



PRESSE-INFORMATION

1. Oktober 2018

50 Jahre U-Bahn in Frankfurt: Große Fahrzeugschau der VGF in Heddernheim – Ein „Muß“ für alle Fans von U- und Straßenbahnen

Das erste Oktober-Wochenende sollten sich U-Bahn- und Straßenbahn-Fans aus Nah und Fern vormerken. Denn eine große und ungewöhnliche Fahrzeugschau ist Teil der Feierlichkeiten, mit der die VGF den 50. Jahrestag der ersten U-Bahnfahrt in Frankfurt begeht.

Am

**Samstag und Sonntag, 6. und 7. Oktober 2018,
jeweils in der Zeit von 10 bis 17 Uhr**

präsentiert die VGF in Zusammenarbeit mit dem Verein Historische Straßenbahnen in Frankfurt am Main e.V. (HSF) im

Betriebshof Heddernheim, Nassauer Straße 27,

eine Reihe von wertvollen U- und Straßenbahnen, die sonst im Schwanheimer Verkehrsmuseum stehen und außerhalb der ehrwürdigen Mauern seit Jahrzehnten nicht mehr zu sehen waren.

Rückkehr der Veteranen

Darunter wird auch das einzige erhaltene Exemplar des „U1“-U-Bahnwagens sein. Es wird mit Fahrzeugen der Baureihen „U2“, „U3“, „U4“ und „U5“ einen einmaligen Überblick über alle U-Bahntypen geben, die in den vergangenen 50 Jahren in Frankfurt im Einsatz waren.

Doch die VGF präsentiert nicht nur U-Bahnen. Gezeigt werden an den beiden Festtagen in Heddernheim auch alte Straßenbahnzüge der Baureihen „H“, „L“, „M“ und „V“ (mitsamt Anhängern), die ebenfalls über die „A-Strecke“ bzw. die alten Straßenbahngleise der Vorortlinien nach Oberursel und Bad Homburg verkehrten. Denn: diese sind um einiges älter als die U-Bahn. Die Strecken zwischen Frankfurt und den nördlichen Nachbarstädten wurden 1910 eröffnet. Die Fahrzeugschau gibt mit ihren historischen und aktuellen Exponaten so einen Überblick über einen Teil der Geschichte des hiesigen Öffentlichen Verkehrs.

Der „V“-Wagen

Dazu gehört – und zu allererst – der „V“-Wagen. Mit 108 Jahren ist das älteste in Heddernheim gezeigte Fahrzeug deshalb eine Straßenbahn. Der Wagen 957 wurde 1910 von der Waggonfabrik Uerdingen gebaut und mit sechs anderen Exemplaren nach Frankfurt geliefert. Sie waren weitgehend baugleich mit den 18 von den Firmen [Herbrand](#) und [AEG](#) hergestellten Wagen der [Frankfurter Lokalbahn](#) und wurden gemeinsam mit diesen auf den 1910 in Betrieb genommenen Vorortlinien nach [Bad Homburg vor der Höhe](#) und [Oberursel](#) eingesetzt. In Frankfurt liefen die Wagen bis 1964 (!), bis sie durch Fahrzeuge der Baureihen „L“ und „M“, ebenfalls in Heddernheim ausgestellt, ersetzt wurden.

In Heddernheim werden zu sehen sein: „V“-Triebwagen 400 und die Niederflurwagen 1300 und 1396, ein historischer Zug von insgesamt 40 Metern Länge.

Der „H“-Wagen

Vom „H“-Wagen baute die Firma Westwaggon für Frankfurt zunächst zehn Stück, die 1939 geliefert wurden. Sie waren eine Weiterentwicklung der Baureihe „F“, von der in den Jahren 1925 und 1926 insgesamt 50 Stück nach Frankfurt kamen. 1942 wurde eine zweite Serie „H“-Wagen mit 15 Fahrzeugen ausgeliefert. Erste Wagen der Baureihe wurden Anfang der 70er ausgemustert, der letzte 1973, als die ersten „P“-Wagen zum Einsatz kamen.

