

www.msf-ev.de

**Informationsblatt der  
Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V.**



Nr. 02/2019

Redaktionsschluss: 06.02.2019



- **Nostalgietroam oder förderungsfähiger ÖPNV?**
- **Buchempfehlung: Städtischer Nahverkehr in der DDR**
- **Grüße zum Jahreswechsel**

## **Nostalgietram oder förderungsfähiger ÖPNV?**

Hochflurige Straßenbahnwagen der Bauart „Gotha“ (bzw. vergleichbare Wagentypen aus früherer DDR-Produktion) werden heute nur noch bei den Verkehrsbetrieben in Bad Schandau, Woltersdorf und Naumburg planmäßig im regulären Liniendienst eingesetzt. Allerdings ist Bad Schandau inzwischen der einzige von diesen drei Betrieben, wo zumindest im Sommerhalbjahr nach wie vor auch Dreiwagenzüge mit zwei Beiwagen regelmäßig anzutreffen sind und hier noch das typische Bild der Straßenbahnen in der ehemaligen DDR vermitteln. Im Winter reicht jedoch auch hier meist ein einzeln fahrender Solotriebwagen aus, wie am 29.12.2010, als Tw. 4<sup>IV</sup> baustellenbedingt nach starken Schneefällen bereits an einer Ersatzhaltestelle wenige Meter vor dem Endpunkt am Schandauer Kurpark wenden musste. Auch die neu hinzusteigenden Fahrgäste hatten dabei mit den Folgen des Winters sichtbar zu kämpfen; (Foto: Heike Rudhard).

Ungeachtet aller Nostalgie wird jedoch auch bei diesen Kleinbetrieben immer wieder der Ruf nach Barrierefreiheit und nach Fahrzeugen mit niederflurigen Einstiegen laut. Was ist jedoch, wenn sich solche Betriebe gar keine neuen Fahrzeuge leisten können oder dies vielleicht auch gar nicht wollen, da ein klassischer Straßenbahnbetrieb aus der Zeit unserer Väter und Großväter heute durchaus auch einen touristischen Marktwert besitzt und dadurch nicht zuletzt auch ein auswärtiges Besucherpotential anzieht? Da es darauf im Moment (noch) keine erschöpfende Antwort gibt, hat man sich hier zunächst auf einen Kompromiss geeinigt: So lange Straßenbahnen einen Bestandsschutz genießen und/oder (vornehmlich) touristische Zwecke erfüllen, so dürfen sie auch weiterhin hochflurige Fahrzeuge einsetzen. Auch bei den jüngsten Streckenverlängerungen in Naumburg (Saale) zum Salztor und am Hauptbahnhof konnte man sich dabei auf den Bestandsschutz berufen, da man ja lediglich historisch gewachsene Bestandsstrecken nach längerer Unterbrechung wieder reaktiviert hatte. Anders sieht es dagegen bei reinen Neubaustrecken aus, die nur dann öffentlich gefördert und finanziert werden können, wenn neben dem Nachweis des Verkehrswertes und der Wirtschaftlichkeit auch die Barrierefreiheit von Anfang an in den Fokus gestellt wird. Mehr dazu auch in unserem nachfolgenden Beitrag. (CR)

## **Buchempfehlung: Städtischer Nahverkehr in der DDR**

Insgesamt 1.654 zum Teil einzigartige Momentaufnahmen von Peter Dönges aus der Zeit von ca. 1954 bis 1981 hat Buchautor Andreas Riedel in seinem aktuellen Bildband mit ca. 480 Seiten über die ehemaligen Nahverkehrsbetriebe der DDR zusammengestellt, wobei die Palette von Stralsund im Norden bis nach Plauen im Süden und von Eisenach im Westen bis nach Frankfurt/Oder im Osten reicht. Neben Dresden mit ca. 80 Druckseiten und Leipzig mit ca. 40 Druckseiten wird dabei auch die Erinnerung an die Magdeburger Straßenbahn auf ca. 30 Druckseiten noch einmal in ihrer ganzen Vielfalt lebendig und offeriert uns dabei nicht zuletzt auch die zahlreichen Fahrzeugtypen, die in den 60er und 70er Jahren in unserer Stadt damals noch im täglichen Einsatz waren. Auch Omnibusse und O-Busse kommen dabei keinesfalls zu kurz. Andreas Riedel ist übrigens vor allem bei unseren älteren Vereinsfreunden kein Unbekannter, war er doch während seiner Ausbildung in Magdeburg häufig bei unseren Clubabenden zu Gast, die damals noch regelmäßig im Verkehrshaus stattfanden. Ausgehend von diesen Kontakten sowie durch unsere regelmäßigen Veröffentlichungen wurden wir dann auch von ihm zielgerichtet angefragt, ob wir eventuell bei seinem Buch bezüglich Magdeburg unterstützen könnten, was uns dabei auch sehr viel Freude bereitet und nicht zuletzt auch unseren Gesichtskreis wieder einmal ein wenig erweitert hat; (siehe auch Info Ausgabe 08/2018). Das Buch vom Bildverlag Böttger GbR ist unter ISBN 978-3-937496-95-5 zum unverbindlichen Preis von 48,-- € inzwischen im Buchhandel erhältlich und kann auch per Bestellkarte über uns bestellt werden. (CR)

## **Mit der Kirnitzschtalbahn zu neuen Ufern**

Bad Schandau leidet als Ausflugsziel „Nummer 1“ für die Landeshauptstadt Dresden bereits seit weit über 100 Jahren darunter, dass Innenstadt und Kirnitzschtalbahn vom S- und Fernbahnhof aus nur mittels Elbfähre und längeren Fußwegen erreicht werden können, was heute vor allem von potentiellen Autofahrern als viel zu umständlich und zeitraubend empfunden wird. Hinzu kommen unterschiedliche Tarifsysteme und Fahrtausweise, die Tagesausflügler letztendlich immer wieder dazu animieren, bereits von Dresden aus den eigenen Pkw zu benutzen, auch wenn eine erfolgreiche Parkplatzsuche in Bad Schandau und Umgebung an warmen Sommertagen oft einem Fünfer im Lotto gleichkommt.

Bereits vor ca. 120 Jahren hatten die damaligen Gesellschafter eine „*motorgetriebene*“ Bahn vom Staatsbahnhof Schandau (damals noch ohne den Zusatz „*Bad*“) über die Carolabrücke in die Schandauer Innenstadt und weiter durch das Kirnitzschtal bis in das Gebiet der Böhmischeschweiz geplant, wovon bekanntlich jedoch nur der Streckenabschnitt vom Basteiplatz (bzw. vom Hotel Lindenhof) bis zum Lichtenhainer Wasserfall realisiert werden konnte. Eine geplante (und auch bereits genehmigte) Anbindung an den Bahnhof scheiterte damals kurioserweise zunächst am Veto einflussreicher Gastwirte, die es lieber sahen, wenn das „*ehrenwerte Publikum*“ die Fähre zur Überfahrt nutzte, um unterwegs noch in den zahlreichen Lokaltäten „*auf ein Glas Bier*“ einzukehren. Später war es dann vor allem der zunehmende Autoverkehr auf der Staatsstraße in Richtung Grenzübergang Schmilka, der schließlich 1969 auch dazu führte, dass die Kirnitzschtalbahn aus der unmittelbaren Schandauer Innenstadt bis an den Rand vom Kurpark am früheren Stadtmühlenplatz verdrängt wurde.

Mit der Eröffnung der durchgehenden Autobahn Dresden-Prag hat sich der Autoverkehr allerdings heute zunehmend auf die Tagesbesucher der Sächsischen Schweiz sowie auf den innerörtlichen Quellverkehr rechts und links der Elbe verlagert, wobei die Kirnitzschtalbahn aus der Sicht der Landes- und Kommunalpolitik einen hervorragenden Beitrag zur Verkehrsberuhigung sowie zur Förderung für einen sanften Tourismus leisten kann. Voraussetzung dabei ist allerdings, dass die Fahrgäste bereits am Bahnhof Bad Schandau gewissermaßen „*auf gleicher Bahnsteighöhe*“ von der S-Bahn direkt und barrierefrei in eine Art Regionalstadtbahn (und umgekehrt) umsteigen können, um von hier aus umsteigefrei in die Schandauer Innenstadt sowie weiter bis zum Nationalpark-Haupteingang an der Neumannmühle im oberen Kirnitzschtal zu gelangen. Ein solches Projekt, das, wie aus der Presse zu entnehmen, bereits seit dem letzten Jahr zielgerichtet verfolgt wird, ist ohne Frage förderungsfähig, bedeutet aber gleichermaßen auch eine gewisse Abkehr von der bisher betriebenen Nostalgie- und Tourismusstraßenbahn.

