



STOAG
Stadtwerke Oberhausen GmbH

125 Jahre
Öffentlicher Nahverkehr in Oberhausen



INHALT

- Die Geburtsstunde 1897–1901 4
- Frühe Blütezeit 1902–1936 6
- Zerstörung und Wiederaufbau 1937–1949 8
- Auf dem Abstellgleis 1950–1974 10
- Das Netz wächst und wächst 1975–1993 12
- Zurück in die Zukunft 1994–1999 14
- Wichtige Weichenstellung 2000–2012 16
- Es wird elektrisch 2015–2019 18
- Neue Wege 2020–2022 20



Ein fortschrittliches Verkehrsmittel für eine junge Stadt: Eine der ersten Straßenbahnen in Oberhausen.

DIE GEBURTSTUNDE:

Von den ersten Plänen bis zur feierlichen Eröffnung

Am 3. April 1897 herrscht in Oberhausen Festtagsstimmung. Etwa 100 Ehrengäste fahren vom Hauptbahnhof über die Grenzstraße, Marktstraße, Brücktorstraße bis zum neuen Walzwerk und zurück zum Hauptbahnhof. Das Besondere: Sie legen die Strecke in der ersten elektrischen Straßenbahn Oberhausens zurück. Die Jungfernfahrt markiert die Geburtsstunde des öffentlichen Nahverkehrs in Oberhausen. „Ein glanzvoller Tag in der Geschichte der jungen Industriestadt“, jubelt die Presse, während die Festgesellschaft mit „schäumendem Pils und französischem Spitzensekt“ anstößt.

Exakt ein Jahr zuvor hat die Firma Siemens & Halske mit den Bauarbeiten der 7,2 Kilometer langen und 651.150 Mark teuren Strecke be-

gonnen. Oberhausen ist die erste Stadt, die in kommunaler Eigenregie einen Straßenbahnbetrieb durchführt. Ohne Frage birgt dies ökonomische Risiken. Andererseits werden durch den öffentlichen Nahverkehr die Arbeitskräfte deutlich mobiler – ein Wettbewerbsvorteil.

Der Fuhrpark umfasst zunächst zehn Trieb- und drei Beiwagen der Firma Weyer & Co., die Wagenhalle befindet sich auf der Zechenstraße. Noch im gleichen Jahr kommt es zur Erweiterung der Strecke bis ins damals noch eigenständige Sterkrade. Das ebenfalls unabhängige Osterfeld wird 1900 erstmals angefahren. Wohn- und Geschäftsviertel profitieren vom Anschluss an neu geschaffene Straßenbahnlinien. Bis 1901 gilt der Einheitspreis von 10 Groschen, danach werden Fahrten teurer.



In den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts wird die Straßenbahn als Verkehrsmittel immer beliebter.

FRÜHE BLÜTEZEIT:

Die Straßenbahn als alltagstaugliche Attraktion

Die Straßenbahn wird bald zur regionalen Attraktion, die zahlreiche Besucher und Schaulustige anzieht. Die anfänglichen Bedenken der ländlichen Bevölkerung, Kühe würden aus Angst vor dem Anblick und dem Lärm der Fahrzeuge weniger oder schlechtere Milch geben, lassen sich schnell entkräften. Da die Straßenbahn für viele Oberhausener zum alltäglichen Fortbewegungsmittel geworden ist, wird der Betrieb stetig ausgeweitet. Die Blütezeit führt dazu, dass 1923 an der Mülheimer Straße eine neue Wagenhalle für 35 Fahrzeuge eröffnet wird. 1924 wird eine Gemeinschaftslinie mit Essen eröffnet, vier Jahre später eine mit Mülheim.

Die Statistik des Jahres 1928/1929 belegt die Erfolgsgeschichte des öffentlichen Nahverkehrs

in Oberhausen: Mittlerweile sind 105 Fahrzeuge im Einsatz, darunter 52 Triebwagen, 33 Beiwagen, ein Sprengwagen, zwei Schneepflüge, drei Oberleitungsmontagewagen und sechs Loren. Auch die Zahl der Fahrgäste ist rasant angestiegen. Die Stadtwerke befördern 12 Millionen Passagiere pro Jahr – gegenüber 1,17 Millionen im Jahr nach der Gründung – und nehmen 1,9 Millionen Mark ein. Die Straßenbahn nimmt entscheidenden Einfluss auf die Entstehung von Wohn- und Geschäftsvierteln.

