

100 JAHRE GUTLEUT

DAS HERZ DER STRASSENBAHN



100 JAHRE GUTLEUT

DAS HERZ DER STRASSENBAHN

REDAKTION UND TEXT

Bernd Conrads, Sven Ole Bannert, Uwe Niemann, Bernd Rodmann

GESTALTUNG

werksfarbe.com | konzept + design

UNTERSTÜTZUNG UND ARCHIVARBEIT

Historische Straßenbahnen der Stadt Frankfurt am Main e. V. (HSF), insbesondere Fabian Düsterdiek, Frank Nagel, Charles Tang, Benjamin Huber, Peter Bäuchle und das Institut für Stadtgeschichte



VORWORT

Seit 100 Jahren werden im Betriebshof Gutleut Straßenbahnen gewartet und fahrfertig gemacht, fahren die Bahnen von hier aus auf ihre Linien und treten Fahrerinnen und Fahrer ihre Dienste an. Am 16.06.1919 nahm die Anlage, wenn sie als solche auch älter ist und anders genutzt wurde, als Straßenbahndepot ihren Betrieb auf.

Depot, Betriebshof, Betriebswerkstatt, Betriebsbahnhof – es gibt viele Namen für eine Anlage wie an der Mannheimer Straße. Die Geschichte der Liegenschaft ist bewegt. Pferde und Pferdewagen waren hier untergebracht, kriegswichtige Betriebe, die Polizei, 30 Jahre lang auch Omnibusse, zwischendurch sogar „U2“-Wagen, eigentlich U-Bahnen. Die Anlage versprüht mit ihren zweckmäßigen und heute torlosen Hallen nicht den Charme der Industrie-Architektur, über den die Betriebshöfe Bornheim oder Sachsenhausen verfügen und der sie – insbesondere in ihrer heutigen Nutzung – zu Fixpunkten ihrer Stadtteile macht. Aber sie ist „echt“, sie lebt, in ihr wird gearbeitet. Sie wurde aus- und umgebaut, erweitert, im Zweiten Weltkrieg zerstört und danach wieder aufgebaut. Sie wurde den Anforderungen angepasst, die ein heutiger Straßenbahnbetrieb mit modernen Fahrzeugen an seine Infrastruktur stellt – an Klimaanlage auf Fahrzeugdächern hat zum Beispiel im Juni 1919 niemand gedacht.

Heute beginnen bzw. beenden die Linien 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 und der Ebbelwei-Expreß ihren Dienst in dem Depot. Das gilt auch für 325 Fahrerinnen und Fahrer, für die Gutleut der Heimat-Betriebshof ist. Damit sie ihre Fahrzeuge pünktlich und in einem 1a-Zustand bekommen, sind 23 Werkstatt-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter im Dreischicht-Betrieb – und damit rund um die Uhr, an sieben Tagen in der Woche – im Einsatz, um an rund 120 Fahrzeugen zu arbeiten, sie zu reparieren, zu lackieren, instand zu setzen, regelmäßige Wartungen (sogenannte „Fristen“) auszuführen und nicht zuletzt sie zu reinigen. Gutleut ist die Heimat von 38 „R“- und 52 „S“-Wagen, dazu kommen die Ebbelwei-Expreß-Flotte und die fahrbereiten Museumswagen der Baureihen „L“, „M“ (jeweils mit Beiwagen), „N“, „O“ und „P“. Auch der „SchneeschieBÄR, das Winterfahrzeug der VGF, ein weiterer „P“-Wagen, ist hier untergebracht. Und demnächst, von 2020 an, kommt die neue Niederflurbahn der Baureihe „T“ nach Gutleut.

Mit dem Ausbau des Straßenbahnnetzes steigt der Bedarf an modernen Fahrzeugen. Damit stellt sich die Frage nach weiteren Abstell- und Werkstatt-Kapazitäten und damit die nach einem Ausbau von Anlagen wie Gutleut. In dem dicht bebauten Stadtteil ist das schwierig, aber eins steht fest: Gutleut wird dringend gebraucht.

DER BETRIEBSHOF

Das Rückgrat der Straßenbahn und Stadtbahn

Neben den Fahrzeugen, den Haltestellen und der technischen Infrastruktur, wie Oberleitungen und Gleise, gehören Betriebshöfe zu wesentlichen Bestandteilen eines Straßenbahnbetriebs. Neben Betriebshof findet man oftmals auch den Begriff Depot. Der Begriff Depot stammt vom lateinischen deponere ab und kann mit ablehnen, niederlegen, aufgeben und abstellen ins Deutsche übersetzt werden. Da das Abstellen von Fahrzeugen eine der Aufgaben von Betriebshöfen ist, verwundert es nicht, dass sich der Begriff Depot bis heute gehalten hat. In Frankfurt werden hingegen die Straßenbahndepots heute als Betriebshöfe bezeichnet. Die Bezeichnung passt eher zu den vielfältigen Aufgaben, als man mit dem klassischen Depot in Verbindung bringt. Neben dem Abstellen werden die Straßenbahnfahrzeuge in den Betriebshöfen der VGF gereinigt und gewartet. Dazu verfügen die Betriebshöfe über eigene Waschanlagen und eigene Betriebswerkstätten, in denen kleinere Reparaturen und Inspektionen durchgeführt werden. Während größere Reparaturen sowie die großen Inspektionen in der StadtbahnZentralWerkstatt, kurz StZW, verrichtet werden, müssen die sicherheitsrelevanten Teile, wie Bremsen, Stromabnehmer und Radreifen regelmäßig überprüft und gewartet werden. Dies immer nur in der StZW zu erledigen, wäre nicht nur umständlich, sondern

auch teuer und ineffektiv. Da die Straßenbahnfahrzeuge mittlerweile rund um die Uhr im Einsatz sind, arbeiten die Mitarbeiter in Betriebswerkstätten der Betriebshöfe ebenfalls rund um die Uhr und sorgen so für einen reibungslosen Einsatz der Fahrzeuge. Aber nicht nur Fahrzeuge sind in den Betriebshöfen stationiert, auch das Fahrpersonal ist den Betriebshöfen zugeordnet, auch wenn diese dort nicht ihren Dienst beginnen bzw. beenden müssen.

Frankfurts Straßenbahnbetriebshöfe

Der Erste – Schönhof (Bockenheim)

Mit der Betriebsaufnahme der ersten Pferdebahnlinie der Frankfurter Trambahn-Gesellschaft am 19.05.1872 wurde der erste Betriebshof noch als Depot bezeichnet. Das Depot am Schönhof in Bockenheim verfügte über drei Gleise, eine Reparaturwerkstatt sowie die notwendigen Stallungen für die Pferde. Mit der Einführung der elektrischen Straßenbahn wurde das Depot umgebaut und diente bis zur fast vollständigen Zerstörung am 22.03.1944 dem Abstellen von Linienfahrzeugen. Nach Ende des Krieges wurde das Depot von Schutt befreit, und die Überreste des Depots wurden zum Abstellen von nicht betriebsfähigen Fahrzeugen und Beiwagen genutzt. Wegen des bevorstehenden Neubaus der Breitenbachbrücke verließ am 26.05.1965 das letzte Fahrzeug das Depot. Heute wird es als eine der Spielstätten der Städtischen Bühnen genutzt.

Der Modernste – Betriebshof Ost (Riederwald)

Bereits 1976 beauftragte die Stadtverordnetenversammlung die Stadt Frankfurt mit der Suche nach einem Standort für einen neuen Betriebshof. Die Standortsuche gestaltete sich schwierig, da das gewünschte Areal in Seckbach aufgrund von Einwendungen bezogen auf den

Naturschutz und die Lärmbelastung mehrmals verändert werden musste. Nachdem im Jahr 1988 der Standort gefunden war, wurden die Planungen im Jahr 1989 wieder aufgenommen. Im Dezember 1995 wurde vom Regierungspräsidium Darmstadt der Planfeststellungsbeschluss erlassen, und nach Beendigung der gerichtlichen Auseinandersetzung konnte der Bau im Herbst 2000 beginnen. Seit seiner Eröffnung am 06.07.2003 beherbergt der Betriebshof die Fahrzeuge für die Linien U4 bis U7 sowie die Fahrzeuge für verschiedene Straßenbahnlinien. Dazu sind neben den „U5“-Wagen auch S-Wagen im Betriebshof Ost stationiert. Neben einer Betriebswerkstatt mit sechs Gleisen verfügt der Betriebshof über eine Halle mit drei Durchgangsgleisen zur Eingangskontrolle, eine



- ↑ Letzte Straßenbahn der Linie 25 nach Bad Homburg am 18.12.1971 (Quelle: Peter Bäuchle)
- ↓ Mitarbeiter des Betriebshofs Gutleut vor einem K-Wagen der Linie 14 im Jahr 1950 (Quelle: Institut für Stadtgeschichte S7C 1998 / 62.242)



Unterflurdrehbank sowie eine überdachte Waschanlage, die es ermöglicht, einen Zug, bestehend aus vier Stadtbahnfahrzeugen des Typs „U5“, oder bis zu drei einzelne Straßenbahnfahrzeuge des Typs S in einem Waschgang zu reinigen.

Die Ehemaligen – Schwanheim, Neu-Isenburg, Eckenheim

Betriebshöfe unterliegen permanenten Veränderungen. War die Anfangszeit der Straßenbahn durch kurze 11-m- bis 12-m-Fahrzeuge geprägt, sind heute Straßenbahnen mit einer Länge von 27 m bzw. 30 m unterwegs. Waren kurze Fahrzeuge früher in der Verkehrsspitze mit mehreren Wagen aneinander gekuppelt, sind die heutigen Straßenbahnfahrzeuge vorwiegend allein unterwegs. Damit hat sich die Anforderung an die Betriebshöfe geändert, sodass die Wagenhallen in Schwanheim und Neu-Isenburg geschlossen werden konnten. Die Ausweitung des Stadtbahnbetriebs führte darüber hinaus zu einer Verringerung der Anzahl an Straßenbahnen, sodass der Schwerpunkt der Betriebshöfe ebenfalls angepasst wurde. Daher verwundert es nicht, dass die Betriebshöfe in Bornheim, Sachsenhausen oder Eckenheim heute geschlossen sind und durch den Betriebshof Ost ersetzt wurden. Neben dem ehemaligen Betriebshof Eckenheim, der heute noch zum Abstellen von Stadtbahnfahrzeugen genutzt wird, sowie den Wagenhallen in Neu-Isenburg ist noch die Wagenhalle in Schwanheim vorhanden. Dort befindet sich heute das Verkehrsmuseum der VGF.