Um dem zwingenden Erfordernis nach Barrierefreiheit und niederflurigen Einstiegen dabei gerecht zu werden, bieten sich aktuell neben Neubaufahrzeugen durchaus auch Alternativen auf dem Gebrauchtwagenmarkt an, wie jüngste Beispiele aus Gotha und Schöneiche (mit Gebrauchtwagen aus Basel und Helsinki) deutlich machen. Auch mittelfristig bei deutschen Betrieben frei werdende Niederflurwagen der ersten Generation aus den 90er Jahren (wie z. Bsp. GT6), wovon bereits einige Wagen aus Bochum und Halle inzwischen den Besitzer gewechselt haben, könnten nach einer vertretbaren Aufarbeitung in externen Fahrzeuginstandhaltungswerken durchaus auch bei den Kleinbetrieben noch einmal wichtige Lücken schließen. (CR)

## **Grüße zum Jahreswechsel**

Auch im Dezember 2018 übermittelten uns wieder zahlreiche Vereine, Unternehmen und Einrichtungen sowie uns nahe stehende Freunde die besten Wünsche zum Weihnachtsfest und zum neuen Jahr, wofür wir auf diesem Weg nochmals herzlichen Dank sagen möchten. (CR)

## Beitragszahlungen

An dieser Stelle nochmals der Hinweis, dass auch für das Jahr 2019 die folgenden Beitragssätze für unsere Mitglieder gelten:

Vollzahler (Berufstätige, Arbeitssuchende) 96,00 € im Jahr (monatlich 8,00 €)

Halbzahler (Rentner, Schüler, AZUBI's) 48,00 € im Jahr (monatlich 4,00 €).

Bitte den Mitgliedsbeitrag bis zum 31.03.2019 auf unser Vereinskonto überweisen. Bargeldzahlungen sind ausgeschlossen. Ratenzahlungen (z. Bsp. halb- oder vierteljährlich) sind grundsätzlich möglich, aber bitte zuvor mit dem Vorstand abzustimmen.

Bankverbindung: Sparda-Bank Berlin eG

IBAN: DE89 1209 6597 0008 0966 94

BIC: GENODEF1S10

Verwendungszweck: Mitgliedsbeitrag 2019

## Terminvorschau 2019

12.04. Vereinsabend MSF e. V. – Leo's Schlemmerimbiss

**08./09.06 Kleine Bahn – Ganz Groß in München**

14.06. Vereinsabend MSF e. V.

**15.06. Tag der offenen Tür bei Tillig in Sebnitz**

09.08. Vereinsabend MSF e. V.

11.10. Vereinsabend MSF e. V.

**Oktober Magdeburger Modellbahnausstellung**

16.11. Jahresabschlussfeier „Stadtfeldklausur“

13.12. Vereinsabend MSF e. V. (optional)

-----  
**Fett**                    Veranstaltungen mit vsl. Teilnahme der Magdebg. Straßenbahnfrde.

## Arbeitstage in unserem Vereinsobjekt Walbecker Straße 54

Unsere Arbeitstage in unserem Vereinsobjekt finden regelmäßig am **Sonnabend ab 14.00 Uhr** statt. Änderungen bei Veranstaltungen sowie an Feiertagswochenenden sind vorbehalten.

Ansprechpartner:

- Michael Menz      Tel.: 0391/ 731 58 81 oder 0171/ 622 52 85

- Michael Götze    Tel.: 0152/ 025 80 649

- Marco Dankel    Tel.: 0151/ 424 30 567

Infoblatt erscheint im Auftrag des Vorstandes der Magdeburger Straßenbahnfreude e. V.

Redaktion: Christoph Rudhard, Tel.: 0531/ 704-3255 (tagsüber in Braunschweig).

Text- und Bildbeiträge:

Heike und Christoph Rudhard (CR)

Layout / Druck und Gestaltung:

Michael Menz

Unser nächstes Infoblatt erscheint zur Jahresmitgliederversammlung am 12.04.2019