1929 kommt es zur Eingemeindung Sterkrades und Osterfelds. Da die Straßenbahn die Ortsteile schon seit der Jahrhundertwende verbunden hat, gibt sie den entscheidenden Ausschlag zur Gründung Groß-Oberhausens.

In den 1950er Jahren sind einige Arbeitswagen der Stadtwerke mit einer Rundumwerbung ausgestattet.



ZERSTÖRUNG UND WIEDERAUFBAU:

Der Zweite Weltkrieg und die Folgen

Im Jahr 1937 entstehen die beiden ersten festen Buslinien in Oberhausen. Die eine verkehrt zwischen dem Oberhausener und dem Duisburger Hauptbahnhof, die andere zwischen Sterkrade und Klosterhardt. Eine folgerichtige Entwicklung, denn bereits seit 1925 haben Busse den Straßenbahnbetrieb ergänzt.

Der Zweite Weltkrieg markiert einen tiefen Einschnitt. Am 23. Juni 1943 ist Oberhausen Ziel eines schweren Bombenangriffs. Dabei werden auch die Wagenhalle sowie ein Großteil der Straßenbahnen und einige Busse zerstört, die zu Reparaturzwecken dort abgestellt sind. Daraufhin wird der Betrieb mit einigen erhalten gebliebenen Bussen und mit geliehenen Straßenbahnen aus Antwerpen, Bochum/Gelsenkirchen, Erfurt, Halle,

Mülheim und Mönchengladbach durchgeführt. Zwischen dem 27. März und dem 20. April 1945 herrscht schließlich eine durch die Besatzungsmacht ausgerufenen, gut dreiwöchigen Betriebsruhe. Schon im Sommer 1945 sind aber wieder sechs Straßenbahnlinien in Betrieb.

Da die Brücken über dem Rhein-Herne-Kanal zerstört worden sind und Wagen- und Materialmangel besteht, kommt der Wiederaufbau nur langsam in Gang. Dennoch erreicht die Fahrgastzahl mit 26,9 Millionen Passagieren im Jahr 1946 einen neuen Rekord. 1948 ist Oberhausen wieder in der Lage, neue Straßenbahnbetriebswagen zu beschaffen, bis 1949 werden 27 Weichen erneuert. Aufgrund der gestiegenen Zahl der Fahrgäste und der Kriegsfolgen sind dies wichtige Maßnahmen.

In den 1960er Jahren wird der Betrieb der Straßenbahn Stück für Stück zurückgefahren.



AUF DEM ABSTELLGLEIS:

Abschied der Straßenbahn auf Raten

Wenn ich fünf Millionen DM hätte, wäre ich nicht verlegen, sie für die Renovierung des Nahverkehrs auszugeben.“

Dieses Zitat des Betriebsleiters Hollenbeck spiegelt die Situation in den fünfziger Jahren wider. Wegen veralteter Fahrzeuge und Gleise gilt Oberhausen mittlerweile als „fahrendes Straßenbahnmuseum“. Dennoch hat das Netz Ende der fünfziger Jahre seine größte Ausdehnung erreicht. Mittlerweile befördern die Stadtwerke in den Straßenbahnen nicht nur Personen, sondern auch Kohle vom Bunker an der Pluskampstraße zum Heizkraftwerk an der Danziger Straße.

Und auch bei den Fahrzeugen gibt es schließlich neue Entwicklungen. 1959 kommt der

erste Zweirichtungsgelenkwagen für 180 Passagiere im Oberhausener Schienennetz zum Einsatz, wegen seiner Behändigkeit (Leistung: 2x60 kW) nach dem sowjetischen Staatschef „Chruschtschow“ benannt. Auf die doppelte Leistung (4x60 kW) und 65 km/h kommen zwei Jahre später vier neue Großraumgelenkwagen für 200 Fahrgäste, aufgrund ihres enormen Gewichts auch unter dem Namen „Hannibal“ bekannt. Außerdem fahren Busse ab Mitte der fünfziger Jahre mit Anhängern.

