

STRASSENBAHN

NAHVERKEHR

MAGAZIN



**Abgelöst: Düwag-Abschiede
in Krefeld und Düsseldorf**



**Erinnerungen an die Tram in
Baden-Baden und Hildesheim**



**60 Mrd. Euro in 40 Jahren:
Was kommt nach dem GVFG?**



**Tram-Offensive in Bern: Neue
Bahnen und neue Strecken**



Augsburg: Rückkehr der Linie 6

Nach 50 Jahren wieder
Schienen nach Hochzoll



NL: EUR 9,40, LUX: EUR 9,20
S: SEK 88,00



4 119409 1170903



Abschied vom Klassiker

Eine neue DVD dokumentiert die Geschichte der GT8 in Krefeld ■ Früher als noch vor Kurzem vermutet, endete Mitte Juli die Ära der klassischen Düwag-GT8 in Krefeld. Eine neue DVD lässt ihre Zeit im Bild weiterleben und dokumentiert Betrieb und Geschichte ihrer Stammlinien 041 und 044

Am Hauptbahnhof Krefeld kann man nicht nur die normalspurige U76 nach Düsseldorf besteigen (ehemalige Linie K), hier treffen auch alle vier Krefelder Straßenbahnlinien zusammen, heute die Linien 041–044 des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

In den letzten Jahren war der Betrieb in Krefeld strikt zweigeteilt: Die mit Wendeschleifen bzw. -dreiecken an den Enden versehenen Linien 041 und 044 fuhren mit klassischen Düwag-GT8, die in den 1970er-Jahren als Neu- bzw. Umbauten aus GT6 beschafft wurden. 19 Wagen dieser Serie waren zuletzt noch vorhanden. Auf den beiden anderen Linien 042 und 043 liefen typenrein die 20 M8C, die die heutige SWK-

Mobil 1981 erworben hat. Diese sind nur wenig jünger als die jüngsten GT8.

Seit Juli 2010 fährt die Straßenbahn weiterhin mit zwei Fahrzeugtypen, doch die Ära der GT8 ist vorbei: 19 fünfteilige, rund 30 Meter lange 100-%-Niederflurwagen vom Typ Flexity Outlook haben sie binnen weniger Monate von den Gleisen gedrängt. Bald soll eine zweite Serie auch die M8C ablösen. Der Betrieb in Krefeld wird an Farbe verlieren, aber an Komfort gewinnen.

Reise mit der Kamera

Eine neue, von Andre Hellmuth und seinem Team produzierte DVD folgt nicht nur den GT8 über ihre Stammstrecken, sie ent-



Zentraler Halt in Krefelds Innenstadt ist die Rheinstraße. Hier endet die U76 von Düsseldorf und hier treffen sich alle vier Krefelder Straßenbahnlinien. Tw 809, der älteste GT8 erreicht im Mai 2010 auf Linie 041 den Halt

hält auch eine fülle historischen Materials über die Krefelder Straßenbahn, wobei der Schwerpunkt auf den Klassikern liegt. Doch zuerst führt die Reise, nach einer kurzen Einleitungssequenz, in den Betriebshof an der St. Töniser Straße. Dort schaut die Kamera einem Fahrer bei der morgendlichen Fahrzeugkontrolle über die Schulter. Selten geworden sind Rollfilme zur Zielbeschilderung, bei denen der Fahrer noch mit der Handkurbel das Ziel einstellt. Lichter, Bremsen und Schienenbremse funktionieren und der GT 8 – in Krefeld als 8GTW bezeichnet – geht auf die Reise.

