

Tschechien

Die Tschechische Republik bzw. kurz *Tschechien* (tschech. *Česká republika*, oft abgekürzt *ČR*) besteht aus den historischen Regionen Böhmen, Mähren und dem Teil von Schlesien, der wie die beiden anderen Regionen bis zum ersten Weltkrieg zur österreichischen Krone der Habsburger Monarchie Österreich-Ungarn gehörte. Nach dem Zerfall des Vielvölkerstaats entstand zusammen mit der Slowakei der Staat Tschechoslowakei mit der Hauptstadt Prag. Während der Nazi-Zeit war das Gebiet als „Protektorat Böhmen und Mähren“ quasi Teil des Deutschen Reichs, da bis dahin vor allem Nordböhmen mehrheitlich deutschsprachig war (sog. Sudetenland). Nach Wiedererlangung der Unabhängigkeit war die Tschechoslowakei Teil des von kommunistischen Regimen beherrschten Ostblocks (*ČSSR*). Nach der Wende 1989/90 spaltete sich das Land friedlich und es entstand 1993 die heutige Tschechische Republik. Diese trat zusammen mit den Nachbarstaaten 2004 der EU bei, behielt jedoch bislang ihre eigene Währung, die tschechische Krone (CZK). Heute leben in diesem Land, mit 78.866 km² etwas größer als Bayern, rund 10,5 Mio. Menschen.

Das Land wird heute in 14 administrative Regionen (*kraj* - eine davon die Hauptstadt Prag) eingeteilt, in deren Zuständigkeit auch die Organisation des Nahverkehrs fällt. Ein Verkehrsverbund nach deutschem Vorbild existiert bereits in mehreren Regionen. Die Fahrpreise für den städtischen Nahverkehr liegen meist deutlich unter denen in Westeuropa, 24-Stunden-Tickets kosten umgerechnet ca. 3 € bis 4 € [2016: 100 CZK = 3,70 €].

Dem Nahverkehrsfreund bietet Tschechien neben der Metro in Prag und den Straßenbahnen in den größeren Städten vor allem zahlreiche Obus-Betriebe, im westlicheren Europa sonst nur vergleichbar mit der Schweiz. Sowohl Tram- als auch Trolleybus-Betriebe befinden sich allgemein in einem guten Zustand, auch wenn in mehreren Städten zum Teil noch Hochflurfahrzeuge im Einsatz sind, doch allorts wurde bereits stark in eine Flottenerneuerung investiert.

BRNO

Brünn ist die zweitgrößte Stadt der Tschechischen Republik und war lange Zeit Hauptstadt des Landesteils Mähren (tschech. *Morava*), der jedoch heute keine Verwaltungseinheit mehr darstellt. Brünn liegt rund 185 km südöstlich von Prag und etwa 120 km nördlich von Wien bzw. Bratislava.

In Brünn ging der Einführung des elektrischen Straßenbahnbetriebs bereits eine lange Geschichte sowohl mit Pferde- als auch mit Dampfstraßenbahnen voraus. Bereits 1869/70 entstand eine normalspurige Pferdebahnlinie, die weitgehend dem Verlauf der heutigen Linie 1 zwischen Semilasso im Norden und Pisárky im Westen entsprach. Dazu kam ein Ast entlang der Cejl (nur bis 1875) und des nordwestlichen Rings. Der wenig erfolgreiche Betrieb wurde jedoch schließlich 1881 eingestellt. Zwei Jahre später begann allerdings der Betrieb mit Dampflokomotiven, am östlichen Rand der Innenstadt jetzt über die heutige Rooseveltova statt über Koliště. 1884 wurde ein Südstast zum Zentralfriedhof (*Ústřední hřbitov*) eröffnet. Auf allen bestehenden Strecken wurden die Dampfbahnen im Jahr 1900 von der elektrischen Tramway abgelöst.

In den darauffolgenden Jahren bis zum Ersten Weltkrieg entstanden mehrere Äste in der inneren Stadt, außerdem wurde der Hauptplatz (heute *Náměstí Svobody*) von allen Himmelsrichtungen aus angeschlossen. In den 1920er/1930er Jahren wurde *Řeckovice* im Norden, der *Rosického náměstí* im Nordwesten, *Obřany* im Nordosten oder *Juliánov* im Osten erreicht. Anfang der 1940er Jahre wurde die Lokalbahn nach *Líšeň* ins Straßennetz integriert, wobei ein Abschnitt bis *Stránská skála* heute noch befahren wird, während der Rest 1964 stillgelegt wurde. 1942 wurde der Ringschluss entlang der *Husova* am westlichen Rand der Altstadt vollzogen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte eine erste wesentliche Netzerweiterung 1947/48 mit der Verlängerung über *Komín* bis *Bytrc* (Zoolog. zahrada) im Nordwesten. 1961 ging die Strecke entlang der *Kounicova* bis *Královo Pole* (*Červinkova*) in Betrieb, die 1972 bis zum Technikmuseum verlängert wurde.

Ab den 1970er Jahren wurden mehrere Strecken zum Anschluss von Neubaugebieten errichtet, die größtenteils stadtbahn- bzw. schnellstraßenbahnmäßig (*rychlodrážní tramvaj*) trassiert wurden. So wurde 1973 *Lesná* im Norden erreicht; ab 1976/77 führen die Bahnen fast ohne Halt von *Pisárky* weiter Richtung *Komín*; 1977 wurde die Schnelltram im Mittelstreifen der Schnellstraße 52 bis *Modřice* vollendet; 1980/82 folgte der Ast nach *Bohunice* bis zur Endstelle *Starý Lískovec*; 1983/84 ging es im Nordwesten weiter, erst bis zur Schleife *Rakovecká*, dann bis zur *Ečerova*; 1986/89 erhielt auch die Großsiedlung in *Líšeň* einen Stadtbahnanschluss bis *Kotlanova*. 1994 folgte noch eine direkte Verbindung von *Bohunice* ins Stadtzentrum entlang der *Reneská třída* und 1998 eine kurze Verlängerung in *Líšeň* zur einzigen unterirdischen Station *Jírova*, seit 2004 geht es hier weiter bis *Mífkova*, der einzigen Endstelle in Brünn ohne Wendeschleife. Die bislang letzte Netzerweiterung erfolgte im Mai 2008 mit der knapp 500 m langen Strecke vom Technikmuseum zum *Technologický park* im Norden, von wo aus eine zweite Verbindung zum Betriebshof *Medlánky* geschaffen wurde.

Der Fahrzeugpark der Brünnener Straßenbahn ist äußerst vielfältig. Noch immer sind die traditionellen *Tatra T3* die größte Gruppe, doch mittlerweile ist mit den *Škoda Astra* und *13T* sowie zahlreichen *Vario LF* auch eine große Anzahl niederfluriger Wagen vorhanden. Historische Fahrzeuge nicht nur aus Brünn findet man in der Außenstelle des Technischen Museums in *Líšeň*.

Seit 1949 wird das Straßennetz durch ein **Obus-Netz**, das größte in Tschechien, ergänzt. Die erste Linie führte vom Hauptbahnhof nach *Slatina*, die zweite vom heutigen *Moravské náměstí* nach *Královo Pole* (1961 zugunsten der Tram nach Osten in die *Chodská* verlegt), eine dritte von *Komárov* nach *Tuřany* im Südosten der Stadt, die jedoch 1968 eingestellt wurde. 1954 wurde die Oststrecke von *Slatina* in die 7000 Einwohner zählende Stadt *Šlapanice* verlängert.

Ein weitreichender Ausbau erfolgte ab den 1970er Jahren: 1971 über die *Zborovská* nach *Žabovřesky*; 1974 entlang der *Řípská* in *Slatina*; 1976/79 entlang der *Libušina třída* in *Kohoutovice*; 1976-77 zur Siedlung *Komín*; ab 1979 etappenweise bis 1995 über die *Pisárecká* und das Krankenhaus (*Nemocnice*) in *Bohunice* bis *Osová* bzw. durch *Nový Lískovec* bis *Kamenný Vrch*; 1981 vom *Mendlovo náměstí* über *Úvoz* und *Údolní* zum *Komenského náměstí*, sowie Abzweig hinauf ins *Masarykova čtvrt'* entlang der *Barvičova*; 1981 auch nach *Bytrc*, *Černého*; 1982 zweiter Ast ins *Masarykova čtvrt'* entlang der *Preslova*; 1987/88 von *Stará Osada* über *Vinohrady* (*Pálavské náměstí*) bis zur *Novolíšeňská*. 1994 entstand die Halbringlinie von *Úvoz* über *Provažníkova* und *Tomkovo náměstí* bis *Stará osada*. Zuletzt wurde 2001 die Verbindung *Jírovcova* – *Kamenný Vrch* fertiggestellt. Während das Netz einst aus bis zu fünf Teilnetzen bestand, sind es heute nur noch zwei, die durch

längere Betriebsstrecken miteinander verbunden sind. Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des neuen Obus-Betriebshofs in Komín 1997 entstand zwei Jahre später die immerhin 3,2 km lange Verbindung entlang der Veslařská, die nur kurzzeitig für den Fahrgastverkehr genutzt wurde.

Für den Brünner Obus-Betrieb stehen 2016 insgesamt 147 Fahrzeuge von Škoda zur Verfügung: 31 hochflurige vom Typ 14 Tr sowie fünf vom Typ 15 Tr (Gelenkwagen). Die Hauptlast tragen jedoch die 64 niederflurigen Wagen vom Typ 21 Tr, dazu kommen acht vom Typ 22 Tr (Gelenkwagen) sowie neun vom Typ 25 Tr (Gelenkwagen) von Škoda/Irisbus und 30 vom Typ 31 Tr (Gelenkwagen) von Škoda/SOR. Die Gelenkbusse sind vor allem auf den Tangentiallinien 25 und 26 sowie auf der Linie 37 zu sehen.

Im südmährischen Verkehrsverbund IDS-JMK bildet die Stadt Brunn die Zonen 100+101, für die ein 24-Stunden-Ticket für 90 CZK (ohne die äußeren Abschnitte der SL2 in Modřice und der Obus-Linie 31 in Šlapanice) angeboten wird. Ein 24-Stunden-Ticket für die gesamte Region kostet 190 CZK.

LIBEREC & JABLONEC NAD NISOU

Die Stadt Liberec (dt. *Reichenberg*) liegt am Oberlauf der Neiße, rund 90 km nordöstlich von Prag und lediglich 20 km vom Dreiländereck Tschechien-Polen-Deutschland entfernt.

Das elektrische Straßenbahnzeitalter begann in dieser bis 1945 mehrheitlich deutschsprachigen Stadt 1897 mit einer Linie Bahnhof – Lidové sady (Volksgarten) durch die Altstadt. 1899 kam eine Strecke nach Süden bis Rochlice und 1904 ein erster Abschnitt vom Rathaus Richtung Růžodol (Rosenthal) im Nordwesten hinzu. Die 1912 eröffnete Strecke nach Horní Hanychov (Ober-Hanichen) führte bis 1932 vom Viadukt aus über Františkovská und Barvířská direkt ins Zentrum.

Im 10 km entfernten Jablonec nad Nisou (dt. *Gablonz an der Neiße*) entstand ab 1900 ein eigenes Straßenbahnnetz, das bis 1904 eine Streckenlänge von über 20 km erreichte. Überlandstrecken reichten bis Janov im Norden bzw. Rychnov im Süden. Die städtische Linie nach Westen (Brandl) wurde schließlich 1953 Teil der städteverbindenden Linie zwischen Jablonec und Liberec, die anfangs bis Proseč, ab 1955 durchgehend als Linie 11 bis Liberec verkehrte. 1959 begann jedoch die Schließung der ersten Strecken in Jablonec, bis 1970 nur noch die Linie 11 übrig blieb. Im Zuge einer Streckensanierung wurde die Endstelle in Jablonec 1975 um einige Hundert Meter zurückgezogen. Auch in Liberec waren 1960 die Strecken nach Rochlice und Růžodol stillgelegt worden.

Erst 1984 wurde die Straßenbahn aus den engen Altstadtgassen Pražská und Moskevská herausgenommen und in die parallele Rumunská verlegt. 1990 begann man damit, das Netz von Meter- auf Standardspurweite umzubauen, indem nach Lidové sady ein Dreischienengleis verlegt wurde. 1994 folgte der Umbau vom Zentrum über Bahnhof bis zur neuen Schleife am Viadukt, die ersten normalspurigen Trams fuhren schließlich 1998. 1995 war der ÖPNV-Knoten Fügnerova gestaltet worden, er löste den traditionellen Netzmittelpunkt am Soukenné náměstí (ehem. Tuchplatz) ab. Bis 2005 wurde die Strecke nach Horní Hanychov modernisiert, wobei auf dieser straßenbündigen Strecke nun nur noch Normalspurgleise verlegt wurden.

Im Hinblick auf eine geplante 1,6 km lange Neubaustrecke ab U Lomu nach Rochlice wurde auch bereits der Abschnitt Fügnerova – U Lomu mit einem Dreischienengleis ausgestattet. Die Neubaustrecke wurde aber vorerst zugunsten eines Ausbaus der Linie 11 (2018-2020) zurückgestellt. Im Südwesten gab es wiederholt Vorschläge für eine Verlängerung von Horní Hanychov zur Talstation der Seilbahn auf den Berg Ještěd.

Ein 24-Stunden-Ticket nur für Liberec (bis Vratislavice) kostet 80 CZK, will man auch nach Jablonec fahren, sind 100 CZK fällig.

Bei der Straßenbahn Liberec dominieren bis heute Tatra-Wagen vom Typ T3, allerdings wurden alle im Laufe der Zeit modernisiert, die meisten davon bieten heute einen niederflurigen Mitteleinstieg. Nach Lieferung eines Prototypen des niederflurigen EVO2 von Alliance TW Team (Pragoimex, VKV Praha und KOS) im Jahr 2012 kam es jedoch zu keiner Bestellung von Serienfahrzeugen.

MOST & LITVÍNŮV

Die Städte Most (dt. *Brüx*) und Litvínov (dt. *Leutensdorf*) liegen im nordböhmisches Industriegebiet, neben dem großflächigen Kohletagebau spielt auch die zwischen den beiden Städten angesiedelte chemische Industrie eine wichtige Rolle. Nach Prag sind es rund 75 km, in die Hauptstadt der Region, Ústí nad Labem 35 km.

