

Tram Route Weisenau

Schon lange arbeite ich an einer Stadt für Railworks. Und hier ist nun die Alpha Version. Enthalten in dieser Version ist:

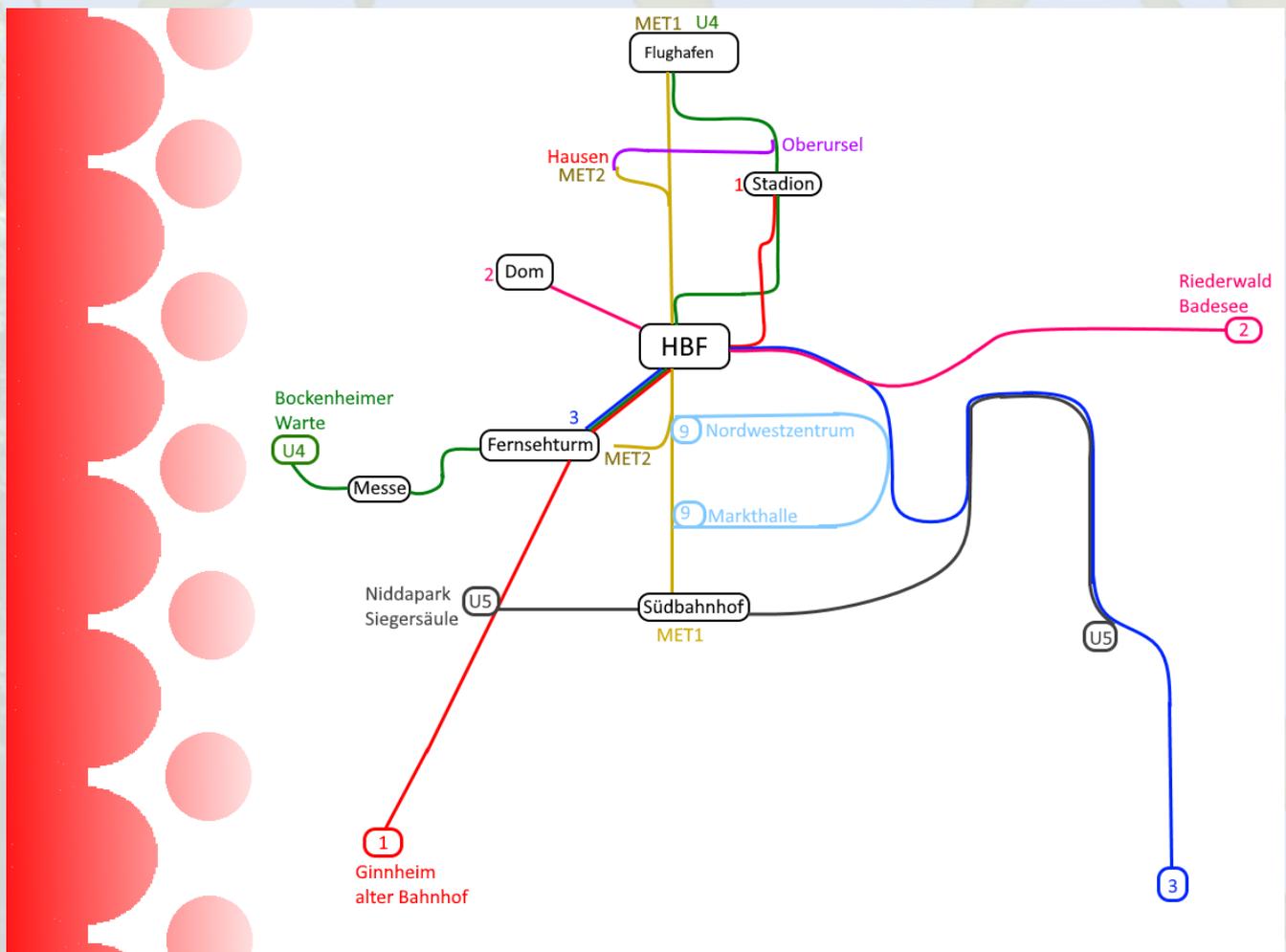
- fertige Strecke und Linienverläufe
- fast fertige Szenarie
- Markierungen auf allen Hoch und Niederflur Strecken
- QD-Szenarien für Hoch und Niederflur

