# Mich können Sie mieten!

In gelben Klassikern die Region Stuttgart erkunden:

**Informationen für Ihre Museumsführung • Sonderfahrt • Besuchergruppe**

**Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V.**

Wir machen Geschichte erfahrbar!

Herzlich Willkommen im

# Straßenbahnmuseum Stuttgart

**Vielen Dank für Ihr Interesse an einer Sonderfahrt mit unseren historischen Fahrzeugen oder an einem Besuch Ihrer Gruppe im Straßenbahnmuseum.**

Seit 1987 macht unser Verein Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V. (SHB) Geschichte erfahrbar und betreut ehrenamtlich die Sammlung zur Geschichte des Nahverkehrs in der Region Stuttgart. Darüber hinaus führen wir den Linien- und Sonderverkehr mit historischen Straßenbahnen und Omnibussen durch und sind Partner im Straßenbahnmuseum Stuttgart. Dies alles geschieht in enger Kooperation mit der Stuttgarter Straßenbahnen AG.

## Straßenbahnmuseum Stuttgart:

Der SSB-Betriebshof Bad Cannstatt wurde 2007 als letztes Meterspur-Depot geschlossen. Das 1928/29 errichtete Gebäudeensemble, bestehend aus zwei Wagenhallen, Wohn- und Dienstgebäude, ist als Zeugnis der Industriearchitektur denkmalgeschützt. Die untere Halle beherbergt seit 2009 das Straßenbahnmuseum.

Den Besuchern präsentiert sich ein Überblick über mehr als 150 Jahre Stuttgarter Nahverkehrs- und zugleich Stadtgeschichte. Es erwarten Sie Originalfahrzeuge, Kleinexponate, Bild-, Schrift-, und Tondokumente von Bahnen in Stuttgart, Esslingen, Feuerbach und im Filderraum. Eigene Bereiche sind der Entwicklung des Stadtbahn- und Omnibusbetriebs der SSB gewidmet, unter dem Aspekt der „Sozialgeschichte" werden die Lebensverhältnisse der „Straßenbahner" im Laufe der Zeit dargestellt. Wechselnde Sonderschauen sorgen für weitere Abwechslung.

**Weitere Informationen, Öffnungszeiten und Preise:**
www.strassenbahnmuseum.com

**Unsere aktuellen Bistropreise für Gruppen und Sonderfahrten entnehmen Sie bitte dem angefügten Beiblatt.**
**Diese sind auch auf unserer Internetseite unter: http://sonderfahrt.shb-ev.info abrufbar.**

## Führungen durch die Ausstellung:

Verbinden Sie Ihren Besuch mit einem geführten Rundgang durch die Ausstellung. Hören Sie so Wissenswertes über die Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs und auch die eine oder andere kuriose Anekdote.

Sofern Sie nur eine Führung (ohne Sonderfahrt) buchen möchten, nehmen Sie bitte Kontakt mit der Museumskasse auf **(E-Mail: fuehrungen@strassenbahnmuseum.com oder per Telefon unter 0711/ 7885-7770).** Sollten Sie eine Führung im Rahmen Ihrer Sonderfahrt wünschen, übernehmen wir die Organisation.

## Bistro Meterspur:

Sonntags vor oder nach Ihrer Sonderfahrt haben Sie die Möglichkeit unser „Bistro Meterspur" im Straßenbahnmuseum zu besuchen, wo wir Sie gerne bewirten.

Neben Kaffee, Tee und Kuchen bieten wir Ihnen alkoholfreie Getränke wie Limonade, Cola oder Apfelschorle. Natürlich haben wir auch Biere aus der Region, hinzukommen verschiedene Weine. Unser Speisenangebot reicht von Flammkuchen bis hin zu schwäbischen Spezialitäten aus vorwiegend regionalen Erzeugnissen.

Für größere Gruppen steht Ihnen der Raum im Bistro oder die Freifläche des Museums zur Verfügung. Im Sommer, bzw. bei gutem Wetter bestuhlen wir auch gerne den Hof entlang der Arkaden des Straßenbahnmuseums.

Gerne empfangen wir Sie und Ihre Gruppe mit einem Gläschen Sekt oder reichen Ihnen während der Sonderfahrt Getränke und kleine Snacks.

## Café Alte Achse:

Für Ihre Gruppe steht Ihnen auch das originelle „Café Alte Achse" in einem Beiwagen der Straßenbahn Esslingen-Nellingen-Denkendorf aus dem Jahr 1926 zur Verfügung, welches für 28 Personen Platz in einem rustikalen Ambiente bietet. Das „Café Alte Achse" kann aber auch getrennt gebucht werden, etwa für Ihre Geburtstagsfeier in einer nicht alltäglichen Umgebung.
Wenn Sie das Bistro Meterspur mit Ihrer Gruppe besuchen möchten, bitten wir Sie, uns Ihre Wünsche vorab mitzuteilen, um besser planen zu können.

Stuttgart einmal anders erfahren:

# Historische Straßenbahnen

## Straßenbahn-Sonderfahrten:

Für eine vergnügliche Sonderfahrt mit unseren Schienen-oldtimern stehen Ihnen und Ihrer Besuchergruppe Fahrzeuge aus verschiedenen Epochen zur Verfügung, deren Mietpreise je nach Fahrzeugalter, -größe und der gewählten Fahrtdauer variieren.

Auf allen Straßenbahnfahrten werden Sie von unseren Schaffnern begleitet, die Ihnen auf Wunsch gerne Erläuterungen zur Stadt- und Nahverkehrsgeschichte geben. Außerdem bieten wir Ihnen - nach Ihren Wünschen - kalte Getränke und/ oder kleine Vesper (z. B. Brezeln) an.

Da unsere Fahrer und Schaffner allesamt Vereinsmitglieder und somit ehrenamtlich tätig sind, sind Fahrten in der Regel nur am Wochenende oder unter der Woche abends nach Ende des Berufsverkehrs möglich.

Um rechtzeitig planen zu können, erbitten wir Anfragen für Sonderfahrten so früh als möglich, spätestens jedoch zwei bis drei Monate vor dem gewünschten Termin.

