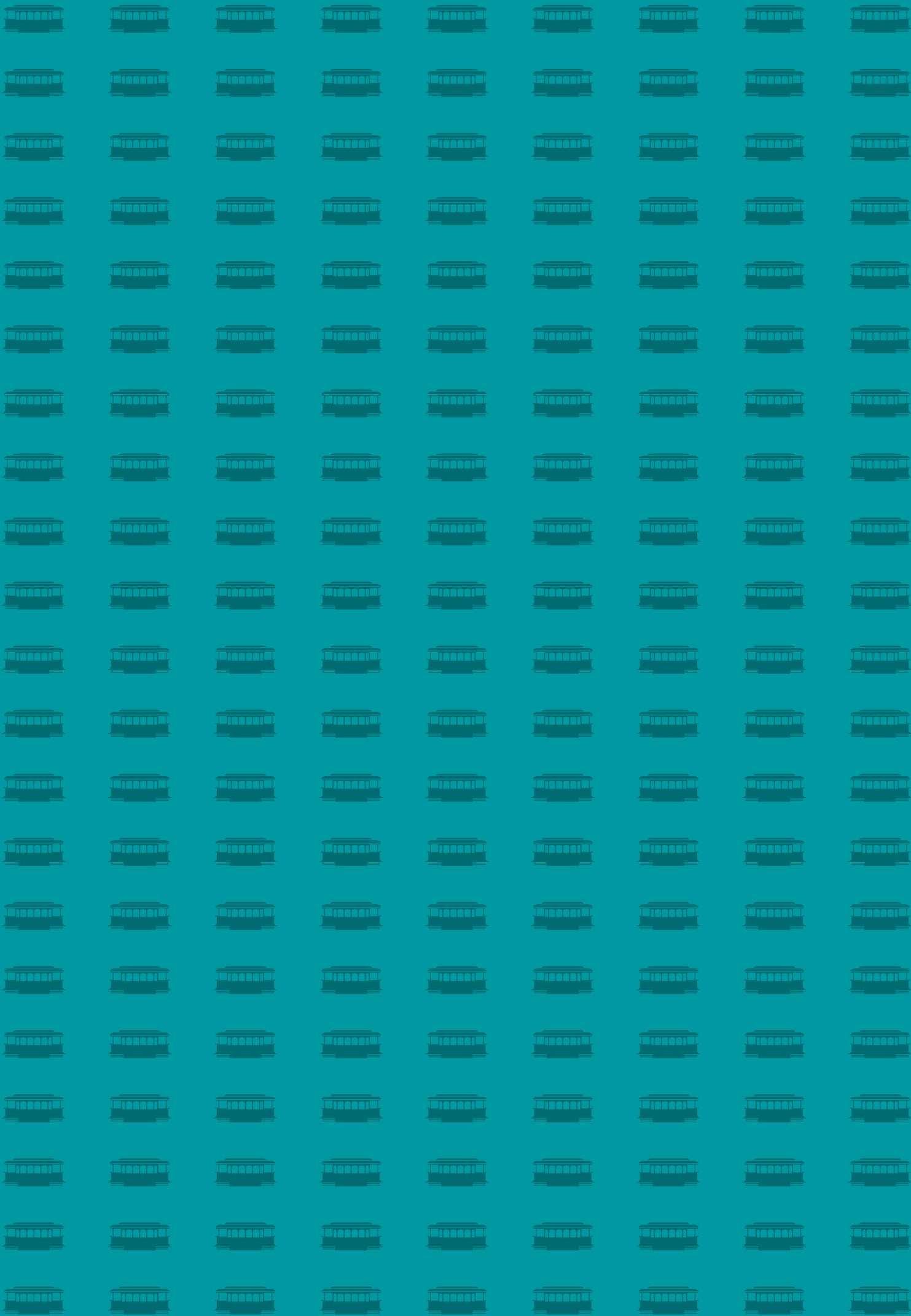




125 Jahre

Busse und Bahnen
zwischen
Frankfurt und Offenbach



125 Jahre

Busse und Bahnen
zwischen
Frankfurt und Offenbach

Inhalt

5 125 Jahre Busse und Bahnen zwischen Frankfurt und Offenbach

6 Die entfesselte Technik

6 Schienenverkehr zwischen Frankfurt und Offenbach bis 1880

7 Eine neue Ära des Schienennahverkehrs: die Geburtsstunde der „Knochemiehl“

8 „Milieuzerstörender“ Straßenbahnverkehr

8 Das Jahrzehnt der „Knochemiehl“

10 Von der „Knochemiehl“ zur Linie 16

10 Das Ende der FOTG, der Beginn der Linie 16

12 Straßenbahnbau auf der Höhe der Zeit

13 Das „Unikum Meterspur“

14 Ausbau der Straßenbahnlinien

14 Direkt verbunden: umsteigefrei von Offenbach nach Frankfurt und zurück

16 Inflation, Weltwirtschaftskrise und zweiter Weltkrieg

16 Erschwerte Betriebsbedingungen – Inflation, Weltwirtschaftskrise, zweiter Weltkrieg

20 Nachkriegsjahre

20 Neue Linien, neue Fahrzeuge und der Beginn der Ära O-Bus

22 Das Ende der Straßenbahn in Offenbach, der Beginn der Stadtbahn in Frankfurt

24 Getrennte Wege

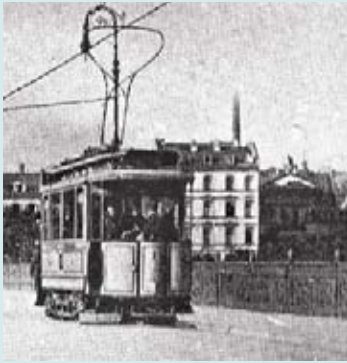
24 Das Ende der Ära O-Bus in Offenbach, der Beginn der S-Bahn-Ära in Frankfurt

26 Ausbau von Stadt- und S-Bahn

29 Die S-Bahn erreicht die Offenbacher Innenstadt, die Tram 16 verlässt sie

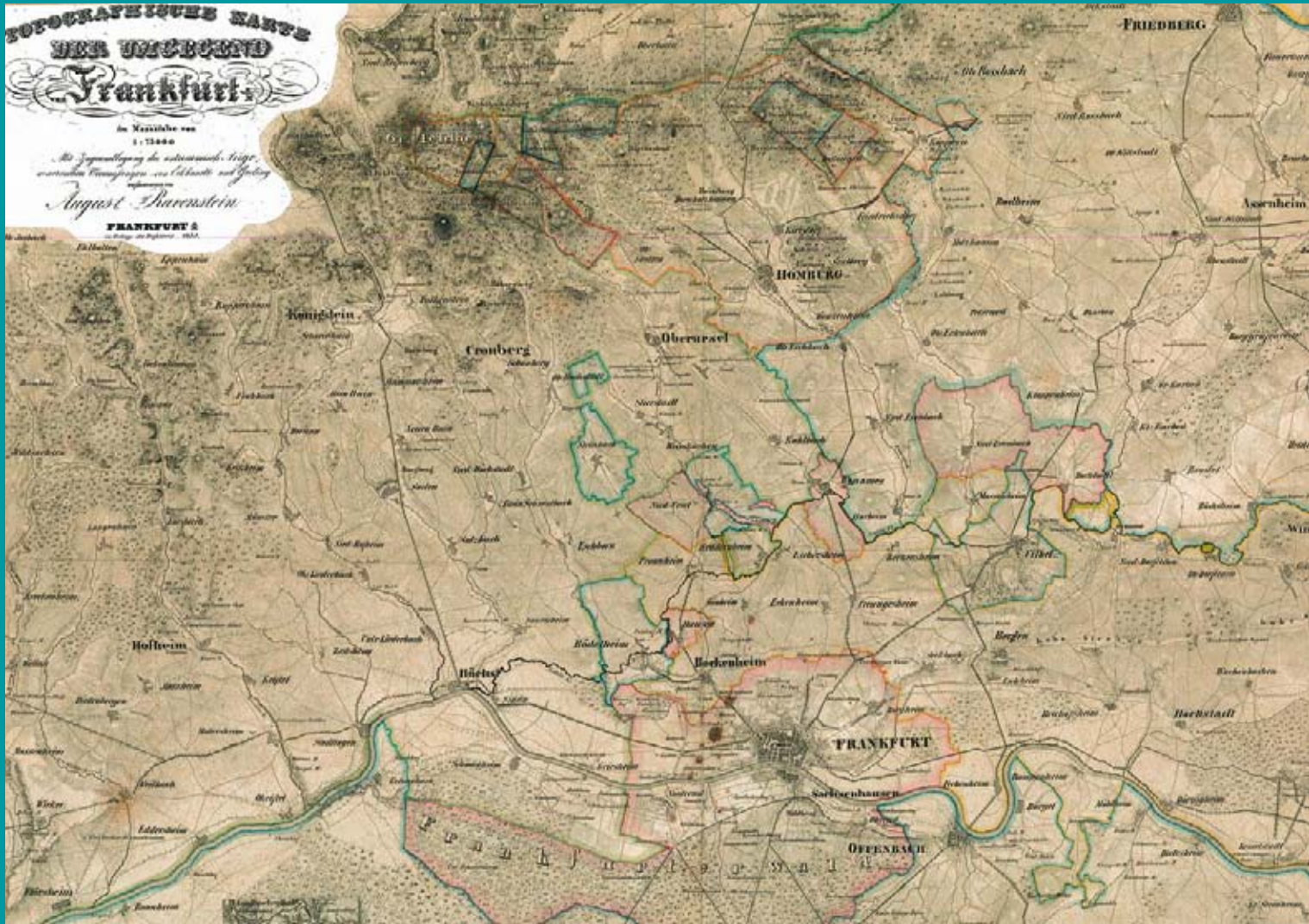
30 Ein Neubeginn zwischen Frankfurt und Offenbach