Doch weiterhin sind Probleme allgegenwärtig. Die Straßenräume sind vielfach zu schmal, um einen zweigleisigen Verkehr zuzulassen, die Gleisanlagen leiden unter Bergschäden. Ferner beeinträchtigen Brücken mit geringer Durchfahrhöhe die Oberleitungen.

All dies dokumentiert auch das vom Stadtrat beauftragte Gutachten, in dem Prof. Dr. Schlums die Hälfte der 66,3 Kilometer langen Gleisanlagen in Oberhausen als „verkehrstechnisch ungünstig“ bezeichnet.

Das sich anbahnende Ende der Straßenbahn wird am 5. Juli 1965 vom Stadtrat offiziell beschlossen: Zukünftig sollen nur noch Busse den öffentlichen Nahverkehr regeln. Am 13. Oktober 1968 säumen zahlreiche Oberhausener die Straßen, um sich nach über 71 Jahren von ihrer Straßenbahn zu verabschieden. Nach der letzten Fahrt mit Bürgermeisterin Luise Albertz klingt der Abend bei Bockwurst und Bier aus. Bis zum 19. Oktober 1974 fährt noch die Bottroper Linie 17 in Klosterhardt über 800 Meter Oberhausener Stadtgebiet, danach ist Oberhausen straßenbahnfrei.

Viele Krauss-Maffei-Busse in Oberhausen werben für Kaffee.



DAS NETZ WÄCHST UND WÄCHST:

Busse regeln den Nahverkehr

Im Laufe der Jahre gelingt es, das Busnetz flächendeckend auszubauen. Durch die vielen Stadtbuslinien ist es möglich, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ohne häufiges Umsteigen sämtliche Ecken in Oberhausen zu erreichen. Allerdings müssen die Fahrgäste häufig lange Fahrzeiten und daraus entstehende Verspätungen in Kauf nehmen.

Dennoch ist der Zuspruch weiterhin hoch. Im Jahr 1976 sind 30,9 Millionen Passagiere in 164 Bussen unterwegs. Im gleichen Jahr bezieht die STOAG ihren neuen Betriebshof an der Max-Eyth-Straße. Der Neubau verfügt neben einer großen Wagenhalle über eine technisch bestens ausgestattete Werkstatt sowie eine moderne Leitstelle.

Mit der Einführung des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) erhalten die Buslinien neue Nummern. Da Oberhausen und Duisburg dem Fahrplanbereich 9 zugeordnet werden, teilen sich die beiden Städte die 900er Nummern, in Oberhausen verkehren von nun an Linien mit Ziffern ab 950 aufwärts. Wegen der Gemeinschaftslinien mit Mülheim und Essen erblickt man jedoch auch 100er Liniennummern im Stadtgebiet.

Eine Verkürzung der Fahrzeiten und somit auch eine Erleichterung für die Fahrgäste bringt 1991 die Einrichtung der ersten City-Express-Linie mit sich. Der CE 90 verbindet Schmachtendorf mit dem Oberhausener Hauptbahnhof. In der Folgezeit werden zwei weitere CE-Linien geschaffen.



Neben den sechs von der Firma Siemens Duewag gebauten Straßenbahnen besteht der Fuhrpark im Jahr 1996 aus 137 Bussen der Firmen Mercedes-Benz und MAN.

ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT:

Das Comeback der Straßenbahn mit neuem Konzept

Bei den Planungen für die Neue Mitte und das CentrO, Europas größtes Einkaufs- und Freizeitzentrum, wird deutlich: Oberhausen braucht ein neues Konzept für den öffentlichen Nahverkehr. Das bisherige System kann die 75.000 an jedem Werktag erwarteten Besucher nicht bewältigen. Verschiedene Modelle werden diskutiert, bevor man sich zugunsten einer Trasse entscheidet, die Sterkrade, die Neue Mitte und den Hauptbahnhof verbinden soll.