In Heddernheim zu sehen: Der 25 Meter lange „H“-Zug bestehend aus dem „H“-Triebwagen 510 und dem „h“-Beiwagen 1559.

Diese beiden einzigartigen Kompositionen stammen aus der umfangreichen Sammlung Frankfurter Straßenbahnen, die die VGF für gewöhnlich in ihrem Verkehrsmuseum zeigt. Genau wie der „U1“ sind sie zwar roll-, aber leider nicht fahrfähig, weshalb sie im Vorfeld in ebenso mühevollen wie umsichtigen Rangier-Fahrten durch Mitarbeiter des VGF-Fachbereichs „Schienenwerkstätten“ von Schwanheim nach Heddernheim überführt werden.

Der „L“-Wagen

Fahrbereit und hin und wieder auf Frankfurter Gleisen zu sehen sind die anderen beiden Veteranen, die die VGF präsentiert: Zwischen 1955 und 1957 wurden 42 Motorwagen der Baureihe „L“ und der gleichartigen Beiwagen „l“ (Duewag-Einheitswagen B4) durch die Firma Duewag geliefert. Sie waren praktisch auf allen Frankfurter Tramlinien im Einsatz und für Jahrzehnte im Stadtbild omnipräsent. Auf den beiden Vorort-Linien waren die dafür umgebauten Wagen Nummer 203 bis 2017 unterwegs, die breitere Radreifen und – bei den Triebwagen – Doppelscheinwerfer erhielten. Diese 14 Wagen wurden als Baureihe „Lv“ geführt, 1962 kamen drei weitere Wagen und Anhänger dazu. Schon 1967 erfolgte der Rückbau, die charakteristischen Doppelscheinwerfer behielten die Fahrzeuge aber. Der letzte Linieneinsatz dieser Großraumwagen war 1996. Das Fahrzeug Nr. 224 (jetzt 124) und der Beiwagen 1242 wurden 2006 in den Originalzustand der 60er Jahre – mit beiger Lackierung und grauen Zierstreifen – zurück versetzt, sie stehen einsatz- und mietbereit im Betriebshof Gutleut. Am Tag der Verkehrsgeschichte oder zum Sommerfest des VGF-Verkehrsmuseums ist die Komposition regelmäßig im Einsatz.

Bei der Schau in Heddernheim nimmt teil: der 30 Meter lange Zug aus „L“-Triebwagen 124 und „l“-Beiwagen 1242.

Der „M“-Wagen

Der Erfolg der „L“-Wagen machte schnell den Bedarf weiterer Großraumzüge in Frankfurt deutlich, der städtische Verkehrsbetrieb reagierte darauf mit Anschaffung von zunächst 30 Duewag-Einheitswagen GT6, die 1959 / 1960 als Baureihe „M“ die Nummern 601 bis 630 erhielten. Der GT6, erstmals mit einem Gelenk, das in der Mitte zwei gleichlange Fahrzeugteile verband, sollte zu einem „Klassiker“ werden, der in vielen Straßenbahn-Betrieben eingesetzt wurde. Das galt auch für die später ausgelieferten längeren GT8 mit zwei Gelenken (in Frankfurt dann die Baureihe „N“, ein solches Fahrzeug ist bei der VGF zwar betriebsbereit, in Heddernheim aber nicht vertreten). Eine zweite und 15 Fahrzeuge umfassende GT6-Serie wurde 1963 in Betrieb genommen. Parallel zu den ersten 30 Wagen

beschaffte Frankfurt 14 vierachsige Anhänger (Duewag-Einheitswagen B4), zwischen 1964 und 1966 folgte eine zweite Serie aus zwölf Beiwagen.