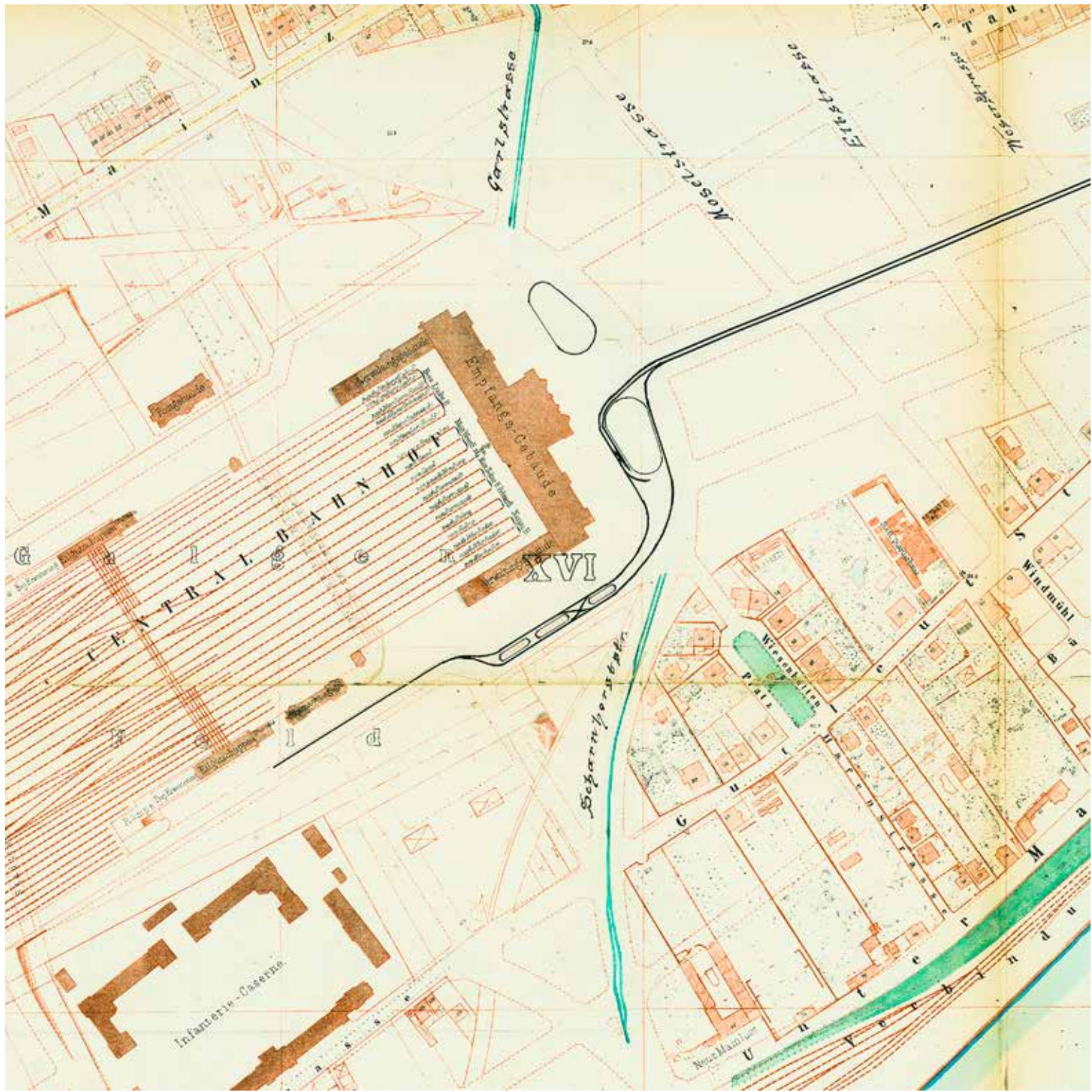
Der Zentralste

Unweit des Hauptbahnhofs gelegen befindet sich der Betriebshof Gutleut. Dabei handelt es sich bereits um den zweiten Betriebshof in der Nähe des Hauptbahnhofs. Der erste Betriebshof im Gutleutviertel befand sich auf dem heutigen Gelände des Finanzamts Frankfurt und wurde als Gneisenau bezeichnet. Gneisenau war die ehemalige Straßenbezeichnung, und so leuchtet es ein, dass der 16.06.1919 eröffnete neue Betriebshof am Ende der Gneisenaustraße ebenfalls zuerst Gneisenau hieß. Um eine Unterscheidung zu ermöglichen, erhielt der Betriebshof den Zusatz „neu“.

Einschieben/Ausschieben oder Ausrücken/ Einrücken ist eine Frage der Sichtweise

Wenn Fahrzeuge aus dem Betriebshof zum Liniendienst fahren, werden in verschiedenen Städten verschiedene Begriffe gewählt. So werden die Fahrzeuge, die in Frankfurt aus dem Betriebshof fahren, als Einschieber bezeichnet, in München als Ausrücker. Bei den Fahrten zum Betriebshof ist es dann genau andersrum. Der Ausschieber fährt in Frankfurt zum Betriebshof; in München ist es der Einrücker.

→ Kartenausschnitt von 1889/90 mit den damals am Hauptbahnhof existierenden Gleisen. (Quelle: Institut für Stadtgeschichte, Magistratsakte R 1782)



GNEISENAU (ALT)

Schon 1890 hatte die Frankfurter Trambahn-Gesellschaft (FTG) an der Gneisenaustraße, der heutigen Mannheimer Straße, ein Pferdebahndepot in Betrieb genommen.

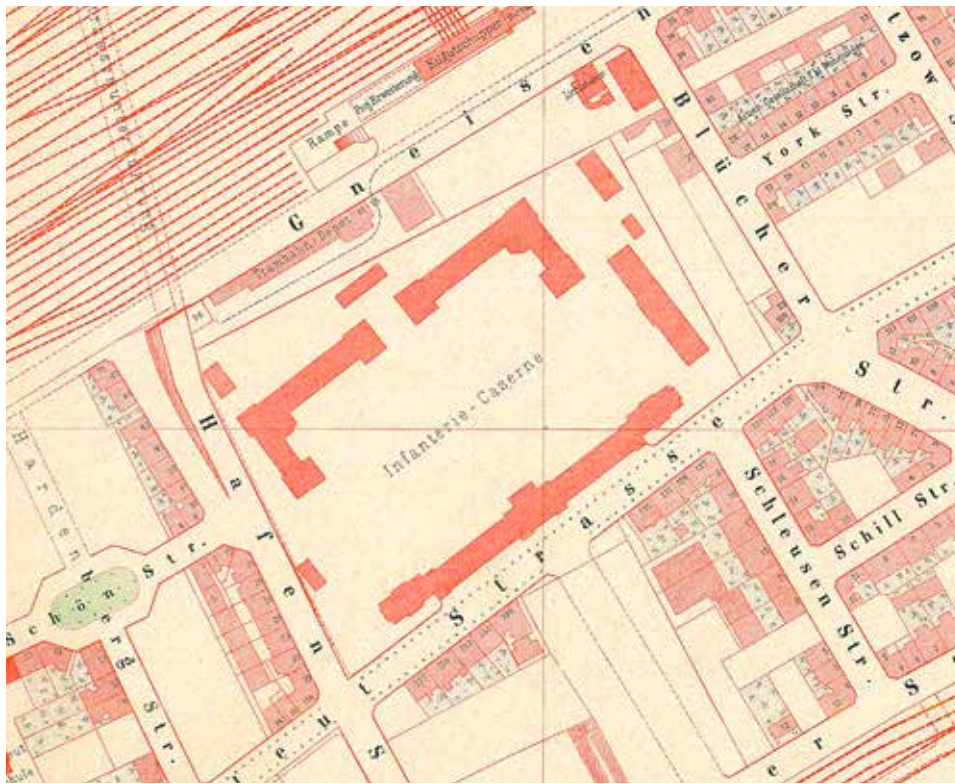
Zur Eröffnung des Hauptbahnhofs am 18.08.1888 wurde die Pferdebahn zunächst provisorisch durch das ehemalige Gleisvorfeld der Westbahnhöfe im Verlauf der heutigen Münchener Straße bis zum Hauptportal verlängert. Im Folgejahr wurde das Gleis in die neu entstehende Kaiserstraße verlegt. 1890 wurde dann der Endpunkt der Tramlinien auf Anordnung der Königlichen Polizeibehörde vom Portal zum südlichen Seitenausgang verlegt.

Im Jahr 1889 erwarb die Frankfurter Trambahn-Gesellschaft (FTG) nördlich der Gutleutkaserne ein Grundstück von der Stadt Frankfurt auf die Dauer der bestehenden Konzession für einen jährlichen Betrag von 4.000 Mark. Auf diesem Gelände erbaute die FTG ein Depot, das 1890 dem Betrieb übergeben wurde. Die Baukosten beliefen sich bis zum 31.12.1890 auf 157.264 Mark. In den folgenden zwei Jahren wurden noch diverse Ausbauten getätigt, u. a. ein Etagenstall (1891). Die Stallungen, die sich auch im Oberstock befanden, konnten durch eine steinerne Treppe mit sehr breiten Stufen auch von den Pferden gut erreicht werden.

Infolge der fortgesetzt hinzukommenden neuen Linien erwies sich ferner das Depot in der Gneisenaustraße als unzureichend, daher pachtete die FTG das angrenzende Grundstück von der Stadt Frankfurt. Auf diesem Areal wurde 1895 mit dem Bau einer großen Wagenhalle sowie eines Magazin- und Bürogebäudes begonnen und beides wurde im Folgejahr fertiggestellt. Die auf mehr als der Hälfte ihrer Grundfläche mit Revisionsgruben versehene Wagenhalle entsprach den damals neuesten Anforderungen und war bereits vollständig für die Aufnahme elektrischer Motorwagen eingerichtet worden.

1898 übernahm die Stadt Frankfurt die Konzession von der FTG und damit auch den Betriebshof in der Gneisenaustraße. Die Straßenbahn Frankfurt baute das Depot 1899 um, sodass danach Platz für 40 Triebwagen (Tw) in geschlossenen Räumen und für 45 Anhängewagen in einer offenen Halle vorhanden war.

Nach Inbetriebnahme des neuen Betriebshofs am Ende der Gneisenaustraße wurden die Fahrzeuge dort stationiert.



