

# Straßenbahn Würzburg

---

Die **Straßenbahn Würzburg** – umgangssprachlich „Straba“ (mit kurzem a der betonten ersten Silbe) genannt – wurde 1892 als erste Straßenbahnlinie Würzburgs zunächst als Pferdebahn eröffnet und 1899/1900 auf elektrischen Betrieb umgestellt. Nach zweimaliger Stilllegung und dem Systemstreit in den 1960er Jahren ist der Bestand der Straßenbahn mittlerweile gesichert. Sie bildet gemeinsam mit dem Omnibusverkehr das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Würzburg und wird von der *Würzburger Straßenbahn GmbH*, einem Tochterunternehmen der städtischen Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft betrieben. Das 19,7 Kilometer lange Streckennetz ist mit 750 Volt Gleichspannung elektrifiziert und nahezu komplett zweigleisig ausgebaut. Auf den fünf Linien werden jährlich knapp 20 Millionen Fahrgäste befördert.<sup>[1]</sup>

## Inhaltsverzeichnis

---

### Geschichte

- Die Anfänge: Der lange Weg zur Pferdebahn
- Die elektrische Straßenbahn
- Straßenbahn in der Zwischenkriegszeit
- Ausbau zur Stadtbahn

### Streckennetz

- Stammstrecke Hauptbahnhof – Sanderring
- Streckenast Hauptbahnhof – Grombühl
- Streckenast Juliuspromenade – Zellerau
- Streckenast Sanderring – Sanderau
- Streckenast Sanderring – Heidingsfeld
- Streckenast Heidingsfeld – Heuchelhof
- Streckenast Heuchelhof – Rottenbauer

### Betrieb

- Liniennetz
- Schnelllinien
- Fahrplanangebot

### Fahrzeuge

- Aktueller Fuhrpark
  - Typ GT-N
  - Typ GT-E
  - Typ GTW-D8
- Ehemaliger Fuhrpark
  - Straßenbahnzug Typ GT-H
- Zukünftiger Fuhrpark
  - Einrichtungsniederflurgelenktriebwagen

### Betriebshöfe

## Zukünftige Entwicklung

- Erweiterung des Streckennetzes
  - Grombühl
  - Frauenland und Hubland
  - Lindleinsmühle
- Umgestaltung des Bahnhofsareals
- Fernziel Regionalstadtbahn
- Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

## Galerie

## Literatur

## Weblinks

## Einzelnachweise

## Geschichte

### Die Anfänge: Der lange Weg zur Pferdebahn

Bereits im Jahre 1875 gab es in Würzburg erste Initiativen für den Bau einer Pferde-Straßenbahn, welche die Stadt jedoch aufgrund beengter Platzverhältnisse und mangelnden Bedarfs kategorisch ablehnte. Erst wenige Jahre zuvor waren die Befestigungsanlagen um die Stadt abgetragen worden, der Großteil der Bevölkerung lebte aber noch innerhalb der früheren Festungsanlagen und konnte somit die meisten innerstädtischen Ziele fußläufig erreichen. Zwölf Jahre später, im Jahre 1887 – inzwischen hatten seit 1872 viele Städte bereits eine Pferdebahn eingeführt – diskutierte man nochmals über den Aufbau eines schienengebundenen innerstädtischen Verkehrssystems. Die vom *Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs* ausgegangenen Bemühungen<sup>[2]</sup> waren von Erfolg gekrönt, um dem steigenden Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen und der Stadt Wachstumsimpulse zu geben, stimmte der Magistrat von Würzburg dem Bau zweier Pferdebahnlinien vom neuen Hauptbahnhof zum Bürgerbräu und in den südlichen Nachbarort Randersacker zu. Doch diese Planungen konnten vorerst nicht umgesetzt werden, da die Kosten für die Strecke nach Randersacker als zu hoch eingeschätzt wurden. Um dennoch die Pferdebahn nicht aufgeben zu müssen und das Risiko für die Stadt aber möglichst gering zu halten, wurde am 3. August 1891 die private *Würzburger Straßenbahn, Havestad, Contag & Cie* von der Stadt mit der Durchführung beauftragt.<sup>[3]</sup> Nun gewann das Projekt an Fahrt, zügig gingen die Bauarbeiten für die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Stadtteil Sanderau voran. Am 8. April 1892 wurde der 2,2 Kilometer lange Teilabschnitt

	<b>Straßenbahn Würzburg</b>
	
Straßenbahn auf der Löwenbrücke über den Main	
<b>Basisinformationen</b>	
<b>Staat</b>	<u>Deutschland</u>
<b>Stadt</b>	<u>Würzburg</u>
<b>Eröffnung</b>	8. April 1892
<b>Betreiber</b>	Würzburger Straßenbahn GmbH
<b>Verkehrsverbund</b>	<u>Verkehrsverbund Mainfranken</u>
<b>Infrastruktur</b>	
<b>Streckenlänge</b>	19,7 km
<b>Gleislänge</b>	42 km
<b>Spurweite</b>	1000 mm (Meterspur)
<b>Stromsystem</b>	750 V $\overline{\underline{=}}$ Oberleitung
<b>Haltestellen</b>	47
<b>Betriebshöfe</b>	2
<b>Betrieb</b>	
<b>Linien</b>	5
<b>Fahrzeuge</b>	41 (im Linienverkehr)
<b>Statistik</b>	
<b>Fahrgäste</b>	20 Millionen pro Jahr

Sanderau (Sanderrasen) – Dom (Domstraße) – Sandgasse (nach der Erweiterung 1899 Schönbornstraße genannt)<sup>[4]</sup> abgenommen und am darauffolgenden Tag für den planmäßigen Fahrgastverkehr freigegeben. Die komplette Strecke bis zum Bahnhof ging am 30. April 1892 in Betrieb und begeisterte den damaligen Bürgermeister, der daraufhin neue innerstädtische Strecken sowie Erweiterungen nach Heidingsfeld, Höchberg, Zell, Dürrbach und in den Gutenberger Wald ankündigte. Der große wirtschaftliche Erfolg der ersten Pferdebahnlinie ermöglichte den raschen Bau einer zweiten Verbindung vom Dom zum Friedhof, die am 20. Mai 1893 eröffnet wurde.

Beim Bau der ersten beiden Linien waren – bedingt durch das historische Straßengefüge, das hauptsächlich aus engen und verwinkelten Gassen bestand – extreme Herausforderungen durch die teilweise sehr engen Kurvenradien nötig geworden. Nachdem der Baumeister Balthasar Neumann das Stadtbild bereits im 17. Jahrhundert modifiziert hatte, begann Mitte des 19. Jahrhunderts eine schrittweise Veränderung des Straßenbildes und eine Anpassung an die Verkehrsbedürfnisse. So wurde neben der bereits beim Bahnhofsneubau angelegten Kaiserstraße ab 1896 die bisherige Sandgasse, in der nur ein Gleis hatte verlegt werden können, abgebrochen und mit der Schönbornstraße eine wesentlich breitere und repräsentative Einkaufsstraße angelegt. Somit war nun eine zentrale Achse vom neuen Bahnhof über die Kaiserstraße, Juliuspromenade und Schönbornstraße zum Marktplatz geschaffen worden, die in gesamter Länge von der Straßenbahn befahren wurde. Angesichts des weiterhin andauernden wirtschaftlichen Erfolgs wurden weitere Linien geplant, wie etwa ein Abzweig von der bestehenden ersten Linie in der Kaiserstraße über die Theater- und Ottostraße zum Sanderglaci. Doch dieses Projekt wurde ebenso wenig in die Tat umgesetzt wie der Bau einer dampfbetriebenen Linie in den Gutenberger Wald.



## Die elektrische Straßenbahn

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts war die Pferdebahn in vielen Städten bereits durch eine in Betrieb und Unterhalt günstigere elektrische Straßenbahn ersetzt worden. So fasste auch Würzburg eine baldige Elektrifizierung des Netzes bis zur Jahrhundertwende sowie dessen Ausbau ins Auge. Nach der Inbetriebnahme des Elektrizitätswerkes am 1. April 1899 stand diesem Vorhaben von technischer Seite her nichts mehr im Wege. Am 10. Juli 1899 wurde schließlich die *Würzburger Straßenbahn AG* gegründet, die die Anlagen der Pferdebahn übernahm. Die Durchführung des Betriebs oblag der *Elektrizitätsgesellschaft vorm. Schuckert & Cie* aus Nürnberg, die Gründerin der Gesellschaft war und 75 Prozent der Aktien besaß. Sie war 1897 vom Magistrat beauftragt worden, das Elektrizitätswerk zu errichten und konnte somit günstig Strom beschaffen. Wie bereits zur Zeit der Pferdebahn wurden umfangreiche Netzerweiterungen geplant, man einigte sich jedoch auf wenige bedeutende Strecken. So wurde einerseits der Bau einer Linie in die Zellerau vorangetrieben, die erste elektrische Straßenbahn führte allerdings vom Hauptbahnhof über Kaiser- und Theaterstraße sowie den Residenzplatz, umrundete das Glacis und endete an der Sanderglacistraße. Nachdem nun der erste Schritt des Systemwechsels vollzogen war, konnte die Elektrifizierung der Pferdebahnstrecken und die zurückgestellte Zellerauer Linie weiterverfolgt werden.

Der erste Teilabschnitt zwischen der Innenstadt und der Wörthstraße im Ostteil der Zellerau wurde am 4. September 1900 eröffnet, am 5. September war die Strecke Hauptbahnhof – Sanderau elektrifiziert bis schließlich das Zeitalter der Pferdebahn am 7. September endete. Der Ausbau der Straßenbahn wurde

daraufhin weiter vorangetrieben. Am 6. November 1900 wurde die Zellerauer Linie von ihrem bisherigen Endpunkt an der Wörthstraße nach Oberzell verlängert und überwand damit erstmals die Würzburger Stadtgrenze. Am 8. Juni 1901 wurde die Strecke von der Sanderstraße zur Hofmann'schen Scheune im Steinbachtal eröffnet, die am 29. März 1902 mit der Verlängerung zum Waldhaus vollendet werden konnte. Diese vornehmlich dem Ausflugsverkehr dienende Strecke führte durch die noch relativ dünn besiedelten Gebiete entlang der Mergentheimer Straße sowie im Steinbachtal und berührte erstmals den Boden der damals eigenständigen Stadt Heidingsfeld. Am 6. Oktober 1909 erhielt der Stadtteil Grombühl, ein Ende des 19. Jahrhunderts entstandenes Viertel für Eisenbahnbedienstete, seinen Straßenbahnanschluss. Zur Verbindung mit dem bestehenden Netz wurde eine neue Spange durch die Ludwigstraße gebaut, die die Strecke durch die Semmelstraße und zum Friedhof ersetzte. Damit hatte der Ausbau vorerst seinen Abschluss gefunden und die Würzburger Straßenbahn verfügte im Jahre 1909 über ein Meterspurnetz mit einer Ost-West- sowie zwei Nord-Süd-Linien, das gegenüber der Pferdebahnzeit von 4,6 auf 14,1 Kilometer angewachsen war. Die Stadt hatte damals bereits über 80.000 Einwohner.

Der anfänglich überragende wirtschaftliche Erfolg der Pferde- und später der Straßenbahn hatte allerdings nicht angehalten. Schuld daran waren unter anderem die zwar im Ausflugsverkehr beliebten, aber ansonsten nicht stark frequentierten Überlandstrecken nach Oberzell und ins Steinbachtal, an deren Bedienung die Straßenbahn jedoch ebenso gebunden war wie an die vertraglich festgelegten Fahrpreise. Zur wirtschaftlichen Stabilität trug dagegen vor allem die Ost-West-Linie zwischen Zellerau und Grombühl bei. Nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs konnte zwar zunächst eine Fahrgaststeigerung erreicht werden, die Auswirkungen des Kriegs schlugen sich auch auf den Straßenbahnbetrieb nieder. Die Kohleknappheit verhinderte eine zuverlässige Stromlieferung, der Verkehr musste reduziert und teilweise vorübergehend eingestellt werden. Im Jahre 1919 wurden an verschiedenen Stellen die Gleisanlagen demontiert und als Alteisen verkauft.

Die drastisch angestiegene Inflation und der immer stärkere Ausmaße annehmende Kohlenmangel führten zur Einstellung des Betriebs am 20. April 1920. Weil die Stadt als Vertragspartner darauf drängte, die Fahrten wieder aufzunehmen, kam es zu gerichtlichen Auseinandersetzungen und einem Vergleich. Am Ende wurde der Bau-, Betriebs- und Pachtvertrag aufgelöst, die Stadt erhielt sämtliche Gleis- und Oberleitungsanlagen, während der Wagenpark sowie der Betriebshof und andere Gebäude an die Baldam-Werke, eine Tochtergesellschaft der Siemens-Schuckert-Werke, fielen.