Da bei den Überlegungen auch die Stärkung des Umweltverbundes von Bedeutung ist, beschließt der Stadtrat am 7. Februar 1994 die Wiedereinführung der Straßenbahn, die den Betrieb auf der Trasse gemeinsam mit Bussen übernehmen soll. Am 4. August des

gleichen Jahres beginnen die Bauarbeiten an den stillgelegten Trassen der Deutschen Bahn und der Thyssen Werksbahn. Da die Straßenbahn mit dem Mülheimer Straßennetz verknüpft wird, muss die STOAG keinen eigenen Straßenbahnbetriebshof mit Werkstatt errichten.

22 Monate später ist es so weit. Nachdem am Pfingstsonntag 1996 noch Fußgänger und Radfahrer die neue Trasse erkunden können, wird sie sechs Tage später, am 1. Juni, für den öffentlichen Nahverkehr freigegeben. Neben Testfahrten sind anlässlich der „Nacht der Straßenbahn“ Züge als „Kulturtram“ mit Musik- und Theatervorführungen unterwegs.

Von nun an fahren auf der Trasse zwei Straßenbahn- und sieben Buslinien – letztere mit

bis zu 80 km/h. Der Fuhrpark wird um sechs Straßenbahnen und 53 neue Busse erweitert und umfasst nun 143 Fahrzeuge. Erstmals kommen bei der STOAG Gelenkbusse zum Einsatz. Und Oberhausen hat nach fast 28 Jahren sein beliebtestes Verkehrsmittel, die Straßenbahn, zurück. Mit einem Investitionsaufwand von 290 Millionen DM hat die STOAG das Liniennetz komplett neu gestaltet und eine echte Alternative zum Individualverkehr geschaffen.

Kurz vor der Jahrtausendwende kommt es zu einem Highlight für Oldtimerfreunde: Der 1899 gebaute Triebwagen 25 kehrt am 31. Dezember 1999 restauriert auf Oberhausener Schienen zurück und wird von da an für Sonderfahrten eingesetzt.

Ein Wegweiser in die Zukunft: Einer der beiden neuen Hybridbusse der STOAG.



WICHTIGE WEICHENSTELLUNG:

Mit der Einführung von Hybridbussen beginnt ein neues Zeitalter

Die Inbetriebnahme der Trasse verleiht dem öffentlichen Nahverkehr in Oberhausen erheblichen Auftrieb und sorgt für eine Verkürzung der Fahrzeiten. Sprunghaft steigt die Zahl der Fahrgäste von 24,5 Millionen auf 35 Millionen an, 2007 werden sogar 40,6 Millionen Passagiere erreicht – Rekord! Am 30. Oktober 2004 wird ein weiterer Streckenabschnitt der Trasse freigegeben – nun fährt die Straßenbahn bis Sterkrade-Neumarkt.

Im Februar 2012 beginnt bei der STOAG das Zeitalter der Elektromobilität. Zwei Hybridbusse der Firma MAN vom Typ Lion's City Hybrid wer-

den in Betrieb genommen. Die Hybridtechnik bei Linienbussen stellt einen wichtigen Zwischenschritt auf dem Weg zum rein elektrisch betriebenen Bus dar. „Umweltfreundlich, energiesparend, innovativ“, so steht es auf dem Heck der beiden Solobusse, die sich allein schon durch ihr Äußeres ganz erheblich von den anderen Bussen der STOAG unterscheiden. Die STOAG hat sich für Busse mit serieller Hybridtechnik entschieden. Diese Antriebstechnik eignet sich besonders für Busse, die oft stoppen und wieder anfahren, wie es im Stadtverkehr die Regel ist. Die Busse werden zuerst nur auf den Linien 954 und 959 eingesetzt, fahren später aber im gesamten Netz.

In rund 10 Minuten werden die Busse für den nächsten Umlauf geladen.