Die erste elektrische Tram fuhr zwischen Most und Litvínov bereits 1901, jedoch verlief diese meterspurige Bahn etwa 1-2 km östlich der heutigen Trasse. Sie begann am alten Bahnhof Most, der wiederum etwa 2 km nördlich des heutigen lag, wo sich auch das ursprüngliche Zentrum der einst deutschsprachigen Stadt befand (etwa im Bereich des südlichen Ufers des nach dem Tagebau entstandenen Jezero Most). Die ursprüngliche Tramstrecke führte von Litvínov noch weiter Richtung Westen bis Janov (Johnsdorf). 1917 kam in Most eine 3 km lange Südstrecke zur Čepirožská výšina (Tschöpfer Höhe) im westlichen Bereich der heutigen Stadt hinzu. Nachdem 1949 noch ein kurzer Abzweig von letzterer Strecke zur Siedlung Zdař Bůh in Betrieb genommen worden war, begann 1951 der Bau der normalspurigen Schnellstraßenbahn als neue Überlandlinie zwischen Most und Litvínov. Während 1955 der Betrieb auf der meterspurigen Strecke zwischen Litvínov und Janov eingestellt wurde, startete im Juli 1957 der Betrieb auf der neuen Strecke zwischen Litvínov (Betriebshof) und dem Chemie-Werk in Záluší (5 km). Der südliche Abschnitt bis ins alte Zentrum von Most (4,3 km) folgte im Dezember 1957. Gleichzeitig wurde die alte Überlandlinie etappenweise stillgelegt. In Litvínov wurde die Strecke bis 1959 teils straßenbündig bis zur heutigen Endstelle Citadela verlängert. 1961 endete der meterspurige Betrieb gänzlich. Im selben Jahr wurde allerdings die neue Straßenbahn rund 5 km Richtung Süden nach Nový Most erweitert, denn hier sollte das neue Zentrum entstehen, da die alte Stadt ab Mitte der 1960er Jahre dem Kohletagebau weichen musste. 1978 wurde schließlich die Strecke zwischen Sídliště ČD und Zimní stadion etwa 700 m nach Süden verlegt, ebenso wurden die ČD-Strecken neu trassiert und ein neuer Hauptbahnhof am nordöstlichen Rand der neuen Stadt errichtet und mit einem 1,1 km langen Abzweig der Straßenbahn angeschlossen. Die letzte Netzerweiterung fand 1981 in Form einer 1,5 km langen Verlängerung vom Betriebshof bis zur neuen Endstelle Velebudická statt.

Für das Straßenbahnnetz gilt ein 3-Zonen-Tarif. Es sind keine Tageskarten erhältlich. Ein 90-Minuten-Ticket vom Automaten in der Tram kostet für drei Zonen 28 CZK und erlaubt unbegrenzte Fahrten.

Beim Fuhrpark dominieren weiterhin die Tatra T3-Fahrzeuge in all ihren Varianten. Niederflurwagen sind bislang eher nur vereinzelt anzutreffen, laut Fahrplan etwa jede dritte Bahn auf der Linie 2 und jede sechste auf der Linie 4.

Zwischen 1946 und 1959 fuhr zwischen Most und Litvínov neben der Straßenbahn auch ein Obus. Da die Trasse jedoch weitgehend jener der neuen, 1957 eröffneten Schnellstraßenbahn entsprach, wurde der Betrieb wieder eingestellt.

OLOMOUC

Olomouc (dt. *Olmütz*) liegt im nördlichen Mähren, 210 km östlich von Prag und 65 km nordöstlich von Brünn.

Die erste elektrische **Straßenbahnstrecke** wurde 1899 vom zentralen Horní náměstí zum 2,2 km entfernten Bahnhof eröffnet, dazu kamen eine Strecke nach Nová Ulice im Süden sowie zur Kaserne (Šibeník) im Westen. Letzterer Ast wurde 1914 zum Friedhof (Hřbitov) im Stadtteil Neředín verlängert, 1932 weiter zum Flugplatz; diese Strecke wurde 1956 zur heutigen Endstelle am Krematorium verkürzt. 1947 erreichte die Tram auch Hodolany, das Viertel hinter dem Bahnhof. 1954 wurden die Gleise über den Horní náměstí entfernt, stattdessen wurden die Straßenbahnen über die Straße 8. května und den neuen Knoten Náměstí Hrdinů umgeleitet. 1955 entstand ein kurzer Ast entlang der Trída Svobody bis Tržnice am Südrand der Innenstadt. 1957 wurde die Strecke im Osten von Bělidla aus mit einer Blockschleife in Pavlovičky vollendet. Ein Jahr später folgte eine kurze Verlängerung entlang der I.P. Pavlova bis Hraniční, die Strecke durch Nová Ulice wurde jedoch 1981 im Zusammenhang mit dem Ausbau von Straßen durch die schnellstraßenbahnartige Neubaustrecke entlang der Brněnská ersetzt. 1997 konnte schließlich die Alternativroute zum Bahnhof über die Trída Kosmonautů in Betrieb genommen werden. Die letzte Netzerweiterung erfolgte im Dezember 2013 mit dem Ast von Tržnice zur Trnkova (1,4 km) im Stadtteil Nové Sady. Mangels Wendeschleife wurden für diese Strecke Fahrzeuge vom Typ VarioLF plus/o mit Türen an beiden Seiten angeschafft. Da diese jedoch nur mit einem Führerstand ausgerüstet sind, werden sie stets Heck an Heck gekuppelt. Der vorgesehene Weiterbau der Neubaustrecke bis zur Schweitzerova wurde vorerst aufgeschoben.

Für die gesamte Region Olomouc gibt es mittlerweile den Verkehrsverbund IDSOK, die Stadt Olomouc entspricht dabei der Zone 71, für die ein 24-Stunden-Ticket für lediglich 46 CZK erhältlich ist.

OSTRAVA

Die Industriestadt Ostrava (dt. *Ostrau* bzw. *Mährisch-Ostrau*) liegt rund 270 km östlich von Prag, 140 km von Brünn und nur etwa 15 km von der polnischen Grenze entfernt.

Der Nahverkehr in der Mährisch-Schlesischen Region, zu der auch Opava gehört, ist im Verkehrsverbund ODIS integriert. Es herrscht ein Zonentarif, wobei die Stadt Ostrava ab 2017 die Zone 77 (früher 1-4) darstellt. 24-Stunden-Tickets (80 CZK) gelten jedoch im Tarifgebiet Ostrava XXL, was auch die gesamte Straßenbahnlinie 5 einschließt. Die von ČD betriebenen Regionalbahnen werden wie in Prag als S-Bahnen (*Esko*) bezeichnet und verkehren etwa stündlich.

Die **Straßenbahn** von Ostrava verbindet den Hauptbahnhof im Norden mit dem Stadtzentrum, von wo aus eine Strecke zum Stahlwerk in Nová Hut' führt, während das Schwerindustriegebiet Vítkovice und die dortigen Wohngebiete wie Dubina oder Zábřeh über mehrere Strecken erschlossen werden. Von dort führen wie vom Stadtzentrum aus direkte Linien in das Wohngebiet Poruba westlich der Oder. Eine Sonderstellung nimmt die 8,7 km lange Linie 5 ein, die als eingleisige Überlandlinie Ortschaften außerhalb der Stadtgrenzen anbindet. Diese wurde als Lokalbahn zwischen 1925 und 1927 in Betrieb genommen, nach dem Zweiten Weltkrieg elektrifiziert und in das Straßenbahnnetz integriert. Sie führte bis 1970 von Poruba (Vřesinská) direkt zum Bahnhof Svinov.

Die städtische Tram hat ihren Ursprung in einer 1894 eröffneten Dampfstraßenbahn vom heutigen Hauptbahnhof nach Vítkovice, 1899 folgte die Strecke nach Hulváky, beide Linien wurden 1901 elektrifiziert. Ein großflächiger Netzausbau erfolgte in den 1950er (Nová Hut') und 1960er Jahren (Poruba), in den 1980er Jahren wurden die südlichen Wohnbezirke teils schnellstraßenbahnartig angeschlossen. Die bislang letzte Neubaustrecke war 1999 der fast kreuzungsfreie Abschnitt Vítkovice vys. pece – Kolonie Jeremenko der Strecke entlang der Místecká. Derzeit befindet sich ein 3,3 km langer Abzweig im Nordwesten in Planung.

Den Großteil des Fahrzeugparks bilden weiterhin klassische Tatra-Wagen, wobei viele zu Vario LF mit niederflurigem Mitteleinstieg umgebaut worden sind.

Während die Tram vorwiegend den Süden und Westen der Stadt erschließt, deckt das **Obus-Netz** vor allem die hügeligen Stadtteile östlich des Zentrums ab. Nach Inbetriebnahme der ersten Strecke vom Náměstí Republiky zum Nová Radnice (Neues Rathaus) wuchs das Netz stetig, wobei der Obus teils Strecken früherer Schmalspur-Straßenbahnen (760 mm) ersetzte. Mehrere Linien erreichen seit 1979 auch die Großsiedlung Fifejdy nördlich der wichtigsten Ost-West-Achse der Tram. 2013 kam die Strecke der Linie 105 zum neuen Shopping-Center Nová Karolina hinzu. 2015 folgte eine kurze Verlängerung zur neuen Schleife Hulváky und schließlich im Februar 2016 die 2,5 km lange Strecke zum neugestalteten Umsteigeknoten Hranečnick.

Der 64 Wagen umfassende Obus-Fuhrpark besteht heute vorwiegend aus modernen Fahrzeugen von Škoda/Solaris (26 Tr, 27 Tr) bzw. Solaris (Trollino 12, 15, 18), außerdem verkehren drei Wagen von SOR sowie einige ältere von Škoda (14 Tr, 15 Tr, 21 Tr).

PLZEŇ

Die westböhmisches Stadt Pilsen (90 km südwestlich von Prag) erreichte vor allem durch ihre Bierbrauereien weltweite Bekanntheit. Für den Nahverkehrsfreund spielt sie jedoch auch eine wichtige Rolle als traditioneller Produktionsstandort von Škoda-Obussen und in letzter Zeit auch immer mehr von Škoda-Straßenbahnen.

Im Jahr 1899 wurde in Pilsen ein **Straßenbahnnetz** mit einer Gesamtlänge von rund 10 km in Betrieb genommen, vom Hauptplatz (heute Nám. Republiky) ausgehend nach Norden bis Lochotín (Zoo), nach Südosten bis etwa Liliová, nach Süden bis Bory sowie nach Westen bis etwa Přední Skvrňany. Dazu kam noch ein zweiter Südast bis zum Viehmarkt (Dobytčí trh) im Bereich des heutigen Zimní stadion, wo der Betriebshof errichtet wurde.

1929 wurde im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der meisten Abschnitte auch die nördliche Verbindung am Hauptplatz (heute Gleis Richtung Westen) sowie eine Verlängerung des nicht mehr existenten Südasts bis Doudlevice eröffnet. Anfang der 1930er Jahre folgten kurze Verlängerungen, aber auch eine Verkürzung um etwa 400 m des Bory-Astes zur heutigen Endstelle.

Nachdem 1941 der Obus-Betrieb eingeführt worden war, wurde 1949 der Tram-Betrieb auf der Nord-Süd-Strecke von Lochotín nach Doudlevice eingestellt und teilweise durch Obusse ersetzt, nur die Zufahrt zum alten Betriebshof blieb bis 1994 erhalten. 1962 wurde das Netz durch eine Neubaustrecke entlang der Koterovská nach Světovar erweitert, 1973 wurde im Westen eine Siedlung an der heutigen Endstelle Skvrňany angeschlossen. Die Tram kehrte 1973 über eine neue Mže-Brücke in die nördlichen Stadtteile, wo große Wohnsiedlungen im Bau waren, zurück: Der Ast bis Košutka wurde 1980 vollendet, jener nach Bolevec 1990. 1992 wurde die Straßenbahn am Hauptbahnhof aus der

Nádražní herausgenommen und in die breite, neu angelegte Sirková verlegt, wodurch allerdings die Umsteigewege zwischen Tram und Zügen sehr lang geworden sind. Seit längerer Zeit ist eine Neubaustrecke von Bory zum Uni-Campus in Borská pole geplant.

Neben dem klar strukturierten Straßenbahnnetz verfügt Pilsen auch über ein weitreichendes **Obus**-Netz. 1941 entstanden die ersten Strecken nach Doubravka und zum Zentralfriedhof (Ústřední hřbitov), nach dem Krieg folgte 1948 erst eine Ost-West-Strecke von Božkov (ursprünglich über die Koterovská) nach Skvrňany und 1949 die Umstellung der Tram-Strecke Bolevec – Doudlevec auf Obus-Betrieb. 1950 kam ein zweiter Nordast bis Košutka hinzu und ab 1953 fuhren die elektrischen Busse im Süden weiter bis Černice sowie ab 1955 im Westen bis Nová Hospoda. Mitte der 1970er Jahre gab es zwar noch kleinere Erweiterungen, gleichzeitig wurden jedoch die Nordstrecken eingestellt, um von der Straßenbahn ersetzt zu werden. Ein wichtiger Zuwachs erfolgte 1988 mit der Strecke zur Sídliště Bory. Seit 2010 wird das Gewerbegebiet Borská pole mit Obussen über die Borská und Folmavská erschlossen. Auf dieser Strecke befindet sich seit 2014 das neue Bus-Depot.

Während bei der Pilsener Straßenbahn nur eine geringe Anzahl an Fahrzeugen aus lokaler Produktion unterwegs ist, beherrscht Škoda wie überall in Tschechien den Fuhrpark beim Obus. Unter den insgesamt 87 Fahrzeugen waren 2016 noch vier hochflurige vom Typ 14 Tr, die nach und nach von Niederflurbussen vom Typ 26 Tr (erstmalig mit Batteriehilfsantrieb) ersetzt werden. Der Rest des Wagenparks besteht aus 15 Fahrzeugen vom Typ 21 Tr von Škoda; 23 vom Typ 24 Tr bzw. fünf vom Typ 25 Tr (Gelenkwagen) von Škoda/Irisbus; 24 vom Typ 26 Tr sowie 16 vom Typ 27 Tr (Gelenkwagen) von Škoda/Solaris.

Im Verkehrsverbund der Region Pilsen (IDP) bildet die Stadt Pilsen die Zone 001 (DPMP-Gesamtnetz außer nicht elektrifizierter Abschnitt der Linie 12), für die ein 24-Stunden-Ticket für 70 CZK erhältlich ist.

Slowakei

Das Gebiet der heutigen Slowakischen Republik (slowak. *Slovenská republika* bzw. *Slovensko*) gehörte zu Beginn des Straßenbahnzeitalters zum Königreich Ungarn, was wiederum Teil der Habsburger Monarchie Österreich-Ungarn war. Nach dem ersten Weltkrieg bildete die Slowakei zusammen mit Böhmen und Mähren den Staat Tschechoslowakei, der abgesehen von einer Unterbrechung während der Nazi-Zeit, als die Slowakei formell unabhängig war, bis zur friedlichen Teilung des Staates im Jahr 1993 existierte. Die Slowakei trat zusammen mit den Nachbarstaaten 2004 der EU bei und führte bereits 2009 den Euro als Währung ein. Heute leben in diesem Land, das mit 49.000 km² etwa so groß wie Niedersachsen ist, rund 5,5 Mio. Menschen.

Das Land wird heute ähnlich wie Tschechien in acht administrative Regionen (*kraj*) eingeteilt, in deren Zuständigkeit auch die Organisation des Nahverkehrs fällt. Ein Verkehrsverbund nach deutschem oder österreichischem Vorbild wurde bereits im Bratislavský Kraj eingeführt, im Raum Košice wird daran gearbeitet. Trotz Euro liegen die Fahrpreise für den städtischen Nahverkehr noch deutlich unter denen in Westeuropa, 24-Stunden-Tickets kosten max. 3,50 €. Während die Webpräsenz der einzelnen Verkehrsbetriebe durchaus informativ und aktuell ist, sind gedruckte Netzpläne oder andere Info-Materialien vor Ort eher Mangelware. Während die zwei größten Städte des Landes, Bratislava und Košice, seit über 100 Jahren mit einer Straßenbahn aufwarten, verkehren dort wie in den drei nächstgrößten Städten Prešov, Žilina und Banská Bystrica auch Obusse.

BRATISLAVA

Die slowakische Hauptstadt Bratislava (dt. *Pressburg*) liegt im äußersten Westen des Landes, das Stadtgebiet grenzt im Westen an Österreich (Entfernung nach Wien ca. 50 km) und im Süden an Ungarn.

Als in dieser Stadt 1895 die erste elektrische Straßenbahn (ohne Pferdebahnvorläufer) in Betrieb genommen wurde, war sie noch eher unter ihrem deutschen Namen bzw. der ungarischen Bezeichnung *Pozsony* bekannt. Selbst auf Slowakisch hieß sie damals *Prešporok*, der heutige Name bürgerte sich erst nach dem 1. Weltkrieg ein. Zur besseren Orientierung werden in diesem Atlas allerdings nur aktuelle Ortsnamen verwendet.

Die erste meterspurige Strecke führte vom Bahnhof entlang der Štefánikova zum Župné námestie und über die Jesenského geradeaus zu einem Endpunkt etwas westlich der heutigen Most SNP. Bereits Anfang 1896 kamen ein Ast entlang der Špitálska zum ehemaligen Bahnhof Filálka sowie ein Ast entlang der Štúrova zum ehemaligen Bahnhof Nové Mesto im Bereich des heutigen Busbahnhofs hinzu. 1899 folgte die Strecke entlang der Obchodná bis Račianske mýto, die 1911 bis zu Dynamitfabrik am heutigen Bahnhof Vinohrady verlängert wurde. Gleichzeitig wurden die beiden Nordostäste am Americké námestie miteinander verknüpft.

1914 wurde eine normalspurige Lokalbahn zwischen Wien und Pressburg eröffnet, welche die Donau auf der Starý Most [Alte Brücke] überquerend in einer Schleifenfahrt entsprechend der heutigen Schleife Šafárikovo nám./Nám. Ľ. Štúra endete, wo deshalb abschnittsweise verschlungene Gleise für beide Spurweiten verlegt wurden.

Nach Gründung der Tschechoslowakei kam es gegen Ende der 1920er Jahre bereits zu den ersten Streckenstilllegungen, etwa entlang der zentralen Obchodná oder zum ehemaligen Bahnhof Nové Mesto. Gleichzeitig wurde die Strecke am nördlichen Donauufer 1929 bis Karlova Ves (~ Molecova) verlängert, 1933 dann der Ast entlang der Špitálska bis Nová Doba. 1935/36 wurde die Lokalbahn bis zur Staatsgrenze auf 1000 mm umgespurt und in das Straßenbahnnetz eingegliedert, doch der Betrieb am Südufer der Donau endete bereits 1938, als dieses Gebiet im Zuge des Anschlusses Österreichs ebenfalls ans Deutsche Reich fiel. 1944 konnte hingegen die Nordoststrecke von Nová Doba bis Zátisšie und 1956 bis zum Betriebshof Jurajov dvor verlängert werden. Von 1951 bis 1961 wird der Betrieb über die Donau, jedoch nur bis zum südlichen Brückenkopf, wieder aufgenommen. 1966 erreichte die Nordstrecke Rača (~ Detvianska), 1971 wurde das Netz mit dem Ostast nach Ružinov erweitert. Die Weststrecke wurde 1975 bis zur heutigen Schleife Karlova Ves (vormals Kútiky) verlängert. 1980 ersetzte eine Neubaustrecke entlang der Štefanovičova die ursprüngliche Strecke entlang der Štefánikova vom Bahnhof ins Zentrum, gleichzeitig wurde die Strecke entlang der Obchodná nach über 50 Jahren wieder aufgebaut. Eine wesentliche Netzumstrukturierung kam 1983 mit der Umwandlung des 1949 errichteten Straßentunnels unter dem Burgberg in einen Tramtunnel, zusammen mit einer Verlängerung in die Großsiedlung Dúbravka. 1988 erreichten die Linien 3 und 5 die heutige Endstelle Rača, Komisárky, und die Linie 4 ein Jahr später Zlaté Piesky. Danach blieb das Netz für mehrere Jahrzehnte weitgehend unverändert, bis am 9. Juli 2016 schließlich der erste Abschnitt einer Neubaustrecke in den südlich der Donau gelegenen Bezirk Petržalka (ca. 100.000 Einw.) eröffnet werden konnte. Dieser beginnt am Šafárikovo námestie und führt über die völlig neu errichtete Starý Most vorerst bis zur provisorischen Endstelle Jungmannova (2 km). Im Hinblick auf einen möglichen RegioStadtbahn-Betrieb wurde hier ein 4-Schienen-Gleis verlegt. Mangels Wendeschleife werden auf den Linien 1 und 3 nur neue

Zweirichtungsfahrzeuge vom Typ 30T eingesetzt. Der zweite, 3,8 km lange Abschnitt bis Janíkov Dvor soll bis 2020 fertiggestellt sein.

Die ab 2014 gelieferten ForCity-Bahnen von Škoda haben das Bild der Straßenbahn von Bratislava grundlegend verändert, dennoch sind noch zahlreiche hochflurige Tatra-Bahnen verschiedenster Bauart im täglichen Einsatz, viele davon auch im neuen vollroten Anstrich, einige auch mit Vollwerbung verkleidet.

In den 1980er Jahren gab es in Bratislava konkrete Pläne zum Bau einer U-Bahn. Anfangs sollte eine **Metro** nach sowjetischem Vorbild das Stadtzentrum mit den am Südufer der Donau entstandenen Wohngebieten erschließen. Bauarbeiten dafür begannen 1985 im Bereich des geplanten Betriebshofs in Janíkov Dvor am Südrand des bebauten Gebiets sowie im Bereich eines U-Bahnhofs im Herzen von Petržalka. Während die Strecke durch Petržalka in geringer Tiefe in offener Bauweise errichtet werden sollte, war für die Querung der Donau und die Trasse durch die Innenstadt zum Hauptbahnhof der Schildvortrieb mit Fertigstellung bis zum Jahr 2000 vorgesehen. Im Bereich Kamenné námestie/Nám. SNP sollte sogar die Station für eine später kreuzende Linie miterrichtet werden. Doch die politischen Veränderungen Ende jenes Jahrzehnts begruben dieses Projekt.

In den 1990er Jahren gab es noch Überlegungen zum Bau einer VAL-Metro, später fiel die Entscheidung aus Kostengründen zugunsten einer kreuzungsfreien Schnellstraßenbahn, wofür durch Petržalka die einst für die Metro freigehaltene Trasse genutzt werden sollte. Letztendlich entsteht hier derzeit eine moderne Straßenbahnstrecke auf eigener Trasse und mit Vorrangschaltung an Kreuzungen.

Der 1941 wiedereingeführte **Obus**-Betrieb (einen ersten gab es bereits zwischen 1909 und 1914 Richtung Patrónka) ergänzt das Straßenbahnnetz vor allem in den hügeligen Gebieten westlich und nördlich des Stadtzentrums sowie in den östlichen Wohnsiedlungen. Die erste Strecke verband 1941 den Hauptbahnhof mit dem Nationaltheater in der Altstadt, bald darauf folgten Strecken über Kramáre nach Patrónka im Westen, über den Burgberg bis Červený Kríž sowie vom Stadtzentrum (150 m ü. NN.) hinauf nach Koliba (295 m). 1953 entstand die Strecke nach Trnávka (Rádiová), 1958 jene entlang der Prievozska und 1960 eine ins Viertel Ružová Dolina. Nach einer längeren Pause folgte 1988 eine Obus-Strecke in die Großsiedlung Vrakuňa im Osten der Stadt, 1991 entlang der Šancová, Trnavská und Miletičova, 1998 die kurzen, aber steilen Strecken hinauf zum NUSCH (Herzzentrum) und Národný onkologický ústav (Krebsinstitut). Seit 2006 existiert die Linie 33 als isolierte Obus-Strecke von der Tram-Haltestelle Molecova in Karlova Ves hinauf nach Dlhé Diely, wofür Busse mit Diesellaggregat angeschafft werden mussten. 2012 entstand die Verbindung Pražská – Vozovňa Hroboňova für die Linie 64, 2013 eine kurze Verlängerung von Patrónka zum Vojenská nemocnica (heute ŽST Železná studienka) und schließlich 2014 eine 400 m Verlängerung entlang der Trenčianská für die Linien 208 und 209. Die Linie 210 verbindet den Hauptbahnhof mit dem neuen Nationaltheater (Nové SND) in einem Entwicklungsgebiet am nördlichen Donauufer und kehrt ab dem Autobusbahnhof mit Dieselantrieb.

Der Obus-Fuhrpark umfasste Ende 2016 insgesamt 143 Fahrzeuge, darunter noch acht hochflurige vom Typ 14 Tr und neun vom Typ 15 Tr von Škoda. Von Škoda/Irisbus stammen sechs 25 Tr-Wagen mit Dieselhilfsantrieb. Die Hauptlast des Verkehrs übernehmen heute jedoch 50 Fahrzeuge vom Typ 30 Tr (davon 15 mit Diesellaggregat) sowie 70 Gelenkwagen vom Typ 31 Tr von Škoda/SOR.

In der administrativen Region Bratislava gibt es seit 2013 einen Verkehrsverbund (*Integrovaný dopravný systém v Bratislavskom kraji* – IDS BK), in dem die Stadt Bratislava, in der das gesamte Straßenbahn- und Obus-Netz liegt, die Zonen 100 + 101 darstellt. Eine 24-Stunden-Karte für diese Zonen kostet 3,50 €, für das Gesamtnetz 6,90 €. Eine 72-Stunden-Karte für das Stadtgebiet ist für 8,00 € erhältlich. Alle Fahrscheine sind auch für Vorortzüge (*prímestské vlaky*) der slowakischen Staatsbahn (ŽSR) gültig, die als S-Bahn-Linien (S20, S50, S60) gekennzeichnet sind, allerdings teils nur stündlich verkehren [www.slovakrail.sk].

KOŠICE

Košice (dt. *Kaschau*), die zweitgrößte Stadt der Slowakei, liegt im Osten des Landes, rund 320 km Luftlinie von der Hauptstadt Bratislava und nur etwa 20 km von der ungarischen Grenze entfernt.

Wie in Bratislava findet man in Košice sowohl ein Straßenbahn- als auch ein Obus-Netz; letzteres wird allerdings seit 2015 mit Dieselnissen betrieben und seine Zukunft ist derzeit ungewiss. Für das Stadtgebiet von Košice, zu dem auch die Strecke zum Stahlwerk (U.S.Steel) im Süden gehört, wird ein 24-Stunden-Ticket für 3,20 € angeboten.

Das **Straßenbahn**-Zeitalter begann in Košice 1891 mit einer Pferdebahnstrecke vom Bahnhof über die Altstadt nach Norden entlang der Komenského, bis 1892 Čermel (seit 1955 Ausgangspunkt der Kindereisenbahn nach Alpínka) erreicht wurde. 1893 wurde der Abschnitt vom Bahnhof in die Altstadt auf Dampflok-Betrieb umgestellt. Der Pferde- und Dampfbetrieb endete aufgrund des schlechten Zustands der Gleisanlagen 1909, doch bald darauf wurde die rund 5 km lange Strecke für den elektrischen Betrieb ertüchtigt, gleichzeitig entstand eine Südstrecke entlang der Južná trieda bis zum Friedhof (Cintorín) sowie die Strecke entlang der Kuzmányho am westlichen Rand der Innenstadt, so dass 1914 der elektrische Betrieb auf einem beachtlichen Netz aufgenommen werden konnte. Zehn Jahre später kam im Norden ein Ast von der heutigen Endstelle Havlíčkova zum ehemaligen Stadtbad hinzu, der jedoch nach einer kurzen Verlängerung 1960 im Jahr 1965 stillgelegt wurde.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Stadtgebiet vergrößert und der Südast der *Električka* 1951 bis Barca verlängert. 1959 folgte der Ast von Nám. Maratónu mieru zum Botanischen Garten (Botanická záhrada).

Eine wichtige Ausbauphase begann Anfang der 1960er Jahre zum Anschluss des Stahlwerks rund 12 km südlich von Košice. Die Schnellstraßenbahn dorthin wurde 1964 zusammen mit der Strecke entlang der Trieda SNP durch die westlichen Siedlungen Luník I-VII in Betrieb genommen, wobei bis heute zum Schichtwechsel mehrere R-Linien das Stahlwerk direkt mit den einzelnen Wohngebieten verbinden. Lediglich die Linie R1 fährt ganztägig.

1971 wurde die Außenstrecke von der Schleife Havlíčkova nach Čermel aufgegeben. 1983 wurde auch das Neubaugebiet Krásna (Nad jazerom) im Südosten stadtbahnmäßig angeschlossen. 1986 verschwand die Straßenbahn aus der Altstadt, auch wenn die Gleise entlang der Hlavná bis heute zu sehen sind. Die Verbindung entlang der Alejová vervollständigte im Jahr 1989 das heutige Netz.

Für den Straßenbahnbetrieb steht heute neben älteren T3- und T6A5-Wagen bereits eine größere Anzahl an teilniederflurigen Neubaufahrzeugen vom Typ Vario LF2 plus zur Verfügung, außerdem einige mit einem Niederflurmittelteil ausgerüstete KT8D5. Wagen 503 dieses Typs wurde 1995 an die Strausberger Eisenbahn abgegeben und als Tw. 22 dort erst kürzlich entsprechend umgebaut.

Die in den 1980er Jahren errichteten Neubaubezirke Sídliško KVP im äußersten Westen der Stadt sowie das im Osten höher gelegene Dargovských hrdinov (Furča) wurden Anfang der 1990er Jahre statt mit der Straßenbahn durch **Obusse** angeschlossen. Ab 1993 verkehrten diese ab Mlynská bašta hinauf nach Lingov, ab 1995 weiter bis zum zentralen Umsteigepunkt Námestie Osloboditeľov und ab 1998/99 auch

nach Westen bis KVP, kláštor bzw. Grunt im dörflichen Stadtteil Myslava. Seit Ende Januar 2015 wird der Betrieb auf den Linien 71 und 72 jedoch mit niederflurigen Dieselgelenkbussen durchgeführt.

Im Obus-Fuhrpark waren 2016 noch insgesamt 18 hochflurige Fahrzeuge gelistet, darunter vier Solobusse vom Typ 14 Tr sowie 14 Gelenkwagen vom Typ 15 Tr von Škoda. Sollte die Finanzierung von Niederflur-Obussen doch zustande kommen, könnte der Obus-Betrieb wieder aufgenommen werden.

Ungarn

Als Ende des 19. Jahrhunderts die ersten elektrischen Straßenbahnen in Betrieb genommen wurden, war das Gebiet des heutigen Staates Ungarn (ungar. *Magyarország*) der zentrale Teil des Königreichs Ungarn innerhalb der Habsburger Monarchie Österreich-Ungarn. Zu Ungarn gehörte damals die gesamte heutige Slowakei, der Norden Serbiens sowie Teile Kroatiens, Rumäniens und der Westukraine. Die heutigen Staatsgrenzen gehen auf das Jahr 1921 zurück. Wie Tschechien und die Slowakei ist auch Ungarn seit 2004 Mitglied der EU, behielt aber bis heute die eigene Währung Forint (HUF). Auf einer Fläche von 93.000 km², d.h. etwa so groß wie Bayern und Hessen zusammen, leben heute knapp 10 Mio. Menschen.

Das Land wird heute administrativ in 19 Komitate (*megye*) eingeteilt, wobei Budapest als Hauptstadt einen eigenen Status hat und vom Pest megye umgeben ist. In den drei kleineren Straßenbahnstädten haben die Komitate bislang keinen Einfluss auf den Nahverkehr, es existieren keine Verkehrsverbünde. Als Tarifgrenzen gelten dort die Stadtgrenzen bzw. die Endstellen der Linien des jeweiligen städtischen Verkehrsverbunds. Lediglich in Budapest wird ein gemeinsamer Fahrschein für alle Verkehrsmittel (inkl. HÉV- und gewisse MÁV-Züge) angeboten. Für Bahnfahrten ins Umland werden Anschlussfahrtscheine mit Entfernungstarif angeboten.

Allgemein betrachtet befindet sich der elektrische Stadtverkehr in den vier Städten mit Straßenbahnen bzw. Obussen in einem guten Zustand, es wurde in den letzten Jahren stark in Streckensanierung und neues Rollmaterial investiert. Mit Budapest bietet Ungarn bezüglich Stadtverkehr zudem eine der abwechslungsreichsten Städte weltweit. Gleichzeitig gibt es mit Pécs, Győr, Nyíregyháza und Kecskemét mehrere Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern ohne jeglichen elektrisch betriebenen Stadtverkehr.

Bezüglich Information gilt Ähnliches wie in der Slowakei: Die Webpräsenz der einzelnen Verkehrsbetriebe ist durchaus informativ und aktuell ist, doch gedruckte Netzpläne oder andere Info-Materialien vor Ort sind eher spärlich. Tariflich ist Ungarn für Westeuropäer noch relativ günstig, Tageskarten kosten zwischen 1000 HUF in Debrecen und 1650 HUF in Budapest. [2016: 1000 HUF = 3,20 €]

DEBRECEN

Debrecen (dt. *Debresin*) liegt im Osten Ungarns, knapp 200 km östlich der Hauptstadt Budapest und etwa 30 km von der rumänischen Grenze entfernt.

Ungarns zweitgrößte Stadt wartet mit einem eher bescheidenen Straßenbahn- und Obus-Netz auf. Vor allem die Großsiedlung Tócskert, nur wenige Hundert Meter westlich des Obus-Terminals Segner tér gelegen, wird nur durch Dieselbusse erschlossen.

Das Tram-Zeitalter begann in Debrecen 1884 mit einer Dampfstraßenbahnlinie vom Bahnhof zum Heilbad im Stadtwald. Vier Jahre später folgte die erste Pferdebahnlinie vom Kossuth tér über den Segner tér nach Norden entlang der Böszörményi út zum Viehmarkt. Ab 1896 fuhren von Pferden gezogene Tramwagen auch über die Kossuth utca und den Attila tér nach Osten zur Tabakfabrik. Ab 1906 verkehrte vom Segner tér ins rund 15 km nordöstlich gelegene Hajdúsámson eine Kleinbahn, die bis 1910 die Strecke der Pferdebahn nördlich des Bem tér mitbenutzte.

1911 zog schließlich auch die elektrische Straßenbahn (ungar. *villamos*) in Debrecen ein, vorerst auf einer Strecke vom Kossuth tér über die Csapó utca bis Tüzérlaktanya (Kassai/Sámsoni út). Bald darauf wurden auch die bestehenden Pferdebahnstrecken elektrifiziert und die Oststrecke (Linie 4) entlang der Vagóhid utca zum Schlachthof verlängert.

Ab 1924 fuhren elektrische Straßenbahnen auf der Kleinbahnstrecke vom Stadtwald etwa 5 km nach Norden bis Pallag, die heute noch existierende Schleife am Stadtwald zum Anschluss der Universität (Egyetem) wurde 1927 fertiggestellt. Bis 1939 erreichte die Linie 6 entlang der Kassai út in mehreren Etappen den Zentralfriedhof (Köztemető), während die Linie 5 1943 vom Viehmarkt bis Nyulas (im Bereich der heutigen Schleife der Linie 2) verlängert wurde.

Nachdem die Linie 4 im Stadtzentrum 1962 von der Kossuth utca in die Szent Anna utca verlegt worden war, begann 1970 der Niedergang der Straßenbahn, erst mit der Einstellung der Außenstrecke nach Pallag, 1971 gefolgt von der Friedhofslinie, 1973 der Nyulas-Linie und schließlich 1975 der Schlachthof-Linie, so dass nur noch die heutige Linie 1 übrig blieb.

Am 26. Februar 2014 erfuhr das Tram-Netz mit der 4,3 km langen Neubaustrecke für die Linie 2 einen wesentlichen Zuwachs. Hier verkehren heute moderne Fahrzeuge von CAF, während auf der Linie 1 auch noch ältere Hochflurfahrzeuge ungarischer Bauart zu sehen sind.

Das rund 10 km lange **Obus**-Netz wurde ab 1985 aufgebaut. Als erste fuhr die Linie 5 und stellte so nach 14 Jahren wieder eine elektrisch betriebene Verbindung zum Friedhof her. Die Linie 3 über die Kossuth utca folgte 1988 und die Linie 4 1995. Eine einst geplante Weststrecke vom Segner tér zur Vincellér utca am Südrand des Wohngebiets Tócskert wurde bis heute nicht umgesetzt.

Auch wenn im Bestand noch einige ältere Fahrzeuge vom Typ ZIU-9 aus der Sowjetunion (9-301...337) sowie vier heimische Ikarus 280 (Nr. 401-404) gelistet sind, wird der Obus-Betrieb heute fast ausschließlich mit 21 Niederflur-Solowagen vom Typ 12 bzw. 12D (Trollino) von Ganz/Solaris bzw. Ganz/Škoda abgewickelt (Nr. 341-345, 371-386). Dazu kommt noch ein Ganz-MAZ 103T-2 (Nr. 346).

Eine Tageskarte für das Gesamtnetz ist an Automaten für 1000 HUF, eine 3-Tage-Karte für 2400 HUF erhältlich, allerdings gab es 2016 nur auf dem neuen Abschnitt der Linie 2 Fahrscheinautomaten!

MISKOLC

Miskolc (dt. *Mischkolz*) liegt im Nordosten Ungarns, rund 150 km von der Hauptstadt Budapest und etwa 80 km vom slowakischen Košice entfernt.

Die Straßenbahn (ungar. *villamos*) von Miskolc präsentiert sich heute als eine der modernsten in Ostmitteleuropa. Auch wenn noch ältere Tatra-Fahrzeuge als Reserve im Bestand sind, wird der alltägliche Verkehr mit neuen Niederflurfahrzeugen abgewickelt, alle Haltestellen haben entsprechende Bahnsteige (einige als Mittelbahnsteig) mit attraktiven Unterständen und es herrscht ein dichter Takt. Die Straßenbahn Miskolc

erinnert somit eher an eine moderne französische als an eine typische Tram des ehemaligen Ostblocks. Lediglich die Schleife zum Stahlwerk (Vasgyár) strahlt teilweise noch das Flair alter Zeiten aus. Die Anfang der 2000er Jahre aus Wien übernommenen E1+c3-Garnituren sind seit 2015 nicht mehr im Einsatz.

Die Linie 1 erschließt optimal die Ost-West-Achse von den Wohnblöcken im äußersten Westen von Diósgyőr über das Stadtzentrum bis zum Bahnhof im Osten. An der Haltestelle LAÉV (kisvasút) kann man zur *Lillafüredi Állami Erdei Vasút*, einer Schmalspurbahn mit 760 mm Spurweite, umsteigen. Diese hat jedoch für den Nahverkehr keine Bedeutung und dient vorwiegend touristischen Zwecken. Die etwa 100 m höher gelegene Großsiedlung Avas sowie die Universität (Egyetemváros) südlich des Stadtzentrums werden nicht, wie einst geplant, durch die Straßenbahn, sondern mit zahlreichen Buslinien angeschlossen. Eine 24-Stunden-Karte für die ganze Stadt Miskolc (inkl. Kurort Miskolctapolca) kostet 1600 HUF.

Das elektrische Straßenbahnzeitalter begann in Miskolc bereits 1897, als eine Linie zum fast 2 km vom Stadtzentrum entfernten Hauptbahnhof (Tiszai pályaudvar) eröffnet wurde. Endstation im Westen war vorerst am Szent Anna tér. Dazu kam noch im selben Jahr eine Nord-Süd-Linie vom Búza tér (heutiger Busbahnhof) zum Népkert (Volksgarten), die 1910 weiter nach Süden bis Hejőcsaba verlängert wurde. 1906 entstand eine zweite, anfangs eigenständige Ost-West-Strecke vom Szent Anna tér nach Diósgyőr mit einer Schleife zum Stahlwerk (Vasgyár), doch wenige Monate später wurden beide Abschnitte miteinander verknüpft. Von 1951 bis 1976 existierte noch ein 1,4 km langer Abzweig von Bulgárföld nach Tatárdomb, während die Nord-Süd-Strecke 1960 stillgelegt wurde.

Gleichzeitig mit der Erneuerung der Ost-West-Strecke wurde 2010/2011 eine 1,5 km lange Neubaustrecke von Diósgyőr városközpont bis zur heutigen Endschleife Felső-Majláth errichtet, welche am 16. Januar 2012 in Betrieb ging.

SZEGED

Szeged (dt. *Szegedin* bzw. *Segedin*) liegt im Süden Ungarns, rund 160 km südöstlich der Hauptstadt Budapest und unweit der serbischen und rumänischen Grenze.

Die elektrische **Straßenbahn** (ungar. *villamos*) von Szeged geht auf eine 1884 in Betrieb genommene Pferdebahn zurück. Die Elektrifizierung des nach und nach gewachsenen Netzes begann erst 1908 mit der Strecke vom Hauptbahnhof über das Stadtzentrum (bis 1927 über die Kárász utca) zum Bahnhof Rókus, die weitgehend der heutigen Linie 1 entsprach. Dazu kamen bald die Nordstrecke bis zum heutigen Deák Ferenc Gimnázium sowie der Südwestast bis Szalámigyár. Im selben Jahr erreichte die elektrische Tram entlang der Kálvária sugárút auch den Friedhof (Belvárosi temető) im Westen. Von 1909 bis 1919 überquerte die Straßenbahn die Theiß, um den Stadtteil Újszeged anzuschließen.

Ab 1927 führte eine Straßenbahnstrecke entlang des Theiß-Ufers (Felső Tisza-part bis Etelka sor) nach Osten, diese wurde jedoch 1977 im Zuge des Baus der zweiten Theiß-Brücke (Bertalan híd) stillgelegt.

1948/49 Tram kehrte die Tram als Linie 5 ab Széchenyi tér nach Újszeged zurück, doch 1969 erfolgte eine erneute Stilllegung, bis 1979 der Obus auf der Belvárosi híd den Verkehr übernahm.

Ab 1950 führte ab der heutigen Endstelle der Linie 3F eine rund 4 km lange Strecke weiter Richtung Westen ins dörfliche Kiskundorozsma, die bis 1977 von der Linie 7 ab Marx tér befahren wurde. Zwischen 1950 und 1966 gab es auch eine Linie 6 zum östlich des Hauptbahnhofs gelegenen Endpunkt Szeged-Átrakó der 1975 stillgelegten Kleinbahn nach Pusztamérges und Ásotthalom, nachdem diese von ihrer Endstelle an der Belvárosi híd hierhin zurückgezogen worden war.

Nachdem der Südwestast 1953 bis zur Endstelle Kecskés verlängert und im Norden 1941 Tarján erreicht worden war, erfolgte mehrere Jahrzehnte kein Netzausbau, da stattdessen in den Obus investiert wurde. Seit 2009-2011 die ältesten Abschnitte erneuert wurden, ist geplant, die Linie 1 ab Rókus als Tram-Train nach Hódmezővásárhely verkehren zu lassen und dort auf Neubaustrecken durch die Stadt zu führen. Ein wichtiger Netzzuwachs kam schließlich mit der 1,85 km langen Neubaustrecke entlang des Rókusi körút für die neue Linie 2, die am 3. März 2012 eröffnet wurde. Seither präsentiert sich die Straßenbahn von Szeged als größtenteils modernisierter Betrieb, wobei die Linie 2 mit neuen Niederflurwagen von Pesa betrieben wird, die übrigen Linien hingegen mit Tatra-Wagen. Eine Erneuerung des meist eingleisigen Asts nach Kecskés steht noch aus. Auffällig sind drei Endstellen in Form eines Gleisdreiecks, welche allerdings erst in jüngerer Vergangenheit für den Einsatz der gebrauchten Tatra-Wagen errichtet wurden.

Der **Obus**-Betrieb begann in Szeged 1979 zwischen Bartok tér und dem Kinderkrankenhaus (Gyermekkórház) in Újszeged. Nach und nach wurden die Wohngebiete im Norden und Osten ans Stadtzentrum angeschlossen (1981 Vértói út, 1983 Makkosház und 1985 Lugas utca). 1998 folgte ein Ast zum Busdepot an der Körtöltés utca. Seit 2004 wird die Strecke entlang der Bakay Nándor utca erneut durch Obusse bedient und seit 2010 ist die Uni-Klinik (Klinikák) über eine Schleife angebunden. 2011 wurde das Netz von Csillag tér bis Víztorony tér und zuletzt 2013 vom Berlini körút zum Csillag tér erweitert.

Der Obus-Fuhrpark ist sehr abwechslungsreich: neun Busse vom Typ 14Tr (T-7xx), 25 vom Typ 15 Tr (T-6xx), sechs vom Typ 21 Tr (T-8xx) und ein 22 Tr (T-650) von Škoda; ein B7 TR12/TV.EU (T-850) von Volvo; sechs Citaro O-530 TR12 von Mercedes (T-860-865); ein SZKT-ARC Tr187/TV.EU (T-660) sowie 13 Ikarus/Škoda Tr-187.2 (T-450-462).

Eine Tageskarte für das Gesamtnetz ist für 1040 HUF erhältlich, eine 3-Tage-Karte für 2600 HUF.

Erschienen 2017 - ISBN 978-3936573-48-0

Die U-Bahn- und Straßenbahnbetriebe in Budapest und Prag werden in Zukunft in eigenen Bänden behandelt.

2017 © Robert Schwandl

Alle Rechte vorbehalten – nur für den privaten Gebrauch!