Kerngeschäfts keinen Raum mehr lassen. Dies gilt besonders dann, wenn sie schon nicht mehr in der Lage sind, ihr gefordertes Leistungsangebot vollständig zu erbringen. So erhielten wir auf unsere Anfragen dieses Mal leider auch einige Absagen und können den Tagungsteilnehmern nicht überall das bieten, was wir uns eigentlich vorgestellt hatten. Das gilt leider auch für die Absage von Siemens im Testzentrum in Wildenrath, wo wir gerne auch die erweiterte Infrastruktur mit neuen Testmöglichkeiten gesehen hätten.

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

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

Es ist beabsichtigt, dass Sie mit dem Programmheft, wenn bestellt, die 7-Tage-Netzkarte für den gesamten Verbundraum des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) ab dem gewünschten Datum erhalten. Aus nicht nachvollziehbaren Gründen und sicherlich dem Absatz der Karte nicht förderlich, gibt es diese nicht in Papierform, sondern ausschließlich als Online-Ticket - und das erst 14 Tage vor der Gültigkeit! Die Erstellung der Karten war daher für uns mit einem erheblichen Aufwand verbunden.

Zu dem namentlich gekennzeichneten Ausdruck ist ein Ausweis mitzuführen! Ansonsten wären bei Kontrollen 60 € erhöhtes Fahrgeld zu zahlen - das soll vermieden werden!

- Aufgrund der großen Teilnehmerzahl von bis zu 60 Teilnehmern werden wohl an die 40 Fotografen bei Fotohalten erwartet. **Wir bilden deshalb 2 Fotogruppen** (Leiter Axel Reuther, unterstützt von Peter Bell und auch Walter Vögele, zu erkennen an den gelben Warnwesten), nach Festlegen der „Fotolinie“ werden die Standorte „links/rechts“ auch getauscht, so dass eigentlich jeder zu seinem Foto kommen sollte – jedoch bedarf es dazu dieses Jahr einer **ganz besonderen Disziplin** aller Beteiligten. Siehe hierzu bitte auch die Hinweise auf Seite 7.
- Auf den Namensschildern gibt es farbige Punkte (blau, rot, grün und gelb). Hinweise zur Aufteilung der Gruppe finden Sie auf Seite 7.

Auch in diesem Jahr erhalten wir Unterstützung von verschiedenen Museumsvereinen als auch von der EVAG und H-Bahn21, Ihnen und allen anderen Beteiligten gebührt unser aufrichtiger Dank.

Ihnen allen wünschen wir eine erlebnisreiche und abwechslungsreiche, hoffentlich nicht zu stressige, VDVA-Jahrestagung 2016 in Verbindung mit unserem Jubiläumswochenende "60 Jahre VDVA".

Rolf Hafke

Einen Hinweis vorneweg:

Bitte lesen Sie sich die wichtigen Anmerkungen in Ruhe durch!

Es hatte bei einer vorangegangenen Tagung einen unliebsamen Vorfall gegeben, der im Nachhinein zu weiteren Zwistigkeiten geführt hat - nur weil der Teilnehmer noch nicht einmal die wichtigsten Informationen gelesen hatte. Das hätte sich vermeiden lassen (und bringt uns bestimmt keine Freude)!

Daher unsere Bitte: Lesen Sie zunächst aufmerksam die ersten Seiten mit den allgemeinen Hinweisen. Später können Sie dann auch alles zu den einzelnen Tagesveranstaltungen lesen und so auch die bei den Sonderfahrten geplanten Strecken erkundigen - Sie können dann in Ruhe Ihre Vorhaben zum Bereisen weiterer Linien planen!

Hinweise zu den Fahrkarten:

Sie bekommen von uns nur eine auf Papier ausgedruckte Datei, welche die notwendigen Angaben enthält und als Fahrausweis gilt. Bitte behandeln Sie das Blatt sorgfältig und knicken es nicht unnötig, damit der aufgedruckte Barcode bei Kontrollen bis zum Ende der Gültigkeit lesbar bleibt! Als so genanntes „Kontrollmerkmal“ sind die Daten Ihres Personalausweises eingetragen, so wie Sie uns diese bei der Anmeldung mitgeteilt haben. Bei einer Kontrolle könnte es daher sein, dass Sie auch nach dem Personalausweis gefragt werden.

Während die Schienenverkehrsmittel des VRR ein „offenes“ System darstellen, bei denen die Bahnsteige und Fahrzeuge ohne Kontrolle betreten und verlassen werden können, ist bei den Autobussen der kontrollierte Einstieg beim Fahrer Standard. Die Netzkarte ist dabei über ein am Fahrerplatz installiertes Lesegerät zu führen. Wundern Sie sich bitte nicht, denn auch das ist Standard, wenn das Gerät nicht funktioniert oder einen Fehler meldet. Anders als bei den Plastikkarten der Abonnenten hat das Fahrpersonal bei dem Papierausdruck des 7-Tage-Tickets aber die Möglichkeit, die Gültigkeit auch so festzustellen, da sie aufgedruckt ist. Je nach gewählter Geltungsdauer der 7-Tage sind für die außerhalb liegenden Fahrtage (Samstag 20.08. bei Geltungsbeginn am 21.08 bzw. Samstag 27.08. bei Geltungsbeginn am 20.08.) extra Fahrkarten notwendig, die Sie bitte in eigener Regie besorgen und entwerfen. Für Sonntag, den 28.08. sind bei Teilnahme ausschließlich am Rundfahrtprogramm keine extra Fahrkarten notwendig, da diese in der Nähe des Hotels beginnt und am Essener Hauptbahnhof endet.

Hinweise zu extra zu zahlenden Eintrittsgeldern:

| | | | |
|---------------------------|-------------------------|---------|---------------|
| am Montag, 22. August: | Hafenrundfahrt Duisburg | 11,80 € | wird kassiert |
| | Fahrt auf der Ruhr | 6,50 € | wird kassiert |
| am Mittwoch, 24. August | Modellanlage OktoRail | 3,50 € | wird kassiert |
| am Donnerstag, 25. August | Zeche Zollern, Dortmund | 4,00 € | wird kassiert |
| | DASA-Ausstellung | 8,00 € | selbst zahlen |

Abendessen, selbst zu zahlen:

| | | |
|----------------------|-------------------------------------|------------------|
| Sonntag, 21. August | Brauhaus "Alter Bahnhof" Oberkassel | Essen á la Carte |
| Mittwoch, 24. August | Kroatisches Restaurant "Birkenauer" | Essen á la Carte |

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

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

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

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

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

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

Bitte beachten:

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

- Wenn Sie nicht fotografieren, bitte im Wagen bleiben oder hinter der Fotolinie stehen (nicht im Bild bitte!). Raucherpausen und WC-Halte sind oftmals an Endstellen möglich.
- Ausstiege außerhalb von Haltestellen erfolgen grundsätzlich auf eigene Gefahr!

Eine besondere Bitte: Für die Reise- bzw. Organisationsleitung bei Sonderfahrten vorne die erste Reihe freihalten, damit die Kommunikation mit dem Personal möglich bleibt – und während der Fahrt **nicht** die Aussicht nach vorne blockieren; Videografen oder Fotografen bitte gleich nach Beendigung der Tätigkeit wieder zurücktreten, danke vielmals.

Bitte beachten:

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

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

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

Die Organisationsleitung ist mobil erreichbar: Rolf Hafke 
Reiseleiter sind Axel Reuther, sowie Peter Bell und Walter Vögele

Auch dieses Jahr gibt bei Tagungsbeginn werden Namensschilder als Tagungsausweis; diese sind bitte während der gesamten Tagung bei allen Programmpunkten - zur Erkennung als VDVA-Teilnehmer - ständig zu tragen. Es wäre schön, wenn sie vorhandene Hüllen und Halsbänder mitbringen würden, vielen Dank.

Unser Hotel in ESSEN

Adresse des Hotels:

Mercure Hotel Plaza

**Bismarckstr. 48-50
45128 Essen**

Telefon: + 49 (0)201 / 87 85 80

Internet: <http://www.mercure.com/de/hotel-4990-mercure-hotel-plaza-essen/index.shtml>

Fax: + 49 (0)201 / 87 85 8700 eMail: h4990@accor.com

Das Plaza Hotel liegt 1200 Meter vom Südausgang des Essener Hauptbahnhofs (Freiheit) entfernt und ist in etwa 15 Gehminuten über die Huysseallee erreichbar.

Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel:

Nächst gelegene Haltestelle (450 Meter): Philharmonie (Linien U11 Richtung Gruga/Messe, 107 und 108 Richtung Bredeney), ab Hauptbahnhof eine Station.

Ausstattung der Zimmer:

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

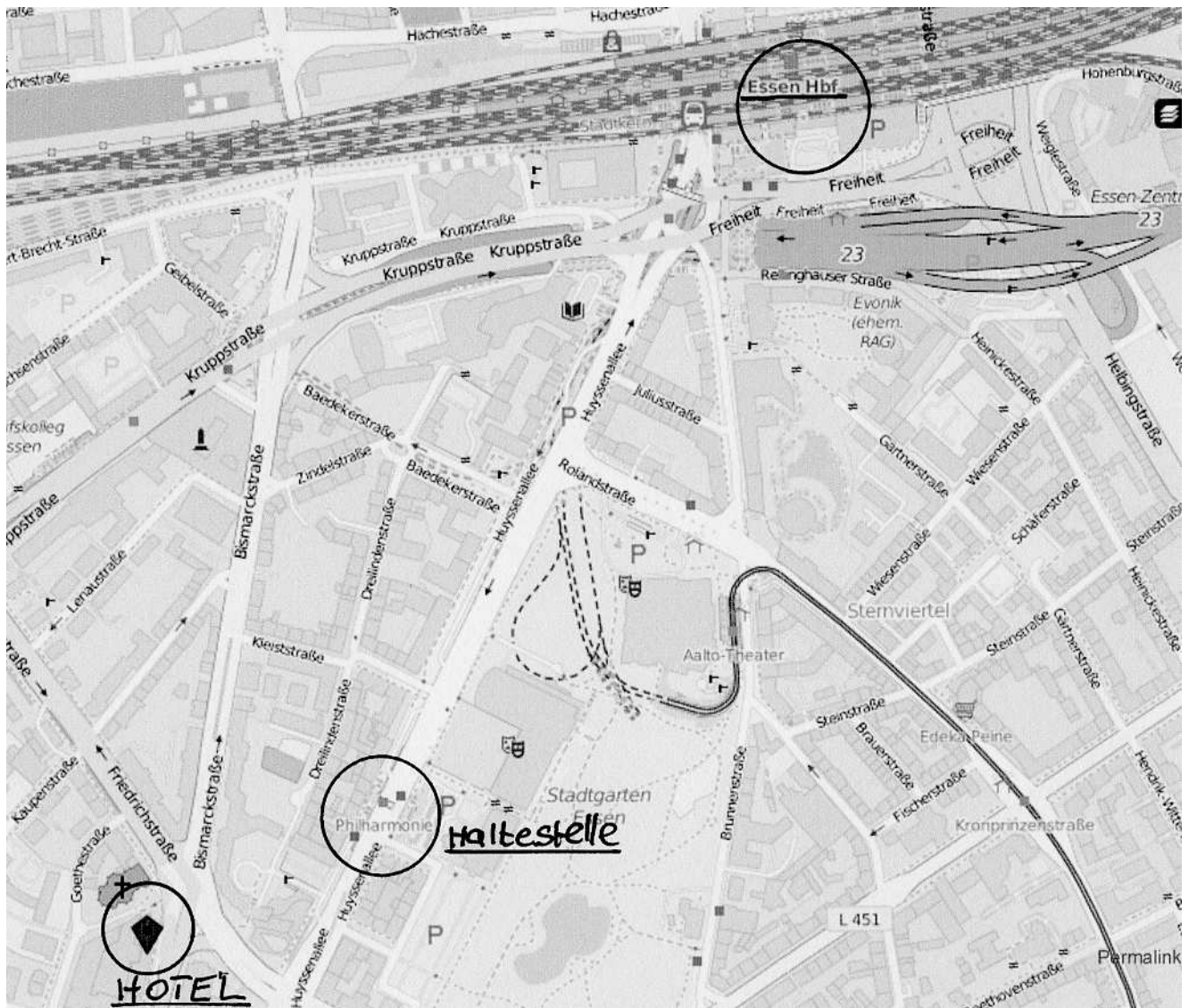
Ausstattung im Badezimmer:

Toilette, Badewanne, Haartrockner im Badezimmer

Parken:

150 Parkplätze gegen Gebühr, öffentliches Parkhaus benachbart.

Frühstück Montag - Donnerstag ab 6:30 Uhr, Freitag - Sonntag ab 7:00 Uhr.



Lageplan Hauptbahnhof, Hotel Plaza, Haltestelle Philharmonie

Ein Hinweis für Freitagabend, 19. August:

Wer abends bereits eingetroffen ist, kann sich ab 19.00 Uhr zu einem Drink in der Bar (links von der Rezeption) treffen; im Hause kann auch gegessen werden, auf der anderen Seite - als Durchgang zur Residenz - befinden sich die "Gothestuben". Es gibt kleine preiswerte Gerichte. Auch ist ein kurzer Weg zur Mörickestraße zum Restaurant "Birkenauer" möglich. (vom Hotel an der Kirche vorbei in die Friedrichstraße gehen. Hinter der Schule nach links in die Kaupenstraße einbiegen und dieser bis zum Ende folgen. Am Abzweig der Mörickestraße nach links, liegt direkt an der Ecke (Hausnummer 33-35) das Restaurant.)

VORTAGUNG

Vorbemerkung: Entgegen den ursprünglichen Planungen, am Samstag ein reines Stadtbahnprogramm und am Sonntag ein Fahrprogramm mit den historischen Fahrzeugen anzubieten, findet der Einsatz in einer geänderten Reihenfolge statt. Diese vermeidet sowohl Leerfahrten als auch die Notwendigkeit für die Gruppe, für einige Strecken Linienwagen nutzen zu müssen.

Samstag 20. August: „Düsseldorf - Oldtimerprogramm“

PROGRAMM

- 13:45 Uhr:** am Hauptbahnhof: **Treffen an der Straßenbahn-Haltestelle Bahnsteig 8** der Linie 909 in Richtung Neuss
- 14:00 Uhr:** **Abfahrt des Sonderzuges** (zweiachsiger Dreiwagenzug aus Trieb- und zwei Beiwagen)
Fahrtroute: Graf-Adolf-Straße – Graf-Adolf-Platz - Oberbilk - Lierenfeld - Eller, Vennhauser Allee (Schleife) - Erkrather Straße - Betriebshof Lierenfeld
- 14:45 Uhr:** **Weiterfahrt** Betriebshof Lierenfeld - Betriebsstrecke Erkrather Str. - Hauptbahnhof - Graf-Adolf-Straße - Graf Adolf Platz - Unterbilk - Hamm (Wendedreieck)
- 16:00 Uhr:** Rückfahrt zum Graf-Adolf-Platz - Bilk, Bf. - **Betriebshof Am Steinberg**
- 16:30 Uhr:** **Begrüßung durch die Rheinbahn**, von Herrn Georg Schumacher, Leiter Unternehmenskommunikation
und durch den Verein "Linie D" von Wolfgang Sievers
Besichtigung des historischen Betriebshof Am Steinberg sowie der dort untergebrachten historischen Fahrzeuge von Rheinbahn und Verein Linie D. Ein Verkaufsstand des Vereins bietet Literatur und Souvenirs
- 17:30 Uhr:** **Rückfahrt ab Am Steinberg zum Hauptbahnhof**
- 18:00 Uhr:** Ankunft Hauptbahnhof
- 18:54 Uhr:** **Abfahrt Zug 10631 der Linie RE 6** nach Minden (Westf.) von Gleis 10
Der Zug beginnt in Düsseldorf Hbf und steht bereits einige Zeit vorher am Bahnsteig.
- 19:27 Uhr:** **Ankunft Essen Hbf**

Teilnehmer, deren VRR 7-Tage-Ticket bereits am 20. August gültig ist, können dieses nutzen. Wer keinen sonstigen Fahrausweis hat, benötigt zur Fahrt ein VRR-Ticket der Preisstufe C (11.80 €) . Es können auch mehrere Personen ein Tages-Ticket nutzen (23.10 € 1. Person + 4.20 € für jede weitere Person bis maximal 5 Personen)

Fußweg zum Mercure Hotel Plaza auf der Bismarckstraße (ca. 1200 Meter). Alternativ eine Haltestelle ab U-Bahn-Haltestelle Essen Hbf mit U11 oder 108 bis Philharmonie und 450 Meter Fußweg.

Bezug der Zimmer - am Abend Freizeit

Sonntag 21. August: „Düsseldorf - Gelenk- und Stadtbahnwagen“

PROGRAMM

- 08:30 Uhr:** Treffen Essen Hauptbahnhof, Bahnsteig 12
- 08:48 Uhr:** Abfahrt mit Linie S6 über Kettwig – Ratingen Ost nach Düsseldorf
- 09:30 Uhr:** Ankunft Düsseldorf Hbf
- 09:50 Uhr:** (auch für individuell angereiste Teilnehmer)
Treffen an der Straßenbahn-Haltestelle vor dem Hauptbahnhof (Bahnsteig 5)
- 10:00 Uhr:** Sonderfahrt mit **DÜWAG-Gelenkzug GT 6 2501 und B4 1689**
Hauptbahnhof – Jacobistraße - Spichernplatz – Unterrath, Schleife
- 11:00 Uhr: Weiterfahrt Unterrath - Sternstraße - Marienhospital – Venloer Straße - Heinrichstraße - Brehmplatz („durch den Düsseldorfer Norden“) - Graf-Adolf-Platz (Schleife) - Südfriedhof - Südbrücke - Neuss - Handweiser - Btf. Heerdt
- 13:00 Uhr:** **Besichtigung des Btf. Heerdt** sowie der dort untergebrachten historischen Fahrzeuge von Rheinbahn und Verein "Linie D"
- 14:15 Uhr:** **Weiterfahrt mit einem Stadtbahnwagen mit Bistro-Abteil** der Serie 4101 - 4104 (*nicht bewirtschaftet!*) Btf. Heerdt - Belsenplatz - Luegplatz – Heinrich-Heine-Allee - Kaiserswerther Straße - Freiligrathplatz - Arena/Messe Nord
- 15:30 Uhr: Arena/Messe Nord - Kaiserswerther Straße - Heinrich-Heine-Allee - Oberkassel - Meerbusch - **Krefeld, Rheinstraße**
- In Krefeld ist eine Pause von ca. 45 Minuten vorgesehen.**
In dieser können an der neu gestalteten Haltestelle „Ostwall/Rheinstraße“ und deren Umgebung die Fahrzeuge der meterspurigen Krefelder Straßenbahn und die Planzüge der Linie U76 der Rheinbahn fotografiert werden.
- 17:15 Uhr:** **Rückfahrt nach Düsseldorf**
- 17:45 Uhr: Ankunft Haltestelle Belsenplatz – **Ausstieg der Teilnehmer**
- 18:00 Uhr:** „**Kennenlernessen**“ im unmittelbar an der Haltestelle gelegenen **Brauhaus „Alter Bahnhof Oberkassel“**

Kennenlernessen: Im Gegensatz zu den Vorjahren war die Betriebsleitung leider nicht in der Lage uns ein Buffet wie gewünscht (zu "vernünftigem Preis") anzubieten. Daher bitte direkt gewünschte Speisen aussuchen und bestellen, auf eigene Rechnung. Getränke übernimmt der VDVA.

Für die Rückfahrt vom Belsenplatz nach Essen muss am Hauptbahnhof Düsseldorf von den Stadtbahnen der Linien U74, U75, U76 in die RE-Linien 1, 2 oder 6 oder die S6 umgestiegen werden. Bei Nutzung der RE beträgt die Gesamtfahrzeit inkl. Umsteigezeit etwa 45 Min, mit der S6 etwa 15 Minuten länger. Die RE-Linien 2 und 6 beginnen in Düsseldorf, so dass deren Nutzung besonders zu empfehlen ist.

Die U-Bahnlinien bieten zusammen 7 Abfahrten pro Stunde ab Belsenplatz bei einer Fahrzeit von 9 Minuten.

Es gibt folgende Reiseketten:

| | | RE6* | RE2 | RE1 |
|-----------------|----|------|------|------|
| Belsenplatz | ab | ..37 | ..40 | ..57 |
| Hauptbahnhof U | an | ..46 | ..49 | ..06 |
| Hauptbahnhof DB | ab | ..54 | ..06 | ..21 |
| Essen Hbf | an | ..27 | ..40 | ..52 |

* = letzte Abfahrt RE 6 um 21:54 Uhr!

Strassen- und Stadtbahnen in Düsseldorf



Zweiachsige Dreiwagenzüge



Niederflurtriebwagen NF 10



Sechssaxer mit vierachsigem Beiwagen



Stadtbahnwagen mit Bistro-Abteil

Informationen zur Rheinbahn Düsseldorf

Die **Rheinbahn AG** (ehemals Rheinische Bahngesellschaft AG) betreibt den öffentlichen Personennahverkehr in den Städten Düsseldorf und Meerbusch sowie in weiten Teilen des Kreises Mettmann. Es werden zurzeit elf Stadtbahnlinien (teilweise unterirdisch), sieben Straßenbahnlinien und 91 Buslinien betrieben. Das Schienennetz reicht bis Neuss, Krefeld, Duisburg und Ratingen. Sie gehört dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr an, hat ein Schienennetz von rund 342 km Gleislänge und befördert pro Jahr über 214 Mio. Fahrgäste.

Im Laufe der Jahre bürgerte sich immer mehr der Begriff Rheinbahn statt Rheinische Bahngesellschaft ein. Dem trug der Vorstand der Gesellschaft im Jahre 2005 Rechnung und beschloss die Umbenennung in **Rheinbahn AG**.

Die Rheinbahn betreibt in Düsseldorf **elf Stadtbahnlinien**. Mitte der 1970er Jahre wurde mit dem Bau in der Fischerstraße begonnen. Die erste Streckeneröffnung erfolgte 1981 mit einem Tunnel und zwei U-Bahnhöfen nördlich der Innenstadt. Der Innentadtunnel ging 1988 in Betrieb. Dieser bündelte alle neuen Stadtbahnlinien auf einer gemeinsamen Strecke zwischen den U-Bahnhöfen Heinrich-Heine-Allee und Düsseldorf Hbf. Weitere Eröffnungen erfolgten 1993 mit einem Tunnelabschnitt in Eller und 2002 mit einem weiteren in Oberbilk. Seit dem 21. Februar 2016 ist der Tunnelabschnitt Wehrhahn –

Bilk in Betrieb. Er bündelt vier weitere Stadtbahnlinien in der Innenstadt, die so genannte Wehrhahn-Linie.