## **Straßenbahn in der Zwischenkriegszeit**

Die Jahre nach 1920 verbrachte Würzburg zunächst ohne ein öffentliches Nahverkehrssystem. Die Stadtverwaltung verfolgte jedoch weiterhin das Ziel, den Straßenbahnverkehr nach Möglichkeit wieder zu beleben und sich dem allgemeinen deutschen Trend des Niedergangs der Straßenbahnen zu widersetzen. Zwischen den beiden bisherigen Partnern kam aber keine neue vertragliche Vereinbarung über eine Fortführung des Straßenbahnbetriebs mehr zustande. Dies führte zur Gründung der *Neuen Würzburger Straßenbahnen GmbH* am 5. Juni 1924, an der die Stadt Würzburg 60 Prozent und die *Bayerische AG für Energiewirtschaft* 40 Prozent der Geschäftsanteile hielt. Die der Stadt 1920 übertragenen Gleis- und Oberleitungsanlagen konnten durch deren mehrheitliche Beteiligung in das neue Unternehmen eingebracht werden, die weiteren Betriebsanlagen sowie der Fahrzeugpark musste den Baldam-Werken abgekauft werden. Am 18. September 1924 nahm die *Neue Würzburger Straßenbahn GmbH* den Betrieb mit der Straßenbahnlinie 1 Hauptbahnhof – Dom – Sanderau auf. Für die nahezu durchgehend auf zwei Gleise erweiterte Strecke verwendete man unter anderem noch verwertbare Schienen der nicht mehr bedienten Strecken.

In nordöstlicher Richtung wurde die Linie daraufhin in den Stadtteil Grombühl verlängert und konnte dabei teilweise die noch vorhandenen Gleisanlagen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg nutzen. Zur Verknüpfung mit dem bestehenden Netz wurde die frühere Strecke durch die Ludwigsstraße zugunsten einer Neubaustrecke entlang des Haugerrings aufgegeben. Der Grombühler Streckenast bediente nun zwar den

westlichen Teil des Viertels, der Luitpoldkrankenhaus aufkommensstarke östliche Teil blieb aus finanziellen Gründen zunächst ohne Straßenbahnanschluss. Erst die private Spende des in die Vereinigten Staaten von Amerika emigrierten Augenarztes Josef Schneider konnte die Strecke zu ihrem geplanten Endpunkt verlängert und am 20. Januar 1926 eröffnet werden. Ansonsten beschränkte sich die *Neue Würzburger Straßenbahn GmbH* in den ersten Betriebsjahren hauptsächlich darauf, Verbesserungen an der bestehenden Infrastruktur vorzunehmen, wie etwa den zweigleisigen und begradigten Ausbau der Strecke in die Sanderau sowie Gleiserneuerungen in der Innenstadt. Nachdem die einzige Linie ihre Maximallänge erreicht hatte, reiften die Pläne zur Einführung einer zweiten Linie in die Zellerau. Sie wurde nach rund viermonatiger Bauzeit am 25. Mai 1927 eröffnet, schloss an der Juliuspromenade an die Linie 1 an und führte von dort über den Alten Kranen, die Luitpoldbrücke sowie Wörthstraße und Frankfurter Straße zum Bürgerbräu. Im Jahre 1929 begann der Bau einer Straßenbahnlinie vom Sanderring nach Heidingsfeld, zu dem sich die Stadt Würzburg 1928 im Vertrag zur Eingemeindung Heidingsfelds verpflichtet hatte. Am 3. August 1929 wurde zunächst der Teilabschnitt Sanderring – Zollhaus Steinbachtal eröffnet, am 17. Dezember 1929 folgte das Reststück bis nach Heidingsfeld.

In diesem Umfang bestand das Liniennetz bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges 1945. An Fahrzeugen standen 1939 zur Verfügung: 24 Triebwagen, 10 Beiwagen und 5 Spezialwagen.

## Ausbau zur Stadtbahn

In den 1990er Jahren wurde die klassische Würzburger Straßenbahn Schritt für Schritt zu einem modernen Verkehrssystem ausgebaut. Neben der Beschaffung neuartiger Niederflurfahrzeuge beinhaltete dies die Modernisierung der Gleistrassen und des Fahrwegs. Dem Grundsatz des neu aufkommenden Stadtbahn-Trends folgend wurden in Würzburg die Strecken beseitigt, wo Straßenbahnzüge und Autos sich eine Spur teilten, und stattdessen – wenn platztechnisch möglich – ein gesonderter Gleiskorpus geschaffen. Man erhoffte sich von diesen sehr kostenintensiven Baumaßnahmen eine Beschleunigung der Fahrtgeschwindigkeit und eine Steigerung der Fahrgastzahlen. Durch die Einbettung der Schienen in Rasenflächen konnte zudem das Stadtbild an einigen Stellen verschönert und die Straßenbahnstrecken besser in bestehende Grünbereiche eingegliedert werden.



Kranenkai im Jahr 1980: Heute erklimmt die Straßenbahn auf einem Rasengleiskörper die Zufahrt zur Friedensbrücke (rechter Bildrand).



Blick vom Barbarossaplatz in die Juliuspromenade, vor dem Umbau zur Fußgängerzone: Die heute an diesem Ort befindliche zentrale Haltestelle des Netzes ist 1979 noch nicht angelegt.

In der Frankfurter Straße im Stadtteil Zellerau und in der Virchowstraße in Grombühl wurden in den 1990er Jahren getrennte Gleiskörper für die Straßenbahn eingerichtet.

Die aufwendigste Maßnahme dieser Art stellte jedoch die ab 1998 erfolgte Verbreiterung der Friedensbrücke dar. Die auf der Brücke oftmals im Stau steckenden Straßenbahnen konnten fortan auf einem getrennten Gleiskörper über den Main geführt werden. Gleichzeitig wurde im angrenzenden Kranenkai ein Rasengleisabschnitt in Betrieb genommen. In der oberen Juliuspromenade entstand in Verbindung mit der Einrichtung einer Fußgängerzone etwa zeitgleich eine neue zentrale Umsteigehaltestelle, welche fortan die Haltestellen *Barbarossa-* und *Dominikanerplatz* ersetzte.

Heute sind bis auf den Innenstadtabschnitt und einen Teil des Streckenastes in den Stadtteil Sanderau sowie der Häuserblockschleife in Grombühl alle Strecken weitgehend auf

„Stadtbahnstandard“.

Ein weiterer Bestandteil war die barrierefreie Ausstattung der Haltestellen. Da die neuen Straßenbahnfahrzeuge mit ihren niederflurigen Einstiegen bereits gute Voraussetzungen für gehbehinderte Fahrgäste bieten, sollte durch die Anhebung der Bahnsteigkanten eine komplette Barrierefreiheit möglich werden. Seit Anfang 2006 werden immer mehr Haltestellen der Straßenbahn mit Anzeigetafeln für die Dynamische Fahrgastinformation ausgerüstet.<sup>[5]</sup>

## Streckennetz



Straßenbahnwagen 212 an der Haltestelle *Rathaus*. Im Hintergrund der Würzburger Dom.

Die Stammstrecke des Würzburger Straßenbahnnetzes ist der Abschnitt Hauptbahnhof – Sanderring, der von allen Linien – zumindest teilweise – befahren wird. Er beginnt am Hauptbahnhof und führt dann über die Haltestellen Juliuspromenade, Dom, Rathaus und Neubaustraße zur Umsteigestation Sanderring, durchquert also die gesamte Altstadt. Da die Strecke größtenteils durch Fußgängerzonen führt, sind die Gleise durchgehend als Rillenschienen in das Pflaster eingelassen. Auf der Fahrt durch die Altstadt bekommt man eine Vielzahl von Würzburger Sehenswürdigkeiten zu Gesicht, wie das Juliuspital, den Marktplatz mit Falkenhaus und Marienkapelle, das Neumünster und den Dom St. Kilian sowie das Rathaus am Grafeneckart.

Bei der Umgestaltung der Juliuspromenade, die im März 1998 begann, wurden die bis dahin bedienten Haltestellen Barbarosaplatz und Dominikanerplatz zu einer zentralen Umsteigehaltestelle Juliuspromenade mit mehreren Bahnsteigabschnitten für die verschiedenen Linien zusammengefasst. Großer Wert wurde auf die barrierefreie Ausstattung gelegt, dank der es nun möglich ist, nahezu ebenerdig in die niederflurigen Straßenbahnzüge einzusteigen.

Im Herbst 2006 machte ein Würzburger Stadtrat den Vorschlag, im Rahmen der geplanten Errichtung des Einkaufszentrums „Würzburg Arcaden“ am Hauptbahnhof, eine kostenlose City-Tram einzuführen, d. h. auf dem Stammstreckenabschnitt kein Fahrgeld mehr zu verlangen. Der Vorschlag wurde im Stadtrat mit

Das Streckennetz der Würzburger Straßenbahn ist rund 42 Kilometer lang und bis auf die acht Wendeschleifen und die Strecke durch den Altort Heidingsfeld durchgehend zweispurig ausgebaut. Im Regelverkehr werden 47 Haltestellen bedient, von denen der größte Teil bereits in beide Richtungen barrierefrei ausgebaut ist.

### Stammstrecke Hauptbahnhof – Sanderring



knapper Mehrheit abgelehnt, abgesehen davon wurde das umstrittene Arcaden-Projekt im Dezember 2006 im Rahmen eines Bürgerentscheids abgelehnt.

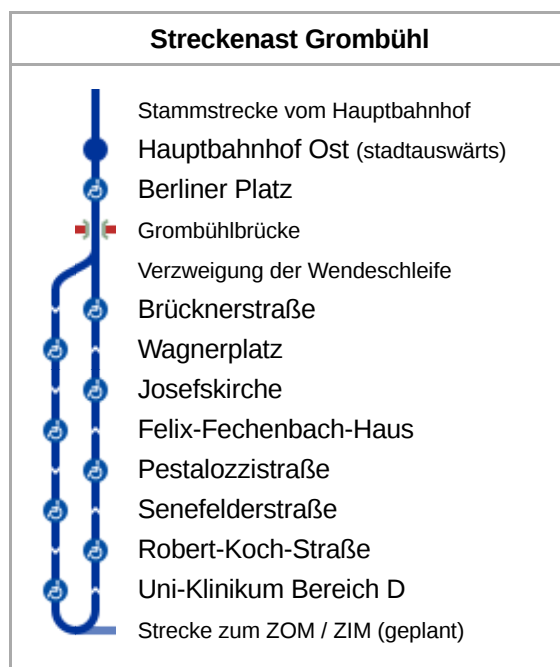
Die Wendeschleife auf dem Bahnhofsvorplatz umrundet den Killiansbrunnen und wird gegen den Uhrzeigersinn befahren. Von Süden her kommen die Züge aus der Innenstadt in die Schleife eingefahren. Am südöstlichen Rand des Platzes befindet sich der Gleisanschluss von und nach Grombühl. Hier liegt die provisorische Haltestelle *Hauptbahnhof Ost*. Sie ist bereits außerhalb der Wendeschleife gelegen und kann nur in Fahrtrichtung Grombühl genutzt werden. Im Norden des Platzes, auf Höhe des Bahnhofseingangs befindet sich ein zweigleisiger Gleisabschnitt, an dem Zugüberholungen stattfinden können. Die Haltestelle *Hauptbahnhof West* liegt am westlichen Rande des Platzes und befindet sich noch im Verlauf der Wendeschleife.

Montags bis freitags wechseln aufgrund der Umlaufverknüpfung die aus der Zellerau kommenden Straßenbahnen der Linie 2 an der Haltestelle *Hauptbahnhof West* über auf die Linie 3 in Richtung Heuchelhof. Vom Heuchelhof zurückkehrende Bahnen fahren nach einem kurzen Aufenthalt am Hauptbahnhof dann als Linie 2 zurück in die Zellerau.

## Streckenast Hauptbahnhof – Grombühl

Der Streckenast nach Grombühl ist der einzige, der sich nördlich der Innenstadt befindet. Er beginnt am Hauptbahnhof, wo für die Züge in Fahrtrichtung Grombühl eine provisorische Haltestelle *Hauptbahnhof Ost* eingerichtet ist, während die Fahrten in der Gegenrichtung die Station *Hauptbahnhof West* befahren. Vom Bahnhofsvorplatz führen die Gleise zunächst in Parallellage zum Haugerring Richtung *Berliner Platz*. Hinter der Haltestelle zweigt die Strecke im eigenen Gleisbett auf die Grombühlbrücke ab und überquert somit die Ostausfahrt des Hauptbahnhofes.