Bitte beachtet, dies ist eine **Alpha-Version** an der noch gearbeitet wird. Diese Version ist allerdings noch nicht fertig. Vor allem die Feinarbeit an einigen Stationen stehen noch aus, aber auch die ein oder andere grobe Szenarie. Ebenfalls werden hier noch keine Repaints in rot für die Fahrzeuge U4 und U5 mitgeliefert.

1 Übersicht Linien - Was ist fertig/ Was fehlt noch

Linie	Fahrzeuge	Gesch.	Sig.	Namen	Markier.
1	PTB/2x Konstal/ T3	Depot Stadion	✓	✓	✓
2	KTM5/PTB/ Croydon	✓	✓	✓	✓
U3	2x U3/U4	Riedwiese - Uniturm	✓	✓	✓
U4	2x U4/U5	Flgh.- Stadion FT - Messe		✓	✓
U5	1x U2	✓	✓	✓	✓
9	KTM5 - Nr 169		✓	✓	✓
Wald	1x U2		✓	✓	-
MET1	Hochbahn / London Under.				
MET2	siehe Met 1				

1.1 Übersicht Linien - Was verläuft wo?



- 1 - Ginnheim - Siegersäule - FT - HBF - Zoo - Stadion
- 2 - Riederwald Badeseesee - Lutherpark - Uni Kliniken - UniTurm - HBF - Dom - Schloss
- U3 - FT - HBF - UniTurm - Riedwiese - Eempolis - Preungesheim - Nieder Eschbach
- U4 - Bockenheimer Warte - Messe - FT - HBF - Zoo - Stadion - Oberursel - Airport
- U5 - Siegersäule - Südbahnhof - Eempolis - Preungesheim
- 9 - Nordwestzentrum - Markthalle
- W - Hausen - Oberursel
- MET1 - Airport - Kraftwerk - HBF - Nordwestzentrum - Markthalle - Südbahnhof
- MET2 - Hausen - HBF - Nordwestzentrum - FT
- Parkbahn im Lutherpark auf 760mm

1.2 Unterteilung der Linien

- U3/U4/U5 - Hochflur
- 1/2/9 - Niederflur
- W - Waldbahn
- MET1/Met2 - Metro mit Stromschiene

2 Was benötige ich?

Dies findest du im 2. Dokument

3 Geschichte der Stadt

19. Jahrhundert

Ende des 19. Jahrhunderts begann in der Altstadt eine Bahn für die Bürger, sie verlief vom Hauptbahnhof bis hin zum Dom. Heute ist dieser Abschnitt ein Teil der Linie 2. Gefahren wurde von 1886 bis 1895 mit einem Dampfzug, dieser wurde 1895 von der ersten elektrischen Straßenbahn des Typs E1 ersetzt.

Schnell fand man heraus, dass die Bahn ein schnelles und komfortables Transportmittel ist. Also wurde kurz nach der Jahrhundertwende die heutige Linie 2 zum Stadtpark über die Kliniken verlängert. Das heutige Museum wurde als damaliges Hauptdepot eröffnet. Zeitgleich wurde vom Hauptbahnhof für die Arbeiter eine Linie ins Industriegebiet eröffnet. Ein Teil der heutigen Linie 1, von 1901 an fuhren dort Wagen des Typs UWS (aus dem San Diego Addon) sowie die ersten Güterstraßenbahnen. Mit den beiden Typen konnte man die Schichten trennen. Der E1 war für die Bürger während der UWS für die Arbeiter fuhr.

