

# Erinnerungen an Meilensteine der Verkehrsgeschichte in Freiburg

50 Jahre Bahnstrom Im Höllental



55 Jahre Oberleitung in Freiburg

Die Kleinbusse der VAG



**Impressum:**  
**NVB-Online Magazin Extra**

-erscheint in loser Reihenfolge zu besonderen Anlässen-

**Redaktion** | Florian Fuss  
Hanspeter Schlatterer

**Textautoren**

Eisenbahn | Hanspeter Schlatterer  
Omnibus | Florian Fuss

**Recherchen** | Marcel Bruckert  
Andreas Huber  
Florian Fuss  
Hanspeter Schlatterer  
Daniel Göhr

**Bildquellen**

Seiten 3-4 | Slg. H. Schlatterer  
Citybus 71 | Lutz Bartoschek  
Citybus 73 | Ralf Benjak  
Seiten 6-7 | Florian Fuss

**Kontaktadressen**

Eisenbahn | Hanspeter Schlatterer  
[shp@Nahverkehr-Breisgau.de](mailto:shp@Nahverkehr-Breisgau.de)

Omnibus | Florian Fuss  
[ffs@Nahverkehr-Breisgau.de](mailto:ffs@Nahverkehr-Breisgau.de)

# Vorwort

Gedanken der Redaktion

**Liebe Leser,**

55 Jahre ist es nun her, dass in Freiburg die Oberleitung hängt; 50 Jahre fahren wir schon mit Bahnstrom ins Höllental.

Bei der VAG endete vor Kurzem wieder einmal der Versuch Kleinbusse zu betreiben.

*Es ist sehr lobenswert, dass die VAG immer wieder bemüht ist, den Fahrzeugpark zu optimieren. Jedoch gibt es wohl einige Situationen, die, egal in welcher Ära man sich befindet, immer noch dieselben sind. So endet ein zweites Mal die Epoche der Kleinbusse bei der VAG.*

*55 und 50 Jahre schon brausen die flinken Elektroloks der DB durch den Breisgau.*

*Waren es anfangs noch einige alte Veteranen und die formschönen Einheitsloks der fünfziger Jahre, so sind es heute die unspektakulären sachlichen Transportkisten der Neuzeit.*

*Vorbei sind die Zeiten, in der jeder Zug ein Unikat war! Als blaue 110er Züge aller Wagengattungen und Farben zogen... Wo einst das Knallen der 141ger zu hören war und die edlen „Bügelalten-Loks“ unterwegs waren, findet man heute nur tristes rot mit weißen Streifen oder weiß mit rotem Streifen.*

*Der Redaktion ist bis dato nicht bekannt, ob es seitens der DB einen Festakt zum 175-, oder 55-jährigen Jubiläum im Breisgau gibt.*

*NVB erinnert mit diesem Online Magazin an die Meilensteine der Verkehrsgeschichte im Breisgau.*

Viele Grüße

*Hanspeter Schlatterer & Florian Fuss*

## 55 Jahre Freiburg unter Fahrdraht

**Im Juni 1955 war es endlich soweit; von Basel her kam die Oberleitung Richtung Freiburg. Seit 1955 wird in Freiburg mit Bahnstrom 15000 Volt und 16 2/3 Herz gefahren.**

(shp) Bei strömendem Regen im Juni 1955 traf die E 10 002 feierlich geschmückt in Freiburg HBF auf Gleis 1 ein. Wer aber dachte, nun sei endlich Schluss mit der Dampferei, der musste noch etwas Geduld haben. Es dauerte noch sieben Jahre, bis endlich die letzten Dampflok aus dem Breisgau verschwanden. Noch am selben Tag wurde die E10 von einer P8 (Br38) wieder nach Stuttgart geschleppt.

Die nächsten Jahre erfolgte ein Mischbetrieb. Gleich von Anfang an waren im Breisgau die neuen formschönen Maschinen der Einheitsbauart E10, E40 und E41 (heute 110,140, und 141) zu sehen. Altbau E-Loks waren zwar buchmäßig in Freiburg (E32, E91 etc.), sie waren aber meistens im Wiesental oder mit Übergabe und Füllleistungen unterwegs.



**Der Eröffnungszug im Juni 1955** bei seiner Ankunft in Freiburg HBF.

Geführt wurde der Zug von der Vorserienlok E10 002.

