

Einleitung

Deutschlands östliches Nachbarland Polen [poln. *Polska* bzw. *Rzeczpospolita Polska*] blickt bekanntermaßen auf eine sehr wechselvolle Geschichte zurück, die auch beim Thema Straßenbahn zumindest andeutungsweise betrachtet werden muss. Schließlich existierte zu Zeiten, als die ersten Pferdebahnen und elektrischen Straßenbahnen errichtet wurden, kein eigentlicher Staat Polen, da das Land mehrmals unter den benachbarten Großmächten aufgeteilt worden war. Von den heute 15 Straßenbahnstädten gehörten Ende des 19. Jahrhunderts insgesamt elf zum Deutschen Reich, drei (Warschau, Łódź und Częstochowa) lagen im von Russland verwalteten „Kongresspolen“ und eine (Krakau) befand sich am nördlichen Rand von Österreich-Ungarn.

Polen in seinen heutigen Grenzen existiert nun seit Ende des Zweiten Weltkriegs. Das Land ist nach einigen Gebietsreformen seit 1999 in 16 Woiwodschaften eingeteilt, in deren Zuständigkeit nun auch der regionale Bahnverkehr fällt. Für Busse und Straßenbahnen sind jedoch die Städte direkt verantwortlich. In den meisten Fällen umfassen die Stadtgemeinden den gesamten Ballungsraum, lediglich im Oberschlesischen Industriegebiet um Kattowitz findet man zahlreiche kleinere Städte in einer Agglomeration, allerdings gibt es hier einen einzigen interkommunalen Verkehrsbetrieb für fast den gesamten Großraum. Verkehrsverbünde, die wie in Deutschland auch Regionalbahnen oder Busse im Umland mit einschließen, findet man bislang nirgends, auch wenn es in verschiedenen Städten bereits gewisse Ansätze gibt. In den wenigsten Fällen kann man beim Vorortbahnverkehr von „S-Bahn“ sprechen, da meistens kein Taktfahrplan und keine tarifliche Integration angeboten werden.

Die Fahrpreise liegen in Polen allgemein wesentlich unter den in Westeuropa üblichen. Tageskarten (meist 24-Stunden-Tickets) kosten durchschnittlich 12 PLN [2,80 €]. Eine Besonderheit in Polen ist der fast überall angebotene Zeittarif anstelle von Einzelfahrscheinen. Man kauft je nach Stadt etwa 20-, 40- oder 60-Minuten-Tickets, entwertet diese in Bussen oder Straßenbahnen und kann innerhalb dieser Zeit auch umsteigen bzw. zurückfahren. Bleibt man im selben Fahrzeug, kann man i.d.R. auch unabhängig von der Zeit bis zum Ende der Linie fahren.

In Polen hat sich im Bereich Straßenbahn bis heute eine eigenständige Produktion erhalten. Auch in Zeiten, als die tschechische Firma ČKD die meisten Ostblockländer mit robusten Tatra-Wagen versorgte, erhielten die polnischen Straßenbahnstädte fast ausschließlich Wagen mehrerer Generationen aus dem Konstal-Werk in Chorzów bei Kattowitz. Seit Konstal 1997 von Alstom übernommen wurde, hat das Werk allerdings den Anschluss im Bereich Straßenbahn verpasst. Stattdessen entwickelte sich die in Bydgoszcz beheimatete Firma PESA zum Hoflieferanten nicht nur der Warschauer Straßenbahn, sondern auch anderer Betriebe. Mit der Produktfamilie Swing/Jazz/Twist wurden Niederflurfahrzeuge entwickelt, die auch die mancherorts noch dringend sanierungsbedürftigen Gleise problemlos befahren können und demnach würdige Nachfolger für die nach wie vor stets präsenten 105Na-Hochflurwagen von Konstal sind. Neben PESA konnte sich aber auch die aus dem Busbereich kommende Firma Solaris aus Posen als Tram-Hersteller etablieren, der „Tramino“ wurde sogar schon an drei deutsche Betriebe geliefert. Als dritter Fabrikant hat sich Modertrans einen Namen gemacht, bislang vorwiegend durch Modernisierungen und Umbauten älterer Wagen, auch Importen aus Deutschland, aber auch durch Neufahrzeuge.

Auch wenn mit Olsztyn [dt. *Allenstein*] erst Ende 2015 ein völlig neuer Straßenbahnbetrieb entstand, was in ganz Mittel- und Osteuropa eine Seltenheit darstellt, ist auch in Polen mittelfristig mit keinen neuen Straßenbahnnetzen mehr zu rechnen. Die meisten Städte mit entsprechender Bevölkerungszahl verfügen ohnehin bereits über ein städtisches elektrisches Nahverkehrsmittel, sei es Tram oder Trolleybus. Die größten Städte des Landes (mit über 200.000 Einwohnern) ohne jeglichen elektrischen Nahverkehr sind Białystok (275.000), Radom (230.000), Kielce (215.000) und Gliwice (215.000), wobei die Straßenbahn aus letzterer erst 2009 verbannt wurde. In früheren Zeiten gab es auf dem Gebiet des heutigen Polens noch elektrische Straßenbahnen in folgenden Städten: Bielsko-Biała (1895-1971), Cieszyń (1911-21; dt. *Teschen*, tschech. *Český Těšín*), Gubin (1904-38, dt. *Guben*), Inowrocław (1912-62), Jelenia Góra (1900-69, dt. *Hirschberg*), Kostrzyn (1925-45, dt. *Küstrin*), Koszalin (1911-38, dt. *Köslin*), Legnica (1898-1968, dt. *Liegnitz*), Ślubice (1898-1945, damals Teil von Frankfurt an der Oder), Słupsk (1910-59, dt. *Stolp*), Tarnów (1911-42, dt. *Tarnau*), Wałbrzych (1898-1966, dt. *Waldenburg*) und Zgorzelec (1897-1945, damals Teil von Görlitz). Obusse fahren einst auch in Breslau (1912-13), Dębica (1988-1990), Gorzów Wlkp. (1943-45, dt. *Landsberg/Warthe*), Legnica (1943-45, 1949-56), Olsztyn (1939-71), Posen (1930-70), Słupsk (1985-99), Wałbrzych (1944-73) und Warschau (1946-73, 1983-95). Eine Pferdebahn fährt seit 2011 wieder in Mrozy, 65 km östlich von Warschau.

BYDGOSZCZ

Die Stadt Bydgoszcz (dt. *Bromberg*) liegt auf dem Weg von Posen (110 km) nach Danzig (140 km) und ist somit per Bahn einfach zu erreichen. Über Toruń fahren auch häufig direkte Züge nach Warschau (230 km), die Fahrt dauert jedoch mindestens drei Stunden. Mit dem rund 40 km entfernten Toruń teilt sich Bydgoszcz die Hauptstadtfunktionen der Woiwodschaft Kujawien-Pommern. Durch die Stadt fließt die Brda (Brahe), das Stadtgebiet reicht im Osten jedoch bis ans Ufer der Weichsel.

Seit 1815 gehörte Bromberg/Bydgoszcz zur preußischen Provinz Posen und somit zu Beginn des Straßenbahnzeitalters Ende des 19. Jahrhunderts zum Deutschen Reich, die Stadt galt jedoch traditionell als zweisprachig. Wie so oft wurde die erste Pferdebahn als Verbindung vom etwas außerhalb liegenden Bahnhof in die Altstadt, die sich am Südufer der Brahe befindet, errichtet. Das geschah hier bereits 1886. 1892 kam auch die Strecke entlang der Gdańska bis zur Artyleryjska hinzu, bevor 1896 mit der Elektrifizierung der bestehenden Strecken begonnen wurde. Bald darauf folgten Neubaustrecken entlang der Grunwaldzka zum ehemaligen Kleinbahnhof (1898; 1984 stillgelegt), entlang der Jagiellońska nach Osten etwa bis zum heutigen Rondo Fordońskie (1900/1903) sowie entlang der Nakielska bis Stoneczna (1901). Von 1920 bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs kam Bydgoszcz unter polnische Verwaltung, in diese Zeit fällt der Bau der Straßenbahnstrecke durch die Chodkiewicza nach Bielawy [Bleichfelde] (1936/38).

Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich Bydgoszcz, nun mitten in Polen gelegen, zu einer wichtigen Industriestadt, was bereits Anfang der 1950er Jahre einen erheblichen Ausbau des Straßenbahnnetzes mit sich brachte. 1950 erreichte die Tram Wilczak im Westen, 1953 über Babia Wieś auch die aktuellen Endstellen Glinki und Kapuściska im Südosten sowie das beschauliche Łęgnowo.

1955 kam eine Nordverlängerung bis zum Stadion und 1957 eine kurze Erweiterung im Osten bis zur Schleife Bałtycka hinzu. Während diese Strecke 1969 bis zur Schleife Wyścigowa verlängert wurde, wurden die ursprünglichen Abschnitte durch die Altstadt 1969 bzw. 1974 stillgelegt. 1970 wurden die südöstlichen Bezirke auch über die neu errichtete Most Pomorski an die Oststrecke am Rondo Fordońskie angeschlossen. Zur Erschließung neuer Wohngebiete entstand 1975/1984 eine Straßenbahntrasse entlang der Wojska Polskiego, deren Endstelle nur rund 600 m südlich der Altstadt liegt, doch fährt die Linie 2 bis heute einen Umweg von über 6 km, um das Stadtzentrum zu erreichen! Ein Lückenschluss sowie Netzerweiterungen Richtung Südwesten sind in Planung.

Nachdem die Nordstrecke 1989 knapp 1 km in den Las Gdański [Danziger Wald] verlängert worden war, wurde 1990 der Straßenbahnbetrieb zum Bahnhof auf der alten Strecke durch die Dworcowa eingestellt, auch wenn bis 1998 eine Gleisverbindung als Zufahrt zum alten Betriebshof verblieb. Am 24. November 2012 kehrte die Tram zum Bahnhof zurück, nun über eine neue Trasse weiter westlich mitsamt einer eigenen Brücke über die Brahe. Gleichzeitig wurde die Verlängerung zur Schleife Rycerska in Betrieb genommen.

Eine wesentliche Netzerweiterung erfolgte schließlich am 16. Januar 2015 mit der jahrzehntelang geplanten, stadtbahnmäßig trassierten Neubaustrecke von Fordońska/Wyścigowa in den Stadtbezirk Fordon (9,3 km), wo rund 72.000 Menschen leben. Wichtigstes Bauwerk der Strecke ist ein 500 m langer Viadukt über die Bahnanlagen mit einer Haltestelle direkt über dem Dworzec Wschód [Ostbahnhof]. Hinter der Endstelle Łoskoń entstand ein zweiter Betriebshof und neben einer Wendeschleife an der Haltestelle Przylesie wurde die regelmäßig bediente Zwischenstation Niepodległości eingerichtet.

Neben der modernen Trassierung dieser Neubaustrecke ist der Abschnitt zwischen Zbożowy Rynek und Rondo Toruńskie erwähnenswert, der 1953 abseits von Straßen am Südufer der Brahe angelegt wurde.

Ein 24-Stunden-Ticket ist für 12 PLN erhältlich, Einzelfahrten kosten 3 PLN, Studententickets 4,20 PLN.

Während auch in Bydgoszcz bis heute ältere Fahrzeuge von Konstal dominieren, kamen ab 2006 aus lokaler Produktion von PESA die ersten Niederflurwagen, weitere sind bestellt.

CZĘSTOCHOWA

Die Stadt Częstochowa (dt. *Tschenstochau*) liegt 70 km nördlich von Kattowitz und 125 km südlich von Łódź. Sie gehört heute zur Woiwodschaft Schlesien, stand aber nie längere Zeit unter preußischer oder deutscher Herrschaft. Die Stadt ist vor allem als wichtiger Wallfahrtsort bekannt. Częstochowa liegt an der alten Fernbahnstrecke von Wien nach Warschau, doch heute fahren viele Züge über die 50 km weiter östlich verlaufende Neubaustrecke und erreichen Warschau in rund 2 Stunden, also 30-45 Minuten schneller als über Piotrków Trybunalski, allerdings halten viele Fernzüge nicht am Hauptbahnhof, sondern am Bahnhof Stradom. Mit Kattowitz ist Częstochowa auch mit der S1 der Koleje Śląskie (Schlesische Bahnen) etwa einmal pro Stunde verbunden (1½ Stunden Fahrzeit), Fernzüge sind 15-20 Minuten schneller.