Die Wagen 618 bis 645 wurden in Vorbereitung der U-Bahneröffnung 1968 bei der Firma Wegmann für den Stadtbahneinsatz umgebaut, dabei erhielten sie die charakteristischen Erweiterungen an den Türen, da diese Straßenbahnen schmaler als die „U2“-U-Bahnen waren, mit denen sie bis 1978 im Mischbetrieb auf der „A-Strecke“ unterwegs waren. Danach wurden sie zurück gebaut und blieben bis 20. September 1998 im Einsatz, als der letzte „M“-Zug aus dem Linienbetrieb ging. Der Wagen 102 (original 602) ist wie der „L“-Wagen fahrfähig, kann angemietet werden und ist auf dem Betriebshof Gutleut beheimatet.

Ausgestellt in Heddernheim: Der 40 Meter lange „M“-Zug, eine Komposition aus „M“-Triebwagen 102 und „m“-Beiwagen 1804.

Der „U1“

Vier der fünf U-Bahntypen, die gezeigt werden, dürften den meisten Besuchern noch ziemlich vertraut sein, auch wenn „U2“ und „U3“ seit wenigen Jahren nicht mehr im Linieneinsatz sind. Der Exot ist aber der Vertreter der Baureihe „U1“! 1965 wurde das Fahrzeug erstmals auf der Internationalen Verkehrsausstellung in München gezeigt, ein Jahr später wurden zwei Exemplare nach Frankfurt ausgeliefert. Neu waren die elektronische Steuerung des Typs [Simatic](#), die es möglich machte, mehrere Triebwagen zu Zugverbänden zu kuppeln, und der [Wagenkasten](#) mit nur einer Stufe an den Eingängen bei einer Fußbodenhöhe von 930 mm. Dies ermöglichte den Einstieg von Bahnsteigen mit 560 mm bis 320 mm Höhe ohne [Klapptrittstufen](#). Im Linieneinsatz waren sie eher selten, zumeist wurden sie für Fahrschul- und Probefahrten genutzt, auch, weil sie mit den von 1968 an gelieferten „U2“-Wagen nicht kompatibel waren. 1976 verschwanden sie von der Strecke.

Groß ist die Auswahl für die Teilnehmer der Fahrzeugschau unter den „U1“-Wagen nicht – es gibt bei der VGF „nur“ den Wagen 1001, der seit 1986 im Verkehrsmuseum steht, leider nicht fahrfähig.

Der „U2“

Das „Rückgrat der U-Bahn in Frankfurt“. Die Bezeichnung mag abgedroschen klingen, auf den Typ „U2“ traf sie zu. Zwischen 1968 und 1973 wurden insgesamt 97 Fahrzeuge vom Hersteller Duewag gekauft. Untertypen waren der „U2h“, der im Türbereich noch eine kleine

festen Stufe hatte und so trotz seiner Einstiegshöhe von 87 Zentimetern auch an den Bahnsteigen der „A-Strecke“ halten konnte, als die noch 56 Zentimeter hoch und nicht umgebaut waren. Sein Bruder, der „U2e“-Typ hatte diese Stufe nicht und war für den Einsatz auf U6 und U7 vorgesehen. Am 3. April 2016 verabschiedeten VGF und HSF die „U2“-Wagen mit zünftigen Sonderfahrten aus dem aktiven Dienst. Die Wagen 303, 304 und 305 wurden zwischen 2011 und 2015 in ihren weiß-roten Auslieferungszustand versetzt und sind heute einsatzfähige Museumsfahrzeuge.

In Heddernheim wird der Wagen zu sehen sein, den Stadtrat Walter Möller am 4. Oktober 1968 durch die Papierwand in die Station „Hauptwache“ fuhr: der 303. 304 und 305 werden als „Zwilling“ auf Sonderfahrten zwischen Heddernheim und Ginnheim unterwegs sein.

Der „U3“

Die „U3“-Wagen stammen ebenfalls vom Hersteller Duewag, der im Jahr 1980 insgesamt 27 Bahnen lieferte, die in Frankfurt ausschließlich auf der lange Zeit „einzig richtigen“ U-Bahnlinie, der U4, fuhren. Während die „U2er“ glasfaserverstärkte Fronten hatten, waren die „U3“-Wagen komplett aus Stahl. Ihr Fahrzeugboden war mit 97 Zentimeter Höhe nur für „B-“ und „C-Strecke“ geeignet. Eine Besonderheit waren 1990 die Versuche, auf der von Kreuzungen oder Überwegen freien Linie U4 fahrerlosen Betrieb zu testen. Das war zwar erfolgreich, ging aber nie in den Fahrgasteinsatz. Mit Verlängerung der U4 bis Schöfflestraße im Sommer 2008 war dieses Thema dann eh passé. 2015 – im Zuge der Auslieferung weiterer „U5“-Wagen – wurden die „U3er“ auf die Linie U6 verlegt, zwei Jahre später wurden sie ausgemustert. Drei Wagen wird die VGF als fahrfähige Museums-Bahnen behalten.

Bei der Schau im Betriebshof zu sehen: der gerade erst von der Stadtbahn-Zentralwerkstatt in seinen orange-beigen Originalzustand rück versetzte „U3“-Wagen Nummer 151.

Der „U4“

Der „U4“ war eine Weiterentwicklung der Baureihe „U3“ durch Duewag. Zwischen 1994 und 1998 wurden 39 Stück ausgeliefert, die ausschließlich auf den Linien der „A-Strecke“ eingesetzt werden. Bei einem Unfall im Südbahnhof wurden die Wagen 517 und 532 so schwer beschädigt, daß heute nur noch 37 Fahrzeuge im Einsatz sind. Deren „Innenleben“ wurde bei einer Generalüberholung den „U5“-Wagen angepaßt mit denen sie auch kuppelbar sind. Solche ungewöhnlichen Zugverbände – immerhin handelt es sich um Fahrzeuge unterschiedlicher Generationen und Hersteller – erhielten 2014 die Zulassung.

In Heddernheim zu Hause, sonst auf U1, U2, U3, U8 oder U9 im Einsatz, jetzt ausgestellt: der „U4“-Wagen Nr. 501.

Der „U5“

Mit den „U5“-Wagen kamen vor zehn Jahren erstmals U-Bahnen auf die Gleise, die nicht Duewag oder Siemens gebaut hatten, sondern die Firma Bombardier Transportation (BT), die auch die Straßenbahnen der Reihe „S“ geliefert hatte. Heute sind 96 Zweirichtungs-Fahrzeuge der 25 Meter langen Unterreihe „U5-25“ im Einsatz und 65 „U5-50“. Bei diesen Verbänden werden zwei je 25 Meter lange Einheiten, die nur über einen Fahrerstand verfügen, in der Mitte mit einer anderen Einheit zu einem 50 Meter langen Zug kurzgekuppelt. Mit Vergabe des Auftrags über 22 Mittelteile, aus denen die VGF dann 75 bzw. 100 Meter langen Züge zusammenstellen kann, wird die VGF von 2020 an die Kapazitäten auf ihren Linien signifikant erhöhen, ohne zusätzliche Züge einsetzen zu müssen. Der Auftrag für die neuen 25 Meter-Einheiten, die lediglich über Notfahrerstände verfügen, ging an den „U5“-Hersteller BT, Abschluß der Lieferung soll im Frühjahr 2021 sein.

Teilnehmer in Heddernheim: der „U5“ mit Nummer 603.

Der Betriebshof Heddernheim

Und warum nun eine Fahrzeugschau in Heddernheim? Straßen- bzw. U-Bahnen und ihre Depots bilden eine natürliche Symbiose. Der Betriebshof Heddernheim wurde 1910 im Zuge der oben genannten Streckeneröffnung der Vorortlinien in Betrieb genommen. Der am Wochenende gezeigte „V“-Wagen Nr. 400 hatte also hier seinen ersten „Heimatbahnhof“.

Arbeitsaufnahme an der Nassauer Straße war am 10. Mai 1910, zusammen mit den Lokalbahnlinien 24 und 25 nach Oberursel und Bad Homburg. Die Gleisanlagen waren mit kleinen Radien angelegt worden, weshalb es hin und wieder zu Entgleisungen kam, die aber bei Straßenbahnen der dort zunächst beheimateten Generationen meist mit „Bordmitteln“ behoben werden konnten. Ein „RW Schiene“, wie er zum Fuhrpark der Frankfurter Feuerwehr gehört, war nicht nötig. Die Wehr zeigt übrigens eins dieser Spezial-Fahrzeuge am Wochenende in Heddernheim.

Den zweiten Weltkrieg überstand der Betriebshof ohne große Schäden, lediglich die Anfang des Kriegs errichtete Obushalle für Oberleitungsbusse der Linie 60 – ein kurzlebiges

Intermezzo in Frankfurt, in der bergischen Großstadt Solingen setzte sich das „Stangentaxi“ dagegen durch – wurde zerstört.

1966, schon im Vorgriff auf die bestehende U-Bahn-Eröffnung und Nutzung der Anlage durch ganz andere Fahrzeuge, wurde die alte Holzhalle abgerissen, da ihre Durchfahrten für die 2,65 Meter breiten „U2“-Triebwagen zu eng waren. Zusätzlich wurde eine neue Wagenwaschanlage erbaut und die Gleisanlagen grundlegend umgeändert.

Seit 1968 beherbergte die Anlage die auf den Linien U1 bis U3 eingesetzten Züge, bis zur Inbetriebnahme der ersten „U5“-Wagen waren das Fahrzeuge der Baureihen „U2“ und – von 1994 an – „U4“. In der Folgezeit wurde das Depotgelände um weitere Freigleise erweitert, insbesondere nachdem die Firma Dünges & Schüssler, die vorher unmittelbar neben dem Stellwerk beheimatet war, ihr Betriebsgelände geräumt hatte. Seit Dezember 2010 und der Eröffnung des Abschnitts über den Riedberg werden von hier aus auch die meisten Bahnen der Linien U8 und U9 eingesetzt.

Ein einschneidendes Datum für den städtischen Verkehrsbetrieb war der 28. September 1980: Gegen 2 Uhr nachts wurde auf die abgestellten U-Bahnen ein Brandanschlag verübt, bei dem fünf „U2“-Wagen zerstört und weitere sieben stark beschädigt wurden. Der Schaden belief sich auf zwölf Millionen D-Mark. Die zerstörten Triebwagen mussten teilweise noch vor Ort zerlegt werden und wurden bis auf eine Ausnahme verschrottet. Als Ersatz wurden baugleiche „U2“-Wagen beim Hersteller Duewag nachbestellt. Bis zu deren Lieferung musste der U-Bahn-Verkehr aufgrund von Wagenmangel teilweise eingeschränkt werden. Als unmittelbare Folge des Brandanschlags wurde eine Überwachung der Abstellanlagen eingeführt und ein eigener Sicherheitsdienst gegründet.

Eintritt frei!

Die Fahrzeug-Schau von VGF und HSF am 6. und 7. Oktober im Hedderheimer Depot wird – nicht nur für Fans oder Straßenbahn-Nostalgiker – zweierlei eindrucksvoll zeigen: Zum einen, daß der Schienenbetrieb in die nördlichen Nachbarstädte Oberursel und Bad Homburg über eine Tradition verfügt, die über die 50 Jahre der U-Bahn hinaus geht. Zum anderen, daß der noch eher an eine große Straßenbahn erinnernde „U1-Erlikönig“ Teil einer Entwicklung ist, die zu jenem modernen U-Bahnnetz und -fuhrpark geführt hat, ohne die eine Großstadt wie Frankfurt ihre Mobilitäts-Herausforderungen nicht meistern könnte. Und das war 1961, als in der Stadtverordnetenversammlung der Beschluß zum U-Bahnbau fiel, nicht anders als es 2018 ist.

Sonderfahrten, Werkstatt-Führungen, OB-Besuch

Gefahren wird am Wochenende 6./7. Oktober auch: Der Wagen 303 ist ja nicht der einzige „U2er“, den die VGF fahrbereit gehalten hat. Auch die Wagen 304 und 305 wurden zwischen 2011 und 2015 in ihren weiß-roten Originalzustand zurück versetzt. Zwischen 11 und 17 Uhr ist der „Zwilling“ im 30-Minuten-Takt zwischen der Station „Heddernheim“ (Gleis 3) und Ginnheim unterwegs. Natürlich auch in Gegenrichtung, letzte Abfahrt in Ginnheim Richtung Heddernheim: 17 Uhr 12.

Im Mittelpunkt des Wochenendes stehen natürlich die Fahrzeuge, die zum Teil 100 Jahre auf dem Buckel haben. Aber die VGF sorgt auch für das leibliche Wohl, außerdem werden Führungen durch die Betriebswerkstatt angeboten. Am

Samstag, 6. Oktober 2018, 13 Uhr

werden Oberbürgermeister Peter Feldmann und Verkehrsdezernent Klaus Oesterling bei einem Rundgang die Ausstellung eröffnen.

Aktuelle Informationen rund um die Fahrzeug-Schau finden Sie unter

<https://www.vgf-ffm.de/de/aktuellpresse/50-jahre-u-bahn-frankfurt/>

auf der Homepage der VGF. Hier finden Sie auch Hinweise zu Jubiläums-Fahrt, Festakt und Eröffnung der Ausstellung „50 Jahre U-Bahn“ auf der Hauptwache am 4. Oktober, zu der die VGF am heutigen 24. September eingeladen hat.

Verkehrsmuseum am Sonntag geschlossen

Ein großer Dank geht an dieser Stelle an den Museumsverein HSF, der diese außergewöhnliche Schau mit der VGF zusammen möglich macht. Das Museum in Schwanheim bleibt am Sonntag, 7. Oktober 2018, allerdings geschlossen.

Jubiläumsfest am 4. Oktober

Schon am eigentlichen Jahrestag der Erstfahrt feiert die VGF auf der Hauptwache. Zunächst mit einer Jubiläums-Fahrt zwischen Hauptwache und Nordwestzentrum – im Einsatz ist der historische Drei-Wagen-Zug aus den weiß-roten Fahrzeugen 303, 304 und 305 –, dann mit einem Festakt und der anschließenden Eröffnung der neu gestalteten und aktualisierten

Stadtbahn-Ausstellung in einem Zelt auf dem Platz. Diese ist bis 14. Oktober zu sehen und wandert danach ins Verkehrsmuseum Schwanheim. Am 4. Oktober selbst bietet die VGF auf der Hauptwachen-Bühne ein buntes Unterhaltungs-Programm, der Eintritt ist – wie am 6. und 7. Oktober zur Fahrzeugschau in Heddernheim auch – natürlich frei!

Anreise:

Das Depot Heddernheim ist an der Nassauer Straße 27 zu finden. Auf Grund der Parkplatzsituation empfiehlt die VGF die standesgemäße Anfahrt mit der U-Bahn, die Linien U1, U2, U3 und U8 halten an der benachbarten Station „Heddernheim“, ebenso der 60er Bus.

Auch für den 4. Oktober empfiehlt die VGF die An- und Abreise mit der U-Bahn, die Station „Hauptwache“ fahren die Linien U1, U2, U3, U6, U7 und U8 sowie alle S-Bahnen außer die S7 an.