### Zwei Stromsysteme in Freiburg

Durch das Erreichen der Oberleitung hatte Freiburg 2 Stromsysteme.

Das der Höllentalbahn mit 20 kV und 50 Herz, und das Bahnstromsystem mit 15 kV und 16 2/3 Herz.

### 5 Jahre Inselbetrieb

Der Inselbetrieb erforderte einen Umbau des Bahnhofes. So wurde das Gleis 8 errichtet und der 50 Herz Betrieb auf den hinteren Teil des Bahnhofes festgelegt. Auf die Baureihe 85 konnte immer noch nicht verzichtet werden, da ja nur fünf E-Loks zu Verfügung standen.

1960 war es dann endlich soweit: E40 135 machte sich auf den Weg nach Titisee. Endlich war der Mischbetrieb zu Ende und es konnte auf die BR 85 verzichtet werden.

#### **Bild links:**

Einer der Bauzüge, geführt von der Freiburger BR 75

### 50 Jahre Bahnstrom im Höllental

Die Höllentalbahn wurde aus Kostengründen 1936 versuchsmäßig mit Haushaltsstrom 20 kV und 50 Herz betrieben. Dieser Strom konnte aus der normalen Überlandleitung entnommen werden.

Die Höllentalbahn war auch Teststrecke für den europaweiten 50 Herz-Betrieb.

Die Erkenntnisse aus dem alltäglichen Betrieb fanden bei der Elektrifizierung im Elsass (SNCF) und in Dänemark (DSB) Anwendung. Diese Bahnen werden seither mit 50 Hz betrieben.

### **Interessant!**

*Auf der Höllentalbahn waren Versuchslokomotiven der SNCF sowie der ÖBB zu sehen. Der Standard-Bahnstrom in Deutschland, Schweiz, Österreich und Skandinavien hat jedoch 15 KV und 16 2/3 Herz. Somit war die Höllentalbahn ein Inselbetrieb.*

Es ist sehr interessant, dass anfangs mit der Baureihe E40 10 (später BR 139 ) gefahren wurde. Nach kurzer Zeit kamen dann die für das Höllental typischen E44W (später 145) nach Freiburg.

Erst im Jahre 1979 wurden die E44ger komplett durch die BR 139 ersetzt.

**Bild unten:**

Der Eröffnungszug im Juni 1960 im Bahnhof Hirschsprung mit der damals nagelneuen E40-135.



Ab 1979 ging dann der Betrieb auf die Baureihe 139 über, die mit 3-4 Silberlingen den Betrieb bewerkstelligen konnte. Mit Einführung der Regio-Karte reichten die 4-Wagenzüge nicht mehr aus. Aus Nürnberg kamen extra für das Wochenende Loks der BR 151 nach Freiburg, um die längeren 5-6-Wagenzüge zu befördern.

Der Einsatz von Doppelstockwagen brachte dann die Baureihe 143 ins Höllental.

Die Baureihe 143 ist heute die alleinige Herrscherin im Höllental.

Nur selten, meist am Wochenende, verirrt sich eine 146ger ins Tal.

Mit dem Ende des Interregio-Einsatzes im Höllental verschwanden auch die schönen IR Wagen sowie die Baureihe 111.

Es ist abzusehen, dass in Zukunft die Baureihe 146 auch ins Höllental fahren wird.

### Andere Loks im Höllental

Br 103 IC Robert Gerwig 1987  
 Br 110 mit FD Schwarzwald  
 Br 111 mit Interregio  
 Br 120 Versuch  
 Br 151 Wochenende Planleistung  
 Br 194 Museumszug 187  
 Br 218 Kleber Express  
 SNCF BB 20200 50 Hz Lok  
 ÖBB 50 Hz Lok 1050.01



### Was geschah mit den 50 Herz Maschinen?

E244 01 wurde verschrottet, E244 11 und 22 wurden in Br 144 -188 und 144-189 auf Bahnstrom umgebaut und kehrten wieder ins BW Freiburg zurück.

E244 21 wurde zur Versuchslok bei AEG umgebaut. E244 31 blieb erhalten und ist im Besitz der TU Karlsruhe. Sie ist die einzige Lok mit komutatorlosen Motoren und gilt als Meilenstein in der Entwicklung der modernen E-Loks. Sie ist der Urahn der Br 120 und der heutigen Taurus/ Traxx Familie.