Das Straßenbahnzeitalter begann in Częstochowa ohnehin erst, nachdem sich Polen in seinen heutigen Grenzen konsolidiert hatte. Die erste Strecke führte 1959 von einer Schleife nördlich der heutigen Haltestelle Al. Jana Pawła II nach Süden entlang der zentralen Achse, der Aleja Tadeusza Kościuszki/Al. Wolności, dann weiter nach Südosten entlang der Aleja Niepodległości in damals errichtete Wohngebiete. Südlich des Betriebshofs bog die Trasse nach Osten zum Bahnhof Raków ab und erreichte das Krankenhaus in Kucelin, unweit des Stahlwerks, wobei der Abschnitt jenseits des Bahnhofs Raków bis heute durch teils unbebautes Gebiet verläuft. Vom Bahnhof Raków existierte noch ein Ast nach Süden entlang der Łukasińskiego nach Stary Raków. Während dieser 1971 stillgelegt wurde, bekam die verbliebene Strecke eine Verlängerung nach Norden in den Stadtteil Tysiąclecie (Promenada Niemena), bis schließlich 1984 die heutige Endstelle Fiedorfa-Niła im Stadtteil Północ auf einer kreuzungsfreien Trasse erreicht wurde.

28 Jahre lang verkehrte daraufhin in Częstochowa nur eine einzige Linie (10 km), wobei die „Linie 2“ schon immer als Kurzläufer der Linie 1 fungierte. Am 3. September 2012 wurde schließlich der 4,5 km lange Ast zum Stadion Raków eröffnet, wodurch die Stadtteile Wrzosowiak und Bleszno besser erschlossen werden konnten. Auf dem von allen Linien gemeinsam befahrenen Abschnitt verkehrt tagsüber mindestens alle 6 Minuten eine Bahn.

Fahrscheine in Papierform gibt es in Częstochowa als Einzelfahrschein ohne Umsteigen (3 PLN), als 45- bzw. 60-Minuten-Ticket (3,40/4,60 PLN) oder als 24-Stunden-Karte für 10 PLN.

Neben den Konstal-Wagen, die weitgehend im Originalzustand unterwegs sind, werden v.a. auf der neuen Linie 3 auch moderne Niederflurfahrzeuge von PESA eingesetzt.

ELBLĄG

Die bis 1945 preußische Stadt Elbing liegt heute in der Woiwodschaft Ermland-Masuren, nur knapp 60 km südöstlich von Danzig, doch etwa 90 km von Olsztyn [Allenstein], der Hauptstadt der Woiwodschaft, entfernt. Bis zur Grenze zum russischen Kaliningrader Gebiet sind es noch ca. 50 km. Einst an der Preußischen Ostbahn von Berlin nach Königsberg gelegen, erreicht man Elbląg heute per Bahn aus Danzig in knapp einer Stunde.

Zu Beginn des Straßenbahnzeitalters war Elbing Teil der Provinz Westpreußen. Anders als in den meisten Städten der Region gab es hier keine Pferdebahnen, sondern die Tram verkehrte hier ab 1895 sofort elektrisch. Die erste Strecke führte von der heutigen Gabelung nördlich Królewiecka/Światowid zum Bahnhof, wobei die Gleise durch die Altstadt verliefen, mit einer Stichstrecke zum Schiffsanleger am Elbing. Bereits zwei Jahre später wurde die Strecke im Norden über die heutige Endstelle Marymoncka [Lönsallee] hinaus bis zum Stadtwald Bażantarnia [Fasanerie/Vogelsang] verlängert, der äußere Abschnitt wurde jedoch 1956 stillgelegt. Ab 1897 blieb das rund 7 km lange Netz 30 Jahre lang unverändert.

Nach dem Ersten Weltkrieg verblieb Elbing anders als die übrigen westpreußischen Straßenbahnstädte bei Deutschland, wurde aber 1920 in die Provinz Ostpreußen eingegliedert. Daraufhin kam es ab Mitte der 1920er Jahre zu einem wesentlichen Netzausbau: 1927 entlang der Rycerska, Pocztowa [Poststr.], Robotnicza und Browarna [Ziesestraße] nach Norden bis etwa Obrońców Pokoju/Wiejska [Pangritzstr.] mitsamt des heutigen Betriebshofs; 1927 nach Osten über Grobla Świętego Jerzego [Georgendamm] und Gen. Józefa

Bema [Hindenburgstr.] zur Pädagogischen Akademie (heute Zespół Szkół Ekonomicznych) nahe der heutigen Endstelle Saperów. 1928 folgte noch ein 1967 stillgelegter Ast von Grobla Świętego Jerzego nach Nordosten über Traugutta und Agrykola zum Friedhof. Somit hatte das Netz vor dem Zweiten Weltkrieg eine Länge von 15,6 km erreicht, wovon nur 1,6 km zweigleisig waren.

Nach dem Krieg kam der südliche Teil von Ostpreußen mit Elbing zu Polen. Bereits 1951 wurde die Strecke zum Bahnhof entlang der Aleja Grunwaldzka um etwa 1,8 km bis zur Druska verlängert. Nachdem die Stichstrecke zum Schiffsanleger schon seit ca. 1945 außer Betrieb war, wurde die Straßenbahn schließlich 1968 ganz aus der Altstadt herausgenommen. 1986 wurde die Nordstrecke um 1 km bis zur Ecke Plk. Dąbka/Ogólna verlängert, die 1,7 km lange Spange von der Królewiecka bis Plk. Dąbka/Niepodległości folgte 2002, die 1,5 km lange Verlängerung entlang der Ogólna zur heutigen Endstelle in der in den 1980er Jahren entstandenen Wohnsiedlung Nad Jarem schließlich 2006.

In jüngster Vergangenheit wurde das Bestandsnetz saniert, zuletzt wurde 2014 die Strecke entlang der Browarna durchgehend zweigleisig ausgebaut. Eine Neubaustrecke in den Straßen 12 Lutego und Gen. Grota Roweckiego (900 m) soll Ende 2017 in Betrieb genommen werden und von der Linie 4 (möglicherweise zusätzlich auch von der Linie 5) befahren werden. Diese Verbindung ist Teil eines Ausbauprojekts, das auch eine Spange zwischen Królewiecka/Energa und der Schleife Ogólna sowie einen Ast von Plk. Dąbka/Ogólna nach Westen entlang der Aleja Odrodzenia umfasst.

In Elbląg kostet ein Stundenticket beim Fahrer 3,40 PLN und ein 24-Stunden-Ticket 13 PLN, andere Tickets sind nur in elektronischer Form verfügbar.

Der Fuhrpark besteht noch etwa zur Hälfte aus den typischen 805Na-Wagen von Konstal. 1997 wurden GT6-Wagen aus Mainz übernommen, die bis 2013 im Einsatz waren. Sie wurden 2014 durch modernisierte M8C-Wagen aus Augsburg abgelöst. 2016 folgten weitere aus Mülheim an der Ruhr. Seit 2006 stehen auch einige moderne Niederflurfahrzeuge von PESA zur Verfügung. Drei weitere wurden 2017 bei Modertrans bestellt.

GDAŃSK

Die Stadt Danzig liegt rund 400 km nordöstlich von Berlin und 290 km nordwestlich von Warschau. Die alte Hansestadt an der Danziger Bucht gehörte lange zu Preußen, bevor sie nach dem Ersten Weltkrieg zusammen mit Sopot [Zoppot] und dem südlichen Umland als Freie Stadt Danzig unabhängig wurde. Nach vorübergehender deutscher Herrschaft während des Zweiten Weltkriegs kam die Stadt 1945 zu Polen, wo sie sich zusammen mit seinen Nachbarstädten Sopot und Gdynia (sog. *Trójmiasto* [Dreistadt]) zum wichtigsten Zentrum im Norden des Landes entwickelte.

Die historische Stadt liegt an der Mündung der Motława [Mottlau] in die Martwa Wisła [Tote Weichsel]. Eine Stadterweiterung erfolgte lange Zeit vor allem Richtung Nordwesten, wo sich in Wrzeszcz [Langfuhr] ein zweites Zentrum entwickelte. Entsprechend wurde auch die erste Pferdebahnlinie bereits 1873 von der Altstadt über Wrzeszcz nach Oliwa in Betrieb genommen. Trotz anfänglicher Probleme folgte 1878 auch eine Südstrecke nach Orunia [Ohra], deren elektrischer Nachfolger jedoch 1971/72 stillgelegt wurde. Nach einzelnen Strecken in der Innenstadt kam 1886 noch eine Pferdebahnlinie Richtung Westen nach Siedlce [Schidlitz, Emaus] hinzu. Die Berliner AEG erwarb den Pferdebahnbetrieb im Jahr 1894 und elektrifizierte die bestehenden Strecken 1896/97 (außer Wrzeszcz – Oliwa, 1901). Anfang des neuen Jahrhunderts bekam die von der AEG eingesetzte *Allgemeine Lokal- und Straßenbahn AG* Konkurrenz durch die *Danziger Elektrische Straßenbahn AG*, die im Jahr 1900 eine Linie vom Hauptbahnhof über das Werftgelände und entlang des Flusses nach Nowy Port [Neufahrwasser] und weiter bis Brzeźno [Brösen] in Betrieb nahm (der flussnahe Abschnitt wurde 1929 in die Marynarki Polskiej [Paul-Beneke-Weg] verlegt). Bereits ein Jahr später folgte eine Verbindung von Wrzeszcz nach Brzeźno, die allerdings bis 1961 anders als heute etwa 200 m weiter westlich über die Bolesława Chrobrego [Brösender Weg] verlief. 1903 wurde die ältere Tram-Gesellschaft in die neuere integriert. Nach kleineren Ergänzungen wurde 1908 der Badeort Jelitkowo [Glettkau] von Oliwa aus angeschlossen.

Im seit 1920 unabhängigen Danzig konnte schließlich 1927 eine fast 6 km lange, bereits vor dem Ersten Weltkrieg begonnene Neubaustrecke von der Innenstadt über die Siennicka [Breitenbachstr.] bis zum Strand in Stogi [Heubude] eröffnet werden. 1930 folgte ein Abzweig von Opera Bałtycka entlang der Hallera [Ostseestr.] und über den Plac Komorowskiego [Max-Halbe-Pl.] bis Legionów [Heeresanger]. Somit hatte das Netz bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs eine Gesamtlänge von rund 43,5 km erreicht, wovon 14,5 km eingeleisig waren.

Nur wenige Monate nachdem Danzig polnisch geworden war, entstand eine kurze Neubaustrecke von Oliwa nach Sopot, um einen Anschluss zum dort endenden Obus herzustellen. Nach Schaffung einer S-Bahn-Verbindung wurde dieser Abschnitt 1960 jedoch wieder stillgelegt. Weitgehende Veränderungen gab es 1959, als die letzte wichtige Strecke durch die Altstadt über den Długi Targ [Langer Markt] verschwand und in einen neuen Straßenzug an der Südseite der Altstadt, der Podwale Przedmiejskie (vormals Leningradzka), verlegt wurde.

Nach der oben erwähnten Streckenverlegung von der Bolesława Chrobrego in die Hallera 1959/61 entstand in Brzeźno 1962 die teils zweigleisige Strecke über Wczasy, die heute nur in Richtung Süden befahren wird. Zur Erschließung neuer Großsiedlungen auf dem Gebiet des ehemaligen Flughafens wurde schließlich 1977 im Norden eine 4 km lange Verbindung durch Zaspą in Betrieb genommen. 1980 folgte im Zentrum eine Parallelstrecke östlich der Bahntrasse durch die 3 Maja, die auch derzeit vor allem als Ausweichstrecke dient, bis die Bauarbeiten im Bereich der Haltestelle Śródmieście SKM ca. 2018 abgeschlossen sind. 1990 wurde die „Südtangente“ bis vor Akademia Muzyczna ausgebaut, seither sind die Haltestellen nur noch über Unterführungen zugänglich. 1995 folgte eine weitere Verlängerung dieser Stadtbahntrasse bis Brama Żuławska, welche die alte Strecke von 1896 durch die Łąkowa und Długa Ogrody ersetzte. Ein Südstadast entlang der Łąkowa zum ehemaligen Betriebshof war noch bis 2004 in Betrieb.