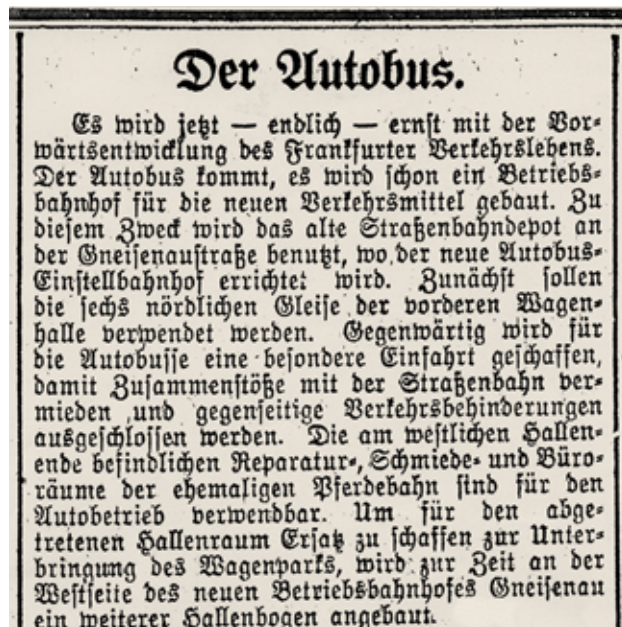
← Ausschnitt mit dem damaligen Teil des Depots
(Quelle: Ravenstein-Plan von 1895, HSF-Archiv)



← Ausschnitt Gleisplan Nr. 66 von 1937
(Quelle: HSF-Archiv)

Am 07.10.1925 wurde die erste Kraftomnibuslinie in Frankfurt eröffnet. Zu diesem Zweck wurde der Standort zu einem Betriebshof für die Autobusse umgebaut (siehe Artikel), genauso wie ein Teil des Waldbahndepots in der Textorstraße. Die Umbauten dauerten bis ins Jahr 1926, dabei wurden u. a. 920 m Gleis im Betriebshof Gneisenau entfernt. 1927 wurde eine Ladestation für Starterbatterien hergestellt.

Mit 20 Bussen wurde im Jahr 1925 gestartet, 1927 waren es schon 43. So war abzusehen, dass die Kapazität bald knapp werden dürfte und es entstand ein Projekt zum Bau eines neuen Omnibusbetriebshofs für 80 Omnibusse. Dazu wurden auf dem Gelände Gutleutstraße 310 zwei



große Flugzeughallen erworben, die den entsprechenden Erfordernissen angepasst und durch eine Werkstatt ergänzt werden sollten. Dieses Projekt wurde aus Kostengründen zurückgestellt und es wurde nach anderen Lösungen gesucht, die dann auch wenige Jahre später umgesetzt wurden.

1928 wurde die Stadt Höchst eingemeindet und ihr Omnibusfuhrpark mit zwölf Wagen wurde mit übernommen. Durch zusätzliche Käufe waren am Jahresende 92 Busse vorhanden, die in der Textorstraße (10 Wagen), in der Gneisenaustraße (64 Wagen) und (der Rest von 18 Wagen) im Omnibusbetriebshof der Stadt Höchst untergebracht waren.

1929, nachdem die Omnibusse in die neue Betriebswerkstätte in der Gneisenaustraße 117 umgezogen waren, wurde die alte Anlage zur Hauptwerkstätte umgebaut. Dabei entfielen weitere 230 m Gleis. Ab Ende des Jahres konnte die neue Einrichtung genutzt werden, sodass die Hauptuntersuchungen nicht mehr an Fremdfirmen vergeben werden mussten.

Die Omnibushauptwerkstätte wurde im Krieg stark beschädigt. Die ersten Nachkriegsjahre waren daher von Wiederaufbau und Instandsetzung der Einrichtungen geprägt, selbst 1950 waren diese noch nicht abgeschlossen.

1947 wurde die Gneisenaustraße in Mannheimer Straße umbenannt und die Omnibushauptwerkstatt in „Gutleut (alt)“. Straßenbahnwagen standen während und nach dem Krieg nur noch selten hier.

Luftbild Omnibushauptwerkstatt Gutleut (alt) und Gutleutkaserne, 1985 (Quelle: Institut für Stadtgeschichte STC 1998/17.305)





↑ Einfahrt Mannheimer Straße, 10.09.1959 (Quelle: Horst Michelke, HSF-Archiv)



↑ Omnibus vor dem Betriebshof. Im Hintergrund die ehemalige Unterkunft für Eisenbahner an der Stuttgarter Straße (Quelle: Horst Michelke)



33. JAHRGANG
Januar 1965

Die Straßenbahn Betriebsmitteilungsblatt der Straßenbahn der Stadt Frankfurt a. M.

Hier spricht der Personalrat

Unsere neue Buswerkstätte Rebstock

Wer kennt sie nicht, die alte Omnibus-Hauptwerkstatt in der Mannheimer Straße? Eine dunkle, muffige Halle, die bis vor drei Monaten der Arbeitsplatz unserer Kollegen der Omnibus-Hauptwerkstatt war. Fürwahr, eine Zumutung an den arbeitenden Menschen, dort nur unter künstlicher Beleuchtung sein Bestes zu geben. Sie hielten aus, unsere braven Mitarbeiter. Sie leisteten Qualitätsarbeit, wie sie im Instandsetzungsdienst verlangt werden muß, damit unsere Omnibusse und sonstigen Kraftfahrzeuge betriebs- und verkehrssicher sind.

Diesen Kollegen ist mehr als zu danken. Sie gingen trotz der widrigen äußeren Umstände nicht von uns. Ein solcher Arbeitsplatz trug den Stempel des Mittelalters.

Nun besteht seit drei Monaten die neue Werkhalle, eingebettet in die Omnibusbetriebs-Werkstatt Rebstock. Mag es auch den Anschein haben, als wäre die Halle für zukünftig gestellte Aufgaben zu klein, so wollen wir doch alle froh sein, daß wir nun einen den Verhältnissen entsprechenden sauberen und ordentlichen Arbeitsplatz unseren Kollegen dieses Betriebsteiles anbieten konnten.

Es war ein offenes Geheimnis, daß in der alten Omnibus-Hauptwerkstatt das Betriebsklima nicht das beste war. Dementscheidend trugen die widrigen Umstände eine große Rolle hierzu bei. Möge unseren Mitarbeitern ihr Dienst in dieser neuen Werkhalle nicht nur leichter werden, sondern auch die Freude wieder an der Arbeit bringen. Die Voraussetzungen hierzu sind von den Technikern geschaffen. Diese Halle mit Leben zu erfüllen, ist mit die Aufgabe der dort tätigen Kollegen. Wir freuen uns sehr, daß dieses Kapitel des Neaufbaues unserer Omnibus-Hauptwerkstatt abgeschlossen ist.

Wenn unsere Stadtverwaltung auf dem dortigen Rebstockgelände andere Bebauungspläne in Aussicht hat, so bedauern wir sehr, daß dieser ideale Platz nicht dazu ausersieht, auch unsere neubauwürdige Straßenbahn-Hauptwerkstatt an dieser Stelle unterzubringen. Der Neubau unserer Omnibuswerkstatt Rebstock soll unsere Werkleitung in ihrer Bemühung, die Arbeitsplätze neu zu erstellen, noch mehr Ansporn sein, auch andere Bauprojekte in so forschem Tempo zum Abschluß zu bringen, wie der vorgenannte Bau erstellt wurde. Als weitere Bauvorhaben stehen unsere Leitungsbaubehörde und unser Lagerplatz heran. Nicht zu vergessen, der Neubau unserer Straßenbahn-Hauptwerkstatt. Wenn diese Projekte ihre Verwirklichung gefunden haben, dann erst können wir sagen, unser Betrieb hat in arbeitsplatzhygienischer Hinsicht für seine Bediensteten das Notwendigste getan. Um das klar auszusprechen, wäre uns der 22. Dezember 1964 als der richtige Termin erschienen.

Walter Kröckel

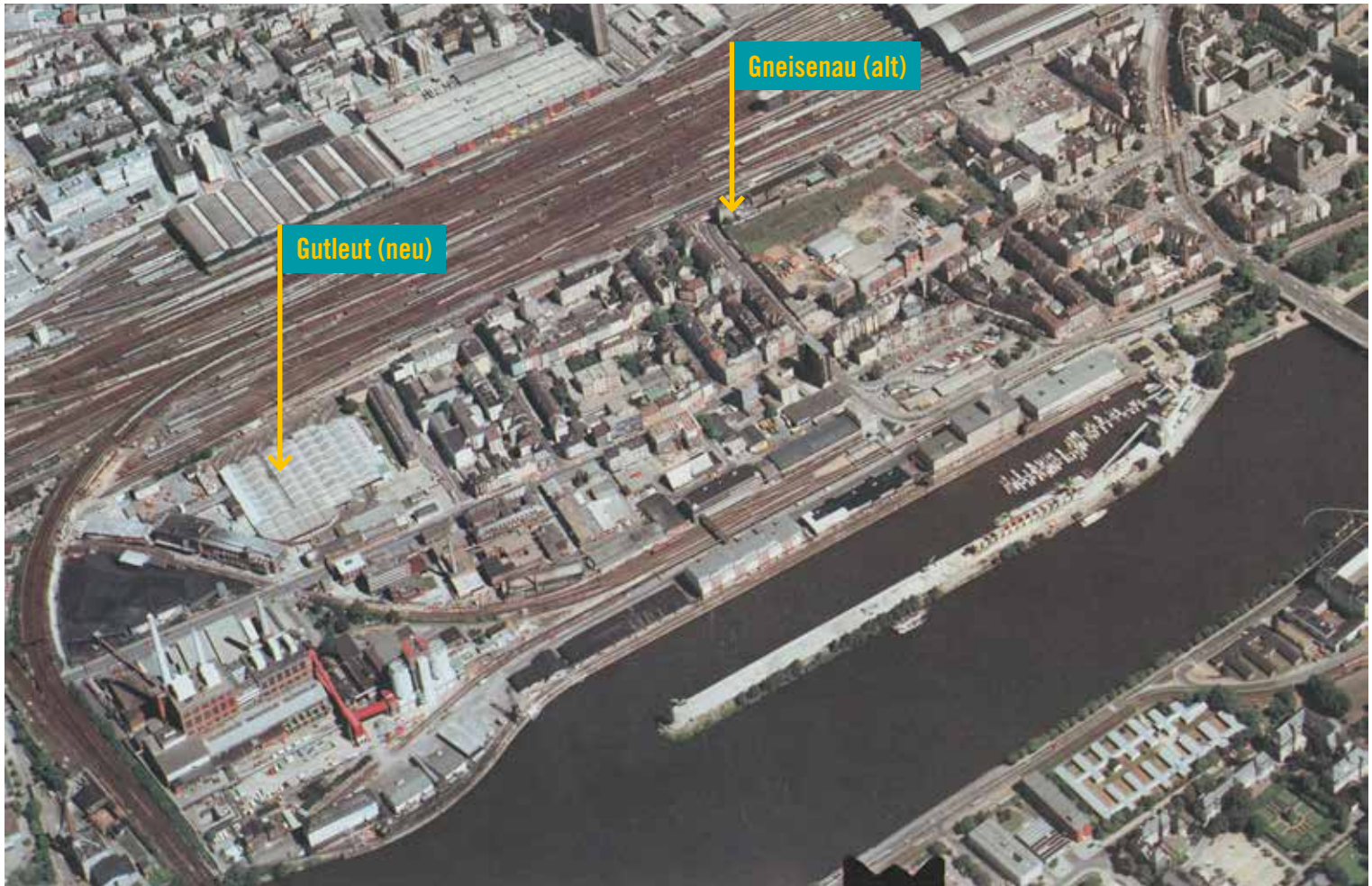
Die Räumlichkeiten in der Mannheimer Straße – Gutleut (alt) – entsprachen schon lange nicht mehr den damaligen Anforderungen an einen rationellen Instandsetzungsbetrieb. 1962 wurde mit dem Bau der neuen Hauptwerkstatt im 1959 eröffneten, neuen Omnibusbetriebshof auf dem Rebstockgelände begonnen. 1964 war es dann so weit: Die Werkstatt zog an den neuen Standort. Die Straßenbahnfahrschule und die Hochbauabteilung verblieben am alten Standort.