Im Gegensatz zu den mit Hochflurwagen fahrenden Linien durch den Innenstadttunnel werden die Linien durch den Wehrhahntunnel (U71, U72, U73, U83) mit Niederflurwagen bedient. Dies bedingt die Anlage von niedrigen Bahnsteigen. Wegen unterschiedlicher Lage der Bahnsteige (grundsätzlich seitlich, an der Umsteigestation Heinrich-Heine-Allee jedoch mittig) können auf diesen Linien nur die Wagen der Bauart NF8U mit Türen auf beiden Fahrzeugseiten eingesetzt werden. Außerhalb des Wehrhahntunnels verkehren die Linien wie Straßenbahnen.

| Linie | Linienweg | Taktzeit tagsüber in Minuten: Mo-Fr/Sa/So |
|------------|---|--|
| U70 | Düsseldorf Hbf – Heinrich-Heine-Allee – Oberkassel – Lörick – Meerbusch – Krefeld-Fischeln – Dießem < Krefeld Hbf < Krefeld, Rheinstraße (HVZ-Linie und Expresslinie) | nur HVZ 20/-- |
| U71 | Mörsenbroich, Heinrichstr. – Wehrhahn - Schadowstraße – Heinrich-Heine-Allee – Bilk – Uni-Kliniken – Holthausen – D-Benrath, Betriebshof | 20/10/15 |
| U72 | Ratingen, Mitte – Oberrath – Wehrhahn – Schadowstraße – Heinrich-Heine-Allee – Bilk – D-Volmerswerth, Hellriegelstr. | 10/15/15 |
| U73 | Gerresheim – Grafenberg – Wehrhahn – Schadowstraße – Heinrich-Heine-Allee – Bilk – Uni-Kliniken – D-Universität Ost | 10/10/15 |
| U74 | Meerbusch, Görgesheide – Haus Meer – Lörick – Oberkassel – Heinrich-Heine-Allee – Düsseldorf Hbf – Oberbilk – Holthausen | 10/30/15 |
| U75 | Eller, Vennhauser Allee – Eller Mitte – Lierenfeld – Düsseldorf Hbf – Heinrich-Heine-Allee – Oberkassel – Handweiser – Neuss, Am Kaiser – Neuss Hbf | 10/15/20 |
| U76 | Handelszentrum/Moskauer Straße – Düsseldorf Hbf – Heinrich-Heine-Allee – Oberkassel – Lörick – Meerbusch – Krefeld-Fischeln – Krefeld Hbf – Krefeld, Rheinstraße | 20/30/30 |
| U77 | Am Seestern – Oberkassel – Heinrich-Heine-Allee – Düsseldorf Hbf – Oberbilk – Holthausen | 20/30/-- |
| U78 | Düsseldorf Hbf – Heinrich-Heine-Allee – Golzheim – Messe Ost/Stockumer Kirchstraße – ESPRIT arena/Messe Nord | 10/15/15 |
| U79 | Duisburg-Meiderich Bf – Duissern – Duisburg Hbf – Grunewald – Sittardsberg – Duisburg-Huckingen – Düsseldorf-Wittlaer – Kaiserswerth – Golzheim – Heinrich-Heine-Allee – Düsseldorf Hbf – Oberbilk – Kaiserslauterner Straße – Universität Ost/Botanischer Garten | 10/15/15 |
| U83 | D-Gerresheim Krankenhaus – Grafenberg – Wehrhahn – Schadowstraße – Heinrich-Heine-Allee – Bilk – Uni-Kliniken – Holthausen – D-Benrath, Betriebshof | 20/-- |

Durch die Eröffnung der Wehrhahn-Linie im Februar 2016 ergaben sich massive Änderungen im Straßenbahnnetz der Rheinbahn. Die Linien 701, 704, 706, 707 und 708 bekamen einen neuen Linienweg. Die Linie 715 wurde in Linie 705 umbenannt und fährt nun über die Berliner Allee. Die Linie 709 fährt nun in der Hauptverkehrszeit (HVZ) alle 5 Minuten. Durch die Eröffnung der Wehrhahn-Linie entfallen die Linien 703, 712, 713 und 719 ganz bzw. gingen im neuen Stadtbahnnetz auf.



Wehrhahnlinie: U-Bahnhof Benrather Straße



Hochflur-Stadtbahn: Station Arena / Messe-Nord

Durch die Eröffnung der Wehrhahn-Linie im Februar 2016 ergaben sich massive Änderungen im **Straßenbahnnetz** der Rheinbahn. Die Linien 701, 704, 706, 707 und 708 bekamen einen neuen Linienvog. Die Linie 715 wurde in Linie 705 umbenannt und fährt nun über die Berliner Allee. Die Linie 709 fährt nun in der Hauptverkehrszeit (HVZ) alle 5 Minuten. Durch die Eröffnung der Wehrhahn-Linie entfallen die Linien 703, 712, 713 und 719 ganz bzw. gingen im neuen Stadtbahnnetz auf.

| Linie | Linienvog | Taktzeit tagsüber in Minuten: Mo-Fr/Sa/So |
|-------|---|--|
| 701 | Rath – Rath Mitte – Mörsenbroich, Heinrichstraße – Derendorf – Rather Straße /Hochschule HSD – Pempelfort – Venloer Straße/Nordstraße (nur in Fahrtrichtung Am Steinberg →) – Marienhospital (nur in Fahrtrichtung Rath ←) – Schadowstraße – Steinstraße – Berliner Allee – Morsestraße – Färberstraße – Karolingerplatz – Bilk, Am Steinberg – Merowingerplatz | 10/10/15–20 |
| 704 | Derendorf Nord, Merziger Straße – Rather Straße/Hochschule HSD – Pempelfort – Pempelforter Straße – Worringer Platz – Hauptbahnhof – Friedrichstadt – Morsestraße – Karolingerplatz – Uni-Kliniken – Universität Nord/Christophstraße (– Südpark (nur an Sonn- und Feiertagen) – Universität Ost/Botanischer Garten (nur an Sonn- und Feiertagen)) | 10/15–20/15–20 |
| 705 | Unterrath Bf. – Großmarkt – Derendorf, Spichernplatz – Pempelfort – Venloer Straße/Nordstraße (nur in Fahrtrichtung Vennhauser Allee →) – Marienhospital (nur in Fahrtrichtung Unterrath ←) – Schadowstraße – Steinstraße – Berliner Allee – Sonnenstraße (Friedrichstadt) – Oberbilk – Schlesische Straße – Eller Mitte – Eller, Vennhauser Allee | 10/15–20/15–20 |
| 706 | D-Hamm – Hammer Dorfstraße – Franziusstraße – Bilker Kirche – Landtag/Kniebrücke – Graf-Adolf-Platz – Berliner Allee – Steinstraße – Schadowstraße – Pempelfort – Zoo – Düsseltal – Lindemannstraße – Flingern – Kettwiger Straße – Oberbilk Markt – Volksgarten – Bilk, Am Steinberg – Merowingerplatz | 10/15–20/15–20 |
| 707 | Unterrath, Bf. – Großmarkt – Derendorf, Spichernplatz – Pempelfort – Marienhospital – Schloss Jägerhof – Jacobistraße – Charlottenstraße/Oststraße – Hauptbahnhof – Friedrichstadt – Morsestraße – Bilker Allee/Friedrichstraße – Bilker Kirche – Franziusstraße – Medienhafen, Kesselstraße | 10/10/15–20 |

| | | |
|------------|--|--|
| 708 | Mörsenbroich, Heinrichstraße – Düsseldorf – Flingern-Nord Umlandstraße – Worringer Platz – Hauptbahnhof – Stresemannplatz – Berliner Allee – Graf-Adolf-Platz – Landtag/Kniebrücke – Polizeipräsidium | 20/–/– |
| 709 | Düsseldorf-Gerresheim Krankenhaus – Grafenberg – Flingern – Flingern-Nord – Worringer Platz – Düsseldorf Hbf – Berliner Allee – Graf-Adolf-Platz – Landtag/Kniebrücke (– Polizeipräsidium) – Bilker Kirche – Völklinger Straße – Südfriedhof – Düsseldorf-Josef-Kardinal-Frings-Brücke – Neuss-Rheinpark-Center Süd – Neuss Stadthalle – Neuss Markt – Neuss Hbf – Neuss-Theodor-Heuss-Platz | 10/10/15–20 (Mo–Fr HVZ Südfriedhof – Grafenberg alle 5 M |

Fahrzeugbestand Personenverkehr Schiene Rheinbahn-Düsseldorf, Stand 1.6.2016

| Nummern | Stück | Art | Type | Hersteller | Baujahre | Bemerk. |
|-------------------|---------------|-------------|-------|------------|----------|---------------|
| 3201 ... 3236 | 32 | 8x-ZR Gel. | GT8SU | DÜWAG | 1993-74 | |
| 4002 - 4012 | 11 | 6x-ZR Stb. | B80D | DÜWAG | 1981 | |
| 4101 - 4104 | 4 | 6x-ZR Stb. | B80D | DÜWAG | 1988 | Bistro |
| 4201 - 4221 | 21 | 6x-ZR Stb. | B80D | DÜWAG | 1985 | |
| 4222 - 4243 | 22 | 6x-ZR Stb. | B80D | DÜWAG | 1986 | |
| 4244 - 4255 | 12 | 6x-ZR Stb. | B80D | DÜWAG | 1987 | |
| 4256 - 4269 | 14 | 6x-ZR Stb. | B80D | DÜWAG | 1988 | |
| 4270 - 4280 | 11 | 6x-ZR Stb. | B80D | DÜWAG | 1992 | |
| 4281 - 4288 | 8 | 6x-ZR Stb. | B80D | DÜWAG | 1993 | |
| Stadbahn | 135 Tw | | | | | |
| 2101 - 2131 | 31 | 6x-ER Nfl. | NF6 | Siemens | 1996 | |
| 2132 - 2137 | 6 | 6x-ER Nfl. | NF6 | Siemens | 1997 | |
| 2138 - 2148 | 11 | 6x-ER Nfl. | NF6 | Siemens | 1998 | |
| 2001 - 2002 | 2 | 10x-ER Nfl. | NF10 | Siemens | 2000 | |
| 2003 - 2018 | 16 | 10x-ER Nfl. | NF10 | Siemens | 2001 | |
| 2019 - 2036 | 18 | 10x-ER Nfl. | NF10 | Siemens | 2002 | |
| 2201 - 2215 | 15 | 8x-ER Nfl. | NF8 | Siemens | 2003 | |
| 3301 - 3303 | 3 | 8x-ZR Nfl. | NF8U | Siemens/VL | 2006 | 1 Führerstand |
| 3304 - 3315 | 12 | 8x-ZR Nfl. | NF8U | Siemens/VL | 2007 | 1 Führerstand |
| 3316 - 3341 | 26 | 8x-ZR Nfl. | NF8U | Siemens/VL | 2010 | 1 Führerstand |
| 3342 - 3369 | 27 | 8x-ZR Nfl. | NF8U | Siemens/VL | 2011 | 1 Führerstand |
| 3370 - 3376 | 7 | 8x-ZR Nfl. | NF8U | Siemens/VL | 2012 | 1 Führerstand |
| Niederflur | 174 Tw | | | | | |

Betriebshöfe

Betriebshof Heerdt

Der von 1928 bis 1929 errichtete Betriebshof entstand nach den Plänen des Düsseldorfer Architekten Eduard Lyonel Wehner und steht seit 1997 unter Denkmalschutz. Das im gleichnamigen Stadtteil am Handweiser gelegene Depot beherbergt – seit der ausschließlichen Bedienung der Strecke nach Neuss Hauptbahnhof mit Stadtbahnen – überwiegend Stadtbahntriebwagen der Typenreihen B80 und GT8SU. Daneben sind einzelne Straßenbahntriebwagen, die auf den Linien 704 und 709 zum Einsatz kommen, in Heerdt stationiert. Das Kennzeichen des Betriebshofs in den Fahrzeugumläufen ist „H“.

Betriebshof Lierenfeld

Der Betriebshof Lierenfeld befindet sich an der Lierenfelder Straße und ist derzeit der neueste Betriebshof der Rheinbahn. Er hat die ehemaligen Betriebshöfe Derendorf und Wersten ersetzt. Der Betriebshof besitzt Ausfahrten zur Erkrather Straße und zur Karl-Geusen-Straße. Sein Kennzeichen in den Fahrzeugumläufen ist „LS“ (für Lierenfeld Schiene).

Betriebshof Am Steinberg

Historisches Straßenbahndepot „Am Steinberg“

Bis zum Fahrplanwechsel am 12. Juni 2011 war dieser der älteste noch im Betrieb befindliche Betriebshof. Bedingt durch das hohe Alter des Betriebshofs ist er für zweiachsige Triebwagen ausgelegt

und nicht mehr für breitere Niederflurwagen der heutigen Zeit. Das führte dazu, dass nur die Gelenktriebwagen GT8/8S und die historische Flotte der Rheinbahn zusammen mit einigen NF6 im Betriebshof Am Steinberg beheimatet waren. Für Fahrzeuge der Typen NF8/10/8U waren nur wenige Gleise freigegeben, GT8SU durften aufgrund der verbreiterten Frontpartie nur in Gleis 8 einfahren – und das auch nur von der Ausfahrseite aus. Aufgrund dieser Einschränkungen verlor der Betriebshof mit der Abgabe der letzten DüWag-Gelenktriebwagen oder deren Überführung in den Oldtimerdienst seine Existenzberechtigung. Mit Erweiterung des Betriebshofs Lierenfeld war genug Platz vorhanden, um den Betriebshof zu schließen.

Am 19. Juni 2011 wurde der Betriebshof mit einem öffentlichen Fest verabschiedet. Über die zukünftige Nutzung wurde lange diskutiert. Im Gespräch waren unter anderem Ateliers für Künstler sowie ein Bürgerzentrum für den Stadtteil Bilk. Mit dem verkehrspolitischen Umschwenken von Düsseldorfs neuem Oberbürgermeister Thomas Geisel wurde die Diskussion um den Betriebshof in ein anderes Licht gerückt. Im August 2015 wurden die Verkaufsbemühungen der Rheinbahn AG abgebrochen. Durch geplante Netzerweiterungen, Taktverdichtungen sowie der Inbetriebnahme der Wehrhahnlinie sind in den verbliebenen Betriebshöfen Heerdt und Lierenfeld mehr Kapazitäten erforderlich. Diese wurden kurzfristig durch die Wiederinbetriebnahme der Werkstatthalle mit den Gleisen 1 bis 6 erbracht, dort sind seit dem 20. Dezember 2015 die Teile der Oldtimerflotte stationiert, die sich nicht im regelmäßigen Einsatz befinden. Es ist in der Diskussion weitere Teile des Betriebshofs zu reaktivieren um den gesamten Oldtimerverkehr der Rheinbahn vom Betriebshof Am Steinberg aus abzuwickeln. Bei Sonderfahrten der Linie D wird als Kennzeichnung des jeweiligen Kurses ein "S" verwendet.

Linie D – Arbeitsgemeinschaft historischer Nahverkehr Düsseldorf

Der Verein Linie D – Arbeitsgemeinschaft historischer Nahverkehr Düsseldorf e. V. wurde 1992 gegründet mit dem Ziel, Geschichte und Vielfalt der Verkehrsbetriebe und Herstellerfirmen der Region Düsseldorf zu dokumentieren und sie auch für die Öffentlichkeit erleb- und im wahren Sinne des Wortes erfahrbar zu machen.

Die genau definierten Ziele sind:

- die Erforschung, Sammlung, Aufbereitung, Archivierung und Erschließung von Materialien aller Art zur Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Düsseldorf, den angrenzenden Städten und Gemeinden entsprechend dem Betriebsgebiet der Rheinbahn AG
- die Erstellung und Zurschaustellung von Dokumenten, Herausgabe von Veröffentlichungen und Veranstaltung von Ausstellungen,
- der Erwerb von eigenen Fahrzeugen,
- die Restaurierung und Pflege von historischen Fahrzeugen,
- der Bau von Modellen und die Einrichtung von Modellanlagen zur Präsentation des historischen Nahverkehrs in Düsseldorf,
- der Aufbau eines Nahverkehrsmuseums, in dem die Fahrzeuge und Dokumente dauerhaft ausgestellt und gepflegt werden können, verbunden mit regelmäßigen Einsätzen der Fahrzeuge im Schienennetz der Rheinbahn AG
- die Kontaktpflege und Zusammenarbeit mit gleichartigen Institutionen in anderen Städten zur Erfüllung des Vereinszwecks.

Die Mitglieder engagieren sich dafür in den Arbeitsgruppen Fahrzeugerhaltung, Archiv/Dokumentation und Modellbau. Ein weiteres Betätigungsfeld sind regelmäßige Stadtrundfahrten mit historischen Fahrzeugen in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn AG, bei denen die „Linie D“ Fahrer, Zugbegleiter und Stadterklärer stellt.

Der Vereinsname knüpft an die Tradition an, von Düsseldorf ausgehende Fernlinien mit Buchstaben zu bezeichnen. Als Linie „D“ wurde früher die Linie nach Duisburg bezeichnet (heute U79). Auch ist das „D“ eine übliche Abkürzung für Düsseldorf.

Historische Fahrzeuge in Düsseldorf (Spurweite: alle außer Tw 119 1435 mm, Tw 119 1000 mm)

Triebwagen

| Nummer | Baujahr | Eigentümer | Type | Hersteller | Bemerk. |
|--------------|---------|------------------|---------------|------------|------------|
| 14 | 1944 | Rheinbahn | 2x-ZR KSW | Fuchs | in Betrieb |
| 17 | 1948 | Stadtwerke Neuss | 2x-ZR AFB | DÜWAG | in Betrieb |
| 119 | 1936 | Rheinbahn | 4x-ZR | DÜWAG | abgestellt |
| Nummer | Baujahr | Eigentümer | Type | Hersteller | Bemerk. |
| 267 | 1937 | Rheinbahn | 2x-ZR Nfl. | DÜWAG | in Betrieb |
| 379 | 1950 | Rheinbahn | 2x-ZR VBT | DÜWAG | in Betrieb |
| 380 | 1950 | Rheinbahn | 2x-ZR VBT | DÜWAG | in Betrieb |
| 583 | 1921 | Rheinbahn | 2x-ZR 5-Fe. | Weyer | in Betrieb |
| 954 | 1928 | Rheinbahn | 2x-ZR 6-Fe. | Schöndorff | in Betrieb |
| 1269 | 1966 | Rheinbahn | 8x-ZR Gel K66 | DÜWAG | in Betrieb |
| 114 (2014) | 1954 | Rheinbahn | 4x-ER GRW | DÜWAG | in Betrieb |
| 2151 | 19?? | Linie D | 8x-ER Gel. | DÜWAG | abgestellt |
| 2432 | 1961 | Rheinbahn | 6x-ER Gel. | DÜWAG | in Betrieb |
| 2498 | 1960 | Rheinbahn | 8x-ER Gel. D | DÜWAG | in Betrieb |
| 2501 | 1956 | Rheinbahn | 6x-ER Gel. | DÜWAG | in Betrieb |
| 2701 | 1961 | Rheinbahn | 6x-ER Gel. NE | DÜWAG | in Betrieb |
| 3206 | 1973 | Rheinbahn | 8x-ZR GT8SU | DÜWAG | abgestellt |
| 3601 | 1990 | Rheinbahn | EEF-Gel. VÖV | WU u.a. | abgestellt |
| 17 Tw | | | | | |

Beiwagen

| Nummer | Baujahr | Eigentümer | Type | Hersteller | Bemerk. |
|-------------|---------|------------|-------------|------------|------------|
| 316 | 1937 | Rheinbahn | 2x-ZR Nfl | DÜWAG | in Betrieb |
| 332 | 1947 | Linie D | 2x-ZR KSW | Uerdingen | in Betrieb |
| 643 | 1954 | Rheinbahn | 2x-ZR VBT | DÜWAG | in Betrieb |
| 797 | 1925 | Rheinbahn | 2x-ZR 5-Fe. | Schöndorff | in Betrieb |
| 858 | 1929 | Rheinbahn | 2x-ZR 6-Fe. | Schöndorff | in Betrieb |
| 1206 | 1966 | Rheinbahn | 4x-ZR GRW | DÜWAG | in Betrieb |
| 1629 | 1955 | Rheinbahn | 4x-ER GRW | DÜWAG | in Betrieb |
| 1689 | 1961 | Rheinbahn | 4x-ER GRW | DÜWAG | in Betrieb |
| 8 Bw | | | | | |

Arbeitsfahrzeuge Schiene

| Nummer | Baujahr | Eigentümer | Type | Hersteller | Bemerk. |
|------------------------------|---------|------------|----------------|--------------|----------------|
| Tw 3199 | 1929 | Linie D | 2x-ZR Stahl | Uerdingen | abgestellt |
| Lok 5100 | 1824 | Rheinbahn | 2x-ZR Lok | AEG | Denkmal |
| Tw 5101 | 1954 | Rheinbahn | 4x-ER GRW | DÜWAG | Betriebsdienst |
| Tw 5105 | 1958 | Rheinbahn | 6x-ER Gel. | DÜWAG | Betriebsdienst |
| Tw 5111 | 1925 | Rheinbahn | 2x-ZR | Schöndorff | Betriebsdienst |
| Tw 5151 | 1913 | Linie D | 4x-ZR | Weyer | in Aufarb. |
| Tw 5231 | 1950 | Rheinbahn | 2x-ZR VBT | DÜWAG | Betriebsdienst |
| Tw 5233 | 1950 | Rheinbahn | 2x-ZR VBT | DÜWAG | Betriebsdienst |
| Bw 3399 | 1899 | Linie D | 2x-Pflug | Duisb. Eigb. | abgestellt |
| Bw 5304 | 1950 | Rheinbahn | 2x-Sand | Eigenbau | Betriebsdienst |
| Bw 5305 | 1954 | Rheinbahn | 2x-Salz | Eigenbau | Betriebsdienst |
| Bw 5321 | 1950 | Rheinbahn | 4x-Gleistrans. | Eigenbau | Betriebsdienst |
| 7 Tw, 1 Lok, 4 Bw | | | | | |

HAUPTTAGUNG

Montag 22. August: „Duisburg, Mülheim und Oberhausen“

PROGRAMM

Der heutige Tag besteht aus mehreren „Bausteinen“, bei denen reguläre Angebote und keine Sonderwagen genutzt werden. Er bietet den Teilnehmern daher auch Raum zur individuellen Programmgestaltung. Der Einsatz der E-Busse in Oberhausen war zum Zeitpunkt der Erstellung des Programmheftes noch nicht gesichert, so dass der Besuch als Option an das Ende des Programms rücken musste.

Baustein A: Rundfahrt mit dem Schiff durch den Duisburg-Ruhrorter Hafen.

Für Teilnehmer, die mit Baustein A beginnen:

09:00 Uhr: Treffpunkt Essen, Hauptbahnhof, Gleis 2

09:09 Uhr: Abfahrt mit RE 1 Richtung Aachen nach Duisburg Hbf von Gleis 2

09:20 Uhr: Ankunft Duisburg, Hauptbahnhof

09:37 Uhr: Abfahrt mit Straßenbahn Linie 901 in Richtung Hamborn von der U-Bahn-Station Hauptbahnhof (Gleis 4, unterste Ebene)

09:47 Uhr: Ausstieg an der Haltestelle Tausendfensterhaus

Fußweg über Hafenstraße – Dammstraße zur Anlegestelle der Hafenrundfahrt an der Schifferbörse (Liegeplatz des Museumsschiffs „Oskar Huber“) (ca. 600 Meter, ca. 8 Minuten)

10:15 Uhr: Treffen aller Teilnehmer an der Anlegestelle, Gustav-Sander-Platz 1

10:30 Uhr: Ablegen des Schiffes der Weißen Flotte an der Schifferbörse zu einer Hafenrundfahrt mit Erklärungen. Diese dauert zwei Stunden.

Das Fahrgeld in Höhe von 11,20 € ist nicht in der Tagungsgebühr enthalten und wird vor Abfahrt kassiert.

12:30 Uhr: Rückkehr an die Anlegestelle Schifferbörse



Blick auf den Duisburger Hafen



Zehnmischer Gelenkwagen in Duisburg

Baustein B: Rundfahrt durch das Netz der Betriebe von Duisburg und Mülheim an der Ruhr

Nach Ankunft des Schiffes empfiehlt es sich, im hauptsächlich vom Hafen und seinen Beschäftigten Stadtteil Ruhrort eine Pause einzulegen. Es finden sich dort zahlreiche kleine Lokale und Imbisse.

Unternehmen Sie anschließend eine Fahrt mit der **Linie 901 nach Marxloh**, Pollmann. Die Linie fährt ab Ruhrort, Friedrichsplatz alle 15 Minuten (05, 20, 35, 50). Über Beek und Bruckhausen führt die Fahrt bis zur Haltestelle Marxloh, Pollmann, dem Kreuzungspunkt mit Duisburgs **zweiter Straßenbahnlinie 903**. Für Freunde der Stahlindustrie empfiehlt sich der **Ausstieg an der Haltestelle Matenastraße** und ein Spaziergang entlang der beeindruckenden Kulisse der **Thyssen-Kokerei und des Stahlwerks Bruckhausen**. Einstieg in einen der nächsten Züge an den **Haltestellen Thyssen, Verwaltung oder Wilhelmstraße**.

Das „Pollmann-Eck“ wird heute von türkischen Läden für Hochzeitskleidung dominiert und ist dafür in halb Europa bekannt. Mit einem Zug der **Linie 903** setzen sie die Fahrt Richtung Hüttenheim fort. Sie verkehrt alle 7-8 Minuten und benötigt bis Duisburg, Hauptbahnhof 23 Minuten. Ein empfehlenswerter Zwischenstopp ist die Haltestelle Landschaftspark Nord, in den das stillgelegte Meidericher Hüttenwerk mit zahlreichen Industriebauten einbezogen ist.

Am Bahnhof Meiderich, Süd verschwindet die Straßenbahn unter der Erde. In einem mehrere Kilometer langen ohne Halt durchfahrenen Streckenstück unterquert die Strecke Teile der Hafenanlagen und die Ruhr.

Am Hauptbahnhof erneuter Wechsel auf die **Linie 901 in Richtung Mülheim** an der Ruhr. Sie verkehrt durchgehend alle 15 Minuten und benötigt bis Mülheim, Stadtmitte 20 Minuten. Bis **Zoo/Uni** verkehren Zusatzwagen auf denen gerne der aus einem Straßenbahnwagen **umgebaute Triebwagen 1000** eingesetzt wird, so dass dort ein Zwischenstopp lohnt. Die weitere Strecke Richtung Mülheim passiert in Speldorf einen ehemaligen Betriebsbahnhof (in Fahrtrichtung rechts) und unterquert hinter der Haltestelle Bahnhof Speldorf eine Güterzugstrecke in einer engen S-Kurve. Hinter der Haltestelle Königstraße ist links das als Straßenbahndepot benutzte ehemalige Bahn-Ausbesserungswerk Speldorf zu sehen, während sich von rechts die meterspurige Strecke der Mülheimer Straßenbahnlinie 102 von Uhlenhorst einfädelt, was zu interessanten Gleisanlagen führt. Anschließend geht es in einen Tunnel, der die Ruhr und die Innenstadt unterquert.

Es empfiehlt sich, an der **Haltestelle Schloß Broich** auszusteigen und zu Fuß über die Ruhrbrücke nach Mülheim hinein zu spazieren. Der einstige Verkehrsknoten Stadtmitte hat seit Inbetriebnahme der U-Bahn viel von seinen oberirdischen Gleisanlagen und seiner Bedeutung eingebüßt. Heute verkehren hier nur noch die Linien 104 und 112. Bis zum 23. August ist die 112 zu einer relativ kurzen Pendellinie zwischen Sportzentrum Süd und Sültenfuß reduziert. Weiter nach Oberhausen fahren Autobusse im Ersatzverkehr! Lohnenswert sind eine **Fahrt mit der Linie 102 nach Uhlenhorst**, deren Endstation in einem Waldgebiet liegt (Fahrzeit (alle 10 Minuten, Fahrzeit 12 Minuten) und **mit der 104** über eine steigungsreiche Strecke durch zum Teil enge Straßen Richtung Oppspring und Hauptfriedhof. Während der Unterbrechung der 112 verkehrt die 104 bis Hauptfriedhof alle 10 Minuten. (Fahrzeit 16 Minuten)

Für die **Rückfahrt nach Essen** geht es entweder „schnell“ ab Hauptbahnhof mit der **Stadtbahnlinie U18** (alle 10 Minuten, Fahrzeit 19 Minuten) oder mit der **Linie 104 über Stadtgrenze Borbeck** (hier endet jeder zweite Kurs in einer Wendeanlage) bis Abzweig Aktienstraße, wo Anschluss an die die Linie 105 Richtung Essen, Hauptbahnhof besteht. Wer noch Zeit hat, sollte ab Aktienstraße die Linie 105 zunächst in die Gegenrichtung bis zur Endstation Frintrop, Unterstraße befahren und von dort die Rückfahrt antreten. Gefahren wird alle 10 Minuten. Er wird durch eine abwechslungsreiche Strecke mit typischer Ruhrgebietsbesiedlung belohnt!

(Fahrzeiten: Linie 104 Mülheim, Stadtmitte - Aktienstraße 17 Minuten, Linie 105 von dort zum Hauptbahnhof 20 Minuten und nach Frintrop 9 Minuten.)

Baustein C: Ruhr-Schiffahrt von Mülheim nach Kettwig

Da am Freitag der Baldeneysee ausgiebig mit dem Schiff befahren wird, empfehlen wir für heute die knapp einstündige Schiffstour (der Fahrpreis von 6.50 € wird vor Ort kassiert):

16:20 Uhr: Treffen der Teilnehmer an der Haltestelle Stadtmitte der SL 104 und 112 (Steig 4).

16:31 Uhr: Fahrt mit SL 104 Richtung Hauptfriedhof bis Hst. Wilhelmstraße

16:35 Uhr: Ausstieg und kurzer Fußweg zum Wasserbahnhof (ca. 5-8 Minuten)

17:00 Uhr: Abfahrt mit dem Schiff Richtung Kettweg, Unterwasser

17:50 Uhr: Ankunft Kettwig, Unterwasser und Ausstieg
Fußweg zum S-Bahn Haltepunkt Kettwig-Stausee (ca. 1 km, 15 Minuten)

18:14 Uhr: Abfahrt mit S6 Richtung Essen, Hauptbahnhof von Gleis 2

18:32 Uhr: Ankunft Essen, Hauptbahnhof (Gleis 12)

alternativ:

18:20 Uhr: Ankunft S6 in Essen-Werden, Ausstieg

18:23 Uhr: Abfahrt mit Bus 169 bis Margarethenhöhe

18:40 Uhr: Ankunft Margarethenhöhe

Bummel durch die Siedlung Margarethenhöhe. Die von Margarethe Krupp 1906 gestiftete Siedlung gilt als erste deutsche Gartenstadt und Beispiel für menschenfreundliches Wohnen. Sie ist nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg im historischen Ursprungszustand wieder aufgebaut worden und steht seit 1987 unter Denkmalschutz.

Fahrt nach Essen, Hauptbahnhof mit der Linie U17 (ab Hst. Halbe Höhe alle 15 Minuten (02, 17, 32, 47) – Fahrzeit bis Hauptbahnhof 8 Minuten

Baustein D: Besuch des Elektrobusses in Oberhausen (Klärung erfolgt kurzfristig!)

Die Stadtwerke Oberhausen (STOAG) setzen auf zwei Linien je einen Elektrobus auf einem Rundkurs ein. Die Endstation der Linie 962 liegt am Bahnhof Sterkrade, wo das Fahrzeug nach jeder Runde während seiner rund viertelstündigen Pause an einem Lademast die Batterien nachlädt. Die Stromzufuhr erfolgt von der Fahrleitung der hier endenden Straßenbahnlinie 112. Diese ist jedoch wegen Bauarbeiten auf Oberhausener Stadtgebiet bis zum 23. August nicht in Betrieb und der Fahrstrom eventuell noch abgeschaltet. Sollte der E-Bus wieder fahren, kann ein Besuch auf der Rückfahrt von Mülheim nach Essen erfolgen:

16:55 Uhr: Abfahrt mit S3 nach Oberhausen, Hauptbahnhof (Gleis 5)

17:03 Uhr: Ankunft Oberhausen, Hauptbahnhof

17:12 Uhr: Abfahrt mit RB nach Wesel (Gleis 11) bis Oberhausen, Sterkrade

17:15 Uhr: Ankunft Oberhausen, Sterkrade

17:36 Uhr: Ankunft des E-Busses der Linie 962 am Busbahnhof vor dem Bahnhof
Aufladen am Lademast mittels Stromabnehmer

17:50 Uhr: Abfahrt des Busses (Bahnsteig 7)
anschließend Fahrt über die Nahverkehrsstrasse nach Oberhausen,
Hauptbahnhof. Es verkehren mehrere Buslinien. Fahrzeit 11 Minuten.

18:16 Uhr: Abfahrt mit RE 3 nach Hamm (Gleis 6) bis Essen-Altenessen

18:23 Uhr: Ankunft Essen-Altenessen
Weiterfahrt in die Innenstadt mit U11 oder 108.

Diese Fahrten finden stündlich in der gleichen Reihenfolge statt!

Informationen zum Duisburger Hafen

Die 21 öffentlichen Hafenbecken haben eine Wasserfläche von über 180 ha. Die Uferlänge beträgt 40 km, davon 15 km Umschlagufer mit Gleisanschluss. Es stehen rund 1,5 Mio. m² überdachte Lagerflächen zur Verfügung. Der Gesamtumschlag betrug im Jahr 2009 44,4 Mio. t, davon Schiffumschlag 12,1 Mio. t, Bahnumschlag 10,7 Mio. t. Zusammen mit dem Eisenbahn- und Lkw-Umschlag und inklusive der acht privaten Werkshäfen im Norden und Süden der Stadt verzeichnete der Hafen im Jahre 2009 einen Gesamtumschlag von 81,8 Mio. t. Der Duisburger Hafen ist im paneuropäischen Wasserstraßen-Netz der Hinterland-Hub zu den Seehäfen Amsterdam, Emden, Rotterdam, Antwerpen und auch Hamburg. In diesen Nordseehäfen werden Güter auch von Seeschiffen auf Binnenschiffe umgeladen und größtenteils über Duisburg in das europäische Hinterland transportiert. Umgekehrt bestehen aber auch unmittelbare Schiffsverbindungen von Duisburg über Rhein und Maas nach Übersee. Der Duisburger Hafen fungiert daher auch als westlichster Seehafen Deutschlands. Viele Reedereien im Hafen unterhalten Fluss-See-Verbindungen zu insgesamt rund einhundert europäischen Häfen. Pro Jahr werden auf etwa 2.000 flussgängigen Seeschiffen rund zwei Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen.

Im Duisburger Hafen sind rund 250 Firmen ansässig. Etwa 36.000 Arbeitsplätze, 11 % aller Duisburger Arbeitsplätze, sind von diesem Hafen abhängig. Die gesamte mit dem Hafen verknüpfte Wertschöpfung beträgt dabei mehr als 2,2 Milliarden Euro. Die im Jahre 2000 gegründete Duisport-Gruppe, bestehend aus der Duisburger Hafen AG und weiteren Tochterfirmen, beschäftigt etwa 600 Mitarbeiter. Eigentümer der Gruppe sind bisher das Land Nordrhein-Westfalen, die Stadt Duisburg und die Bundesrepublik Deutschland zu gleichen Teilen. Die Bundesregierung hat Ende August 2011 angekündigt, ihren Anteil veräußern zu wollen. Jährlich werden etwa eine halbe Milliarde Euro investiert.

Im Duisburger Hafen fahren zudem zwei von deutschlandweit sechs Kirchenschiffen, nämlich je eines der katholischen und der evangelischen Kirche.

Informationen zur Straßenbahn Duisburg

Die **Straßenbahn Duisburg** bildet seit 1881 das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in der Ruhrgebiets-Stadt Duisburg. Nachdem die Straßenbahnen in Duisburg bis zur Mitte der 1960er Jahre auf einem meterspurigen Netz nördlich der Ruhr und einem normalspurigen Netz südlich der Ruhr verkehrten, sind heute alle Strecken normalspurig. Seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs schrumpft das Netz beständig. Mitte der 1970er Jahre begann in Duisburg der Tunnelbau für die Stadtbahn Rhein-Ruhr. Heute nutzen die beiden verbliebenen Straßenbahnlinien und eine Stadtbahnlinie in der Innenstadt die Tunnelstrecken. Die Linie U79 wird im Gemeinschaftsbetrieb mit der Rheinbahn Düsseldorf betrieben.

Insgesamt 53 Kilometer umfasst heute das Schienennetz, auf dem die Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) die Straßenbahnlinien und die Stadtbahnlinie betreibt. Alle Straßenbahnwagen sind seit 1996/1997 mit einem niederflurigen Mittelteil erweitert worden. Es gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr.

Aktuelles Liniennetz

| Linie | Linienweg | Fahrzeit | Halte | Takt (HVZ) |
|-------|---|----------|-------|--------------|
| U79 | (Meiderich Süd Bf – Auf dem Damm –) Duissern U-Bf – Duisburg Hbf – König-Heinrich-Platz – Steinsche Gasse – Grunewald – Wannheimerort – Waldfriedhof – Münchener Straße – Sittardsberg – Mühlenkamp – Huckingen St.-Anna-Krankenhaus – Kesselberg – (D-)Froschenteich – Wittlaer – Kaiserswerth – Freiligrathplatz – Heinrich-Heine-Allee – Düsseldorf Hbf (– Düsseldorf-Oberbilk – Universität Ost/Botanischer Garten) | 74 | 49 | 10 |
| 901 | <i>Obermarxloh Schleife</i> – Marxloh Pollmann – Beeck Denkmal – Laar Kirche – Scholtenhofstraße – Ruhrort Friedrichsplatz – Kaßlerfeld – König-Heinrich-Platz – Duisburg Hbf – Zoo/Uni – Mülheim Speldorf – Mülheim Stadtmitte – Mülheim Hbf | 64 min | 46 | 7,5 / 15 min |

| | | | | |
|---|--|--------|----|--------------------|
| 903 | <i>Dinslaken Bf – Walsum Watereck – Marxloh Pollmann – Hamborn Rathaus – Meiderich Bf – Duissern – Duisburg Hbf – König-Heinrich-Platz – Platanenhof – Hochfeld Süd Bf – Wanheim Rheintörchenstraße – Hüttenheim Man-nesmann Tor 2</i> | 69 min | 45 | 7,5 / 15 min |
| Linienabschnitte mit geringerem Takt kursiv | | | | |

Alle Fahrzeuge sind im Betriebshof Grunewald stationiert.

Fahrzeugbestand Personenverkehr Schiene Duisburger Verkehrsgesellschaft, Stand 1.6.2016

| Nummern | Stück | Art | Type | Hersteller | Baujahre | Bemerk. |
|-------------------|-----------|----------------|-------------|------------|----------|--------------------|
| 1000 | 1 | 10x-ZR Nf-Gel. | GT 10 NC-DU | DÜWAG | 1996 | Ub. aus 8x |
| 1001 - 1014 | 14 | 10x-ZR Nf-Gel. | dto. | DÜWAG | 1986 | 1996/7 ex 8x |
| 1015 - 1025 | 11 | 10x-ZR Nf-Gel. | dto. | DÜWAG | 1988 | 1996 ex 8x |
| 1026 - 1035 | 10 | 10x-ZR Nf-Gel. | dto. | DÜWAG | 1991 | 1996 ex 8x |
| 1036 - 1040 | 5 | 10x-ZR Nf-Gel. | dto. | DÜWAG | 1992 | 1996 ex 8x |
| 1041 - 1045 | 5 | 10x-ZR Nf-Gel. | dto. | DÜWAG | 1993 | 1996 ex 8x |
| 4701 - 4714 | 14 | 6x-ZR Stadtb. | B80C | DÜWAG | 1983-84 | |
| 4715 - 4718 | 4 | 6x-ZR Stadtb. | B80C | DÜWAG | 1985 | ehem. Spei-sewagen |
| Triebwagen | 63 | | | | | |



Mülheim: M6-Gelenkwagen



Mülheim: neuer Niederflur-Gelenkwagen M8D-NF 2

Informationen zur Straßenbahn Mülheim an der Ruhr/Oberhausen

Die **Straßenbahn** in den Städten **Mülheim an der Ruhr** und **Oberhausen** hatte eine zunächst getrennte Geschichte.

Ab dem Jahr 1897 verkehrte sowohl in Mülheim an der Ruhr als auch in Oberhausen eine meterspurige elektrische Straßenbahn. Nachdem im Jahr 1974 die letzte Straßenbahnstrecke auf Oberhausener Stadtgebiet stillgelegt worden war, wurde 1996 der Straßenbahnverkehr in Oberhausen wieder aufgenommen, der seitdem ein Teil des Mülheimer Straßenbahnsystems ist.

In Mülheim an der Ruhr begann in den 1970er Jahren der Stadtbahnbau. Im Ergebnis wurde eine Straßenbahnstrecke durch eine normalspurige Stadtbahnstrecke ersetzt sowie zwei Straßenbahnlinien im Innenstadtbereich durch den Stadtbahn-Tunnel geführt. Die anderen Linien verblieben weiterhin oberirdisch und sahen sich nach dem Jahr 2000 von einer Spardiskussion bedroht, die zu einer ersten Betriebseinstellung führte.

Zurzeit verkehren auf dem 36,2 Kilometer langen Streckennetz drei meterspurige Linien. Außerdem verkehren in Mülheim jeweils eine Linie der normalspurigen Straßenbahn Duisburg und der normalspurigen Stadtbahn Essen.

VDVA-Tagung 2016

Heutige Linien (Stadt- und Straßenbahn)

| Linie | Linienweg | Takt (HVZ) | Bemerkung |
|------------|---|------------|--|
| U18 | Essen, Berliner Platz – Hirschlandplatz – Essen Hbf – Bismarckplatz – Savignystraße/ETEC – Hobeisenbrücke – Wickenburgstraße – Rhein-Ruhr-Zentrum – Rosendeller Straße – Eichbaum – Heißen Kirche – Mühlenfeld – Christianstraße – Gracht – Von-Bock-Straße – Mülheim (Ruhr) Hauptbahnhof | 10 Min | Gemeinschaftsbetrieb mit EVAG, Regelspur mit Fernbahnradsatzmaßen, Hohe Bahnsteige |
| 102 | Oberdümpfen – Auf dem Bruch – Aktienstraße – Hauptbahnhof – Stadtmitte – Schloß Broich – Broich – Uhlenhorst | 10' Min | Aktienstr. - Grenze Borbeck und Kaiserplatz – Hauptfriedhof 20 Min |
| 104 | Essen Abzweig Aktienstraße – Winkhausen – Aktienstraße – Mülheim Stadtmitte* – Wasserstraße – Oppspring – Max-Planck-Institute – Hauptfriedhof * jeder zweite Wagen ab hier nach Mülheim Kaiserplatz | 10' Min | |
| 112 | OB-Sterkrade, Neumarkt – OB-Sterkrade Bf – OLGA-Park – Neue Mitte Oberhausen – Oberhausen Hbf – Landwehr – Mülheim-Styrum – Mülheim-West – Mülheim Stadtmitte – Mülheim Kaiserplatz – Oppspring – Hauptfriedhof Linie verkehrt zwischen Sterkrade und Oberhausen Hauptbahnhof über die ÖPNV-Trasse Oberhausen. | 10' Min | |

Fahrzeugbestand Personenverkehr Schiene Mülheim an der Ruhr, Stand 1.6.2016

| Nummern | Stück | Art | Type | Hersteller | Baujahre | Bemerk. |
|-------------------|-----------|----------------|--------|------------|----------|---------------|
| 1000 mm | | | | | | |
| 270 | 1 | 8x-ZR Gel. | M8S | DÜWAG | 1976 | ex Essen, ag. |
| 277-279, 281 | 4 | 6x-ZR Nfl-Gel. | M6C-NF | DÜWAG/M GB | 1977 | |
| 285 | 1 | 6x-ZR Nfl-Gel. | M6D-NF | DÜWAG/M GB | 1984 | |
| 283 | 1 | 6x-ZR Gel. | M6D | DÜWAG | 1984 | |
| 288 - 290 | 3 | 6x-ZR Gel. | M6D | DÜWAG | 1987 | |
| 291 - 294 | 4 | 6x-ZR Gel. | M6D | DÜWAG | 1992 | |
| 201 - 204 | 4 | 6x-ZR Nfl-Gel. | MGT6D | DÜWAG | 1995 | |
| 205 - 210 | 6 | 6x-ZR Nfl-Gel. | MGT6D | DÜWAG | 1995 | zu OB |
| 8001 - 8012 | 12 | 8x-ZR Nfl-Gel. | M8DNF2 | Bombardier | 2015 | |
| 8013 - 8015 | 3 | 8x-ZR Nfl-Gel. | M8DNF2 | Bombardier | 2016 | |
| Triebwagen | 39 | | | | | |
| 1435 mm | | | | | | |
| 5012 - 5016 | 5 | 6x-ZR Gel. | B100S | DÜWAG | 1976 | |
| 5031 - 5032 | 2 | 6x-ZR Gel. | B 80S | DÜWAG | 1985 | |
| Triebwagen | 7 | | | | | |

Dienstag 23. August: Eisenbahnmuseum und BOGESTRA

PROGRAMM

09:00 Uhr: Treffen am Essener, Hauptbahnhof, Gleis 11

09:16 Uhr: Abfahrt mit **S3** in Richtung Hattingen

09:28 Uhr: **Ankunft Bochum-Dahlhausen**

09:40 Uhr: Abholung der Teilnehmer durch das Eisenbahn-Museum mit einem historischen Schienenbus und Fahrt zum Museum.

10.00 Uhr: Anschließend Führung durch die Sammlung in zwei Gruppen.
Dauer der Führung maximal 90 Minuten.

11:30 Uhr: Zeit für eigene Erkundung des Museums

12:18 Uhr: **Rückfahrt mit historischem Schienenbus**
zum Bahnhof Bochum-Dahlhausen vom Museumsbahnsteig

12:32 Uhr: **Abfahrt mit S3** in Richtung Oberhausen

12:45 Uhr: Ankunft Essen, Hauptbahnhof (Gleis 7)

13:07 Uhr: **Abfahrt S2 Richtung Dortmund (Gleis 22*)**

** Die Gleise 21/22 befinden sich außerhalb des Hauptbereichs des Bahnhofs östlich des Empfangsgebäudes und sind über einen längeren Zugangstunnel hinter den Gleisen 1, 2 erreichbar. Dies **bitte bei der Gehzeit berücksichtigen!***

13:18 Uhr: **Ankunft Gelsenkirchen, Hauptbahnhof**

Zum Straßenbahndepot in der Hauptstraße 55 gelangt man **entweder zu Fuß** durch die Gelsenkirchener Innenstadt (ca. 1200 Meter, 15 Minuten),

mit der Straßenbahnlinie 302 (Richtung Buer, 3 Haltestellen) bis Kennedyplatz und dann den Gleisen der Betriebsstrecke folgen)

oder **vom Busbahnhof** (auf dem Oberdeck des Bahnhofscenters) mit den Buslinien 348 (Richtung Bulmke/Hüllen); 381 (Richtung Resse/Buer), 382 (Richtung Bismarck, Trinenkamp) und 383 (Richtung Horst) **drei Haltestellen bis Grillo-Gymnasium** (Fahrzeit sechs Minuten) und sehr kurzem Fußweg.

14:00 Uhr: **Abfahrt Betriebsbahnhof Gelsenkirchen**

Eine Besichtigung des Betriebshofs ist leider nicht möglich. Die Museumswagen können dort aber fotografiert werden.

Zum Einsatz kommen der **6x-Gelenktriebwagen 40** (Baujahr 1968) und der **KSW-Triebwagen 96** (Baujahr 1948)

Die Fahrt führt zunächst über die Strecke der Linie 302 über Wattenscheid zum **Betriebshof Engelsburger Straße**, Ankunft ca. 14.30 Uhr

Weitere Zustiegsmöglichkeit an der Haltestelle Engelsburger Straße (erreichbar ab Bochum-Zentrum mit **SL 310** in Richtung Höntrop.

Kurze Führung durch den Betriebshof (ca. 30 Minuten)

15:00 Uhr: (oder etwas später) **Abfahrt Betriebshof.**

Fahrt nach Höntrop (Endstelle der Linie 310), von dort in die Bochumer Innenstadt über Verbindungstunnel zu den Linien 306 und 308 bis Ruhrstadion.

Dort Wechsel der Fahrtrichtung und Fahrt im Verlauf der Linie 306 nach Wanne-Eickel, Hauptbahnhof.

Auf dieser Fahrt können die beiden Wagen wegen des Liniverkehrs und der Zugsicherung nicht hintereinander, sondern nur in zeitlichem Abstand verkehren. In Wanne-Eickel soll jedoch ein gemeinsamer Aufenthalt ermöglicht werden, so dass zwischen den Fahrzeugen umgestiegen werden kann.

16:30 Uhr Rückfahrt ab Wanne-Eickel, Hauptbahnhof
im Verlauf der Linie 306 bis Bochum, Hauptbahnhof

17:00 Uhr Ausstieg Bochum, Hauptbahnhof und Programmende.

Individuelle Rückfahrt von Bochum nach **Essen**. Es verkehren RE 1, RE 6, RE 11, RE 16 und RB 40 jeweils alle 60 Minuten, zusätzlich die S 1 alle 20 - 30 Minuten, es gibt also 7 bis 8 Fahrmöglichkeiten je Stunde! Die Fahrzeit beträgt unter 20 Minuten.

Natürlich können auch in Bochum noch weitere Strecken befahren werden. Interessant ist vor allem die **Linie 310 nach Witten** mit einer sehr abwechslungsreichen Streckenführung, teilweise eingleisig und von Witten bis Heven mit vorwiegend ländlichem Charakter. Auf der Linie verkehren die letzten **M6-Triebwagen** der BOGESTRA. Das Intervall beträgt 20 Minuten, die Fahrzeit von Bochum, Hauptbahnhof bis Heven beträgt 44 Minuten.

Von dort entweder Rückfahrt auf gleichem Weg, oder bis Witten, Hauptbahnhof und von dort mit dem Zug über Bochum nach Essen. Es verkehrt RE 16 zur Minute 02 und RB 40 zur Minute 31. Fahrzeit ca. 25 Minuten.

Alternativ kann ab **Heven, Dorf** die **Buslinie 375** zur Ruhr-Universität benutzt werden. Sie fährt allerdings nur stündlich zur Minute 49 (Fahrzeit 15 Minuten). Sodann mit **U35** zum Bochumer Hauptbahnhof und weiter mit DB nach Essen.

Vorschlag zur individuellen Tagesgestaltung:

Wer nicht an der Besichtigung des Eisenbahn-Museums Bochum-Dahlhausen teilnimmt, dem sei am Vormittag der Besuch des **Bergbau-Museums** in Bochum (geöffnet ab 8:30 Uhr) empfohlen. Fahrt ab Essen mit einer der zahlreichen RE-Verbindungen nach Bochum-Hauptbahnhof. Von dort mit der normalspurigen **U35 Richtung Schloß Strünkede** bis zur Station **Deutsches Bergbau-Museum** (2 Haltestellen). Der Eintritt kostet 6.50 Euro. Enthalten sind die **Grubenfahrt** in das unter der Erde gelegene **Anschauungsbergwerk** und die **Fahrt auf den Förderturm**. Dort befindet sich auf 70 Metern Höhe eine **Aussichtsplattform** mit einem hervorragenden Überblick über das mittlere Ruhrgebiet. Die Cafeteria „Grubengold“ lädt zu einer Pause ein, der Museumsshop im Erdgeschoss bietet ein reichhaltiges Angebot an Informationen zum Thema Bergbau.

Um rechtzeitig zu Beginn des Nachmittagsprogramm in Gelsenkirchen anzukommen, sollte ab **Bochum-Rathaus (Süd) mit der Linie 302 spätestens um 13:09 Uhr** Richtung Buer, Rathaus gefahren werden. Ausstieg in Gelsenkirchen an der Haltestelle **Kennedyplatz um 13:44 Uhr**. Von dort den Gleisen der Betriebsstrecke zum Depot folgen. Alternativ kann um 14:30 Uhr an der Haltestelle Engelsburger Straße (Linie 310, Richtung Höntrop) auf die Sonderwagen gewechselt werden.

Wer davon Gebrauch macht, teilt dies bitte am Vortag der Reiseleitung mit.

Informationen zum Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen

Das **Eisenbahnmuseum Bochum** ist ein Eisenbahnmuseum im Südwesten von Bochum, das 1977 auf dem Gelände des von 1916 bis 1918 erbauten und 1969 stillgelegten Bahnbetriebswerkes in Dahlhausen von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. gegründet wurde und seit

2011 von der *Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum* betrieben wird. Es ist mit einem Areal von etwa 46.000 m² das größte private Eisenbahnmuseum Deutschlands.

Mittelpunkt des Museums bilden der 14-ständige Lokomotivschuppen mit 20-Meter-Drehscheibe, Wasserturm, Werkstätten und Lokomotivbehandlungsanlagen wie Bekohlungsanlage, Wasserkran und Sandturm. Zusätzlich befinden sich noch zwei weitere Ausstellungshallen mit Gleisen auf dem Gelände. Auch eine betriebsfähige 600-mm-Feldbahn ist vorhanden. Die gesamte Anlage des ehemaligen Bahnbetriebswerkes steht unter Denkmalschutz.

Das Eisenbahnmuseum Bochum hat sich von einem Bahnbetriebswerk zum derzeit größten privaten Eisenbahnmuseum in Deutschland entwickelt. Die Anlage wurde in den Jahren 1916–1918 errichtet. Bis 1925 wurden hier die Lokomotiven der zahlreichen benachbarten Bahnbetriebswerke untersucht und repariert. Ab 1925 erhielt das Betriebswerk Dahlhausen/Ruhr von den Betriebswerken Hattingen/Ruhr und (Essen)-Steele-Nord eigene Lokomotiven und eigenes Fahrpersonal zugeteilt.

Hauptleistung für die von hier eingesetzten Dampflokomotiven war der schwere Güterzug-Streckendienst, wobei der Kohlentransport für den Steinkohlenbergbau im Ruhrgebiet die überragende Rolle spielte. Die im Güterbahnhof zusammengestellten Güterzüge mussten zu den Bestimmungsbahnhöfen abgefahren werden, wobei im Gegenzug leere Güterwagen zu den Zechen gebracht wurden.

Der durchschnittliche Lokomotivbestand betrug 50 Dampflokomotiven. 522 Personale waren 1957 im Bahnbetriebswerk beschäftigt, zu dem auch eine Reparaturhalle für defekte oder untersuchungspflichtige Güterwagen gehörte.

Mitte der 1960er Jahre konnten im Güterbahnhof Bochum-Dahlhausen täglich noch mehr als 2000 Güterwagen abgefertigt werden.

Ende der 1960er Jahre war die Kohleförderung im Gebiet der Ruhr unrentabel geworden und die Zechen wurden geschlossen. Damit war auch der Haupteinsatz der Lokomotiven des Bahnbetriebswerk Bochum-Dahlhausen entfallen. Das Bahnbetriebswerk wurde am 1. August 1969 als selbständige Dienststelle geschlossen und ein Teil der Anlagen zurückgebaut. Die Güterwagenausbesserung wurde 1982 aufgegeben.

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte versetzte das Betriebswerksgelände ab 1968 schrittweise wieder in den Originalzustand der Dampflokezeit und machte es 1977 der Öffentlichkeit als Museum zugänglich. Das Ziel des Eisenbahnmuseums ist seitdem nicht nur der Erhalt und die Restaurierung von Fahrzeugen, sondern auch der Aufbau eines eisenbahntypischen Umfeldes mit entsprechenden Gebäuden und technischen Anlagen. Das komplett von der Deutschen Bundesbahn angemietete ehemalige Bahnbetriebswerk Bochum-Dahlhausen bietet dazu die besten Voraussetzungen.

1985 fand im Rahmen der Veranstaltungen *150 Jahre Deutsche Eisenbahn* auf dem benachbarten ehemaligen Rangierbahnhof Bochum-Dahlhausen eine große Fahrzeugschau statt, an der auch das Eisenbahnmuseum beteiligt war. Sie zählt zu den größten ihrer Art.



Eisenbahnmuseum Dahlhausen: Drehscheibe



Eisenbahnmuseum Dahlhausen: SchiStra-Bus

Am 14. Juli 2011 wurde von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und der Stadt Bochum die *Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum* gegründet, die seit dem Eigentümerin der Fahrzeugsammlung ist. Seit diesem Datum führt das Museum den Namen Eisenbahnmuseum Bochum.

Das Museum besitzt eine umfangreiche Sammlung von Schienenfahrzeugen aller Art in verschiedenen Spurweiten mit Schwerpunkt Normalspur. Ein komplettes, mehrseitiges Verzeichnis findet sich auf der Internetseite des Museums.

Informationen zu den Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen

Die BoGeStra oder BOGESTRA (Akronym aus **Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG**), ist ein kommunaler Nahverkehrsbetrieb im mittleren Ruhrgebiet. Sie betreibt den öffentlichen Personennahverkehr in Bochum, Witten und Gelsenkirchen, wobei dort die Busse der Vestischen primär den Stadtnorden bedienen. Außerdem wird ein Großteil desselben in der Stadt Hattingen von ihr durchgeführt. Weitere Linien führen in die Städte Herne, Essen, Castrop-Rauxel, Dortmund, den Ennepe-Ruhr-Kreis und eine Linie hat eine Haltestelle in Hagen. Das Unternehmen ist Mitglied des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr.

Aktuelles Linienverzeichnis (U 11 und U 35 1435 mm, übrige Linien 1000 mm)

| Linie | Linienverlauf | Kooperation | Bemerkung | Takt* |
|-------|---|-------------|---|------------|
| U 11 | Gelsenkirchen-Horst Buerer Straße – Essen-Altenessen – Essen Hbf – Essen Messe/Gruga | EVAG | Fahrzeugeinsatz nur durch die EVAG | 10 min. |
| U 35 | Bochum-Querenburg Hustadt – Ruhr-Universität – Bochum Hbf – Riemke – Herne Bf – Herne Schloss Strünkede | | | 5/10 min. |
| 107 | Gelsenkirchen Hbf – Feldmark – Essen-Katernberg – Zeche Zollverein – Essen Hbf | EVAG | Fahrzeugeinsatz durch die EVAG; Bogestra nur Samstag morgens bis Trabrennbahn | 10/20 min. |
| 301 | Gelsenkirchen Hbf – Bismarck – Buer – Horst Essener Str. | | | 10 min. |
| 302 | Gelsenkirchen-Buer Rathaus – Gelsenkirchen Hbf – Bochum-Wattenscheid August-Bebel-Platz – Bochum Hbf – Laer Mitte | | | 10 min. |
| 306 | Wanne-Eickel Hbf – Bochum Hbf – (Ruhrstadion) | | | 10 min. |
| 308 | Bochum-Gerthe Schürbankstraße – Bochum Hbf – Weitmar – Linden – Hattingen Mitte (S) | | | 20 min. |
| 310 | Bochum-Höntrop Kirche – Bochum Hbf – Witten Rathaus – Witten-Heven Dorf | | | 20 min. |
| 318 | Bochum-Gerthe Schürbankstraße – Bochum Hbf – Weitmar – Linden – Dahlhausen Bf. | | | 20 min. |

* Montag – Freitag tagsüber

Fahrzeugbestand Personenverkehr Schiene Bochum-Gelsenkirchen, Stand 1.6.2016

| Nummern | Stück | Art | Type | Hersteller | Baujahre | Bemerk. |
|----------------|-------|---------------|-------|------------|----------|---------|
| 1000 mm | | | | | | |
| 310 ... 321 | 8 | 6x-ZR Gel. | M6S | DÜWAG | 1976 | |
| 325 ... 332 | 5 | 6x-ZR Gel. | M6S | DÜWAG | 1977 | |
| 410 ... 442 | 39 | 6x-ZR Nf-Gel. | NF6D | DÜWAG | 1992-94 | |
| 501 - 509 | 9 | 6x-ZR Nf-Gel. | Vario | Stadler | 2008 | |
| 510 - 518 | 9 | 6x-ZR Nf-Gel. | Vario | Stadler | 2009 | |
| 519 - 522 | 4 | 6x-ZR Nf-Gel. | Vario | Stadler | 2010 | |
| 523 - 530 | 8 | 6x-ZR Nf-Gel. | Vario | Stadler | 2011 | |

| Nummern | Stück | Art | Type | Hersteller | Baujahre | Bemerk. |
|-------------------|-----------|---------------|-------|------------|----------|---------|
| 531 - 535 | 5 | 6x-ZR Nf-Gel. | Vario | Stadler | 2013 | |
| 536 - 540 | 5 | 6x-ZR Nf-Gel. | Vario | Stadler | 2014 | |
| 541 - 545 | 5 | 6x-ZR Nf-Gel. | Vario | Stadler | 2015 | |
| Triebwagen | 97 | | | | | |
| 1435 mm | | | | | | |
| 6001 - 6013 | 13 | 6x-ZR Gel. | B80 | DÜWAG | 1988 | |
| 6014 - 6025 | 12 | 6x-ZR Gel. | B80 | DÜWAG | 1993 | |
| 6026 - 6031 | 5 | 6x-ZR Gel. | Tango | Stadler | 2007-08 | |
| Triebwagen | 31 | | | | | |



M6-Gelenkwagen der BOGESTRA



Historischer KSW-Zweiachser Nr. 96

Informationen zur Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft der BOGESTRA

Die Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft BOGESTRA e.V. (VhAG) dokumentiert die über 100-jährige **Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs** und kümmert sich um die Erhaltung historischer Fahrzeuge - zunächst der Straßenbahnen.

Die VhAG veranstaltet **Sonderfahrten mit historischen Straßenbahnen**. Von Mai bis Oktober fahren an (fast) jedem Sonntag im gesamten BOGESTRA-Betriebsgebiet die historischen Fahrzeuge. Betriebsfähig vorhanden sind derzeit vier Wagen:

- Tw 40: „Der Standardwagen“ - ein 1968 von der DÜWAG gebauter sechsachsiger Gelenktriebwagen für Zweirichtungsbetrieb, von denen die BOGESTRA einst 91 Stück besaß mit denen der Großteil des regulären Betriebes abgewickelt werden konnte.
- Tw 96: „Der Kriegsstraßenbahnwagen“ - gebaut 1948 von Fuchs. Ein sehr einfach gebauter Zweiachser mit langen Plattformen und handbedienten Schiebetüren.
- Tw 88: „Die BOGIE-Bahn“ - gleicher Typ wie Tw 40, 1988 aus Tw 48 zum Partywagen umgebaut und mit einer entsprechenden Lackierung versehen.
- Tw 620: „Der Fahrschulwagen“ - 1968 von der DÜWAG als letzter vierachsiger Großraumtriebwagen überhaupt in Form eines speziellen Fahrschulwagens gebaut.

Die VhAG hat verschiedene Publikationen zur Geschichte der BOGESTRA herausgegeben.

Mittwoch 24. August: „Ein abwechslungsreicher Tag in Essen“

Auch heute setzt sich das Tagesprogramm aus verschiedenen Bausteinen zusammen, die miteinander kombiniert werden können, aber auch Raum für eigene Erkundungen lassen.

PROGRAMM

Baustein A: Besuch der GRUGA, Besichtigung und Fahrt mit der Parkeisenbahn

08:45 Uhr: Treffen in der Hotellobby

kurzer Fußweg zur Haltestelle Bismarckplatz der U17

09:05 Uhr: Abfahrt U17 in Richtung Margarethenhöhe

09:16 Uhr: Ausstieg an der **Endstation Margarethenhöhe**

Gleichzeitig Treffpunkt für andere Teilnehmer

09:20 Uhr: kurzer Fußweg über den Eingang „Mustergärten“ der GRUGA
(den müssen wir gemeinsam als Gruppe passieren!)
zur gleichnamigen Haltestelle der GRUGA-Parkbahn

09:45 Uhr: Beginn der **Sonderfahrt** auf der Strecke der **Parkbahn**
In deren Verlauf Besichtigung des Depots und der Werkstätten

Hinweis: Ausschluss jeder Versicherungsleistung durch den Betreiber!!

10:50 Uhr: Ausstieg an der Haltestelle Orangerie.

Weiter zu Baustein B oder weiterer individueller Aufenthalt in den Parkanlagen.

Durch den Haupteingang an der Grugahalle geht es zur Endstation der Linie U11 in Richtung Innenstadt

Baustein B: Besuch der Modellbahnanlage OktoRail in der Gruga

10:50 Uhr: Treffpunkt der Teilnehmer an der Haltestelle Orangerie der GRUGA-Parkbahn

kurzer Fußweg zur Halle der **Modellbahn OktoRail**.

11:00 Uhr Führung und Erklärung der Anlage, ggf. Aufteilung in Gruppen

Danach individueller Aufenthalt an der Anlage und/oder im Parkgelände. Durch den Haupteingang an der Grugahalle geht es zur Endstation der Linie U11 in Richtung Innenstadt.



Essen: Zug der Grugabahn



OktoRail-Modellbahn: Zechenanlage

Bis zum Beginn von Baustein C, Zeit zur individuellen Gestaltung des Aufenthalts und Fahrten im Netz der EVAG. Empfehlenswert ist eine Fahrt mit der **Linie U11** an deren anderen Endpunkt Buerer Straße im Stadtteil **Gelsenkirchen-Horst**. (Fahrzeit ?? Minuten, alle 10 Minuten) Hier trifft die normalspurige U11 auf die **meterspurige Straßenbahnlinie 301** der BOGESTRA. Zwischen Schloß Horst und Buerer Straße benutzen beide Linien die gleiche Trasse auf einem Dreischiengleis.

Baustein C: Besichtigung der Hauptwerkstätte der Essener Verkehrs AG

Anreise zur EVAG-Hauptwerkstätte. Nächstgelegene Haltestelle ist **Wickenburgstraße** an der **Linie U18**. Beste Ankunftszeit: 13:42 Uhr (ab Essen Hbf 13:36 Uhr).

Die Haltestelle wird auch von der Buslinie 145 angefahren. An der Oberfläche den Gleisen folgen, die kurz hinter der Kreuzung nach rechts in die Schweriner Straße führen.

Ab Essen, Hauptbahnhof, Bussteig 9 fährt auch die Buslinie 196 direkt zum Haupteingang der HW Schweriner Straße. Abfahrt 13:25 Uhr – Ankunft 13:40 Uhr.

14:00 Uhr: Treffen vor dem Eingang der Hauptwerkstätte in der Schweriner Straße.

Führung durch die Hauptwerkstätte in zwei Gruppen. Gelegenheit die hier beheimateten Dienstfahrzeuge zu sehen. Neben der Hauptwerkstätte für beide Spurweiten befindet sich hier auch der Betriebsbahnhof für die normalspurigen Stadtbahnlinien. Auch eine Besichtigung der Leitstelle ist vorgesehen.

Dauer bis max. 16.30 Uhr

Anschließend Freizeit

Die nächsten beiden Programmpunkte finden statt im kroatischen **Restaurant Birkenauer** in der **Mörikestraße 33-35**. Dieses liegt etwa 700 Meter vom Hotel Plaza entfernt, so dass vor dem Besuch auch noch einmal das Hotel aufgesucht werden kann. Nächste Haltestelle bei direkter Anreise ist Gemarkenplatz an der U17 in Richtung Margarethenhöhe. Von dort ca. 400 Meter Fußweg.

Baustein D: Abendessen

ab 18:30 **reservierte Plätze**, individuelle Bestellung (*selbst zu zahlen*)

Baustein E: Vortrag zur Stadtbahn Rhein-Ruhr

20:00 Uhr „**Stadtbahn Rhein-Ruhr**“

lautet das Thema des Vortrages von **Bernd Oehlert** (Vorsitzender der Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft der EVAG), Nahverkehrsfachmann **Prof. Hans Ahlbrecht** und unserem Kölner Mitglied **Fritz D. Kegel**. Geschildert werden die Entstehungsgeschichte, die Verwirklichung, die Probleme, die aktuelle Situation und die Zukunft dieses Verkehrsmittels in der Rhein-Ruhr-Region.

Die Getränke während des Vortrages übernimmt der VDVA.

Informationen zur Grugabahn

Die **Grugabahn** ist eine Parkeisenbahn im Grugapark in Essen. Sie hat ihren Ursprung in einer dampfgetriebenen Liliputbahn aus dem Jahr 1938.

Grugabahn früher

Zur Reichsgartenschau 1938 ging erstmals eine dampfgetriebene Liliputbahn der Firma *Erich Brangsch GmbH Klein- und Feldbahnen* (Leipzig-Engelsdorf) auf dem Gelände des heutigen Grugaparks in Betrieb. Zugleich war die Firma Brangsch Betreiber mit Verantwortung für Fahrzeuge und Wegstrecke. Die Züge trugen die Namen *Zornige Ameise* und *Schwarze Lene*, *Wachsames Hähnchen* und *Dicke Bertha*, die jeweils aus einer Miniatur-Dampflokomotive mit Tender und fünf bedachten, vierachsigen Aussichtswagen bestanden. Diese Ausstellungskleinbahn mit einer Spurweite von 381 mm wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört.

Nach dem Krieg wurde eine dampfgetriebene Feldbahn mit 600 mm Spurweite zum Wiederaufbau des verwüsteten Parks installiert, die ab 1949 auch wieder Personen durch das Gelände beförderte. Es gab zunächst nur einen Zug. Dieser wurde dann durch zwei dieselbetriebene Fahrzeuge, *Wachsames Hähnchen* und *Fleißiges Lieschen* genannt, ersetzt. Hinzu kam eine batteriebetriebene Lok namens *Tuttmanns Esel*. Zusätzlich fuhr ab September 1949 eine Dampflok vom Typ Hilda aus der Arnold Jung Lokomotivfabrik.

Zur Zweiten Gruga-Ausstellung 1952 kamen zwei weitere Dieselloks hinzu, so dass folgend die Akku- und die Dampflok außer Dienst gestellt wurden.

Betreiber der Bahn im Auftrag der Grugaparkverwaltung war die Straßenbahn Essen, damals unter dem Dach der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (SEG). Seit 1954 firmiert die vormalige SEG unter Essener Verkehrs-AG (EVAG), was an der Betriebsführung nichts änderte.

Grugabahn heute

Seit der Erweiterung des Parkgeländes zur Bundesgartenschau 1965 von 47 Hektar auf 70 Hektar verkehrte die Bahn auf einem 3,5 Kilometer langen Rundkurs auf 600 mm Spurweite. Mit der verlängerten Strecke wurde der südliche Parkteil zwischen Lührmannstraße und dem Grugabad neu erschlossen. Betreiber war weiterhin die Essener Verkehrs-AG.

Die Bahn verkehrt auf einer Strecke von etwa 3,3 Kilometern Länge. Der Rundkurs hat die Form einer weiten, geschlungenen Acht und erreicht so die gesamte Anlage des Grugaparks. Nach den Dampfloks der Vorkriegszeit und den Diesellokomotiven der Nachkriegszeit kamen zur Bundesgartenschau 1965 neue gasbetriebene Züge zum Einsatz. Die heutigen, mit Akkumulator elektrisch betriebenen Züge fahren seit 1997 und tragen traditionsgemäß die alten Namen *Zornige Ameise*, *Heimliche Liebe*, *Wachsames Hähnchen*, *Schwarze Lene* und *Fleißiges Lieschen*. Die Züge der Grugabahn tragen traditionell Namen mit Bezug zur Stadt Essen und zum Park, so sind Zornige Ameise und Schwarze Lehne Restaurants, das Wachsame Hähnchen ist das Symbol des Essener Schützenvereins und Fleißiges Lieschen ist eine Kulturpflanze.

Die Züge hatten zunächst eine weiße Farbgebung und bekamen Mitte der 2000er Jahre ihr heutiges, buntes Aussehen. Sie werden in einem im Park befindlichen, fünfständigen Depot in der Nähe des Irrgartens abgestellt und gewartet. Seit 1992 wird die Bahn von der Firma Intamin betrieben. Ein Jahr darauf erwarb die Stadt Essen die gesamte Anlage, der Zugbetrieb wird weiterhin von Intamin geführt.

Haltepunkte/Bahnhöfe

Im Park gibt es drei Haltestellen an denen zu- und ausgestiegen werden kann

- **Orangerie**
- **Mustergärten**
- **Tummelwiese**

Diese liegen jeweils in der Nähe der größeren Parkeingänge.

Informationen zur OktoRail

Die Modellbahnschauanlage OktoRail in der Gruga Essen wurde im Juni 2014 eröffnet und nimmt den Besucher mit auf einer Zeitreise durch die Industriegeschichte.

Zum einen wird auf dieser Modelleisenbahn die Wertschöpfungskette der Autoindustrie gezeigt, von der Kohleförderung über eine Kokerei, einen Hochofen, über die Lieferung an Stahl an eine Autofabrik, bis hin zur Auslieferung durch die Alpen bis in den Hafen von Venedig. Zum anderen ist auch eine

Zeitreise integriert. Beginnend bei der Kohleverladung nach Vorbild des Jahres 1965 bewegen sich die Besucher auch in der Zeit. So werden die Züge und Fahrzeuge immer moderner, bis hin zum ICE.

Informationen zur Essener Straßenbahn

Die **Straßenbahn Essen** verkehrt seit dem Jahr 1893 in Essen. Nachdem das Straßenbahnnetz in Essen bis zum Jahr 1955 als Hauptverkehrsträger immer weiter ausgebaut wurde, kam es in der Folgezeit zunächst unter der Konkurrenz des privaten Automobilverkehrs und später durch den Bau von Tunnelstrecken für die Stadtbahn Rhein-Ruhr sowie wegen der Einrichtung von Spurbus- und Duo-Bus-Strecken auf wichtigen Verkehrsachsen zu einer starken Reduzierung des Streckennetzes. Heute verkehren auf einem Streckennetz von 52,5 Kilometern Länge sieben Linien auf meterspurigen Gleisen. Etwas mehr als ein Drittel der Fahrzeuge ist niederflurig. Betrieben wird die Essener Straßenbahn von der Essener Verkehrs-AG (EVAG).

U-Stadtbahnlinien (nur Tagnetz)

| Linie | Linienweg | Takt mo-fr | Takt sa | Takt so |
|-------------|---|------------|---------|---------|
| U 11 | Gelsenkirchen-Horst Buerer Straße – Gelsenkirchen Schloss Horst – Gelsenkirchen Fischerstraße – Alte Landstraße – Essen-Karnap, Boyer Straße – Arenbergstraße – Heßlerstraße – II. Schichtstraße – Karlsplatz – Altenessen Mitte – Kaiser-Wilhelm-Park – Altenessen Bf – Bäuminghausstraße – Bamlerstraße – Universität Essen – Berliner Platz – Hirschlandplatz – Essen Hbf – Philharmonie – Rüttenscheider Stern – Martinstraße – Messe Ost/Gruga – Messe West/Süd/Gruga ¹ | 10 min | 15 | 15 |
| U 17 | Karlsplatz – Altenessen Mitte – Kaiser-Wilhelm-Park – Altenessen Bf – Bäuminghausstraße – Bamlerstraße – Universität Essen – Berliner Platz – Hirschlandplatz – Essen Hbf – Bismarckplatz – Planckstraße – Gemarkenplatz – Holsterhauser Platz (Klinikum) – Halbe Höhe – Laubenweg – Margarethenhöhe | 10 min | 15 | 15 |
| U 18 | Essen, Berliner Platz – Hirschlandplatz – Essen Hbf – Bismarckplatz – Savignystraße/ETEC – Hobeisenbrücke – Wickenburgstraße – Rhein-Ruhr-Zentrum – Rosendeller Straße – Eichbaum – Heißen Kirche – Mühlenfeld – Christianstraße – Gracht – Von-Bock-Straße – Mülheim (Ruhr) Hauptbahnhof ² | 10 min | 15 | 15 |

¹ gemeinsame Linie der EVAG/Bogestra (Fahrzeugbereitstellung ausschließlich durch EVAG)

² gemeinsame Linie der EVAG/MVG

Straßenbahnlinien (nur Tagnetz)

| Linie | Linienweg | Takt mo-fr | Takt sa. | Takt so. |
|--------------------------|---|------------|----------|----------|
| 101 106 | Borbeck Germaniaplatz – Bergeborbeck Bf – Helenenstraße – Berliner Platz – Rheinischer Platz – Rathaus Essen – Essen Hbf – Rüttenscheider Stern – Holsterhauser Platz – Hobeisenbrücke – Essen West – Helenenstraße Die Linie 101 verkehrt Borbeck → Helenenstraße → Hauptbahnhof → Rüttenscheid → Helenenstraße Die Linie 106 verkehrt Helenenstraße → Rüttenscheid → Hauptbahnhof → Helenenstraße → Borbeck | 10 | 15 | 15 |
| 103 | Dellwig Wertstraße – Dellwig – Gerschede – Borbeck Germaniaplatz – Borbeck Bf – Schloss Borbeck – Borbeck Süd Bf – Helenenstraße – Berliner Platz – Rheinischer Platz – Rathaus Essen – Essen Hbf oder Hollestraße – Huttrop – Steele ¹ | 10 | 15 | 30/15 |

VDVA-Tagung 2016

| | | | | |
|------------|--|---------|-------|-------|
| 104 | Essen Abzweig Aktienstraße – Winkhausen – Aktienstraße – Mülheim Stadtmitte* – Wasserstraße – Oppspring – Max-Planck-Institute – Hauptfriedhof * jeder zweite Wagen ab hier nach Mülheim Kaiserplatz ² | 20/30 | 15/30 | 30 |
| 105 | Naturlinie 105: Frintrop Unterstraße (Stadtgrenze Oberhausen) – Bedingrade – Abzweig Aktienstraße – Borbeck Süd Bf – Helenenstraße – Berliner Platz – Rheinischer Platz – Rathaus Essen – Essen Hbf – Essen Süd – Bergerhausen – Rellinghausen Finefraustraße | 10/5 | 15 | 30/15 |
| 107 | Kulturlinie 107: Gelsenkirchen Hbf – Gelsenkirchen Musiktheater – Gelsenkirchen-Feldmark – Essen-Katernberg – Zollverein Nord Bf. – Zollverein – Stoppenberg – Viehofer Platz – Rathaus Essen – Essen Hbf (– Philharmonie – Rüttscheider Stern – Rüttscheid Martinstraße – Florastraße – Bredeney) nach Bredeney nur in der HVZ, diese Fahrten enden/beginnen am Abzweig Katernberg ^{3/4} | 20/10/5 | 30/15 | 30/15 |
| 108 | Altenessen Bf – Viehofer Platz – Rathaus Essen – Essen Hbf – Philharmonie – Rüttscheider Stern – Rüttscheid Martinstraße – Florastraße – Bredeney | 10 | 15 | 15 |
| 109 | Frohnhausen Breilsort (Stadtgrenze Mülheim) – Berthold-Beitz-Boulevard – Berliner Platz – Rheinischer Platz – Rathaus Essen – Hollestraße – Huttrop – Steele | 10 | 15 | 15 |

¹ in der HVZ über Hollestr. nach Steele, in der NVZ nur bis Hollestr. und in der SVZ ab Rathaus Essen nach Essen Hbf

² gemeinsame Linie der EVAG/MVG

³ gemeinsame Linie der EVAG/Bogestra (Fahrzeugbereitstellung fast ausschließlich durch EVAG)

⁴ In der HVZ Verstärkerfahrten Katernberg–Bredeney, ansonsten nur bis Hbf

⁵ in der Frühspitze auf Teilstrecken einzelne Verstärkungsfahrten

Fahrzeugbestand Personenverkehr Schiene Essener Verkehrs AG, Stand 1.6.2016

| Nummern | Stück | Art | Type | Hersteller | Baujahre | Bemerk. |
|-------------------|------------|--------------|--------|------------|----------|----------------------------|
| 1000 mm | | | | | | |
| 1101...1116 | 11 | 8x-ZR Gel | M8C | DÜWAG | 1979-80 | alle abgest. |
| 1401...1415 | 15 | 8x-ZR Gel | M8C | DÜWAG | 1990 | |
| 1151 -1161 | 11 | 8x-ZR Gel | M8C | DÜWAG | 1982 | Klapptrittst. |
| 1162 - 1166 | 5 | 8x-ZR Gel | M8C | DÜWAG | 1980 | Klapptrittst. |
| 1171 - 1180 | 10 | 8x-ZR Gel | M8C | DÜWAG | 1982-83 | |
| 1501 - 1520 | 20 | 8x-ZR Nf-Gel | M8DNF | DWA | 1999 | |
| 1521 - 1527 | 7 | 8x-ZR Nf-Gel | M8DNF | DWA | 2000 | |
| 1528 - 1534 | 7 | 8x-ZR NfGel | M8DNF | DWA | 2001 | |
| 1601 - 1602 | 2 | 8x-ZR Nf-Gel | M8DNF2 | Bombardier | 2013 | |
| 1603 - 1627 | 25 | 8x-ZR Nf-Gel | M8DNF2 | Bombardier | 2014-15 | |
| Triebwagen | 113 | | | | | |
| 1435 mm | | | | | | |
| 5101 - 5111 | 11 | 6x-ZR Stb | B80C | DÜWAG | 1976 | |
| 5121 - 5128 | 8 | 6x-ZR Stb | B80C | DÜWAG | 1978 | Falttören |
| 5141 - 5145 | 5 | 6x-ZR Stb | B80C | DÜWAG | 1985 | Falttören |
| 5211 | 1 | 6x-ZR Stb | P 86 | LHB | 1986 | 1991 ex London, abgestellt |
| 5221 - 5230 | 10 | 6x-ZR Stb | P 89 | BREL | 1989 | 1991 ex London |
| 5231 - 5240 | 10 | 6x-ZR Stb | P 86 | LHB | 1986 | 1991 ex London |
| Triebwagen | 45 | | | | | |



Essen: Niederflur-Triebwagen M8D-NF



Essen: Stadtbahnwagen P89 ex London

Informationen zur Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft der EVAG

Die Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V., sind ein im Jahre 1988 gegründeter Verein, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, sich mit der Geschichte der Essener Verkehrs-AG (EVAG) sowie ihrer Vorgängerin, der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft (SEG) - Abt. Essener Straßenbahn zu beschäftigen. Zur Zeit hat der Verein etwa 210 aktive und passive Mitglieder.

Aktivitäten

- Unterhalt eines Archivs zur Essener Nahverkehrsgeschichte sowie ein Bildarchiv.
- Die Technikgruppe sorgt zusammen mit den Werkstätten der EVAG für die Instandhaltung und Aufarbeitung des historischen Wagenparks der EVAG.
- In Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern führt die VhAG in jedem Jahr themenbezogene Sonderfahrten mit historischen Triebwagen auf dem gesamten meterspurigen Streckennetz des mittleren Ruhrgebietes und mit dem Anderthalbdecker durch, auch stellen wir bei **Fahrten** mit historischen Fahrzeugen das Fahrpersonal.
- Zu verschiedenen Anlässen, so z.B. Feste auf Zollverein oder Stadtteilstefte, finden mit den historischen Fahrzeugen Fahrten „auf Linie“ oder Präsentationsfahrten zum normalen VRR-Tarif durch.
- Der TramShop bietet eine breite Auswahl an Literatur über Straßenbahnen sowie eine reichhaltige Auswahl an „Straßenbahn-Fan-Artikeln“.
- An Tagen der offenen Tür bei der EVAG und benachbarten Betrieben bereichert die VhAG mit ihrer Fotoausstellung und dem TramShop auf Tour das Angebotene.
- Den Mitgliedern bietet der Verein, neben den regelmäßigen Vereinsabenden, Exkursionen zu Verkehrsbetrieben im In- und Ausland an.



Essen: Historischer Zug Tw 888 + Bw 350



Essen: Historischer Gelenkwagen Tw 705

Donnerstag 25. August: „Dortmund“

Auch heute gibt es mehrere Möglichkeiten der Tagesgestaltung. Ab Vormittag besteht die Wahl der Teilnahme an den Bausteinen A,B oder C. Während A und B miteinander zu kombinieren sind, schließt dies die Anmeldung für C aus. Am Nachmittag gibt es nur einen Programmpunkt.

PROGRAMM

Baustein A: Besichtigung der H-Bahn

07:50 Uhr: Treffpunkt Essen, Hauptbahnhof an Gleis 11

08:06 Uhr: Abfahrt S 1 Richtung Dortmund Hbf bis Dortmund-Universität

08:39 Uhr: Ankunft Dortmund-Universität

08:55 Uhr: Fußweg zum Büro der H-Bahn-Gesellschaft, Emil-Figge-Straße 71D (ca. 800 Meter)

09:00 Uhr: Treffpunkt für die individuell anreisenden Teilnehmer dort

Aufteilung in zwei Gruppen

09:10 Uhr: Gruppe 1 beginnt mit der Besichtigung des Leitstandes, Gruppe 2 mit den Fahrten auf der H-Bahn.

Die Fahrt beginnt an der Haltestelle Technologiezentrum (Fußweg vom Büro ca. 200 Meter) führt nach Eichlinghofen und zurück nach Campus Süd. Dort Besichtigung der Werkstatt und Rückfahrt zur Haltestelle Technologiezentrum.

Dauer des Programms ca. 90 Minuten

10:56 Uhr: Weiterfahrt der Interessenten an Programmpunkt B ab Dortmund-Universität mit S 1 von Gleis 2 Richtung Dortmund, Hauptbahnhof eine Station bis Dortmund-Dorstfeld Süd. (Fahrzeit 2 Minuten)

Die übrigen Teilnehmer verbleiben in der S-Bahn bis Dortmund, Hauptbahnhof (Fahrzeit 7 Minuten). Anschließend Freizeit in Dortmund und Gelegenheit zum Besuch der Stadtbahnlinien. Diese fahren allerdings im Innenstadtbereich alle unterirdisch.

An der Haltestelle Kampstraße steht oberirdisch ein achtachsiger Gelenktriebwagen als Café.

Baustein B: Besuch der Deutschen Arbeitsschutz-Ausstellung (DASA)

Nach dem Ausstieg in Dorstfeld Süd kurzer Fußweg zum Gebäude der **DASA, Friedrich-Henkel-Weg 1-25.**

Der Eintritt in Höhe von 10.- € (Gruppe ab 10 Personen 5.- €) ist nicht im Tagungspreis enthalten und muss vor Ort bezahlt werden.

Innerhalb der Ausstellungseinheit „Transportieren und Befördern“ steht der zweiachsige Triebwagen 259 der Dortmunder Straßenbahn. Ansonsten widmet sich die Ausstellung den Aspekten der Arbeitsbedingungen und Unfallverhütung in den verschiedensten Bereichen der Arbeitswelt, was aber keinen weiteren Bezug Thema Nahverkehr hat.

13:41 Uhr: späteste Abfahrzeit mit S1 bis Dortmund, Hauptbahnhof (Fahrzeit 5 Minuten). S1 fährt alle 20 Minuten 01, 21, 41.

Baustein C: Besuch der Zeche Zollern

08:30 Uhr: Treffen der Teilnehmer Essen, Hauptbahnhof, Gleis 6

08:44 Uhr: Abfahrt mit RE 2 Richtung Münster, Hauptbahnhof bis Wanne-Eickel Hbf

08:58 Uhr: Ankunft Herne-Wanne-Eickel Hbf

Gelegenheit zum Fotografieren der BOGESTRA-Straßenbahnlinie 306, die vor dem Bahnhof ihre Endstation hat (alle 10 Minuten)

09:35 Uhr: Treffpunkt Wanne-Eickel Hbf auf Gleis 8

09:42 Uhr: Abfahrt mit RB 42 Richtung Dortmund, Hauptbahnhof bis Dortmund-Bövinghausen

10:04 Uhr: Ankunft in Bövinghausen auf Gleis 1

kurzer Fußweg zum Haupteingang der Zeche Zollern (ca. 500 Meter). Individuelle Besichtigung der Zechenanlage und der dort ausgestellten zahlreichen Schienenfahrzeuge.

Der Eintritt in Höhe von 4.- € ist nicht in der Tagungsgebühr enthalten und muss an der Kasse bezahlt werden.

12:45 Uhr: Treffen der Teilnehmer am Eingang der Zeche
Fußweg zum Bahnhof

13:04 Uhr: Abfahrt vom Bahnhof Dortmund-Bövinghausen auf Gleis 1 nach Dortmund, Hauptbahnhof

13:22 Uhr: Ankunft Dortmund, Hauptbahnhof (Gleis 6)

Baustein D: Fahrt mit historischem Autobus zum Bahnhof Mooskamp

13:50 Uhr: Treffpunkt der Teilnehmer an den Busbahnsteigen links neben dem Hauptausgang des Dortmunder Hauptbahnhofs

14:00 Uhr: Fahrt mit historischem Gelenkbus, vorbei an verschiedenen Sehenswürdigkeiten der Stadt Dortmund zum Bahnhof Mooskamp

14:45 Uhr: Ankunft am Bahnhof Mooskamp

Während des Aufenthalts:

- Möglichkeit zur Besichtigung der vorhandenen Fahrzeuge und der Werkstatt

- Kaffee und Kuchen

- Fahrt auf die Außenstrecke

(Ablauf und Aufteilung der Gruppen werden vor Ort geregelt)

17:00 Uhr: Rückfahrt auf einem anderen Weg als bei der Hinfahrt zum Hauptbahnhof

17:45 Uhr: Ankunft Dortmund, Hauptbahnhof

Ende des Programms

Individuell weiterer Aufenthalt in Dortmund, Rückfahrt nach Essen, Hauptbahnhof oder (hauptsächlich für diejenigen, die am Vormittag an den Bausteinen A und B teilgenommen haben) als Vorschlag eine Fahrt mit der Regionalbahn 43 nach Gladbeck-Zweckel. Die RB 43 bewegt sich am Nordostrand des ehemaligen „Kohlenpotts“ auf einer sehr reizvollen Nebenstrecke und bietet Einblicke in ein recht unbekanntes Stück Ruhrgebiet.

18:32 Uhr: Dortmund, Hauptbahnhof, Gleis 23 mit RB 43 Richtung Dorsten

19:43 Uhr: Ankunft Gladbeck-Zweckel, Gleis 1

20:06 Uhr: Abfahrt Gladbeck-Zweckel, Gleis 2 mit RE 14 Richtung Essen

20:30 Uhr: Ankunft Essen, Hauptbahnhof, Gleis 10

Informationen zur H-Bahn

H-Bahn (Dortmund) und SkyTrain (Düsseldorf) sind automatisch gesteuerte Großkabinen-Hängebahnen. Entwickler und ursprünglicher Hersteller dieses Systems ist die Firma Siemens, die das Produkt als SIPEM (Siemens People Mover) bezeichnet hatte. In Deutschland ist das System der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) unterworfen und gilt nach § 4 Abs. 2 BOStrab als (vom sonstigen Verkehr) unabhängige Bahn, die dementsprechend auch automatisch, d. h. ohne Fahrpersonal in den Fahrzeugen, betrieben werden darf.

Technik

Prinzip des Fahrwegs mit einer unten offenen Hohlschiene und einem Paar von Innenlaufrollen, hier bei der Aufhängung eines Theatervorhangs

Die Fahrzeuge der H-Bahn hängen mit je zwei Fahrwerken an einem unten geschlitzten Hohlkastenträger, in dessen Innern Antrieb, Führung und Stromversorgung wettergeschützt untergebracht sind. Trag- und Antriebsfunktion wird von zwei links und rechts des Schlitzes auf dem Boden des Hohlkastenträgers laufenden Rädern erbracht. Führungsrollen am unteren und oberen Rand der Innenseiten des Trägers sorgen für die horizontale Führung. Über vier seitlich angebrachte Stromschienen wird Dreiphasenwechselstrom (Drehstrom) mit einer Spannung von 400 Volt übertragen, der ohne Umformer und eigene Umspannstationen direkt aus dem öffentlichen Netz genommen werden kann. Darüber liegen Linienleiter zur drahtlosen Übertragung von Daten zwischen Fahrzeug und Leitstand. Weichen ermöglichen Verzweigungen des Fahrwegs.