Netzerweiterungen im großen Stil, allesamt im Westen der Stadt, konnten ab Mitte der 2000er umgesetzt werden, nachdem Polen 2004 Mitglied der EU geworden war. Zunächst erreichte die Straßenbahn über eine steile Stadtbahnstrecke 2007 die Großsiedlung Chełm (2,6 km). Von dort ging es am 11. Mai 2012 weiter zur heutigen Endstelle Łostowice (3 km). Zuletzt wurde am 31. August 2015 eine Verlängerung mit zwei Ästen (4 km) ab der seit 1887 bestehenden Endstelle in Siedlce in Betrieb genommen, die ebenfalls erhebliche Steigungen überwinden muss. An beiden Endstellen, Migowo und Brętowo, wurde auf Wendeschleifen verzichtet. An letzterer kann am selben Bahnsteig in die PKM-Züge Richtung Flughafen umgestiegen werden. Weitere Neubaustrecken zur

Erschließung der auf verschiedenen Anhöhen verstreuten Siedlungen im Westen der Stadt sind geplant.

Der Fuhrpark der Danziger Straßenbahn wurde in den letzten Jahren durch Kauf einiger moderner Niederflurfahrzeuge von PESA, aber vor allem auch durch Gebrauchtwagen aus Dortmund und Kassel, die mit einem Niederflurmittelteil umgebaut wurden, erneuert, so dass heute vergleichsweise wenige Fahrzeuge ohne Niederflureinstieg eingesetzt werden.

Für den Bereich der Stadt Danzig, (d.h. für das gesamte Straßenbahnnetz) bietet ZTM 60-Minuten-Tickets für 3,80 (nachts 4,80) PLN sowie 24-Stunden-Tickets für 13 PLN an. Um sich flexibel in der gesamten Dreistadt-Region zu bewegen, sind u.a. an SKM-Stationen Verbundtickets des MZKZG (Bilet metropolitalny - inkl. SKM-, PKM und PolRegio-Züge, Straßenbahnen, Busse und Obusse in Gdynia) erhältlich:

24 Stunden - 23 PLN, 72 Stunden - 46 PLN.

GORZÓW WIELKOPOLSKI

Gorzów (dt. *Landsberg an der Warthe*) liegt 145 km östlich von Berlin an der alten Preußischen Ostbahn. Bis 1945 in der brandenburgischen Neumark gelegen, ist Gorzów heute mit Zielona Góra [Grünberg] Co-Hauptstadt der Woiwodschaft Lebus. Mit Umsteigen am Grenzort Kostrzyn erreicht man Gorzów von Berlin aus in ca. 3 Stunden.

Ende des 19. Jahrhunderts, als die erste Straßenbahn gebaut wurde, war Landsberg ein kleines Städtchen mit knapp 35.000 Einwohnern. Die erste Strecke führte vom Bahnhof über die Altstadt nach Norden zu den Kasernen im Bereich der heutigen Haltestelle Sąd [Gericht]. Dazu kam eine West-Ost-Verbindung von Frydrychowo [Friedrichstadt] (etwa Żelazna) nach Chmieliniec [Hopfenbruch], die östliche Endstelle lag in der Warszawska rund 500 m hinter dem heutigen Knick in die Podmiejska. Der äußere Abschnitt wurde 1967 stillgelegt. 1903 kam ein kurzer Abzweig von der Nordstrecke zum Park Słowiański [Zanziner Schlucht] hinzu und die Weststrecke wurde 1904 bis zum Plac Słoneczny [Sonnenplatz] verlängert, womit das Netz eine Länge von rund 6,5 km erreicht hatte. 1926 entstand schließlich noch eine Strecke ans Südufer der Warthe. Sie führte auf der neu errichteten Most Staromiejski [Gerloff- bzw. Altstädter Brücke] entlang der Grobla [Dammstraße] etwa 1,5 km durch Zamoście [Brückenvorstadt].

Während des Zweiten Weltkriegs wurde das gesamte Straßenbahnnetz auf Obus-Betrieb umgestellt, doch nach 1945, nun unter polnischer Verwaltung, entschied man, die Gleise zu erneuern und den Tram-Betrieb wieder aufzunehmen. Bereits Anfang der 1950er Jahre konnten sogar die ersten Neubaustrecken eröffnet werden: 1952 entlang der Podmiejska, Pomorska und Walczaka bis Stilon (1955 weiter bis ca. Szpital Psychiatryczny, damals *Elektrownia*) und 1953 ein kurzes Stück nach Norden entlang der Kazimierza Wielkiego bis zur Chodkiewicza. Nachdem die Strecken nach Chmieliniec und ans Südufer der Warthe 1967 verschwunden waren, kamen Anfang der 1970er Jahre weitere Neubaustrecken hinzu: 1972 vom Plac Słoneczny zur heutigen Endstelle am Bahnhof Wieprzyce, 1973 eine Nordverlängerung zur heutigen Endstelle Piaski und 1975 die letzten 1000 m zur Endstelle Silwana, womit das heutige Netz komplett war. Der kurze Ast zum Bahnhof wird seit 2012 nicht mehr linienmäßig befahren.

Die letzten Verlängerungen im Norden erschlossen damals entstehende Wohngebiete. Mittlerweile leben im Stadtteil Górczyn rund 40.000 Menschen und auch der Bereich zwischen den beiden Straßenbahn-Achsen wurde inzwischen dicht bebaut. Deshalb plant die Stadt derzeit, die Straßenbahn in Górczyn auszubauen, zunächst mit einer Strecke entlang der Piłsudskiego, Górczyńska und Okulickiego (2021), später sollen Verbindungen zwischen den einzelnen Achsen folgen.

Der 2013 verabschiedete Modernisierungsplan sah neben der Sanierung bestehender und dem Bau neuer Strecken auch den Kauf moderner Fahrzeuge vor. Bis 2019 ist der Betrieb daher auf großen Teilen des Netzes eingestellt, wobei der westliche Abschnitt entlang der Kostrzyńska in Zukunft eingleisig sein wird. Inzwischen wurden bei PESA 14 Niederflurwagen bestellt, die letztendlich die aus Kassel übernommenen Wagen ersetzen sollen.

Einzelfahrten kosten in Gorzów derzeit 3 PLN, Tageskarten sind für 13,80 PLN erhältlich.

GRUDZIĄDZ

Grudziądz (dt. *Graudenz*) liegt wie Bydgoszcz (rund 60 km südwestlich) und Toruń (50 km südlich) in der Woiwodschaft Kujawien-Pommern und etwa 100 km südlich von Danzig. Mit der Bahn ist die Stadt an der Weichsel in etwas mehr als einer Stunde von Toruń aus erreichbar, von Danzig und Bydgoszcz aus fast nur mit Umsteigen in Laskowice Pomorskie.

Im Jahr 1896, als Graudenz zur Provinz Westpreußen im Deutschen Reich gehörte, begann der normalspurige Pferdebahn-Betrieb vom Bahnhof über die Altstadt nach Norden Richtung Tarpno [Tarpn], wo am „Tivoli“ im Sommer jenes Jahres eine Gewerbeausstellung stattfand. Doch bereits drei Jahre später wurde die Strecke elektrifiziert, auf Meterspur umgebaut und rund 600 m zur heutigen Endstelle verlängert. Im Jahr 1911 wurde der erste Abschnitt des Südasts entlang der Toruńska [Untere Thorner Str.] und Chełmińska [Kulmer Str.] bis zur Bydgoska [Bromberger Str.] in Betrieb genommen, zwei Jahre später bis zur Wiejska. Nachdem die Stadt nach dem Ersten Weltkrieg unter polnische Verwaltung gekommen war, wurde diese Strecke 1938 bis zur Schleife Południowa verlängert.

1978 wurde eine 1,9 km lange eingleisige Verlängerung Richtung Süden bis Mniszek in Betrieb genommen, die jedoch wegen instabiler Bodenverhältnisse bereits ein Jahr später wieder stillgelegt wurde. Das Neubaugebiet Rządź erreichte die Tram schließlich 1996. Seit 2011 wird der Ast zum Bahnhof nicht mehr regelmäßig bedient, lediglich einzelne Aus- und Einrückfahrten werden im Fahrplan angezeigt. In den vergangenen Jahren wurden mehrere Abschnitte erneuert, insbesondere die Strecke durch die Altstadt und nach Tarpno. Dabei wurden im Altstadtbereich längere, zuvor eingleisige Abschnitte als Gleisverschlingung mit Kreuzungsmöglichkeit am Rynek Główny trassiert, während die Strecke entlang der Wybickiego und Legionów seit August 2015 nun durchgehend zweigleisig befahrbar ist. Wie in der Toruńska und der nördlichen Chełmińska liegen die Gleise hier allerdings weiterhin straßenbündig. Auf der Südstrecke von Chełmińska/Wiejska bis zur südlichen Endstelle Rządź steht hingegen ein eigener Gleiskörper zur Verfügung. Eine Fahrt auf der gesamten Linie 2 dauert 24 Minuten.

Ein Einzelfahrschein ohne Umsteigeberechtigung von der Tram zum Bus kostet 2,60 PLN, ein 2-Stunden-Ticket für Bus+Tram wird

für 5 PLN angeboten, ein 24-Stunden-Ticket für 7 PLN.

Ende der 1990er Jahre wurden einige Duewag GT6-Wagen aus Mannheim und Würzburg übernommen. Diese wurden 2010 größtenteils nach Łódź abgegeben und durch GT8-Wagen aus Krefeld ersetzt. Anfang 2015 war zwar ein *Swing* von PESA zu Gast, doch eine Bestellung moderner Niederflurwagen wurde bislang noch nicht auf den Weg gebracht. Ende August 2017 wurde jedoch die Absicht zum Kauf von acht Fahrzeugen erklärt.

KATOWICE (Górnśląski Okręg Przemysłowy)

Das Oberschlesische Industriegebiet ähnelt in vieler Weise dem deutschen Ruhrgebiet, wobei es flächen- und einwohnermäßig etwa halb so groß ist (Ost-West-Ausdehnung rund 45 km, Nord-Süd etwa 20 km). Das Gebiet besteht aus vielen größeren und kleineren Städten und Gemeinden und liegt heute im Zentrum der Woiwodschaft Schlesien. Als größte Stadt und Hauptstadt der Woiwodschaft ist Kattowitz das unumstrittene Oberzentrum der Region. Während Kattowitz oder Chorzów [Königshütte] erst durch die Industrialisierung schnell anwuchsen, geht die Stadtgeschichte von Gliwice [Gleiwitz] oder Bytom [Beuthen] bis ins Mittelalter zurück. Verwaltungstechnisch war das Kohlerevier lange Zeit Grenzregion. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts, als die ersten Straßenbahnen aufkamen, bildeten die Flüsse Brynica und Przemsza die Grenze zwischen dem Deutschen Reich (bzw. der preußischen Provinz Schlesien) und dem unter russischer Herrschaft stehenden „Kongresspolen“, kurz hinter Myslowice [Myslowitz] lag bereits das österreichische Galizien. 1922 musste der Ostteil des Oberschlesischen Industriegebiets mit Kattowitz und Chorzów an das neue Polen abgetreten werden, lediglich Beuthen, Zabrze [ab 1915 Hindenburg] und Gleiwitz verblieben bei Deutschland.

Rund 260 km südwestlich von Warschau gelegen, ist Kattowitz heute per Bahn in 2½ Stunden erreichbar, ins 170 km entfernte Breslau kommt man in gut 2¼ Stunden. Für eine Fahrt ins nur 70 km weiter östliche Krakau muss man mit der Bahn derzeit mindestens 2 Stunden einplanen.

Das Straßenbahnzeitalter begann im Oberschlesischen Industriegebiet im Jahr 1894, als eine Dampfstraßenbahn mit 785 mm Spurweite von Gliwice über Zabrze, Chebzie bis Chorzów (Targowisko) und dann nach Norden über Bytom (Rozbark) in den Wallfahrtsort Piekary Śląskie [Deutsch Piekar] eröffnet wurde (ca. 34 km). Eine ähnliche Strecke entstand 1896 von Katowice (Rondo) nach Siemianowice. Doch selbst im an Ruß gewohnten Kohlerevier konnte diese Antriebsform im städtischen Bereich nicht überzeugen, weshalb kurzzeitig auch Pferde eingespannt wurden, bevor man 1898/99 daranging, diese Strecken zu elektrifizieren. 1899 bekam die *Oberschlesische Dampfstraßenbahn* außerdem Konkurrenz durch die *Oberschlesische Kleinbahn*, die eine erste Strecke von Bytom und Chorzów über Świętochłowice [Schwientochlowitz] und Kattowitz bis Myslowice im Osten (ähnlich der heutigen Linien 7+14) errichtete. Beide Gesellschaften vereinigten sich jedoch bereits im Jahr 1900 zur *Schlesischen Kleinbahn AG*. Daraufhin entstand innerhalb weniger Jahre (abgesehen von der Nordsüdachse in Zabrze, der Nordstrecke in Bytom und der Südstrecke in Katowice) fast das gesamte bis heute bestehende Netz westlich der Brynica. 1906 betrug die Streckenlänge bereits rund 120 km. 1909 übernahm die AEG den Betrieb und beabsichtigte die Umspurung auf 1435 mm sowie den weitgehenden zweigleisigen Ausbau des Netzes, was jedoch infolge des Ausbruchs des Ersten Weltkriegs vorerst nicht umgesetzt werden konnte.