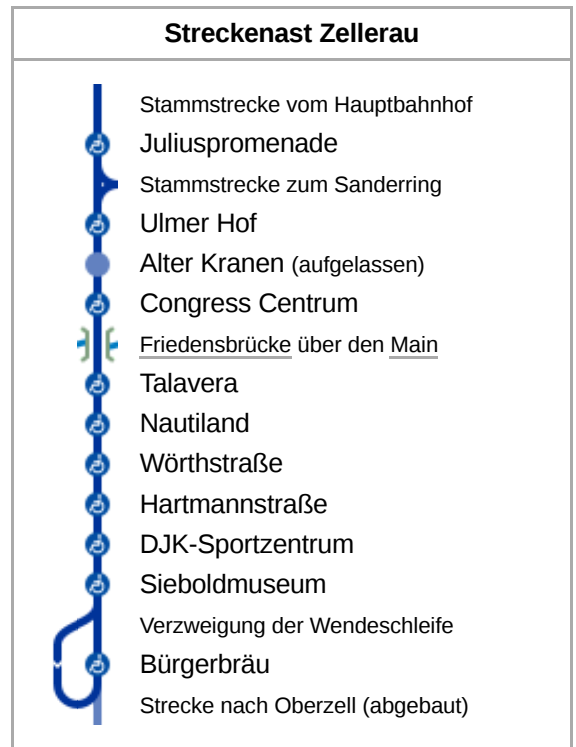
Nach Verlassen der Brücke beginnt eine große, einspurige Blockschleife. Auf der tiefer gelegenen Petrinistraße führt die Strecke nach Osten und bedient dabei die Haltestellen *Wagnerplatz*, *Felix-Fechenbach-Haus* und *Senefelderstraße*. Nach der Haltestelle *Uni-Klinikum Bereich D* wendet die Strecke um 180 Grad und führt auf der etwas nördlicher und höher gelegenen Robert-Koch-Straße zurück, wo die gleichnamige Station mit der Zusatzbezeichnung *Uni-Klinikum Bereich B/C* liegt. Hier soll ab 2016 die Erweiterung zum Zentrum für Operative bzw. Innere Medizin anschließen. An der Haltestelle *Pestalozzistraße / Uni-Klinikum Bereich A* legen die Straßenbahnen jeweils eine längere Pause ein und wechseln im Regelfall von Linie 1 auf 5 oder umgekehrt. Hier bestehen unter anderem Umsteigemöglichkeiten zu den Buslinien 13 und 24. Nach einem Halt an der *Josefskirche* in der Matterstockstraße führt die Strecke über die *Brücknerstraße* wieder hinab zur Grombühlbrücke.



## Streckenast Juliuspromenade – Zellerau

Der Streckenast in den Stadtteil Zellerau zweigt westlich der Haltestelle *Juliuspromenade* von der Stammstrecke ab und gelangt – bereits auf eigener Fahrbahntrasse – über die Haltestelle *Ulmer Hof* an das Mainufer. Auf Höhe des *Alten Kranen* beginnt ein Rasengleisabschnitt, der vorerst parallel zum Kranenkai verläuft. Zwischen den Haltestellen Congress Centrum und Talavera überquert die Strecke den Main auf der Friedensbrücke, die seit ihrem Ausbau Ende der neunziger Jahre zwei getrennte Trassen für den Auto- und

Straßenbahnverkehr vorhält. Am westlichen Brückenkopf wird die Dreikronenstraße an einer Ampelkreuzung überquert, in deren direkten Anschluss sich die Haltestelle *Talavera* befindet, die mit zwei in unmittelbarer Nähe liegenden, großen Parkplätzen als Park-and-Ride-Station fungiert. Im weiteren Verlauf des begrünten Abschnitts folgt die Haltestelle *Nautiland* (ehemals *Neunerplatz*<sup>[6]</sup>). Mit dem Erreichen der Station *Wörthstraße* verlässt die Strecke dann das Rasengleis und biegt in die Frankfurter Straße ein, die sie dann bis zu ihrem Endpunkt befährt. Bis zur *Hartmannstraße* fahren die Züge teilweise noch im Mischverkehr mit Autos, dann beginnt wieder eine eigene Trasse in der Straßenmitte, für die man die ehemals vierspurige Frankfurter Straße beim Stadtbahnausbau auf zwei Fahrspuren reduziert hatte. Es folgen die Stationen *DJK-Sportzentrum* (ehemals *Schorkstraße*) und *Sieboldmuseum*. Kurz vor der Endhaltestelle *Bürgerbräu* (ehemals *Mainaustraße*<sup>[7]</sup>) verlässt die stadtauswärts führende Strecke die Frankfurter Straße um mittels einer kleinen Blockumfahrung auf eigenem Gleiskörper den Straßenbahnfahrzeugen das Wenden zu ermöglichen. Bevor die Trasse in Mittellage der Frankfurter Straße zurück zur Gabelung gelangt wird die Endhaltestelle am Rand der Fahrbahn unweit der Kreuzung Frankfurter Straße und Mainaustraße erreicht, wo Umsteigemöglichkeiten zur Buslinie 22 Richtung Zell am Main und Margetshöchheim bestehen. Die Reste der früheren Weiterführung der Straßenbahnstrecke nach Oberzell wurden bei Umbauarbeiten im Herbst 2006 entfernt.

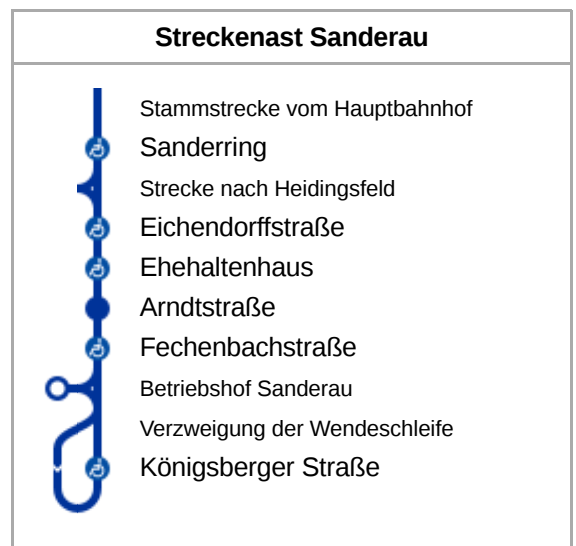


## Streckenast Sanderring – Sanderau



Ein Straßenbahnzug vom Typ GT-N bei der Einfahrt in die Wendeschleife Sanderau.

Die Sanderauer Strecke beginnt an der Umsteigestation *Sanderring*. Unmittelbar nach der Haltestelle wird die gleichnamige Straße überquert, ein kurzer Abschnitt des Ringparks durchfahren und die Sanderglaxisstraße gekreuzt, bevor die Strecke auf eigener Fahrbahn durch die Virchowstraße zur Haltestelle *Eichendorffstraße* führt. Von dort aus geht es weiter zum *Ehehaltenhaus*, wo die Straßenbahnlinie in die Friedrich-Spee-Straße einbiegt und wegen Platzmangels auf Rillenschienen weiterfährt, die in den Fahrbahnboden eingelassen sind. Da der überregionale Autoverkehr durch die parallel verlaufende Randersackerer Straße führt, fährt hauptsächlich nur der Anliegerverkehr im Mischbetrieb mit der Straßenbahn. An der Kreuzung mit der *Arndtstraße* befindet sich eine weitere Station, die im Straßenbereich gelegen und vorerst nur stadteinwärts behindertengerecht ausgebaut ist. Die Haltestelle *Fechenbachstraße* liegt ebenfalls im Straßenraum und





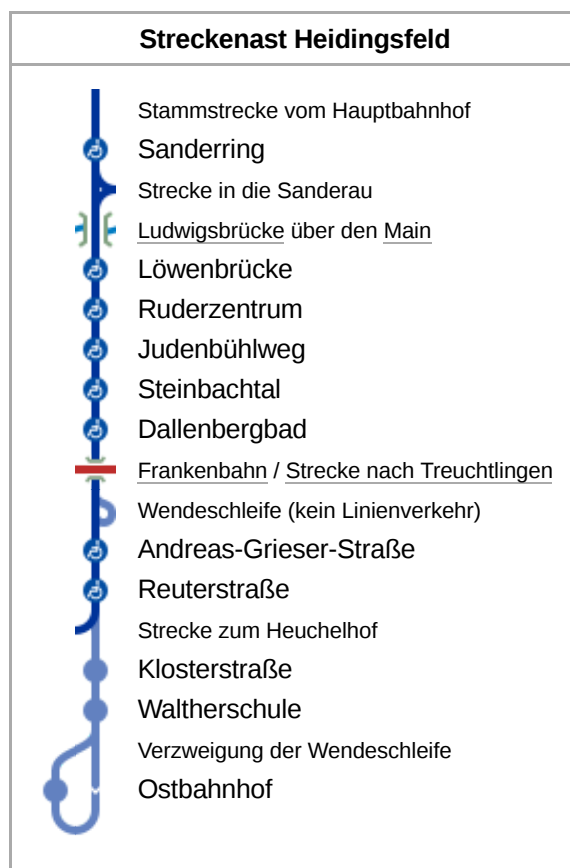
befindet sich unmittelbar vor einem der beiden Betriebshöfe der Würzburger Straßenbahn. Nach dem Passieren der Zufahrtsweichen zum Betriebshof verschwenkt die stadtauswärts führende Trasse auf ein eigenes Gleisbett am Straßenrand, während die stadteinwärts führenden Gleise weiterhin auf der Friedrich-Spee-Straße liegen. An der Kreuzung mit der *Königsberger Straße* befindet sich schließlich die gleichnamige Endhaltestelle mit Wendeschleife. Im Mittelbereich der Schleife ist ein Parkplatz angelegt. An der Straßenbahndaltestelle bestehen Umsteigemöglichkeiten zur Buslinie 34 in Richtung Heidingsfeld und Richtung Frauenland, Gerbrunn und Lengfeld.

Da die Linien 1 und 4 unter der Woche umlaufverknüpft sind, findet in der Schleife Sanderau im regulären Linienverkehr der Wechsel zwischen den Linien 1 und 4 statt. Fahrzeuge, die als Linie 1 aus Grombühl kommen, wechseln an der *Königsberger Straße* über zur Linie 4 und fahren in die Zellerau weiter. Straßenbahnen, die als Linie 4 aus der Zellerau zurückkehren, wechseln dann in der Sanderau wieder über zur Linie 1 und fahren nach Grombühl zurück.

## Streckenast Sanderring – Heidingsfeld

Der Heidingsfelder Streckenast begann ebenfalls am *Sanderring*, überquerte jedoch unmittelbar danach den Main über die Ludwigsbrücke (im Volksmund Löwenbrücke genannt), die im Gegensatz zur Friedensbrücke keine separaten Straßenbahngleise besitzt. Zwischen den Haltestellen *Löwenbrücke* und *Ruderzentrum* (ehemals *Haus des Sports*) beginnt ein parallel zur Mergentheimer Straße verlaufender Rasengleisabschnitt, der über die Haltestellen *Judenbühlweg* und *Steinbachtal* zur Haltestelle *Dallenbergbad* führt. Hinter der Haltestelle schließt sich eine eingeleisige Wendeschleife an, die im Regelbetrieb der hier verkehrenden Linien 3 und 5 nicht verwendet wird. Die Gleise nach Heidingsfeld liegen ab der Unterquerung der Konrad-Adenauer-Brücke in der Fahrbahnmitte und sind als konventionelle Eisenbahngleise ausgeführt. Nach der Haltestelle *Andreas-Grieser-Straße* folgt die zweigleisige Umsteigestation *Reuterstraße*, an der die Buslinien 16, 31, 33 und 34 halten. Bis Juli 2014 waren drei Gleise in Betrieb. Ab Anfang August wurde die Haltestelle Reuterstraße komplett umgebaut und ist seither komplett barrierefrei ausgebaut.

Die Fortführung der Straßenbahnstrecke in die Heidingsfelder Innenstadt wurde im Juni 2001 für den Planverkehr stillgelegt. Sie führte ab der Haltestelle Reuterstraße vorerst auf der Wenzelstraße eingeleisig in Straßenmittellage durch den Altort von Heidingsfeld. Über die *Klosterstraße* mit gleichnamiger Haltestelle gelangte man zur Haltestelle *Waltherschule* (an der Winterhäuser Straße 1). Ab hier verlief die Strecke eingeleisig in einer großen Blockschleife um eine Grünanlage herum. Über die zunächst am rechten Straßenrand der Kirchhofstraße liegenden Schienen kam man zur ehemaligen Endstation gegenüber dem *Ostbahnhof*, die in einem eigenen Gleisbett lag. Der folgende Streckenabschnitt zurück zur Gabelung an der *Waltherschule* verlief im Straßenraum der schmalen Straße Am Ostbahnhof. Ab hier ging es dann wieder zurück in Richtung Stadt. Entgegen der meisten Würzburger Wendeschleifen wurde die Blockumfahrung in Heidingsfeld mit dem Uhrzeigersinn befahren, sodass die Züge nach Verlassen der Station Ostbahnhof im Straßenraum einer Einbahnstraße verkehren konnten. Die Strecke durch den Altort wird heute im Linienverkehr von der Omnibuslinie 16 bedient. Im



Regelbetrieb wurde sie letztmals 2006 bei Gleisbauarbeiten zwischen den Haltestellen *Reuterstraße* und *Klingenstraße* von der Linie 5 zum Wenden befahren. Außerdem befuhr der mietbare „Schoppenexpress“ regelmäßig den kompletten Heidingsfelder Streckenast.

