

START FÜR NEUE U 15

Am Samstag, 8. Dezember, wird die neue Stadtbahnlinie U 15 zwischen Zuffenhausen und Ruhbank eröffnet. Damit geht eine Ära zu Ende, denn damit verschwindet die letzte klassische Straßenbahnlinie aus dem Stuttgarter Stadtbild. Die komfortablere Stadtbahn gewährt auf der seitherigen Strecke aber weiterhin beeindruckende Blicke auf Stuttgart.



PROGRAMM

Samstag, 8. Dezember

Zur Eröffnung

11.50 Uhr: Ansprachen an der Haltestelle Mittenachtsstraße (Dr. Peter Höflinger, Vorstandssprecher der SSB, und Karin Roth, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung).

12.05 Uhr: Start eines Eröffnungskorsos mit vier geschmückten Fahrzeugen: Oldtimer 418 (Baujahr 1925, Meterspur, ältester für Fahrgäste zugelassener Museumswagen), Straßenbahn 401 (Baujahr 1961, Meterspur, Stadtteilwappen Stammheim, einziger „getaufter Wagen“ dieser Bauart. Künftig im Museum zu sehen), Stadtbahn 3007/3008 (die älteste eingesetzte Stadtbahn, Baujahr 1985) und die Stadtbahn 3399/3400 (jüngste Stadtbahn, Baujahr 2005). Der Korso fährt durch Stuttgarts Innenstadt.

12.35 Uhr: Änderung des Arrangements bei der Haltestelle Gerokstraße für eine spektakuläre Parallelfahrt: das älteste Fahrzeug zur jüngsten Stadtbahn auf dem linken Gleis bis zur Endhaltestelle Ruhbank. Unmittelbar danach wird der Fahrgastbetrieb aufgenommen.

12.45 Uhr: Ankunft Haltestelle Ruhbank und Ansprachen (Dr. Peter Höflinger, Staatssekretär Rudolf Köberle und Dr. Wolfgang Schuster, Stuttgarts Oberbürgermeister)

12-18 Uhr: Eröffnungsfest am Bubenbad mit winterlichem Markt, Kindereisenbahn, Nikolausschlitten, Gaumenfreuden und Musik

Am Samstag ab 12 Uhr sind Freifahrten auf der Linie 15 und der U 15 möglich. Ein Tipp für Hobbyfotografen: Während der Parallelfahrt wird der Oldtimer 418 (auf dem Auswärtsgleis) knapp vor der Stadtbahn fahren. So können die beiden Wagen von der Waldseite aus (unterhalb Ruhbank) aufgenommen werden.

Zum Abschied

Motto: Feier-Abend in Stammheim. Von Betriebsbeginn gegen 12.22 Uhr (letzte Abfahrt einer Straßenbahn an der Ruhbank) fahrplanmäßiger Betrieb. Danach fährt die Straßenbahn nur noch zwischen Zuffenhausen und Stammheim.

16 bis 22 Uhr: Abschiedsfest in Stammheim an der Endhaltestelle Poppenweiler Straße. Kinder- und Jugendprogramm, Bewirtung durch die Stammheimer Vereine Unterhaltung mit der Banda Maracatu-Trommelband, dem Posaunenchor Stammheim, den Swingenden Musi-Tanten, Tanzeinlage des TV Stammheim, mit dem Liederkranz Stammheim und dem Chor des Ferdinand-Porsche-Gymnasiums. Die Gitzte-Roadshow spielt Rockklassiker und Titel von Wolle Kriwanek (ab 20 Uhr). Verabschiedung der letzten Straßenbahn durch OB Dr. Wolfgang Schuster (gegen 22 Uhr).

Circa 21.30 Uhr: Beginn des Schienenersatzverkehrs mit Bussen Zuffenhausen-Stammheim (bis zum Jahr 2010)

Weitere Aktivitäten in den Fahrzeugen, in der Stadtteilbücherei Stammheim (Kornwestheimer Straße 7, Haltestelle Stammheim Rathaus) und im Heimatmuseum Stammheim (Kornwestheimer Straße 13, Haltestelle Stammheim Rathaus). In Stammheim, Endschleife: Fotoausstellung über die Linie 15 und den Wagentyp GT 4, Verkauf von Andenken, Modellen, Büchern und Teilen des GT 4.

Eine Ära endet – und eine neue beginnt

Die letzte Straßenbahnlinie 15 geht in Rente, die Stadtbahn U 15 nimmt ihren Dienst auf

Am 8. Dezember geht eine Epoche zu Ende: Die letzte „echte“ Straßenbahnlinie Stuttgarts, die 15, die auf der pittoresken Strecke Ruhbank-Stammheim fuhr, beendet ihren Dienst. Die Straßenbahnwagen werden in den wohlverdienten Ruhestand geschickt. Aber die Nachfolger stehen bereits in den Startlöchern. Auch die Linie 15 wird vollends in das vor 22 Jahren begonnene Netz der Stadtbahn einbezogen.

Zunächst werden die modernen Wagen der Stadtbahnlinie von montags bis freitags im Berufsverkehr auf dem Abschnitt über Zuffenhausen Kelterplatz bis Mönchfeld und über Ruhbank (Fernsehturm) bis Heumaden fahren. Bald soll der Bau auf den Abschnitten 4 (Zuffenhausen) und 5 (Stammheim) beginnen. Das Ziel ist, Ende 2010 die Stadtbahnlinie U15 in Zuffenhausen und Stammheim zu eröffnen.

Am 8. Dezember gilt es, gebührend den Abschied der alten und die Eröffnung der neuen U 15 zu feiern. Dazu geht es etwa in einem Eröffnungskorso mit einem Oldtimer (Baujahr 1925), einer Straßenbahn (Baujahr 1961), der ältesten Stadtbahn (Baujahr 1985) und der jüngsten Stadtbahn (Baujahr 2005) durch die Innenstadt. Bei einer Parallelfahrt wird das älteste Fahrzeug knapp vor dem jüngsten Fahrzeug bis zur Ruhbank am Fernsehturm fahren. Ab 12 Uhr ist die Fahrt auf der Linie 15 und der U 15 frei, zudem können die Besucher von 12 bis 18 Uhr am Bubenbad das Eröffnungsfest mit winterlichem Markt, Kindereisenbahn, Nikolausschlitten und Musik genießen.