Vor dem 1. Weltkrieg

Rasch wuchs die Stadt und die Linien. Die Linie eins wurde bereits 1910 bis hin zur Zollbrück erweitert.

Januar 1914 wurden zu den bereits fahrenden Fahrzeugen Bahnen der Typen Blackpool Baloon und Blackpool Boote gekauft. Diese lösten die Bahnen des Typs UWS fast vollständig ab. Und sollten die Klassenunterteilung bei der Bahn auflösen um der gedrückten Stimmung durch den aufkommenden Krieg entgegenwirken.

Goldenen Zwanziger

Über den Krieg wurde es dann um die Straßenbahn ruhig. Bis 1918 tat sich nicht mehr allzuviel. In den Goldenen Zwanzigern tat sich dafür umso mehr! Das Land blühte auf. Nach dem Krieg entstand hinter der Zollbrücke die heutige Siegersäule, die 1919 als Friedenssäule gebaut wurde. 1921 wurde die heutige Linie 1 bis zur Friedenssäule verlängert. Nur 2 Jahre Später kam eine neue Linie von der Siegersäule bis hin zum Stadtpark über den Südbahnhof hinzu. Heute führt die Linie U5 auf diesem Weg. Aufgrund der massiv ansteigenden Zahl an Streckenkilometern konnten die Fahrzeuge des Types UWS noch nicht ganz aussortiert werden. Sie wurden umgebaut sodass die neue Linie als Hochflurlinie betrieben werden konnte und der Einstieg mit Gepäck in die Fahrzeuge des Typs UWS einfacher gewesen ist. Somit entstand die erste Hochflurlinie.

1924 wurde das Stadion gebaut, hierzu wurde die Linie 1 bis zum Stadion verlängert. Und aufgrund der vielen Fahrzeuge hier ein neues Depot gebaut.

NS - Regime

Hitlers aufstreben sorgte für die Umbenennung der Friedenssäule in Siegessäule. Er sagte sich vom alten System Straßenbahn los und baute eine Metrolinie vom, 1920 eröffneten, Flughafen bis zum Südbahnhof. Die heute als MET1 bekannte Linie wurde 1932 eröffnet.

2. Weltkrieg

Während des 2. Weltkrieges gab es nur eine markante Änderung im Streckennetz. Nach einem Bombenangriff 1941 wurde die Haltestelle Hauptbahnhof völlig zerstört. Noch im Krieg wurde die Station 1941 bis 1943 wieder aufgebaut, nun aber vor dem HBF statt hinter dem HBF. Seit dem ist die Station da, wo wir sie kennen.

Nachkriegszeit

Nach dem Krieg war wenig Zeit und Geld vorhanden um sich um die Straßenbahn zu kümmern. In verdünntem Fahrplan fuhren die übrig gebliebenen Züge auf dem vorhandenen Netz.

Anstatt sich auf die Vision Hitlers zu konzentrieren, arbeitete man in den 50er Jahren mit dem vorhandenen Netz. Mitte der 50er Jahren begann man die Strecken zu erweitern. Erstmals vom Lutherpark bis hin nach Riederwald und eine neue Linie vom HBF zum Südbahnhof über den heutigen UniTurm und den Stadtpark. Dafür bestellte man Fahrzeuge der Typen KTM-5 und die ersten modernen Hochflurzüge für die neue Linie zum Südbahnhof sowie der heutigen Linie U5. 1960 konnte dann der Betrieb mit den Fahrzeugen der Züge U2 und KTM-5 aufgenommen werden.

Die Blüte der Hobbies

Mit aufkommenden Jugendbewegungen ging der Ausbau des Netzes weiter. 1965 wurde von diesen Jugendlichen gefordert, die Werksbahn des Kraftwerkes zu elektrifizieren. Diese Bahn von Oberursel Bahnhof nach Hausen erhielt einen Balloon und ein Boot der Stadt, da diese 1965 mit den übrig gebliebenen E1 und UWS Typen endgültig aussortiert wurden. Dafür erhielt die Stadt 1965 moderne Fahrzeuge des Typs T3. Die Linie 2 wurde 1967 auf den heutigen Stand ausgebaut. Die Fahrzeuge des Typs KTM-5 konzentrierten sich von da an auf die Linie 2 während die neueren T3 eher auf Abschnitten der Linie 1 zu finden waren.

1972 wurde das abgeschnittene Ginnheim durch die 1940 eingestellte Eisenbahnstrecke mit der Straßenbahn erneut erschlossen. Die erste Überlandstrecke ging in Betrieb. Dafür wurden moderne und schnelle Überland Fahrzeuge des Typs PTB angeschafft. Die 1972 ankommenden Fahrzeuge können sowohl die Hochflur Strecken als auch die Überlandstrecke nach Ginnheim betreiben.

Zum Bau des neuen Messegeländes sowie des Nordwestzentrums und der Markthalle 1975 wurde eine Linienreform geplant und angestrebt. So ging schon 1975 die heutige Linie 9 in Betrieb.

Und nur 5 Jahre später, 1980, gingen die neuen Linienäste in Betrieb. Die Hochflurlinien wurden am Stadtpark zusammengeführt und führen nun statt zum Südbahnhof nach Preungesheim. Hierzu erhielt die Stadt neue Fahrzeuge des Typs U3. Und Messe erhielt eine Hochflurlinie nach Oberursel Bahnhof. Um die Werksbahn nun auch an den Stadt-ÖPNV anzuschließen. 1979 kamen so auch durch den Konstal Unterstützung für die Niederflur Linien. Seit 1980 heißen die Linien nun wie sie heißen, und der Takt konnte deutlich verkürzt werden.

1990 ging dann die Werksbahn in den Besitz der Stadtwerke über und wurde ins Netz als Linie W aufgenommen. Zeitgleich wurde die MET2 eröffnet, um auch das wachsende Hausen an den ÖPNV an zu schließen. Es wurde sich nochmal für eine Metro entschieden, da Hausen am Hauptast der Metro liegt. Dies war auch nötig, da zunehmend nicht nur Werksmitarbeiter nach Hausen ziehen.

1994 wurde dann die Stadtbahn von Oberursel bis hin zum Flughafen erweitert, sowie die Metro Linie 1 mit der Linie U4 in eine neue Tunnelstation am Terminal geleitet. Die Fahrgäste haben so einen wesentlich kleineren Weg vom Terminal zur Haltestelle. Die Bahn wurde erstmals aus Gründen der Einfachheit nicht nach BoStrab gebaut sondern nach EBO. Dafür wurden neue Fahrzeuge des Typs U4 beschafft.

21. Jahrhundert

2010 wurde dann die Stillgelegte Eisenbahnstrecke nach Nieder-Eschbach als Straßenbahn reaktiviert. Dies war nun endlich möglich, nachdem man feststellte, dass das EBO System auf der Linie U4 gut funktionierte.

So kann man seit 2010 auf den alten Eisenbahnschienen bis nach Nieder-Eschbach fahren. Die Planung begann bereits 2007, da in diesem Zuge auch die Station Preungesheim grundlegend modernisiert wurde.

Um auch genügend Fahrzeuge zu haben kamen 2008 und 2009 die bestellten Flexity-Swift (U5) - Züge. Im Zeitraum 2007 bis 2010 wurden ebenfalls die Züge des Typen U3 auf EBO ausgerüstet und man begann mit der Minimierung der U2 Flotte. Die bestehenden Fahrzeuge wurden ebenfalls umgerüstet und teilweise vollständig modernisiert um auf der Linie W zu fahren.

2014 wurden einige Fahrzeuge des Typen KTM-5 aussortiert und dafür 8 Fahrzeuge des Typen Croydon gekauft.