Am 19. Juli 2013 wurde die Strecke nach Heidingsfeld im Rahmen einer öffentlichen Sonderfahrt ein letztes Mal befahren und anschließend endgültig eingestellt.<sup>[8]</sup> Mittlerweile (Stand 2015) wurde ein Teil der Gleise auf Höhe des Rathauses und nahe der Haltestelle *Reuterstraße* entfernt. Somit ist die Strecke nicht mehr befahrbar. Im Zuge der geplanten Reaktivierung des Bahnhofes Heidingsfeld-Ost wird das Entfernen der Gleise jedoch heftig kritisiert.<sup>[9]</sup>

## Streckenast Heidingsfeld – Heuchelhof

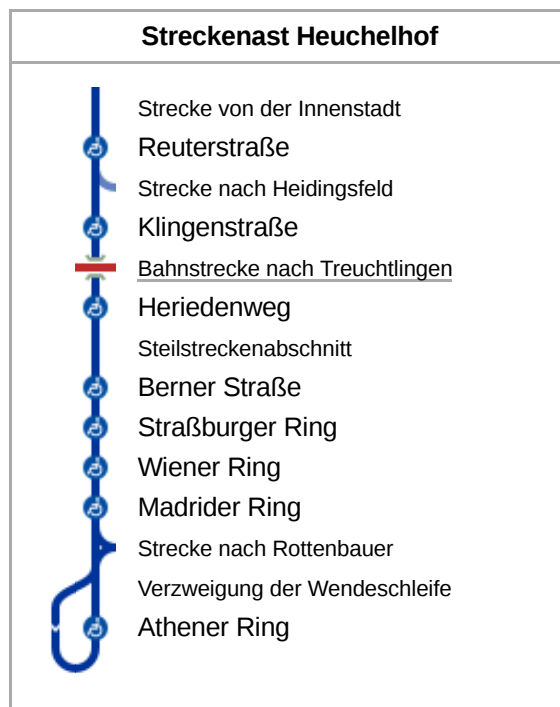
Die Strecke in den Stadtteil Heuchelhof wurde 1989 in Betrieb genommen. Sie beginnt mit der Abzweigung vom Heidingsfelder Streckenast und durchquert danach einen Rasengleisabschnitt am Rand der *Reuterstraße*. An der Kreuzung mit der *Andreas-Grieser-Straße* wechselt sie dann wieder in die Eisenbahnbauweise mit Schwellen. Es folgen die Haltestellen *Klingenstraße* und *Heriedenweg* in Straßenmittellage auf der *Stuttgarter Straße*. Am Heidingsfelder Ortsrand zweigt die Strecke dann nach links in die zweispurige *Heuchelhofstraße* ab. Hier beginnt die 9,1 Prozent steile Strecke auf den Heuchelhofberg, an deren Ende der gleichnamige Stadtteil beginnt. Zuvor wird noch die Autobahnbrücke der A3 unterquert. Auf Höhe der ersten Bebauung beginnt wieder ein begrünter Streckenabschnitt. Die Stationen *Berner Straße* und *Straßburger Ring* sind noch in Straßenmittellage angelegt. Zum leichteren Überqueren der *Heuchelhofstraße* existiert an der *Berner Straße* eine Fußgängerampel und am *Straßburger Ring* eine Fußgängerbrücke, die beide Straßenbahnsteige mit den Wohngebieten jenseits der Fahrbahn sicher verbindet. Hinter

der Haltestelle wechselt die Bahn auf ein Rasengleis an der rechten Fahrbahnseite, in deren Verlauf die Haltepunkte *Wiener Ring* und *Madri der Ring* angelegt sind. Während die Strecke nach *Rottenbauer* und zum Betriebshof Heuchelhof nun links abzweigt, führt der Rasengleisabschnitt noch einige Meter weiter zur Wendeschleife am *Athener Ring*, die im Normalbetrieb die Endhaltestelle der Linie 3 ist.

## Streckenast Heuchelhof – Rottenbauer

Der Erweiterung vom Heuchelhof nach *Rottenbauer* wurde 1997 fertiggestellt und ist damit die historisch jüngste Straßenbahnstrecke im Netz der WSB. Sie beginnt mit der Gleiskreuzung zwischen *Madri der Ring* und *Athener Ring*. Hier wird die *Heuchelhofstraße* überquert und in einem Geländeeinschnitt geht es zur *Stauffenbergstraße*, vorbei am neuen Betriebshof der *Würzburger Straßenbahn*. Parallel zur Straße führt die Trasse durch das Gewerbegebiet Heuchelhof, das von der Haltestelle *Max-Mengeringhausen-Straße* erschlossen wird. Auf freier Strecke geht es dann weiter nach *Rottenbauer*. Für das Neubaugebiet im Norden des Ortes wurde die Haltestelle *Brombergweg* eingerichtet, danach folgt die Endstelle *Rottenbauer* mit Wendeschleife für die seit dem 30. November 1989 bestehende und 1997 vom Heuchelhof bis nach *Rottenbauer* verlängerte<sup>[10]</sup> Linie 5.

## Betrieb



## Liniennetz

Über folgende zwei Hauptlinien (täglich), 3 Nebenlinien (Mo-Fr) und 2 Schnelllinien (an Schultagen) verfügt die Würzburger Straßenbahn GmbH (Stand: Dezember 2012):

Linie	Streckenverlauf	Fahrtzeit	Länge*
1	Grombühl Uni-Kliniken – Hauptbahnhof  – Juliuspromenade – Stadtmitte – Sanderring – Sanderau (Verkehrt nicht am Wochenende)	31 min.	10,4 km
2	Hauptbahnhof  – Juliuspromenade – Wörthstraße – Zellerau (Verkehrt nicht am Wochenende)	14 min.	8,0 km
3	Hauptbahnhof  – Juliuspromenade – Stadtmitte – Sanderring – Steinbachtal – Heidingsfeld – Heuchelhof (Verkehrt nicht am Wochenende)	32 min.	19,3 km
4	Sanderau – Sanderring – Stadtmitte (– Juliuspromenade – Hauptbahnhof  – Juliuspromenade) – Wörthstraße – Zellerau (Abends und am Wochenende über Hauptbahnhof)	25 min.**	12,6 km **
5	Grombühl Uni-Kliniken – Hauptbahnhof  – Juliuspromenade – Stadtmitte – Sanderring – Steinbachtal – Heidingsfeld – Heuchelhof – Rottenbauer	42 min.	26,2 km
504	Rottenbauer – Heuchelhof – Heidingsfeld (nur Halt an der Reuterstraße) – Steinbachtal (kein Halt) – Sanderring – Stadtmitte – Wörthstraße – Zellerau (nur an Schultagen)	32 min	***
505	Rottenbauer – Heuchelhof – Heidingsfeld (nur Halt an der Reuterstraße) – Steinbachtal (kein Halt) – Sanderring – Stadtmitte – Hauptbahnhof  (nur an Schultagen)	35 min	***

\* Die Angabe bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen, d. h. einen kompletten Linienumlauf \*\* Ohne Schleife über den Hauptbahnhof \*\*\* Da es keinen fahrplanmäßigen Linienumlauf gibt, kann hierfür auch keine Strecke angegeben werden.

## Schnelllinien

Im morgendlichen Berufs- und Schülerverkehr ergänzen die beiden Schnelllinien 504 und 505 das Angebot, die bis zur Einführung von Matrixanzeigen mit einer roten Liniennummer gekennzeichnet waren. Sie verkehren von Rottenbauer zum Hauptbahnhof beziehungsweise in die Zellerau und halten zwischen der



Berner Straße und dem Sanderring nur an der Umsteigestation Reuterstraße. Wegen des großen Andrangs wurden nach der Auslieferung der neuen GT-N-Triebwagen die Schnelllinien zunächst in Doppeltraktion gefahren. Mittlerweile wird von dieser Möglichkeit allerdings im Planverkehr kein Gebrauch mehr gemacht. Deshalb sind die Schnelllinien fast immer überfüllt. Insgesamt werden (an Schultagen) auf der Linie 504 zwei Fahrten und auf der Linie 505 fünf Fahrten angeboten.

## Fahrplanangebot

Die Linien 1–5 verkehren unter der Woche bis 9 Uhr im 12-Minuten-Takt, ab 9 Uhr im 15-Minuten-Takt, wobei sich bis auf den Abschnitt Madrider Ring – Rottenbauer durch Überlagerungen von mindestens zwei Linien vielerorts ein 6- bzw. 7,5-Minuten-Takt ergibt, im Innenstadtabschnitt Juliuspromenade – Hauptbahnhof und Dom – Sanderring und verkehren sogar vier Linien parallel. Trotzdem entstand dort kein dichteres Fahrplanangebot, da am Hauptbahnhof lange Zeit generell zwei Linien gleichzeitig abfahren. Dieser Umstand, der bereits häufig von Fahrgästen kritisiert wurde, war laut WSB notwendig, um auf den Außenästen den 7/8-Minuten-Takt zu gewährleisten. Außerdem würde eine Änderung dieser bisherigen Regelung zu signaltechnischen Problemen führen, da die Straßenbahn unmittelbar nach Verlassen der Haltestelle Hauptbahnhof West den Röntgenring kreuzt. Mit dem neuen Fahrplan, der 2017 in Kraft trat, wurden diese Probleme gelöst.

In den Morgen- und Abendstunden sowie am Wochenende und während der Sommerferien werden die Linien 1, 2 und 3 eingestellt. Die Bedienung erfolgt dann ausschließlich durch die Linien 4 und 5, die beide Samstags (und während der Sommerferien) im 10-Minuten-Takt und Abends, sowie an Sonn- und Feiertagen im 20-Minuten-Takt (am Sonntagmorgen alle 30 Minuten) verkehren. Wegen des Sammelanschlusses an der Juliuspromenade auf der gemeinsamen Stammstrecke fahren sie im Abstand von 3 Minuten hintereinander. Um den Anschluss der Zellerau und der Sanderau an den Hauptbahnhof herzustellen, befährt die Linie 4 zu diesen Schwachlastzeiten die Schleife Juliuspromenade – Hauptbahnhof – Juliuspromenade, die ansonsten durch die direkte Durchbindung zwischen den Haltestellen Dom und Ulmer Hof umgangen wird. Die dadurch entstandene Reisezeitverlängerung auf der Linie 4 zwischen der Innenstadt und der Zellerau wird von den Fahrgästen heftig kritisiert.

Während des Frühjahrsvolksfests, des Kiliani-Volksfests und der Mainfrankenmesse werden in den Abendstunden und am Wochenende auf der Linie 2 zusätzliche Fahrten angeboten. Die Linie 2 verkehrt dann im 20-Minuten-Takt zwischen Hauptbahnhof und Zellerau. Am „Mantel-Sonntag“ wird die Linie 5 tagsüber zwischen Hauptbahnhof und Rottenbauer auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet.

Einen durchgängigen Nachtverkehr gibt es nur in der Nacht von Silvester auf Neujahr, wo die Linien 4 und 5 jeweils im 30-Minuten-Takt verkehren. Lediglich auf der Linie 5 wird täglich eine Nachtfahrt von Grombühl nach Rottenbauer angeboten. Am Wochenende werden die Straßenbahnabschnitte (mit Ausnahme der Abschnitte Sanderring – Dallenbergbad und Congress-Centrum – Wörthstraße) stündlich von den Nachtbuslinien 91 bis 99 befahren.<sup>[11]</sup>

## Fahrzeuge

---

Für den Fahrgastbetrieb kommen derzeit 41 Straßenbahnfahrzeuge dreier verschiedener Typen zum Einsatz, die alle Einrichtungsfahrzeuge sind:<sup>[1][12]</sup>

- 6 dreiteilige *GTW-D8*. (Fahrzeugnummern 236, 238, 243 bis 246)
- 14 dreiteilige *GT-E*. (Fahrzeugnummern 201 bis 214)
- 20 fünfteilige *GT-N*. (Fahrzeugnummern 250 bis 269)

Darüber hinaus existieren noch einige Sonderfahrzeuge, die nur bei Sonderfahrten zum Einsatz kommen oder als Arbeitswagen fungieren:<sup>[13][14]</sup>

- historischer Triebwagen *GT-H*. (Nummer 272)
- historischer Zweiachserzug *Schoppen-Express* für besondere Anlässe. (Nummern 291 und 292, Rathgeber 1954/1951 (Verbandstyp), 1983/1989 von der Straßenbahn Darmstadt erworben, dort Tw 13 und Bw 183)
- Schienenpflegezug (Nummer 295, Umbau aus einem 1984 von Bielefeld übernommenen Düwag-Achtachser)
- Elektrolokomotive (Nummer 299, Esslingen 1945, 1984 aus Stuttgart übernommen)
- Schneepflug

Alle Fahrzeuge sind meterspurig und für den Betrieb unter 750 Volt Gleichstrom ausgelegt. Neben den für den planmäßigen Betrieb benötigten Zügen verfügt die Würzburger Straßenbahn noch über diverse Instandhaltungsfahrzeuge, wie etwa einen Schienenschleifwagen oder einen Schneepflug. Für besondere Anlässe kann außerdem ein zum „Schoppen-Express“ umgebauter historischer Straßenbahnwagen gemietet werden.

## Aktueller Fuhrpark

### Typ GT-N

Für die Verlängerung der Heuchelhofstrecke nach Rottenbauer sowie zum Ersatz der aus Hagen übernommenen Sechssachser vom Typ GT-H wurde 1992 eine Ausschreibung über zwanzig neue Straßenbahnzüge erstellt. Da man mit dem zu zehn Prozent niederflurigen GT-E ausgesprochen gute Erfahrungen gemacht hatte, wurde nun ein komplett niederfluriges Fahrzeug gefordert. Außerdem war wiederum ein Allachsantrieb für den Einsatz auf der Steilstrecke zum Stadtteil Heuchelhof notwendig. Durchsetzen konnten sich letztendlich Linke-Hofmann-Busch für den wagenbaulichen Teil und Siemens für den elektrischen Teil. Das fünfteilige Fahrzeug ist mit zwölf Radnabenmotoren mit je 70 kW ausgerüstet, die eine Beschleunigung auf maximal 70 km/h ermöglichen. Insgesamt bietet der GT-N 82 Sitz- und 78 Stehplätze.<sup>[15]</sup> 1996 wurden die neuen Züge geliefert. Zunächst erfolgte der Einsatz auf der Linie 2 (Hauptbahnhof–Zellerau), wurde nach und nach auf die anderen Linien ausgeweitet. Heute sind sie auf dem gesamten Streckennetz anzutreffen. Abgesehen von Wagen 250, der im Design der WSB gehalten ist, werden alle GT-N als Vollwerbeträger vermietet.<sup>[16][17]</sup>



Ein GT-N im Betriebshof Sanderau

### Typ GT-E

Als der neue Stadtteil Heuchelhof mittels einer Steilstrecke an das Netz der Würzburger Straßenbahn angeschlossen werden sollte, war der Kauf von neuen Straßenbahnwagen unvermeidlich. Als Novum gegenüber den älteren Triebwagen verfügen die knapp 33 Meter langen Züge der neuen Fahrzeugserie über einen Allachsantrieb mit vier 189-kW-Motoren und einen niederflurigen Mittelteil, um speziell älteren oder körperlich beeinträchtigten Fahrgästen des Behindertenzentrums Heuchelhof die Fahrt mit der Bahn zu erleichtern. Bei bestimmten Stationen mit ausreichend hohen Bahnsteigen entsteht durch die niedrige Bauweise beim Ein- und Aussteigen Barrierefreiheit. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h.<sup>[18]</sup> Ende 1988 kam von Linke-Hofmann-Busch und Siemens der erste von insgesamt vierzehn GT-E, ein dreiteiliger Einrichtungstriebwagen mit insgesamt acht Achsen. Er erhielt die Fahrzeugnummer 201. Die baugleichen

Triebwagen 202 bis 214 folgten 1989.<sup>[19]</sup> Heute kommen die GT-E auf allen Linien in Würzburg zum Einsatz. Sie sind größtenteils mit Vollwerbung beklebt.<sup>[16]</sup>

## Typ GTW-D8

In den Jahren 1967 und 1968 beschaffte die Würzburger Straßenbahn zehn sechssachsige Düwag-Gelenkwagen des Typs GTW-D6. Die zweiteiligen Wagen besitzen zwei 120 kW leistende Reihenschlussmotoren von BBC, mit denen sie eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h erreichen. Die Würzburger GTW-D6 erhielten die Nummern 231 bis 233 (Baujahr 1967) und 234 bis 240 (Baujahr 1968).

1975 kamen weitere acht Düwag-Straßenbahnzüge nach Würzburg, die jedoch bereits ab Werk als Achtsachser ausgestattet waren. Sie erhielten deshalb die Bezeichnung GTW-D8 und die Fahrzeugnummern 241 bis 248. Um das Mehrgewicht des eingebauten Mittelteils besser bewältigen zu können bekamen sie zwei Motoren mit 150 kW Leistung. Die Höchstgeschwindigkeit blieb dabei gleich.

1982 wurden die zehn Gelenkwagen der ersten Serie durch ein zusätzliches Mittelteil zu Achtsachsern umgebaut. Seitdem tragen sie die Bezeichnung GTW-D8. Leistungsmäßig wurden sie jedoch nicht an die Fahrzeuge der zweiten Serie angepasst.<sup>[12][20][21]</sup>

Die GTW-D8 waren früher auf allen Tallinien unterwegs. Heute können sie lediglich im morgendlichen Berufsverkehr und nach Schulschluss zur Kapazitätserweiterung eingesetzt werden. Aufgrund ihrer schwachen Brems- und Antriebsleistung sowie einer fehlenden Zugbeeinflussung sind sie für den Verkehr auf der Heuchelhof-Steilstrecke nicht geeignet und kommen deshalb ausschließlich auf den Talstrecken zum Einsatz. Dabei ist es allerdings nicht möglich während des 15-Minuten-Taktes die GTW-D8 im normalen Fahrzeugumlauf einzusetzen, da die Tallinie 2 umlaufmäßig mit Steilstreckenlinie 3 verknüpft ist und ebenso die Tallinien 1 und 4 einen gemeinsamen Umlauf mit der Steilstreckenlinie 5 bilden. Die Hochflurwagen kommen daher nur auf den vier Umläufen der Linie 4 im 12-Minuten-Takt sowie den drei Verstärkerkursen zur Hauptverkehrszeit ab Betriebshof Sanderau Richtung Grombühl und Zellerau zum Einsatz. Für Fahrten von und zum Betriebshof Heuchelhof müssen sie über die Steilstrecke geschleppt werden.

Im Jahr 2020 sind noch die sechs Wagen 236, 238 und 243 bis 246 in Betrieb,<sup>[22]</sup> sie werden vom Betriebshof Sanderau aus eingesetzt. Die Wagen 233–235 wurden an ein Unternehmen in Salzgitter verkauft, während die Wagen 231, 232, 237, 240 bis 242 und 247 im November 2010 in Würzburg verschrottet wurden. Als nicht betriebsfähige Fahrzeuge in Würzburg verbleiben nur noch die Wagen 239 und 248. Wie bei der Würzburger Straßenbahn üblich trägt ein Großteil der abgestellten und fahrtauglichen Düwag-Fahrzeuge Vollwerbung. Ausgenommen hiervon ist Wagen 236, der analog zu GT-N Nummer 250 im WSB-Design unterwegs ist.<sup>[16]</sup>

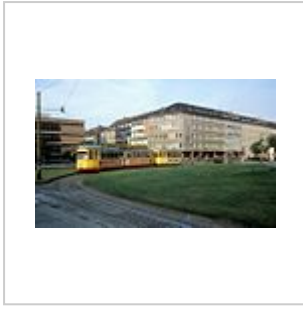
Obwohl sie Einrichtungsfahrzeuge sind, weisen die GTW-D8 auch auf der linken Fahrzeugseite Türen auf: eine einflügelige Tür hinter dem Fahrerplatz und eine zweiflügelige am Heck.



Wagen 210 durchfährt die Schönbornstraße bei der Haltestelle Dom



Wagen 246, hier auf einer Aufnahme aus dem Jahr 1988, ist als einer von sechs GTW-D8 2020 noch im Einsatz



GTW-D6 232 mit  
BW 262 am  
Bahnhofplatz (1979)



Heckansicht mit  
linksseitiger Tür des  
GTW-D8 245  
(rechts) am  
Dominikanerplatz,  
links GT-H 274  
(1980)



GTW-D8 241 am  
Bahnhofplatz (1979)



Frontansicht des  
GTW-D8 244 mit  
linksseitiger Tür,  
rechts daneben GT-  
H 275 (1979)

## Ehemaliger Fuhrpark

### Straßenbahnzug Typ GT-H

1975 übernahm die Würzburger Straßenbahn zwölf sechssachsig Zweirichtungs-Gelenktriebwagen Typ Düwag GT6 von der Hagener Straßenbahn. Sechs der Fahrzeuge (ex Hagen 70 bis 75) waren Baujahr 1962 und erhielten in Würzburg die Wagennummern 270 bis 275, die zweite Hälfte (ex Hagen 76 bis 81) mit Baujahr 1963 bekam die Nummern 276 bis 281. Die neu verwendete Typenbezeichnung GT-H deutet auf den ehemaligen Einsatzort der Fahrzeuge hin. Im Laufe der Zeit wurde ein Großteil der GT-H zu Einrichtungswagen umgebaut. Außerdem erhielten nahezu alle Fahrzeuge in den letzten Betriebsjahren in Würzburg großflächige Fahrzeugwerbungen.<sup>[12]</sup>



GT-H 272 auf Werkfahrt nahe der  
Hartmannstraße.

Nachdem mit dem GT-N 1996 20 neue Straßenbahnen nach Würzburg kamen, wurde der GT-H überflüssig. 1997 gab man vier Fahrzeuge 271, 274, 276 und 279 an die Straßenbahn Arad in Rumänien ab. Knapp ein Jahr später gingen schließlich die Wagen 270, 273, 275, 277, 278 und 281 an die Straßenbahn Grudziadz in Polen. Heute ist mit Triebwagen 272 in Würzburg noch ein GT-H betriebsfähig erhalten geblieben. Ein weiteres Fahrzeug, GT-H 280 steht nicht mehr fahrtauglich direkt neben dem Betriebshof Heuchelhof auf dem Gelände eines Sportplatzes und dient dort als Aufenthaltsraum.<sup>[23]</sup>

## Zukünftiger Fuhrpark

### Einrichtungsniederflurgelenktriebwagen

Mit Datum 30. Oktober 2018 haben die WVV als Betreiber der Würzburger Straßenbahn die Herstellung Lieferung von 18 Stück Niederflurgelenkstraßenbahnen ausgeschrieben. Zusätzlich wurde eine Option auf weitere 9 Fahrzeuge ausgeschrieben sofern die Streckenerweiterung Frauenland/Hubland kommt. Es erfolgt

ein Verhandlungsverfahren mit vorherigem Aufruf zum Wettbewerb. Schlusstermin für die Einreichung der Teilnahmeanträge war der 3. Dezember 2018 14:00 Uhr.

Die zu liefernden Straßenbahnen müssen folgende Eigenschaften erfüllen:

- modulares Fahrzeugkonzept welches eine spätere Verlängerung erlaubt - ausgeschriebene Fahrzeuglänge ca. 36 Meter, Verlängerungsoption auf max. 42 Meter
- 1000 mm Spurweite
- 2400 mm Wagenkastenbreite
- 3100 – 3200 mm Wagenhöhe bis Dachvoutenaußenkante (über SO)
- 750 V DC Fahrleitungsspannung
- Zentralfahrwerke sind nicht zugelassen
- Wagenkasten in vollgeschweißter Stahlleichtbauweise (mit geschweißter Seitenwand- und Dachblechlebung)
- Höchstgeschwindigkeit 70 km/h
- Einstiegshöhe 340 mm ü. SOK
- kleinster befahrbarer Gleisbogenhalbmesser 17,5 m
- mind. 4 Doppeltüren mit einer lichten Weite von 1300 mm Abstand Vorderkante 1. Tür bis Hinterkante letzte Tür max. 34 Meter
- Alle Radsätze angetrieben und gebremst
- 220 Personen Fassungsvermögen (ca. 75 Sitz-/ 145 Stehplätze bei 4 Pers./m<sup>2</sup>)
- maximale Achslast 11 Tonnen
- Drehstromasynchronmotoren

Der Hersteller hat die Wahl zwischen ausdrehbaren Fahrwerken, nicht- und bedingt ausdrehbaren Fahrwerken. Die Ausschreibung enthält Vorgaben über die zulässigen Ausdrehwinkel je nach Fahrwerksart. Bei Verwendung einer der letzten beiden Varianten müssen die Räder längsgekoppelt sein, ein Motor treibt hier über ein Getriebe zwei Räder je Fahrzeugseite an. Radsatzwellen sind nicht zulässig. Bei Verwendung von ausdrehbaren Fahrwerken wünscht die WVV hohlgebohrte Radsatzwellen. Der Radstand im Fahrwerk beträgt einheitlich 1.800 mm.

Außerdem müssen die Neufahrzeuge über 4 sichere Stellplätze für Rollstuhlfahrer verfügen. Eine barrierefreie Zugangsmöglichkeit welche garantiert das maximal 50 mm zum Haltestellenbordstein als Spalt verbleiben werden gefordert. Die Haltestellenverlustzeit bei Bedienung dieser technischen Einrichtung wird auf 20 Sekunden begrenzt. Rampen im Fahrzeuginneren dürfen eine Längsneigung von 6 % nicht überschreiten wenn sie von Rollstuhlfahrern genutzt werden, andere Rampen dürfen bis zu 12 % Längsneigung haben. Vor der ersten und nach der letzten Tür dürfen Stufen zu Aufenthaltsbereichen vorgesehen werden.

Die Befahrbarkeit der Rampe zwischen Heidingsfeld und Heuchelhof im Zuge der Linien 3 und 5 mit einer Längsneigung von 91 Promille auf einer Länge von ca. 1600 Metern muss der Hersteller ebenso garantieren.

Radsatzgeräusche sind durch Einbau einer Spurkranzschmierung zu minimieren. Es sind Fahrerassistenzsysteme vorzusehen, nähere Vorgaben hierzu enthält die Ausschreibung nicht. Zur Lebensdauer der Fahrzeuge fordert die WVV 30 Jahre und 2.500.000 Kilometer. Man geht also von der gleichen Lebensdauer der Fahrzeuge aus wie die nun zu ersetzenden GT-E aus dem Jahr 1992. Mit der Inbetriebnahme der Fahrzeuge dürfte etwa 2021 zu rechnen sein, die Ausschreibung enthält hier keinen konkreten Termin wann das erste und wann das letzte Fahrzeug abgeliefert werden muss.

Als besonderes Ausstattungsmerkmal fordert die WVV optional 20 Stück USB-Ladebuchsen im Bereich der Sitzplätze. Eine Fahrgastraumklimatisierung ist zwischenzeitlich als Stand der Technik ebenso optional ausgeschrieben.<sup>[24]</sup>



Im November 2019 hatten der Planungs-, Umwelt- und Mobilitätsausschuss des Würzburger Stadtrates (5. November 2019) und der Stadtrat selbst (14. November 2019) zu entscheiden ob die erste Serie von 18 Fahrzeugen mit den zusätzlichen optional ausgeschriebenen Ausstattungen bestellt werden.<sup>[25]</sup>

Nach einer Sitzungsvorlage des Ausschusses und des Stadtrates betragen die Kosten für die optionalen Ausstattungen:

20 Stück USB-Ladebuchsen pro Fahrzeug: 15.234 € Einmalkosten pro Fahrzeug (274.212 € für 18 Fahrzeuge)

WLAN-Hotspot pro Fahrzeug: 12.163 € Einmalkosten pro Fahrzeug (218.934 € für 18 Fahrzeuge) sowie 6.500 € Kosten pro Jahr für den Betrieb

Fahrgastraumklimanlage: 119.630 € Einmalkosten pro Fahrzeug (2.153.340 € für 18 Fahrzeuge) sowie ca. 115.000 € pro Jahr für die Betriebskosten für 18 Fahrzeuge.

Diese Zahlen wurden vom wirtschaftlichsten Bieter angeboten, die finalen Angebote mussten bis zum 14. Oktober 2019 bei der WVV eingehen. Welche Hersteller die Lieferauftrag erhalten, wurde noch nicht bekanntgegeben. Der Planungs-, Umwelt- und Mobilitätsausschuss hat am 5. November 2019 die Beschlussvorlage zur Kenntnis genommen und in Kenntnis dieser beschlossen, dass alle 3 optionalen Ausstattungen bestellt werden sollen.<sup>[26]</sup>

Am 09. Dezember wurde der Vertrag zur Beschaffung der neuen Fahrzeuge von WVV-Geschäftsführer Thomas Schäfer und von Samuel Kermelk, Geschäftsführer der HeiterBlick GmbH unterzeichnet. In den Fahrzeugen stehen je 76 Sitzplätze und 147 Stehplätze zur Verfügung. Jede Straßenbahn verfügt über eine Leistung von 760 Kilowatt (1033 PS) und hat ein Gewicht von 49,4 Tonnen. Besonders fahrgastfreundlich sind die beiden großen Sondernutzflächen für Rollstühle, Kinderwägen und Fahrräder im Fahrgastraum. Die Fahrzeuge werden mit großen Infotainment-Monitoren, Klimaanlage sowie 20 USB-Ladebuchsen ausgestattet. Die Auslieferung der neuen Fahrzeuge wird gestaffelt zwischen 2022 und 2023/2024 erfolgen.<sup>[27]</sup>

## **Betriebshöfe**

---

Die Würzburger Straßenbahn GmbH verfügt über zwei Betriebshöfe. Der ältere von beiden befindet sich in der Sanderau an der Haltestelle Fechenbachstraße. Nach der Eröffnung der Linie 5 zum Heuchelhof und der Neuanschaffung weiterer Züge reichten die Kapazitäten des Sanderauer Depots nicht mehr aus, deshalb wurde ein zusätzlicher Betriebshof im Gewerbegebiet Heuchelhof-Rottenbauer an der ehemaligen Haltestelle Stauffenbergstraße errichtet.

## **Zukünftige Entwicklung**

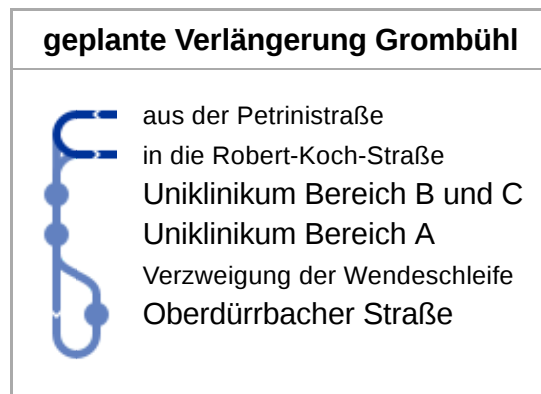
---

### **Erweiterung des Streckennetzes**

Schon seit einigen Jahrzehnten gibt es Bestrebungen, das Würzburger Straßenbahnnetz weiter zu vergrößern. So sind Neubaustrecken in die Stadtteile Versbach, Lengfeld und Frauenland sowie in die stadtnahen Gemeinden Höchberg, Randersacker, Gerbrunn und Zell (Main) – Margetshöchheim im Gespräch. Aufgrund der schlechten Haushaltslage der Stadt Würzburg und der allgemeinen finanziellen Knappheit werden diese Projekte derzeit nicht weiterverfolgt. Zurzeit sind dagegen folgende Planungen besonders im Gespräch:

### **Grombühl**

Die Fortführung der Gleise im Stadtteil Grombühl um etwa einen Kilometer vom bisherigen Wendepunkt an der Robert-Koch-Straße zu den neuen Zentren für operative Medizin (ZOM) und innere Medizin (ZIM) des Universitätsklinikums. Die Gleise der Neubaustrecke werden über die Josef-Schneider-Straße und die Oberdürrbacher Straße zum ZOM geführt und erhalten am Straubmühlweg eine Wendeschleife. Neben der Endhaltestelle „Oberdürrbacher Straße“ in der Wendeschleife sind zwei Zwischenhalte vorgesehen: Die Haltestelle „Uniklinikum Bereich B und C“ entsteht in der Robert-Koch-Straße im Bereich der Kopf- und Frauenklinik. Die Haltestelle „Uniklinikum Bereich A“ an der Kreuzung Oberdürrbacher Straße und Lindleinsstraße entsteht im Einzugsbereich von ZOM und ZIM.



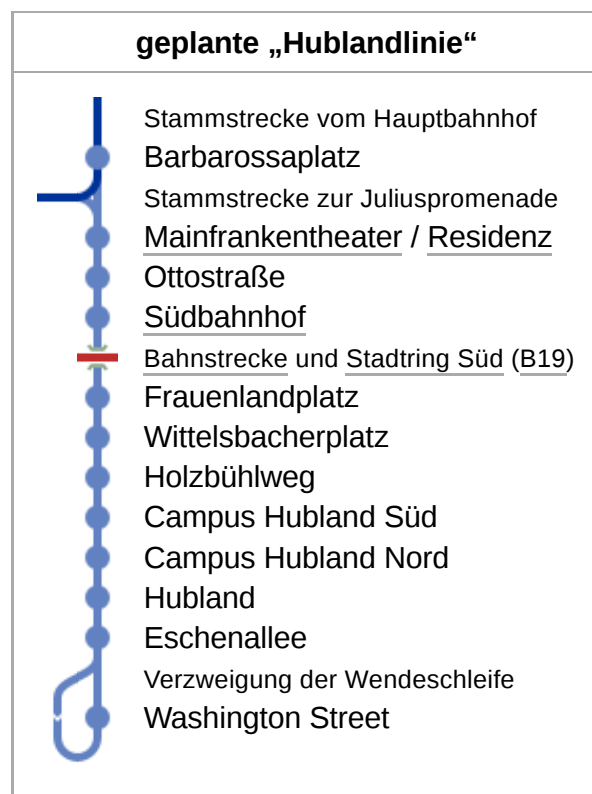
Für die 1,3 Kilometer lange Erweiterung hat die Regierung von Unterfranken am 9. März 2010 Baurecht erteilt.<sup>[28]</sup> Im Dezember 2015 wurde eine staatliche Förderung von 17,9 Millionen Euro in Aussicht gestellt, die Baukosten liegen bei 27 Millionen Euro.<sup>[29][30]</sup>

Am 9. Juni 2016 hat der Stadtrat die Umsetzung verbindlich beschlossen. Vor Baubeginn der Straßenbahntrasse müssen zahlreiche Versorgungsleitungen des Klinikums umverlegt werden. Der Baubeginn dafür war für Ende 2016 geplant, der Bau der Straßenbahn soll 2017 an der Endschleife beginnen und bis 2020 fertig gestellt sein.<sup>[31]</sup> Im Februar 2020 wurde schließlich mit dem Bau des Medienkanals begonnen, der Voraussetzung für den Bau der Gleisanlagen ist. Der Bau des Medienkanals soll bis Juli 2021 abgeschlossen sein. Bereits im Frühjahr 2020 soll die Ausschreibung der Gewerke für den Straßenbahn-Gleisbau erfolgen, sodass die ersten Arbeiten für die Straßenbahn-Verkehrsanlagen im dritten Quartal 2020 beginnen können. Fertigstellung der Straßenbahnstrecke ist für 2024 geplant. Die Gesamtkosten des Ausbaus liegen nun bei 38 Millionen Euro.<sup>[32]</sup>

## Frauenland und Hubland

Eine weitere Linie soll das Frauenland, die Universität am Hubland, den neu entstehenden Stadtteil an den ehemaligen Leighton Barracks, sowie möglicherweise Gerbrunn abdecken. Die Anbindung des Hublands ist aufgrund der steigenden Studentenzahlen unausweichlich, zumal noch die Erweiterung der Fachhochschule am Sanderheinrichsleitenweg für zusätzliche Fahrgäste sorgen wird. Die bisherige Anbindung per Bus stößt schon seit Längerem an ihre Kapazitätsgrenze, weswegen neben den Linien 10, 14 und 34 die während des Semesters verkehrenden Unilinen 114 und 214 ins Leben gerufen werden mussten. Die Linie würde mit 28.000 Fahrgästen pro Tag die meistgenutzte Würzburger Straßenbahnlinie.<sup>[33]</sup>

Die Trasse, die das Mainfrankentheater, die Residenz, den Südbahnhof, die Gebäude der Universität am Wittelsbacherplatz und am Hubland sowie die Universitätserweiterung und das Gelände der Landesgartenschau 2018 auf dem Leighon-Areal erschließen soll, wurde vom Würzburger Stadtrat bereits im Juni 2009 gefunden.<sup>[34]</sup> Im Juli 2012 wurde die



Planfeststellung für die Erweiterung durch die Regierung von Unterfranken eingeleitet und dabei die geplante Streckenführung exaktifiziert.<sup>[35]</sup> Die Fertigstellung war zur Landesgartenschau 2018 angestrebt.

Die WVV hat dazu Informationen und einen Liniennetzplan mit allen bis 2018 geplanten Linienenerweiterungen offengelegt: Entgegen der oftmals verwendeten Bezeichnung *Linie 6* für die Neubaustrecke soll diese nach Fertigstellung in das bestehende Twin-Line-Konzept eingebunden und von den bisher am Hauptbahnhof endenden Linien 2 und 3 bedient werden. Dabei ist folgender Linienverlauf geplant:

- Linie 2: Zellerau – Juliuspromenade – Hauptbahnhof – Frauenland – Hubland
- Linie 3: Heuchelhof – Heidingsfeld – Sanderring – Stadtmitte – Juliuspromenade – Frauenland – Hubland

Die Linie 2 wird dabei in beide Fahrtrichtungen den Hauptbahnhof mittels einer kurzen Stichfahrt erschließen, während die Linie 3 hinter der Juliuspromenade direkt auf die Neubaustrecke einbiegt. Die Routen der anderen Straßenbahnlinien werden sich nicht verändern. Zwischen Juliuspromenade und der Wendeschleife am Hubland ist eine Fahrzeit von 17 Minuten vorgesehen.<sup>[33]</sup>

Im Juni 2013 gab der Aufsichtsrat der Würzburger Straßenbahn bekannt, dass eine Fertigstellung zur Landesgartenschau 2018 nicht mehr möglich sei. Verantwortlich dafür sei der schleppende Verlauf des Planfeststellungsverfahrens mit 450 Einwendungen.<sup>[36]</sup> Im März 2014 legte die WSB umfangreiche Planänderungen vor, für die die Regierung ein neues Anhörungsverfahren durchführte.<sup>[37]</sup> Dieses neue Verfahren führte bisher nicht zu einer Planfeststellung, damit bleibt der Fortgang des Projekts offen.

Im November 2019 startete ein drittes Auslegungsverfahren im Rahmen der Planfeststellung, das unter anderem wegen neuer schalltechnischer Untersuchungen und einer Fortschreibung der Verkehrsprognose über das Jahr 2025 hinaus notwendig geworden war. Ende Januar 2020 wurden 57 Einwendungen, die im Zuge der dritten Auslegung eingegangen sind, zur Stellungnahme an die WSB weitergegeben. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird nicht vor Ende des ersten Halbjahres 2020 gerechnet.<sup>[38]</sup>

## Lindleinsmühle

Die Anbindung des IKEA-Marktes an der Bundesstraße 19 im Stadtteil Lindleinsmühle (momentan durch Bus-Linie 25 angebunden). Neben dem Möbelmarkt und weiteren Gewerbeflächen soll dort ein Wohngebiet und ein Fußballstadion entstehen. Um dieses Neubaugebiet sinnvoll mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erschließen, soll, so Stadtbaurat Christian Baumgart, die Straßenbahn (Linie 7) dorthin geführt werden. Die Trasse verlief über die Versbacher Straße und die Hessenstraße zum neuen IKEA-Markt. Innerhalb des neuen Wohn- und Gewerbegebiets wären zwei Haltestellen vorgesehen. Als Alternative zu einer Straßenbahnlinie prüft die Stadt auch eine Seilbahnlinie zum IKEA.<sup>[39][40]</sup>

## Umgestaltung des Bahnhofsareals

Als eines der wichtigsten Projekte gilt jedoch die Sanierung des Bahnhofsvorplatzes und der Neubau einer zentralen Straßenbahnhaltestelle vor dem Bahnhofsgebäude. Damit würde der seit 1996 andauernde Zustand mit den drei Haltestellen *Hauptbahnhof West* (vor den Pavillons am Westrand des Bahnhofsplatzes für die Züge in Richtung Innenstadt), *Hauptbahnhof Ost* (am Haugerring stadtauswärts für die Züge in Richtung Grombühl) und *Hauptbahnhof Mitte* (direkt vor dem Bahnhofsgebäude als zusätzliche Entlastungshaltestelle zum Aussteigen) aufgehoben.