30 Der Beginn des 21. Jahrhunderts –
Modernisierung und Ausbau von Infrastruktur, Netz und Fuhrpark



SAMMELKARTE
5 Fahrten
ohne Umsteigen bis zu
2 Teilstrecken
Preis 1.50 DM
Gültigkeit siehe Fahrgeldordnung





↑ [17], ↓ [12]



125 Jahre Busse und Bahnen zwischen Frankfurt und Offenbach

„Es macht auf den Beschauer einen ganz eigenthümlichen Eindruck, wenn er den gleichsam von beflügelten Geistern getriebenen elektrischen Eisenbahnzug vorüberfliegen sieht.“

Faszination und ein wenig Skepsis brachten Presse und Einwohner Frankfurts und Offenbachs 1884 der neuen elektrischen Bahn entgegen. Nicht jedermann war die „Knochemiehl“, wie sie der Volksmund schnell nannte, geheuer. „Knochemiehl“, weil sie ungefedert über die Gleise rollte und dabei ihre Fahrgäste ordentlich durchrüttelte – mit für damalige Verhältnisse erstaunlichen zwölf Kilometern in der Stunde.

Während heute eine Kooperation zwischen der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) und der Offenbacher Verkehrs-Betriebe GmbH (OVB) erfolgreicher unternehmerischer Alltag ist, stellte der Bau der Strecke zwischen den beiden Städten vor 125 Jahren eine Pionierleistung dar, die so einzigartig in Deutschland war, dass selbst die Hauptstadt Berlin nicht mithalten konnte. Dort fuhr eine erste elektrisch betriebene Bahn seit 1881 zwischen der Hauptkadettenanstalt und dem Bahnhof Lichterfelde Ost, zweieinhalb Kilometer in sechs Minuten. Aber das war keine Straßenbahn, wie wir sie heute kennen, auch wenn sie einer solchen zum Verwechseln ähnlich sah: Es gab keine Oberleitung, stattdessen führten beide Schienen Strom. Berührten Pferd oder Mensch sie gleichzeitig, schloss sich der Stromkreis und es kam zum Unglück. Zur Sicherheit wurde die gesamte Strecke eingezäunt, ein kreuzender Straßenverkehr war nicht mehr möglich. Bei einem Straßenbahnsystem, das diesen Namen auch verdiente und Mensch und Tier nicht mit Stromstößen traktierte, musste die Elektrizität also auf anderem Weg zu- und abgeführt werden.

Die entfesselte Technik

Die Idee einer Oberleitung revolutionierte das Vorhaben und ermöglichte den Straßenbahneinsatz parallel zum Pferde- und Fußgängerverkehr. Die Betreiberin der neuen Strecke sollte die private Frankfurt-Offenbacher Trambahn-Gesellschaft (FOTG) werden. Der erste Streckenabschnitt wurde am 18. Februar 1884 zwischen der Sachsenhäuser Seite der Alten Brücke und der Buchrainstraße in Oberrad, der zweite am 10. April von dort bis zum Offenbacher Mathildenplatz eröffnet. Halb Frankfurt soll auf den Beinen gewesen sein und die ersten Fahrten waren hoffnungslos ausverkauft. So prägte sich das Bild von der rollenden „Sardinenbüchse“ ein, in der die Fahrgäste dicht gedrängt standen. Zeigte sich die eine Hälfte der Frankfurter und Offenbacher begeistert, so sah die andere die „Elektrische“ als „Teufelszeug“. Die Schilderungen von Augenzeugen der ersten Fahrt waren deshalb eher verhalten:

„Pferde scheuten, Hunde liefen bellend hinterher, Anwohner und Bürger waren mißtrauisch über die entfesselte Technik.“

Schienenverkehr zwischen Frankfurt und Offenbach bis 1880

23. August 1847 Die Lokalbahn von Frankfurt nach Offenbach nimmt ihren Betrieb mit Güterzügen auf. Für die Öffentlichkeit werden die Zugfahrten als Probefahrten deklariert.

8. März 1848 Offenbacher Bürger erzwingen während der Märzrevolution den Personenverkehr auf der Lokalbahn, einen Tag später wird der fahrplanmäßige Verkehr aufgenommen.

1866 Werner von Siemens entdeckt das dynamoelektrische Prinzip und baut als Erster eine Dynamomaschine.

19. Mai 1872 Die Frankfurter Trambahn-Gesellschaft (FTG) eröffnet die erste Frankfurter Pferdebahnlinie.

1879 Werner von Siemens präsentiert auf der Berliner Ausstellung den ersten elektrischen Schienenfahrzeugantrieb mit ortsfester Stromversorgung mittels Fahrschienen oder Fahrleitung.



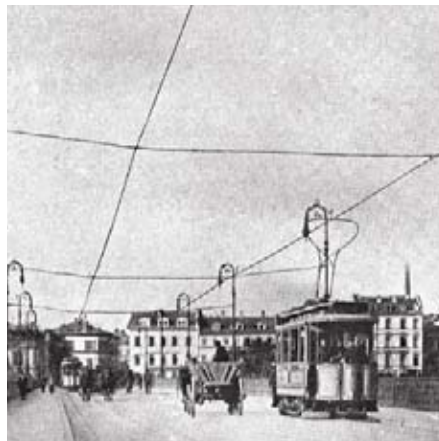
Lokalbahnhof Offenbach um die Jahrhundertwende. [14]



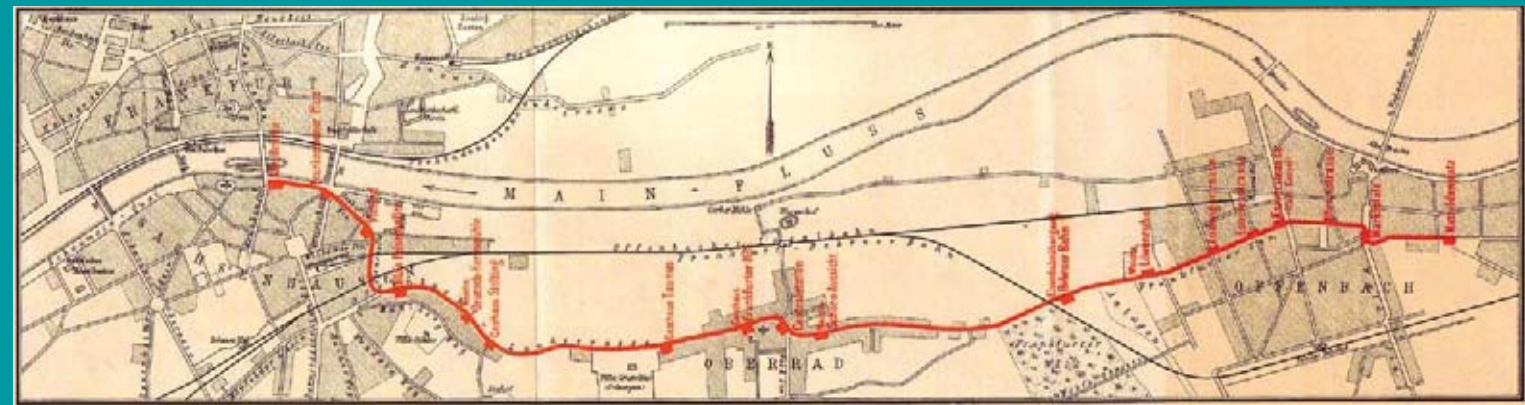
Pferdewagen in der Schloßstraße, Kurfürstenplatz. [3]



Fahrkarte Lokalbahn Frankfurt-Offenbach 1885. [14]



Die „Elektrische“. [16]



Der Linienvverlauf der FOTG aus dem Jahr 1885. [18]



Die Waldbahndstation in der Textorstraße im Jahr 1901. Im Bild zu erkennen ist ein Dampfzug der Waldbahn mit zwei vierachsigen Beiwagen. [3]



Ein Dampfzug der Frankfurter Waldbahn überquert auf seiner Fahrt durch die Schweizer Straße im Jahr 1907 den Schweizer Platz. [3]

Eine neue Ära des Schienenverkehrs: die Geburtsstunde der „Knochemiehl“

16. Mai 1881 In Berlin nimmt die erste elektrische Bahn zur Kadettenanstalt in Lichterfelde Ost den Versuchsbetrieb auf.

12. Juni 1882 Konzessionsantrag für eine „elektrische Straßenbahn“ zwischen Frankfurt und Offenbach durch Kommerzienrat Weintraut, Bankier Weymann und dem Bankhaus Merzbach. Eine Pferdebahn war auf Grund des Streckenprofils nicht möglich, eine Dampfbahn nicht erwünscht.

20. Oktober 1883 Das Konsortium erhält vom Magistrat der Stadt Frankfurt und dem Großherzoglichen Ministerium der Finanzen des Großherzogtums Hessen eine Konzession zum Bau und Betrieb der „elektrischen Straßenbahn“ für 25 Jahre.

18. Februar 1884 Die neugegründete Frankfurt-Offenbacher Trambahn-Gesellschaft (FOTG) nimmt den ersten Teilabschnitt zwischen Oberrad und der Alten Brücke in Betrieb.

10. April 1884 Eröffnung des Streckenabschnitts zwischen Oberrad Kraftstation und Offenbach Mathildenplatz. Die FOTG fährt nun vom Mathildenplatz in Offenbach über die Strecke Markt-

platz – Frankfurter Straße – Preußisch/Hessische Landesgrenze (heute Stadtgrenze Offenbach/Frankfurt) – Oberrad – Offenbacher Landstraße – Siemensstraße – Seehofstraße – Frankensteiner Platz – Deutscherrenufer zur Alten Brücke. Die Streckenlänge beträgt acht Kilometer, die Fahrzeit 25 Minuten. Die Höchstgeschwindigkeit ist laut Polizeianordnung auf 12 km/h begrenzt.

18. August 1888 Der neue Frankfurter Centralbahnhof wird eröffnet, er löst die drei alten Kopfbahnhöfe, die sogenannten Westbahnhöfe, am Taunustor ab. Die Pferdebahn wird provisorisch bis zum Centralbahnhof verlängert.

„Milieuzerstörender“ Straßenbahnverkehr

Dass die Tramstrecke zwischen Frankfurt und Offenbach eine Erfolgsgeschichte werden würde, war nicht abzusehen. Zumal bis 1882 sämtliche Vorhaben scheiterten, eine Pferde- oder Dampfstraßenbahn zwischen den Städten zu verwirklichen, obwohl die Pferdebahn innerhalb Frankfurts schon seit 1872 von einer belgischen Firma betrieben wurde. Der Frankfurter Magistrat vertrat hartnäckig die Meinung, eine Dampfbahn im innerstädtischen Straßenverkehr wirke „milieuzerstörend“. Während also im Frankfurter Stadtparlament Brandreden gegen jede Art Bahn gehalten wurden – auch der damalige Oberbürgermeister Franz Adickes fürchtete, die Oberleitung werde das Bild seiner schönen Stadt verschandeln –, sahen sich die Offenbacher in ihrer wenig schmeichelhaften Einschätzung von den

„hochmütigen und uneinsichtigen Frankfurtern“

bestätigt. Bewegung brachten sie deshalb selber ins Spiel: 1882 beantragte Kommerzienrat Weintraut gemeinsam mit dem Bankier Alexander Weymann und dem Bankhaus Merzbach eine Lizenz für eine elektrische Straßenbahn – und erhielt zur allgemeinen Überraschung am 20. Oktober 1883 eine 32 Paragraphen umfassende Konzession für die Dauer von 25 Jahren. Die neugegründete Frankfurt-Offenbacher Trambahn-Gesellschaft (FOTG) baute danach ein Jahr an der 6,7 Kilometer langen Strecke, die eingleisig mit drei Ausweichbuchten und 20 Haltestellen verlief. 780.000 Mark steckten die Investoren in das Vorhaben, das sich trotz hoher Betriebskosten schnell als ein ordentliches Geschäft erwies: In der Zeit vom 1. Juli 1884 bis 30. Juni 1885 beförderte die FOTG mehr als eine Million Fahrgäste. Die höchste Tageseinnahme lag in dieser Zeit bei 1.399 Mark, die niedrigste bei 178 Mark. Und das bei Fahrpreisen von 20 Pfennig pro Strecke; an Sonn- und Feiertagen wurde ein Aufpreis erhoben.

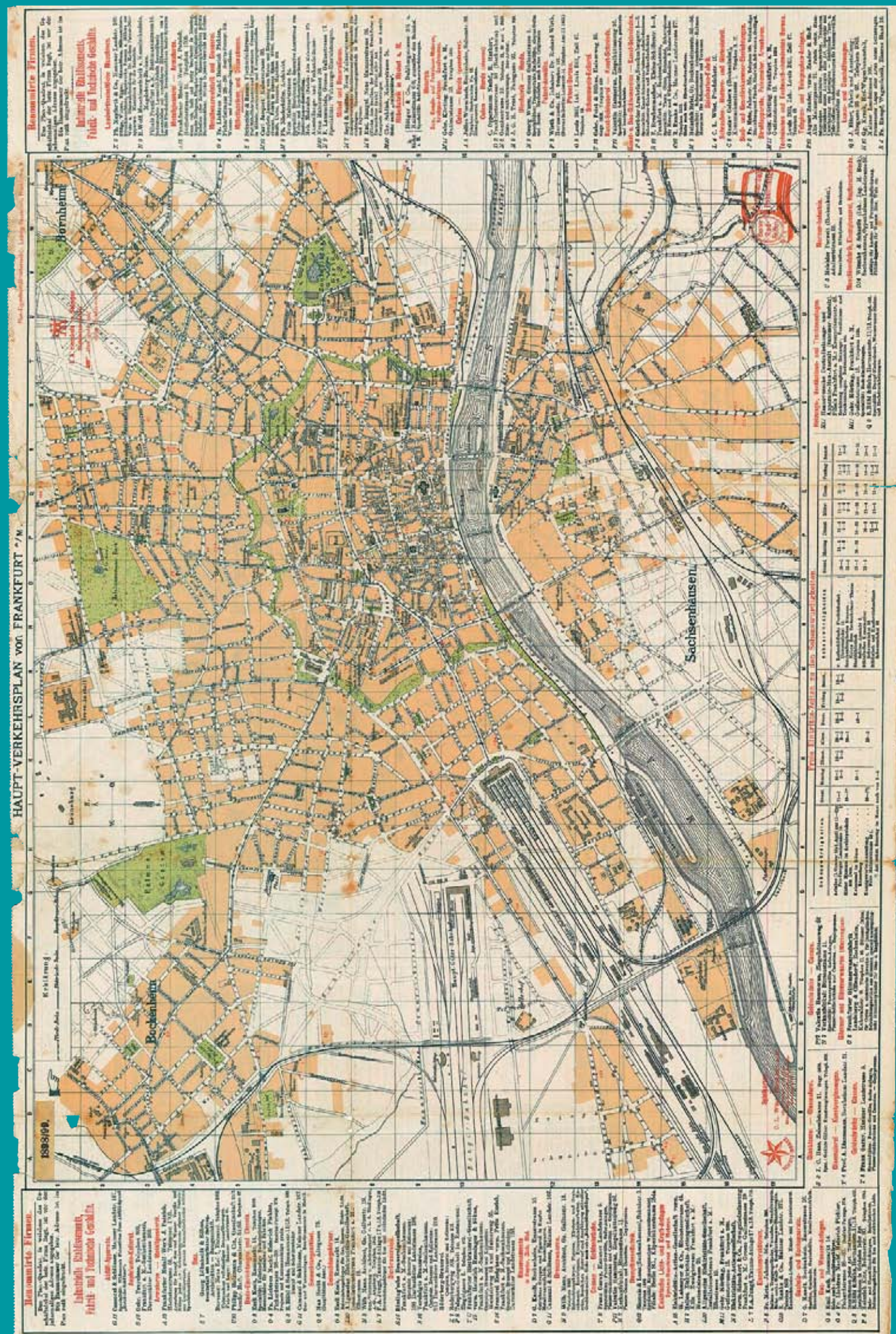


Kaiserplatz Frankfurt, Ende des 19. Jahrhunderts. [13]

Das Jahrzehnt der „Knochemiehl“

16. Mai bis 19. Oktober 1891 Internationale Elektrotechnische Ausstellung in Frankfurt auf dem Gelände des heutigen Bahnhofsviertels. Wichtigste Demonstrationen sind die erste Fernstromübertragung von Lauffen am Neckar nach Frankfurt sowie die Vorführung mehrerer elektrischer Straßenbahnsysteme.

- 1. Januar 1897** Start des Versuchs einer Akkumulatoren-Straßenbahn zwischen Hauptbahnhof und Galluswarte.
- 1. Januar 1898** Die Stadt Frankfurt übernimmt die Pferdebahnlagen der FTG (Frankfurter Trambahn-Gesellschaft).
- 10. April 1899** Die Städtische Straßenbahn in Frankfurt („Die Elektrische“) nimmt ihren Betrieb auf.



Von der „Knochemiehl“ zur Linie 16

Der Erfolg der FOTG bewegte die misstrauischen Frankfurter zum Umdenken. Am 1. Januar 1898 erwarb die Stadt die Pferdebahnlinsen der Frankfurter Trambahn-Gesellschaft (FTG) – und damit 16 Linien, 205 Wagen, 900 Pferde und ein Schienennetz von 30 Kilometer Länge. Am 20. Januar des folgenden Jahres wurde Frankfurt die behördliche Konzession zur Errichtung des elektrischen Betriebs auf 99 Jahre erteilt und am 22. März 1899 fuhr der erste Probewagen auf der Strecke Palmengarten – Reuterweg – Sachsenhausen. Der Berichterstatter der „Frankfurter Nachrichten“ schilderte tags darauf die Szenerie schon freundlicher als sein Kollege 15 Jahre zuvor:

„Als der Wagen gestern durch die Straße ging, blieben links und rechts Passanten stehen und betrachteten mit Freude das Ereignis.“

Vom 10. April 1899 an durften alle Frankfurter mitfahren, als die Strecke Palmengarten – Bornheim via Sachsenhausen offiziell eröffnet wurde. In den Jahren 1905 und 1906 erwarben dann die Städte Frankfurt und Offenbach die jeweils auf ihrer Gemarkung liegenden Streckenabschnitte von der FOTG. Die Spurbreite von 1.000 mm wurde durch 1.435 mm ersetzt – die schmalere Meterspur hatte somit ausgedient. Die während des folgenden Jahres verlegte Normalspur ist nicht nur noch heute bei der VGF üblich, sie wurde sogar schon vor der ersten „Elektrischen“ von der Pferdebahn benutzt. Von 1907 an verkehrte die Linie 16 auf der alten Trasse, aber auf breiteren Gleisen, bis zum Mathildenplatz in Offenbach.

Das Ende der FOTG, der Beginn der Linie 16

- 1. Juli 1900** Oberrad wird offiziell eingemeindet.
- 10. September 1900** Der Testbetrieb von Straßenbahnen mit Akkumulatorenbetrieb zwischen Hauptbahnhof und Galluswarte wird eingestellt.
- 17. Juni 1904** Einstellung der letzten Pferdebahnlinie zwischen Bockenheim (Schönhof) und Rödelheim.
- 13. Januar 1905** Die Stadt Frankfurt kauft die Frankfurt-Offenbacher Trambahn-Gesellschaft (FOTG) und veräußert die Offenbacher Infrastruktur ein Jahr später an die Nachbarstadt.

- 6. September 1906** Stilllegung der FOTG-Teilstrecke von der Alten Brücke über Seehofstraße bis zur Haltestelle Mühlbergsschule.
- 7. September 1906** Eröffnung des Streckenabschnitts Wendelsplatz – Mühlbergsschule. Damit beginnt die Ablösung der FOTG durch die normalspurige (1.435 mm) Städtische Straßenbahn. Die neue Streckenführung ersetzt die alte Strecke zwischen den Stationen Alte Brücke und Seehofstraße der FOTG.
- 1. Oktober 1906** Das Streckennetz der FOTG schrumpft durch die Stilllegung des Abschnitts Mühlberg – Buchrainplatz weiter.

- 27. Oktober 1906** In Offenbach wird die Linie 16 vom Friedhof zur Kaiserstraße eröffnet. Die Linie wird – auch in Offenbach – durch die Frankfurter Straßenbahn mit deren Frankfurter Wagen betrieben und erhält die Linienfarben weiß/rot.
- 28. Oktober 1906** Letzter Betriebstag der FOTG auf der Teilstrecke Oberrad Kraftstation – Landesgrenze – Frankfurter Straße/Kaiserstraße.
- 29. Oktober 1906** Die Linie 16 wird von der Haltestelle Mühlbergsschule über Oberrad zur Landesgrenze verlängert.
- 21. November 1906** Die Straßenbahn in Offenbach wird von der Kaiserstraße zur Haltestelle Körnerstraße verlängert.



Straßenszene in der Schweizer Straße mit dem Triebwagen 42 vom Typ „A“ auf einer Postkarte aus dem Jahr 1901. [3]



Frankfurter Triebwagen der Linie 16. [1]

- 20. Dezember 1906** Verlängerung des Streckennetzes in Offenbach von der Körnerstraße zur Landesgrenze (heute Stadtgrenze). Durch das Verbot, die Fernbahngleise mit personenbesetzten Straßenbahnen zu kreuzen, müssen die Fahrgäste aussteigen und über den Bahnübergang laufen.
- 1. April 1907** Die Städtische Straßenbahn Offenbach übernimmt mit eigenen Fahrzeugen den Betrieb innerhalb Offenbachs.



Offenbacher Marktplatz um 1890. [3]

Straßenbahnbau auf der Höhe der Zeit

Die Bahnen, die nach der Streckenfertigstellung von Februar 1884 an verkehrten, waren – aus heutiger Sicht – zweiachsige Träume aus Holz und Stahl, mit einer grünen Lackierung und offenen Plattformen. Die Zweirichtungswagen wurden im Jahr 1884 von den Firmen Herbrand sowie Siemens & Halske gebaut. Von den zehn Triebwagen mit den Nummern 1 bis 10 steht die Nummer 8 heute im Schwanheimer Verkehrsmuseum der VGF. Der Wagen hat genau wie der Beiwagen Nummer 13 den Krieg unter einer Plane im Depot Eckenheim überstanden. Die Triebwagen wurden von Motoren des Herstellers Siemens & Halske angetrieben. Sie erzeugten 9,2 Kilowatt und beschleunigten damit die im leeren Zustand vier – beladen 5,8 – Tonnen schweren Zweiachser auf immerhin 18 Kilometer in der Stunde. Schade nur, dass die Polizeiverordnung das Tempo auf zwölf Stundenkilometer begrenzte, damit die im damaligen Straßenverkehr üblichen Pferde wegen des Anblicks nicht scheuten.



Der auch für die begrenzte Höchstgeschwindigkeit benötigte 300 Volt Gleichstrom wurde zunächst von zwei, später von vier Dampfmaschinen erzeugt, die die Dynamos antrieben. Sie standen, wie der Betriebshof und das Verwaltungsgebäude, in der Streckenmitte am Oberräder Buchrainplatz. Entlang der Strecke baute die FOTG eine Schlitzrohrfahrlleitung, Ende des 19. Jahrhunderts der neuste Stand der Technik im Straßenbahnbau und als Nachbildung heute ebenfalls im Verkehrsmuseum Frankfurt am Main in Schwanheim zu bewundern. Zu- und Rückführung des elektrischen Stroms erfolgte über zwei geschlitzte Bronze- oder Kupferröhren statt wie in Berlin Lichterfelde Ost über die beiden Gleise. War das ein klarer Vorteil der Anlage, so erwies sich das Weichensystem, das die Oberleitung an den Verzweigungen verlangte, als außerordentlich kompliziert. Bei der Schlitzrohrtechnik zogen die Triebwagen zwei in den nach unten geschlitzten Röhren laufende Kontaktschiffchen an isolierten Kabeln hinter sich her. Der Strom floss in den Röhren und damit auch in den Schlitten, über die Kabel wurde er zum Fahrschalter und zum Motor geführt. Der Rückfluss erfolgte über das zweite Kabel zur zweiten Röhre, die im Abstand von etwa 60 Zentimetern parallel zur ersten aufgehängt war. Ein System, das zum Beispiel heute noch die von den Stadtwerken Solingen betriebenen Oberleitungsbusse nutzen, wobei die Kabel durch bewegliche Stangen und die Oberleitungsröhren durch Fahrdraht ersetzt sind.

Im Vordergrund die Linie 13 an der Hauptwache. Dahinter ein Zug der Linie 10 mit einem angehängten offenen Pferdebahnwagen. [14]

Betreiber und Hersteller waren vor 125 Jahren trotzdem in Sorge, dass Elektrizität auf irgendwelchen Schleichwegen eben doch den Erdboden oder die Schiene erreichen könnte, was den Wagen unweigerlich unter Strom gesetzt hätte. Deshalb wurden zur Isolierung vier Holzräder mit eisernen Bandagen an die Achsen montiert, was wiederum dem Fahrkomfort nicht unbedingt zuträglich war. Den Spitznamen „Knochemiehl“ trugen die FOTG-Bahnen jedenfalls nicht umsonst.

Das „Unikum Meterspur“

In dem 5,3 Meter langen und gut zwei Meter breiten Wagen boten quer montierte Holzbänke Platz für 16 Fahrgäste, acht weitere konnten offiziell in dem Wagen stehend mitfahren. Die Anhänger mit den Nummern 11 bis 16 waren leer zwei – beladen vier – Tonnen schwer und hatten 15 Sitz- sowie zwölf Stehplätze. Die Fahrzeuge fuhren bis 1906 auf einer 1.000-mm-Schmalspur, der einzigen Meterspur in Frankfurts Tramgeschichte. Die Fahrgäste wurden täglich in der Zeit



Frankfurter Lokalbahnhof zu Beginn des 20. Jahrhunderts. [14]

zwischen 6 und 23 Uhr, unterbrochen von einer einstündigen Betriebspause um 11 Uhr, zwischen den beiden Städten befördert. Allerdings nicht immer ganz zuverlässig: Aus den Gleisen springende Wagen und die mehr schlecht als recht in den Röhren laufenden Kontaktschiffchen – wenn sie im Weichenbereich hängen geblieben waren, musste der Fahrer mit der eigens dafür mitgeführten Leiter auf das Fahrzeugdach steigen und die Schlitten wieder lösen – taten das ihre, um es zu Fahrtunterbrechungen kommen zu lassen, die auch mal länger als 25 Minuten dauerten.