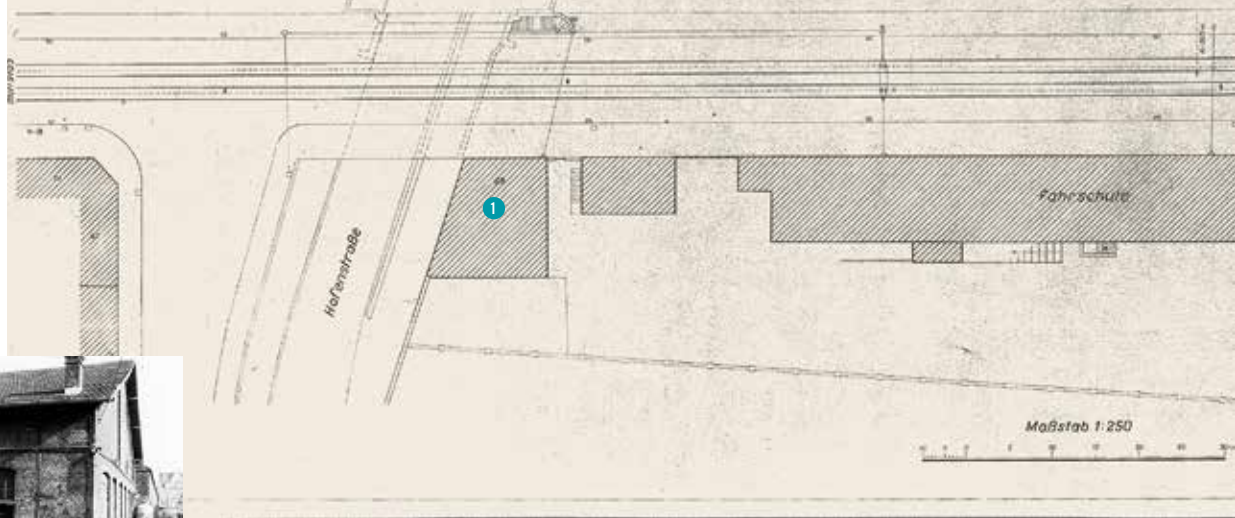
Die benachbarte Gutleutkaserne wurde mit Ausnahme des Kopfbaus an der Gutleutstraße in den Jahren 1979 und 1980 abgerissen. Auf diesem freigewordenen Gelände wurde das Behördenzentrum Gutleut errichtet, in das im Juni 1993 die ersten Abteilungen des Finanzamts einzogen.

Nach Umzug der Fahrschule in den Betriebshof Gutleut (1990) und Auszug der Hochbauabteilung sowie der Automatenwerkstatt ging die Zeit der Liegenschaft zu Ende. Wenige Jahre darauf wurden die Gebäude abgerissen, heute befindet sich dort ein Teil der Mannheimer Straße mit Anschluss zur Hafenstraße.



- ← Blick in den Innenhof des Betriebshofs Gneisenau (alt) kurz vor dem Abriss (Quelle: Institut für Stadtgeschichte S7C 1998/17.431 (links) und S7C 1998/17.434)
- ↓ Blick auf das Gutleutviertel im Jahr 1985 mit Westhafen, Betriebshof Gneisenau (neu), heute Gutleut, und Gneisenau (alt) (Quelle: Institut für Stadtgeschichte S7C 1998/17.761)





↑ Ansichten des Betriebshofs Gneisenau (alt) in den 1970er und 1980er Jahren (Quelle: Bilder 1 bis 3 Institut für Stadtgeschichte: Bild 1: S7C 1998/17.435, Bild 2: S7C 1998/17430 Bild 3: S7C 1998/17423), 4 bis 6 VGF-Archiv)

Was geschah rund um die Betriebshöfe?

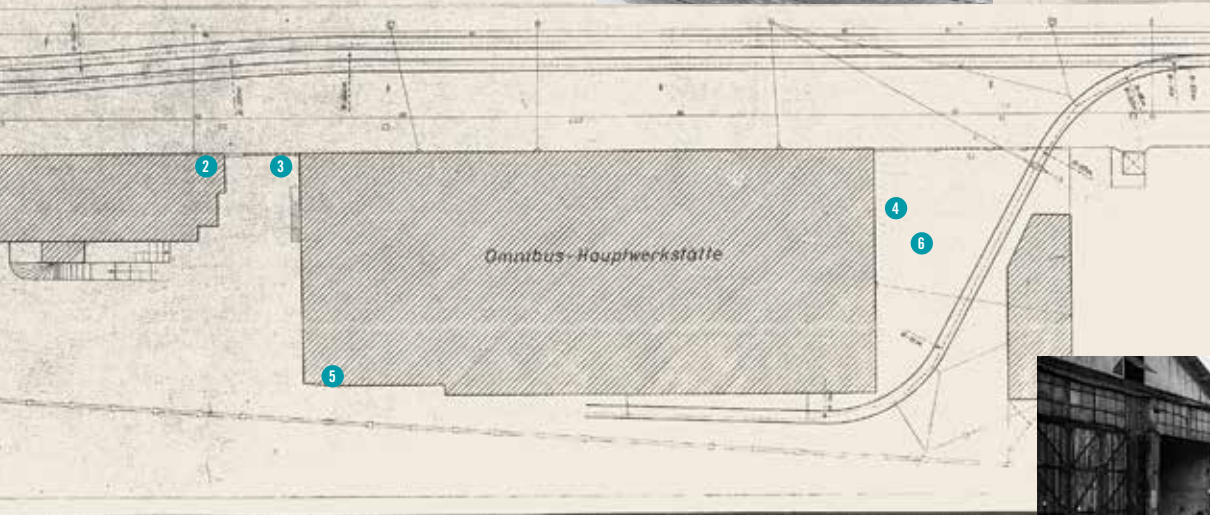
Bis März 1899: Bau Strecke Baseler Platz – Ecke Gutleut-/Boyenstraße (Heilbronner Straße)

01.10.1899: Eröffnung der Strecke Baseler Platz – Gutleutstraße/Boyenstraße

27.09.1900: Beginn des elektrischen Betriebs in der Gutleutstraße

1906: zweites Gleis in der Gutleutstraße

er Straße



23.11.1911: Genehmigung Schleife Pforzheimer Straße

1924: Erweiterung Frankfurter Hauptbahnhof

1927: Verlängerung zur Falterstraße (Griesheim) geplant

1933: Bau einer Gleisverbindung Scharnhorststraße/
Gneisenaustraße

1934: Verlegung Endhaltestelle Gutleut-/Boyerstraße und
20 m Gleis und neue Oberleitung

1936: Entfernung eines Gleiswechsels in der
Gneisenaustraße, Ecke Blücherstraße

1937: Bau der Gleisverbindung Blücherstraße –
Gutleutstraße

31.08.1959 Stilllegung der Strecke durch die Gutleutstraße

03.06.1996 – 17.12.1999: Hafentunnelsanierung

GNEISENAU (NEU)/HEUTE GUTLEUT

Die Straßenbahn braucht mehr Platz.

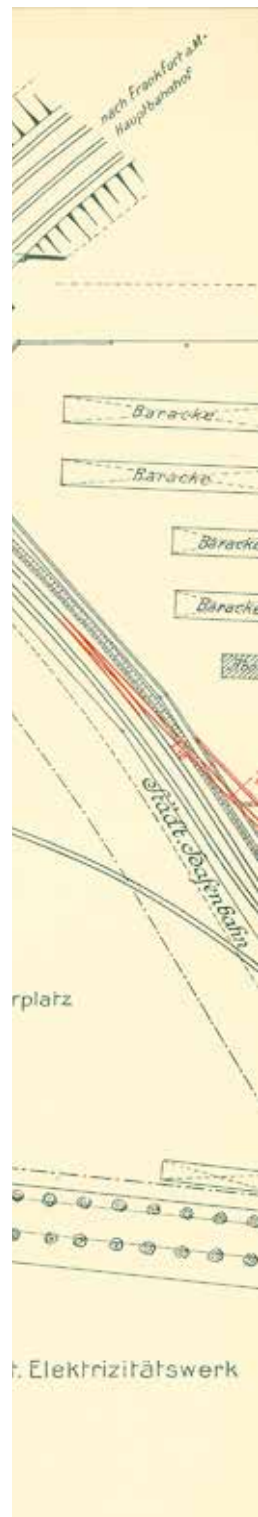
Bei der Straßenbahn Frankfurt zeichnete sich auch nach Fertigstellung des Betriebs- hofs Eckenheim 1911 weiterer Bedarf nach Betriebseinrichtungen ab, insbesondere im Westen der Stadt. Der bestehende Betriebs- hof Gneisenau konnte aus Platzgründen nicht erweitert werden. Deshalb wurde ein neuer Betriebshof am Ende der Gneisenaustraße (heute Mannheimer Straße 117) geplant. Dort befanden sich auch weitere Reserveflächen. Im Mai 1914 begann der Bau der Wagenhalle und der Nebengebäude. Trotz der ungünstigen Bauverhältnisse durch den Krieg konnte der Rohbau bis Anfang 1915 errichtet werden, bis Jahresende wurde der Bau mit zwölf Hallengleisen und einem Freigleis (Gleis 0) beziehbar fertiggestellt.

Durch die Betriebseinschränkungen im Ersten Weltkrieg wurde die Anlage vorläufig nicht benötigt und konnte somit der Kriegsleder AG als Lagerfläche vermietet werden. Zu diesem Zweck wurde ein Anschlussgleis mit Laderampe südlich der Hallen angelegt (siehe Plan). Die Rückgabe der Hallen erfolgte zum 01.02.1919.

Parallel zum Bau der Halle wurde 1914 mit den Gleisbauarbeiten begonnen. Bis zum Jahres- ende lagen die Gleise in der Gneisenaustraße bis an die Ecke Boyenstraße (heute Heilbron- ner Straße). 1915 folgten die Gleise auf dem Betriebsgelände und in der Boyenstraße, das Gleisdreieck an der Ecke zur Gutleutstraße wurde erst 1919 fertiggestellt.