Die H-Bahn wird von einer zentralen Leitstelle aus überwacht und kommt so ohne Fahrpersonal in den Zügen aus. Sie kann, je nach Auslastung, im Takt- oder im Rufbetrieb eingesetzt werden, wobei im letzteren der Fahrgast sich die Kabine wie einen Personenaufzug per Knopfdruck „bestellt“.

Anfänge

1973 stellte das damalige Bundesministerium für Forschung und Technologie rund 22 Millionen DM zur Förderung dieses Systems bereit. Am 21. Juli 1975 wurde auf dem Gelände der DUEWAG in Düsseldorf unter Teilnahme des damaligen Ministers Hans Matthöfer eine rund 180 Meter lange Versuchs- und Demonstrationsstrecke eingeweiht. Eine 1,5 Kilometer lange Strecke ging 1976 auf dem Werksgelände von Siemens in Erlangen in Betrieb.

Vermarktung

Seit 2007 vermarktet Siemens das System nicht mehr aktiv, um sich in diesem Marktsegment ausschließlich auf das System Véhicule automatique léger (VAL) zu konzentrieren, das von der inzwischen von Siemens übernommenen Transportsparte von Matra entwickelt worden war, aber die Technik steht für weitere Installationen zur Verfügung.

Im Jahr 2009 wurde das System für eine neue Bürostadt in Moskau angeboten, wobei die Dortmunder Betreiberfirma als technischer Berater fungierte. Das System kam dort nicht zum Zuge.

An derselben Adresse wie die H-Bahn-Gesellschaft Dortmund mbH ist seit Mai 2009 eine Firma Air Train International GmbH registriert, mit dem Geschäftszweck "Vertrieb von H-Bahn-Systemen und Unterstützung bei deren Errichtung insbesondere auf dem Gebiet der Volksrepublik China"^[1]. In China bemüht sich eine Firma namens Air Train International Shanghai Co um Aufträge für die Errichtung einer H-Bahn. Laut "Pekinger Volkszeitung" verfügt diese Firma über eine verbesserte Version der Steuerungssoftware von Siemens und gibt an, Fahrweg sowie Fahrzeuge zu 95 % in China selbst herstellen zu können.

Bau und Ausbau des Streckennetzes in Dortmund

Die erste öffentlich in Betrieb genommene H-Bahn befindet sich seit 1984 auf dem Gelände der Technischen Universität Dortmund, wo sie zunächst den Nord- mit dem Südcampus verband. Eröffnet wurde die Strecke am 2. Mai durch den damaligen Minister Heinz Riesenhuber. Die erforderlichen Finanzmittel waren aus dem 1979 beschlossenen Aktionsprogramm Ruhr der Landesregierung Nordrhein-Westfalens bereitgestellt worden. Die Strecke wies eine Länge von zunächst 1,05 Kilometern auf und wurde von zwei Fahrzeugen befahren. Die Kosten beliefen sich auf rund 24 Mio. DM, von denen 75 % vom Bund, 20 % vom Land und 5 % von der Stadt getragen wurden. Die maximale Stützweite beträgt 38,5 Meter, diese ist bei der Querung der Universitätsstraße erforderlich. Um ein Betreten der Gleisbereiche in den Bahnhöfen zu verhindern, sind die Bahnsteige durch Glaswände

von den Fahrwegen getrennt. Sobald die Fahrzeuge die vorgesehene Position im Bahnhof erreicht haben, öffnen sich erst die Bahnsteigtüren und dann die Türen der Fahrzeuge automatisch.

Nach drei Jahren Bauzeit wurde 1993 eine erste 900 Meter lange Erweiterung mit einer neuen Abzweigung und zwei neuen Stationen, in Eichlinghofen und am S-Bahn-Haltepunkt Dortmund Universität, fertiggestellt. Des Weiteren wurde die Stromversorgung umgebaut, ein modulares Betriebssystem eingebaut und die Fahrstrecke mit einem Ortungssystem ausgestattet. Das Ortungssystem lässt eine Lagebestimmung bis auf drei Zentimeter genau zu. Diese Umbauten ermöglichten eine höhere Geschwindigkeit und eine dichtere Zugfolge, da sich bis dahin die Fahrzeuge an die Station herantasten mussten. Drei neue Fahrzeuge wurden von Siemens geliefert und traten an die Stelle der bisher eingesetzten.

Eine weitere 1212 Meter lange Verlängerung in den nahe gelegenen Technologiepark wurde am 19. Dezember 2003 eröffnet. Das gesamte Streckennetz hat nun, nachdem das zunächst letzte Stück realisiert wurde, eine Gleislänge von 3,162 km. Der Bau dieses Abschnittes kostete 15,5 Mio. Euro, wobei 1,5 Mio. Euro für ein weiteres Fahrzeug der Fahrzeugtechnik Dessau AG (FTD) eingeschlossen sind, das heute die Betriebsnummer 4 trägt und eine modernere Innenausstattung mit digitalen Innenanzeigen besitzt.

Betrieb

Auf der Linie 1 vom Technologiepark nach Eichlinghofen pendeln tagsüber zwei Fahrgastkabinen im 10-Minuten-Takt, die sich jeweils in der Haltestelle Universität (S) begegnen, wo alle 20 Minuten Anschluss an die S-Bahn in Richtung Dortmund Hbf und Bochum besteht. Ein drittes Fahrzeug pendelt als Linie 2 alle 5 Minuten auf der ältesten Strecke zwischen Campus Nord und Campus Süd. Als Reserve und für die Verstärkung der Linie 2 (siehe unten) ist ein viertes Fahrzeug vorhanden.

Abends gegen 19 Uhr wird das Betriebskonzept geändert: statt der Linie 2 verkehrt eine Linie 3 von Campus Nord nach Eichlinghofen im 10-Minuten-Takt, außerdem wird die Linie 1 aufgespalten: Als Linie 5 fährt ein Fahrzeug im Halbstundentakt mit Anschluss an die Fahrten der S-Bahn zwischen Universität (S) und Eichlinghofen, das andere als Linie 7 zwischen Technologiezentrum und Universität (S). Während letztere Linie nur bis 21 Uhr betrieben wird, verkehren die Linien 3 und 5 bis gegen Mitternacht.

Ein weiteres Fahrzeug für Wartungsarbeiten existiert ebenfalls. Dieses wird auch zur Evakuierung bei Ausfällen der Waggons auf der Strecke benutzt. Im Jahr werden in 3.700 Betriebsstunden mit den Fahrzeugen ca. 200.000 km zurückgelegt und dabei ca. 1,6 Mio. Fahrgäste befördert.

Um auf der Linie 2 gleichzeitig zwei Fahrzeuge einsetzen zu können, wurde die Station Campus Süd im Jahr 2011 auf drei Bahnsteige ausgebaut. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat hierfür 2,7 Millionen Euro bewilligt. Dieser Ausbau wurde durch Kapazitätsprobleme in den Stoßzeiten des Universitätsbetriebs – unter anderem nach Schließung der Mensa am Campus Süd – notwendig. Wenn zu viele Menschen in die Wagen drängen, können die Türen nicht schließen und der Fahrbetrieb kommt aus dem Takt, wodurch eine oder mehrere Fahrten ausfallen. Nach der Eröffnung dieser Erweiterung wird in den Stoßzeiten ein zweites Fahrzeug auf der Linie 2 eingesetzt, hierzu dient das Reservefahrzeug. Somit ist eine Beförderung von bis zu 2160 Fahrgästen pro Stunde möglich.



Dortmund: H-Bahn, Station Campus-Nord



Nahverkehrs-Museum Mooskamp

Neben dem Taktbetrieb nach Fahrplan kann in aufkommensschwachen Zeiten auch ein Rufbetrieb mit Anforderung des Fahrzeugs durch den Fahrgast durchgeführt werden, beispielsweise morgens auf der Linie 1.

Informationen zur Zeche Zollern II/IV

Die Zeche Zollern ist ein stillgelegtes Steinkohle-Bergwerk im Nordwesten der Stadt Dortmund, im Stadtteil Bövinghausen. Es besteht aus zwei Schachtanlagen, die „unter Tage“ zusammenhängen: Die Schachtanlage I/III (das heißt: die Schächte I und III) in Kirchlinde und die Schachtanlage II/IV in Bövinghausen.

Die Zeche Zollern II/IV ist heute einer von acht Museumsstandorten des dezentral angelegten LWL-Industriemuseums, das zugleich hier seinen Sitz hat. Die Zechanlage ist ein Ankerpunkt der Route der Industriekultur im Ruhrgebiet und der Europäischen Route der Industriekultur (ERIH).

Zollern 2/4 entstand zwischen 1898 und 1904 als Musterzeche der Gelsenkirchener Bergwerks-AG (GBAG). Architektur und Technik des Bergwerkes sollte wirtschaftliche Potenz und Modernität zum Ausdruck bringen. In der ersten Stufe wurde der Schacht bis zur 3. Sohle in 282 m Tiefe abgeteuft. In den Jahren 1921 und 1942 wurde der Schacht bis zu einer Endteufe von 490 m weiter ausgebaut. Der Schacht 4 wurde im Jahr 1900 bis zur 3. Sohle abgeteuft und diente als Wetterschacht. Es erfolgte ein Durchschlag zu den Schächten Zollern 1 und 3. Bis zum Ersten Weltkrieg wurde hauptsächlich von der 3. Sohle gefördert; anschließend verlagerte sich die Förderung auf die 4. Sohle (366 m Teufe). Trotz der Modernität der Anlage zeigten sich Unzulänglichkeiten bei den Tagesanlagen. In der kurzen Schachthalle war kein Wagenumlauf möglich, mangelhafte Aufbereitungsanlagen für die Trennung und Aufbereitung der Kohlen. 1908 wurde unter Tage die Lokomotivförderung eingeführt.

Im Jahr 1965 musste das Verbundbergwerk Germania/Zollern die Förderung zurücknehmen; der Vorstand der Dortmunder Bergbau AG beschloss, die Schachtanlage Zollern 2/4 stillzulegen und die Bergleute auf die anderen Teilanlagen zu verlegen. Die Schächte Zollern 2 und 4 wurden 1967 und 1966 verfüllt. Die Tagesanlagen blieben bis zur Übernahme durch die RAG bei der GBAG.

Zollern gehört zu den architektonisch bemerkenswertesten Bergwerksanlagen des Ruhrgebietes. Hinter dem Zechentor erstreckt sich ein großer Baumbestandener Platz. Der vordere Bereich der Tagesanlagen erinnert an eine dreiflügelige barocke Schlossanlage im Stil des Historismus der Jahrhundertwende. Die Architektur orientiert sich an dem Idealbild der norddeutschen Backsteingotik, das rote Ziegelmauerwerk wird durch Formsteine, Zierverbände und helle Putzfelder aufgelockert. Aufwändig ist auch das Innere der Lohnhalle gestaltet, das nach einer langen Zeit der Zweckentfremdung erst vor wenigen Jahren – wie alle Gebäude – sorgfältig restauriert wurde.

Tatsächlich war die Schachtanlage insgesamt jahrzehntelang ohne größere Veränderungen geblieben. Nur einzelne, verschlissene oder nicht mehr benötigte Teile der Anlage waren abgebrochen, verschrottet oder ersetzt worden. Darunter auch die originalen Fördergerüste, die jedoch in den Jahren von 1986 bis 1988 durch zwei baugleiche Gerüste anderer Zechen ersetzt wurden. So stammt das heute über dem Schacht Zollern II stehende Gerüst von der Zeche Wilhelmine Victoria in Gelsenkirchen, das über Schacht Zollern IV von Friedrich der Große in Herne.

Ende der 1960er Jahre, als nach der Stilllegung ein vollständiger Abriss der Anlage zu befürchten war, erregte dann endlich das spektakulärste Gebäude der ganzen Anlage die Aufmerksamkeit der frühen Industriedenkmalpflege: die Maschinenhalle.

Das Museum

Die Maschinenhalle wurde 1969 nicht wie geplant abgebrochen, sondern als erstes Industriebauwerk in Deutschland unter Denkmalschutz gestellt und wurde zunächst vom Deutschen Bergbaumuseum in Bochum betreut. 1981 integrierte der Landschaftsverband Westfalen-Lippe die Zeche in das dezentrale Westfälische Industriemuseum. Nach und nach wurden die umliegenden Gebäude restauriert und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Neben den eindrucksvollen Bauwerken sind auch die Außenanlagen Teil des Museums. Die Kohleverladestation, der ehemalige Zechenbahnhof und ein begehrtes Fördergerüst gehören zu den Attraktionen. Das Innere der Maschinenhalle ist/war wegen umfangreicher Sanierungsmaßnahmen bis Spätherbst 2012 nicht zu besichtigen.

1999 wurde die Dauerausstellung *Musterzeche* eröffnet. In dieser wird die Sozial- und Kulturgeschichte des Ruhrgebiets sowohl für Erwachsene als auch für Kinder anschaulich dargestellt. Die

Ausstellung thematisiert das Ausbildungswesen des Ruhrbergbaus, die Entwicklung des betrieblichen Hygiene- und Gesundheitswesens sowie die Anstrengungen zur Reduzierung von Arbeitsunfällen.

Speziell für Kinder gibt es den museumspädagogischen Erlebnisraum *Kinderkeller* und es werden spezielle Kinderführungen über das Museumsgelände angeboten. Ein 2006 fertig gestellter Kinderspielplatz rundet das Angebot für Kinder ab.

Für das leibliche Wohl sorgt das Restaurant „Pferdestall“ auf dem Museumsgelände.

Informationen zum Bahnhof Mooskamp

Das Nahverkehrsmuseum Dortmund befindet sich seit einigen Jahren im ehemaligen Betriebswerk der Ruhrkohle Bahn- und Hafenbetriebe am Mooskamp 23 im Dortmunder Ortsteil Nette. Bei diesem Projekt werden arbeits- und sozialpolitische Beschäftigungsmaßnahmen in Kooperation mit dem Jobcenter Dortmund mit der Schaffung einer musealen Kultureinrichtung verknüpft, welche aber auch für private oder betriebliche Feiern genutzt werden kann.

Auf ca. 6 km umliegender ehemaliger Hoesch- und Zechengleise wird ein musealer Fahrbetrieb mit historischen Dortmunder Straßenbahnen zum benachbarten Kokereimuseum Hansa in Huckarde geboten. Da die Strecke nicht elektrifiziert ist, werden die Straßenbahnfahrzeuge durch angekoppelte Generatorwagen mit Strom versorgt.

Anfang 2013 nahm der Regionalverband Ruhr das Verkehrsmuseum in die Route der Industriekultur auf.

Infrastruktur: Bestand 2016

- Betriebshof Niedernette (8 Hallengleise, 3 Abstellgleise, 2-gleisige Ein- und Ausstieghaltestelle gepflastert)
- Weiche 105 (km 2,5) nördlich vom Betriebshof, Anschluss an das Hoesch-Bahngleis HHW 6141
- Brücke über die Cöln-Mindener-Eisenbahn (Bauwerks-Nr. 6.1.25 - km 2,9), mit Stahlplatten ausgekleidet
- Ellinghauser Str. (km 3,8) - Haltepunkt in Planung zur Erreichbarkeit von "Gut Königsmühle", Prellbock, nordöstliches Streckenende
- Haltepunkt Mooskamp (km 2,25) auf der Hoeschbahntrasse HHW 6141 (gepflasterter Bahnsteig)
- Haltepunkt Kokerei Hansa (km 1,1) - gepflasterter Bahnsteig, bei Kombi-Veranstaltungen mit der Kokerei
- Brücke über die Lindberghstraße (Bauwerks-Nr. 6.1.23 - km 0,9) in DO-Huckarde
- Hansa-Brückenzug (Bauwerks-Nrn. 6.1.16 bis 6.1.21, Gesamtlänge ca. 350 m, Baujahr 1928)
- Brücke über die Franziusstraße (6.1.15),
- Prellbock südlich Franziusstraße derzeitiges Streckenende
- ehem. Zustellgleise der Kokerei Hansa auf 2 km ertüchtigt als direkte Verbindung zwischen Kokereidenkmal und Lokhalle, Abzweig an Weiche 6.148 in Höhe des Kokerei-Sortenturms

Planung 2017 ff.

Die Stadt Dortmund verfolgt mit Mitteln der Städtebauförderung (StEP 2017) den Ausbau des Hansa-Revier Huckarde und damit auch des Museumsstandorts am Mooskamp, hierzu sind geplant:

- Neubau eines Ausstellungsgebäudes für Nahverkehrshistorie und Feuerwehr-Erlebniszentrum nebst Leichtbauhalle für Feuerwehrgroßgerät
- Vorbau an den vorhandenen RAG-Wagenhallen zur Gleisverlängerung unter Dach
- Erschließung "Betriebsgelände in der großen Wiese" als Außengelände des Feuerwehr-Erlebniszentrums
- Ertüchtigung der Gleise der Museumsbahntrasse HHW 6141 von Franziusstraße bis Ellinghauser Straße
- Bau eines gepflasterten Haltepunkts am nord-östlichen Streckenende Ellinghauser Straße

- Zudem ist es weiterhin Ziel, einen Infrastrukturanschluss an den Dortmunder Hafen zu bekommen

Fahrzeugbestand

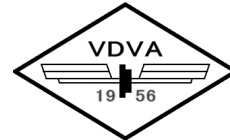
Inzwischen (Stand 23 Mai 2016) umfasst der Fahrzeugpark folgende Trieb- und Beiwagen aus dem Bestand der Dortmunder Stadtwerke AG und ihrer Vorgängergesellschaften:

- 2x-Tw 115, Bj. 1908/1909, Waggonfabrik Uerdingen, Restaurierung 1980er Jahre, GT8 Fahrwerk/-motoren, betriebsfähiges Exponat
- 2x-Tw 173, Bj. 1914/1918, Westwaggon, betriebsbereit (BOA-NW), ex Sammlung W. Knupe
- 2x-Tw 194, Bj. 1918/1949, Aufbauwagen, betriebsbereit, Partyeinrichtung (BOA-NW), ex Sammlung W. Knupe
- 2x-Tw 217, Bj. 1925, Fa. Schöndorff, mobiles Denkmal, Holzwagen mit Laternendach, HU-Ablauf
- 2x-Tw 252, Bj. 1930, Fa. Schöndorff, ehem. Polsterwagen, nach Kabelbrandschaden abgestellt, ehemaliger Flaggenwagen (Euroflor)
- 2x-Tw 275, Bj. 1930/1949, Aufbauwagen, optisch aufgearbeitet, Dauerleihgabe an Depot e.V., Immermannstraße, dort auf der Schiebep Bühne der Haupthalle aufgestellt
- 3x-Tw 279, Bj. 1949, Fa. Westwaggon, mobiles Denkmal, nach HU-Ablauf betriebsfähiges Exponat
- 2x-Tw 290, Bj. 1950, Waggonfabrik Fuchs, mobiles Denkmal, betriebsfähiges Exponat
- 2x-Tw 910, Bj. 1957, Waggonfabrik Fuchs, Fahrschulwagen, nach Unfallschaden abgestellt
- 2x-Bw 510, Bj. 1899, ex Streulore, Eigenumbau Anfang 1980er Jahre als Sommerbeiwagen zu Tw 115, betriebsfähiges Exponat
- 2x-Bw 598, Bj. 1925, Fa. Schöndorff, ex Sammlung W. Knupe, betriebsfähiges Exponat
- 2x-Bw 675, Bj. 1930, Fa. Schöndorff, Beiwagen zu TW 252, betriebsfähiges Exponat, ehemalige Blümchenbahn (Euroflor)
- 2x-Bw 677, Bj. 1930, Fa. Schöndorff, Beiwagen zu TW 252, betriebsfähiges Exponat, ehemalige Blümchenbahn (Euroflor)
- 2x-Bw 712, Bj. 1950, Fa. Duewag, mobiles Denkmal, betriebsfähiges Exponat
- 2x-Bw 713, Bj. 1950, Fa. Duewag, Steuerwagen, ex Sammlung W. Knupe, betriebsbereit (BOA-NW)
- 4x-Tw 904, Bj. 1954, Fa. Duewag, "Sambawagen", Umbau zum ZR-Arbeitswagen Ende 1970er Jahre, Hybridantrieb, derzeit in Aufarbeitung
- 2x-Ellok Nr. 905, Bj. 1925, Fa. Bergmann/Bahnbedarf Darmstadt, optisch aufgearbeitet, derzeit technische Instandsetzung
- 2x-Bw 914, Bj. 1925/1982, Mehrzwecklore für Saug-/Streu-/Schüttgutaufsatz, betriebsbereit
- 2x-Bw 916, Bj. 1957/1982, Generatorlore (ungedämmtes Deutz 12-Zylinder-V-Dieselaggregat luftgekühlt, 120 kVA), betriebsbereit (BOA-NW)
- 2x-Bw 919, Bj. 1949, Mehrzwecklore, Umbau aus Schleiflok, betriebsbereit
- 2x-Bw 920, Bj. 1950, Generatorlore (gekapseltes Iveco 3-Zylinder Dieselaggregat, 100 kVA), betriebsbereit (BOA-NW)
- 4x-Gel-Tw 431, Bj. 1957, Gelenkwagen, Partyeinrichtung, betriebsbereit (BOA-NW)
- 8x-Gel-Tw 87 (1973 ex 11), Bj. 1969, Gelenkwagen, optisch aufgearbeitet, derzeit technische Instandsetzung

Hinzu kommen noch einige Eisenbahn- und Straßenfahrzeuge.

Jubiläums-Wochenende

60 Jahre V D V A



Aus Anlass unseres Vereinsjubiläums haben wir für den Freitag und Samstag ein besonderes Programm im Bergischen Land gestaltet.

Da keine Fahrten mit historischen Fahrzeugen in Essen in der Woche stattfinden dürfen, haben wir die Oldtimerfahrten auf den Sonntagvormittag verlegt. Leider steht keiner der geplanten Oldtimerbusse - aufgrund des landesweiten NRW-Tages - zur Verfügung.

Freitag 26. August: „Obus in Solingen“

Am heutigen Tag gibt es ein Programm mit vielen Ortswechseln und entsprechenden Zugfahrten für die An- und Abreise.

PROGRAMM

07:50 Uhr: Treffen Essen Hauptbahnhof, Gleis 11 (siehe aber Info im Kasten unten!)

08:01 Uhr: Abfahrt mit S 9 Richtung Wuppertal, Gleis 11

Die „S9“ fährt bis Kupferdreh zunächst entlang der Ruhr und durchquert auf ihrer abwechslungsreichen Fahrt die hügelige Landschaft des Niederbergischen. Am Wege liegen Langenberg, Neviges und Velbert. In Vohwinkel erreicht die Strecke das Tal der Wupper, deren Verlauf sie folgt. Auf der Sonnborner Brücke wird Flusslauf und Schwebebahn überquert.