Vielleicht verfolgte der Volksmund die FOTG deshalb – und ungeachtet ihrer insgesamt 22 erfolgreichen Betriebsjahre – mit Spott: Die hin und wieder reißenden Kabel zwischen Tram und Oberleitung wurden als „Nabelschnur“ bezeichnet, die Oberleitungsmasten selbst galten ob ihrer charakteristischen Form als „Galgens“. Auch die Abkürzung „FOTG“ kam nicht ungeschoren davon: Diesen Eindruck vermittelt zumindest die Geschichte des Fahrgastes, der sich nach der Bedeutung der vier Buchstaben erkundigte und darauf die folgende hämische Antwort erhalten haben soll:

*„Des haafft ‚Frankforder Ochsetreiber-Gesellschaft‘;
soll der Mann gesagt haben.*

*Und damit einen Schaffner provoziert haben, der höflich antwortete:
„Errdum, mein Herr, mir treuwe die Ochse net, mir fahrn’s!“*

Ausbau der Straßenbahnlinien

Nach Umstellung der FOTG-Strecke befuhren zunächst Frankfurter Wagen die Linie 16. Doch schon am 1. April 1907 übernahm die neu gegründete Straßenbahn Offenbach die Betriebsführung auf ihrem Abschnitt. In den folgenden Jahren baute die Lederwarenstadt ihr Netz zügig aus: Im Oktober fuhr die Linie 26 vom Mathildenplatz nach Bürgel, ein Jahr später verkehrte die 27 zwischen Hauptbahnhof und Goethestraße. Im Jahr 1927 erschloss die Linie 28 den Süden der Stadt bis zum Industriegebiet Dietzenbacher Straße. Die Nummern der Linien und der Wagen passte das Unternehmen dem Frankfurter Schema an: Farben und Nummern wurden bei den die Stadtgrenzen übergreifenden Linien übernommen und Doppel-Nummerierungen so verhindert.



Eine Monatskarte für die Frankfurter Straßenbahn aus dem Jahr 1916. [1]

Direkt verbunden: umsteigefrei von Offenbach nach Frankfurt und zurück

10. Dezember 1910 Mit Inbetriebnahme der Bahnüberführung an der Landesgrenze entfällt der Zwangsumstieg. Dadurch kann ein durchgehender Gemeinschaftsbetrieb mit Offenbacher und Frankfurter Straßenbahnen eingerichtet werden. Die neue Linie fährt von der Haltestelle Offenbach Friedhof über Landesgrenze – Lokalbahnhof – Schauspielhaus – Hauptbahnhof – Mainzer Landstraße zur Haltestelle Rebstocker Straße im Gallus.

10. Dezember 1910 Zur Linie 16 wird die Verstärkerlinie 7a eingeführt. Sie verkehrt von der Haltestelle Offenbach, Goethe-/Ludwigstraße über Landesgrenze, Lokalbahnhof und Obermainbrücke nach Eckenheim.

9. November 1918 Philipp Scheidemann ruft in Berlin die Republik aus.



Die Frankfurter Straße in Offenbach mit einem Zug der Linie 16 auf einer Postkarte aus dem Jahr 1910. [14]



Tramschaffnerin im ersten Weltkrieg. [1]



Ein Zug der Linie 16 in Oberrad auf der Frankfurter Straße, Postkarte um 1910. [14]

Inflation, Weltwirtschaftskrise und zweiter Weltkrieg

Der erste Weltkrieg hatte den öffentlichen Personenverkehr in den beiden Städten durch Personalengpässe auf Grund des Kriegsdienstes und der Materialknappheit auf die Probe gestellt. Auch die nun folgende Weltwirtschaftskrise griff stark in den Betrieb ein. Die Linie 16 verkehrte nur noch im Pendelbetrieb, Kohle für die Kraftwerke wurde rar. Zusätzliche Omnibuslinien allerdings erweiterten zunächst das Angebot der beiden Städte.

Zu Beginn des Jahres 1933, nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten, wurden die Führungskräfte der Frankfurter und Offenbacher Straßenbahn durch NSDAP-Mitglieder ersetzt. An den Dienstmützen des Fahrpersonals wurden „Hoheitsadler“ angebracht, und in den Stadtwerken galten nun neue Dienstvorschriften. Insgesamt führten die neuen Strukturen sowie die Anweisungen, zunächst ausländische, dann „kriegswichtige“ Materialien aus der zivilen, heimischen Produktion zu nehmen, zur massiven Verknappung der Ressourcen. Von Kriegsbeginn an kam erschwerend hinzu, dass alle Arbeiter, Angestellten und Beamten im wehrfähigen Alter zur Wehrmacht einberufen wurden. Auch die Streckenführungen waren betroffen: Der geregelte Fahrbetrieb war kaum noch möglich, da Strecken und Brücken gesperrt wurden, wie bereits 1938 die Obermainbrücke. Die Behörden hatten die zur Sanierung notwendigen Baustoffe als „kriegswichtig“ eingestuft und die Genehmigung verweigert. Die baufällige Brücke blieb gesperrt. In den letzten Kriegsjahren verschlimmerte sich mit der Kraftstoffknappheit für die Omnibusse und mit dem akuten Personalmangel die Situation weiter.

Nach 1945 widmeten sich die beiden Städte Offenbach und Frankfurt dem Wiederaufbau ihrer teilweise erheblich zerstörten Strecken. Vor Kriegsausbruch standen den Einwohnern Frankfurts und Offenbachs insgesamt 32 Linien zur Verfügung. Von Anfang 1946 an konnten 20 Linien, darunter auch die Linie 16, ihren Fahrbetrieb wieder aufnehmen. Doch erst 1949, mit der Wiedereröffnung der Obermainbrücke, konnte die Linie 16 wieder ihren alten Linienweg nutzen. Der Einsatz, der von den Beschäftigten der Verkehrsbetriebe geleistet wurde, ist bemerkenswert: ohne Ersatzteile, mit wenig Material und oft unter freiem Himmel – die Depots waren Ruinen – wurden die zerstörten Wagen provisorisch in Stand gesetzt.

Erschwerte Betriebsbedingungen – Inflation, Weltwirtschaftskrise, zweiter Weltkrieg

22. Dezember 1922 Wegen der Inflation wird ein Pendelbetrieb zwischen Offenbach Kaiserstraße und Friedhof eingerichtet, die 16 endet, von Frankfurt kommend, an der Haltestelle Offenbach Kaiserstraße.
1923 Die Ruhrkrise hat Auswirkungen auf die Strom- und Kohleversorgung der Weimarer Republik.

1. Februar 1925 Nach drei Jahren Inflation werden wieder durchgehende Fahrten vom Offenbacher Friedhof über die Landesgrenze zur Rebstöcker Straße in Frankfurt angeboten.
1926 bis 1927 Offenbach modernisiert die Straßenbahn durch die Inbetriebnahme von zehn neuen Triebwagen.
31. Oktober 1926 Verkürzung der Linie 16 bis zur Haltestelle Hauptbahnhof, Südseite.

13. April 1927 Inbetriebnahme der Omnibuslinie M in Offenbach von der Landesgrenze über Stadtkrankenhaus zur Waldstraße.
1. April 1928 Mit der Eingemeindung der Stadt Höchst übernimmt die Stadt Frankfurt den Höchster Omnibusbetrieb.
5. Oktober 1929 Mit Einstellung der Waldbahnlinie nach Neu-Isenburg endet das Kapitel der dampfbetriebenen Straßenbahn, die Strecken werden auf den elektrischen Betrieb umgestellt.



Fahrschein eines Wagenführers. [1]



Im Juli 1929 wird am Westbahnhof ein vierachsiger Triebwagen aus Mailand abgeladen. Dieser wird für Probefahrten nach Frankfurt gebracht. [3]



In Heddernheim wird der Mailänder Triebwagen von vielen Schaulustigen staunend begutachtet. [3]



Platz an der Königsteiner Straße, Höchst. Im Hintergrund steht ein Bus der Stadt Höchst. [14]



Ein festlich geschmückter Dampfzug der Frankfurter Waldbahn am 5. Oktober 1929, ihrem letzten Betriebstag. [3]



Am Frankfurter Lokalbahnhof treffen ein Offenbacher Triebwagen der Linie 16 und ein Frankfurter Wagen der Linie 19 aufeinander, um 1930. [3]

Eröffnung der Linie 2 zur Heerstraße, 1932. [3]



Nach dem zweiten Weltkrieg suchte Frankfurt Arbeitskräfte zum Wiederaufbau. [11]



Im November 1946 fährt eine Dampflokomotive mit Waggons als Trümmerbahn durch die Waldschmidtstraße. [3]



Auf den Gleisen 3 und 4 des Betriebshofs Süd stehen die Triebwagen des Typs „F“, 1951. [3]

ab 1933 Die Verkehrsbetriebe sind im Zuge der Machtergreifung der Nationalsozialisten und des Prozesses der Gleichschaltung von Personalauswechselungen und Umorganisation betroffen, denen nicht zuletzt die Aufrüstung zu Grunde liegt. Mit der Industrie in Offenbach wächst zunächst auch die Erschließung der Industriegebiete durch den öffentlichen Nahverkehr. 22. August 1938 Sperrung der Obermainbrücke für jeglichen Fahrzeugverkehr, da die zur Sanierung notwendigen Materialien von den Behörden nicht genehmigt werden. Es handelt sich aus deren Sicht bei den Baustoffen um „kriegswichtige“ Materialien.

1. September 1939 Kriegsausbruch. Die Folgen sollten erst in den Jahren danach in vollem Ausmaß deutlich werden. 30. November 1941 Einstellung aller Offenbacher Omnibuslinien. 16. November 1942 Zwischen Frankfurt Großmarkthalle und Offenbach Wilhelmplatz verkehrt die sogenannte „Gemüsetram“ mit Frankfurter Wagen. 1944/45 Während der Bombardierung Frankfurts und Offenbachs wird der Straßenbahnverkehr mehrmals eingestellt. 29. November 1945 Die Linie 26 verkehrt als Sonderlinie für die Angehörigen der US-Armee zwischen Frankfurt Südbahnhof und Offenbach Dietzenbacher Straße.



In Oberrad werden im Jahr 1943 Lebensmittel aus der „Gemüsetram“ ausgeladen. [10]



Dienstausweis von 1942. [11]

Nachkriegsjahre

Vier Jahre nach Kriegsende erreichte Offenbachs Straßenbahnnetz seine größte Ausdehnung, doch schon zwei Jahre später, am 11. Juni 1951, wurden mit dem Abschnitt Goethestraße – Kaiserstraße/Frankfurter Straße die ersten Gleise wieder stillgelegt. Offenbach nutzte die Förderungen aus dem amerikanischen Marshallplan zum Bau einer O-Buslinie. Denn: Zuschüsse wurden nur für Neubauprojekte gezahlt und somit schloss sich ein Aufbau der kriegsgebeutelten Straßenbahn für die Stadt aus. Von 1953 an gehörte die Straßenbahn zu den Offenbacher Stadtwerken.

Bis Juni 1969 verdrängte dann nach und nach der Omnibus die Tram aus dem Bild der Stadt Offenbach, lediglich die alte Linie 16 verkehrte noch immer „grenzüberschreitend“ zwischen Frankfurt und dem Offenbacher Marktplatz und wurde seit geraumer Zeit von der Frankfurter Seite betrieben. In Frankfurt hingegen blieb die Straßenbahn wichtigster Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs. Die im Krieg zerstörten Strecken wurden repariert und weiter ausgebaut.

Wichtige Investitionen, etwa der Zweirichtungswagen für die verkürzte Strecke der Linie 16, wurden getätigt, da die Endhaltestelle nunmehr nicht aus einer Schleife, sondern aus zwei an Prellböcken endenden Gleisen bestand.

Neue Linien, neue Fahrzeuge und der Beginn der Ära O-Bus

1. Mai 1950 Die Lebensmittelzwangsbe- wirtschaftung mittels Lebensmittelkar- ten endet.

18. September 1950 Die Buslinie 64 von Offenbach Kaiserstraße/Frankfurter Straße über Carl-Ulrich-Brücke, Fechenheim und Bergen nach Bad Vilbel nimmt den Betrieb auf.

2. März 1951 Die Linie 16 wird vom Frankfurter Hauptbahnhof zur Fest- halle/Messegelände verlängert.

1. April 1951 Die neue Schnellbuslinie 66 nimmt auf dem Weg von Offenbach Kaiserstraße/Frankfurter Straße – Goethering – Frankfurt Hauptbahnhof ihren Betrieb auf.

1951 Offenbach erhält Fördermittel aus dem amerikanischen Marshallplan. Das nutzt die Stadt zur Einführung eines Oberleitungsbusnetzes, da die Mittel nur für Neubauprojekte bestimmt sind.

1953 Die Straßenbahn Offenbach wird in die Stadtwerke Offenbach eingegliedert und nennt sich nun Stadtwerke Offenbach Abteilung Verkehrsbetriebe.

4. Oktober 1953 Mit der neuen Offenbacher Buslinie 87 werden erstmals Busse eingesetzt, die im Einmannbetrieb fahren können.

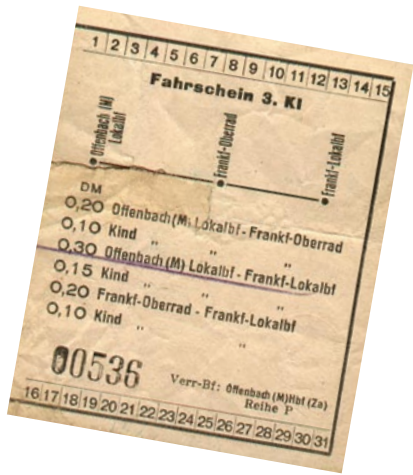
1. November 1953 Die neue Schnellbuslinie 46 nimmt zwischen Offenbach Kaiser- straße und Frankfurt Hauptbahnhof den Betrieb auf und ersetzt die Schnell- buslinie 66S. Sie wird im Gemein- schaftsverkehr der Straßenbahn Offen- bach und Frankfurt betrieben.

1. April 1955 Inbetriebnahme der ersten Großraumwagen vom Typ „L“ und „I“ in Frankfurt.

1. Oktober 1955 Die Lokalbahn der Deut- schen Bundesbahn zwischen Frankfurt/ Lokalbahnhof und Offenbach/Lokal- bahnhof wird eingestellt.

1957 Lieferung der ersten Großraum- wagen für Offenbach.

27. November 1959 Der erste Gelenkwagen vom Typ „M“ wird in Frankfurt in Be- trieb genommen.



Fahrschein für die dritte Klasse der Lokalbahn Frankfurt-Offenbach von 1952. [15]



Eine Sammelkarte für fünf Fahrten aus dem ersten Fahrkartenautomaten an der Haupt- wache, 1959. [15]



„L“-Wagen am Eschersheimer Tor um 1955. [1]



Das Bahnhofsgebäude des Frankfurter Lokalbahnhs. [3]



Schnellbus der Frankfurter Linie 45 am Frankfurter Hauptbahnhof. [3]



Busse im Betriebshof Heddernheim, 1956. Gut zu erkennen ist die Oberleitung für die Frankfurter O-Busse. [3]



Letzter Betriebstag der Offenbacher Straßenbahn: der „L“-Wagen fährt durch die Bieberer Straße in Offenbach. [3]



„O“-Wagen am Hauptbahnhof, 1960. [9]

Das Ende der Straßenbahn in Offenbach, der Beginn der Stadtbahn in Frankfurt

13. August 1961 Aufgrund des Mauerbaus der DDR wird in Berlin zum Boykott der S-Bahn aufgerufen. Damit die Fahrgäste trotzdem den ÖPNV nutzen können, werden entlang der S-Bahn-Linien Buslinien eingerichtet. Um die Buslinien bedienen zu können, schicken westdeutsche Betriebe Busse und Personal nach Berlin. Darunter Offenbach und Frankfurt.

4. Juli 1961 Die Stadt Frankfurt beschließt nach langer Diskussion den Bau einer Stadtbahn, oft einfach als U-Bahn bezeichnet.

1. Januar 1967 In Frankfurt werden die beiden Eigenbetriebe Stadtwerke und Straßenbahn zu einem Eigenbetrieb Stadtwerke Frankfurt zusammengefasst.

26. Mai 1967 Die Stadtwerke Offenbach stellen den Straßenbahnbetrieb ein und beenden somit den Gemeinschaftsverkehr auf der Linie 16.

27. Mai 1967 Die Stadtwerke Frankfurt am Main übernehmen den Betrieb auf der kompletten Strecke der Linie 16.

27. Oktober 1967 Die Offenbacher Buslinien erhalten neue Liniennummern.

4. Oktober 1968 Die erste Frankfurter Stadtbahnlinie A1 nimmt auf dem Abschnitt Hauptwache – Nordweststadt ihren Betrieb auf.

20. Januar 1969 Am Frankfurter Hauptbahnhof beginnen die Bauarbeiten für die Frankfurter S-Bahn.

8. Mai 1969 Inbetriebnahme der ersten Zweirichtungsgelenkwagen vom Typ „O“ in Frankfurt. Diese werden nötig, um die Strecke zum Marktplatz Offenbach bedienen zu können. Von den acht Wagen finanziert Offenbach zwei.

1. Juni 1969 In Offenbach wird der Streckenabschnitt zwischen dem Alten Friedhof und dem Marktplatz stillgelegt. Die Linie 16 endet fortan, von Frankfurt kommend, in der Fußgängerzone am Marktplatz.



Doppeldeckerbus der Linie 44 in der Schillerstraße. Die Schnellbuslinie 44 verkehrte ab 1964 bis zur U-Bahn-Eröffnung zwischen Goetheplatz und Nordweststadt. [3]

Getrennte Wege

1972 war in Offenbach auch die Zeit des O-Bus abgelaufen, der Betrieb wurde endgültig eingestellt. Der Auslöser war eine nach einem Unfall abgerissene Fahrleitung. Offenbach setzte fortan konsequent auf Dieselbusse, während die Stadt Frankfurt kontinuierlich – wenn auch mit Unterbrechungen – bis heute ihr U-Bahn-netz ober- und unterirdisch ausbaute. Auch in den 1974 gegründeten FVV, den Frankfurter Verkehrsverbund, der die Region in das Ticketsystem einbinden sollte, trat Offenbach nicht ein. Der gemeinsame Weg bei der Ausrichtung der Nahverkehrsstruktur war so vorerst beendet. Die letzte historische Verbindung – die Linie 16 – wurde ein Jahr nach der Eröffnung der Offenbacher S-Bahn-Strecke gekappt und endet seitdem an der Stadtgrenze.



Gleisbauarbeiten in der Frankfurter Straße, 1969. Auf seiner Fahrt nach Frankfurt passiert ein „O“-Wagen die Baustelle. [3]

Das Ende der Ära O-Bus in Offenbach, der Beginn der S-Bahn-Ära in Frankfurt

16. März 1972 Der Frankfurter Flughafen wird durch die Flughafenbahn an den Hauptbahnhof Frankfurt angeschlossen.
7. April 1972 Inbetriebnahme des Triebwagens 651, dem ersten von 100 Triebwagen der leichten Stadtbahnwagen vom Typ „P“. Sie ersetzen die letzten Zweiachser und sind als Übergangsfahrzeuge für die Umwandlung der Straßenbahn zur Stadtbahn gedacht.

26. September 1972 Der O-Busbetrieb in Offenbach wird auf Grund eines Unfalls, bei dem die Fahrleitung abgerissen wird, eingestellt.
1974 Das letzte eingleisige Straßenbahnstück in Oberrad zwischen Bleiweißstraße und Spatzengasse wird zweigleisig ausgebaut.
26. Mai 1974 In Frankfurt wird die Stadtbahnstrecke B zwischen Scheffeleck und Theaterplatz eröffnet.
26. Mai 1974 Start des von den Stadtwerken Frankfurt am Main und der Deutschen Bundesbahn gegründeten

Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbunds (FVV). Sein Ziel ist es, mit einem einzigen Fahrschein aus dem Umland nach Frankfurt fahren zu können. Offenbach tritt diesem Verbund nicht bei.
27. Mai 1978 Die Frankfurter S-Bahn nimmt ihren Betrieb mit sechs Linien auf. Kernstück der S-Bahn ist die Tunnelstrecke vom Hauptbahnhof zur Hauptwache, gleichzeitig wird die U-Bahnlinie B1 vom Theaterplatz zum Hauptbahnhof verlängert.



An der Messeschleife warten am 23. September 1977 zwei „P“-Wagen auf die Abfahrt nach Schwanheim (Linie 21) bzw. Offenbach Marktplatz (Linie 16). [3]



Linie 24 auf dem eingleisigen Abschnitt in der Offenbacher Landstraße, 1972. [6]

„U2“-Wagen am 13. März 1978 in der damaligen Hauptwerkstatt in der Bockenheimer Warte. Daneben stehen zwei „K“-Wagen und ein Arbeitswagen. [3]





Aufkleber gegen die Einstellung der Straßenbahn in der Frankfurter Innenstadt. [1]

Ausbau von Stadt- und S-Bahn

1. Januar 1980 Der Eigenbetrieb Stadtwerke Offenbach wird zur Stadtwerke Offenbach GmbH.

1. Juli 1981 Eröffnung der neuen zentralen Leitstelle der Stadtwerke Frankfurt für U-Bahn, Straßenbahn und Bus.

1982 Eine Verkehrsstromzählung in Offenbach ergibt, dass nur 15 % der Fahrgäste in das Gebiet des FVV fahren. Die Stadtwerke Offenbach steigen daher nach wie vor nicht in den FVV ein.

29. September 1984 Mit der Eröffnung der U-Bahn-Verlängerung zum Südbahnhof am Vortag verliert die Linie 16 ihre klassische Route durch die Frankfurter Innenstadt. Fortan fährt sie über Sachsenhausen und Friedensbrücke zum Hauptbahnhof und dann weiter in Richtung Messe.



Zwei Fahrzeuge der Linie 16 an der Endhaltestelle Messe. Links: „L“-Wagen, rechts: „P“-Wagen, 1984. [8]



„P“-Wagen an der Messe, 1984. [8]



Anlieferung der letzten beiden „U3“-Wagen, 1980. [7]



Endstation Offenbacher Marktplatz, 1993. [8]



Eröffnungszüge der S-Bahn-Verlängerung von der Konstablerwache zum Südbahnhof, 1990. [8]



„R“-Wagen in der Frankfurter Straße. [8]



Linie 16 in der Körnerstraße Offenbach am letzten Betriebstag. [8]

Die S-Bahn erreicht die Offenbacher Innenstadt, die Tram 16 verlässt sie

28. Mai 1990 Die S-Bahn wird von der Konstablerwache unter dem Main zum Südbahnhof verlängert.

15. August 1991 Pressevorstellung der ersten Niederfleromnibusse für Frankfurt. Mit der Lieferung dieser Busse bekamen die Fahrzeuge auch eine neue Farbe: Subaru-Vista-Blue.

30. Oktober 1991 Indienststellung des ersten Offenbacher Niederflerbusses von MAN.

30. Mai 1992 Die S-Bahnstrecke zwischen Ostendstraße und Mühlberg wird eröffnet.

30. Mai 1992 Ende des Gemeinschaftsbetriebes auf der Linie 46, als Ausgleich nehmen die Stadtwerke Offenbach die Buslinien 21/22, später Linie 103, Offenbach – Bornheim, Im Prüfling über Kaiserleibrücke in Betrieb.

1. Januar 1993 Gründung der Offenbacher Verkehrs-Betriebe GmbH.



13. Januar 1993 Das erste 100%ige Niederflerfahrzeug der Frankfurter Straßenbahn vom Typ „R“ wird an die Stadtwerke Frankfurt am Main geliefert. Damit bricht ein neues Zeitalter für die Frankfurter Straßenbahn an, außerdem wird mit den Wagen die neue Farbe Subaru-Vista-Blue auch im Schienenbereich eingeführt.

21. September 1993 Erster Einsatztag des „R“-Wagens auf der Linie 16, fortan wird die Linie vom Betriebshof Gutleut aus betrieben.

1993 bis 1995 Einsatz von Pendelschaffnern zwischen Buchrainstraße und Stadtgrenze Offenbach auf Frankfurter Gebiet, weil in den „R“-Wagen keine Entwerter eingebaut wurden.

27. Mai 1995 Die Buslinie 46 von Frankfurt Hauptbahnhof nach Offenbach Marktplatz wird auf dem Streckenabschnitt in Offenbach eingestellt.

28. Mai 1995 Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) nimmt die Arbeit auf. Anders als beim FVV sind nun elf kreisfreie Städte und 15 Landkreise sowie das Land Hessen Gesellschafter. Durch die Überleitung der Aufgaben des FVV an den RMV wird der FVV liquidiert.

28. Mai 1995 Eröffnung der S-Bahn-Strecke zwischen den S-Bahn-Stationen Mühlberg, Offenbach Ost und Hanau. Die Offenbacher Tunnelstationen gelten auf Grund ihrer Architektur als Vorbild für zahlreiche andere unterirdische Bauwerke.

15. Dezember 1995 Formale Gründung der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF).

1. Januar 1996 Als dritter Pfeiler der Bahnreform tritt die so genannte Regionalisierung, der Wechsel der Zuständigkeit für den schienengebundenen Personen-Nahverkehr (SPNV) vom Bund auf die Länder in Kraft. In Hessen werden die Zuständigkeiten auf RMV und den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) übertragen. Damit können nun Linien ausgeschrieben werden.

1. Juni 1996 Durch die Einstellung der Linie 16 auf der Strecke Offenbach Stadtgrenze – Marktplatz wird die letzte Offenbacher Straßenbahnstrecke stillgelegt.

1. August 1996 Rückwirkend zum 1. Januar 1996 wird der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Frankfurt am Main GmbH in die VGF eingebracht.

Ein Neubeginn zwischen Frankfurt und Offenbach

Auch wenn die Bindung zwischen Frankfurt und Offenbach vor 125 Jahren enger war und die Linie 16 als Nachfolgerin der ersten „Elektrischen“ heute an der Stadtgrenze endet, ist die Nahverkehrsverbindung zwischen den Nachbarstädten nie ganz abgerissen. Mit der Beteiligung der VGF an den Offenbacher Verkehrs-Betrieben (OVB) besteht eine enge und erfolgreiche Zusammenarbeit im Öffentlichen Personen-Nahverkehr.

Durch diese strategische Allianz können wertvolle Synergieeffekte, etwa beim gemeinsamen Einkauf, dem gemeinsamen Vertrieb oder bei der Abstimmung im Betrieb, über die Stadtgrenzen hinaus genutzt werden. So kann die OVB eine bessere Kostenstruktur durch höhere Auslastung von Werkstatt und Verwaltung erzielen und die ICB, Tochter der VGF, profitiert vom Zeitgewinn für die Linien im Frankfurter Osten, weil die Busse vom OVB-Betriebshof an der Heerstraße eingesetzt werden. Damit eröffnen sich für beide Unternehmen und beide Städte gute Aussichten, sich auf einem in Zukunft wandelnden Markt erfolgreich zu behaupten.



Der Beginn des 21. Jahrhunderts – Modernisierung und Ausbau von Infrastruktur, Netz und Fuhrpark

13. Juni 2001 Einführung des neuen Nachtbusnetzes mit Verbindung nach Offenbach.

1. September 2001 Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt.

1. Oktober 2002 Abnahme des ersten neuen Zuges der Baureihe 423 für die S-Bahn Rhein-Main. Damit beginnt ein neues S-Bahn-Zeitalter.

16. Oktober 2003 Die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung verlängert die Buskonzessionen und beschließt gleichzeitig, in so genannte Bündel zusammengefasste Buslinien auszuschreiben.

26. April 2004 Die VGF wird offiziell Eisenbahnverkehrsunternehmen und beteiligt sich mit einer Tochter an Ausschreibungen.

14. Oktober 2004 Gründung der MainMobil Offenbach GmbH, 100%ige Gesellschafterin ist die Stadtwerke Offenbach Holding.

24. November 2004 Gründung der MainMobil Frankfurt GmbH, 100%ige Gesellschafterin ist die VGF.

1. Januar 2006 Die VGF wird alleinige Gesellschafterin der In-der-City-GmbH (ICB).

April 2006 Die VGF beteiligt sich im Rahmen einer umfangreichen Kooperation mit jeweils 49% an der OVB sowie der MainMobil Offenbach GmbH. Im Gegenzug erwirbt die Stadtwerke Offenbach Holding GmbH 49% der Anteile an der MainMobil Frankfurt GmbH.

1. November 2006 Gründung der Lokalen Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH mit der Dachmarke NiO (Nahverkehr in Offenbach).

8. November 2007 Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Offenbach zur Betrauung der OVB mit der Durchführung der Linienverkehre.

21. Dezember 2007 Erteilung der Liniengenehmigung für den Offenbacher Stadtverkehr an die OVB durch das Regierungspräsidium Darmstadt bis Ende 2015.

29. Mai 2008 Vorstellung des neuen U-Bahn-Wagens „U5“ – insgesamt wird der VGF-Fuhrpark bis 2015 mit 146 Fahrzeugen des Typs „Flexity Swift“ von Bombardier modernisiert.



Citaro-Bus der VGF, Linie 34, in der Leonardo-Da-Vinci-Allee. [4]



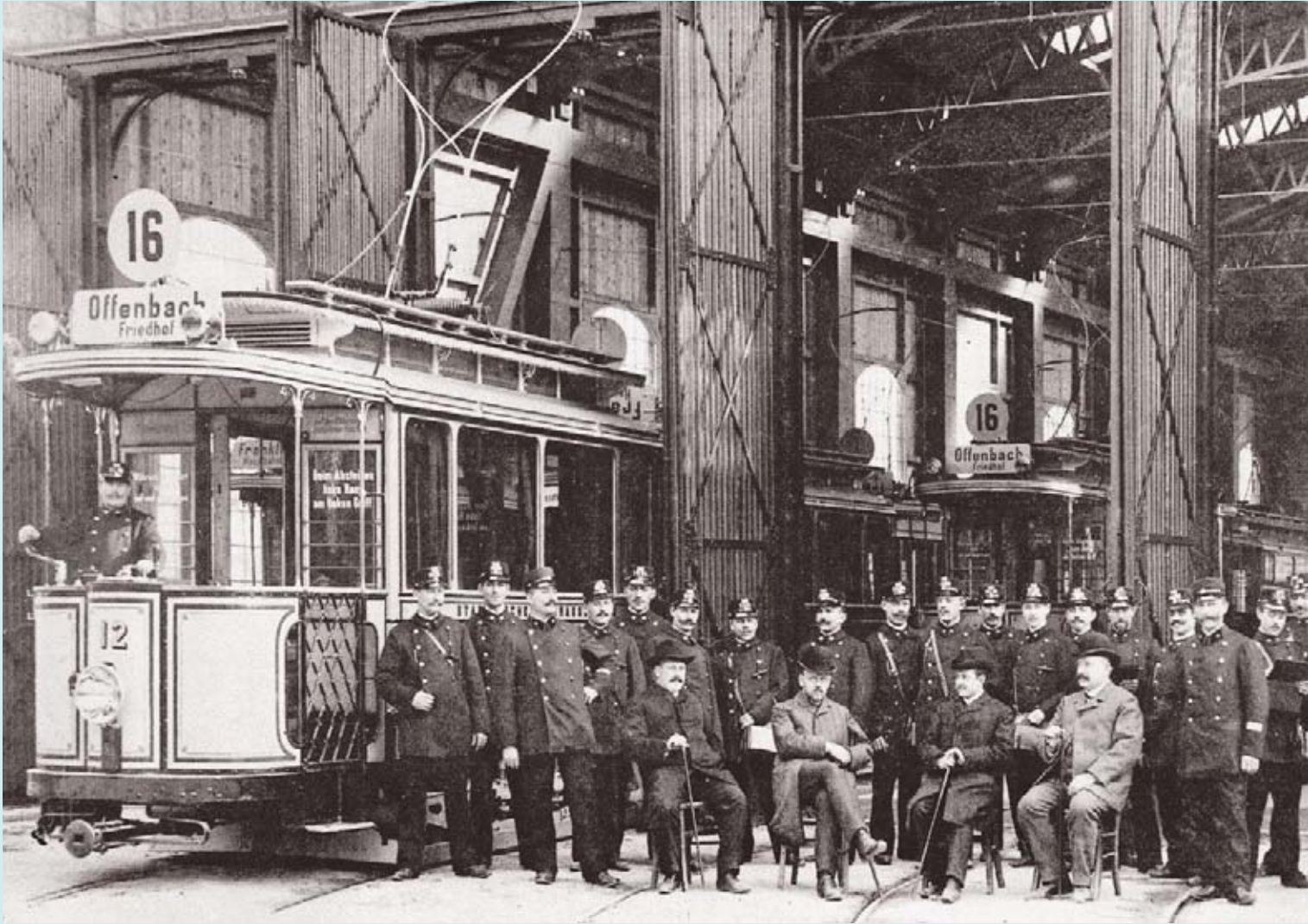
Citaro-Bus der OVB in der Berliner Straße. [2]



Frankfurts neuer U-Bahn-Wagen vom Typ „U5“ im Linieneinsatz zwischen Zeilsweg und Wiesenu. [5]



↑ [16], ↓ [19]



[1] ARCHIV HSF – [2] ARCHIV OVB – [3] ARCHIV VDVA – [4] ARCHIV VGF – [5] FOTO: A. BEHRNDT – [6] FOTO: G. GUTHMANN – [7] FOTO: H.-J. KELLER – [8] FOTO: M. KÜHL
[9] FOTO: H. MICHELKE – [10] INSTITUT FÜR STADTGESCHICHTE FRANKFURT AM MAIN – [11] REPRO: H.-J. KELLER – [12] RMV – [13] SAMMLUNG P. BÖHM – [14] SAMMLUNG M. KÜHL
[15] SAMMLUNG F. LUFT – [16] SAMMLUNG A. REUTHER – [17] SAMMLUNG H.-U. WETTERHAHN – [18] SIEMENS CORPORATE ARCHIVES – [19] STADTARCHIV OFFENBACH

Impressum

Herausgeber:

Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF)

Unternehmenskommunikation (NUK)

Kurt-Schumacher-Straße 8

60311 Frankfurt am Main

www.vgf-ffm.de

Mit freundlicher Unterstützung der Offenbacher Verkehrs-Betriebe GmbH

Gestaltung: Opak Werbeagentur GmbH, Frankfurt

Redaktion: Bernd Conrads, Dana Vietta (NUK)

Druck: Imbescheidt KG, Frankfurt

Wir danken dem Verein „Historische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main e.V.“ und dem Verkehrsmuseum Offenbach für ihre Unterstützung.

April 2009

Titel: SAMMLUNG DES VERBANDES DEUTSCHER VERKEHRSSAMATEURE (VDVA): IN DER „GEMÜSETRAM“