Im September 2009 erhielten sich die Tw 817, 811 und 818 in der Halle des Betriebshofs. Tw 811 wird in Krefeld bleiben, als Teil eines Restaurants an der Rennbahn



Das letzte Stück der Linie 044 zum Rheinhafen ist eingleisig. Tw 816 unterquert die altehrwürdige Bahnbrücke

M. KOCHS (3)



1983 fanden die letzten großen Gleisbauarbeiten vor Krefelds Hauptbahnhof statt. Das Foto zeigt Tw 812, der als letzter GT8 durch Krefeld fuhr, in einer damals modischen Ganzreklame an der Kölner Straße

J. V. ROHR





Eine angenehme Dusche erhielt 1983 Tw 617 (später Umbau in GT8 817)

Der Film schildert nun anhand alter Modelle, Pläne und Fotos aus der Anfangszeit die Errichtung des heutigen Betriebshofes in den 1970er-Jahren. Dazu hat Joachim von Rohr eine Vielzahl seiner Bilder aus den Jahren 1970er- und 1980er-Jahren zur Verfügung gestellt. Man kann auch sehen, wie bunt einst der Krefelder Fahrzeugpark war, den in wenigen Jahren wohl nur noch eine Type bilden wird.

Die Fahrzeughalle kam – nicht nur aus Gründen der witterungsgeschützten Unterbringung, sondern auch aus Lärmschutzgründen – erst Mitte der 1990er-Jahre hinzu. Die Kamera lässt den Planzug ziehen und beobachtet den Tw 817, der in der Werk-

statthalle durchgeprüft wird um für den nächsten Tag wieder fit zu werden, wozu auch eine Befüllung der Sandkästen gehört. Detailliert zeigt der Film die Bremsprüfung und Neueinstellung. Abschließend wird der Tw für den nächsten Einsatz in der Halle abgestellt. Die Kamera dokumentiert nun den Drehgestellwechsel bei Tw 816, mit der Besonderheit, dass in Krefeld eine Minilok den Vershub der Fahrzeuge in der Werkstatt vornimmt. Fasziniert folgt man dem Heben des und Sichern des Wagens, der Lösung der mechanischen und elektrischen Befestigungen des Drehgestells, dem Herablassen des Hebestands und dem Herausschieben des Drehgestells, letzteres per Muskelkraft.

Im August 1954 lag die Endstation Fischeln der heutigen Linie 041 noch auf plattem Land. Der Zug stammt noch aus der Zeit des Ersten Weltkriegs
J. VON ROHR (2)

Das Drehgestell wird gereinigt, eingehend geprüft und was ersetzt werden muss, wird ersetzt. Nach Einbau des Drehgestells erfolgt die Bremsabnahmefahrt. Die Kamera beobachtete detailliert die letzte Zwischenuntersuchung des Tw 816, der im Sommer 2010 ins polnische Grudziądz (Graudenz) verbracht wurde. Den Abschluss dieses ersten Kapitels bildet die Profilierung der Radreifen von Tw 818 auf der Unterflurdrehbank. Nachdem so die Arbeit an alten Fahrzeugen in einem modernen Betriebshof für die Nachwelt festgehalten worden ist, begibt sich die Kamera auf die Strecke. Zuvor sieht man noch den ersten Flexity Classic, der zur Drehzeit gerade nach Krefeld gekommen war.

Mit der 041 nach Fischeln und St. Tönis

Die DVD widmet sich den GT8, weshalb die Strecken der Linien 042 und 043 nicht im Film festgehalten wurden. Die Fahrten beginnen jeweils am Hauptbahnhof und führen zu den Endhaltestellen der beiden Linien 041 und 044. In insgesamt vier Kapiteln, jedes wie das Betriebshofkapitel ein einzeln anwählbarer Film, fährt man vom Hauptbahnhof mit Linie 041 zunächst nach St. Tönis, dann vom Hauptbahnhof nach Fischeln. Nun wechselt die Kamera auf die Linie 044 und fährt vom Hauptbahnhof zuerst nach Hüls und schließlich zum Rheinhafen. Nebenbei erfährt man, wer »Meister Ponze-lar« war, der als Begründer der Krefelder

Der Generationenwechsel in Krefeld

Am 29. August rollte letztmals ein GT8 durch die Textilstadt am linken Niederrhein: Tw 812 befuhr auf einer großen Abschiedssonderfahrt noch einmal das Streckennetz. Zu diesem Zeitpunkt war der Linieneinsatz der Düwag-GT8 bereits seit eineinhalb Monaten Geschichte. Nun verkehren montags bis samstags nur noch die 19 M8C des Baujahrs 1981 im Mischbetrieb mit den 19 neuen Flexity Outlook-Niederflurwagen (in Krefeld als FOC bezeichnet) von Bombardier auf den vier Linien des Meterspurnetzes. Sonntags kann meistens sogar ganz auf den Einsatz von Hochflurwagen verzichtet werden.