E244 01 hat es nicht überlebt. Sie wurde kurz nach der Umstellung auf Bahnstrom verschrottet.

## VAG: Das unrühmliche Kapitel der Citybusse

**Bereits zwei Mal setzte die VAG über mehrere Jahre Citybusse ein - auch der 2. Versuch führte nicht zum erhofften Erfolg.**

(ffs) Das Kapitel der Citybusse bei der VAG wurde das erste Mal im Jahre 1979 aufgeschlagen. Auf der damaligen Linie L von Littenweiler nach Ebnet gab es gleich zwei Probleme zu lösen: Zum einen war das Wenden an der Endstelle Ebnet Langmatten für die 11-Meter langen Standardbusse eine etwas schwierigere Prozedur, zum anderen waren die Busse mit ihrer Gesamtkapazität von nahezu 100 Fahrgästen viel zu schlecht ausgelastet.

Nachdem in vielen anderen Städten in Deutschland das Konzept der Citybusse gut aufging, beschloss der Vorstand der VAG, einen Citybus zum testweisen Einsatz auf Linie L zu beschaffen. Da seit vielen Jahren der Haus- und Hoflieferant der VAG die Firma Daimler-Benz war, kam der Citybus ebenfalls aus der Mannheimer Busfabrik. Den Aufbau lieferte die Fa. Walter Vetter aus Fellbach. Das Fahrzeug vom Typ L 613 D war mit 18 Sitz- und 20 Stehplätzen ausgestattet und somit für den Versuch prädestiniert.

Am 04. März 1979 wurde der Bus erstmalig auf der Linie L eingesetzt.

### Eckdaten des Daimler L 613 D

**Länge:** 7 Meter  
**Breite:** 2,1 Meter (ca. 40 cm dünner als ein Standardbus)  
**Motor:** DB-Dieselmotor ( 6 Zylinder) mit 130 PS  
**Leergewicht:** 3,95 T  
**Ausstattung:** Ausrufanlage, Entwerter, Zielanzeige



**Der erste Citybus in Freiburg:**  
 Bus 71 im Jahre seiner Anschaffung an der Lassbergstraße.

Mit den ersten Einsätzen war die VAG so zufrieden, dass noch im selben Jahr ein typengleicher Citybus bestellt wurde, der allerdings über komfortablere Sitze verfügte, um auch im Gelegenheitsverkehr eingesetzt werden zu können. Die beiden Fahrzeuge mit den Nummern 71 und 72 sollten aber nicht die einzigen Kleinbusse bleiben; 1980 folgten nochmals zwei Citybusse aus dem Hause Daimler-Benz.

Die Wagen 73 und 74 hatten keine gerade Front mehr, sondern eine nach hinten leicht abgeschrägte Front mit einer kleinen nach vorne ragenden Motorhaube. Dies machte sich in der Kapazität bemerkbar: Bei den beiden neuen Fahrzeugen standen 8 Stehplätze weniger zur Verfügung.



**Die zweite Generation der Citybusse**  
 Hier Citybus 73 in Ebnet, Endhaltestelle Langmatten

Die vier Kleinbusse wurden allerdings nicht nur auf Linie L eingesetzt, sondern fanden in Nebenverkehrszeiten (Abends und am Wochenende) auch ihre Einsätze auf anderen Linien, wie z.B. auf Linie F nach Gundelfingen oder auf Linie M zum Mundenhof.

Leider wurde das Ende der Citybusse schon viel zu früh eingeläutet. Bereits 1986 wurden von der VAG zwei 11-Meter Wagen mit Rückfahrkamera ausgerüstet, um das Wendemanöver in Ebnet deutlich zu erleichtern. Im Laufe der Jahre stiegen die Fahrgastzahlen auf der Linie L (ab 1983 Linie 18) und die Citybusse verloren ihre betriebswirtschaftlichen Vorteile.

So kam es, dass die vier Citybusse bereits 1987 bei der VAG ihr frühes Ende fanden und nicht ersetzt wurden. Einer der vier Citybusse erlebte seinen zweiten Frühling bei Fa. Rast in Hartheim.

### Schon gewusst...?

Die damalige Linie L hatte zwei Linienäste. Littenweiler- Ebnet und Littenweiler-Kappel.

1983 wurde die Linie L dann in die Linien 17 (Kappel) und 18 (Ebnet) geteilt.

### **2004: Der zweite Versuch**

2004 wurde, wieder aus betriebswirtschaftlichen Gründen, der zweite Versuch mit Kleinbussen gestartet.

Anfang 2004 kam ein MB Sprinter 616 CDI als Versuchswagen nach Freiburg. Der Wagen wurde kurzzeitig auf der Linie 18 getestet.



Der Testwagen im Februar 2004 in Littenweiler (Lassbergstraße).

Kurz darauf bestellte die VAG drei typengleiche Fahrzeuge. Im November 2004 wurden die drei Midibusse, wie sie nun offiziell bezeichnet wurden, vom Hersteller Daimler-Chrysler auf die Nummern 801-803 angemeldet.

Die Busse wurden auf schwach frequentierten Linien eingesetzt, so z.B. wieder nach Ebnet, auf der Linie 27 zum Wiehre Bahnhof oder auf Linie 19 zum Mundenhof.



Die neuen Busse erwiesen sich als praktisch, da sie mit Niederflur ausgerüstet waren, ein RBL-Gerät und sogar eine Rollstuhlrampe besaßen.

Ein leichtes Manko blieb die relativ langsame elektronische Einstiegstür.

## Die Betriebsnummern

Die drei Midibusse erhielten bekannter Weise die Betriebsnummern 801-803. Die VAG, die seit Jahren keine Nummern mehr wiederverwendet hatte, kam zu einem alten System zurück. Rückblick: 1985 kamen die Busse 1 bis 9 zur VAG (MB O 405).

Diese Fahrzeuge wurden wenig später auf ein übersichtlicheres System umgenummert. Die ersten drei Fahrzeuge führen so bis Mitte der 90er Jahre als 801, 802 und 803. Folglich waren die Nummern der Sprinter Zweitvergaben.

Viele wunderten sich, warum die VAG die 800er Reihe nicht einfach nach oben weitergeführt hat. Erst neue 12-Meter Fahrzeuge wurden wieder an die größten 800er Nummern herangehängt.

## Der Sprinter 616 CDI

**Sitzplätze / Stehplätze** 16 / 14  
**Anzahl Türen** 1 (Doppeltür)  
**Radstand** 4.325 mm  
**Motor / Leistung** OM 616 DE (Euro III / 115 kW)

Für Sonderfahrten mit einer geringen Personenzahl zeichneten sich die drei Midibusse durch einen sehr sparsamen Verbrauch aus.

Auch bei Promotion-Touren der Marketingabteilung fanden die Fahrzeuge ihre Verwendung.

2006 wurde die Linie 27 mit der Linie 14 nach Herdern zusammengelegt. Die Midibusse wurden auf dieser Linie fortan entbehrlich, denn für die Bedienung von Herdern wurden 11-Meter Wagen benötigt.

Im Laufe der Jahre wurden die Fahrzeuge immer weniger eingesetzt. 2009 übernahm die Fa. Winterhalter aus Oberried den Tagesverkehr der Linie 18 und kaufte den Sprinter mit der Nr. 801 auf.

Die zwei verbleibenden Midibusse folgten der Ausmusterung nur ein Jahr später. KOM 802 wurde ebenfalls von Winterhalter aufgekauft, KOM 803 verließ die VAG über einen Omnibushändler. Mit einer Einsatzzeit von etwas mehr als 5 Jahren wurde das zweite Ende der Kleinbusse bei der VAG unrühmlich beendet.

## Nachwort des Autors:

Zur Vervollständigung sei zu erwähnen, dass es schon vor 1979 Kleinbusse bei der VAG gab. So wurden z.B. 1962 zwei gebrauchte O 319 D mit Panoramadach beschafft, die kurz darauf von der Schauinslandbahn übernommen wurden. Da NVB nicht bekannt ist, ob diese Busse jemals im Stadtverkehr in Freiburg eingesetzt wurden, finden sie in unserem Artikel keine Erwähnung.

## Das interessante Zweitleben der VAG-Busse 834 und 835

(ffs) Die Fahrzeuge mit den Nummern 834 und 835 waren die ersten beiden Fahrzeuge bei der VAG vom Typ MB O 405 N2. Sie wurden im November 1998 angemeldet und verließen die VAG im Frühjahr 2009.

**KOM 834**, der wie 835 seit Beginn mit einer Skikorbhalterung ausgerüstet ist, wurde Ende Januar 2009 bei der VAG ausgemustert und an Rast-Reisen aus Hartheim verkauft. Dieser Verbleib war für den Bus äußerst ungewöhnlich, da Rast zu diesem Zeitpunkt auf seinen Linien ausschließlich klimatisierte Hochflur-Busse einsetzte. Der „Neue“ war dagegen mit seinem Niederflur ein Einzelstück im Rast-Fuhrpark.

Im Februar 2009 war das Fahrzeug erstmalig auf Linie anzutreffen.

Das Fahrzeug, mit der neuen Zulassung FR-AR 19 behielt seine weiß-grüne Farbgebung aus VAG-Zeiten, die dort mit Zitty-Sörfer Reklame beklebt war. Vorwiegend fand das Fahrzeug im Schülerverkehr seine Verwendung.

Anfang 2010 erhielt der Wagen dann eine neue Lackierung in weiß / rot und passte damit schon besser zum üblichen Farbschema der Fa. Rast.



**Vorher / Nachher:** FR-AR 19 (Fa. Rast) kurz nach der Übernahme in weiß/grün und ein Jahr später in weiß / rot.

Auch der Fahrgastraum erhielt neuen „Pepp“. Alle roten Sitzpolster aus VAG Zeiten wurden durch neue, blau-bunte, Sitzpolster ersetzt.

Im April 2010 dann **die** Überraschung: Der Wagen, der seit einigen Monat bei Rast zum Verkauf angeboten wurde, fand einen neuen Nachbesitzer. Der Bohrerhof aus Hartheim-Feldkirch, bekannt durch seine guten Spargeln, kaufte den Bus, um ihn während der Spargelsaison als Beförderungsmittel für die Erntehelfer einzusetzen.

So wurde der Wagen mit der neuen Zulassung FR- D 2945 erstmalig im Mai 2010 auf Feldern im Markgräflerland angetroffen.



**Der Wagen im Erntehelfereinsatz für den Bohrerhof im Mai 2010**

Aufgrund der Tatsache, dass der Wagen im Winter 2009 / 2010 umlackiert wurde und neue Sitze erhielt, ist der Einsatz als „Spargelbus“ für viele wenig nachvollziehbar.

**KOM 835** wurde im Frühjahr 2009 an einen Omnibushändler verkauft, bei dem er mehrere Monate zum Verkauf stand. Aufgrund des erhöhten Busbedarfs während der Fastnachtszeit wurde der Bus von Rist-Reisen aus Kenzingen im Frühjahr 2010 für die Dauer von zwei Monaten angemietet. Der Bus erhielt die Zulassung EM-RR 103 und war fortan auf SBG Linien anzutreffen. Der Wagen behielt sein VAG-Farbschema und wurde wegen seines Automatikgetriebes von den Fahrern gut angenommen, die dessen Vorteile im nachmittäglichen Rush-Hour Verkehr zu schätzen wussten. Rist beschloss, den Wagen nach der Fastnachtszeit zu behalten.



**Noch im Originallack unterwegs: Ex 835 im Einsatz für DB Südbadenbus**

So erhielt der Wagen seinen festen Kurs auf den SBG-Linien 7200 und 7230 zum Europa-Park. In seinen ersten Einsatztagen war die Zielanzeige noch nicht auf vierstellige Liniennummern programmiert und zeigte als Linie nur Linie „72“ an. Wenig später wurde die Matrixanzeige dann allerdings umgerüstet und kann nun auch die korrekten vierstelligen Liniennummern anzeigen. Im Mai 2010 erhielt der Wagen dann eine zur Lackierung passende Werbeaufschrift einer Anwaltskanzlei.

Der Wagen ist heute noch auf Linie anzutreffen. Wir sind gespannt, was weiter mit ihm passiert.

### Zum Schluss: Aktuelles von der Rheintalbahn



(ffs) Durch eine Umstationierung bei DB Regio hat es derzeit einen ehemaligen Silberling mit alter Abteil- Inneneinrichtung (Heinz-Dürr Epoche) auf die KBS 703 verschlagen. Gelegentlich ist der leider in verkehrsrot um lackierte einstöckige Nahverkehrswagen mit 1. und 2. Klasse im Rheintal anzutreffen. Der Wagentyp musste mehrfache Umbauten über sich ergehen lassen. Ursprünglich wurde dieser Wagentyp 1965 an die Deutsche Bundesbahn ausgeliefert.