Von der Ruhbank aus startet dann um etwa 12.22 Uhr zum letzten Mal eine Straßenbahn nach Fahrplan in Richtung Stammheim. Danach wird diese nur noch zwischen Zuffenhausen und Stammheim pendeln. In Stammheim findet von 16 bis 22 Uhr das Abschiedsfest für die „Strambe“ an der Endhaltestelle in der Poppenweiler Straße statt.

Gegen 22 Uhr wird Oberbürgermeister Wolfgang Schuster die letzte Straßenbahn verabschieden. Diese rückt dann in den Betriebsbahnhof Bad Cannstatt ein.

Zwei Jahre hat es gedauert, bis der Abschnitt Zuffenhausen-Ruhbank für die Stadtbahn fit war. Es wurde während des laufenden Betriebs am Umbau des Gleiskörpers gearbeitet. Für den technischen SSB-Vorstand Wolfgang Arnold ist der Südast der neuen Linie eine technische Meisterleistung der Planer und Ingenieure: „Die achteinhalb Prozent Steigung in der Alexanderstraße sind jetzt der steilste Abschnitt im Stadtbahnnetz der SSB – und einer der steilsten in ganz Deutschland.“

Genauso wichtig ist Arnold aber auch der Dank an die Anwohner, die rund drei Jahre lang mit Umleitungen und Lärm leben mussten: „Alle haben mitgezogen, jetzt haben sie auch den Nutzen davon.“

Überhaupt ist die Linie 15, an deren Streckenführung sich bis auf eine entfallene Haltestelle und einen Tunnel nichts ändert, eine Fahrt wert. Kurvig mit bester Aussicht auf die Landschaft geht es ziemlich aufwärts – vorbei am Sitz des Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg, entlang dichten Waldes bis unweit des Fernsehturms. Im Mittelteil der Strecke blickt der Fahrgast auf das Rosensteinviertel, ein klassisches Wohnviertel der Gründerzeit und

das „Eisenbahnerdörfle“. Auch der nördliche Ast des 15ers in Zuffenhausen und Stammheim mit der fast dörflichen Ortsdurchfahrt hat seinen eigenen Reiz.

Der Abschied von der alten Linie 15 bedeutet auch der Abschied von der Meterspur. Die Stuttgarter Straßenbahnen begannen 1985, ihre Strecken auf Normalspur umzubauen. Die SSB-Linie 15 ist die letzte von den insgesamt dreizehn Stuttgarter Linien, die nunmehr ins normalspurige Stadtbahnnetz einbezogen wird. „Das ist für uns wie eine Zeitenwende“, sagt der kaufmännische Vorstand der SSB, Dr. Peter Höflinger: „Nach 121 Jahren kehren wir vollständig zur Normalspur zurück.“



Auf dem neuesten Stand der Technik: Fahrerkabine in der Stadtbahn

Foto: Zweygarth

Willkommen, U15!

Wir sehen uns am Bubenbad!

8. Dezember 2007, 12.00–18.00 Uhr: Ein Fest am Bubenbad mit Unterhaltungsprogramm, vorweihnachtlichen Gaumenfreuden und tollen Highlights für Groß und Klein – musikalisch untermalt vom SSB-Blasorchester, der One-Man-Band Chris Lejeune und dem Trio Con Basso. Und ab 12.00 Uhr: freie Fahrt auf der ganzen neuen U15! Sie sind herzlich eingeladen.

SSB

Menschen bewegen Menschen

Erste Etappe ist geschafft

Bauarbeiten zwischen Ruhbank und Zuffenhausen fertig

Die erste Etappe ist geschafft. Nach gut zwei Jahren sind die Bauarbeiten für die neue Stadtbahnlinie U 15 zwischen dem Kelterplatz in Zuffenhausen und Ruhbank (Fernsehturm) fertig. Diese Strecke wird am 8. Dezember feierlich und mit einem großen bunten Programm an diversen Haltestellen sowie Freifahrten eröffnet.

Nicht zuletzt Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger haben dafür gesorgt, dass die anfängliche Diskussion darüber, ob die Straßenbahnlinie zwischen Olgaek und Ruhbank überhaupt zur Stadtbahn umgebaut werden sollte, im Gemeinderat positiv entschieden wurde. Auch zeigen die Ergebnisse von Bürgerumfragen die hohe Akzeptanz, wenn es um die Verbesserung des Nahverkehrs und den Ausbau des Stadtbahnnetzes geht.

Die U 15 löst ab Dezember die letzte Straßenbahnlinie Stuttgarts ab, so dass die seither eingesetzten alten Fahrzeuge nach über 48 Jahren nun im täglichen Einsatz ausgedient haben. Mit der Stadtbahnlinie U 15 haben nun nicht nur die rund 22 000 im Einzugsgebiet der neu gebauten Abschnitte wohnenden Menschen ein komfortableres und fahrgastfreundlicheres Verkehrsmittel, sondern auch die Fahrgäste, die den einzigartigen Stuttgarterblick entlang der Jahnstraße genießen wollen.

Die Stadtbahnen sind nicht nur bequemer, sondern auch geräumiger. Sie haben mehr Sitzplätze, bessere Fahrgastinformation, eine ruhigere und zügigere Fahrt. Das mühsame Einsteigen über die drei Stufen, die an den alten Fahrzeugen zu überwinden waren, entfällt, was insbesondere ältere oder in der Mobilität eingeschränkte Menschen oder Fahrgäste mit Kinderwagen oder Gepäck schätzen werden.

Schwierige Bauarbeiten bei laufendem Fahrbetrieb

Die Haltestellen bieten einen komfortableren Aufenthalt. Sie ermöglichen jetzt, vor dem Autoverkehr geschützt in die Bahn einzusteigen. Bisher mussten die Fahrgäste manchmal im Straßenraum ein- und aussteigen. Die Stadtbahn-Haltestellen sind sowohl über Treppe als auch über Rampe zugänglich. Anzeigetafeln informieren über die Abfahrtszeit der folgenden Bahn.

Der Umbau der Strecke der Linie 15 auf den Abschnitten Olgaek-Ruhbank und Zuffenhausen-Stammheim ist in fünf Abschnitten aufgeteilt: Nummer 1 zwischen Olgaek-Gerokruhe ist fertig, Nummer 2 zwischen Gerokruhe-Ruhbank ist fertig. Nummer 3 zwischen Friedhof- und Nordbahnhofstraße ist ebenfalls abgeschlossen. Die Teilschnitte 4 (Zuffenhausen) und 5

(Stammheim) werden ab 2008 in Angriff genommen.