Damit ging der Einsatz der Düwag-Klassiker in der Seidenstadt in jeder Hinsicht viel schneller zu Ende als gedacht: Noch vor fünf Jahren hätten die meisten Fans darauf gewettet, dass die Krefelder GT8 länger als ihre Artgenossen im benachbarten Düsseldorf im Einsatz stehen würden, nicht zuletzt weil die letzten Exemplare erst 1976 geliefert wurden.

19 Outlooks ersetzen 19 GT8

Doch Anfang 2007 beschloss der Krefelder Stadtrat die Beschaffung von 19 knapp 30 Meter langen Niederflurwagen in Zweirichtungsbauweise als Ersatz für die Düwags. Aus der Ausschreibung ging Bombardier mit dem Flexity Outlook als Sieger hervor. Der erste FOC erreichte am 16. September 2009 Krefeld.

Der Fahrgasteinsatz begann am 21. Dezember auf der Linie 041. An den ersten drei Tagen und vom 28. bis 30. Dezember lief Tw 601 jedoch nur zwischen 8 und 16 Uhr als Zusatzkurs. Ab dem 4. Januar gelangte der Niederflurwagen als Plankurs und nun auch ganztägig auf der Linie 041 zum Einsatz. Knapp einen Monat später, ab dem 3. Februar stand auch Tw 602 für den Fahrgastbetrieb zur Verfügung. Fünf Tage später wurde der Einsatz der Bombardier-Wagen auf die Linie 044 ausgeweitet.

Zum Jahresende 2009 ging man noch davon aus, dass die GT8 noch etwa ein Jahr lang im Einsatz stehen würden. Doch danach schritt die weitere Auslieferung der neuen Niederflurwagen rascher voran als gedacht: Bombardier überstellte im Zwei-Wochen-Rhythmus ein neues Fahrzeug an die SWK Mobil GmbH.

Rascher als gedacht

Dementsprechend schnell ging auch der Einsatz der GT8 zurück. Bereits ab Anfang Mai konnte an Wochenenden auf die Klassiker verzichtet werden. Schon Ende Mai liefen montags bis freitags nur noch drei bis vier GT8 auf der Linie 041 und zwei auf der Linie 044.

Genauso schnell wie die FOC ausgeliefert wurden, wurden auch die GT8 abgestellt: Mitte April waren alle sechs Wagen der letzten, 1976 geliefer-

ten Serie ausgemustert. Zwei Monate später standen auch die letzten Wagen der ersten Lieferserie aus 1964 nicht mehr im Linieneinsatz. Kurz vor dem Beginn der nordrhein-westfälischen Sommerferien am 15. Juli hatte Bombardier 17 FOC ausgeliefert, von denen 14 im Fahrgasteinsatz standen. Dieser Bestand reichte zusammen mit den 20 M8C aus, um den etwas geringeren Fahrzeugbedarf für den Ferienfahrplan ohne GT8 zu decken. So endete am 14. Juli der Einsatz der Klassiker in der Seidenstadt. Am letzten Einsatztag waren noch die Tw 812, 814 und 817 auf der Linie 041 unterwegs.

Verkauf nach Bulgarien und Polen

Für die gut gepflegten und z.T. noch relativ jungen Fahrzeuge gab es schnell Interessenten aus Osteuropa. Schließlich schloss die SWK Mobil GmbH Verträge mit den Verkehrsbetrieben im nordpolnischen Grudziadz (Graudenz) über die Übernahme von zehn Düwags (Tw 812, 814, 816, 823-826, 828-830) und mit jenen in der bulgarischen Hauptstadt Sofia über acht GT8 (Tw 809, 810, 813, 815, 817-819, 821 und 822) für das dortige 1009 mm-Netz ab. Der Verkaufspreis soll laut gut informierten Kreisen bei 10.000 Euro pro Fahrzeug gelegen haben. Bereits am 23. April holten die Polen den ersten Düwag in Krefeld ab.

Die Bemühungen, einen GT8 am linken Niederrhein als Museumswagen zu erhalten, waren bisher nicht von Erfolg gekrönt. Die Geschäftsführung der SWK Mobil GmbH zeigt derzeit kein Interesse an einem solchen Projekt. Dennoch wird ein GT8 im Krefelder Stadtgebiet verbleiben: Tw 811 war aufgrund eines Motorschadens unverkäuflich und soll nun auf dem von Bombardier extra für die Flexity-Vorstellung errichteten Präsentationsgleis an der Pferderennbahn aufgestellt und von einem Gastronomiebetrieb genutzt werden.

Abschiedsfahrt am 29. August

Der Verein »Linie 1« übernahm die Organisation der großen Abschieds-sonderfahrt inklusive Bereisung der Strecke durch die Gladbacher Straße und Stahldorf nach Tackheide (früher TEW Betriebsverwaltung, Linie 043) und der beiden Betriebsstrecken Philadelphiastraße und Grenzstraße. So fand mit Tw 812 am 29. August der allerletzte GT8-Einsatz in Krefeld statt. Zwei Tage nach der gelungenen Abschiedsveranstaltung rollte ein polnischer Schwertransporter auf den Betriebshof am Weeserweg, um Tw 812 nach Grudziadz zu bringen. Die für Sofia vorgesehenen Fahrzeuge warten derweil noch den Transport nach Bulgarien. Der 1984 aus den A-Teilen der Tw 602 und 606 entstandene Zweirichtungs-Fahrschulwagen 626 bleibt vorerst im SWK-Bestand und kann zukünftig möglicherweise auch für Sonderfahrten angemietet werden.

BERNHARD MARTIN



Den Kunstlederkomfort der Düwags werden künftig die Fahrgäste in Sofia und im polnischen Graudenz genießen können



Spartanisch im Vergleich zu heute: der Fahrerplatz im Krefelder GT8. Die Wagen haben noch die klassische Kurbel

M. KOCHENS (2)



Dreiwagen Sandwich aus Aufbau-Tw und KSW-Bw im Betriebshof. 1970 hatten die Wagen Düwag-Falttören erhalten und fuhren schaffnerlos bis zu ihrer Ablösung durch neue GT8



Auf Linie 4 hält Ende der 1960er-Jahre ein unidentifizierter GT6 am Hauptbahnhof. Von anderen Betrieben unterschied sich Krefeld später durch groß an die Wagenstirn geschriebene Nummern.



Bunt und vielfältig war Krefelds Wagenpark noch vor knapp 40 Jahren. 1973 zeigten sich neben Düwag Gelenkwagen auch mehrere z.T. in eigener Werkstatt entstandene Umbauwagen auf dem Abstellgelände

J. V. ROHR (3)

Samt- und Seidenindustrie gilt und ein eigenes Denkmal auf dem Ostwall hat.

Wieder geht es mit Bildern Joachim von Rohrs zurück in die 1960er-Jahre, als die Straße ihre heutige Form erhielt und die Meter- und Normalspurstrecken gemeinsame Gleise erhielten.

So fährt man mit den GT8 von Haltestelle zu Haltestelle – dem Straßenbahnfreund bietet die DVD wertvolle Anregung für eine eigene Reise nach Krefeld. Die Kamera wechselt ihre Position, in lockerer und gut geschnittener Folge wechseln Innenaufnahmen, Führerstands- oder Heckausblicke und Vorbeifahrten ab.

Man gewinnt einen guten Eindruck, wie es heute entlang der Linien 041 und 044 aussieht. Immer wieder werden mit alten Aufnahmen, die zurück bis in die ersten Nachkriegsjahre reichen, Einst und Jetzt Vergleiche angeboten, die historischen Aufnahmen dieses Beitrags können nur einen groben Eindruck dessen vermitteln, was die DVD bietet.

Die Strecke zum Rheinhafen

Seit 1908 fährt die Krefelder Straßenbahn die lange Strecke vom Hauptbahnhof zum

Rheinhafen hinunter. Dabei durchquert sie die Stadtteile Cracau, Oppum und Linn. Die Strecke gehört zu den interessantesten Abschnitten der Krefelder Straßenbahn, führt sie doch durch dichtbesiedelte Wohnquartiere einerseits und stark industrialisierte Bereiche andererseits.

Anfangs ist die Linie 044 hier noch echte Straßenbahn, sie fährt inmitten des Autoverkehrs auf einer vierspurigen Straße am ehemaligen Ostbahnhof vorbei bis zum Großmarkt. Mit den GT8 atmete dieser Abschnitt noch den Flair der Straßenbahn der 1960er- und 1970er Jahre: Schmale Haltestelleninseln mit rudimentärer Ausstattung; wer zur Bahn will, muss die vielbefahrene Straße überqueren, immerhin meistens Ampel gesichert.

Der Kommentar der DVD erläutert auch die Sehenswürdigkeiten, die entlang der Strecke liegen, so das Eisenbahn-

museum im ehemaligen Bahnbetriebswerk Oppum oder den Botanischen Garten. Dann geht die Linie auf die eigene Trasse über, die parallel der städtischen Eisenbahn führt, auch eine kleine Krefelder Spezialität. Auf diesem Stück fährt die Tram durchs Grüne, eine malerische Fahrt, doch die Fahrzeuge sind inzwischen historisch – auch wenn die Outlook an der malerischen Umgebung nichts ändern können.

Wieder kommen die Vergleiche mit den historischen Fotos, die zeigen, was alles sich hat verändert und wie viel doch gleichgeblieben ist. Mit der Fahrt durch das eingleisige Stück in Linn am Rheinhafen endet



Die DVD hat eine Gesamtlaufrzeit von ca. 78 Minuten (inkl. Trailershow von 5 Minuten). Produziert wurde sie von der A. Hellmuth C.I.C. GmbH und ist erhältlich unter www.verlagshaus24.de zum Preis von 29,95 €.



Den Friedrichsplatz umrundet heute noch die Linie 044. Anfang der 1960er-Jahre nahm Joachim von Rohr die damalige Linie 6 mit ihrem Zug aus Aufbautrieb- und Kriegsbeiwagen dort auf

dieses Kapitel der Fahrt. Die GT8 gaben der Straßenbahn Krefeld die Atmosphäre, hier modernen und leistungsfähigen Nahverkehr mit nostalgischen Gefährten anzubieten. Dabei sind die Wagen noch relativ jung, erst 1964 kamen die ersten sechsachsigen Gelenkwagen nach Krefeld, acht Jahre nach ihrem Debüt in der großen Nachbarstadt Düsseldorf.

Modern und nostalgisch

Als zweite Fahrzeuggeneration, die demnächst zur Ablösung ansteht, kamen 1981, nur fünf Jahre nach den letzten GT8, 20 M8C-Gelenkwagen nach Krefeld. Dann dauerte es fast dreißig Jahre, bis eine neue Fahrzeuggeneration kam. Krefeld gehörte bis 2010 zu den Betrieben, die ausschließlich Hochflurstraßenbahnwagen im Bestand hatten. Das ist nun vorbei. Die rot-weißen Flexity erhöhen den Komfort für die Fahrgäste, auch wenn sie manchem Fan weniger ansprechen mögen.

Wer die Fahrt mit den alten Düwags noch einmal erleben will, dem zeigen die Aufnahmen der DVD nicht nur, was er jüngst verpasst hat (falls er es verpasst hat), die vielen historischen Aufnahmen runden eine abwechslungsreiche und interessante Reise über Krefelds Straßenbahngleise ab.

STEFAN VOCKRODT

**Dieser Düwag bleibt in Krefeld: Fahr-
schul-Tw 626 entstand 1984 aus Teilen der Sechs-
achser 602 und 606**

J. STÜBBEN