Gleichzeitig begann die Stadt Bytom [Beuthen] im Jahr 1913, ihre eigene, von Anfang an normalspurige Straßenbahn zu errichten. Das Netz blieb jedoch relativ bescheiden und heute zeugen davon nur noch die Linie 38 sowie der Westast der Linie 6 durch die Wroclawska, während Außenstrecken über Karb nach Dąbrowa Miejska bzw. über Miechowice nach Wieszowa und Stolarzowice in den 1970/80er Jahren stillgelegt wurden. Die Linie 38 verfügt als einzige über keine Wendeschleifen und wird bis heute mit klassischen Zweiachsern vom Typ N betrieben.

1922 kam es infolge der neuen Staatsgrenze zwischen dem Deutschen Reich und dem wiederentstandenen Polen zu einer Teilung des Straßenbahnnetzes, auch wenn der Betrieb über die Grenzlinie aufrechterhalten blieb. Das deutsche Westnetz, für das ab 1929 die *Verkehrsbetriebe Oberschlesien* (VBO) verantwortlich waren, umfasste 45,2 km, während im polnischen Ostteil 83 km verblieben; hier übernahm 1928 die *Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne* mit Sitz in Katowice die Regie.

Während im Westnetz die Umspurung bis 1930 weitgehend abgeschlossen werden konnte, dauerte dieser Prozess im Ostnetz noch bis 1940, auf einzelnen Strecken sogar noch bis Anfang der 1950er Jahre. Gleichzeitig begann im Ostteil bereits 1928 die Netzerweiterung von Szopienice nach Sosnowiec und weiter über Będzin nach Czeladź sowie nach Dąbrowa Górnicza (1975/78 teils neu trassiert). Dafür wurde die Gesellschaft *Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim* gegründet. In Sosnowiec entstand 1934/35 außerdem eine Ost-West-Achse von Milowice (ca. Centrum Handlowe) über die Narutowicza nach Konstanytynów. Etwa gleichzeitig wurde im Westen eine Nord-Süd-Strecke durch Zabrze [Hindenburg] von Mikulczyce bis Skansen Guido errichtet. Vor Beginn des Zweiten Weltkriegs 1939, als die Region durch die deutsche Besatzung zwangsmäßig wiedervereint wurde, soll die Netzlänge im deutschen Teil 38,4 km (davon 9,5 km eingleisig) zuzüglich des Beuthener Netzes von 18,3 km (16,1 km eingleisig) betragen haben, für den polnischen Ostteil werden 74,2 km (davon 55,9 km eingleisig) angegeben.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam das gesamte Gebiet bekanntlich zu Polen, alle Straßenbahnbetriebe wurden zunächst in der Gesellschaft *Koleje Elektryczne Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego* vereinigt, aus der dann 1951 die *Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Katowicach* (WPK Katowice) wurde. Nachdem die Südstrecke in Katowice, die 1912 bis zum Park Kościuszki (ca. Szpital) eröffnet worden war, im Jahr 1947 die heutige Endstelle in Brynów erreicht hatte, soll das Netz 1949 eine Gesamtlänge von ca. 175 km umfasst haben.

Anfang der 1950er Jahre wurde der Netzausbau fortgesetzt, etwa 1951 in Sosnowiec bis zur Endstelle Milowice und 1952 im Osten bis Klimontów (bis 1962 weiter bis Kazimierz Górniczy); 1952 im Süden von Zabrze bis Makoszowy; 1954 Spange zwischen Dańdówka und Myslowice. Dazu kamen einige Strecken, die heute nicht mehr existieren, etwa von Będzin nach Wojkowice (1951-2006; 9,8 km) oder von Bytom nach Osten bis Dąbrówka Wielka (1952-2006; 5 km). Wichtigste Ergänzungen in den folgenden Jahrzehnten waren die Strecke von Bytom nach Stroszek (1967); von Dąbrowa Górnicza (Reden) bis zur Huta Katowice (1976); und schließlich 1980/82 die stadtbahnartig ausgebaute Strecke nach Zagórze in Sosnowiec. Seither gab es im Oberschlesischen Industriegebiet keine Neubaustrecken mehr, während es neben den bereits erwähnten Abschnitten 2009 zur Stilllegung einer direkten Verbindung zwischen Chorzów und Wełnowiec (Plac Alfreda) (4,9 km) sowie der verbliebenen Linie nach Gliwice (7,7 km) kam; die Tram endet seither am Betriebshof Gliwice. Zuletzt wurde im Februar 2015 die Verbindung zwischen Bobrek (Os. Pod Brzozami) und

Ruda Południowa über den Bahnhof Ruda Śląska (3,8 km) endgültig aufgegeben. Somit sind seit 2005 etwa 31 km, meist eingleisige Strecken, verschwunden.

Seit 2003 wird die Straßenbahn nun von der *Tramwaje Śląskie S.A.* betrieben. Trotz umfangreicher Modernisierungsmaßnahmen in den letzten Jahren ist weiterhin etwa ein Drittel des Gesamtnetzes eingleisig, der Gleiszustand ist mancherorts noch sehr sanierungsbedürftig. Zuletzt wurde 2014 der wichtige Abschnitt zwischen Szopienice und Sosnowiec zweigleisig ausgebaut. Als Trassierungen findet man alles, von straßenbündigen Abschnitten durch enge Altstadtgassen wie etwa in Chorzów über eingleisige Überlandstrecken in Seitenlage bis hin zu abseits von Straßen verlaufenden Trassen wie z.B. im Norden von Bytom.

Auch wenn die Region bis heute verwaltungstechnisch in unzählige Stadtgemeinden unterteilt ist, gilt sie tarifmäßig weitgehend als eine Einheit, die im Verkehrsverbund *Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego* (KZK GOP) organisiert ist. Der sonst in Polen weit verbreitete Zeittarif wird hier durch einen Stadttarif ergänzt:

- 1 Stadt bzw. 15 Min. - 3,20 PLN
- 2 Städte bzw. 30 Min. - 3,80 PLN
- 3 oder mehr Städte bzw. 60 Min. - 4,80 PLN

Bei Nutzung einer elektronischen Wertkarte (ŚKUP) gilt ein Entfernungstarif. Eine solche benötigt man nun auch als Besucher, wenn man ein 24- bzw. 48-Stunden-Ticket für das Gesamtnetz für 17 bzw. 27 PLN nutzen möchte. Auch 5- bzw. 7-Tage-Karten werden angeboten (43/49 PLN). Die ŚKUP-Karte ist nur in KZK GOP-Kundencentern erhältlich (5 PLN Pfand), in Kattowitz z.B. in der Pocztaowa nahe Rynek!

Nahverkehrszüge der *Koleje Śląskie* [Schlesische Bahnen - KŚ*] oder anderer Betreiber sind bislang nicht in den Verkehrsverbund integriert. Auch wenn KS-Züge auf Netz- und Fahrplänen als S1, S8 etc. dargestellt werden, kann von keinem S-Bahn-Netz gesprochen werden. Nur auf wenigen Strecken fahren ganztags zwei Züge pro Stunde, auf der S8 zwischen Bytom und Katowice verkehrt hingegen höchstens ein Zug pro Stunde, wobei der Fahrplan vormittags eine Lücke von drei Stunden aufweist.

KRAKÓW

Das rund 250 km südlich von Warschau gelegene Krakau (2½ Stunden per Bahn) ist Polens zweitgrößte Stadt und Hauptstadt der Woiwodschaft Kleinpolen. Ins nur 70 km entfernte Kattowitz benötigt man mit der Bahn derzeit auch über 2 Stunden.

Während der Großteil Polens zu Beginn des Straßenbahnzeitalters entweder unter deutscher oder russischer Herrschaft stand, gehörte Krakau bis 1918 zum Königreich Galizien und Lodomerien, was wiederum ein Kronland der Habsburger-Monarchie Österreich-Ungarn war. Der städtische Schienenverkehr begann in Krakau 1882 mit einer Pferdebahnlinie vom Bahnhof durch die Altstadt nach Süden in den Stadtteil Kazimierz. Erst 1896 folgte eine zweite Strecke vom Rynek Główny [Hauptmarkt] entlang der Karmelicka bis zum Park Krakowski (ca. Pl. Inwalidów). Das Netz hatte eine Spurweite von 900 mm und wurde 1901 elektrifiziert. 1902 kamen mehrere kürzere Neubaustrecken hinzu, etwa entlang der Długa bis Nowy Kleparz oder zum Park Jordana im Westen. Die letzten Erweiterungen des Schmalspurnetzes erfolgten 1928 mit einer ca. 1 km langen Nordostverlängerung sowie 1937 vom Park Jordana bis Cichy Kącik.

1913 wurde schließlich die erste normalspurige Strecke von Salwator über die Dominikańska und die Straßen Westerplatte und Lubicz bis zum Bereich des heutigen Rondo Mogiłskie eröffnet; dazu kam ein Südast entlang der Starowiślna zum ehemaligen Betriebshof in der Św. Wawrzyńca. Dieser Ast erreichte 1917 bereits die Limanowskiego am Südufer der Weichsel. Gleichzeitig mit diesen ersten Normalspurstrecken wurden einzelne Abschnitte des Schmalspurnetzes umgespurt, aber die 900-mm-Gleise durch die Altstadtgassen wurden noch bis 1953 befahren.

Bis auf eine kurze Verlängerung zum heutigen Rondo Matecznego im Jahr 1925 kamen die nächsten Netzerweiterungen erst Mitte der 1930er Jahre: zum Cmentarz Rakowicki (1934), nach Bronowice und Łagiewniki sowie zum Cmentarz Podgórski (1938).

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Netzausbau bereits 1946 mit einer Verbindung über die Most Piłsudskiego fortgesetzt. 1948 folgte die Strecke in der Grzegórzecka (der östliche Abschnitt wurde 1966 in die Al. Pokoju verlegt), 1949 eine Verlängerung entlang der Mogiłska bis kurz vor die Güterumgehungsbahn sowie 1950 die Strecke nach Borek Fałęcki im Süden der Stadt.

In den 1950er Jahren wurde für die Stahlarbeiter unmittelbar östlich des alten Krakau die sozialistische Planstadt Nowa Huta errichtet. Entsprechend wurde 1952 eine Straßenbahnverbindung entlang der heutigen Al. Jana Pawła II bis zum Plac Centralny von Nowa Huta hergestellt, von wo drei Äste weiterführten: über Kombinat zum Stahlwerk bis Walcownia (1952/55) bzw. Koksochemia (1954; 1967 nach Süden verlegt); über die Al. Andersa zum Rondo Kocmyrzowskie (1954); nach Osten bis Klasztorna (1958). Im Stadtzentrum wurde 1956 die Verbindung zwischen Rondo Mogiłskie und Rondo Grzegórzeckie fertiggestellt.

Nachdem die Südstrecke 1960 vom Cmentarz Podgórski entlang der Wielicka bis zur Malborska (ca. Kabel) und 1965 weiter bis zur Schleife Prokocim verlängert worden war, wurde das Teilnetz in Nowa Huta über eine zweite Strecke entlang der Al. Pokoju (1966/68) mit dem Altnetz verbunden sowie um weitere Strecken ergänzt: bis Rondo Hipokratesa (1965); von Kombinat bis Wzgórza Krzesławickie (1965/68); entlang der Bieńczycka und Kocmyrzowska (1969); Lückenschluss Klasztorna – Kopiec Wandy (1971). Die nördlichen Endstellen in Nowa Huta wurden 1974 (Mistrzejowice) bzw. 1976 (Os. Piastów) erreicht. In den 1970er Jahren entstand jedoch auch im Westen der Stadt eine wichtige Verbindung über die Most Grunwaldzki (1975) und weiter entlang der Straßen Monte Cassino und Kapelanka zum Betriebshof Podgórze in Łagiewniki (1978). Seit 1975 fahren die Straßenbahnen auch bis zur heutigen Endstelle Bronowice Małe im Nordwesten und seit 1978 bis Nowy Bieżanów im Süden.