Eine Besonderheit bei den Arbeiten auf den Teilschnitten 1 bis 3 war die Entscheidung umzubauen, ohne die Straßenbahn einzustellen. Dies führte immer wieder zu eingeleigten Streckenabschnitten, auf denen sich die Straßenbahnen in beiden Richtungen ein Gleis teilten. Durch die engen Straßenverhältnisse im Bereich des ersten Teilschnitts (Olgaek-Gerokruhe) wäre es in vielen Bauphasen nicht gelungen, durchgehend ein Angebot mit Bussen zu gewährleisten.

Alle Haltestellen sind inzwischen umgebaut

Die Arbeiten erwiesen sich nicht nur für die Anwohner, die Geschäftsleute, die Autofahrer und die Fahrgäste, sondern auch für die „Männer vom Bau“ als oft nervenaufreibend und schwierig. Der Straßenbahnbetrieb erfordert eine besondere Sorgfalt und stellt hohe Anforderungen an die Planung der Bauabschnitte. 45 Kilometer Schienen wurden in den letzten zwei Jahren für die U 15 verlegt, 25 Weichen und Schienenkreuzungen wurden eingebaut, 60 000 Kubikmeter Erde ausgehoben und drei Kilometer Rasengleis eingesetzt.

Im September 2005 begannen mit den ersten 30 Metern Stadtbahngleisen am Olgaek die Bauarbeiten für die Stadtbahnverbindung von der Innenstadt Richtung Fernsehturm. Die gesamte Strecke wurde in zwei Teilschnitten aufgeteilt: Olgaek-Gerokruhe (Teilschnitt 1, Beginn September 2005, 3,1 Kilometer) und Gerokruhe-Ruhbank (Fernsehturm) (Teilschnitt 2, Beginn Juni 2006, 1,8 Kilometer).

Der Streckenverlauf der U 15 auf diesem Abschnitt folgt der bisherigen Straßenbahn. Lediglich die „Waldstrecke“ wurde zugunsten einer Seitenlage entlang der Jahnstraße aufgegeben. Außerdem wurde die Wendeschleife an der Gerokruhe abgebaut. Die Wendeschleife an der Ruhbank bleibt, um einen späteren Oldtimerverkehr zu ermöglichen. Am Olgaek wird die U 15 nunmehr an der gemeinsamen Haltestelle der anderen Linien in der Charlottenstraße abfahren, wie dies bereits zur Straßenbahnzeit bis 1990 der Fall war. Alle Haltestellen sind für 38 Meter lange Stadtbahnen ausgelegt.

Rund neun Monate später, im Mai 2006, begannen die Arbeiten im 3. Teilschnitt, der Friedhof-/Nordbahnhofstraße. Zu diesem Abschnitt gehörte auch der Bau des Ausziehgleises in der Löwentorstraße. Der Teilschnitt wurde in neun Bauabschnitten eingeteilt, wobei zunächst die ungeraden, da-



Für Anwohner, Geschäftsleute, Fahrgäste und Bauarbeiter war die Umbauphase nicht selten nervenaufreibend.

nach die geraden Bauabschnitte gebaut wurden. Beim Umbau wurde zuerst das Einwärtsgleis gebaut, danach das Auswärtsgleis. In der Friedhof- und Nordbahnhofstraße fährt die Stadtbahn – wie die bisherige Straßenbahn – in der Mitte der Straße, teils auf eigenem Bahnkörper, teils straßenbündig, so dass die Autos die Spur mit der Stadtbahn teilen. Rund 350 Meter der 2,7 Kilometer langen Strecke sind begrünt. Die vier Straßenbahnhaltstellen wurden umgebaut, dabei erhielten die Haltestellen Pragfriedhof und Milchhof Mittelbahnsteige, die Haltestellen Mittnachtstraße und Nordbahnhof Seitenbahnsteige.

Wären die Stadtbahnen bisher für Steigungen von bis zu sieben Prozent (Bopser-Weinsteige) zugelassen, mussten für die Strecke der U 15 besondere Tests und Messungen durchgeführt werden, um gegenüber der Aufsichtsbehörde nicht nur durch theoretische Berechnungen, sondern auch in der Praxis die Tauglichkeit und Betriebssicherheit für Steigungen bis zu 8,5 Prozent nachzuweisen. hf

U 15 IM ÜBERBLICK

Die neue Stadtbahnlinie U 15 wird montags bis freitags im Berufsverkehr über Zuffenhausen Kelterplatz hinaus bis Mönchfeld und über Ruhbank (Fernsehturm) hinaus bis Heumaden verlängert. Zwischen Zuffenhausen Hohensteinstraße und Stammheim fährt statt der Straßenbahn während der Umbauphase ein Ersatzverkehr mit Bussen.

1. und 2. Teilschnitt (Olgaek-Gerokruhe-Ruhbank)
Länge: 4,9 Kilometer
Planfeststellungsbeschluss: März 2005/Dezember 2005
Bauzeit: September 2005 bis Dezember 2007
Größte Steigung: 8,5 Prozent
Anzahl der Haltestellen: 9
Fahrtzeit Olgaek-Ruhbank: 11 Minuten
Kosten: 46 Millionen Euro

3. Teilschnitt: Friedhof-/Nordbahnhofstraße
Planfeststellungsbeschluss: März 2006
Länge: 2,7 Kilometer
Bauzeit: Juni 2006 bis September 2007
Kosten: 26 Millionen Euro
4. Teilschnitt: Zuffenhausen
Planfeststellungsbeschluss: Mai 2007
Länge: 1,4 Kilometer
Tunnel: 1,1 Kilometer
Baubeginn: Januar 2008
Inbetriebnahme: Ende 2010
Anzahl der Haltestellen: 4
5. Teilschnitt: Stammheim
Planfeststellungsbeschluss: September 2007
Länge: 1,6 Kilometer
Inbetriebnahme: Ende 2010
Anzahl der Haltestellen: 3

Geplante Kosten (4. und 5. Teilschnitt): 92 Millionen Euro

OBERMEYER
PLANEN + BERATEN GmbH
PLANUNGSGESELLSCHAFT FÜR BAU, UMWELT, VERKEHR UND TECHNISCHE AUSRÜSTUNG

Hasenbergstrasse 31
70178 Stuttgart
Telefon 0711 669 09 0
Telefax 711 669 09 99
www.opb.de

IHR PARTNER FÜR

ARCHITEKTUR, BAUPHYSIK, BRÜCKEN, EDV, EISENBAHNEN, ELEKTROTECHNIK, ENERGIELEITUNG, GEBÄUDETECHNIK, GRUNDBAU, GEOTECHNIK, INDUSTRIEBAU, INGENIEURBAUWERKE, OBJEKTOBERWACHUNG, PROJEKTSTEUERUNG, STÄDTEBAU, STRASSEN, TUNNEL, TRAGWERKPLANUNG, UMWELTSCHUTZ, VERKEHRSPLANUNG, VERMESSUNG, WASSERBAU, WASSERWIRTSCHAFT

LEISTUNGEN NEUBAU U 15

1. TA Olgaek - Gerokruhe
3. TA Friedhof- / Nordbahnhofstraße
AUSSCHREIBUNG, VERGABE, BAUÜBERWACHUNG

Verkehrstechnik, Verkehrsplanung



KARAJAN-INGENIEURE
Beraten + Planen

KARAJAN · Ingenieure
Beraten + Planen
Johannesstraße 33
70176 Stuttgart
Telefon 0711 - 6 69 94-0
Telefax 0711 - 6 69 94-66
e-mail: stuttgart@karajan.de
http://www.karajan.de

HENKE UND PARTNER GMBH

Ingenieurbüro für Geotechnik

• Baugrund • Umwelt
• Baumesstechnik

Emilienstraße 2
70563 Stuttgart
www.henkegeo.de
Telefon: 0711 / 73 33 35
Telefax: 0711 / 73 56 298
e-mail: kontakt@henkegeo.de



grün landschaft umwelt

- Umweltverträglichkeitsstudie
- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Fachbeitrag zu Natura 2000 und Artenschutz
- Landschaftspflegerische Ausführungsplanung
- Ökologische Baubegleitung

glu Planungsgemeinschaft
Freie Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsplanerinnen
Gerhild Lögler, Dipl.-Ing. (FH), Ruby Mollenhauer, Dipl.-Ing. (FH), Elisabeth Stolper, Dipl.-Ing.
Arndtstraße 36, 70197 Stuttgart, Telefon 0711 638130 info@glu-stuttgart.de www.glu-stuttgart.de

Danke für das Vertrauen und allzeit gute Fahrt

IBE Ingenieurbüro für Bauwesen
Dipl.-Ing. Wolf Ebert und Partner
Max - Eyth - Str. 1, 73760 Ostfildern
Tel.: 07 11 / 44 10 31 60, Mail: info@ibe-ebert.de

Ihre Botschaft wird gesehen.

Wir wünschen
gute Fahrt mit der
neuen U15

Wir gratulieren und sind stolz darauf, wesentlich zu der Realisierung beigetragen zu haben

ARGE Stadtbahnausbau U15



Bruckwiesenweg 66
70327 Stuttgart-Untertürkheim

www.joerger-bau.de
info@joerger-bau.de



Tel.: 0711/ 932 361-0
Fax: 0711/ 932 361-70



Leintelstr. 16
73262 Reichenbach/Fils

07153/52039 Fax 07153/58646
info@gebr-lutz.de

Eine Strecke mit Höhen und Tiefen

Von der Straßenbahnlinie zur Stadtbahn gemausert: wer in der U 15 sitzt, kann Stuttgarts prächtiges Panorama genießen

Die letzte „echte“ Straßenbahnlinie Stuttgarts, die Linie 15 Ruhbank-Stammheim, ist wohl auch die schönste Schienenstrecke der Landeshauptstadt – und sicher die abwechslungsreichste. So unterschiedlich, wie ihre Höhenlagen ausfallen, gestalteten sich lange auch ihre Zukunftsaussichten. Statt des einst geplanten Abbruchs wird die Linie 15 am 8. Dezember 2007 zur Stadtbahn U 15 geadelt – zunächst zwischen Ruhbank und Zuffenhausen.

Nicht „die Straßenbahn“, sondern die Fünfzehner sagen die Einheimischen. Oder gar „d'r Fuffzehner“. Die Linie 15 nimmt mit ihren 16 Kilometern Linienlänge nur gut sieben Prozent des SSB-Schiennetzes in Anspruch, aber sie hat es in sich: Sie erreicht als einzige SSB-Bahnlinie den höchsten Punkt überhaupt im Schiennetz der SSB, nämlich die Haltestelle Ruhbank auf 477 Meter Meereshöhe. Im Tunnel zwischen den Haltestellen Arnulf-Klett-Platz und Türlestraße liegt ihr tiefster Punkt mit 228 Höhenmetern. In Stammheim, an der Endhaltestelle, ist man schon wieder auf 303 Höhenmeter geklettert, dazwischen geht es munter bergauf und bergab.

Höhen und Tiefen hat die Linie 15 aber buchstäblich auch hinter sich, was ihre Zukunft angeht. Denn die Streckenäste der späteren Linie 15 gehörten 1976 nicht zum Grundnetz der Stadtbahn, mit dessen Planung man in Stuttgart anfang. Die 1990er Jahre brachten der Stadtbahn immer mehr Fahrgäste – und so durften die SSB nunmehr über Lösungen nachdenken, wie auch die beiden letzten Straßenbahnlinien 2 und 15 für den Stadtbahnbetrieb umgewandelt werden konnten. Letztendlich sind es – neben dem neu entstehenden Stadtteil um den Budapestplatz neben dem Hauptbahnhof – auch die vielen Schüler, welche die Linie 15 gerettet haben. Und so wurde und wird seit über zwei Jahren während des laufenden Betriebs am Umbau des Gleiskörpers gearbeitet.

Vorbei am Sitz des Ministerpräsidenten

So oder so ist die steilste SSB-Strecke mit 8,5 Prozent Neigung in der Alexanderstraße einen Besuch wert. Kurvig und mit prächtiger Aussicht über die ganze City geht es von der geschäftigen Innenstadt über die Villenviertel einer der besten Panoramalagen vorbei am Sitz des Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg. Ab der Haltestelle mit dem bezeichnenden Namen Gerokruhe verläuft der Fünfzehner neben der Ausfallstraße entlang dichten Waldes – der frühere Streckenverlauf mitten durch den Forst ist seit 2006 bereits Vergangenheit. Die Meterspurlinie endet an der Haltestelle Ruhbank, unweit des Fernsehturms, dem wohl bekanntesten Wahrzeichen der schwäbischen Landeshauptstadt.

Der Mittelteil des Fünfzehnern führt im Rosensteinviertel durch ein klassisches Wohnviertel der Gründerzeit: Eingerahmt vom alten und (seit 1922) neuen Verlauf der Eisenbahnstrecken von Stuttgart nach Heilbronn und Konstanz erinnern hier Straßen-



Die Fahrt des Fünfzehnern führt wohl über die schönste Strecke der Stuttgarter Straßenbahn – mit vielen prächtigen Panoramaausblick. Vor allem dann, wenn es von der Innenstadt aufwärts geht über die Villenviertel in bester Lage bis zur höchsten Haltestelle auf 477 Meter Höhe, der Ruhbank.

Fotos: Mierendorf (2), SSB



bezeichnungen wie Pressel-, Klein-, Mitten- und Knollstraße an die Persönlichkeiten des frühen Eisenbahnbaus in Württemberg. „Eisenbahndörfle“ ist denn auch der Beiname dieses Quartiers. Der nördliche Ast des 15ers in Zuffenhausen und Stammheim mit der beinahe dörflichen Ortsdurchfahrt hat seinen eigenen Reiz. Wollte Kriwanek, der in Stammheim geborene populäre Mundart-Rockmusiker, hat die „Strambe“ gar zu seinem international bekannten Erfolgstitel „Stroßaboh“ inspiriert – auch wenn es damals der Fünfer war, dem seine musikalische Hetzjagd galt.

An der genannten Streckenführung ändert sich auch durch die Umstellung auf die Stadtbahn nichts, sie folgt – bis auf die entfallende Haltestelle Zahn-Nopper-Straße und den künftigen Tunnel in Zuffenhausen – dem bisherigen Verlauf. Wenn am 8. Dezember 2007 der normalspurige Stadtbahnbetrieb auf dem Südstad der Linie 15 aufgenommen ist, sprich zwischen Zuffenhausen Kelterplatz und Ruhbank, dann verkehrt dort die Linie U 15. In den Hauptverkehrszeiten morgens und abends wird sie über Ruhbank hinaus bis Heumaden und über Kelterplatz hinaus bis Mönchfeld verlängert.

Tunnel in Zuffenhausens Ortsmitte

Bis 2010 fahren zwischen Zuffenhausen und Stammheim Busse als Schienenersatzverkehr, während auch der Stammheimer Nordast der Linie 15 für den Stadtbahnbetrieb umgebaut wird. Die Ortsmitte von Zuffenhausen wird dabei in einem Tunnel unterfahren und erhält eine Haltestelle in Tiefenlage und zwei Rampenhaltestellen. Ab dem nördlichen Ortsrand von Zuffenhausen bleibt es bis zur Endstelle Stammheim bei der Streckenführung auf der Straße.

Weil ein Ersatzverkehr mit Bussen während des Umbaus des Südstades der Linie 15 zu aufwendig gewesen wäre, wurde der Abschnitt Olgeack-Ruhbank mit einem Dreischienengleis für Normal- und Meterspur versehen. So kann die Eröffnung der U 15 ohne Unterbrechung des Fahrbetriebs erfolgen. Zwischen Zuffenhausen und Olgeack ist schon seit Jahren – auf anderen SSB-Linien – die Stadtbahn unterwegs.

Für die nunmehr historische Meterspur wird das Kulturdenkmal Straßenbetriebs-hof Bad Cannstatt als arbeitendes Denkmal erhalten; sechs Wagen aus dem Bestand der letzten einsatzfähigen 35 Wagen der Bauart GT 4 bleiben über 2007 hinaus betriebsfähig. Ehrensache, dass im Fahrzeugkorso zur Eröffnung der U 15 deshalb neben zwei Wagen der Stadtbahn und einem Oldtimerwagen auch ein GT 4 mitwirken wird.

Die 25-jährige Umbauphase auf Stadtbahn ist dann so gut wie abgeschlossen. Zwei weitere Stuttgarter Stadtteile kommen in den Genuss der neuen, behindertengerechten Züge. Nicht zuletzt wird die Barrierefreiheit für öffentliche Verkehrsmittel heute vom Gesetzgeber gefordert und gefördert. Und auch die herrlichen Panoramablicke aus dem Fünfzehner bleiben den Fahrgästen aus nah und fern erhalten. hjk

Auf den Millimeter kommt es an

Auch die U 15 fährt jetzt in Normalspur

Der Abschied von der Linie 15 bedeutet auch den Abgang der letzten Stuttgarter Schienenstrecke in Meterspur. Denn die Stadtbahn der SSB fährt – wie viele andere Stadt- und Straßenbahnbetriebe heute auch – auf Normalspur.

Europas Eisenbahnnetz gehört grundsätzlich der sogenannten Normalspur an, fachlich auch Regelspur oder Vollspur genannt. Deren Spurweite, also der Abstand der Schienen, beträgt 1435 Millimeter, gemessen im Übrigen an der Innenkante der Schienen. Dieses krumme Maß entstammt dem England des 18. Jahrhunderts und beträgt umgerechnet viereinhalb britische Fuß. Weil die exakte Einhaltung der Spurweite (den Ausdruck Spurbreite gibt es beim Schienenverkehr nicht) elementar für das Funktionieren des Rad-Schiene-Systems ist, hat sich dieses Maß bis heute erhalten, von der ersten Dampflok von Richard Trevithick anno 1804 bis zum heutigen Hochgeschwindigkeitszug.

Als Schmalspur werden alle Spurweiten bezeichnet, die kleiner als 1435 Millimeter sind. Ab 1870 wurde in Europa das metrische Maßsystem eingeführt und für Deutschland die Spurweiten 1435, 1000 und 750 Millimeter als Normung empfohlen. Für den ungehinderten Austausch der Güterwagen waren normalspurige Bahnen sinnvoll, aber für lokale Interessenten oft zu teuer. Drei europäische Lokomotivhersteller, darunter die Maschinenfabrik Esslingen (ME), entwickelten von sich aus Leichtbau-Dampflokomotiven für die neuartige Meterspur und propagierten deren Einführung.

Die Meterspur trat etwa ab 1880 für rund 25 Jahre ihren Siegeszug an, denn mit ihren schmalen und leichten Fahrzeugen war sie nicht nur in Stuttgart gut geeignet, um enge Stadtkerne, steigungsreiche Viertel oder lokale Regionen zu erschließen. Das erklärt das Kuriosum, dass Stuttgarts erste Pferdebahn anno 1868 noch auf Normal-

spur fuhr, während die 1886 als Konkurrenz auftretende zweite Pferdebahngesellschaft die Meterspur wählte. Außerdem suchte der Mitbewerber einen technischen Hinderungsgrund, der die Existenz zweier „feindlicher“ Straßenbahnunternehmen in derselben Stadt rechtfertigen sollte. Erst 1889, nach Vereinigung beider Stuttgarter Unternehmen zur SSB AG, einigte man sich vorläufig auf die Meterspur.

Etwa ab 1890 wurde der elektrische Antrieb serienreif, so dass um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert zumindest jede deutsche Großstadt eine meter- oder normalspurige Straßenbahn besaß. Etwa ab 1900 wendete sich das Blatt recht schnell: Die Lohnkosten für die Umladung von Gütern zwischen schmal- und normalspurigen Bahnen nahmen zu. Und die Elektrotechnik war nun auch für schwere Eisenbahnfahrzeuge leistungsfähig genug, so dass neue Eisenbahnstrecken fast nur noch in Normalspur erstellt wurden.

Die Meterspur behauptete sich weiterhin für getrennte, vor allem regional bedeutsame Bahnnetze – wie in Pommern oder der Schweiz – sowie bei den meisten deutschen Straßenbahnen. Von denen, die später stillgelegt wurden, gehörten viele der Meterspur an, so dass ein großer Teil heutiger Stadtbahnen auf Normalspur fährt, wie in München, Bonn, Düsseldorf, Karlsruhe, Rostock, Berlin und Saarbrücken.

Weltweit werden seit den 1970er Jahren etwa 75 Prozent aller Schienenstrecken mit Normalspur betrieben, nicht zuletzt wegen des Vorteils, viele Bauelemente für Fahrweg und Fahrzeug aus dem Standardsortiment der europäischen Eisenbahnhersteller übernehmen zu können. Deshalb begann die SSB AG im Jahr 1985 damit, ihre Strecken auf Normalspur umzubauen. Die SSB-Linie 15 ist die letzte von den insgesamt dreizehn Stuttgarter Linien, die nun ins normalspurige Stadtbahnnetz einbezogen wird. hjk



Komfortabel und sicher: Die neue Stadtbahnlinie U15

Ob mit unseren Fahrzeugen oder unserer Sicherungs- und Leittechnik. Mit Mobilitätslösungen von Siemens sind Sie sicher und komfortabel unterwegs.

www.siemens.com/transportation

SIEMENS



Das Depot wird Museum

Der letzte Straßenbahnbetriebshof für die Meterspur in Bad Cannstatt schließt

Wenn der 15er nicht mehr fährt, verliert auch der letzte Straßenbahnbetriebshof für die Meterspur der SSB seine Funktion. Das „Depot“, wie die Übernachtungs- und Wartungshallen auch genannt werden, liegt in Bad Cannstatt am Abzweig Mercedesstraße/Elwertstraße/Veielbrunnenweg. Der 1929 in Ziegelbauweise erbaute Straßenbahnbetriebshof wurde 1987 unter Denkmalschutz gestellt. Künftig wird er als Museum für historische Straßenbahnen genutzt, denn mit der Umstellung auf die Normalspur verliert der ehemalige Straßenbahnbetriebshof Zuffenhausen, der jetzige Museumsstandort, seinen Meterspur-Gleisanschluss.

Im Betriebshof stehen die Wagen nicht nur vor Wind und Wetter geschützt unter, dort werden sie nach ihrem Einsatz auch „feingemacht“ für den nächsten Tag. Ausfeilen, auswaschen, Bremsband nachfüllen, Tachoscheiben einlegen, Schmieröl nachfüllen, das ist ein Teil der alltäglichen Arbeiten. Jeder Betriebshof hat üblicherweise auch eine Werkstatt, in der die größeren Arbeiten erledigt werden: Verschleißteile wechseln, wie die Kohleschleifstücke der Stromabnehmer, defekte Aggregate tauschen, Schrauben nachziehen, Kurzschlüsse suchen und beheben usw.

Der Klinkerbau von 1929 als Blickfang

Einst besaßen die SSB mehr als ein halbes Dutzend solcher Betriebshöfe, heute sind es – für die Stadtbahn – nur noch drei großflächige Anlagen in Möhringen, Heschlach und Remseck. Und dann ist da noch „Cannstatt“: der letzte Betriebshof für die Meterspur, und nur für diese. Ein Umbau für die breiteren, schwereren Wagen der Stadtbahn scheidet aus und ist vom Platzbedarf her auch nicht nötig. Im Cannstatter Süden,

im Gewerbeviertel zwischen dem Bahnhof Bad Cannstatt, der Eisenbahn und dem Wasen liegt das ausgedehnte Gelände mit den beiden zusammen 8000 Quadratmeter großen Hallen.

Hohe Mauern schirmen die Baulichkeit nach außen ab. Die Hauptzufahrt an der Ecke des heutigen Veielbrunnenwegs und der Elwertstraße bildet mit dem fast 20 Meter hohen „Wohnturm“ mit Sozialräumen und Pförtnerhaus dennoch einen Blickfang. Der sichtbare Fassadenbereich besteht nur aus Klinkern, zurückhaltend gegliedert durch waagerechte Betonfriese. Das Bauwerk steht damit für die typische architektonische Sachlichkeit gegen Mitte/Ende der 1920er Jahre.

Von außen kaum abzuschätzen, war Cannstatt das größte Fahrzeugdepot der SSB mit einer Grundfläche von rund 125 auf 90 Meter. 24 Gleise liegen dort, aufgeteilt auf die große obere Halle mit 14 Gleisen, dazu zwei Nebengleise, und die untere Halle mit acht Gleisen. Während in die obere Halle von Westen – von der Mercedesstraße her – eingefahren wird, hat die untere Halle ihre Einfahrt auf der Ostseite an der Daimlerstraße, und sie liegt etwa ein halbes Stockwerk tiefer. Fast alle Gleise der oberen Halle sind auf Pfeilern aufgeständert, so dass sich unterhalb der Schienen eine durchgehende Kellerfläche für Arbeiten unter den Fahrzeugen befindet.

Die weitgespannte Überdachung beider Hallenteile ist Stuttgarts größte freitragende Holzkonstruktion. Stahlbau wäre technisch kein Problem gewesen, war aber teuer. Ein Blickwinkel aus Sicht der elektrischen Straßenbahn: ein gerissener Oberleitungsdraht oder ein verfangener Stromabnehmer könnten eine Stahlkonstruktion ungewollt unter Spannung setzen, mit tödlichen Folgen für etwa gerade dort Beschäftigte. Holz leitet keinen Strom. Dem Arbeits-

schutz geschuldet war die stützenlose Bauweise des Daches, das fast nur auf den Außenwänden aufliegt.

Nachträglich wurden eine Rampe sowie die als Werkstatt und Waschanlage dienende Verlängerung der oberen Halle gegen die Daimlerstraße gebaut. 1965 wurde die Rampe und ein zweigleisiger Durchbruch der oberen Halle geschaffen, damit die seinerzeit neuen Gelenkwagen der Gattung GT4 in Cannstatt sinnvoll untergebracht werden konnten.

Unterkunft für historische Straßenbahnen

Ursprünglich bot die obere Halle 120 zweiachsigen Wagen Platz, die untere fasste 85 der damals kleinen, kurzen Wagen. In GT-4-Einheiten umgerechnet kamen etwa 70 Fahrzeuge, maximal bis zu 104 Wagen unter. Die untere Halle wurde seit Anfang der 1990er Jahre, mit dem schrittweisen Rückzug der Meterspurwagen, nicht mehr regulär benötigt und deshalb vom Abstellen ausgebraucher Straßenbahnwagen verwendet, zum Teil auch vermietet.

Das äußere Erscheinungsbild präsentiert sich dennoch fast unverändert seit der Erbauung. Dies war Anlass für das Landesdenkmalamt, das „Wohn- und Dienstgebäude Veielbrunnenweg 1/3“ in die Liste der Stuttgarter Kulturdenkmale aufzunehmen.

Dieser Rang eines Baudenkmals war mit ein Grund für die Stadt Stuttgart und die SSB, über eine museale Erhaltung des Gesamtensembles zu befinden. So wird ein Teil der Anlage, vor allem die untere Halle, künftig als Museum für die historischen Straßenbahnwagen Stuttgarts dienen, und zwar innerhalb eines Gesamtkonzeptes, das das Thema „Mobilität“ für Besucher anschaulich und erfahrbar machen soll. hjk



Besonderes Merkmal des Betriebshofs in Bad Cannstatt ist die Ziegelbauweise.

Fotos: SSB

Als Nierentisch und Petticoat modern waren

Der Star von 1959 gilt heute als Sinnbild mobiler Behäbigkeit – Die gute alte Stuttgarter Straßenbahn vom Typ GT 4 ist jetzt Museumswagen

Erst „unverzichtbares Übel“, dann graue Maus, heute der schwerwichtigste Fanartikel, den Straßenbahn-Liebhaber als Souvenir erwerben können: die Karriere von Stuttgarts meistgekauftem Straßenbahnwagen schillert so vielfarbig wie eine Lache Getriebeöl. Waren die gelenkigen GT-4-Wagen bei ihrem ersten Auftreten, 1959, einst als übergroße, unpersönliche, übertechnisierte „gelbe Gefahr“ verschrien, so gelten sie heute als Sinnbild mobiler Behäbigkeit aus der Hochzeit von Nierentisch, Petticoat und Goggomobil.

Der GT 4 stellt schon deshalb eine Stuttgarter Institution dar, weil er speziell für diese Stadt entwickelt worden ist. Mehr als 350 Wagen sind zwischen 1959 und 1965 an die SSB gegangen, fast die größte einheitliche Fahrzeugflotte einer deutschen Stadt. Schwabe war der GT 4 auch von „Geburt“: Die legendäre Maschinenfabrik Esslingen (ME) hat ihn geschaffen, und zwar letztlich gegen den Willen der damals leitenden Personen bei den SSB. Denn SSB-Direktor Alfred Bockemühl hatte damals einen enorm langen Sechserwagen als Flaggsschiff bauen lassen, der aber für Stuttgart ungeeignet war (die oft zu lesende Behauptung, Bockemühl habe den GT 4 entworfen, trifft nicht zu).

Sein Nachfolger Gerhard Seeger wiederum wollte am unkomplizierten Zweiachser festhalten. Die ME schlug als Mittelweg ihren völlig neu entwickelten GT 4 vor – und

das überzeugte den damaligen Stuttgarter Oberbürgermeister Arnulf Klett, der die Marschrichtung vorgab.

Die enorme Stückzahl des GT 4 sicherte den Bestand des städtischen Schienenverkehrs als solches für Jahrzehnte, sozusagen durch die Hintertür. Denn das Verkehrsmittel Straßenbahn in Stuttgart gänzlich abzuschaffen stand damals durchaus auf der Agenda mancher einflussreicher Kräfte in einer technikgläubigen Zeit, in der man ernsthaft Highways, Einschienenbahnen und Hubschrauberlandeplätze in der Stadtplanung vorsah. Trotz Wirtschaftswunder war die Zeit des neuen GT 4 für die SSB eine Zeit der Sorgen: zunehmend mehr Fahrgäste, aber stetig weniger Einnahmen bei stark steigenden Kosten und immer mehr Autos, die sich auf den Straßenbahnschienen breitmachten. Dazu verursachte der GT 4 zunächst manchen technischen Ärger: Zu groß, zu breit, zu

gewaltig für Stuttgarts „Kleinbahnschienen“ seien die neuen Gefährte, wie die Presse schrieb. Doch linderten die neuen, großräumigen Zugeinheiten das damals gravierende Personalproblem der SSB: Die aufstrebende Industrie „saugte“ den Arbeitsmarkt leer. In vier verschiedenen Lieferserien, die vom Hersteller intern mit den Codenamen Stuttgart, Ostheim, Bopser und Schwaben unterschieden wurden, wurde der GT 4 für die SSB produziert. Für die Fahrgäste brachte der neue Typ gleichsam eine Umerziehung mit sich: Es durfte nicht mehr irgendwo eingestiegen werden, vielmehr erforderte das – aus Amerika übernommene – sorgsam ausgetüftelte Prinzip des „Fahrgastflusses“ den Einstieg hinten mit anschließendem Vorbeigehen am wachsam Auge des Schaffners. Bald

aber war dies alles wieder Makulatur: Weil kaum mehr Fahrer zu finden waren, mussten Schaffner zu Fahrern umgelernt werden, und die Fahrer mussten Fahrscheine verkaufen.

Die Langlebigkeit des GT 4 ergab sich dann durch die Umstellung auf die Stadtbahn von 1985 an: Die SSB benötigten für die Umstellungsphase weiterhin einen soliden Bestand an Meterspurwagen, ohne nochmals neue Fahrzeuge kaufen zu müssen. Andernfalls wäre der GT 4 längst als ein Wagentyp unter vielen zum alten Eisen gewandert.

Ab 1990 erhielten vier Dutzend Fahrzeuge deshalb eine Generalsanierung. Dennoch sind die SSB heute zufrieden, dass der GT 4 endgültig abtritt: Die separate Instandhaltung der Meterspur mit ihren Fahrzeugen und Betriebsanlagen wird im Vergleich zur Stadtbahn immer teurer – und es gibt keine Ersatzteile mehr. Dabei sind einige Wagen längst zu mehrfachen Kilometermillionären geworden. Immerhin hat der GT 4, gerechnet vom ersten Linieneinsatz am 10. August 1959 an, genau 48 Jahre und vier Monate die SSB begleitet.

Die seit 1985 zunehmend überflüssig gewordenen Wagen waren dank guter Pflege aber zu schade für den Schrott. Das begründete die zweite, auswärtige Karriere des GT 4: Seit Ende der 1980er Jahre werden deshalb aus Stuttgart und dem Ländle nicht nur Brezeln, Fernsehturmpostkarten, Trol-

linger und hochwertige Ideen in den Rest der Welt ausgeführt, sondern eben auch Straßenbahnwagen in Gestalt des GT 4.

Zunächst nach Freiburg im Breisgau, Ulm und Augsburg, dann – nach dem Fall der Berliner Mauer – nach Halle an der Saale, Nordhausen und Halberstadt im Harz führten die Wege des ganz besonderen Stuttgarter Exportartikels. Seitdem sind vor allem die beiden Städte Arad und Jassy im Westen und Osten von Rumänien als Hauptabnehmer dazugekommen. Wem dann irgendwann einmal die Sehnsucht überkommen sollte, in einen regulär verkehrenden GT 4 außerhalb der Museumsseinsätze einzusteigen: in Osteuropa wird man noch fündig werden.

Der heute älteste in Stuttgart eingesetzte Wagen ist Nr. 401 von 1961, der 2006 auf den Namen Stammheim getauft worden ist. Ein paar Zahlen: der GT 4 ist 19 Meter lang und 2,20 Meter breit, wiegt 19 Tonnen und hat 48 Sitzplätze. Seine Höchstgeschwindigkeit ist 60 Stundenkilometer. Einige GT 4 bleiben auch weiterhin bei den SSB und zwar drei Wagen als stationäre Museumswagen im künftigen Straßenbahnmuseum Bad Cannstatt (ab 2008), davon einer im Originalzustand der 1960er Jahre mit roten Kunstlederpolstern und Chromzierleisten, sechs Wagen für künftige Museumsfahrten auf der Linie 15 zwischen Bad Cannstatt, Löwentor und Ruhbank und zwei Wagen als Ersatzteilspeicher. hjk



Feierabend für den 15er!

8. Dezember 2007, 16.00–23.00 Uhr: Abschiedsfest in Stammheim mit Bewirtung durch die Stammheimer Vereine: 16.00–17.00 Uhr Kinder- und Jugendprogramm, ab 17.30 Uhr Highlights auf der Bühne (Banda Maracatú-Trommelband, Posaunenchor Stammheim, die Swingenden Musi-Tanten, Tanzeinlage des TV Stammheim, Liederkranz Stammheim und Chor des Ferdinand-Porsche-Gymnasiums). 20.00–22.00 Uhr: Gitze-Roadshow mit deutschen Rockklassikern und Wolle Kriwanek Songs. Ab 22.00 Uhr: Verabschiedung der Straßenbahn durch Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster. **Und als Abschiedsgeschenk: ab 12.00 Uhr freie Fahrt auf dem 15er! Sie sind herzlich eingeladen.**

für den 15er!

U15 (Mönchfeld)–Zuffenhausen Kelterplatz–Zuffenhausen Kelterplatz
Hohensteinstraße
Friedrichswahl
Borsigstraße
Sieglstraße
Pragsattel
Löwentor
Nordbahnhof
Mittnachtstraße
Milchhof
Pragfriedhof
Türkenstraße
Hauptbahnhof
Schlossplatz
Charlottenplatz
Ulmerstraße
Eugensplatz (Jugendherberge)
Heidehofstraße
Stallenbergstraße
Bullenhard
Petersstraße
Gerokstraße
Stelle
Ruhbank (Fernsehturm)

www.shb-ev.de, ☎ 07 11/82 22 10

IMPRESSUM

Redaktion: Dagmar Engel-Platz
Produktion: Damaris Dehn
Titelfoto: SSB
Verkaufsleitung: Werner Swoboda
Stuttgarter Zeitung
Werbemarktung GmbH & Co. KG
Telefon 07 11/72 05-16 20
svanzeigen@stz.wzgs.de

Endgültige Bleibe für Oldtimer

20 Jahre erfolgreiche Arbeit des Vereins Stuttgarter Historische Straßenbahnen e. V. (SHB) finden ihre Fortsetzung. Seither wurde die faszinierende Fahrzeugsammlung aus 140 Jahren Stuttgarter Straßenbahngeschichte im ehemaligen Betriebshof Zuffenhausen präsentiert. In Bad Cannstatt finden die historischen Schienenfahrzeuge nun ihre endgültige Bleibe: Im Sommer 2008 soll im dortigen bisherigen SSB-Depot am Veielbrunnenweg das Museum wieder eröffnet werden.

Am Sonntag, 9. Dezember, 14 Uhr gibt es einen Korso der betriebsfähigen Museumswagen vom Straßenbahnmuseum Zuffenhausen in den Betriebshof Bad Cannstatt. Fahrkarten hierzu gibt es ab 11 Uhr vor dem Museum in Zuffenhausen, direkt an der Haltestelle Salzwiesenstraße der Linie 15. Die Platzkapazität begrenzt. kn

www.shb-ev.de, ☎ 07 11/82 22 10

IMPRESSUM

Redaktion: Dagmar Engel-Platz
Produktion: Damaris Dehn
Titelfoto: SSB
Verkaufsleitung: Werner Swoboda
Stuttgarter Zeitung
Werbemarktung GmbH & Co. KG
Telefon 07 11/72 05-16 20
svanzeigen@stz.wzgs.de