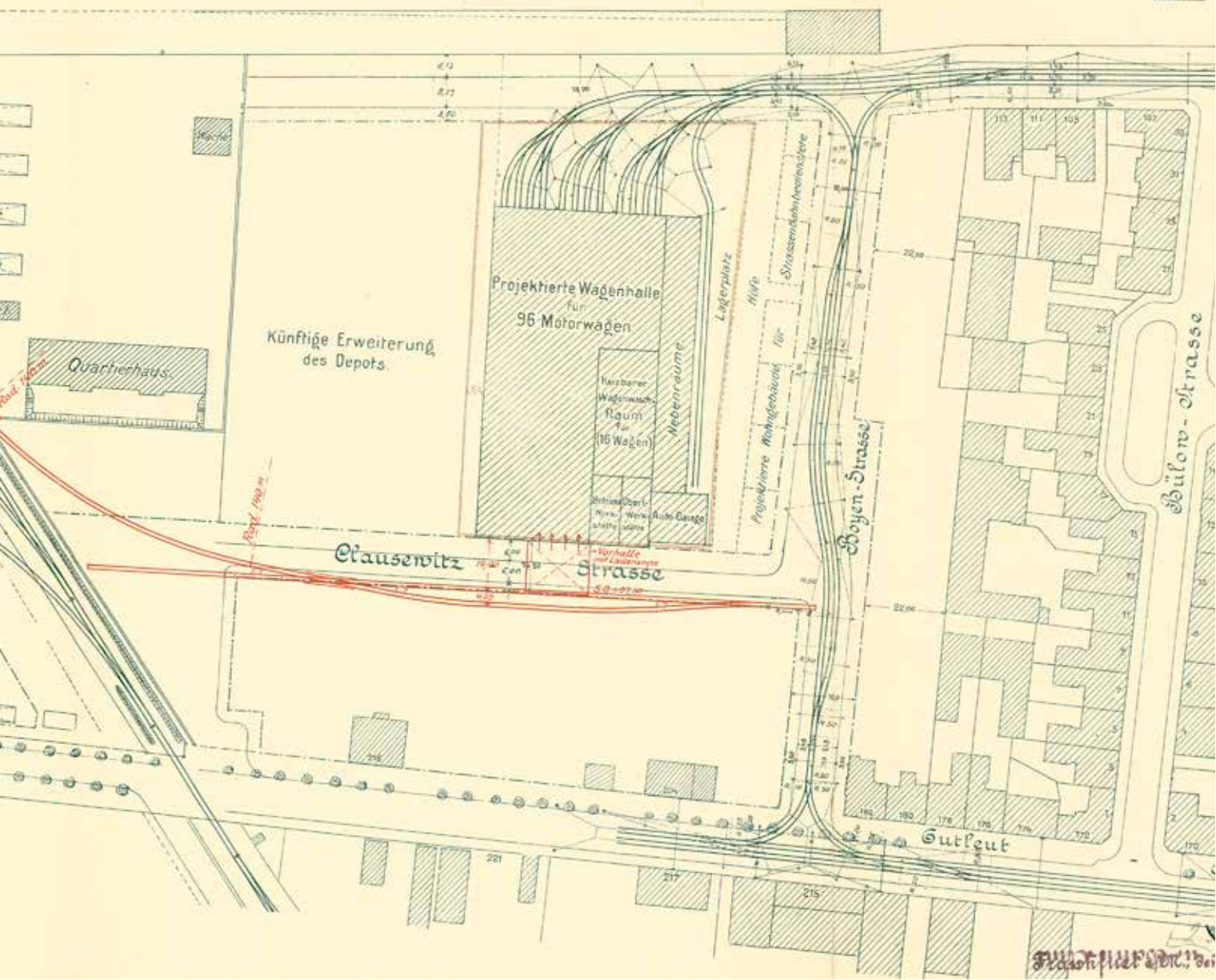
Zum Fahrplanwechsel am 16.06.1919 nahm der Betriebshof Gneisenau (neu), heute Gut- leut, offiziell seinen Betrieb auf. Damit stand der Straßenbahn ein weiterer Betriebshof zur Verfügung und die Arbeitsbedingungen für die Mitarbeiter der Werkstatt konnten qualitativ verbessert werden.

→ Plan der neugebauten Wagenhalle, inkl. Gleisanschluss für die Kriegsleder AG (Quelle: Institut für Stadtgeschichte, Plan aus Akte U 1.412)



Strassenbahn-Depot an der Eneisenau-Strasse.

Lageplan.



Stationierungen

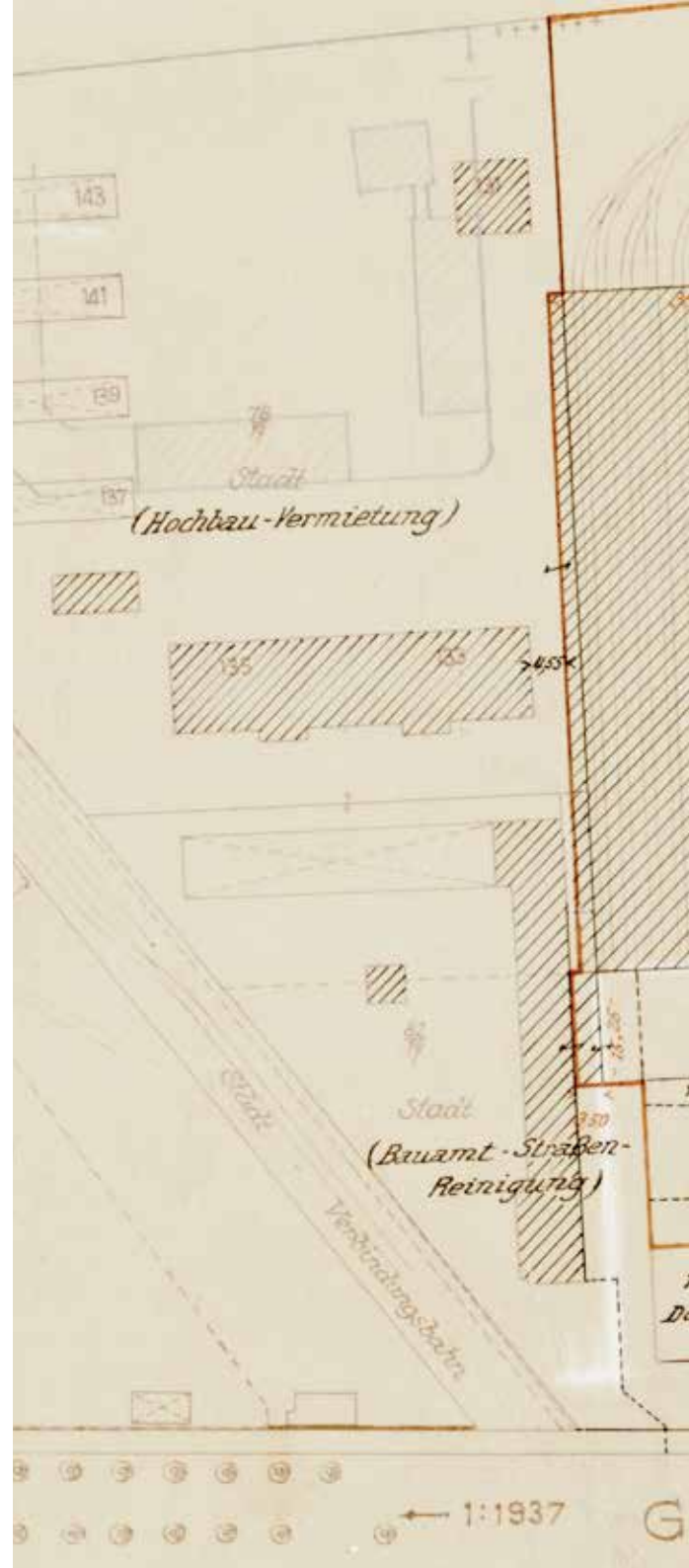
Linie 6	16.06.1919–1937
Linie 11	16.06.1919–04.05.1930
Linie 13	Mai 1919–02.09.1933
Linie 15	16.06.1919–24.03.1945
Linie 18	16.06.1919–27.10.1929
Linie 12	10.06.1923–09.03.1924
Linie 17	15.10.1925–08.03.1945
Linie 14	01.11.1926–09.03.1945
Linie 35	01.09.1928–18.03.1944
Linie 21	14.07.1929–24.03.1945
Linie 31	14.12.1935–09.04.1938
Linie 23	12.04.1937–24.03.1945
Linie 11	25.10.1937–04.08.1940
Linie 0	1938–1942 (Stadtrundfahrtlinie)
Linie 38	11.08.1940–31.10.1943
Linie 37	15.12.1940–29.01.1944

Da die Hauptwerkstätte in Bockenheim nicht mehr genügend Kapazitäten hatte, wurden die Beiwagen bis 1929 in der Betriebswerkstätte Gneisenau (neu) von der dortigen Revisionskolonne hauptuntersucht.

Revisionen der Beiwagen

1924	1925	1926	1927	1928	1929
128	149	210	129	120	84

→ Plan der südlichen Gleisharfe mit Anschluss zur Boyenstraße (heute Heilbronner Straße) aus dem Jahr 1936. (Quelle: Institut für Stadtgeschichte S8-1 1313, 10.11.1936)