Nach einer Verlängerung im Norden vom Dworzec Towarowy [Güterbahnhof] bis Krowodrza Górka im Jahr 1984 folgte beim Netzausbau eine längere Pause, bis im Jahr 2000 der Ast in die Großsiedlung Kurdwanów in Betrieb genommen werden konnte. In jüngerer Vergangenheit entstand 2006/07 im Innenstadtbereich die Strecke entlang der Pawia, welche am 11.12.2008 durch eine 1,4 km lange Tunnelstrecke mit zwei unterirdischen Haltestellen, eine davon direkt unter dem Hauptbahnhof, ergänzt wurde. In den letzten zehn Jahren wurde das Netz noch um ca. 9 km erweitert: Rondo Grzegórzeckie – Mały Płaszów (2010; 4,2 km); Abzweig Lipińskiego – Czerwone Maki (2011/12; 3,3 km); Spange Wielicka – Bahnhof Płaszów – Lipska (2015; 1,4 km, davon 600 m Schrägseilbrücke über die Bahnanlagen). Auch wenn oft von „Schnellstraßenbahn“ gesprochen wird, handelt es sich dabei keineswegs um kreuzungsfreie Strecken, auch wenn überall ein eigener Gleiskörper, jedoch mit zahlreichen Straßenkreuzungen, zur Verfügung steht, was allerdings auch für in früheren Jahrzehnten errichtete Neubaustrecken zutrifft. Demnächst soll der Bau einer Neubaustrecke im Norden der Stadt von Krowodrza Górka bis Górka Narodowa (5 km) beginnen, die 2020 in Betrieb gehen soll.

In Krakau hat es seit den 1960er Jahren mehrere Vorschläge zum Bau einer Metro bzw. Premetro gegeben. 2014 wurde ein solches Projekt in einem Referendum von der Bevölkerung gebilligt. Derzeit laufen Studien zur Errichtung einer Ost-West-Strecke von Bronowice über das Stadtzentrum und den Hauptbahnhof nach Nowa Huta.

Für die Stadt Krakau, in der das gesamte Straßenbahnnetz liegt, gilt im Prinzip ein Zeittarif:

20/40/60/90 Minuten für 2,80/3,80/5,00/6,00 PLN.

Für Besucher bietet sich ein 24/48/72-Stunden-Ticket für 15/24/36 PLN an. Ab 4 Tagen lohnt sich eine Wochenkarte für 48 PLN.

Als SKA (Szybka Kolej Aglomeracyjna) verkehren in Krakau Vorortzüge der *Koleje Małopolskie** als S1, S2 und S3 (bzw. SKA1 etc.), welche nur teilweise tariflich mit den städtischen Straßenbahnen und Bussen integriert sind (nicht bei den oben genannten Tarifen!). Während die S1 zwischen Lotnisko [Flughafen] und Wieliczka ganztags annähernd im 30-Minuten-Takt fährt, ist das Angebot auf der S2 nach Sędziszów und der S3 nach Tarnów unregelmäßiger (etwa stündlich). Die Strecke durch die Innenstadt wird bis 2020 viergleisig ausgebaut, dabei entsteht eine zentrale Haltestelle Kraków Grzegórzki.

Bereits 1989 erhielt Krakau gebrauchte Straßenbahnen (T4+B4 und GT6+B4) aus der Partnerstadt Nürnberg. Auch heute ist der Wagenpark der Krakauer Straßenbahn äußerst vielfältig. Neben zahlreichen typischen Konstal-Wagen findet man sowohl eine große Anzahl neu angeschaffter Niederflurwagen als auch gebrauchte Fahrzeuge aus Deutschland und Österreich. Viele davon wurden modernisiert und mit einem Niederflurmittleil versehen.

ŁÓDŹ

Polens drittgrößte Stadt Łódź (dt. auch *Lodz* bzw. *Lodsch*) liegt im Zentrum des Landes, rund 120 km südwestlich von Warschau (1½ Stunden per Bahn). Während die meisten polnischen Großstädte einen mittelalterlichen Stadtkern aufweisen, entwickelte sich Łódź erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts rasch von einem Dorf zu einer Großstadt (1872 – 100.000 Einw., 1915 – 600.000 Einw.). Seit einem Höhepunkt im Jahr 1988 mit 850.000 Einwohnern ist die Bevölkerungszahl der Hauptstadt der gleichnamigen Woiwodschaft allerdings rückläufig.

Nach einem kurzlebigen Versuch mit Pferdebahnen Mitte der 1880er Jahre begann das elektrische Straßenbahnzeitalter in Łódź im Jahr 1898, als die Stadt wie Warschau oder Częstochowa zu „Kongresspolen“ und somit zum russischen Zarenreich gehörte. Ausgehend vom alten Betriebshof in der Tramwajowa entstanden die ersten Strecken in der Narutowicza, Nowomiejska/Piotrkowska und Cmentarna/Legionów/Pomorska. Dieses Grundnetz wurde in den folgenden Jahren rasch ausgebaut, etwa entlang der heutigen Al. Piłsudskiego (1900), der Gdańska sowie über die Kilińskiego und Przybyszewskiego zum Plac Reymonta (1904) oder entlang der Żeromskiego (1908).

Gleichzeitig wurden rund um Łódź mehrere **Überlandlinien** errichtet, zunächst 1901 nach Zgierz im Norden sowie nach Pabianice im Süden (anfangs bis Duży Skręt, 1905 bis ca. Zamkowa/Narutowicza; 1910 kurzer Ast nach Ruda Pabianicka). 1910 wurden die Überlandlinien nach Konstantynów Łódzki sowie nach Aleksandrów Łódzki in Betrieb genommen, wobei letztere 1991 jenseits von Chochoła stillgelegt wurde.

Nachdem Polen nach dem Ersten Weltkrieg unabhängig geworden war, wurde der Ausbau des Stadtnetzes fortgesetzt. Neben kürzeren Verlängerungen bestehender Strecken entstand 1924 ein Ast im Nordosten entlang der Wojska Polskiego bis Palki sowie die Strecke entlang der Rzgowska zum Bahnhof Chojny im Süden. Mit dem ersten Abschnitt entlang der Dąbrowskiego wurde 1928 der bis 2011 genutzte zweite Betriebshof errichtet. 1934 kam schließlich noch die Nordstrecke entlang der Łagiewnicka bis zum Rondo Powstańców 1863 r. hinzu.

In den 1920er Jahren wurde auch das Überlandnetz wesentlich erweitert: 1922 von Zgierz nach Ozorków (bis 1926 mit Dampfbetrieb); 1924 zum Bahnhof Pabianice; 1927 von Ruda Pabianicka über Rzgów bis Tuszyń im Südosten (etappenweise 1978-1996 stillgelegt); 1929 von Konstantynów bis Klasztor und 1931 bis Lutomiersk. Der Abschnitt Konstantynów – Lutomiersk wird seit Februar 2017 mit Bussen bedient, die Zukunft ist ungewiss. Bis 2012 wurden die Überlandlinien von eigenständigen Gesellschaften betrieben, an denen die Stadt Łódź beteiligt war. Sie benutzten jedoch von Anfang an die Gleise der städtischen Straßenbahn mit. Heute sind sie voll ins MPK-Stadtnetz integriert und die Linien 45 und 46 werden in den Osten der Stadt durchgebunden.

Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg ging der Ausbau des Straßenbahnnetzes weiter, zunächst Richtung Osten bis Stoki (1946/48), zur Endstelle Doly (1947), nach Dąbrowa sowie entlang der Warszawska bis Wycieczkowa (1948). Dazu kamen ab 1949 noch ein Ast im Westen von Unii Lubelskiej zur Cyganka sowie ein Nordast entlang der Łagiewnicka, die jedoch 1992 bzw. 1998 stillgelegt wurden.

Im Jahr 1950 entstand die heute wichtigste Nord-Süd-Achse im Straßenzug Zachodnia/Kościuszki, bevor die Straßenbahn 1960 aus dem nördlichen Abschnitt der parallelen Hauptstraße Piotrkowska herausgenommen wurde. Ansonsten war in den 1950er Jahren die wichtigste Erweiterung eine Neubaustrecke an die Westseite des Bahnhofs Kaliska entlang der Bratysławska bis zur Retkińska. 1959-1965 wurde schrittweise die Strecke in der Politechniki/Paderewskiego eröffnet, gleichzeitig wurde der südliche Abschnitt entlang der Kilińskiego fertiggestellt. 1967-1970 entstand etappenweise eine weitere Nord-Süd-Achse entlang der Śmigłego-Rydza/Niższa und 1968-1976 eine Westtangente entlang der Aleja Włókniarzy. Die südliche Endstelle Kurczaki wurde 1975 erreicht. 1978 folgte die kreuzungsfreie Strecke in der Mickiewicza zwischen dem Bahnhof Kaliska und der Innenstadt sowie eine westliche Verlängerung bis zur Endstelle Retkinia (vormals Wyszynskiego). Ebenfalls seit 1978 überquert die Tram die südöstliche Verbindungsbahn im Zuge der Przybyszewskiego und erreicht aus dieser Richtung seit 1980 das Rondo Inwalidów. Diese Strecke wurde 1990 bis Augustów verlängert, bevor 1992 auch eine Verbindung zwischen Widzew Stadion und Rondo Inwalidów geschaffen wurde. In der Zwischenzeit war 1986 die Überland-Nordstrecke in Ozorków um etwa 1,7 km verlängert worden. Anschließend gab es vorerst keine Neubaustrecken, während wie bereits erwähnt in den 1990er Jahren sowohl Überlandstrecken als auch städtische Abschnitte stillgelegt wurden und man sich auf die Modernisierung des Bestandsnetzes konzentrieren musste. So wurde das Netz erst wieder am 31.10.2015 mit der Neubaustrecke Augustów – Olechów (4,5 km) im Südosten der Stadt erweitert. Gleichzeitig wurde im Zuge einer Sanierung der Ost-West-Strecke am Kreuzungspunkt mit der wichtigsten Nord-Süd-Achse die viergleisige, auffällig überdachte Umsteigestation Piotrkowska/Centrum eröffnet.

In und um Łódź gilt in den Verkehrsmitteln des Verkehrsbetriebs MPK Łódź ein Zeittarif mit Fahrscheinen für 20/40/60 Minuten für

2,80/3,60/4,40 PLN. Bei Tageskarten (seit 2017 nur gültig bis Mitternacht!) wird unterschieden zwischen Stadt Łódź (1 Zone - 11 PLN) und Stadt + Umland (2 Zonen - 13,20 PLN). Vergünstigte Tickets gibt es am Wochenende (Fr 18:00-Mo 03:00 - 10 bzw. 12 PLN)!

Die regionale Bahngesellschaft „Łódzka Kolej Aglomeracyjna“ (ŁKA*) ist dabei, ein S-Bahn-Netz aufzubauen. Innerhalb der Stadt Łódź gelten MPK-Tickets auch in ŁKA-Zügen. Aufgrund des späten Aufstiegs zur Großstadt liegt Łódź bis heute etwas abseits der wichtigsten Eisenbahnstrecken, was durch den Bau eines Innentunnels und einer langfristig geplanten Neubaustrecke über Kalisz Richtung Poznań bzw. Wrocław (Y-Projekt) gelöst werden soll. Als erster Schritt wurde im Dezember 2016 der in den Untergrund verlegte Hauptbahnhof Łódź-Fabryczna eröffnet. Auf dem Vorplatz entstand eine großzügige Straßenbahnhaltestelle, die von der Linie 4 über eine Neubaustrecke vom alten Betriebshof in der Tramwajowa und von den Linien 9, 12 und 13 über Plac Dąbrowskiego erreicht wird, während die Linien 1 und 5 die Haltestelle „mBank“ bedienen.

Entsprechend der Netzgröße ist auch der Fahrzeugpark der Straßenbahn von Łódź äußerst vielfältig. Einen großen Teil der Flotte stellen weiterhin mehr oder weniger modernisierte Konstal-Wagen, auch wenn bereits eine größere Anzahl moderner Niederflurfahrzeuge vorhanden ist. Als Übergangslösung wurden von verschiedenen deutschen Betrieben, etwa aus Bielefeld, Mannheim/Ludwigshafen (RNV) und Bochum, gebrauchte Fahrzeuge übernommen, aus Bochum soll noch eine größere Lieferung von Duewag MGT6D-Wagen folgen.

OLSZTYN

Bis 1945 lag die deutsche Stadt Allenstein im Süden der Provinz Ostpreußen, heute ist Olsztyn Hauptstadt der polnischen Woiwodschaft Ermland-Masuren. Das rund 85 km nordwestlich gelegene Elbląg erreicht man per Bahn in etwa 1½ Stunden, in die 180 km weiter südlich gelegene Hauptstadt Warschau benötigt man mindestens 2½ Stunden.

Olsztyn ist die einzige Stadt in Polen, die bereits zwei Generationen von Straßenbahnen erlebt hat, wobei die erste aus deutscher Zeit gar nichts mit der modernen, erst 2015 eröffneten zu tun hat. Allerdings wurde auch die ursprüngliche erst relativ spät errichtet. Ab 1907 verband die Tram den Bahnhof mit dem Stadtzentrum, aber anders als heute auf direkterem Weg über die Dąbrowszczaków [Kaiserstraße]. Dazu kam eine Nordstrecke bis Jakubowo [Jakobsberg] im Stadtwald und 1909 ein Ast zum Bahnhof Olsztyn Zachodni [früher Allenstein Vorstadt]. Das kleine meterspurige Netz wurde 1930 noch im Westen zum Jezioro Długie [Langsee] erweitert, bevor der Straßenbahnbetrieb im Jahr 1965 eingestellt wurde. Von 1939 bis 1971 verkehrten in Olsztyn auch Obusse.

Mit dem im Dezember 2015 eröffneten Tramnetz erhielt Olsztyn die bislang einzige moderne Straßenbahn zweiter Generation in Ostmitteleuropa. Sie sollte vor allem das Stadtzentrum mit den ausgedehnten Wohnsiedlungen im Süden (Jaroty) verbinden. Die Hauptstrecke vom Hauptbahnhof bis Kanta wurde durchgehend zweigleisig ausgeführt, während der Ast zur Altstadt eingeleisig endet (zweigleisiger Ausbau geplant) und der Ast zur Universität großteils eingeleisig verläuft. Die Trassierung und Ausstattung folgt weitgehend dem aus Frankreich bekannten Standard mit eigenem Gleiskörper, teilüberdachten Haltestellen, Fahrtzielanzeigern und Fahrscheinautomaten. Lediglich entlang der Żołnierska und Kościuszki sind die Gleise vom Individualverkehr nur abmarkiert, an den Haltestellen Filharmonia und Kętrzyńskiego dienen nach Wiener Vorbild erhöhte Fahrbahnen als Bahnsteige. Die Straße Obiegowa, an deren Westseite die Tramtrasse zwischen den Haltestellen Szpital Wojewódzki und Pstrowskiego/Sikorskiego verläuft, wurde überhaupt erst im Zuge des Straßenbahnbaus angelegt. Auf die sonst in Polen üblichen Wendeschleifen wurde verzichtet, weshalb Zweirichtungsfahrzeuge angeschafft werden mussten; andererseits konnten an manchen Stellen Mittelbahnsteige bzw. an der eingeleisigen Strecke einseitige Bahnsteige angelegt werden. Die Endstelle Kanta wurde großzügig mit vier Stumpfgleisen ausgestattet. Die Inbetriebnahme erfolgte in drei Stufen:

- 19.12.2015: Wysoka Brama – Kanta (Linie 1)
- 27.12.2015: Skwer Wakara – Dworzec Główny (Linie 2)
- 31.12.2015: Galeria Warmińska – Uniwersytet/
Prawocheńskiego (Linie 3).

In den nächsten Jahren soll sich die Netzlänge durch den Bau einer zweiten Nord-Süd-Achse östlich der bestehenden fast verdoppeln.

Für die Stadt Olsztyn sind Kurzzeitkarten erhältlich – 30/45/90 Minuten für 3,00/3,60/4,80 PLN. Eine 24- bzw. 72-Stunden-Karte kostet 10 bzw. 20 PLN.

POZNAŃ

Posen ist die Hauptstadt der polnischen Woiwodschaft Großpolen und liegt etwa auf halber Strecke zwischen Berlin und Warschau, womit es per Bahn viermal täglich von Berlin aus in knapp unter 3 Stunden erreichbar ist. Nach Breslau sind es 2¼, nach Warschau 2½ und nach Danzig 3½ Stunden.

Posen stand jahrhundertlang abwechselnd unter polnischer und deutscher bzw. preußischer Verwaltung. Als die ersten Pferdestraßenbahnen aufkamen, war Posen Hauptstadt der preußischen Provinz Posen im Deutschen Reich. Ab 1880 verkehrte eine West-Ost-Linie vom Hauptbahnhof über Święty Marcin [St.-Martin-Str.] und Rynek [Alter Markt] bis zur Ostrów Tumski [Dominsel] am Ostufer der Warthe. Während eine Strecke analog zur heutigen Straßenbahn durch die nördliche Innenstadt nur bis 1884 Bestand hatte, kamen kurz vor Beginn der Elektrifizierung noch ein Westast vom einstigen Depot in der Gajowa [Marienstr.] über Rynek Jeżycki [Jersitzer Markt] bis Dąbrowskiego/Polna [Gr. Berliner Str./Feldstr.] sowie ein Südast entlang der Półwiejska [Halbdorfstr.] zur Brama Wildecka [Wildaer Tor] hinzu. Kurz nachdem auf diesen Strecken 1898 der elektrische Betrieb begonnen hatte, wurde das Netz mit einer Linie westlich des Bahnhofs entlang der Głogowska [Glogauer Str.] Richtung Górczyn [Gurtschin] sowie einer Südverlängerung entlang der Górna Wilda [Kronprinzenstr.] bis ca. Kosińskiego im Stadtteil Wilda erweitert. Vor dem Ersten Weltkrieg entstanden neben einzelnen Strecken in der Innenstadt noch einige bis heute wichtige Verbindungen:

- 1902/10 entlang der Grunwaldzka [Kaiserin-Auguste-Str.] bis Wojskowa [Dorotheenstr.]
- 1906 entlang der 28 Czerwca 1956 r. [Kronprinzenstr.] nach Dębiec [Dembsen] bis ca. HCP

- 1913 entlang der Aleja Wielkopolska [Bismarckallee] bis Sołacz

- Die bereits 1900 errichtete Strecke zum Schlachthof bzw. Bahnhof Garbary [Gerberdamm] wurde hingegen 1977 stillgelegt.

1920 kam die mehrheitlich polnischsprachige Region mit und um Posen an Polen. In der Zwischenkriegszeit, als die Bevölkerungszahl der Stadt rapide auf 275.000 anstieg, wurde die Strecke nach Dębiec (1925/37) sowie nach Górczyn (1928) verlängert, während die Strecke nach Sołacz 1925 einen Ast nach Gołecin (1974 stillgelegt) sowie eine Nordverlängerung bis Winiary (Bonin) bekam. 1926 erreichte die Tram auch Ogrody und, nachdem von der Grunwaldzka 1929 ein kurzer Ast entlang der Reymonta in Betrieb genommen worden war, 1931/36 Grunwald (Drzewieckiego).

Nach Ende der deutschen Besatzungszeit bzw. des Zweiten Weltkriegs wurde der Ausbau des Straßenbahnnetzes sehr rasch fortgesetzt. So entstand bereits 1949/50 eine rund 2,8 km lange Neubaustrecke bis zur heutigen Endstelle Junikowo, gefolgt 1952-57 von der Ost-West-Achse entlang der Matyi und Królowej Jadwigi und über Rondo Rataje entlang der Zamenhofs nach Süden bis Stomil. 1957/60 wurde die Nordstrecke entlang der Pułaskiego bis Kmieca eröffnet. Seit 1959 existieren auch die Strecken in der Jana Pawła II als Teil der Osttangente sowie die Linie entlang der Warszawska bis ca. Pusta. Weniger Eröffnungen gab es in den 1960er Jahren: die derzeit nicht befahrene Strecke durch die Towarowa (1962); von Kmieca bis Wilczak (1964); von Stomil bis Starołęka (1967).

Anfang der 1970er Jahre wurde das Netz durch den Bau der Halbringlinie durch den Süden der Stadt wesentlich erweitert. Außerdem wurde 1974/77 eine neue Strecke zwischen Plac Wielkopolski und Rondo Śródka eröffnet, nachdem seit Kriegsende keine Trams mehr über die Ostrów Tumski gefahren waren. Ebenfalls 1974 wurde der äußere Abschnitt bis Miłostowo sowie der Ast entlang der Murawa zur Endstelle Połabska fertiggestellt. 1979 entstand erstmals eine abseits bestehender Straßenzüge trassierte Strecke, nämlich zwischen Kórnicka und Osiedle Lecha im Osten der Stadt. Gleich zu Beginn der 1980er Jahre folgte eine ähnlich trassierte Verlängerung von Winiary bis zum Endpunkt Piątkowska. 1983/85 wurde der südöstliche Teil der äußeren Halbringlinie zwischen Rondo Starołęka und Osiedle Lecha durch die Großsiedlung Żegrze eröffnet.

Bereits in den 1970er Jahren war die Idee einer Schnellbahn zum Anschluss von Neubaugebieten entstanden, jedoch verzögerte sich die Umsetzung der Nordstrecke trotz Baustart 1982 immer wieder, so dass die **Poznański Szybki Tramwaj** [PST – *Posener Schnellstraßenbahn*] erst am 1. Februar 1997 in Betrieb genommen werden konnte. Die Trasse verläuft ab Most Teatralny, wo sie zunächst an das Bestandnetz angeschlossen wurde, völlig kreuzungsfrei 5,7 km nach Norden zur Osiedle Sobieskiego. Die fünf Zwischenstationen liegen mit Seitenbahnsteigen unter kreuzenden Straßen und sind über Treppen und Rampen zugänglich. Um das Überqueren der Gleise zu verhindern, wurden im Stationsbereich mittig Zäune errichtet. Auf der PST-Strecke wird jedoch ohne Zugsicherung auf Sicht gefahren. 2011 begann schließlich der Weiterbau Richtung Süden unter Nutzung des bestehenden Bahngrabens. Seit dem 1. September 2013 fahren die Straßenbahnen nun bis zum Dworzec Zachodni [Westbahnhof] an der Westseite des Hauptbahnhofs durch. Südlich davon wurde eine Verbindung zur alten Strecke in der Głogowska errichtet, so dass die Linien in verschiedene Richtungen durchgebunden werden können, wenn auch teils mit Umwegen. An der neuen zentralen Umsteigestation am Rondo Kaponiera halten die Schnelltrams nun seit dem 22. Oktober 2016, nachdem an der Oberfläche auch der gesamte Kreuzungsbereich umgestaltet worden war. Die gesamte PST-Strecke ist heute 7,3 km lang.

In der Zwischenzeit war am 14. August 2007 eine dritte Verbindung (1,8 km) von der Innenstadt in die östlichen Bezirke in Betrieb genommen worden, nämlich entlang der Podgórna und über die neue Most Św. Rocha direkt zur Stadtbahnstrecke von 1970 Richtung Os. Lecha. Diese Achse wurde schließlich am 11. August 2012 um 2,2 km bis Franowo verlängert, wo ein neuer Betriebshof entstand. Mitsamt dem Gleisdreieck an der Os. Lecha wurde dabei ein rund 900 m langer Abschnitt mit zwei Stationen unter die Erde gelegt.

40-Minuten-Fahrscheine mit Umsteigeberechtigung kosten 4,60 PLN. Für Besucher empfiehlt sich ein 24/48/ 72-Stunden-Ticket für 13,60/21/27 PLN, das auch in den Nachbargemeinden der Zonen B+C gilt; das gesamte Tramnetz liegt allerdings innerhalb der Stadt Posen (Zone A).

Neben herkömmlichen Konstal-Wagen sind in Posen auch zahlreiche von Modertrans umgebaute Fahrzeuge sowie verschiedene Gebrauchtwagen aus Deutschland, teils im alten Anstrich, unterwegs (bis vor wenigen Jahren auch Wagen aus Amsterdam). Dazu kommen moderne Niederflurfahrzeuge von Siemens, Solaris und Modertrans.

SZCZECIN

Die alte Hansestadt Stettin liegt kurz vor der Mündung der Oder ins Stettiner Haff. Bis zum offenen Meer, der Ostsee bei Świnoujście [Swinemünde], müssen die Schiffe allerdings 65 km zurücklegen. Als Hauptstadt Pommerns gehörte Stettin bis 1945 zu Deutschland, seither verläuft die Staatsgrenze rund 12 km westlich des Stadtzentrums. Heute ist Stettin Hauptstadt der polnischen Woiwodschaft Westpommern. Stettin liegt etwa 125 km nordöstlich von Berlin, beide Städte sind dreimal täglich mit der Bahn direkt verbunden (2 Stunden Fahrzeit), mit Umsteigen in Angermünde dauert die Fahrt etwas länger.

Der städtische Schienennahverkehr begann in Stettin im Jahr 1879 mit den ersten Pferdebahnstrecken, etwa vom Stadtzentrum nach Nordwesten entlang der Aleja Wojska Polskiego [Falkenwalder Str.] bis Łękno [Westend], nach Norden entlang der Aleja Wyzwolenia [Pöltzer Str.] Richtung Niebuszewo [Zabelsdorf], nach Nordosten bis Gołecino [Frauendorf] sowie nach Süden entlang der Potulicka [Bellevue-Str.]. Ab 1886 verkehrten die Pferdetrans auch entlang der Oder und am Bahnhof vorbei bis Pomorzany [Pommerensdorf] im Süden. All diese Strecken wurden zwischen 1897 und 1900 elektrifiziert. Gleichzeitig entstand 1897 eine Neubaustrecke entlang der Niemierzyńska [Nemitzer Str.] bis in den Bereich des heutigen „Museums für Technik und Verkehr“, das in einem ehemaligen Tramdepot untergebracht ist.

Anfang des 20. Jahrhunderts wurden bestehende Strecken verlängert, zunächst zum Cmentarz Centralny [Zentralfriedhof] (1904), dann auf der ehemaligen Hansa-Brücke [heute Most Długi] über die Oder ins Hafengebiet (1905). Anschließend folgte u.a. eine Verlängerung nach Nordwesten zum Las Arkoński [Eckersberger Wald] (1906-1912). Noch vor dem Ersten Weltkrieg entstanden weitere Strecken im Innenstadtbereich. Ende der 1920er Jahre erreichte die Straßenbahn schließlich den ehemaligen Flughafen im Südosten (nördlich der heutigen Haltestelle Hangarowa; 1927), außerdem Tor Kolarski im Nordwesten, Ku Słońcu [Pasewalker Ch.] im Westen (1927) und Gocław [Gotzlow] im Nordosten (1928/29). Als neue Äste kamen die Strecke entlang der Mickiewicza [Kreckower

Str.] bis etwa Wernyhory in Pogodno [Braunsfelde] (1927-29) sowie jene entlang der Aleja Piastów [Barnim-Str.] bis Szpitalna (1928) hinzu. Somit hatte das Netz vor dem Zweiten Weltkrieg beinahe die Größe des heutigen Netzes erreicht.

Auch wenn einzelne Abschnitte aufgrund von Kriegsschäden dauerhaft außer Betrieb blieben, wurden bereits Mitte der 1950er Jahre, nun unter polnischer Verwaltung, alle drei Westäste zu ihren aktuellen Endstellen verlängert, 1961 folgte die Verknüpfung der beiden Südäste in Pomorzany, doch 1964 wurde der Betrieb am Ostufer der Oder eingestellt. Allerdings kehrte die Tram bereits 1973 wieder bis Basen Górniczy zurück. Im selben Jahr wurde in der westlichen Innenstadt die Strecke entlang der Aleja Bohaterów Warszawy eröffnet, während gleichzeitig historische Strecken im eigentlichen Zentrum, nämlich entlang des südlichen Abschnitts der Aleja Wojska Polskiego sowie in der Obrońców Stalingradu, stillgelegt wurden. Anschließend blieb das Netz über mehrere Jahrzehnte weitgehend unverändert, bis schließlich im neuen Jahrtausend das Projekt einer **Schnellstraßenbahn** (*Szczeciński Szybki Tramwaj - SST*) nach Posener Vorbild zum Anschluss der Großsiedlungen im Südosten der Stadt Gestalt annahm. Der erste Abschnitt (3,9 km) der völlig kreuzungsfrei verlaufenden Trasse von Basen Górniczy bis zur Schleife Turkusowa am westlichen Rand der Siedlung Słoneczne konnte am 29. August 2015 in Betrieb genommen werden. In einem zweiten, 2,6 km langen Abschnitt sollte die SST parallel zu einem Gütergleis bis Kijewo verlängert werden, wobei das Wohngebiet nur peripher erschlossen würde. Aus diesem Grund wird derzeit eine alternative Trassenführung entlang der Łubinowa untersucht, außerdem könnte ein Südast zur Siedlung Bukowe hinzukommen. Trotz Schnellstraßenbahn verkehren heute aus dem Südosten weiterhin zahlreiche Express-Busse (Linien A, B, D, E, G) ins Stadtzentrum.

Neben dem Ausbau im Südosten sind eine kurze Verlängerung von Gumieńce zum Einkaufszentrum STER in Mierzyn sowie ein Lückenschluss im Nordwesten geplant.

Auf den meisten Straßenbahnlinien herrscht ein 12-Minuten-Takt, so dass durch Linienbündelung auf fast allen Abschnitten tagsüber mindestens alle 6 Minuten eine Bahn kommt. Die Linie 2 wird stets mit Niederflurwagen bedient, die Linien 3, 7, 8 und 10 teilweise. Bis auf die längere Schleife in Gumieńce ist das gesamte Netz zweigleisig, die Gleise liegen häufig auf eigenem Gleiskörper. Trotz erheblicher Anstrengungen sind einige Gleisabschnitte in eher schlechtem Zustand, so dass auch in kommenden Jahren mit längeren Unterbrechungen zu rechnen ist.

Die Straßenbahn ist über das *Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie* (Verkehrsamt) mit dem Busverkehr integriert. Am einfachsten fährt man mit einem *bilet dobowy* für 24 *godziny* (24 Stunden) für lediglich 12 PLN, sonst gilt ein Zeittarif (15, 30, 60 oder 120 Minuten – 2 bis 5 PLN).

Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg spielte die Nebenbahnstrecke nach Police [Pölitz] bzw. weiter bis Trzebież [Ziegenort] eine wichtige Rolle für den Nahverkehr. Anfang der 1980er Jahre wurde die gesamte Strecke elektrifiziert und ein regelmäßiger **S-Bahn**-Verkehr eingerichtet, doch nach der Wende sank die Nachfrage und das Zugangebot wurde entsprechend ausgedünnt, bis 2002 der Personenverkehr gänzlich eingestellt wurde. Derzeit ist der Aufbau eines S-Bahn-Netzes (SKM*) rund um Stettin in Vorbereitung. Dieses soll auch die Strecken nach Gryfino, Stargard sowie nach Goleniów (plus eine Neubaustrecke zum Flughafen) einschließen, während auf der stillliegenden Halbringlinie weitere Stationen an den Kreuzungspunkten mit Straßenbahnlinien hinzukommen sollen (Ku Słońcu, Arkońska), außerdem der Halt Łasztownia im Entwicklungsgebiet östlich des Hauptbahnhofs.

TORUŃ

Wie das rund 40 km weiter westlich gelegene Bydgoszcz liegt Toruń (dt. *Thorn*) in der Woiwodschaft Kujawien-Pommern, beide Städte teilen sich die Hauptstadtfunktionen. Ins knapp 200 km südöstlich gelegene Warschau fahren täglich mehrere Direktzüge bei einer Fahrzeit von ca. 2½ Stunden. Zwischen Toruń und Bydgoszcz verkehren neben Fernzügen etwa stündlich Regionalzüge (47 Min.).

Wie Bydgoszcz oder Grudziądz stand Toruń/Thorn im Laufe der Jahrhunderte abwechselnd unter polnischer und preußischer Verwaltung, zu Beginn des Straßenbahnzeitalters Ende des 19. Jahrhunderts gehörte es bis 1920 zur Provinz Westpreußen im Deutschen Reich. 1891 nahm die erste Pferdebahnlinie ihren Betrieb zwischen dem noch heute genutzten Betriebsbahnhof und dem Bahnhof Toruń Miasto [Stadt-Bahnhof] auf, 1899 wurde diese durch die Altstadt führende Strecke elektrifiziert. Noch bevor das Jahrhundert zu Ende ging, kam auch eine Neubaustrecke entlang der Uniwersytecka und Grudziądzka [Graudenz Str.] nach Mokra [Mocker] bis etwa Kościuszki/Świętopełka hinzu, die jedoch 1979 in die breite Straße Przy Kaszowniku bzw. in die Władysława Warneńczyka verlegt wurde. 1917 wurde diese Strecke zum Bahnhof Mocker (heute Toruń Wschodni [Ostbahnhof]) verlängert.

1907 entstand die Blockschleife in der Bydgoskie Przedmieście [Bromberger Vorstadt] nahe des Depots, allerdings lag das Gleis nach Westen bis 1962 in der Mickiewicza. Ebenfalls 1907 wurde eine Nordstrecke entlang der Szosa Chełmińska [Kulmer Chaussee] eröffnet, die bis 1958 weiter nach Norden bis Wrzosy verlängert, aber schließlich 1991 gänzlich stillgelegt wurde.

1920 kam auch Toruń infolge des Vertrags von Versailles an Polen. In die Zwischenkriegszeit fällt der Bau einer 1934 eröffneten Strecke über die neue Weichsel-Brücke zum Hauptbahnhof am Südufer des Flusses. Ein Jahr später folgte eine Verlängerung vom Stadt-Bahnhof nach Osten in die Jakubskie Przedmieście [Jakobsvorstadt] bis zum Schlachthof an der Targowa. Der Verkehr über die Weichsel endete jedoch bald nach Rückkehr der Deutschen im Jahr 1939 wieder; auf der zu Beginn des Krieges zerstörten Brücke konnte der Straßenbahnbetrieb erst 1950 wieder aufgenommen werden, bis er 1984 eingestellt wurde. Als Überbleibsel dieser Strecke findet man am Plac Rapackiego bis heute ein Gleisdreieck.

Bevor in den 1970er und 1980er Jahren längere Neubaustrecken entstanden, verschwand die Straßenbahn 1970 aus der Altstadt; diese wird seither an der Nordseite umfahren. 1971 wurde die Weststrecke zur heutigen Motoarena (vormals Merinotex) in Betrieb genommen. 1974 folgte der Nordostast zum Elana-Werk, der anfangs jedoch über eine (seit 2011 stillgelegte) Spange entlang der Wschodnia an die Strecke in der Traugutta/Lubicka angeschlossen war, bis 1980 die Verbindung zum Dworzec Wschodni fertiggestellt war. Von 1981 bis 1986 kam in mehreren Etappen die Strecke zur Endstelle Olimpijska, um typische Großsiedlungen jener Zeit anzuschließen. 1986 wurde entlang der wichtigsten Ost-West-Straßenachse Kraszewskiego/Odrodzenia auch eine zweite Ost-West-Achse für die Straßenbahn geschaffen. Danach blieb das Netz bis auf die oben erwähnte Schließung der Nordstrecke durch die Chełmińskie Przedmieście [Kulmer Vorstadt] im Jahr 1991 weitgehend unverändert, bis schließlich am 24. Juni 2014 ein 2 km langer Ast zur Universität im Stadtteil Bielany eröffnet wurde. Im Stadtzentrum ersetzte am selben Tag eine kurze Neubaustrecke durch die Aleja Solidarności jene in der parallelen Uniwersytecka, welche jedoch als Betriebsstrecke erhalten blieb. Im Oktober 2015 wurde

schließlich eine neue Umsteiganlage am Dworzec Miasto mit direktem Übergang zum Bahnhof vollendet.

Derzeit befindet sich eine rund 5 km lange Neubaustrecke in Planung, um die Neubausiedlung JAR im Norden der Stadt anzuschließen, die auf dem Gelände eines ehemaligen sowjetischen Militärstützpunkts entsteht. Die ersten 1,8 km entlang der Szosa Chelmińska entsprechen der 1991 eingestellten Strecke nach Wrzosey. Bei einem kürzlichen Umbau der Endschleife Motoarena wurde eine eventuelle Verlängerung nach Westen mitberücksichtigt. Im Westen der Stadt soll außerdem ein neuer Betriebshof entstehen, da die Anlage aus der Pferdebahnzeit längst nicht mehr Platz für alle Fahrzeuge bietet, weshalb an den Endstellen Motoarena und Olimpijska eingezäunte Abstellanlagen vorgehalten werden.

Einzelfahrten ohne Umsteigen kosten in Toruń 2,80 PLN, für unbegrenzte Fahrten bezahlt man im Zeittarif 2,80/4,00/5,00 PLN für 30/60/90 Minuten. Seit September 2016 gelten Tageskarten für 11,20 PLN auch hier für 24 Stunden!

Neben den klassischen, teils modernisierten Konstal-Wagen verkehren in Toruń auch Niederflurwagen von PESA, und zwar in drei verschiedenen Ausführungen:

als drei- und fünfteilige Einrichtungswagen, aber auch als fünfteilige Zweirichtungswagen.

WROCLAW

Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs war das rund 300 km südöstlich von Berlin bzw. 230 km östlich von Dresden gelegene Breslau die Hauptstadt der preußischen Provinz Niederschlesien. Mit rund 630.000 Einwohnern, also etwa genauso vielen wie heute, gehörte Breslau 1939 zu den zehn größten Städten des Großdeutschen Reichs. Heute ist Wrocław als Hauptstadt der Woiwodschaft Niederschlesien die viertgrößte Stadt Polens nach Warschau, Krakau und Łódź. Aus Berlin ist Breslau per Bahn am bequemsten über Posen, aber auch über Kostrzyn in 5½ Stunden zu erreichen, von Dresden gibt es über Görlitz Direktverbindungen in knapp 4 Stunden. Nach Warschau benötigen die schnellsten Züge über Częstochowa 3½ Stunden, ins rund 170 km weiter südöstlich gelegene Kattowitz fährt man 2½ Stunden.

Schon zu Beginn des Straßenbahnzeitalters, als Ober- und Niederschlesien im Königreich Preußen noch eine gemeinsame Provinz bildeten, war Breslau eine vergleichsweise bevölkerungsreiche Stadt (1885 - 300.000, 1897 - 400.000 Einw.), während etwa Posen und selbst Krakau damals erst die 100.000-Marke erreichten. Deshalb entstand in Breslau bereits ab 1877 ein ausgedehntes Pferdebahnnetz mit Strecken vom Stadtzentrum nach Osten über die Most Pokoju [Lessingbrücke] Richtung Zoo; über die Most Uniwersytecki [Universitätsbr.] zum Bahnhof Nadodrze [Odortor-Bf.]; nach Westen entlang der Legnicka [Fr.-Wilhelm-Str./Berliner Chaussee] zum Schlachthof (ca. Małopanewska); im Süden entlang der Świdnicka [Schweidnitzer Str.] und Powstańców Śląskich [Kaiser-Wilhelm-Str.] bis Rondo; im Südosten entlang der Traugutta [Klosterstr.] bis Na Niskich Łąkach [Ohlauer Barriere]. Bis 1884 baute die BSEG (*Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft*) neben anderen Verbindungen, etwa von der Altstadt zum Hauptbahnhof, auch eine Ringstrecke („Gürtelbahn“). Der Großteil des Pferdebahnnetzes wurde zwar 1901 elektrifiziert, in der Parkowa [Parkstr.] im Osten der Stadt verkehrte die Pferdetram allerdings noch bis 1906.

In Konkurrenz zur BSEG hatte jedoch die ESB (*Elektrische Straßenbahn Breslau*) unter Beteiligung der AEG bereits 1893 die erste elektrische Tramstrecke in Betrieb genommen, nämlich vom Cmentarz [Friedhof] in der Grabiszyńska [Gräbschener Str.] über die Altstadt und die Dominsel zum Plac Bema [Gneisenaupl.], dann nach Osten entlang der Sienkiewicza [Sternstr.] und Grunwaldzka [Fürstenstr.] zum Park Szczytnicki [Scheitniger Park] (ca. Kochanowskiego). Dazu kam eine Strecke vom Plac Legionów [Sonnenpl.] über die Kościuszki [Tauentzienstr.] (1935 stillgelegt) und Pułaskiego [Bruderstr.] nach Osten mitsamt einer nach 1945 nicht mehr hergerichteten Strecke vom Plac Wróblewskiego [Mauritiuspl.] in den Stadtteil Rakowiec [Morgenau].

1898 nahm die ESB noch die Nordstrecke entlang der Poniatowskiego und Jedności Narodowej [Gneisenau-/Blücher-/Matthiasstr.] bis zur Oderbrücke sowie eine Südoststrecke entlang der Kościuszki und Krakowska in Betrieb, bevor schließlich 1902 die Stadt selbst mit der *Städtischen Straßenbahn Breslau* (SSB) als Betreiber in Erscheinung trat. Ihre ersten Linien führten vom Odortor-Bahnhof im Norden über die Most Sikorskiego [Königsbrücke], dann entlang des Stadtgrabens am westlichen Rand der Altstadt vorbei und schließlich entlang der Zielińskiego [Höfchenstr.] zum Plac Powstańców Śląskich (Rondo) [Kaiser-Wilhelm-Pl.] bzw. über die ehem. Victoriastraße zur Ślężna [Lohestr.], wobei die SSB auf einigen Abschnitten die ein Jahr zuvor elektrifizierten Strecken der BSEG - mitbenutzte. Gleichzeitig verlängerte die BSEG ihre Südstrecke bis Krzyki [Krietern (Südpark)] und ergänzte ihr Netz mit einer Strecke durch die Borowska [Bohrauer Str.], Gliniana [Lehmgrubenstr.] und Hubska [Hubenstr.] bis zum Strehleiner Tor (ca. Kamienna). Im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts entstand eine längere Strecke im Norden nach Osobowice [Oswitz], wobei auf rund 1 km ein 3-Schiene-Gleis verlegt wurde, da die Trasse von der Schmalspurbahn (750 mm) nach Trebnitz mitgenutzt wurde. Es kam außerdem die Trasse entlang der Sienkiewicza [Sternstr.] sowie jene über die neue Most Grunwaldzki [Kaiserbrücke] hinzu, bevor schließlich 1911 die Strecken der BSEG von der Stadt übernommen wurden. Im selben Jahr eröffnete die SSB die Tangentialstrecke zwischen Odortor-Bahnhof und Plac Grunwaldzki [Scheitniger Stern] durch die Nowowiejska [Michaelisstr.] und Piastowska [Piastenstr.].

Bis 1924 auch die drei ESB-Linien in das kommunale Straßenbahnnetz integriert wurden, gab es nur kleinere Erweiterungen, z. B. 1913 von der alten Endstelle am Zoo zum Betriebshof in Dąbie [Grüneiche] (Tramwajowa) anlässlich der 100-Jahr-Feier der Befreiungskriege gegen Napoleon, die Breslau die beeindruckende Jahrhunderthalle (Hala Stulecia) bescherte. Stattdessen wurde das Netz im Innenstadtbereich gestrafft, bevor dann bis 1940 weitere Neubaustrecken entstanden: entlang der Lotnicza [Frankfurter Str.] nach Kuźniki [Schmiedefeld] (bis ca. Metalowców; 1926); über die Mickiewicza [Schwoitzer Ch.] bis Sępolno [Zimpel] (1926/28); vom Pl. Grunwaldzki über die Aleja L. Różyckiego [Fürstenstr.] zum Olympia-Stadion und nach Sępolno (1926-36); vom Betriebshof in Dąbie nach Südosten auf der Olszewskiego [Wilhelmshafener Str.] nach Biskupin [Bischofswalde] (ca. Spółdzielcza; 1930); vom Odortor-Bahnhof nach Norden entlang der Trzebnicka [Trebnitzer Ch.] bis ca. Broniewskiego [Korso-Allee] (1929/30); nach Tarnogaj [Dürrgoy (Ostendstr.)) (1930); über die Mosty Warszawskie [Hindenburgbr.] bis Kromera [Wichelhaus-Allee] (1930) und als Pendellinie weiter bis Kowale [Glanzstoffwerke] (1939); entlang der Hallera [Kürassierstr.] (1937); auf der Ślężna bis zur Aleja Dębowa [Eichenallee] (bis ca. Jaworowa; 1938/40). Somit hatte die Breslauer Straßenbahn zu Beginn des Zweiten Weltkriegs eine Gesamtnetzlänge von etwa 80 km erreicht.

Beim Wiederaufbau der im Krieg stark zerstörten Stadt verzichtete die neue polnische Stadtverwaltung auf einzelne Strecken, errichtete allerdings unmittelbar einige Neubaubauabschnitte: ca. 500 m zur Endstelle Biskupin (1947); Abzweig von der Legnica zum Park

Przemysłowy [Industriepark] (1948, 1964 neu trassiert); ca. 500 m vom Friedhof in der Grabiszyńska zur Endstelle Oporów (1949); doch vor allem die 6,2 km lange Außenstrecke von Kuźniki nach Leśnica (1949; bis 1981 eingleisig). 1950 folgten die rund 1 km lange, teils eingleisige Strecke vom Park Wschodni [Ostpark] zur Endstelle Księża Małe sowie die ebenfalls bis heute teils eingleisige Strecke von Krzyki bis Klecina (1,8 km). Mit der 1951 in Betrieb genommenen Strecke durch die Straße Widok im Zentrum war das Nachkriegsnetz vorerst vollständig. In den folgenden Jahrzehnten entstanden nur kürzere Neubaustrecken, etwa 1961 eine Spange zwischen Plac Orłąt Lwowskich und Plac Legionów; 1967 ein Lückenschluss im Südwesten zwischen der Schleife Hallera und Grabiszyńska; 1971 knapp 600 m bis zur Endschleife Park Południowy; und 1974 eine Querverbindung zwischen Dubois und Plac Bema als Ersatz für eine alte Strecke von 1901. Wichtige Veränderungen kamen 1976-78, als die neuen Trassen entlang des Ringstraßenzugs Nowy Świat/Kazimierza Wielkiego die übrig gebliebenen Strecken durch die Altstadt ersetzen. Seither führt nur noch die von den Linien 6 und 7 Richtung Norden befahrene Strecke in der Szewska durch enge Altstadtgassen.

1983 wurde schließlich im Norden eine Verlängerung entlang der Żmigrodzka bis zur Endstelle Poświętne (vormals Marino) in Betrieb genommen, wobei hier die Trasse der 1967 stillgelegten *Wrocławska Kolej Dojazdowa* [früher *Breslau-Trebnitz-Prausnitzer Kleinbahn*] genutzt werden konnte. Anschließend gab es abgesehen von einer kurzen Neutrassierung im Bereich der Aleja Armii Krajowej in Tarnogaj (1987), der Verbindung entlang der Bałtycka im Norden (1993) und der kurzen Spange am Bahnhofsvorplatz (1999) keine wesentlichen Veränderungen im Tramnetz, bis schließlich Anfang des neuen Jahrtausends unter dem Motto „Tram Plus“ wichtige Strecken ausgebaut wurden. Dazu kamen neben einer 1,6 km langen Neubaustrecke in den südlichen Stadtteil Gaj (11.09.2011), nicht zuletzt angetrieben durch den Stadion-Neubau anlässlich der Fußball-Europameisterschaft 2012, außerdem zwei neue Äste im Nordwesten zur Erschließung der Großsiedlung Kozanów (4,3 km, 31.03.2012). Bei den drei neuen Endstellen wurde auf Wendeschleifen verzichtet, da hier nur die neuen Zweirichtungsfahrzeuge vom Typ 19T von Škoda zum Einsatz kommen sollten. Derzeit ist u.a. eine Neubaustrecke in den Stadtteil Nowy Dwór sowie eine Spange über den 2015 umgebauten Bahnhof Popowice geplant.

In Breslau gilt wie in den meisten polnischen Städten für Bus und Straßenbahn ein Zeittarif: 30/60/90 Minuten für 3,00/4,40/6,00 PLN. Für Besucher empfiehlt sich ein 24/48/72-Stunden-Ticket für 11/20/26 PLN, welches auch in den Vorortzügen der KD [www.kolejedolnoslaskie.eu] gilt.

Zur Erneuerung des Wagenparks bestellte Breslau anfangs beim tschechischen Hersteller Škoda, doch die neuesten Fahrzeuge stammen von den polnischen Firmen PESA und Modertrans. Bereits ab Mitte der 2000er Jahre hatte Protram modernisierte und mit einem Niederflurmittelteil erweiterte Konstal-Wagen an die Breslauer Straßenbahn geliefert.

Erschienen 2017 mit der ISBN 978-3936573-50-3

Die U-Bahn und Straßenbahn von Warschau wird in Zukunft in einem eigenen Band behandelt.

2017 © Robert Schwandl

Alle Rechte vorbehalten – nur für den privaten Gebrauch!