ES WIRD ELEKTRISCH:

Die Ladeinfrastruktur der Straßenbahn versorgt die Elektrobusse

In Oberhausen beginnt ein neues Kapitel der Elektromobilität. Ab dem 4. Oktober 2015 rollen zwei rein elektrisch betriebene Batteriebusse der STOAG durch die Stadt. Damit setzt die STOAG die Einführung umweltfreundlicher Technologien bei ihrer Busflotte konsequent fort und ist eines der ersten Verkehrsunternehmen in Deutschland, das Elektrobusse im Linienverkehr einsetzt. Die beiden innerstädtischen Linien 962 und 966 werden komplett von Diesel- auf Elektrobetrieb umgestellt.

Eine Besonderheit stellt die Ladetechnik dar. Zur Schnellladung der Elektrobusse wird die vorhan-

dene Gleichspannungsinfrastruktur der Straßenbahn genutzt. Die Ladeenergieentnahme zur Versorgung der Busse erfolgt aus der Fahrleitung der Straßenbahn am Pausenplatz am Bahnhof Sterkrade sowie aus dem Unterwerk Neumarkt, in dem die zum Betrieb der Straßenbahn benötigte Gleichspannung in Höhe von 750 Volt zur Verfügung steht. Die Ladevorgänge finden während der Wendezeiten statt und dauern maximal zehn Minuten. Nach der Ladung können die Fahrzeuge dann eine Strecke von 40 Kilometer zurücklegen. Die Busse vom Typ Urbino 12 electric kommen von der Firma Solaris.



An der Haltestelle Hirschkamp entsteht eine der vier neuen Ladestationen.

NEUE WEGE:

Die langsame Abkehr von Dieselfahrzeugen beginnt

Zwei Städte – zwei Verkehrsunternehmen – eine Linie. Erstmals wird am 13. Juli 2019 eine städteübergreifende Gemeinschaftsline, die Linie 979, die Oberhausen mit Bottrop verbindet, von Diesel- auf Elektrobetrieb umgestellt. Mit diesem Projekt nehmen STOAG und VESTISCHE eine Vorreiterrolle in NRW ein.

Die Ladung der E-Busse erfolgt nach jedem Umlauf an der Ladestation am Bahnhof Sterkrade – hier wird erneut die bereits vorhandene Gleichspannungsinfrastruktur der Straßenbahn genutzt, um die Batterien der Busse mit dem Fahrstrom aus der Fahrleitung schnellzuladen. Um das Ge-

meinschaftsprojekt auch nach außen zu demonstrieren, haben alle vier Busse das gleiche Design.

Die STOAG startet am 14. Juni 2020 ein elektrifiziertes On-Demand-Mobilitätsangebot. Als sogenannte Revierflitzer® gehen fünf elektrisch angetriebene TX des britischen Herstellers LEVC mit Range-Extender in den Betrieb. Durch die bedarfsorientierte, gebündelte Beförderung von mehreren Fahrgästen gepaart mit einer digitalen Anwendung und intelligenten Technologie, können solche Angebote das eigene Auto zukünftig überflüssig machen. Das Quintett ist der erste Schritt zur Ergänzung des bestehenden Bus- und Straßen-

bahnnetzes in den Abend- und Nachtstunden, in denen die Taktung geringer ist. Die Revierflitzer® arbeiten nach dem Ridepooling-Prinzip und werden per Smartphone-App gebucht. Mit dem Revierflitzer® geht die STOAG wirklich neue Wege und hält für Oberhausen ein innovatives, flexibles Mobilitätsangebot vor.

Ende 2022 werden 15 weitere Elektrobusse der Firma VDL vom Typ Citea LF-122 geliefert. Die Busse werden im Linienbetrieb geladen, dafür werden an vier Standorten im Stadtgebiet Ladestationen errichtet. In den nächsten Jahren stellt die STOAG die Busflotte auf den batterieelektrischen Antrieb um.

IMPRESSUM

Herausgeber: STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH, Max-Eyth-Straße 62, 46149 Oberhausen
Telefon 0208 835-55, Telefax 0208 835-5009, www.stoag.de

Redaktion: STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH

Gestaltung: CONTACT GmbH, www.contact-gmbh.com

Fotos: STOAG, Pascal Skwara, Carsten Walden

Diese Broschüre entstand mit freundlicher Unterstützung folgender Unternehmen:



