



Netzausbau in Wien
Welche Linien jetzt neue Stadtteile erschließen



Portos frühere Tram
Von einem riesigen Netz blieb fast nichts

Januar 2026

Deutschland: € 9,90
Österreich: € 10,50
Schweiz: CHF 16,00
BE/NL/LUX: € 11,40

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebsbe
- Fahrzeug
- Geschichte



Stilllegungs-Gefahr in Plauen



Neues Netz, neue Brücke – aber keine Zukunft für den Betrieb?



Erinnerung vor den Toren Kölns:
Das war die Kleinbahn Schlebusch

Vom GT6 zur Stadtbahn Nord

Mannheim macht mobil

Wie „MVG 2000“ zum Wendepunkt wurde und welche Ausbau-Pläne es gibt



DIE BESTEN SEITEN FÜR JEDES HOBBY

Das perfekte Geschenk
unterm Baum.

Jetzt ein passendes Geschenkabo
auswählen und 12 Monate voller
Inspiration und Lesefreude an
Ihre Liebsten verschenken!



Gleich bestellen unter:
www.verlagshaus24.com/geschenkabo





Verkehrswende *ade*?

Abenddämmerung liegt am 21. Dezember 2021 über dem Land, als der Mannheimer Niederflurwagen 5623 nach Oggersheim fährt. Zappenduster sehen die Finanzen der Verkehrsbetriebe heute aus

YANNICK SCHÄFFNER

Nicht allzu lange ist es her, da wurde die „Verkehrswende“ zum politischen Konsens. Nahverkehrsangebote sollten ausgebaut werden, um deren Attraktivität zu steigern. Vor dem Hintergrund von Klimakrise und Klimaklebern war dies für die meisten politischen Parteien ein gangbarer Weg, denn der Verkehr ist nach wie vor der Wirtschaftszweig, der die CO₂-Ziele am weitesten verfehlt. Landauf, landab wurden neue Infrastrukturprojekte angestoßen: Neue Straßenbahnstrecken, die Verdichtung von Takten oder die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken. Die Bereitschaft war groß und die Zuwendungen des Bundes für den Bau neuer Infrastruktur wurden von 333 Millionen Euro jährlich auf zwei Milliarden üppig aufgestockt. Das ÖPNV-Paradies schien zum Greifen nah.

Und nun? Nach der Coronakrise und der folgenden Inflationswelle, die die gesamte Branche schwer getroffen hatten, holte die Politik zu einem folgeschweren Schlag aus: dem Deutschlandticket. Dabei ist der Gedanke genial: Mit einem günstigen Preis sollten nicht nur die Bevölkerung finanziell entlastet, sondern auch die komplexen Tarifstrukturen der Verbünde ein für alle Mal überwunden werden. Doch schnell kristallisierte sich heraus, dass die Kosten hierfür ins Unermessliche steigen würden. Die Fahrgeldeinnahmen brachen in vielen Fällen um mehr als die Hälfte ein. Schlag ein Großteil der ÖV-Branche zu Beginn hinter verschlossenen Türen noch die

Hände über dem Kopf zusammen, beschloss man schnell, gute Miene zum bösen Spiel zu machen. Währenddessen wurde das Ticket zum Publikumserfolg. Im Grunde machte es das, was sich die Macher erhofften: Mehr Menschen stiegen in Bus und Bahn. Doch mehr Fahrgäste erfordern auch mehr Busse und Bahnen. Und genau hierfür fehlte nun das Geld. Kaum ein Verbund, Betrieb oder Aufgabenträger, der nun nicht an Sparkonzepten arbeitet. Sie führen zur paradoxen Situation, dass weniger Fahrzeuge mehr Menschen befördern sollen. Einige Städte, etwa Heidelberg oder Dresden, veröffentlichten diese Überlegungen. Auch in Karlsruhe macht man sich Gedanken, die Straßenbahn künftig nur alle 20 statt alle zehn Minuten fahren zu lassen – Gefahr laufend, dass dann eine Rückzahlung von Fördergeldern in dreistelliger Millionenhöhe für den jungen U-Strab-Tunnel anfallen könnte, da dieser dann seine prognostizierten Fahrgastzahlen nicht erreicht.

Eine echte Verkehrswende – vor allem zu den für die Nutzer günstigen Konditionen des D-Tickets – kann nur gelingen, wenn alle bereit sind, dafür erheblich tiefer in die Tasche zu greifen: Bund, Länder, Kreise und Kommunen. Es hilft nicht, die Problematik wegzulächeln und so zu tun, als würden Verkehrswende und Niedrigpreise zeitgleich funktionieren. Während langjährig geplante Projekte für dichtere Takte und neue Strecken stillstehen und heimlich wieder in den Schubladen verschwinden, wissen die Betriebe nicht mehr, wie sie die Betriebskosten stemmen sollen.



Yannick Schäffner,
Autor
STRASSENBAHN
MAGAZIN



Was meinen Sie, ist die Verkehrswende noch zu schaffen und wenn ja, zu welchem Preis?

Schreiben Sie per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 77).



TITEL Mannheim: Vom Sorgenkind zum Vorzeigebetrieb 16

► Betriebe

■ Im Hier und Jetzt..... 16

125 Jahre elektrische Straßenbahn Mannheim – Heute steht die Mannheimer Straßenbahn mit modernen Fahrzeugen, einem nahezu alle Stadtteile erschließenden Streckennetz und Plänen für die Zukunft gut da. Das war nicht immer so: Sie hat sich aus dem Tief der 1980er-Jahre mit niedrigen Fahrgastzahlen und konfusem Betriebskonzept herausgearbeitet. Wie ist ihr das gelungen?