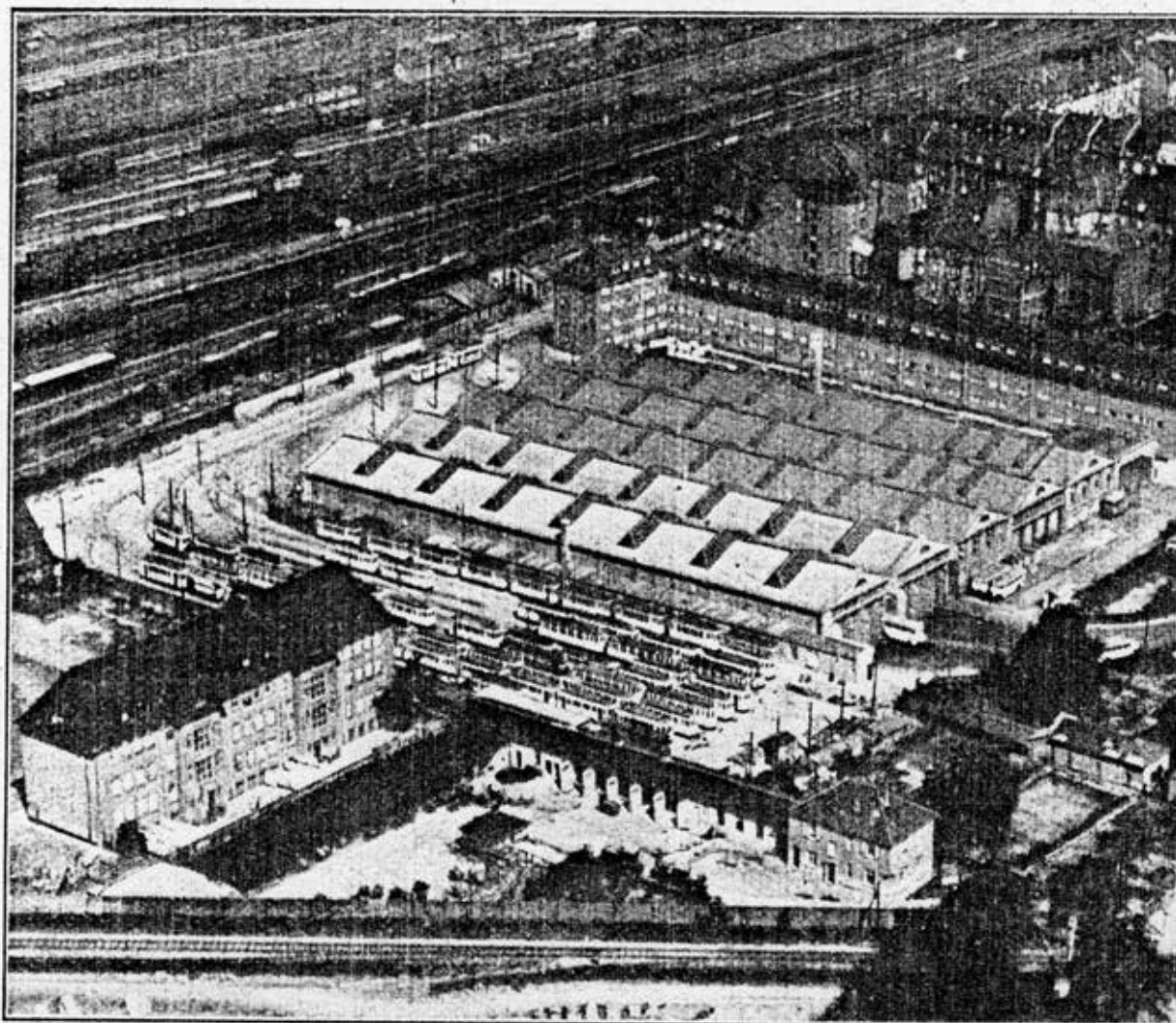




Betriebshof Gneisenaustraße

(Hansa-Luftbild)

Man erkennt im linken Teil des nachstehenden Bildes die Omnibushalle, sowie die im
bahnwagen, die früher in der jetzigen Omnibushalle untergebracht waren. Man erken
ebenfalls im Freien aufgestellten Wagen der Reichsbahn.



Freien aufgestellten Straßen-
ent auch im Hintergrunde die



Um die Abstellkapazitäten zu vergrößern, wurde 1924 mit der ersten Erweiterung des Betriebshofs begonnen. Es wurden zwei Hallen für 72 Wagen errichtet, inkl. Gleisharfen im Norden und Süden der neuen Halle, sowie ein Gleisanschluss entlang der Clausewitzstraße. Dafür wurden immerhin 1.580 m Gleis bis zum Winter 1925/26 verlegt.

Ein Jahr später wurden der Anschluss zur Boyenstraße (heute Heilbronner Straße), die Gleisverbindung an der Kreuzung Boyen-/Gutleutstraße und eine Verbindungskurve nach Süden zur Scharnhorststraße (Baseler Straße) jeweils zweigleisig gebaut. Der Neubau der Gleisverbindung am heutigen Baseler Platz wurde in erster Linie geschaffen, um die vom Betriebshof Gneisenau einsetzenden Züge der Linie 15 nicht den Umweg über den stark beanspruchten Bahnhofplatz und durch die Schleife Niddastraße führen zu müssen.

Die Fahrschule der Straßenbahn wurde im Laufe des Jahres 1927 im Depot neu eingerichtet und mit sämtlichen Lehrbildern und Modellen ausgestattet.

1928 wurde die neben dem Betriebshof gelegene Wohnhausgruppe in der Boyenstraße mit 56 Betriebswohnungen hergestellt. Ferner wurden vier kurze Abstellgleise gebaut. In die Hallen mit den Gleisen 13–20 zog 1929 der neue Omnibusbetriebshof mit 70 Bussen ein. Für die Triebwagen, die vorher dort standen, wurden acht Freigleise (insgesamt 1.370 m Gleis) westlich der Halle gebaut. Der Betriebshof hatte jetzt 32 Gleise (davon acht außer Betrieb) mit den Gleisnummern 0–31.

← Auszug aus der Mitarbeiterzeitschrift „Die Straßenbahn“, Ausgabe Nr. 2, 1930
(Quelle: VGF-Archiv)

DIE STRASSENBAHN

5. JAHRGANG
NUMMER 10
JULI 1930

Mitteilungen für das gesamte Personal der Straßenbahnen und Omnibusse der Stadt Frankfurt am Main

Die Mitteilungen, die in der Mitte eines jeden Monats erscheinen, sind von allen Beamten und Bediensteten ohne Aufforderung an den Verteilungsstellen in Empfang zu nehmen und aufzubewahren, damit sie jederzeit wieder eingesehen werden können. Fehlende Nummern sind anzufordern. Jeder Bedienstete ist verpflichtet, von den neu angeschlagenen Bekanntmachungen täglich Kenntnis zu nehmen.

Die neue Omnibusgarage in der Gneisenastraße.

Da sich die bisherige Unterkunft der Omnibusse in der alten Garage in der Gneisenastraße als unzulänglich erwies, da insbesondere ein großer Teil der Omnibusse nachts im Freien stehen mußte, hat sich die Verwaltung entschlossen, hier eine wesentliche Verbesserung eintreten zu lassen. Da Mittel für den Bau einer neuen Omnibus-Garage nicht vorhanden waren, wurde eine Straßenbahnwagenhalle in dem neuen Straßenbahnhof in der Gneisenastraße als Omnibus-Garage umgebaut. Die Straßenbahnwagen, die dadurch obdachlos geworden waren, wurden im Freien auf Abstellgleisen aufgestellt. Ein weiterer wesentlicher Vorteil wurde durch diese Umorganisation erreicht: es wurde nämlich die alte Omnibus-Garage zu einer Omnibus-Werkstätte umgebaut, so daß es nunmehr möglich ist, die sämtlichen Omnibusse im eigenen Werk einer Hauptuntersuchung zu unterziehen. Die frühere Methode, die Generalreparaturen durch die Lieferfirmen ausführen zu lassen, war zeitraubend und sehr kostspielig. Über die Einrichtung der Omnibus-Hauptwerkstätte wird ein anderes Mal berichtet werden. Die folgenden Zeilen sollen den Umbau der Omnibus-Garage behandeln. Jeder, der die bisherigen Verhältnisse kannte, wird zugeben müssen, daß sich der Omnibusbetrieb in der neuen Halle wesentlich glatter vollzieht als bisher. Vor allem ist aber erreicht worden, daß Fehler an Omnibussen, die nach dem täglichen Gebrauch eintreten, im Entstehen entdeckt und abgestellt werden können, weil eben eine systematische, tägliche Untersuchung möglich ist. Dadurch wird die Lebensdauer der Omnibusse zweifellos erhöht werden und die Kosten für die Reparaturen werden sich erniedrigen.

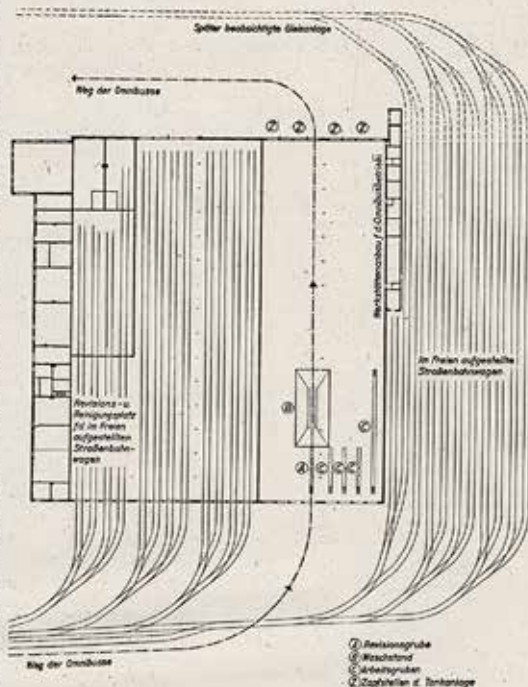


Abb. 1. Grundriß des Straßenbahn- und Omnibusbahnhofs für 180 Straßenbahnwagen und 70 Omnibusse

Seite 2

MITTEILUN

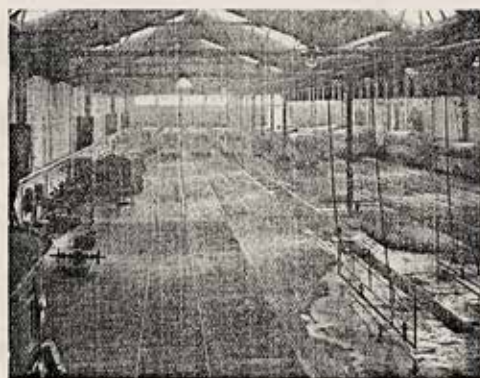


Abb. 2. Blick in die Autobushalle; rechts vorn das Wascherüst

Die umgebaute Omnibus-Garage (Abbildung 1—4). Die neue Omnibushalle (frühere Straßenbahnhalle) bietet für 60 Busse Unterstellraum, außerdem gestattet sie deren tägliche Untersuchung und Reinigung in zweckmäßiger, systematischer Weise. Das Revisions- und Reinigungssystem mußte auf die vorhandenen Baulichkeiten, Gruben, Stützen usw. eine gewisse Rücksicht nehmen; es wurde folgende Lösung unter den angegebenen Umständen als die zweckmäßigste befunden (siehe Abbildung S. 1):

Die Omnibusse fahren beim Einrücken zuerst über die Revisionsgruben A zur Untersuchung, dann über den Waschstand B, dann an ihren Standplatz. Hat sich bei der Revision eine Reparatur als notwendig erwiesen, so fährt der beschädigte Omnibus zur Reparatur über die Arbeitsgruben C, in deren Nähe Werkbänke und Werkstätten für kleinere Arbeiten vorhanden sind. Beim Ausrücken tanken die Omnibusse an den Zapfstellen Z, die zwischen je 2 Ausfahrtsorten angebracht sind.

Auf diese Weise ist ein vorgeschriebener Fluß für alle Arbeitsvorgänge erreicht. Auch ist eine vorbeugende Wagenpflege durch die Möglichkeit gründlicher, zwangsläufiger Revision möglich und

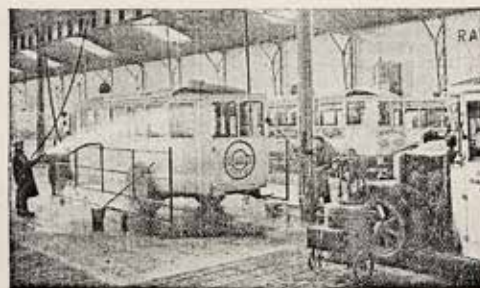


Abb. 4. Wascherüst in der Autobushalle

Zentra

Die zuverlässige
DIENSTUHR RM. 26.—

Spezialität seit 30 Jahren: Massiv goldene Trauringe ohne Lötgefüge.
Modern eingerichtete Reparatur-Werkstätte im Hause.