Nach den Planungen soll eine neue, zweigleisige Strecke in L-Form über den Bahnhofplatz führen. Von der Kaiserstraße kommend folgt diese dem westlichen Teil der bisherigen Wendeschleife bis zum Scheitelpunkt vor dem Bahnhofsgebäude. Von dort aus wird die Strecke dann über die Fläche des derzeitigen Kurzzeitparkplatzes geradlinig nach Osten in Richtung Grombühl weitergeführt. Die Haltestellen entstehen mittig zwischen Bahnhofsgebäude und den östlichen Pavillons in beide Fahrrichtungen. Auf dem Bereich des Parkplatzes und des Parkhauses Am Quellenbach ist in unmittelbarer Nähe zur neuen Straßenbahnhaltestelle der neue Zentrale Omnibusbahnhof mit östlich angrenzenden Parkplätzen vorgesehen.

Der zweite Teil der bisherigen Straßenbahnwendeschleife vor den östlichen Pavillons entfällt und wird durch eine großzügiger angelegte, eingleisige Trasse ersetzt. Diese zweigt wie bisher im Kreuzungsbereich Kaiserstraße / Röntgenring ab, folgt dann dem Haugerring am südlichen Rand des Bahnhofplatzes. Im Bereich der bisherigen Haltestelle Hauptbahnhof Ost entsteht ein Überholgleis. Am westlichen Rand der Haugerglasisstraße durchsticht die Strecke dann den Ringpark, um im Bereich des bisherigen Kurzzeitparkplatzes wieder auf die zweigleisige Neubaustrecke einzumünden. Zudem ist eine Verlegung der Richtung Grombühl führenden Gleistrasse vom Haugerring in die Haugerglasisstraße geplant, damit die Züge direkt in die neue Haltestelle einfahren können.<sup>[41]</sup>

Im Jahr 2005 schien der Knoten durchschlagen, als die Essener Firma Management für Immobilien AG (mfi) am Hauptbahnhof ein Einkaufszentrum („Würzburg Arcaden“) errichten wollte und als Zugeständnis an die Stadt den Bahnhofsvorplatz neu gestalten, einen Teil des Ringparks renaturieren sowie den Bau einer neuen Straßenbahnhaltestelle und die Verlegung des Omnibusbahnhofs finanzieren. Die Wahrscheinlichkeit einer Realisierung ist mittlerweile wieder in weite Ferne gerückt, da bei einem Bürgerentscheid am 3. Dezember 2006 das umstrittene Projekt mit rund 49 zu 51 Prozent der Stimmen abgelehnt wurde.<sup>[42]</sup> Der Stadtrat möchte jetzt die Entwicklung eines Einkaufszentrums am Kardinal-Faulhaber-Platz vorantreiben, da sich aus dem Verkauf der Bebauungsflächen finanzielle Mittel für die Stadt erwirtschaften ließen, die in eine Umgestaltung des Bahnhofsareals investiert werden könnten.

## Fernziel Regionalstadtbahn

Ein anderes Projekt wird insbesondere von der Interessengemeinschaft Würzburger Straßenbahn (IWS), dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und dem Arbeitskreis ÖPNV der Agenda 21 vertreten: Die Verbindung der fünf am Hauptbahnhof zusammentreffenden Eisenbahnstrecken aus den Richtungen Gemünden (Main), Schweinfurt, Kitzingen, Ochsenfurt und Lauda und dem innerstädtischen Straßenbahnnetz mit einer Regionalstadtbahn nach dem Karlsruher Modell. Dieses unter dem Namen „Mainfrankenbahn“ geführte Projekt wird jedoch von der CSU-Stadtratsfraktion abgelehnt, da sie deren Ansicht nach hohe Investitionssummen erfordern würde, unter anderem wäre wegen der verschiedenen Spurweiten der beiden Verkehrsmittel im Straßenbahnnetz ein Dreischienengleis notwendig. Trotz ihrer grundsätzlichen Ablehnung dieses Projekts warb die CSU im Rahmen der Arcaden-Diskussion damit, dass am Bahnhof bereits Trassen für mögliche Systemwechselstellen freigehalten werden. Von den Befürwortern wird eine Realisierung in mehreren kleinen Schritten vorgeschlagen. In der ersten Stufe sehen diese Pläne eine separate Weiterentwicklung der bestehenden Netze von Straßenbahn und Eisenbahn vor, während in einer späteren Ausbaustufe eine Zusammenführung möglich wäre. Zurzeit verkehrt die „Mainfrankenbahn“ ausschließlich als Regionalbahn zwischen Schlüchtern, bzw. Lohr und Bamberg, Karlstadt und



Von Grombühl kommend verläuft die neue Trasse über den bisherigen Parkplatz und mittig zwischen Bahnhofsgebäude (rechts) und Verkaufspavillons (links) durch. Die eingleisige Strecke zum Wenden mündet an der Querstraße von links ein. Auf dem Platz rechts soll der neue ZOB entstehen.

Treuchtlingen, sowie als Regionalexpress auch zwischen Würzburg und Nürnberg.<sup>[43]</sup> Die weitere Entwicklung dieses Projekts ist offen, wird voraussichtlich jedoch auf absehbare Zeit nicht erfolgen.<sup>[44][45][46]</sup>

## Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Ein relativ neues Projekt der WVV ist die Installation von Anzeigetafeln zur dynamischen Fahrgastinformation an allen wichtigen Straßenbahnhaltstellen. Begonnen wurde dieses Projekt Anfang 2006 mit der Errichtung einer Testanlage an der Endhaltestelle Mainaustraße in der Zellerau. In der Innenstadt sind mittlerweile alle Straßenbahnhaltstellen und einige Bushaltstellen mit diesen Anzeigen ausgestattet. Da die relativ großen Anzeigetafeln das Stadtbild stören, wurde deren Errichtung an den zentralen Haltestellen Dom und Rathaus von der WVV bis zur Verfügbarkeit kompakterer Anzeigen im Jahr 2012 zurückgestellt.<sup>[47]</sup> Die WVV war europaweit das erste Nahverkehrsunternehmen, das Digitalfunk auf TETRA-Basis zur Informationsübermittlung einsetzte. Im Laufe der Zeit sollen immer mehr Haltestellen mit den pro Stück 16.000 € teuren Anzeigetafeln ausgestattet werden.<sup>[48]</sup>

## Galerie

---



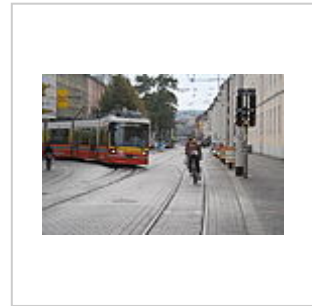
GT-E (Front-Heckansicht) am Hauptbahnhof



Gleisschleife am Hauptbahnhof mit GT-N am Abfahrtsbahnsteig stadteinwärts, nach links die Gleise zur Innenstadt



GT-E und GT-N (Heckansicht) in der Fußgängerzone



GT-N biegt am Gleisdreieck in die Juliuspromenade ein



GT-E am Kranenkai, türlose Seite


## Literatur

---

- Wolfgang Hendlmeier: *Handbuch der deutschen Straßenbahngeschichte*. Band 1: *Text und Abbildungen*, mit Theodor Alt ... Übersetzer: Ronald Copson, John H. Young, Selbstverlag W. Hendlmeier, München [Ascholdinginger Str. 1] 1981, S. 90 ff. [DNB 820393525](#), [OCLC 256386516](#) (<https://worldcat.org/oclc/256386516>).
- Thomas Naumann: *Geschichte der Würzburger Strassenbahn: vom Pferdewagen zur Stadtbahn*, Beck, Würzburg 1982, [DNB 840676751](#), [OCLC 74608992](#) (<https://worldcat.org/oclc/74608992>).
- Thomas Naumann, Christian Langenheim: *Stadtbahn für Würzburg: Wege aus der Krise im Stadtverkehr, Fakten, Argumente, Lösungen*, Selbstverlag, Würzburg 1985, [OCLC 632285196](#) (<https://worldcat.org/oclc/632285196>).
- Thomas Naumann: *Die Würzburger Straßenbahn. Ein Gang durch hundert Jahre öffentlicher Nahverkehr*, Würzburger Straßenbahn, Würzburg 1992, [OCLC 165462976](#) (<https://worldcat.org/oclc/165462976>).
- Maria-Luise Feldhaus; Cornelia Wehrhahn: *Die Würzburger Straßenbahn: Start vor 100 Jahren: eine Ausstellung des Stadtarchivs Würzburg zum 100jährigen Jubiläum der Würzburger Straßenbahn*, August 1992 – März 1993, Stadtarchiv Würzburg, 1992 [OCLC 633883005](#) (<https://worldcat.org/oclc/633883005>).
- Dieter Höltge: *Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland. Band 10: Bayern*, EK-Verlag Freiburg 2006, [ISBN 978-3-88255-391-8](#), S. 343–392; (frühere Auflage: *Deutsche Strassen- und Stadtbahnen*. Band I: *Bayern*. Zeunert, Gifhorn 1977, [ISBN 3-921237-33-5](#), S. 215 ff).
- Wolfgang Klee: *Wohin will Würzburg? – Straßenbahn-Perspektiven in Unterfranken*. In: *Straßenbahn Magazin*. Heft 6/1999.
- Martin Pabst: *Niederflur in Würzburg – Neue Wagen und Veränderungen im Streckennetz*. In: *Straßenbahn Magazin*. Heft 4/1997:
- Stefan Vockrodt: *Bauklötzchen mit Charakter – Direktor-X-Wagen fahren gleich zweimal in Würzburg*. In: *Straßenbahn Magazin*. Heft 4/2005.

## Weblinks

---

 **Commons: Straßenbahnen in Würzburg** ([https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Trams\\_in\\_W%C3%BCrzburg?uselang=de](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Trams_in_W%C3%BCrzburg?uselang=de)) – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- [Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH](http://www.wvv.de/) (<http://www.wvv.de/>)
- [Interessengemeinschaft Würzburger Straßenbahn](http://www.iws-ev.de/) (<http://www.iws-ev.de/>)
- [Die inoffizielle Website der Würzburger Straßenbahn](http://www.wuerzburger-strassenbahn.info/) (<http://www.wuerzburger-strassenbahn.info/>)
- [Schematischer Liniennetzplan der Straßenbahn](http://www.vvm-info.de/vvm/de/information/linieninformationen/liniennetzplaene/liniennetzplaene.jsp) (<http://www.vvm-info.de/vvm/de/information/linieninformationen/liniennetzplaene/liniennetzplaene.jsp>)
- [Informationen und Fahrzeugliste der Würzburger Straßenbahn \(private Homepage\)](http://www.nahverkehr-franken.de/strassenbahn/index_wbg.html) ([http://www.nahverkehr-franken.de/strassenbahn/index\\_wbg.html](http://www.nahverkehr-franken.de/strassenbahn/index_wbg.html))

## Einzelnachweise

---

1. [Zahlen und Fakten der Würzburger Straßenbahn GmbH](http://www.wvv.de/de/home/nahverkehr/nahverkehr_privatkunden/nahverkehr_p_wissenswertes/wissenswertes_p_strassenbahn/strassenbahn_1.jsp) ([http://www.wvv.de/de/home/nahverkehr/nahverkehr\\_privatkunden/nahverkehr\\_p\\_wissenswertes/wissenswertes\\_p\\_strassenbahn/strassenbahn\\_1.jsp](http://www.wvv.de/de/home/nahverkehr/nahverkehr_privatkunden/nahverkehr_p_wissenswertes/wissenswertes_p_strassenbahn/strassenbahn_1.jsp)) auf [wvv.de](http://www.wvv.de/), abgerufen am 1. Dezember 2012.
2. Horst-Günter Wagner: *Die Stadtentwicklung Würzburgs 1814–2000*. In: Ulrich Wagner (Hrsg.): *Geschichte der Stadt Würzburg*. 4 Bände, Band I-III/2, Theiss, Stuttgart 2001–2007; III/1–2: *Vom Übergang an Bayern bis zum 21. Jahrhundert*. Band 1, 2007, [ISBN 978-3-8062-1478-9](#), S. 402.
3. Horst-Günter Wagner: *Die Stadtentwicklung Würzburgs 1814–2000*. 2007, S. 402.

4. Sybille Grübel: *Zeittafel zur Geschichte der Stadt von 1814–2006*. In: Ulrich Wagner (Hrsg.): *Geschichte der Stadt Würzburg*. 4 Bände, Band I-III/2, Theiss, Stuttgart 2001–2007; III/1–2: *Vom Übergang an Bayern bis zum 21. Jahrhundert*. Band 2, 2007, ISBN 978-3-8062-1478-9, S. 1225–1247; hier: S. 1233 f.
5. *Fahrgastverband Unterfranken 12/05* ([https://web.archive.org/web/20071111141814/http://www.pro-bahn.de/unterfranken/pb\\_unterfranken\\_0506.pdf](https://web.archive.org/web/20071111141814/http://www.pro-bahn.de/unterfranken/pb_unterfranken_0506.pdf)) (Memento vom 11. November 2007 im *Internet Archive*) auf [pro-bahn.de](http://www.pro-bahn.de), abgerufen am 5. Februar 2011.
6. WVV: *Umbenennung der Haltestelle „Neunerplatz“ in „Nautiland“* (<https://www.wvv.de/de/privatkunden/presse/pressearchiv/2019/haltestellenumbenennung-nautiland/>). 6. November 2019. Online unter [www.wvv.de](http://www.wvv.de). Abgerufen am 9. Dezember 2019.
7. Würzburg erleben: *Umbenennung der Endhaltestelle „Mainaustraße“ in „Bürgerbräu“* (<https://www.wuerzburgerleben.de/2016/09/30/umbenennung-der-endhaltestelle-mainaustrasse-in-bu%CC%88rgerbra%CC%88u/>). 30. September 2016. Online unter [www.wuerzburgerleben.de](http://www.wuerzburgerleben.de). Abgerufen am 5. Juni 2019.
8. *Blickpunkt Straßenbahn* 6/2013, S. 117
9. Ernst Lauerbach: *Heimatsfreunde Heidingsfeld für den Ost-Bahnhof*. (<http://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/Beerdigungen;art735,8571761>) In: *Main-Post*. 11. Februar 2015, abgerufen am 4. November 2015.
10. Sybille Grübel: *Zeittafel zur Geschichte der Stadt von 1814–2006*. In: Ulrich Wagner (Hrsg.): *Geschichte der Stadt Würzburg*. 4 Bände, Band I-III/2, Theiss, Stuttgart 2001–2007; III/1–2: *Vom Übergang an Bayern bis zum 21. Jahrhundert*. Band 2, 2007, ISBN 978-3-8062-1478-9, S. 1225–1247; hier: S. 1245 f.
11. *Nachtbus in Würzburg*. (<https://www.wvv.de/de/privatkunden/mobilitaet/unser-angebot/nachtbusse/>) Abgerufen am 7. Juli 2019.
12. *Fahrzeugtypen bei der WSB* ([http://www.nahverkehr-franken.de/strassenbahn/wsb\\_tram.html](http://www.nahverkehr-franken.de/strassenbahn/wsb_tram.html)) auf [nahverkehr-franken.de](http://www.nahverkehr-franken.de)
13. Dieter Höltge: *Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland*. Band 10: Bayern, EK-Verlag Freiburg 2006, ISBN 978-3-88255-391-8, Seite 384ff
14. *Partybahn* (<http://www.wuerzburger-strassenbahn.info/partybahn.php>) auf [wuerzburger-strassenbahn.info](http://www.wuerzburger-strassenbahn.info)
15. *Technische Daten – Triebwagen GT-N* (<http://www.nahverkehr-franken.de/strassenbahn/gt-n.html>) auf [nahverkehr-franken.de](http://www.nahverkehr-franken.de)
16. *Wagenparkliste der Würzburger Straßenbahn mit aktuellen Werbebelegungen* ([http://www.nahverkehr-franken.de/strassenbahn/wagen\\_wsb.html](http://www.nahverkehr-franken.de/strassenbahn/wagen_wsb.html)) auf [nahverkehr-franken.de](http://www.nahverkehr-franken.de)
17. *Stadtbahnwagen GT-N* (<http://www.wuerzburger-strassenbahn.info/gtn.php>) auf [wuerzburger-strassenbahn.info](http://www.wuerzburger-strassenbahn.info)
18. *Technische Daten – Triebwagen GT-E* (<http://www.nahverkehr-franken.de/strassenbahn/gt-e.html>) auf [nahverkehr-franken.de](http://www.nahverkehr-franken.de)
19. *Stadtbahnwagen GT-E* (<http://www.wuerzburger-strassenbahn.info/gte.php>) auf [wuerzburger-strassenbahn.info](http://www.wuerzburger-strassenbahn.info)
20. *Technische Daten – Triebwagen GTW-D8* (<http://www.nahverkehr-franken.de/strassenbahn/gtw-d8.html>) auf [nahverkehr-franken.de](http://www.nahverkehr-franken.de)
21. *Straßenbahnwagen GTW-D8* (<http://www.wuerzburger-strassenbahn.info/gtwd8.php>) auf [wuerzburger-strassenbahn.info](http://www.wuerzburger-strassenbahn.info)
22. *Blickpunkt Straßenbahn* 1/2020, S. 125 f.
23. *Wagenparkliste der ehemaligen Straßenbahn Hagen mit Verbleib* (<http://www.tram-info.de/wagenp/hagen.htm>) auf [tram-info.de](http://www.tram-info.de)
24. *Ausschreibung: Lieferung von 18 Niederflur-Einrichtungs-Straßenbahngelenktriebwagen*. ([http://ausschreibungen-deutschland.de/487601\\_Lieferung\\_von\\_18\\_Niederflur-Einrichtungs-Straßenbahngelenktriebwagen\\_2018\\_Wuerzburg](http://ausschreibungen-deutschland.de/487601_Lieferung_von_18_Niederflur-Einrichtungs-Straßenbahngelenktriebwagen_2018_Wuerzburg)) 20. Oktober 2018, abgerufen am 20. Juli 2019.

25. Ausschreibung: Sitzungsvorlage Planungs-, Umwelt- und Mobilitätsausschuss sowie Stadtrat aus dem Ratsinformationssystem der Stadtverwaltung Würzburg (Vorlage - /0100-7857-1-1/2017). (<http://www.wuerzburg.sitzung-online.de/BI/vo020.asp?VOLFDNR=15137>) Abgerufen am 10. November 2019.
26. Beschlüsse aus dem Ratsinformationssystem der Stadtverwaltung Würzburg (Vorlage - /0100-7857-1-1/2017). (<http://www.wuerzburg.sitzung-online.de/BI/vo021.asp>) Abgerufen am 10. November 2019.
27. Neue Straßenbahnzüge. (<https://www.wvv.de/de/privatkunden/mobilitaet/wissenswertes/zukunft/neue-fahrzeuge/>) Abgerufen am 1. Mai 2020.
28. Planfeststellungsbeschluss für die Weiterführung der Straßenbahnlinien 1 und 5 ([http://www.regierung.unterfranken.bayern.de/assets/3/8/planfeststellungsbeschluss\\_vom\\_09.03.2010\\_zu\\_den\\_straba-linien\\_1\\_und\\_5.pdf](http://www.regierung.unterfranken.bayern.de/assets/3/8/planfeststellungsbeschluss_vom_09.03.2010_zu_den_straba-linien_1_und_5.pdf)) (PDF; 1,5 MB) abgerufen am 29. November 2012.
29. Vorzeitiger Maßnahmebeginn für die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 in Würzburg erteilt (<https://www.regierung.unterfranken.bayern.de/presse/2015/02748/index.html>), Pressemitteilung der Regierung von Unterfranken
30. Grünes Licht für längere Straßenbahn in Grombühl (<http://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/Baukosten-Tunnel-Universitaetskliniken;art735,9053173>), Mainpost vom 18. Dezember 2015
31. Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 in Grombühl vom Stadtrat beschlossen (<http://iws-ev.de/iws/2016/07/07/verlangerung-der-strasenbahnlinien-1-und-5-in-grombuhl-vom-stadtrat-beschlossen/>) auf der Website der Interessengemeinschaft Würzburger Straßenbahn
32. Linien 1 und 5 in Grombühl: Vertrag ist unterzeichnet (<https://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/Linien-1-und-5-in-Grombuehl-Vertrag-ist-unterzeichnet;art735,10376603>), Mainpost vom 26. Dezember 2019
33. Die Straßenbahn ins Hubland (<https://www.wvv.de/de/privatkunden/mobilitaet/wissenswertes/zukunft/hublandlinie/hublandlinie.jsp>) auf wvv.de, abgerufen am 17. April 2017.
34. Neue Straßenbahn soll bis 2017 fahren (<http://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/Neue-Strassenbahn-soll-2017-fahren;art735,5176237>) In Main-Post am 23. Juni 2010.
35. Planfeststellung der Regierung von Unterfranken (<http://www.regierung.unterfranken.bayern.de/aufgaben/3/8/00537/index.html>), abgerufen am 6. September 2012.
36. Ohne Straßenbahn zur Landesgartenschau (<http://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/Kommissionen-Landesgartenschau-2018;art735,7529000>), Mainpost vom 18. Juni 2013
37. Planfeststellung für die Verlängerung der Würzburger Straßenbahn in die Stadtteile Frauenland und Hubland geht in die zweite Runde (<http://www.regierung.unterfranken.bayern.de/presse/2014/01820/index.html>), Pressemitteilung der Regierung von Unterfranken vom 30. April 2014
38. IHK: Straba-Linie 6 soll schnell umgesetzt werden (<https://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/IHK-Straba-Linie-6-soll-schnell-umgesetzt-werden;art735,10400869>), Mainpost vom 6. Februar 2020
39. ÖPNV: Mit der Seilbahn durch Würzburg? (<https://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/OEPNV-Mit-der-Seilbahn-durch-Wuerzburg;art735,10209578>) 31. März 2019, abgerufen am 7. Juli 2019.
40. Würzburg erleben – Bekommt Würzburg doch noch eine Seilbahn? (<https://www.wuerzburgerleben.de/2019/04/03/bekommt-wuerzburg-doch-seilbahn/>) In: Würzburg erleben. 3. April 2019, abgerufen am 7. Juli 2019 (deutsch).
41. Ideen- und Realisierungswettbewerb – Würzburg Arcaden | Hauptbahnhof | Bahnhofsvorplatz (<http://www.lemonsriver.de/clients/wuerzburg-arcaden/upload/pdf/auslobungstext.pdf>) (Seite nicht mehr abrufbar, Suche in Webarchiven (<http://timetravel.mementoweb.org/list/2010/http://www.lemonsriver.de/clients/wuerzburg-arcaden/upload/pdf/auslobungstext.pdf>)) (PDF; 5,4 MB)
42. Umstrittenes Großprojekt „Würzburg Arcaden“ vorerst geplatzt. (<https://www.welt.de/print-welt/article351906/Umstrittenes-Grossprojekt-Wuerzburg-Arcaden-vorerst-geplatzt.html>) In: Die Welt. 12. November 2004, abgerufen am 1. Dezember 2012.



43. Deutsche Bahn AG, Unternehmensbereich Personenverkehr, Marketing eCommerce: *Franken: Mainfrankenbahn*. (<https://www.bahn.de/regional/view/regionen/bayern/teilnetz/mainfrankenbahn.shtml>) Abgerufen am 7. Juli 2019.
44. *Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland zur Mainfrankenbahn* (<http://www.vcd.org/vorort/mainfranken-rhoen/themen/mainfranken-bahn/>)
45. *Vorschlag des Verkehrsclubs Deutschland für ein Regionalstadtbahnnetz in der Region Würzburg* (<http://www.vcd-bayern.de/daten/votr2003-lmv/sld032.htm>)
46. *Bericht über die Mainfrankenbahn vom Arbeitskreis Öffentlicher Personennahverkehr der Agenda 21* ([https://web.archive.org/web/20070927062152/http://www.landkreis-wuerzburg.de/media/custom/277\\_2220\\_1.PDF?loadDocument&ObjSvrID=277&ObjID=2220&ObjLa=1&Ext=PDF](https://web.archive.org/web/20070927062152/http://www.landkreis-wuerzburg.de/media/custom/277_2220_1.PDF?loadDocument&ObjSvrID=277&ObjID=2220&ObjLa=1&Ext=PDF)) (Memento vom 27. September 2007 im *Internet Archive*)
47. *WVV sorgt sich ums Stadtbild: keine Fahrgast-Info am Dom*. (<http://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/WVV-sorgt-sich-um-Stadtbild-keine-Fahrgast-Info-am-Dom;art735,5888538>) mainpost.de, 21. Dezember 2010, abgerufen am 5. Februar 2011.
48. *Straba: Anzeigetafel hält Fahrgäste stets auf dem Laufenden*. (<http://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/Straba-Anzeigetafel-haelt-Fahrgaeste-stets-auf-dem-Laufenden;art735,5250320>) mainpost.de, 13. August 2009, abgerufen am 5. Februar 2011.

---

Abgerufen von „[https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Straßenbahn\\_Würzburg&oldid=199501118](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Straßenbahn_Würzburg&oldid=199501118)“

---

**Diese Seite wurde zuletzt am 1. Mai 2020 um 18:26 Uhr bearbeitet.**

Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; Informationen zu den Urhebern und zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den [Nutzungsbedingungen](#) und der [Datenschutzrichtlinie](#) einverstanden. Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.