## Unsere Fahrtrouten:

Im Gegensatz zu den modernen Stadtbahnen fahren die historischen Straßenbahnen auf der Meterspur, welche in Stuttgart in Form von zwei höchst unterschiedlichen Strecken erhalten geblieben ist.

Ausgangspunkt beider Routen ist das Straßenbahnmuseum in Bad Cannstatt. Der Zu- bzw. Ausstieg an einigen Unterwegshaltestellen ist ebenfalls möglich, gegebenenfalls wird eine Verlängerungsstunde berechnet.

Die **Tour „Innenstadtschleife“** (Linie 21) führt an den Mineralbädern vorbei, durch die Neckarstraße (auf den Spuren von Stuttgarts erster Pferdebahnstrecke) in die Innenstadt und über den Berliner Platz und den Hauptbahnhof wieder zurück nach Bad Cannstatt.

Haltestellen der „Innenstadtschleife“:
Bad Cannstatt Straßenbahnmuseum
U-Haltestelle Neckartor
Berliner Platz (Hohe Straße)
U-Haltestelle Hauptbahnhof (Arnulf-Klett-Platz) (Gleis 2)

Der Grundpreis beinhaltet die rund 35-minütige Fahrt von Bad Cannstatt durch die Innenstadt und wieder zurück.

**Aufgrund von Bauarbeiten kann es zu betrieblichen Einschränkungen kommen.**
**Aktuelle Informationen finden Sie im angefügten Beiblatt oder unter: www.shb-ev.info**

Die besonders reizvolle **Tour „Panoramastrecke“** (Linie 23) verläuft an der Wilhelma vorbei, durch das Nordbahnhof- und Europaviertel, sowie Teile der Innenstadt bis hinauf zur Ruhbank am Fuße des Fernsehturms. Auf dem Abschnitt zwischen Eugensplatz und Ruhbank bietet sich den Fahrgästen mehrmals ein grandioser Blick hinab in den Stuttgarter Talkessel.

**Haltestellen der „Panoramastrecke“:**

Bad Cannstatt Straßenbahnmuseum
Mittnachtstraße
Budapester Platz (nur in Richtung Straßenbahnmuseum)
U-Haltestelle Schlossplatz
U-Haltestelle Charlottenplatz (Linien U5 - U7, U12, U15)
Eugensplatz
Bubenbad
Ruhbank (Fernsehturm)

Der Grundpreis beeinhaltet die Fahrt von Bad Cannstatt zur Ruhbank und zurück. An der Haltestelle Ruhbank (Fernsehturm) ist eine kleine Pause fest eingeplant, sollten Sie darüber hinaus einen längeren Aufenthalt wünschen, so wird gegebenenfalls eine Verlängerungsstunde berechnet. Die Fahrtdauer beträgt ca. 100 - 120 Minuten.

Alternativ steht Ihnen auch die Umfahrung des Straßenbahnmuseums über die Daimler- und Mercedesstraße, die sogenannte **„Blockschleife“** zur Verfügung. Dies bietet sich beispielsweise an, wenn sich Ihr Besuch hauptsächlich auf das Museumsareal beschränken soll.

Eine Fahrt dauert rund 10 Minuten, es werden in der Regel immer zwei Runden um das Museum gedreht. Der Ein- bzw. Ausstieg ist im Hof des Straßenbahnmuseums.

Historische Straßenbahnen:

# Triebwagen

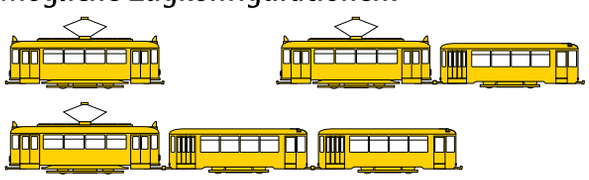
## Triebwagen 851 „Gartenschauwagen“

**Baujahr 1939, 22 gepolsterte Kunstledersitzplätze**

Um für die Reichsgartenschau, die 1939 auf dem Killesberg stattfand, gerüstet zu sein, beschaffte die SSB von der Maschinenfabrik Esslingen und der Waggonfabrik Uerdingen insgesamt 24 Triebwagen, die anstelle des bis dahin üblichen Holzaufbaus erstmals einen stählernen Wagenkasten erhielten. Dass für diesen Zweck Stahl, der als kriegswichtiger Werkstoff bereits rationiert war, überhaupt verwendet werden durfte, ist in Zusammenhang mit dem Großereignis zu sehen.

Zum Haupteinsatzgebiet der kräftigen Triebwagen gehörten ab 1942 die „Weinsteige-Linien“ 5 und 16 (später Linie 6), ehe sie dort ab 1959 durch die neuen Gelenktriebwagen des Typs GT 4 abgelöst wurden. Mitte der 1950er Jahre modernisiert und den veränderten Vorschriften angepasst, hielten sich die „Gartenschauwagen“, als letzte Straßenbahnwagen aus der Vorkriegszeit, bis 1972 im Einsatz. Der Triebwagen 851 wurde anschließend in den Bestand der betriebsfähigen Oldtimer übernommen.

### Mögliche Zugkonfigurationen:



Es können die Beiwagen 1369 und 1390 angehängt werden.
**Auf der „Panoramastrecke“ ist maximal ein Zweiwagenzug zulässig.**

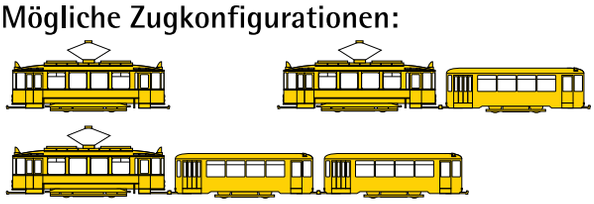
## Triebwagen 276 „Der 200er“

**Baujahr 1952, 22 gepolsterte Kunstledersitzplätze**

Da in der unmittelbaren Nachkriegszeit nicht an Neukonstruktionen zu denken war, der stark dezimierte Wagenpark aber einer möglichst raschen Aufstockung bedurfte, gab die SSB bei der Maschinenfabrik Esslingen 30 Triebwagen in Auftrag, die nach Plänen von 1926 mit Holzaufbau gefertigt wurden. Zwischen 1950 und 1952, rechtzeitig zum Evangelischen Kirchentag, erfolgte die Lieferung der sogenannten „Nachbau-200er“, welche bis Ende der 1960er Jahre im Einsatz standen.

Unser heutiger Museumswagen 276 stammt aus der letzten Nachbauserie von zehn Exemplaren, die bereits mit Polstersitzen und Neonröhrenbeleuchtung ausgestattet waren. Weitere Neuerung waren die übereinander angeordneten Frontscheinwerfer, welche zum prägenden Merkmal aller späteren Straßenbahntriebwagen wurden. Nach seiner Abstellung 1971 blieb er als Museumswagen erhalten und wurde zwischen 1986 und 1998 in mehreren Etappen aufgearbeitet.

### Mögliche Zugkonfigurationen:



Es können die Beiwagen 1241, 1369 oder 1390 angehängt werden.
**Auf der „Panoramastrecke“ ist maximal ein Zweiwagenzug zulässig.**

**Unsere aktuellen Mietpreise entnehmen Sie bitte dem angefügten Beiblatt.**
**Diese sind auch unter: http://sonderfahrt.shb-ev.info abrufbar.**

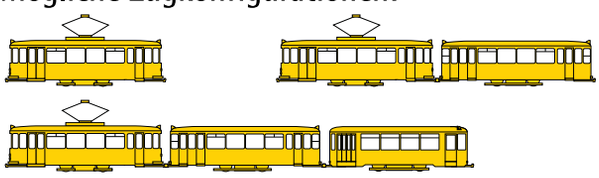
## Triebwagen 802 „T 2"

**Baujahr 1957, 22 gepolsterte Kunstledersitzplätze**

Obwohl andere Großstädte bereits vierachsige Großraumwagen bevorzugten und die SSB selbst mit sehr innovativen Sechsachsern experimentierte, entstand unter Federführung des damaligen SSB-Direktors Prof. Alfred Bockemühl ein sehr formschönes zweiachsiges Fahrzeug, das sich an den berühmten Dresdner „Hechtwagen" anlehnte. Zwischen 1954 und 1957 gelangten 123 Exemplare, des „T2" von der Maschinenfabrik Esslingen nach Stuttgart.

Bereits bei der Auslieferung konzeptionell überholt, wurden die Zweiachser schon bald durch den neuen GT 4 von den Hauptlinien verdrängt, fortan fand man sie vorallem auf den kurvenreichen Linien 8 und 10. Mitte der 1960er Jahre ließ die SSB 70 Fahrzeuge zu 35 Doppeltriebwagen (siehe Triebwagen 917) umbauen. Bereits Mitte der 1970er Jahre verschwanden die T 2 aus dem Linienverkehr, der Triebwagen 802 wird seit 1978 als Museumswagen eingesetzt.

### Mögliche Zugkonfigurationen:



Es können die Beiwagen 1369, 1390, 1547 oder 1605 angehängt werden.
**Auf der „Panoramastrecke" ist maximal ein Zweiwagenzug zulässig.**

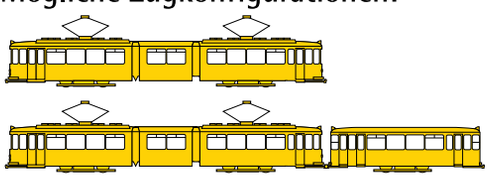
## Gelenktriebwagen 917 „DoT 4"

**Umbaujahr 1965, 46 gepolsterte Kunstledersitzplätze**

Zeitlich parallel zu anderen Verkehrsbetrieben in Westdeutschland ließ die SSB zwischen 1964 und 1966 insgesamt 70, zu diesem Zeitpunkt noch recht neue, zweiachsige Triebwagen des Typs T2 (siehe Triebwagen 802) zu 35 Doppelgelenktriebwagen der Gattung DoT 4 (Doppeltrieb-wagen mit vier Achsen) umbauen. Die Maschinenfabrik Esslingen verband hierzu jeweils zwei Fahrzeuge mit einem schwebenden Mittelteil. Ziel war es, Personal einzusparen und gleichzeitig die Fahrzeugkapazitäten erhöhen zu können.

Aufgrund ihrer Konstruktion sehr gelenkig und stark motorisiert, eigneten sich die DoT 4 besonders für steile und kurvenreiche Strecken wie die Linie 10 zum Killesberg oder den „8er" durch Gablenberg. Die Letzten fuhren bis 1983 im Linienverkehr, einige Fahrzeuge wurden anschließend für innerbetriebliche Aufgaben umgerüstet. Der Triebwagen 917 ist als aktiver Museumswagen erhalten geblieben.

### Mögliche Zugkonfigurationen:



Es kann ein Beiwagen (1547 oder 1605) angehängt werden.

Historische Straßenbahnen:

# Gelenktriebwagen GT 4

Aufnahme: R. Vogler

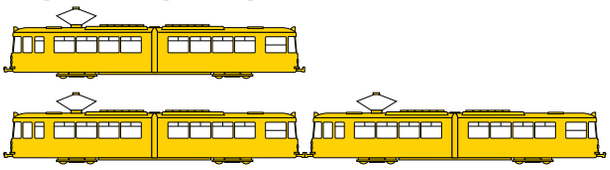
## Triebwagen 450, 629 und 632

**Baujahre 1961–63, 45 gepolsterte Sitzplätze mit Stoffbezug**

Speziell auf Stuttgart und seine Topografie zugeschnitten, präsentierte die Maschinenfabrik Esslingen 1959 einen vierachsigen Gelenktriebwagen, kurz GT 4 genannt. Zwischen 1959 und 1965 beschaffte die SSB insgesamt 350 Exemplare dieses Typs, welche rasch die Hauptlast des Linienverkehrs übernahmen und so das Stuttgarter Stadtbild über Jahrzehnte prägten. Mitte der 1980er begann die Ablösung des „gelben Klassikers" in Form der heutigen, normalspurigen Stadtbahn. Zahlreiche Fahrzeuge fanden in der Folgezeit Abnehmer in anderen Städten im In- und Ausland. Ein Teil der in Stuttgart verbliebenen GT 4 wurde zwischen 1988 und 1994 aufwendig modernisiert. Der Innenraum wurde dabei der neuen Stadtbahn angepasst, wodurch sich der Komfort steigerte.

Mit der Umstellung der Straßenbahnlinie 15 auf Stadtbahnbetrieb endete im Dezember 2007 der Einsatz der letzten GT 4 bei der SSB nach insgesamt 48 Jahren. Zu den aktiven Museumswagen der SSB gehören heute noch vier modernisierte Fahrzeuge.

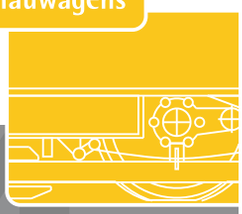
### Mögliche Zugkonfigurationen:



**Facelift ab 175.000,–€***

* Teilzahlung erwünscht!

Rekonstruktion des Gartenschauwagens



Deine Spende für
**Dein Stück Stuttgart**

www.gartenschauwagen.de

Unsere aktuellen Mietpreise entnehmen Sie bitte dem angefügten Beiblatt.
Diese sind auch unter: http://sonderfahrt.shb-ev.info abrufbar.

# Beiwagen

## Beiwagen 1241
Baujahr 1953, 22 Holzsitze

Zwischen 1927 und 1929 beschaffte die SSB bei der Maschinenfabrik Esslingen insgesamt 65 Beiwagen der Reihe 1200. Auf zahlreichen Strecken eingesetzt, prägten sie bis weit in die 1950er Jahre das Bild der „typischen" Stuttgarter Straßenbahn. Da kein intaktes Exemplar erhalten blieb entschloss man sich einen nahezu baugleichen Wagen der 1974 eingestellten Reutlinger Straßenbahn nach Stuttgart zu holen. Seit 1978 ist der Wagen nun schon - hergerichtet als „SSB-1241" - in Stuttgart unterwegs.

**Passend zum Triebwagen 276.**

## Beiwagen 1369 und 1390
Baujahr 1950, 22 gepolsterte Ledersitze

Unsere beiden Beiwagen 1369 und 1390 entstammen der zwischen 1950 und 1954 gefertigten Reihe 1300, von welcher die SSB insgesamt 107 Fahrzeuge bei der Waggonfabrik H. Fuchs in Heidelberg beschaffte. Sie waren die ersten fabrikneuen Beiwagen nach dem Zweiten Weltkrieg. Bis 1971 waren die zuverlässigen und komfortablen „1300er" hinter zweiachsigen Triebwagen verschiedener Bauarten eingesetzt.

**Passend zu den Triebwagen 851, 276 und 802.**
Beiwagen 1369 kann auch zusammen mit Wagen 1605 hinter dem Triebwagen 802 eingesetzt werden.

## Beiwagen 1547 und 1605 „Schiffle"
Baujahre 1955/ 56, 22 Kunstledersitze

Passend zu den Triebwagen des Typs T 2 (siehe Triebwagen 802) beschaffte man von 1954 bis 1957 die 146 Fahrzeuge umfassende Beiwagen-Reihe 1500/1600. Später auch hinter Gelenktriebwagen eingesetzt, standen sie bis kurz nach Beginn der 1980er Jahre im Einsatz.
Die äußere Form und ihre Fahreigenschaften brachte den Fahrzeugen den Spitznamen „Schiffle" ein. Durch Einsätze im schaffnerlosen Betrieb wurden sie gerne auch als „Schlamperwagen" bezeichnet, weil man dort die Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis vermutete.

**Passend zu den Triebwagen 802 und 917.**

Bw 1241

Bw 1369 / 1390

Bw 1547 / 1605

Die Oldtimerlinien 21 und 23:

# Streckennetz und Haltestellen

**Oldtimerlinien** 21 23

Jeden Sonntag drehen unsere Straßenbahn-Oldtimerlinien 21 und 23 ihre Runden ab dem Straßenbahnmuseum durch Stuttgart.

So kommen auch Einzelpersonen und Kleingruppen in den Genuss einer Oldtimerfahrt.

Fahrpläne und Tarifinformationen:
**www.shb-ev.info**

Stand: 02.2024

**Aufgrund von Bauarbeiten kann es zu betrieblichen Einschränkungen kommen.**
**Aktuelle Informationen finden Sie im angefügten Beiblatt oder unter: www.shb-ev.info**

Im November und Dezember:

# Der Glühwein-Express

Traditionell an den letzten drei Wochenenden vor Weihnachten nimmt Sie eine liebevoll dekorierte Straßenbahn aus den 1960er Jahren mit auf eine beschauliche Reise vom Straßenbahnmuseum in Bad Cannstatt durch die Innenstadt hinauf zum Fernsehturm und wieder zurück.

Lassen Sie sich verzaubern und genießen Sie adventliches Flair abseits der üblichen Weihnachtsmarktbesuche. Unterwegs reichen wir Ihnen Lebkuchen und Glühwein oder alkoholfreien Punsch, zudem erfahren Sie Wissenswertes über die Stadt und die Geschichte der Stuttgarter Straßenbahnen.

## Unser Angebot für Gruppen:

Regulär verkehrt der **„Glühwein-Express"** an den Adventssonntagen. Für größere Gruppen, beispielsweise Firmen-Weihnachtsfeiern, führen wir bei vorheriger Anmeldung auch an anderen Tagen im Dezember Extrafahrten durch.

Da unser Fahrpersonal ehrenamtlich tätig ist, sind Fahrten unter der Woche nur nachmittags (ab ca. 17 Uhr) möglich. An den Fahrtagen des öffentlichen **„Glühwein-Express"** können keine Sonderfahrten angeboten werden.

Im Preis ist für jeden Teilnehmer die Rundfahrt zur Ruhbank und zurück, ein Lebkuchen sowie eine Tasse Glühwein oder Punsch enthalten. Es ist für jeden Fahrgast ein Sitzplatz vorzusehen (siehe Beiblatt).

**Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V.**
Wir machen Geschichte erfahrbar!

Wir bringen Sie zu den schönsten Plätzen unserer Stadt:

# Historische Omnibusse

## Omnibus-Sonderfahrten:

Mit unseren historischen Omnibussen können Sie vorrangig zwischen März und Oktober beliebige Fahrten innerhalb der Region Stuttgart unternehmen.