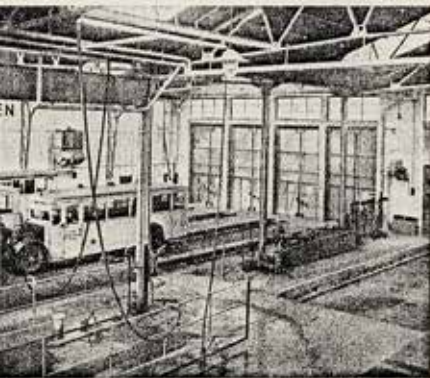
TRAURING-HAUS
UHREN-GOLD-UND
SILBERWAREN.
Lanziner
87 FAHRGASSE 87

gleichzeitig die Beseitigung kleinerer Schäden während der Nachtpause, so daß die Wagenreserve nur gering zu sein braucht.

Die Beheizung der Garage geschieht nach dem Umluftverfahren. 10 Ventilatoren saugen Frischluft an und führen sie über die an den Heizkörpern vorhandenen Heizelemente, um sie dann als Warmluft in die Halle zu drücken. Die Luft, die den Ventilatoren zugeführt wird, kann wahlweise aus der Halle oder aus dem Freien entnommen werden. Die gesamte Halle mit einem Luftinhalt von 22 000 cbm wird durch 10 derartige Dampfluft-Heizapparate von je 90 000 Wärmeeinheiten je Stunde beheizt.

Die Revisionsgruben werden durch ein eigenes Spezialluftheizaggregat von stündlich 45 000 Wärmeeinheiten beheizt.

Als Heizungszentrale waren auf dem Bahnhof bereits 2 Kessel vorhanden, die mit Rücksicht auf den neu hinzugekommenen Heizbedarf für die Garage um 2 weitere Niederdruckkessel von je 46 qm Heizfläche mit einem Betriebsdruck von 0,1 atü vermehrt wurden. Gleichzeitig wurden die



3. Autobus- und Straßenbahnwagenhalle mit den Untersuchungsgruben und dem Waschlager

Heizflächen der bereits vorhandenen Kessel von je 28,5 qm auf 46 qm vergrößert.

Für die Warmwasserbereitung der auf dem Bahnhof bereits vorhandenen Badeanlagen und für die neu hinzugekommene Warmwasserbereitung für den Wagenwasch- und Baderaum wurde ein Boiler von 2000 Liter Inhalt an die Heizanlage angeschlossen.

Die Entlüftung der Halle geschieht durch drei Hochleistungs-Schrauben-Ventilatoren mit einer Leistung von je 6000 cbm/Std., die Lüftung der Revisionsgruben besorgt ein Spezialapparat von 6300 cbm/Std.-Leistung.

Die vorhandenen Gruben der bisherigen Straßenbahn- und Straßenbahnwagenhalle wurden z. T. überdeckt, da sie in der vorhandenen Anzahl nicht benötigt waren. Soweit sie als Revisionsgruben für die Omnibusse Verwendung fanden, wurden sie entsprechend verschälert.



↑ Blick Anfang der 1930er in die Omnibuswagenhalle (Gleise 13–20, heute 11–18) mit Wagenreinigung. (Quelle: HSF-Archiv)

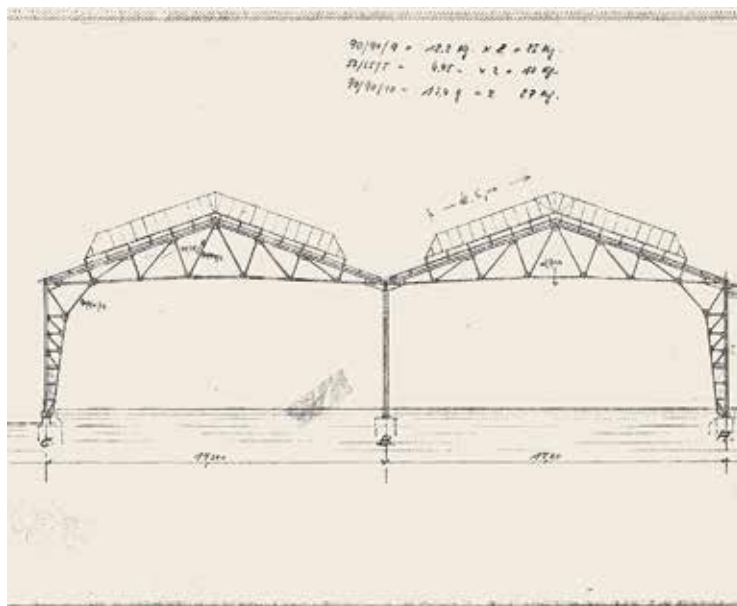
← „Die Straßenbahn“, Ausgabe Juli 1930. (Quelle: HSF-Archiv)

↓ Wagenausstellung Anfang der 1930er auf den Freigleisen (heutige Gleise 20–27) (Quelle: HSF-Archiv)

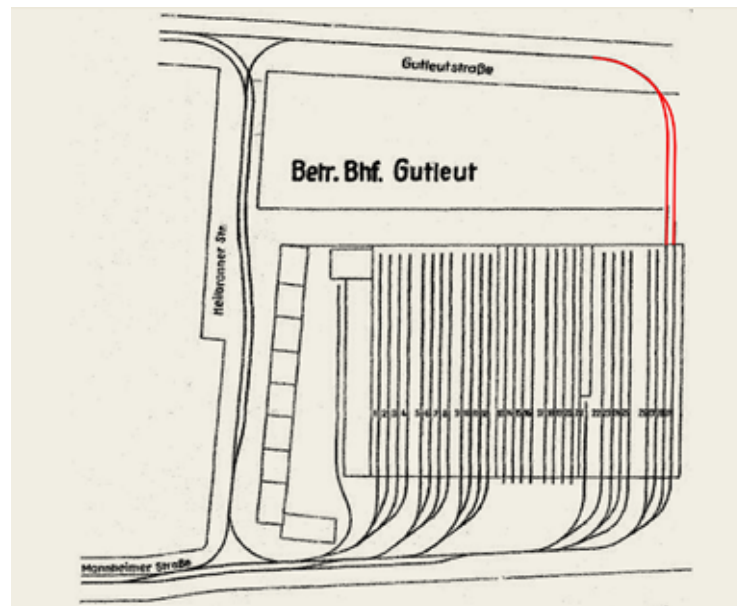




Anfang der 1930er standen die Kraftomnibusse auf der Rückseite des Betriebshofs zur Clausewitzstraße. Die Straße ist heute Teil des Betriebshofs Gutleut. (Quelle: HSF-Archiv)



↑ Skizze Dachkonstruktion (heute Gleis 22 – 29), (Quelle: HSF-Archiv)



↑ Gleisplan von 1955 mit eingezeichneter Gleisverbindung

Im Jahre 1935 begannen die abschließenden Planungen und Vorarbeiten zum Bau einer Halle über den Freigleisen. Die Betriebswerkstatt in Höchst wurde im Januar 1936 aufgelöst und mit der hiesigen zusammengelegt, im folgenden Jahr wurde noch ein Werkmeisterraum eingebaut.

Mit Kriegsbeginn 1939 wurden auch in diesem Depot wie in den anderen Betriebsbahnhöfen Luftschutzanlagen errichtet.

Der Betriebshof wurde bei den Luftangriffen am 22.03.1944 und noch mal am 12.09.1944 stark

beschädigt. Als Totalverluste bei den Bombardierungen galten 26 Triebwagen (Tw) 23 Beiwagen (Bw) und ein Arbeitsbeiwagen, als teilbeschädigt sieben Tw, sechs Bw und die beiden Posttriebwagen. Nach dem Krieg standen dort noch bis Anfang der 1950er Jahre lange Reihen teilbeschädigter Wagen, die dann im Vorhof verschrottet wurden.

Das Ende der 1940er Jahre war gekennzeichnet vom Wiederaufbau, so wurde z. B. 1947 die ehemalige Lackiererei der Anlage mit einem Dach versehen und anschließend als Reparaturhalle genutzt, ein Dach der Omnibusgarage

instandgesetzt und der östliche Verwaltungstrakt wieder überdacht. 1950 wurde die Westhalle des Betriebshofs wieder hergestellt. In der Zeit nach dem Krieg wurden in Frankfurt viele Straßen umbenannt, so 1947 auch die Gneisenaustraße in Mannheimer Straße. Der Betriebshof wurde in Gutleut umbenannt. Die Zusatzbezeichnung (neu) wurde noch bis Mitte der 1960er verwendet, seitdem wird der Betriebshof nur noch Gutleut genannt.



- ↑ Auch der Fahrleitungsbau war eine Zeit lang im Straßenbahnbetriebshof Gutleut untergebracht. So waren regelmäßig die Turmwagen des Fahrleitungsbaus dort zu sehen, wie hier im Jahr 1962 an der Einfahrt zum Betriebshof. (Quelle: Institut für Stadtgeschichte S7C 1998/62.245)
- ↓ Blick in die Omnibuswerkstatt des Betriebshofs Gutleut im Jahr 1953 (Quelle: Institut für Stadtgeschichte S7C 1998/62.359)





↑ Blick auf die Omnibuswerkstatt im südlichen Teil des Betriebshofs Gutleut
im Jahr 1953 (Quelle: Institut für Stadtgeschichte S7C 1198/62354)



↑ Blick auf die vorderen und hinteren Hallen am
16.01.1958 (Quelle: Wilfried Methfessel)





- ↑ Blick auf den Betriebshof Gutleut im Jahr 1966, bereits ohne Hallentore. (Quelle: Horst Michelke, HSF-Archiv)
- ← Vorderansicht der Hallen von der Einfahrt aus gesehen, noch mit alter Fassade 11.11.1961. (Quelle: Horst Michelke, HSF-Archiv)



↑ Ausschieber der Linie 16 im Jahr 1975 in der Mannheimer Straße bei Einfahrt in die Heilbronner Straße, um in den Betriebshof Gutleut zu rangieren. (Quelle: HSF-Archiv)