■ Endlich einmal selber fahren 27

Dänemark: Tram fahren im Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm – Wir besuchen unseren nördlichen Nachbarn im Straßenbahnmuseum Skjoldenæsholm

■ Gefahr in Verzug! 30

Widersprüchliche Entwicklung in Plauen – Mit der Beendigung des ersten und zweiten Bauabschnittes der Neuen Elsterbrücke hat die Plauener Straßenbahn GmbH (PSB) am 2. September 2025 ein neues Linienkonzept umgesetzt. Gleichzeitig geht das Stilllegungsgespenst um

■ Zwei auf einen Schlag..... 34

Österreich: Neue Linien in Wien – Mit den Linien 12 und 27 nahmen im Herbst 2025 gleich zwei neue Straßenbahnlinien in Wien den Betrieb auf. Eröffnet am 1. September (Linie 12) und 6. Oktober (Linie 27) erschließen sie wichtige neue Stadtgebiete

► Fahrzeuge

■ 50 Jahre Drehstromtechnik 40

In Nürnberg fing alles an – Im Rahmen der Feierlichkeiten zum 40. Geburtstag des historischen Depots St. Peter ergab sich die Gelegenheit, verborgene Schätze zu präsentieren. Darunter befand sich ein weiterer Jubilar – der Drehstromversuchswagen

■ Für die Arbeit statt für den Fahrgast 46

Schweiz: Zürcher Dienstanhängewagen – Teil 1 – Straßenbahnwagen, auch Anhänger, für den Personenverkehr sind oft über die Betriebsgrenzen hinaus bekannt. Dienstanhängewagen können in Vergessenheit geraten. Wir holen die Zürcher Anhänger für Sie hervor

■ Met 'n ni-jn tram noa 1920..... 50

Enschede, Niederlande: Mit neuer Tram in die Vergangenheit – Zwischen dem 4. Juli 1908 und dem 28. Februar 1933 verkehrte eine elektrische Straßenbahn vom Bahnhof Enschede zur deutschen Grenze bei Glanerbrug (Glanerbrück). Ihr Triebwagen 1 wurde jetzt mit viel Leidenschaft wiederaufgebaut

RUBRIKEN

Journal (aktuelle Meldungen) 8	Forum, Termine 76, 77
Nächster Halt..... 39	Impressum..... 77
Einst & Jetzt 52	Vorschau 82
Fundstück 70	



Plauen: Neues Liniennetz

30



Wien: Zwei Neubaustrecken

34



Zürich: Die Dienstanhängewagen

46



Porto: Zeitreise in die Vergangenheit

60

► Geschichte

■ Von Schlebusch-Bahnhof nach Schlebusch-Ort 54

Leverkusen-Schlebusch: Die vergessene Straßenbahn – Elektrische Kleinbahn Schlebusch, Schlebuscher Kleinbahn, Kleinbahn Schlebusch – Namen zumindest hatte diese von 1903 bis 1922 betriebene, nebenbahnähnliche Kleinbahn von Schlebusch-Bahnhof nach Schlebusch-Ort einige. Nur in der Fachliteratur hat sie niemals größere Beachtung gefunden – bis jetzt

■ Tramway in Porto 60

Portugal: Das langsame Sterben in der Stadt des Portweins – 40 Jahre lang hat der Niedergang der Straßenbahn in Porto gedauert, von den ersten Einstellungen 1959 über die Stilllegungswelle 1977/78 bis hin zur Schließung des großen Depots Boavista im Jahr 1999 und der Umstellung der letzten Linie 18 zur Museumstramway. Warum dauerte es so lange und wie lief die Umstellung ab?

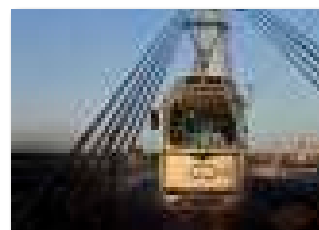
■ Traditionsbewusstsein erwacht 78

Bukarest: Museumsflotte wächst – In diesen Wochen endet der Einsatz der Tatra-Wagen des Typs T4R. Kurz vor der Außerdienststellung der letzten Vertreter präsentierte der Bukarester Verkehrsbetrieb STB drei Wagen in historisierender rot-beiger Lackierung

Straßenbahn im Modell 72–75

Zusammenarbeit für 3-D-Projekt: Eigentlich fertigt Guido Mandorf seine Straßenbahnmodelle immer alleine, für einen Düweg fand er fachkundige Hilfe 72

Oper mit Schleife: H0-Anlage nach Wiener Vorbild 75



Titelmotiv

Klassiker der 1970er: GT6-Triebwagen 455 auf der Kurt-Schumacher-Brücke. Der 2013 aus Helsinki zurückgekehrte Wagen ist heute als historisches Fahrzeug im Einsatz YANNICK SCHÄFFNER

Rücktitel

Rechtzeitig zur Vorweihnachtszeit 2025 wurden ausreichend Urbos-Triebwagen nach Oslo geliefert, so dass auf die Altbaufahrzeuge verzichtet werden kann. Hier steht das erste Fahrzeug der Baureihe an der weihnachtlich geschmückten Haltestelle Majorstuen

JENS PERBANDT