Auf Wunsch werden Sie auf einer Stadtrundfahrt von einem ortskundigen Schaffner zur Stadtbilderklärung begleitet oder wir holen Sie ab und bringen Sie zum Straßenbahnmuseum oder einem anderen Ort Ihrer Wahl.

Wie bei der Straßenbahn variieren auch beim Bus die Mietpreise je nach Fahrzeugalter und der Fahrtdauer. Diese wird hierbei inklusive aller Pausen, sowie der Leerfahrten ab, bzw. zu den jeweiligen Betriebshöfen berechnet, in denen unsere historischen Busse untergebracht und gewartet werden.

Da alle unsere Fahrer die Sonderfahrten ehrenamtlich durchführen und die Lenk- und Ruhezeiten beachtet werden müssen, sind Sonderfahrten in der Regel nur am Wochenende möglich. Im Gelegenheits-, sprich Sonderverkehr mit Kraftomnibussen können wir keine Stehplätze ausweisen. Es ist daher für jeden Fahrgast ein Sitzplatz vorzusehen.

Im Gegensatz zu unseren Schienenfahrzeugen geht der Großteil unserer Omnibusse während der kalten Jahreszeit nicht auf die Strecke, um sie vor dem Salz auf den Straßen zu schützen. Die „winterfesten" Fahrzeuge sind in der folgenden Auflistung entsprechend gekennzeichnet.

**Unsere aktuellen Mietpreise entnehmen Sie bitte dem angefügten Beiblatt.**
**Diese sind auch unter: http://sonderfahrt.shb-ev.info abrufbar.**

Klassiker mit Stern:

# Busse der 1960er und 1970er Jahre

## Mercedes-Benz O 317

**Baujahr 1961, 49 gepolsterte Kunstledersitzplätze**

Zur Internationalen Automobil-Ausstellung 1957 kam der O 317 als erster Mercedes-Benz-Omnibus mit Unterflurmotor und Vollluftfederung auf den Markt. Er war sowohl für den Stadt- als auch Überlandverkehr konzipiert und durch seinen für die damalige Zeit hohen Komfort bei Fahrern und Fahrgästen gleichermaßen beliebt. Darüber hinaus galten die „317er" als höchst zuverlässig.

In den Jahren zwischen 1959 und 1967 beschaffte die SSB eine große Anzahl an Solowagen in verschiedenen Ausführungen, die Letzten standen bis Anfang der 1980er Jahre im Einsatz. Die Ablösung erfolgte durch die in großen Stückzahlen beschafften Standard-Linienbusse.

Unser Museumsfahrzeug wurde 1961 im Daimler-Benz-Werk Mannheim für den Kraftverkehr Wupper-Sieg gebaut und war dort bis 1976 im Einsatz.

Anschließend gelangte der Bus über mehrere Zwischenstationen zum Österreichischen Omnibusmuseum. 2009 erwarb die SSB das Fahrzeug und ließ es bei Karosseriebau Vetter in Fellbach aufarbeiten. Im Jahr 2016 konnte es dem Museum übergeben werden.

## Mercedes-Benz/ Vetter O 317 G

**Baujahr 1974, 66 gepolsterte Kunstledersitzplätze**

Da Mercedes-Benz erst ab 1977 Gelenkbusse fertigte, mussten diese von selbstständigen Karosseriebaufirmen beschafft werden, die Busfahrgestelle aus der Serienfertigung von Mercedes-Benz bezogen und mit eigenen Aufbauten und Nachläufern versahen.

So fertigte die Fellbacher Karosseriebaufirma Vetter zwischen 1959 und 1976 insgesamt 104 Gelenkbusse des Typs O 317 G für die SSB, die zum Teil erhebliche Bauartunterschiede aufwiesen. Die ersten Fahrzeuge besaßen noch einen Nachläufer mit Doppelachse, die zuletzt gebauten waren bereits mit Automatik-Getriebe ausgestattet.

Der Einsatz des O 317 G erfolgte hauptsächlich im Überlandverkehr, vor allem im Filderraum, nach Sindelfingen und Waldenbuch. Durch die mitlenkende Hinterachse meisterten die Fahrzeuge überlegen auch die vielen engen Kurven, mit denen sich das Stuttgarter Straßennetz die Hänge des Talkessels hinaufschlängelt.

Unser Museumsexemplar mit der Wagennummer 7177 entstand 1974 in Überlandlinien-Ausführung auf einem Motorwagen-Fahrgestell Typ Mercedes-Benz O 317 und Vetter Nachläufer-Fahrgestell mit Lenkachse. Seit 1991 ist das Fahrzeug im historischen Fuhrpark der SSB und legte als erster Museumsbus den Grundstein für unsere Sammlung historischer Omnibusse.

Durch die Stadt und übers Land:

# Standard-Linienbusse

## Mercedes-Benz O 305 G „Kunstbus“

**Baujahr 1984, 60 gepolsterte Sitzplätze**

Ende der 1960er Jahre entwickelte der Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) das Konzept des „Standard-Linienbusses“. Ziel war es trotz verschiedener Hersteller (u. a. Mercedes-Benz, MAN und Büssing) weitgehend einheitliche Stadtbusse zu erhalten und damit Unterhaltungs- und Wartungskosten zu minimieren, sowie die Ersatzteilbeschaffung einfacher zu gestalten.

Im Jahr 1969 stellte Daimler-Benz erstmals seine Variante, den O 305 vor, dem 1977 der erste von Mercedes-Benz selbst gefertigte Gelenkbus O 305 G folgte. Zuvor mussten Gelenkzüge als Sonderanfertigungen von selbstständigen Karosseriebaufirmen beschafft werden.

Die Standard-Linienbusse der ersten Generation, von denen die SSB zwischen 1969 und 1984 insgesamt 204 Solo- und 47 Gelenkbusse beschaffte, bildeten jahrzehntelang das Rückgrat des SSB-Busverkehrs und kamen sowohl im Stadt-, als auch im Überlandverkehr zum Einsatz. Im Jahr 1997 wurde der letzte O 305 bei der SSB abgemeldet.

Unser heutiger Museumsbus wurde 1984 an die SSB geliefert und 1992 durch den US-amerikanischen Künstler Lowell Boileau mit seinem farbenfrohen Kunstwerk „Gentle Chaos“ versehen. Seit 1999 ist der „Kunstbus“ im Museumsbestand und wurde zwischen 2010 und 2013 grundlegend aufgearbeitet.

## Mercedes-Benz O 405/ O 405 G

**Gelenkbus: Baujahr 1995, 62 gepolsterte Sitzplätze**
**Solobus: Baujahr 1996, 45 gepolsterte Sitzplätze**

*Winterbetrieb*

Auf Basis der gesammelten Erfahrungen mit dem Standard-Linienbus entwickelte man Anfang der 1980er Jahre eine zweite Generation des genormten Stadtbusses. Mercedes-Benz präsentierte hierzu 1983 erstmals den Nachfolger des O 305, den O 405.

Die SSB beschaffte zwischen 1985 und 1996 insgesamt 102 Solo- und 129 Gelenkbusse dieses Typs, welche eine Vielzahl von Neuerungen mit sich brachten. So setzte man - wie bei den damals ebenfalls in der Auslieferung befindlichen Stadtbahnwagen - bei der Lackierung auf den fachlichen Rat des Designers Herbert Lindinger. Ebenso markant waren auch die nun großflächigen und daher besonders gut lesbaren Fahrtzielanzeigen.

Ab ihrem Erscheinen verdrängten die bei Fahrgästen und Fahrpersonal gleichermaßen beliebten „405er“ ihre Vorgängerbaureihen aus dem Linienverkehr, ehe um die Jahrtausendwende - mit dem Beginn der Beschaffung von Niederflurbussen - ihr eigener Abschied eingeläutet wurde. Ende 2010 wurden die letzten Fahrzeuge abgemeldet, womit gleichzeitig die Ära der klassischen Hochflurbusse bei der SSB endete.

Der Solobus 5092 ist im Zustand der späten 1990er Jahre, der Gelenkbus 7518 im letzten Betriebszustand erhalten.

**Unsere aktuellen Mietpreise entnehmen Sie bitte dem angefügten Beiblatt.**
**Diese sind auch unter: http://sonderfahrt.shb-ev.info abrufbar.**

Früher Zukunft, heute Alltag:

# Niederflurbus

## Mercedes-Benz O 530 „Citaro“

**Baujahr 2003, 32 gepolsterte Sitzplätze**

*Barrierefrei* *Winterbetrieb*

Auf dem UITP-Kongress 1997 in Stuttgart stellte Mercedes-Benz erstmals den Niederflurbus „Citaro“ vor, von dem bis heute über 55.000 Exemplare in verschiedenen Varianten und Generationen gefertigt wurden.

Obwohl verschiedene Hersteller bereits seit Ende der 1980er Jahre serienmäßig Niederflurbusse fertigten, hielt die SSB - von einigen Versuchsfahrzeugen abgesehen - am klassischen Hochflurbus fest. Grund hierfür war u. a. der höhere Fahrkomfort, zudem wollte man abwarten, ob und wie sich die neue Technik bei anderen Verkehrsbetrieben bewährte.

Erst im Jahr 2001 beschaffte man eine erste größere Stückzahl von Citaro-Niederflurbussen bei Mercedes-Benz. Der Bestand wuchs über die Jahre stetig an, wobei auch verschiedene Varianten mit neuen Antriebstechnologien beschafft wurden. Heute ist der Citaro der standardmäßig eingesetzte Bustyp in Stuttgart.

Die SSB stellte den heutigen Museumswagen 5150 im Jahr 2003 in Dienst. Mit der fortlaufenden Inbetriebnahme von Neufahrzeugen wurde das Fahrzeug 2018 durch die inzwischen dritte Citaro-Generation ersetzt.

## Mercedes-Benz O 6600 H

Der „Heck“ soll zurück auf die Straße!

1951 präsentierte die Daimler-Benz AG ihren ersten Linienbustyp mit Frontlenker-Karosserie, Heckmotor und elektrisch schaltbarem ZF-Getriebe. **Der Mercedes-Benz O 6600 H setzte neue Maßstäbe im Omnibusbau und prägte diesen nachhaltig.**

**Wagen 105 aus dem Jahr 1955 soll wieder fahren: Helfen Sie mit!**

Weitere Informationen unter: www.shb-ev.info

**Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V.**
Wir machen Geschichte erfahrbar!

Elektromobilität in Reinkultur:

# Oberleitungsbus Esslingen

## Obus-Sonderfahrten:

Der Oberleitungsbus - kurz Obus - ist mit Esslingen ebenso eng verbunden wie der Neckar, die mittelalterlichen Fachwerkhäuser oder die Burg. Hervorgegangen ist der Obusbetrieb aus der Städtischen Straßenbahn, die von 1912 bis 1944 verkehrte und anschließend durch das gleislose Verkehrsmittel ersetzt wurde.

Bereits seit 1962 ist der Henschel-Obus 22 abgasfrei als Elektromobil in Esslingen unterwegs. Ergänzt wird dieser durch den 2002 gebauten Van Hool-Gelenktrolleybus 213. Erleben Sie ein aktuelles Thema unserer Zeit im historischen Kontext und erkunden Sie eine der schönsten Städte in der Region Stuttgart.

## Fahrtrouten:

Im Gegensatz zu modernen Oberleitungsbussen, welche auch Abschnitte im Batteriebetrieb befahren können (d. h. nicht dauerhaft eine Fahrleitung benötigen), benötigen die Museumsfahrzeuge eine ständige Stromversorgung. Es sind daher nur zwei Strecken befahrbar.

Die Strecke der SVE-Linie 101 beginnt am Bahnhof in Stuttgart-Obertürkheim und verläuft weitgehend entlang der Eisenbahn durch Mettingen und die Esslinger Innenstadt bis nach Oberesslingen. Unterwegs gibt es zahlreiche Sehenswürdigkeiten zu entdecken. Eine komplette Rundfahrt dauert ca. 90 Minuten, Pausenmöglichkeiten bestehen in Obertürkheim, Lerchenäcker und am Mettinger Bahnhof. Hoch hinaus geht es auf der Strecke zum Zollberg (Linie 118), welche am Bahnhof in Esslingen beginnt. Für diese Route, in Kombination mit der Tallinie, steht nur der modernere Wagen 213 zur Verfügung.

Da alle unsere Fahrer die Fahrten ehrenamtlich durchführen, sind diese in der Regel nur am Wochenende möglich. Es ist zudem für jeden Fahrgast ein Sitzplatz vorzusehen. Der Ein- und Ausstieg kann an allen Haltestellen entlang der genannten Linien erfolgen. Damit lässt sich eine Sonderfahrt z. B. auch mit einem Stadtrundgang verbinden. Auf Wunsch kann ein Transfer mit einem unserer historischen SSB-Busse nach Esslingen oder über das Stadtmarketing ein Stadtführer hinzugebucht werden.

**Bitte beachten Sie, dass Fahrten nur zwischen April und Oktober möglich sind, um die Busse vor dem Salz auf den Straßen zu schützen.**

Aufnahme: O. Haug

Aufnahme: O. Haug

**Unsere aktuellen Mietpreise entnehmen Sie bitte dem angefügten Beiblatt.**
**Diese sind auch unter: http://sonderfahrt.shb-ev.info abrufbar.**

Aufnahme: S. Schäfer

## Henschel HS 160 OSL

**Baujahr 1962, 36 Durofol-Sitze**

Der Maschinen- und Fahrzeughersteller Henschel galt in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg als größter Anbieter von Oberleitungsbussen in Deutschland. Vor allem der Typ ÜH IIIs, welcher in Zusammenarbeit mit der Waggonfabrik Uerdingen gefertigt wurde, erreichte in Westdeutschland eine weite Verbreitung. Nachdem die Kooperation beider Unternehmen im Jahr 1959 endete, übernahm Henschel die Antriebsform in seine Produktpalette der Fahrzeugserie HS 160.

Zwischen 1959 und 1963 produzierte Henschel insgesamt 71 dieser Oberleitungsbusse, von denen sieben Exemplare in den Jahren 1960 – 1962 an den Städtischen Verkehrsbetrieb Esslingen (SVE) gingen. Ein bereits 1959 gebauter Wagen konnte 1971 aus Baden-Baden übernommen werden. Bis Mitte der 1980er Jahre waren die bullig wirkenden Fahrzeuge im Esslinger Straßenbild anzutreffen.

Der Wagen 22 (Baujahr 1962) blieb nach seiner Außerdienststellung 1986 erhalten und war noch bis 2003 gelegentlich bei Sonderfahrten unterwegs. Einer folgenden, rund zehnjährigen Abstellung schloss sich ab Ende 2013 eine umfangreiche Aufarbeitung, welche im Sommer 2019 abgeschlossen werden konnte.

**Mögliche Einsatzstrecke:**
Obertürkheim Bahnhof – Esslingen Bahnhof – Oberesslingen

Aufnahme: O. Haug

Aufnahme: SVE

## Van Hool AG 300 T

**Baujahr 2002, 43 gepolsterte Sitzplätze** *Barrierefrei*

Der Gelenkobus 213 wurde 2002 im Rahmen einer Beschaffung von neun Fahrzeugen des belgischen Herstellers Van Hool in Dienst gestellt. Dies war eine aus dem Beschluss resultierende Bestellung, den Obusbetrieb beizubehalten. Mit der Einführung der Reihe AG 300 T kamen ganz richtungsweisende Entwicklungen erstmals in Esslingen zur Anwendung, wie beispielsweise die Niederflurbauweise oder der Drehstromantrieb.

Van Hool konzipierte den Fahrzeugtyp ursprünglich für die schweizerische Trolleybus-Überlandlinie Vevey – Montreux – Villeneuve und lieferte baugleiche Fahrzeuge auch an andere Netze in Europa, unter anderem nach Arnheim, Solingen und Salzburg.

Mit der Inbetriebnahme neuer Batterie-Obusse des Herstellers Solaris musterte der SVE die AG 300 T ab 2016 nach und nach aus. Ein Teil des Bestands wurde nach Saporischschja in der Ukraine verkauft. Wagen 213 schied 2020 mit einer Laufleistung von über 826.000 Kilometern aus dem regulären Linienverkehr aus und wurde 2024 wieder als historisches Fahrzeug zugelassen.

**Mögliche Einsatzstrecken:**
Obertürkheim Bahnhof – Esslingen Bahnhof – Oberesslingen
Esslingen Bahnhof – Zollberg

Ihr Weg zu uns:

# Kontakt

Wenn Sie weitere Informationen zum Straßenbahnmuseum erhalten möchten, eine Veranstaltung anmelden oder ein Oldtimerfahrzeug mieten wollen, nehmen Sie Kontakt mit uns auf:


**Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V. (SHB)**
Veielbrunnenweg 3
70372 Stuttgart-Bad Cannstatt

**Telefon:**
0711 / 82 22 10
(Anrufbeantworter, donnerstags 17 - 19 Uhr persönlich besetzt)

**E-Mail:**
sonderfahrt@shb-ev.info

**Internet:**
www.shb-ev.info

**Social Media:**
Facebook, Instagram und YouTube

## Öffnungszeiten der SHB-Geschäftsstelle:

Sie können uns gerne an einem Donnerstag zwischen 17 und 19 Uhr in unserer Geschäftsstelle in Bad Cannstatt besuchen, um Einzelheiten Ihrer Sonderfahrt mit uns zu besprechen.