08:47 Uhr: Ankunft Wuppertal, Hauptbahnhof, Gleis 5

08:53 Uhr: Abfahrt mit S 7 Richtung Solingen Hbf, Gleis 4

Die S 7 fällt als mit Dieselfahrzeugen betriebene Verbindung aus dem Rahmen. Sie führt aus dem Tal der Wupper hinaus auf die Höhen des Bergischen Landes, benannt nicht etwa nach der Topographie sondern nach dem Herzogtum Berg, welches vom 11. bis 19. Jahrhundert existierte. Über Wuppertal-Ronsdorf führt die Strecke zunächst nach Remscheid. Der Bahnhof Lennep war einst ein bedeutender Bahnknoten des Bergischen Landes. Hinter Gūldenwerth passiert der Zug auf der Mūngstener Brücke das tief eingeschnittene Tal der Wupper, ehe er Solingen-Schaberg erreicht.

09:34 Uhr: Ankunft Solingen-Schaberg

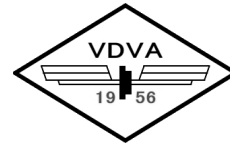
Ausstieg der Teilnehmer, die sich zur Besichtigung der Baustelle an der Mūngstener Brücke angemeldet haben. (Dauer ca. 60 Minuten)

Gestatten Sie nochmals den Hinweis, dass die Teilnehmer der Besichtigung der Mūngstener Brücke **absolut schwindelfrei und höhentauglich sowie gut zu Fuß sein** müssen: Unter den Gittern geht es 100 Meter nach unten!

10:54 Uhr: Fahrt nach Solingen-Mitte und mit Obus 681 zur Lehner Straße. (s. S. 43)

Achtung: Erst kurzfristig erhielten wir die Information, dass aus Gründen der Logistik und der Sicherheit maximal eine Gruppe mit nicht mehr als 20 Personen auf der Baustelle geführt werden kann. Man hat uns allerdings zwei Führungen nacheinander angeboten. Die zusätzliche Führung müsste jedoch v o r der geplanten um 08:45 Uhr stattfinden. D.h. die Abfahrt in Essen müsste bereits um 7:01 Uhr erfolgen! Auch wenn hier vorzugsweise Interessenten teilnehmen sollten, die nicht von Essen aus starten, wird es sich nicht vermeiden lassen, dass auch einige Teilnehmer aus Essen früher starten müssen. Wir werden dies mit allen Betroffenen im Verlauf der Tagung abstimmen!

Jubiläums-Wochenende
60 Jahre V D V A



Die übrigen Teilnehmer verbleiben im Zug bis zum nächsten Haltepunkt

09:37 Uhr: Ankunft Solingen-Mitte

Fahrmöglichkeit mit den Obuslinien 681 oder 683 zum Graf-Wilhelm-Platz. Pause am Treffpunkt aller sechs Solingen Obuslinien und Gelegenheit zu Fotos der Fahrzeuge.

11:07 Uhr: Abfahrt mit Linie 681 Richtung Solingen, Hauptbahnhof (Ohligs) bis zur Haltestelle „Lehner Str.“ Kurzer **Fußweg zum Betriebshof Weidenstraße.**

11:30 Uhr: Begrüßung durch den Verein „Obus-Museum Solingen e.V. (OMS)“ Besichtigung des Betriebshofs und der Fahrzeuge des Vereins.

12:40 Uhr: Einstieg in die beiden historischen Obusse.

Wagen 42 ist ein Dreiachser SL 172 HO M12, gebaut von MAN. Er verfügt über 35 Sitzplätze. **Wagen 59**, ein Uerdinger-Henschel ÜHIII von 1959 hat 28 Sitzplätze. **Es sind generell keine Stehplätze zugelassen!**

Rundfahrt über Solingen-Hauptbahnhof (13:00 Uhr weitere Zustiegsmöglichkeit) - Wald - Zentral - Schlagbaum - Graf-Wilhelm-Platz - Krahenhöhe

14:00 Uhr: Ankunft in Burg, Brücke

Die Obusse werden über die Drehscheibe gewendet. Diese einzigartige technische Besonderheit wurde nach Einstellung der Straßenbahn 1959 an deren ehemaliger Endstation angelegt, da kein Platz für eine Wendeschleife im Ort Burg geschaffen werden konnte. Sie ist in den 1970er Jahren nach Anschaffung der ersten Generation Dreiachser für diese angepasst worden. Gelenkwagen können sie jedoch nicht benutzen.

14:15 Uhr: Einstieg der Fahrgäste zur Rückfahrt. Bitte die Fahrzeuge wechseln. Wer auf der Hinfahrt Wagen 42 benutzt hat, fährt nun im Wagen 59 weiter und umkehrt. Rückfahrt nach Solingen, Hauptbahnhof.

15:00 Uhr: Ankunft Solingen, Hauptbahnhof - Ausstieg der Teilnehmer



Solingen: Historischer Obus 59



Solingen: van Hool-Gelenkobus

Jubiläums-Wochenende
60 Jahre V D V A



zur Weiterfahrt nach Essen:

- 15:13 Uhr: Abfahrt mit Linie „S1“** Richtung Dortmund von Gleis 10
 Die „S1“ fährt über Hilden - Düsseldorf - Duisburg - Mülheim an der Ruhr direkt nach Essen
- 16:25 Uhr: Ankunft Essen, Hauptbahnhof (Gleis 11)**
 1 Stunde Pause. Gelegenheit das Zimmer im Hotel aufzusuchen.
- 17:20 Uhr: Treffen Essen, Hauptbahnhof, Gleis 12**
- 17:28 Uhr: Abfahrt S6** Richtung Köln – Fahrt bis Essen-Hügel von Gleis 12
- 17:36 Uhr: Ausstieg Essen-Hügel**
 kurzer Fußweg (ca. 500 Meter) zur Anlegestelle der Baldeneysee-Schiffahrt am Regattaturm. Dort liegt die **MS Stadt Essen**, auf der wir den Abend bei einer Rundfahrt auf dem See verbringen wollen.
- 17:30 Uhr Begrüßungstrunk beim Besteigen des Schiffes „MS Stadt Essen“**
- 18:00 Uhr: Ablegen des Schiffes zur Rundfahrt**
 in deren Verlauf das umfangreiche Festbuffet genossen werden kann, inklusive auch alkoholischen Getränken
- 19:45 Uhr: Anlegen am Steg Villa Hügel.**
 Ausstieg der Fahrgäste, die nicht an der VDVA-Mitgliederversammlung teilnehmen.
 Zustiegsmöglichkeit für Mitglieder, die nur an der Versammlung teilnehmen
- 20:00 Uhr: Ablegen des Schiffes**
Beginn der Mitgliederversammlung.
Infos zum Ablauf siehe Seite 54 im Programmheft.
- 21.45 Uhr Anlegen am Steg Hügel.**
 Ende der Fahrt und Ausstieg,
 Fußweg zum S-Bahnhof Hügel
- 22:03 Uhr Abfahrt mit der S 6** nach Essen, Hauptbahnhof von Gleis 1
- 22:11 Uhr Ankunft Essen, Hauptbahnhof**



MS „Stadt Essen“ auf dem Baldeneysee

Jubiläums-Wochenende

60 Jahre V D V A



Informationen zum Obus Solingen

Der Oberleitungsbus Solingen, im Volksmund auch Stangentaxi genannt, ist neben dem Oberleitungsbus Eberswalde und dem Oberleitungsbus Esslingen am Neckar eines von drei verbliebenen Oberleitungsbus-Systemen in Deutschland. Mit einer Streckenlänge von 56,6 Kilometern, einer Fahrleitungslänge von 98,7 Kilometern und einem Fahrzeugbestand von 50 Gelenkwagen besitzt Solingen das größte Obus-System in Deutschland. Elektrisch betrieben werden die sechs Durchmesserlinien 681 bis 686.

Geführt wird der Solinger Oberleitungsbus von den Stadtwerken Solingen (SWS). Die SWS betreiben ergänzend zu den Obus-Linien noch diverse Omnibus-Linien. Ein kleiner Teil des Solinger Obus-Netzes liegt auch auf der Gemarkung der benachbarten Stadt Wuppertal.

| Linie | Strecke | Fahrtzeit (in Minuten) | Haltestellen |
|-------|--|------------------------|--------------|
| 681 | Hauptbahnhof – Merscheid – Graf-Wilhelm-Platz – Bahnhof Mitte – Hästen | 36 | 28 / 27 |
| 682 | Hauptbahnhof – Wald – Central – Graf-Wilhelm-Platz – Grünewald – Höhscheid-Brockenberg | 45 / 43 | 32 |
| 683 | Wuppertal-Vohwinkel Bahnhof – Wuppertal-Vohwinkel Schwebbahn – Gräfrath – Central – Graf-Wilhelm-Platz – Bahnhof Mitte – Krahenhöhe – Burger Bahnhof | 47 / 46 | 36 / 35 |
| 684 | Schule Widdert – Vockert – Wittenberg – Bahnhof Mitte P&R – Graf-Wilhelm-Platz – Hasselstraße | 27 / 28 | 22 |
| 685 | Aufderhöhe – Schmalzgrube – Klingenhalle – Graf-Wilhelm-Platz | 33 / 34 | 24 / 23 |
| 686 | Graf-Wilhelm-Platz – Mangenberg – Kotten – Schmalzgrube – Aufderhöhe | 40 / 39 | 29 |

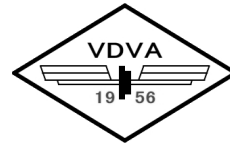
Die Linien 681 und 682 sind am Hauptbahnhof genauso wie die Linien 685 und 686 am Graf-Wilhelm-Platz betrieblich miteinander verknüpft, sodass eine Weiterfahrt im gleichen Fahrzeug möglich ist. Dadurch besteht zwischen der Innenstadt und dem Hauptbahnhof ein Ringverkehr. In der Innenstadt existiert im Abschnitt Rathausplatz – Mühlenplatz – Graf-Wilhelm-Platz eine Stammstrecke, die von allen sechs Linien bedient wird. Insgesamt werden 115 Haltestellen bedient, davon sieben auf Wuppertaler Stadtgebiet. Vier von ihnen werden mit dem Hilfsantrieb angefahren, darunter eine in Wuppertal. Die insgesamt fünf Zwischen-Wendeschleifen Gräfrath, Wald Kirche, Höhscheid, Schmalzgrube und Krahenhöhe ermöglichen verkürzte Linienführungen. Die Wendeschleife Schmalzgrube ist als einzige nicht elektrifiziert.

Für den Linienverkehr stehen 50 Gelenkwagen zur Verfügung:

| Nummern | Stück | Hersteller | Elektrik | Typ | Art | Niederflur | Einsatzzeitraum / Bemerkungen |
|---------|-------|------------------|-----------------|----------------|--------|------------|-------------------------------|
| 171–185 | 15 | Berkhof | Alstom / Traxis | Premier AT 18 | Gelenk | ja | seit 10. Juni 2001 |
| 251–270 | 20 | Van Hool | Kiepe | AG 300 T | Gelenk | ja | seit 25. September 2002 |
| 951–965 | 15 | Carrosserie Hess | Vossloh Kiepe | Swisstrolley 3 | Gelenk | ja | seit 26. Januar 2009 |

Jubiläums-Wochenende

60 Jahre V D V A



Samstag 27. August: „60 Jahre VDVA – Festprogramm in Wuppertal“

Ein abwechslungsreichen Tag verspricht der heutige Samstag zu werden, der ganz im Zeichen des runden Geburtstages unseres Verbandes steht.

Begangen wird er in Wuppertal, welches auch bereits bei der allerersten Zusammenkunft der Verkehrsfreunde 1948 auf dem Programm stand. Dieses Mal erhalten wir außergewöhnliche Unterstützung durch die Kollegen der B M B in der Kohlfurth.

PROGRAMM

08:40 Uhr: Treffpunkt am Essener Hauptbahnhof, Gleis 11

08:51 Uhr: Abfahrt mit S9 Richtung Wuppertal, Hauptbahnhof von Gleis 11

09:28 Uhr: Ankunft in Wuppertal, Vohwinkel und kurzer Fußweg zur Schwebebahn.
Vor dem Bahnhof hat die Solinger Obuslinie 683 ihre Endstation. Es gibt hier allerdings keine Fahrleitung, die Wagen legen die Strecke vom Schwebebahnhof und zurück mit Diesel-Hilfsmotor zurück.

10:00 Uhr: Sektfrühstück im Schwebebahnpark am Stationsgarten,
Vohwinkler Str. 14

10:45 Uhr: kurzer Fußweg zum Schwebebahnhof Vohwinkel

11:00 Uhr: Rundfahrt mit dem Kaiserwagen nach Oberbarmen und zurück,
Sitzplätze gemäß Fahrkarte (v = vorderer Wagen, h = hinterer Wagen)

12:10 Uhr: Ankunft Schwebebahnhof Vohwinkel

12:15 Uhr: kleiner Imbiss im Schwebebahnpark

12:45 Uhr: Abfahrt der beiden historischen Omnibusse der Wuppertaler Stadtwerke
Abfahrtstelle hinter der Schwebebahnhalle
Stadtrundfahrt

13:30 Uhr: Ankunft am Toelleturm
Besichtigung der vorhandenen Erinnerungsstücke an die 1959 gegen den Willen der Bevölkerung eingestellten elektrischen Zahnradbahn. Besuch der Ausstellung zur Toelleturbahn im Bistro „an der alten Meierei“ beim Tennisclub Fischertal in unmittelbarer Nähe zur Trasse. Wir werden dort auch von Mitgliedern des „Vereins Barmer Bergbahn e.V.“ etwas zu den Bemühungen einer Reaktivierung der Zahnradbahn erfahren.

15:00 Uhr: Weiterfahrt mit den Omnibussen zum Gelände der Bergischen Museumsbahnen in Cronenberg

15:30 Uhr: Ankunft in Cronenberg
Begrüßung durch die Bergischen Museumsbahnen

Ansprache zum Jubiläum –

Begrüßung der Ehrengäste

Jubiläums-Wochenende

60 Jahre V D V A



16:00 Uhr: „Bergische Kaffeetafel“ mit Deftigem und Süßem

16:30 Uhr: Fahrten auf der Museumsstrecke.

Eingesetzt werden verschiedene Fahrzeuge: Tw 94, Tw 105 und Tw 275 als Personenwagen und Tw 41 und Tw 406 als Arbeitswagen. Eine Mitfahrt ist nur in den Personenwagen möglich.

Die Fahrzeuge werden in mehreren Umläufen die Strecke hin- und zurück befahren. An den Zwischenhaltstellen kann aus- und eingestiegen werden. Auch eine kurze Wanderung entlang von Teilen der Strecke ist für Foto- und Filmaufnahmen möglich. Die reine Fahrzeit eines Umlaufs beträgt 30 Minuten.

Im Laufe des Nachmittags wird auch die „Büchertram“ der BMB eine Zeit lang geöffnet haben und es besteht somit Gelegenheit zum Kauf von Literatur, Ansichtskarten und sonstigen Souvenirs bieten.

19.00 Uhr kleiner Abend-Imbiss

20:00 Uhr: Präsentation des dritten VDVA-Buches „Straßenbahnen in den 1960er Jahren“

20:45 Uhr: Abfahrt der Omnibusse nach Wuppertal, Hauptbahnhof (die letzten Fahrten des Linienverkehrs, Buslinie CE 64, finden gegen 19:00 Uhr statt. Danach nur noch AST-Betrieb nach Cronenberg bzw. SG-Stöckerberg mit Voranmeldung)

21:23 Uhr: Abfahrt S9 nach Essen, Hauptbahnhof, Gleis 4 zu den Minuten 23 und 53 bis 21:53 Uhr, sodann 22:53 Uhr, 23:53 Uhr.

22:10 Uhr **Ankunft Essen, Hauptbahnhof**



„Kaiserwagen“ Zug 5 + 22, des Typs B01



Gelenkwagen der neuesten Generation G15

Informationen zur Wuppertaler Schwebebahn

Die **Wuppertaler Schwebebahn** ist ein am 1. März 1901 eröffnetes öffentliches Personennahverkehrssystem in Wuppertal. Die Hochbahn gilt als Wahrzeichen der Stadt und steht seit dem 26. Mai 1997 unter Denkmalschutz. Betreibergesellschaft sind die Wuppertaler Stadtwerke (WSW) beziehungsweise deren Tochtergesellschaft WSW mobil. Der offizielle Name lautet *Einschienige Hängbahn System Eugen Langen*, Langen selbst kreierte die Wortschöpfung „Schwebebahn“. Vor Gründung der Stadt Wuppertal 1929 war die Bezeichnung „Schwebebahn Barmen–Elberfeld–Vohwinkel“ geläufig.

Jubiläums-Wochenende

60 Jahre V D V A



Die Wuppertaler Schwebbahn wird technisch als Einschienenbahn (Unterkategorie Hängebahn) oder auch als Einschienenhängebahn definiert. Die Bezeichnung „Schwebbahn“ ist technisch falsch, weil im Gegensatz zu einer Magnetschwebbahn ein ständiger Kontakt zwischen Fahrweg und Fahrzeug besteht. Ursprünglich war die Wuppertaler Schwebbahn gemäß Preußischem Kleinbahngesetz als nebenbahnähnliche Kleinbahn klassifiziert und somit verkehrsrechtlich betrachtet eine Eisenbahn. 1943 wurde die Konzession in die einer Straßenbahn abgeändert. Jetzt gilt sie ähnlich einer U-Bahn als Straßenbahn besonderer Bauart und wird gemäß der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) betrieben. Mit U-Bahnen gemeinsam hat sie die vollständige Trennung vom Individualverkehr.

Die Wuppertaler Schwebbahn ist seit 1980 in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) integriert. Sie durchfährt dabei sowohl das Tarifgebiet 65 Wuppertal West als auch das Tarifgebiet 66 Wuppertal Ost und liegt somit im Fahrplanbereich 6. Beim VRR wird die Schwebbahn als Stadtbahn-Linie 60 geführt. Anders als bei den sonstigen Linien der Stadtbahn Rhein-Ruhr wird jedoch auf den Zusatz „U“ verzichtet. Die Liniennummer ist jedoch nicht an den Fahrzeugen angeschrieben, sie findet sich nur in Fahrplanpublikationen und auf Liniennetzplänen.

Die Wuppertaler Schwebbahn fährt als Durchmesserlinie von Wuppertal-Oberbarmen über Barmen, Elberfeld und Elberfeld-West nach Wuppertal-Vohwinkel und zurück; sie durchquert die Stadt von Nord-Osten nach Süd-Westen. Bedingt durch die Tallage und die daraus resultierende bandstadtartige Topographie Wuppertals wird durch die gewählte Streckenführung ein Großteil der publikumsstarken Ziele der Stadt mit der Schwebbahn erschlossen. Außerdem wurde für die Schwebbahn fast keine wertvolle ebenerdige Verkehrsfläche in Anspruch genommen.

Die Streckenlänge beträgt 13,3 Kilometer, die Gleislänge 28 Kilometer. Davon sind 26,6 Kilometer Streckengleise und 1,4 Kilometer Betriebsgleise. Auf den ersten 10,6 Kilometern folgt die Bahn in etwa zwölf Metern Höhe dem Lauf der Wupper flussabwärts, hier gab das Gewässer die Trassierung exakt vor. Auf Höhe des Stadions am Zoo verlässt sie die Wupper nach rechts, überquert die Bundesstraße 228 und legt die restlichen 2,7 Kilometer bis zur Endhaltestelle Vohwinkel Schwebbahn in etwa acht Metern Höhe zwischen den Häusern entlang der Sonnborner Straße, der Eugen-Langen-Straße, der Kaiserstraße und der Vohwinkeler Straße zurück.

Der letztgenannte Abschnitt wird als „Landstrecke“ bezeichnet, er weist im Gegensatz zur „Wasserstrecke“ eine nennenswerte Steigung auf. Die Maximalsteigung beträgt dabei vier Prozent. Höchster Punkt der Gesamtstrecke ist mit 180 Metern über Normalnull die Endstation in Vohwinkel. Niedrigster Punkt ist der Übergang von der Land- auf die Wasserstrecke nahe der Sonnborner Hauptkirche, dort befindet sich die Trasse 142 Meter über Meeresspiegel. Die Schwebbahn ist bauartbedingt durchgehend zweigleisig ausgebaut und wird im Rechtsverkehr betrieben. Die beiden Richtungsgleise verlaufen im Abstand von vier Metern zueinander. Allgemein konnte ein Bogenhalbmesser von 90 Metern gebaut werden, lediglich zwei Kurven weisen einen Radius von circa 75 Metern auf.

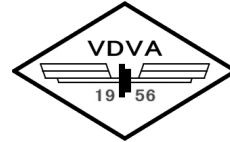
In Sonnborn (Stadtbezirk Elberfeld-West) überquert die Schwebbahn in Höhe des Sonnborner Kreuzes die Bundesautobahn 46. Unmittelbar vor der Endstation in Vohwinkel verläuft ein kurzes Stück des Solinger Oberleitungsbusses unterhalb des Schwebbahngerüsts, seit der Verlängerung der Buslinie 683 zum Vohwinkeler Bahnhof wird dort die Oberleitung jedoch nicht mehr benutzt, da die Busse bereits vorher auf Dieselbetrieb umschalten. Ein weiterer markanter Punkt der Strecke ist die Sonnborner Eisenbahnbrücke, dort überquert die Bahnstrecke Düsseldorf–Elberfeld die Schwebbahn.

Jährlich verzeichnet der Betreiber 24,8 Millionen Fahrgäste, an Werktagen werden dabei durchschnittlich 82.000 Menschen befördert. Im Mittel legt jeder Passagier 4,7 Kilometer mit der Schwebbahn zurück.

Die Wuppertaler Schwebbahn ist eine hängende Einschienenbahn. Eine einzige durchlaufende Schiene dient allen Zügen als Fahrbahn, die Wagenkästen hängen darunter. Die auf der Schiene rol-

Jubiläums-Wochenende

60 Jahre V D V A



lenden Antriebseinheiten der Züge bestehen aus jeweils paarweise hintereinander angeordneten Rädern, die sich in unmittelbarer Nähe zu Elektromotor und Getriebe befinden. Im Gegensatz zu normalen Eisenbahnradern haben die Räder der Schwebbahn zwei Spurkränze, die zur Reduzierung des Bahnlärms mit Radschallabsorbieren ausgerüstet sind. Die Schwebbahnzüge sind Einrichtungsfahrzeuge, an den Streckenenden befinden sich Wendeschleifen.

Der Kaiserwagen

Der Kaiserwagen ist eine original erhaltene Zuggarnitur der Wuppertaler Schwebbahn aus dem Jahr 1900. Sie wird heute im Rahmen touristischer Ausflugsfahrten genutzt.