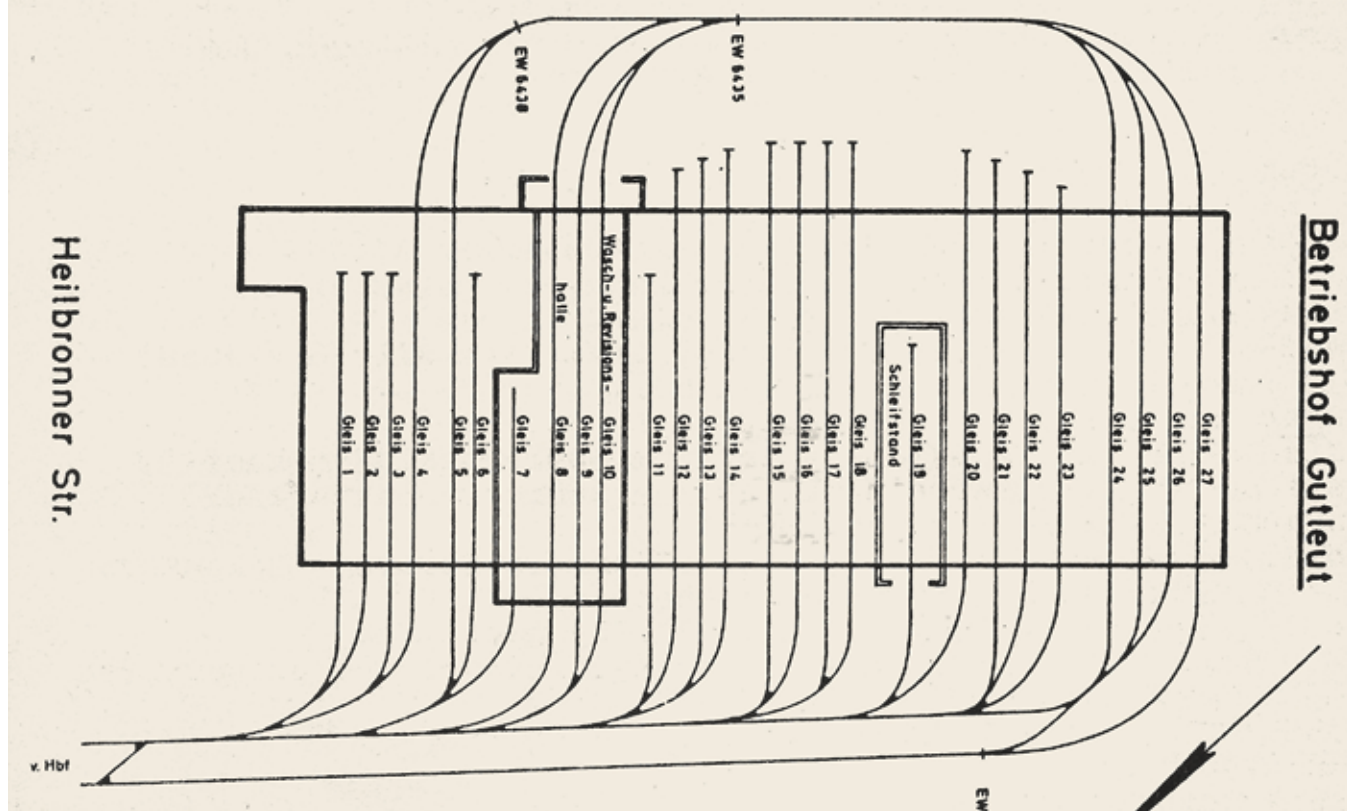


↑ Ausschieber der Linie 14 im Jahr 1975 in der Heilbronner Straße bei der Rangierfahrt in den Betriebshof Gutleut. (Quelle: HSF-Archiv)

Am 10.05.1959 wurde der neue Busbetriebshof Rebstock eröffnet, sodass die Busse die Anlage in Gutleut verließen. Die ehemalige Bushalle wurde bis zum Beginn der Reaktivierung des Trambetriebs 1963 von der Kfz-Abteilung der Polizei provisorisch genutzt. Die Gleise in der Halle waren noch vorhanden, doch mussten die Gleisharfen für immerhin 230.000 DM neugebaut werden. 1964 war die Sanierung des Betriebshofs abgeschlossen und die Hallengleise 13–20 standen wieder der Straßenbahn zur Verfügung. Die Fahrzeuge aus Bockenheim wurden ab dem 06.09.1965 übernommen, nachdem der Betriebshof schon seit dem 30.05.1965 dem Betriebshof Gutleut unterstand. Nachdem 1968 die Leitungsbauabteilung in einen Neubau am Rebstock umgezogen war, blieb das

Depot ein reines Straßenbahndepot. Mit der Stilllegung der Straßenbahnstrecke durch die Gutleutstraße am 31.08.1959 gab es nur noch eine Zufahrt zum Betriebshof, nämlich die durch die Mannheimer Straße. Der kurze Abschnitt in der Heilbronner Straße wurde ab dem 26.03.1961 nicht mehr im Linienverkehr bedient, fortan diente das Gleis nur noch als Wendemöglichkeit für das Depot.

Ein großer Umbau des Betriebshofs kündigte sich an. Im Gesamtverkehrsplan Schiene von 1973 wurde er mit geplanten Kosten von 10,7 Millionen Mark beziffert. 1975 modernisierte die Stadt die Wasch- und Revisionshallen, Gleisharfen sowie einige Gleise umfangreich.



↑ Gleisplan des Betriebs Hof Gutleut aus dem Jahr 1979 (Quelle; Archiv-VGF)

Stationierungen in der Nachkriegszeit

Linie 14	24.06.1945–heute*	Linie 21	17.11.1952–heute*	Linie 16	17.03.1969–heute*
Linie 17	24.06.1945–heute***	Linie 11	17.05.1953–heute***	Linie A3	25.09.1977 - 27.05.1978
Linie 37/22	01.09.1948–Ende 1977*	Linie 13	01.04.1963–01.06.1985*	Linie 10	01.06.1980–18.08.2006
Linie 23	26.09.1945–22.06.1948	Linie 26	24.08.1964–06.02.1966	U6/U7	12.10.1986–05.07.2003
Linie		Linie 18	10.01.1965– heute*	Linie 12	17.09.1999–heute
4/1/8/19	1946–27.05.1978**	Linie 3/23	29.05.1965–27.05.1978	Ebbel-Ex	06.07.2003–heute
Linie 15	15.12.1948–heute	Linie 6	30.05.1965–27.05.1976	Linie 20	15.06.2005 - heute
Linie 19	01.11.1951–05.10.1957	Linie 2/19	29.05.1967–heute*		

* = Mit einer Unterbrechung. ** = Mit zwei Unterbrechungen. *** = Mit drei Unterbrechungen.



↑ Erweiterungsarbeiten im Betriebshof Gutleut im Jahr 1977 (Quelle: Archiv-VGF).



- ↑ O-Wagen im Jahr 1972 im Gleisdreieck vor dem Betriebshof Gutleut. (Quelle: Peter Bäuchle)
- Gleis 0 des Betriebshofs Gutleut – dieses wurde bei den Erweiterungsarbeiten in den 1970er Jahren abgebaut. (Quelle: Archiv-VGF)
- ↓ Sandwagen der Stadtwerke beim Füllen des Sandsilos im Betriebshof Gutleut. (Quelle: Archiv-VGF)





Parade aller betriebsfähigen Straßenbahnfahrzeugtypen am 25.06.2016 im Betriebshof Gutleut (Quelle: Frank Nagel)



Als letzte größere Baumaßnahme wurden im Oktober und November 2015 die Gleise 1–3 verlängert. Damit konnten zusätzliche Abstellflächen geschaffen werden. Durch die Verlängerung der Gleise 1–3 beläuft sich die nun zur Verfügung stehende Gleislänge des Betriebshofs auf 2,68 km.

Heute stellt der Betriebshof Gutleut den größten Teil der Fahrzeuge und Fahrerinnen und Fahrer für den Straßenbahnbetrieb zur Verfügung. 23 Mitarbeiter in der Werkstatt und ca. 325 Fahrerinnen und Fahrer sorgen dafür, dass in der Spitze bis zu 72 Fahrzeuge vom Betriebshof Gutleut aus unterwegs sind.



Impressionen aus dem Betriebshof Gutleut im Jahr 2019 (Quelle: Frank Nagel)



U2e-WAGEN IN GUTLEUT

Stadtbahnen im Straßenbahnbetriebshof

Seit Inbetriebnahme der U-Bahnstrecke zwischen Zoo und Hausen beziehungsweise Heerstraße am 11.10.1986 waren die für den Betrieb der U6 und U7 benötigten Fahrzeuge im Betriebshof Gutleut beheimatet. Bis zum 19.09.1998 bestand die dafür notwendige Fahrzeugflotte aus den Triebwagen des Typs Pt. Ab dem 20.09.1998 wurden auf der U7 umgebaute Fahrzeuge vom Typ U2e eingesetzt, die einen ebenerdigen Einstieg in den Stationen ermöglichten. Mit Änderung des Fahrzeugtyps auf der U7 änderte sich auch die Fahrzeugbeheimatung im Betriebshof Gutleut. Daher waren vom 20.09.1998 bis zum 05.07.2003 ebenfalls U2e-Wagen in Gutleut stationiert. So ergab es sich, dass an den Straßenbahnhaltestellen entlang der Strecke zwischen dem Betriebshof Gutleut und der Station Industriehof täglich U2e-Wagen beobachtet werden konnten.

Ein paralleler Betrieb aus Pt-Wagen auf der U6 und U2e-Wagen auf der U7 war nicht möglich, sodass die Pt-Wagen verbreitert werden mussten. Die Wagen erhielten daher Verbreiterungen an den Türen, Spitzname „Blumenkasten“, und wurden fortan als Ptb, b für „breit“, bezeichnet. Die für die U6 benötigten Fahrzeuge waren ebenfalls in Gutleut beheimatet und konnten nicht mehr im Straßenbahnnetz eingesetzt werden. Konnten zwischen 1986 und 1998 die für die Linien U6 und U7 vorgesehenen Pt-Wagen auch im Straßenbahnnetz eingesetzt werden, war der Betriebshof zwischen 1998 und 2003 technisch in zwei voneinander unabhängige Fahrzeugflotten geteilt und sowohl Betriebshof für Straßenbahn- als auch für Stadtbahnfahrzeuge. Mit Inbetriebnahme des Betriebshofs Ost am 06.07.2003 endete die Beheimatung von Stadtbahnfahrzeugen in Gutleut. Seit diesem Tag ist der Betriebshof wieder ein reiner Straßenbahnbetriebshof, der neben den Fahrzeugen für den Linienverkehr auch die betriebsfähigen Museumsfahrzeuge beherbergt.

↓ U2 im Betriebshof Gutleut im Jahr 2009 (Quelle: Peter Bäuchle)



Impressum

Herausgeber

Stadtwerke Verkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH (VGF)
Unternehmenskommunikation
Kurt-Schumacher-Straße 8
60311 Frankfurt am Main

presse@vgf-ffm.de
facebook.de/VGFffm
twitter.com/vgf_ffm
blog.vgf-ffm.de

Redaktion und Text

Bernd Conrads, Sven Ole Bannert,
Uwe Niemann, Bernd Rodmann

Gestaltung

werksfarbe.com | konzept + design

Unterstützung und Archivarbeit

Historische Straßenbahnen der Stadt
Frankfurt am Main e. V. (HSF),
insbesondere Fabian Düsterdiek,
Frank Nagel, Charles Tang, Benjamin
Huber, Peter Bäuchle und das
Institut für Stadtgeschichte

Druck

Druck- und Verlagshaus Zarbock
GmbH & Co. KG