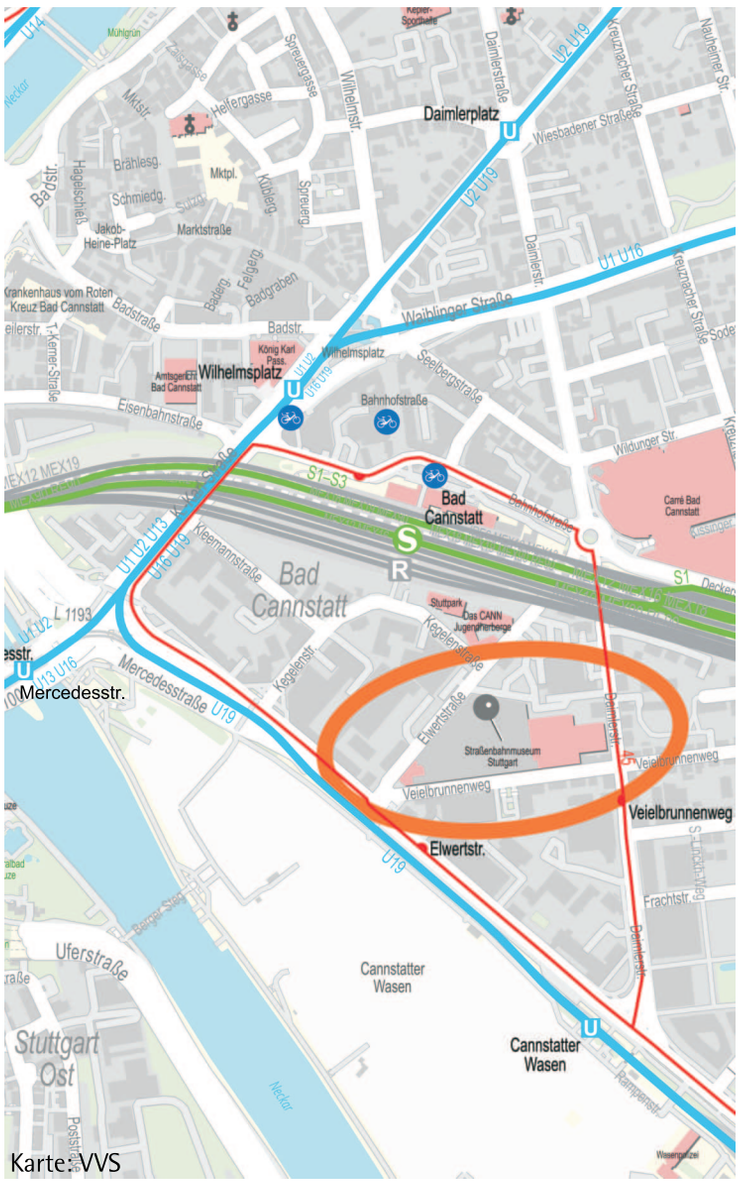
Bitte nutzen Sie am Straßenbahnmuseum die Klingel an der grünen Eingangstüre (linke Seite) oder rufen uns an, damit wir Sie abholen können.

## Anfahrt:

- Bad Cannstatt (Linien S1 - S3, S11 und Regionalzüge)
- Bad Cann. Wilhelmsplatz (Linien U1, U2, U13 und U16)
  Mercedesstraße (Linien U1, U2, U11, U13 und U16)
  Cannstatter Wasen (Linie U19)
- Veielbrunnenweg (Linie 45, nur Richtung Buchwald)
  Elwertstraße (Linie 45, nur Richtung Bad Cannstatt Bf.)

Der Fußweg ab Wilhelmsplatz, bzw. Bahnhof Bad Cannstatt zum Straßenbahnmuseum ist ausgeschildert. Bitte achten Sie hierbei auch auf die alte Bezeichnung „Straßenbahnwelt".

In der Elwertstraße und im Veielbrunnenweg steht eine begrenzte Anzahl an Parkplätzen zur Verfügung. Wir empfehlen Ihnen die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln.




Karte: VVS

Wir über uns:

# Der Verein SHB

## Wir machen Geschichte erfahrbar:

Hinter diesem Motto steckt viel mehr als „nur" das Fahren mit historischen Straßenbahnen oder Omnibussen. Unser 1987 gegründeter Verein Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V. (SHB) hat es sich zum Ziel gesetzt, die Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in der Region Stuttgart anhand von Originalfahrzeugen, Dokumenten sowie Gegenständen aus Betrieb und Technik zu dokumentieren. Im Rahmen des Straßenbahnmuseums präsentieren wir diesen Teil der Stadtgeschichte einem breiten Publikum.

Da wir nicht alle Maßnahmen alleine stemmen können, stehen uns mit der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) und dem Städtischen Verkehrsbetrieb Esslingen (SVE) starke Partner und Förderer zur Seite, mit denen wir seit jeher eng zusammenarbeiten. Von unseren über 400 Mitgliedern beteiligen sich rund 60 in irgendeiner Form aktiv an der abwechslungsreichen Museums- bzw. Vereinsarbeit. Hier seien mit der Durchführung des historischen Fahrbetriebs, dem Archiv, dem Bistro Meterspur, der Fahrzeugrestaurierung oder der Besucherbetreuung nur einige Beispiele genannt.

Neben unseren Besuchern stehen natürlich auch die Mitglieder selbst im Mittelpunkt unserer Tätigkeit, denn nur in einer intakten Gemeinschaft und mit Spaß an der Tätigkeit sind unsere ambitionierten Ziele zu erreichen.

Unsere „Vereinsfamilie" kommt aus sämtlichen Alters- und Gesellschaftsschichten, übt die unterschiedlichsten Berufe aus, geht noch zur Schule, studiert oder ist auch schon im (Un-)Ruhestand. Auch sind wir keine Männerdomäne, rund 15 Prozent der „SHBler" sind Frauen.

## Ihr Platz? Jetzt einsteigen!

Wenn wir Ihr Interesse geweckt haben, laden wir Sie gerne ein, Ihren Platz bei uns zu suchen.

Wenn Sie weitere Informationen über unseren Verein wünschen, nehmen Sie Kontakt mit uns auf oder sprechen Sie uns einfach an den Öffnungstagen des Museums oder in der Oldtimerlinie direkt an.

Wir freuen uns über jedes neues Mitglied!

**Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V. (SHB)**
Veielbrunnenweg 3
70372 Stuttgart-Bad Cannstatt

0711/ 82 22 10
www.shb-ev.info

Partner im

**Straßenbahnmuseum Stuttgart**
Veielbrunnenweg 3
70372 Stuttgart-Bad Cannstatt

0711/ 7885 - 7770
www.strassenbahnmuseum.com

in Kooperation mit der

**Stuttgarter Straßenbahnen AG**
Schockenriedstraße 50
70565 Stuttgart-Möhringen

www.ssb-ag.de

und dem

**SVE - Städtischer Verkehrsbetrieb Esslingen am Neckar**
Heilbronner Str. 70
73728 Esslingen am Neckar

www.sve-es.de

Gestaltung und Abbildungen, wenn nicht anders angegeben:
© SHB e.V.

Stand: 04.2024