Den Namen verdankt der Wagen mit der Nr. 5 der Tatsache, dass Kaiser Wilhelm II. zusammen mit seiner Gemahlin Auguste Viktoria in diesem Wagen am 24. Oktober 1900 das neu errichtete und einzigartige Verkehrsmittel während eines Besuches der Städte Vohwinkel, Elberfeld und Barmen zur Probe befuhr.

Heute finden mit dem Fahrzeug parallel zum normalen Linienverkehr regelmäßig Ausflugsfahrten bei Kaffee und Kuchen oder Frühschoppen statt. Der Wagen kann auch für Gesellschaften oder Trauungen gebucht werden.

Als Teil des „Gesamtdenkmal Schwebbahn“ steht es seit dem 26. Mai 1997 unter Denkmalschutz. Ab dem Einsatzbeginn der neuen Fahrzeuggeneration wird die Wuppertaler Schwebbahn mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS betrieben. Auch der Kaiserwagen wird ETCS-Fahrzeugausrüstung des Herstellers Alstom Transport Deutschland erhalten, um weiterhin in Betrieb bleiben zu können.

Informationen zur Bergischen Museumsbahn

Das **Bergische Straßenbahnmuseum** (BSM) ist ein Museum in Wuppertal-Kohlfurth, das sich dem Ziel verschrieben hat, an die zahlreichen und abwechslungsreichen Straßenbahnbetriebe im Bergischen Land zu erinnern. Betreiber ist der ehrenamtliche Verein Bergische Museumsbahnen e. V. (BMB), welcher aktuell einen der kleinsten Straßenbahnbetriebe der Welt unterhält.

Geschichte

Anlass zur Einrichtung des Straßenbahnmuseums waren die immer weiter fortschreitenden Stilllegungen der Straßenbahnbetriebe im Bergischen Land. Die Straßenbahnen in und um Wuppertal ergaben mit zusammen über 300 km einst das viertlängste Straßenbahnnetz Deutschlands.

Die Linien wurden nach und nach auf den Betrieb mit Omnibussen umgestellt. Zunächst wurden die ausgedehnten Überlandstrecken zurückgebaut, schließlich wurden auch die Städte Solingen, Remscheid und Wuppertal straßenbahnfrei. In Wuppertal fuhr die letzte Straßenbahn im Jahre 1987. Deshalb regte sich der Wunsch, an die Zeit der Straßenbahn im Bergischen zu erinnern. Schon 1969 gründete sich der Verein „Bergische Museumsbahnen e. V.“, welcher 1973 ein 3,2 km langes meterspuriges Streckenstück zwischen Wuppertal-Kohlfurth und Wuppertal-Cronenberg erwarb, das bis 1969 ein Teil der Überlandlinie 5 (Wuppertal–Solingen) gewesen war.

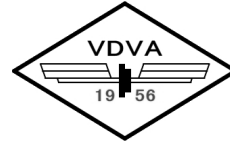
In den folgenden Jahren wurde die Strecke saniert. Neben mehreren hundert Metern neuer Schienen und einiger Kilometer neuen Kupferfahrdrahts wurde auch eine eigene Stromversorgung aufgebaut. Die Gleichrichterstation „Am Schütt“ wurde 1989 in Betrieb genommen, damit war wieder elektrischer Fahrbetrieb auf der Strecke möglich.

Das Betriebshofgelände entstand in der Kohlfurth, auf einem Gelände nahe der ehemaligen Haltestelle und in direkter Nähe zur 1893 erbauten Wupperbrücke. Zunächst wurden einige Abstellgleise erbaut, und noch in den 1970er Jahren begann man in Eigenarbeit mit dem Bau einer Werkstatt-, Abstell- und Ausstellungshalle, die 1989 im Rohbau fertiggestellt werden konnte. Somit war es erstmals möglich, den Großteil der Fahrzeugsammlung wettergeschützt unterzustellen.

Nachdem 1991 die Konzession erteilt wurde, auf dem sanierten Streckenstück bis zur Haltestelle Friedrichshammer einen Museumsbahnbetrieb einzurichten, wurde das Museum 1992 durch den da-

Jubiläums-Wochenende

60 Jahre V D V A



maligen Ministerpräsidenten Johannes Rau eröffnet. Für den Fahrbetrieb standen anfangs zwei Triebwagen zur Verfügung. Ein Jahr später konnte der Verein auch den weiteren Abschnitt bis zur Haltestelle Kaltenbach in Betrieb nehmen, seit 1997 fahren die Straßenbahnen bis zur derzeitigen Endhaltestelle Greuel. Zusätzlich konnte ein weiterer Triebwagen wieder in Betrieb genommen werden, auf den im Jahre 1999 zwei weitere betriebsfähige Triebwagen folgten.

Im Jahr 2006 konnte der Bau der Fahrzeughalle nach dem Einsetzen der letzten Bauelemente beendet werden, ein Werkstattanbau folgte 2008. In den Jahren 2005 und 2008 waren mehrere Fahrzeuge aus verschiedenen Anlässen außerhalb der Kohlfurth eingesetzt, zum 40-jährigen Vereinsjubiläum 2009 konnte schließlich die Aufarbeitung eines sechsten Triebwagens abgeschlossen werden, er kommt nun ebenfalls an Fahrtagen zum Einsatz.

Im Januar 2008 wurde aus dem ehemaligen Straßenbahndepot im Stadtteil Cronenberg-Unterkirchen ein weiteres Fahrzeug in die Kohlfurth überführt. Der Verein nutzte das ehemalige Depot als Lagerstätte für fünf restaurierungsbedürftige Triebwagen, sowie einen Beiwagen. Als das Depot im Dezember 2008 zugunsten eines Einkaufszentrums abgerissen wurde, wurden auch die anderen vier Triebwagen in die Kohlfurth gebracht, der Beiwagen kehrte in seine Ursprungsstadt Reutlingen zurück.

Im April 2013 wurden aus Platzgründen sechs nicht einsatzfähige Trieb- und Beiwagen in eine Industriehalle ausgelagert. Dort sollen sie sicher und überdacht auf eine Aufarbeitung warten.

Im März 2014 konnten aus der Privatsammlung des verstorbenen Ehrenvorsitzenden ein Trieb- und ein Beiwagen übernommen werden. Der Triebwagen stammt ursprünglich von der Remscheider Straßenbahn, der Beiwagen von den Bergischen Kleinbahnen. Beide sind nicht einsatzfähig und sollen aufgearbeitet werden.

Auf dem derzeit befahrbaren Streckenteil zwischen Kohlfurth und Greuel finden regelmäßige Straßenbahnfahrten an ausgewählten Sonn- und Feiertagen statt. Das Straßenbahnmuseum selbst kann auch außerhalb der Betriebstage am Wochenende besichtigt werden. Jährlich nutzen etwa 30.000

Besucher dieses Angebot, womit das Bergische Straßenbahnmuseum das am zweithäufigsten besuchte Museum Wuppertals ist.

Museumsstrecke

Die Museumsstrecke beginnt etwa 50 m östlich der Kohlfurthener Brücke. Dort befindet sich das Depot mit den Ausstellungsfahrzeugen und einem Buchladen, der in einem Straßenbahnwagen untergebracht ist. Ein Ausziehgleis liegt bis zur Kohlfurthener Brücke, dort endet heute die Strecke. Östlich des Depots windet sich die Strecke nach Süden, um dann nach einer 180°-Kurve dem Kaltenbachtal nach Norden zu folgen. Die derzeitige Endhaltestelle ist Greuel. Eine Wiederinbetriebnahme des folgenden Stücks bis Möschenborn ist schon länger geplant, ruht aber aufgrund von Beschwerden der Anwohner unter anderem über angebliche Ruhestörung durch die Bahnen und deren Fahrgäste. In Möschenborn ist als Streckenende eine doppelgleisige Endhaltestelle vorhanden.

Die Strecke überwindet einen Höhenunterschied von ca. 150 Metern, was bedeutet, dass eine durchschnittliche Steigung von 5 % zu bewältigen ist. Der größte Teil der Trasse durchquert ein Waldgebiet, ist also typisch für das ehemalige Überlandstraßenbahnnetz. Rein städtische Streckenabschnitte hat die Trasse dagegen überhaupt nicht aufzuweisen; Im Straßenplanum verlegte Gleisabschnitte bestehen nur noch auf dem Teilstück vor der Kohlfurthener Brücke. Angefahren werden derzeit sechs der sieben Haltestellen.

Fahrbetrieb

Fahrbetrieb findet von April bis Oktober immer am zweiten und vierten Sonntag im Monat sowie am Pfingstsonntag und -montag statt.

Jubiläums-Wochenende
60 Jahre V D V A



Fahrzeuge

Insgesamt besitzt der Verein 30 Straßenbahntrieb- (Tw) und Beiwagen (Bw) und einige Güter- (Gw) und Arbeitsloren. Fünf dieser Fahrzeuge kommen derzeit im laufenden Fahrgastbetrieb auf der Museumsstrecke zum Einsatz, ein Triebwagen ist langfristig verliehen und weitere zwei Trieb- und ein Beiwagen befinden sich in Aufarbeitung und sollen in den nächsten Jahren in den Fahrgastbetrieb zurückkehren. Für Wartungsarbeiten an der Strecke stehen drei Arbeitswagen (ATw) und zwei Loren betriebsfähig zur Verfügung, die übrigen Fahrzeuge sind zwar zum Teil fahrbereit, jedoch ohne Zulassung und im unrestaurierten Zustand abgestellt.

Derzeit sind folgende Fahrzeug an der Strecke vorhanden:

| Wagennr. | Hersteller mechanisch / elektrisch | Baujahr | Ursprungsbetrieb | letzter Eigentümer | bei BMB seit | Zustand |
|--------------------------|--|---------|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------|--|
| ATw 41 (Schleifwagen) | Schörling / SSW | 1952 | Städtische Straßenbahnen Solingen | Mülheimer VerkehrsGesellschaft | 2009 | im Einsatz |
| Tw 49 | Weyer / AEG | 1921 | Stadtwerke Remscheid | Stadtwerke Remscheid | 1969 | abgestellt |
| ATw 93 | MAN/SSW | 1920 | Bergische Kleinbahnen | WSW | 1970 | abgestellt |
| Tw 94 | Gebr. Schöndorff / SSW | 1928 | Barmer Bergbahn | privat, Hückeswagen | 1996 | im Einsatz |
| Tw 105 | Talbot | 1927 | Bergische Kleinbahnen | WSW | 1970 | im Einsatz |
| Tw 106 | Westwaggon / Siemens | 1960 | Stadtwerke Remscheid | HEAG | 1992 | abgestellt |
| Tw 107 | DÜWAG | 1936 | Rheinbahn | ASEAG | 1976 | dzt. abgestellt |
| Tw 120 | Westwaggon / Kiepe | 1949 | Stadtwerke Remscheid | privat, Hückeswagen | 2014 | abgestellt |
| Tw 128 | MAN / SSW | 1919 | Bergische Kleinbahnen | WSW | 1970 | abgestellt, wird optisch aufgearbeitet |
| Tw 141 | Uerdingen / SSW | 1928 | Straßenbahn Ennepe | WSW | 1970 | abgestellt |
| Tw 159 | MAN | 1925 | Bergische Kleinbahnen | WSW | 1970 | in Aufarbeitung |
| Tw 239 | Van der Zypen & Charlier / SSW | 1925 | Barmer Straßenbahn | WSW | 1987 | abgestellt |
| Tw 275 | DÜWAG | 1957 | BOGESTRA | BOGESTRA | 1995 | im Einsatz |
| Tw 337 | DÜWAG | 1957 | Hagener Straßenbahn | Hagener Straßenbahn | 1976 | dzt. im Einsatz |
| Tw 342 | DÜWAG | 1952 | Vestische Straßenbahnen | Vestische Straßenbahnen | 1979 | abgestellt |
| ATw 406 | Rastatt/SSW | 1953 | Freiburger Ver- | Freiburger Ver- | 2003 | im Einsatz |

| Wagennr. | Hersteller mechanisch / elektrisch | Baujahr | Ursprungsbetrieb | letzter Eigentü- mer | bei BMB seit | Zustand |
|---------------------------|--|-----------|--|------------------------------|--------------------|-----------------|
| | | | kehrs AG | kehrs AG | | |
| Lok 601 | WSW- Werkstatt / Siemens | 1927/1932 | Barmer Bergbahn | Rheinbahn | 1999 | Denkmal |
| ATw 610 (Schleifwagen) | Seidlitz & Kuschmierz / Kiepe | 1900/1950 | BOGESTRA | BOGESTRA | 1990 | dzt. abgestellt |
| ATw 628 (Turmwagen) | WSW- Werkstatt / Siemens- Schuckert | 1912/1950 | WSW | WSW | 1970 | im Einsatz |
| ATw 683 | Credé/AEG | 1951 | BOGESTRA | BOGESTRA | 1981 | dzt. abgestellt |
| Bw 131 | DÜWAG | 1956 | Hagener Straßen- bahn | Hagener Straßen- bahn | 1976 | dzt. abgestellt |
| Bw 266 | MAN | 1925 | Bergische Klein- bahnen | privat, Hückeswa- gen | 2014 | abgestellt |
| Lore 560 | Rastatt | 1944 | Vestische Stra- ßenbahnen | Vestische Stra- ßenbahnen | 1991 | im Einsatz |
| Gw 685 | Bothmann | 1928 | Thüringerwaldbahn | Thüringerwaldbahn | 1999 | Denkmal |
| Lore 729 | Van der Zy- pen & Char- lier | 1894 | Ronsdorf- Müngstener Eisen- bahn | WSW | 1970 | im Einsatz |
| Bw 1656 | Düwag | 1960 | Rheinbahn | Rheinbahn | 2006 | Verkaufsraum |

Impressionen von den Bergischen Museumsbahnen (Fotos: Holger Ott)



Jubiläums-Wochenende

60 Jahre V D V A**Sonntag 27. August: „Abschlussfahrt in Essen“**

Zum Abschluss der diesjährigen Tagung gibt es eine Rundfahrt durch das Meterspurnetz von Essen und Mülheim mit historischen Fahrzeugen. Eingesetzt werden der **Gelenktriebwagen 705** (DÜWAG 1959), ein auf alten Fahrgestellen aufgebauter vierachsiger Gelenkwagen mit schwebendem Mittelteil und der **Zweiachszug Tw 888 mit Bw 350**. Der Triebwagen ist ein Aufbauwagen der DÜWAG aus dem Jahre 1949, der Beiwagen ein Verbandstyp von 1957, ebenfalls von der DÜWAG gebaut.

PROGRAMM:

Das Gepäck kann zum Hauptbahnhof gebracht und dort in ein Schließfach eingeschlossen oder im Hotel deponiert werden. Es kann aber auch zu den Sonderwagen mitgenommen werden. Die Fahrt endet am Hauptbahnhof, so dass bei Abstellung im Hotel noch die Zeit für den Weg vom Hauptbahnhof dorthin und zurück bis zur Abfahrt des Zuges einkalkuliert werden muss. Die Schließfächer am Hauptbahnhof befinden sich am Eingang Südseite (Hotel-seite), rechts neben dem Ausgang zu den Bahnsteigen. Es wird aber von einer sehr geringen Zahl von Fächern berichtet, so dass unter Umständen nicht jeder ein freies Fach findet!

Ein Zustieg der Teilnehmer direkt in der U-Bahn-Haltestelle Hauptbahnhof ist **leider nicht möglich**, da dort die Sonderwagen wegen der Behinderung des Planbetriebes nicht anhalten können! Daher diese etwas weniger komfortable Lösung.

09:30 Uhr: Treffen der Teilnehmer in der Hotellobby

09:40 Uhr: Fußweg zur Haltestelle Zweigertstraße (Linie 101, 106) (ca. 800 m, 15 Min.)
alternativ können diejenigen, die ihr Gepäck zum Bahnhof gebracht haben auch um 09:45 Uhr von dort mit der U 11 Richtung Gruga, zwei Haltestellen bis Rüttscheider Stern fahren und mit kurzen Fußweg die Haltestelle Zweigertstraße in deren Verlauf erreichen.

10:00 Uhr: Eintreffen der Sonderzüge an der Haltestelle Zweigertstraße
(Linie 106, rechter Bahnsteig)

10:10 Uhr: Abfahrt in Richtung Abzweig Katernberg über Rathaus - Viehofer Platz - Stoppenberg - Zollverein

10:40 Uhr: Ankunft Schleife Abzw. Katernberg

10:45 Uhr: Fahrt zurück zur Innenstadt, ab Am Freistein dann über die Betriebsstrecke Goldschmidtstraße – Hollestraße – Fahrweg der Linie 105 - Abzweig Aktienstraße - Fahrweg der Linie 104 bis Mülheim, Hauptfriedhof

12:05 Uhr: Ankunft Mülheim, Hauptfriedhof

12:15 Uhr: Rückfahrt über Fahrweg der Linien 104 und 105 bis Helenenstraße

13:05 Uhr: Ankunft Schleife Helenenstraße

13:10 Uhr Abfahrt Schleife Helenenstraße, über Fahrweg der Linie 106 zum Hauptbahnhof

13:40 Uhr Ankunft Essen, Hauptbahnhof,
Fahrtende, Ausstieg der Teilnehmer.

Damit erreichen alle Tagungsteilnehmer die Fernzüge zu 14.00 Uhr.

Eine angenehme und gute Heimreise

**Einladung vom 15. Mai 2016 zur Mitgliederversammlung
am Freitag, 26. August 2016, 19:45 Uhr
auf einem Schiff der WFB-Flotte, "Weiße Flotte Baldeney"**
(Anleger "Hügel, Freiherr-vom-Stein-Str. 206 A", Baldeneysee,
mit "MS Stadt Essen")

zu erreichen mit der S-Bahnlinie 6 bis Essen-Hügel

Achtung, bitte pünktlich erscheinen, das Schiff legt um 20.00 Uhr zu einer Rundfahrt ab

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 2017 (§ 7)**
14. ~~evtl. Satzungsänderungen~~
15. **Informationen zur Tagung 2017 - Baltikum und Helsinki**
16. **Festlegung des Tagungstermins 2017**
17. **Festlegung des Tagungsortes 2018**
18. **Bericht zur Situation unseres „Internationalen Nahverkehrs-Bildarchivs“**
19. **Anträge**
20. **Verschiedenes**
21. **Mitteilungen zum Tagungsprogramm**

Tagung 2017: Baltikum und Helsinki in der Zeit vom bis

Tagung 2018:

neu gewählter Vorstand: 1. Vorsitzender

2. Vorsitzender

Schatzmeister

Schriftführer

Beisitzer

Geschäftsstelle:

Notizen:

Liebe Tagungsteilnehmer,

wie in jedem Jahr, so geht auch unsere VDVA-Jahrestagung 2016 viel zu schnell dem Ende entgegen!

Wir hoffen doch sehr, dass die recht unterschiedlichen Programmpunkte unserer diesjährigen VDVA-Tagung Ihnen zugesagt haben und zu Ihrer Zufriedenheit ausgefallen sind. Für uns war es eine der "kompliziertesten" Tagungen der letzten Jahre, zumal wir nur wenig bis kaum Unterstützung seitens der Verkehrsbetriebe bekommen haben, dies gilt auch für das besonders "umständliche" Kaufen der Wochenkarten-Tickets.

Daher gilt der unser Dank den Damen und Herren in den Verkehrsbetrieben, speziell Herrn Schumacher von der Rheinbahn. Bei der EVAG bedanken wir uns bei Frau Kose, Herrn Hoffmann, Herrn Frei und Christian Boden sowie Stellvertretern und bei Herrn Schupp und Herrn Mahl von der H-Bahn in Dortmund. Dieser Dank gilt auch allen weiteren Damen und Herren, die im "Hintergrund" mitgewirkt haben! Nach langwierigen Kontaktversuchen half uns letztendlich Herr Linke, der Leiter Kundenservice der WSW Mobil, vielen Dank dafür!

Für das ganz besondere Engagement herzlichen Dank an Hans Männel und Wolfgang Sievers von der "Linie D" sowie den Fahrern, Zugbegleitern und Helfer, die uns zwei interessante und abwechslungsreiche Tage gestaltet haben. Wir sagen ebenfalls danke den Kollegen der VHAG der BOGESTRA unter Leitung von Andreas Halwer sowie den Beteiligten bei der BOGESTRA. Aufrichtigen Dank auch allen Mitwirkenden der VHAG der EVAG, den Herren Bernd Oehlert, Herrn Zimmermann und den Fahrpersonalen. Sie alle und Ihre Kollegen haben dazu beigetragen, dass wir mit historischen Fahrzeugen Exkursionen unternehmen konnten!

Wir bedanken uns bei den Mitwirkenden vom DGEG-Eisenbahnmuseum, Herrn Hartkopf, Herrn Grantl und allen Beteiligten vom Obus-Museum Solingen, den Herren Möllers von der VHAG der WSW und Herrn Kemp von der SRVG, Stiftung Regionale Verkehrsgeschichte, für die Bereicherung unseres Programms mit den Oldtimerbussen. Der Dank geht ebenfalls an Maik Korneffel und Klaus Hufenbach von der Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Dortmund e.V. für das Bereitstellen des Oldtimerbusses für die Fahrt zum Bahnhof Mooskamp und dort an Herrn Petersmann und sein Team für die Organisation des Besuchs und Fahrtenprogramms. Herrn Eidam vom Verein der Wuppertaler Zahnradbahn sei ebenfalls für sein Engagement bei der Vorstellung ihrer Aktivitäten herzlich gedankt.

Ein ganz besonderer Dank geht an alle Mitwirkenden bei der BMB, der Vorstand hatte sich spontan bereit erklärt für unsere Jubiläumsfeier ein "Dach" zu bieten und entsprechende Fahrten für uns zu arrangieren. Es gehört schon einiges an Arbeitsstunden dazu die Halle frei zu räumen, die Vorbereitungen zu treffen, die Sonderfahrten durchzuführen und hinterher wieder alles an die angestammten Plätze zu rangieren. Herzlichen Dank an alle, speziell an die Herren Schumann, Sunder, Rudat und Kemper sowie unser Mitglied Holger Ott. Ebenso unseren Dank an Frau Ott vom Bücherwagen, in der Hoffnung, dass der Umsatz sich gelohnt hat!

Wir hoffen, dass alle Tagungsteilnehmer mit den Fahrten und Exkursionen zufrieden waren (falls nicht, sagen Sie es bitte uns - nur dann können wir künftig Änderungen berücksichtigen) und das erlebt haben, was Sie sich erhofft hatten. Ihnen allen der Dank als Tagungsteilnehmer dabei gewesen zu sein, bei der Tagung und am Jubiläums-Wochenende.

Ebenso bedanke ich mich bei Axel Reuther als Redakteur dieses umfangreichen Programmheftes, als Reiseleiter und als Buchautor unseres Jubiläums-Buches! Auch an Peter Bell und Walter Vögele sowie Holger Ott ein Dankeschön für die Mithilfe und Unterstützung unseres Programmablaufs und die Vermittlung der Besichtigung an der Baustelle der Müngstener Brücke.

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

Gern würden wir Sie und auch weitere Gäste im kommenden Jahr anlässlich unserer Tagung im Baltikum und in Helsinki wieder begrüßen!