



*„Wir übernehmen Verantwortung für einen  
modernen öffentlichen Personennahverkehr  
in Hagen und Umgebung.“*



**125** JAHRE  
1884–2009

Hagener Straßenbahn AG



# Verzeichnis

<i>Inhalt</i>	<i>Seite</i>
Vorwort	4 - 5
Geschichtlicher Kurzüblick .....	6 - 9
Die Hagener Straßenbahn AG im ständigen Wandel .....	10 - 11
<b>1884-1900</b>	
Die Anfänge von der Pferdebahn zum Akkswagen .....	12 - 15
<b>1901-1924</b>	
Der Beginn des Oberleitungsbetriebes .....	16 - 19
<b>1925 - 1945</b>	
Der Start der ersten Omnibusse und die Kriegsjahre .....	20 - 23
<b>1946 - 1976</b>	
Vom Beginn des modernen Nahverkehrs bis zum Abschied der Straßenbahn .....	24 - 27
<b>1977 - 1984</b>	
Der alleinige Omnibusbetrieb bis zum 100-jährigen Jubiläum .....	28 - 31
<b>1985 - 1999</b>	
Hagen und der Nahverkehr im Wandel der Zeit .....	32 - 35
<b>2000 - Heute</b>	
Von der Jahrtausendwende bis zum 125-jährigen Jubiläum .....	36 - 39
<b>Ausblick in die Zukunft des Hagener Nahverkehrs</b>	
Umweltschutz als wichtiges Unternehmensziel .....	40 - 43
<b>Entwicklung</b>	
Die Entwicklung von Nahverkehr und der Stadt Hagen stehen eng zusammen .....	44 - 47
<b>Statistiken</b> .....	48 - 49
<b>Impressum</b> .....	50

# Vorwort



*Der Bereich der Haltestelle Stadtmitte wird auch nachts durch die städtebaulichen Gestaltungs- und Beleuchtungsakzente für Fahrgäste hervorgehoben.*



Ellen Neuhaus  
Vorsitzende des Aufsichtsrats



Dipl.-Kfm. Christoph Köther  
Vorstand

Die Hagener Straßenbahn AG wurde vor 125 Jahren gegründet – mitten in einer Zeit des Fortschrittsglaubens, der sich entwickelnden Wissenschaft und Wirtschaft. Unternehmenszweck war von Beginn an die Beförderung der Hagener Bürgerinnen und Bürger. Anfangs zogen Pferde die Wagen, später Automobile, dann folgten im Laufe der technischen Entwicklung motorisierte und elektrische Bahnen, denen unser Unternehmen seinen heutigen Namen verdankt. Seit mehr als drei Jahrzehnten fahren wir ausschließlich mit modernen Linienbussen.

Am 1. August 1884 gegründet, gewährleisten wir seit vielen Generationen die öffentliche Mobilität in Hagen und Umgebung. In dieser Zeit haben wir den Fahrkomfort und die Umweltfreundlichkeit ständig verbessert. Heute bringen wir rund 38 Millionen Fahrgäste mit unseren modernen Linienbussen sicher an ihr Ziel.

In der Geschichte der Hagener Straßenbahn AG gab es immer wieder neue Herausforderungen. Insbesondere die letzten Jahre waren durch verschärfte Rahmenbedingungen und Kostensenkungsmaßnahmen geprägt. Wir werden aber auch künftig alles dafür tun, ein gutes Leistungsangebot vorzuhalten und die Erwartungen unserer Kunden an Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Umweltverträglichkeit sowie Kundennähe zu erfüllen.

Die Hagener Straßenbahn AG übernimmt damit Verantwortung für einen modernen öffentlichen Personennahverkehr in Hagen und Umgebung. Dies ist unser Leitmotiv und unser Beitrag für ein lebenswertes Hagen.

Wir wünschen Ihnen mit der vorliegenden Jubiläumsbroschüre viel Freude auf einer interessanten Entdeckungsreise durch die Geschichte der Hagener Straßenbahn AG – die auch immer ein Stück der Geschichte Hagens darstellt.

Ihre

Ellen Neuhaus  
Vorsitzende des Aufsichtsrats der  
Hagener Straßenbahn AG

Dipl.-Kfm. Christoph Köther  
Vorstand der Hagener Straßenbahn AG

# Geschichtlicher Kurzurückblick der Hagener Straßenbahn AG



01.08.1884

Gründung und Eintragung der Firma „Hagener Straßenbahngesellschaft“ mit einem Aktienkapital von 200.000 Mark sowie 180.000 Mark Obligationen. Alexander von Stülpnagel ist alleiniger Vorstand und Direktor.

13.11.1884

Inbetriebnahme der ersten Pferdebahn in Hagen vom Hauptbahnhof bis Oberhagen mit einer Länge von 2,05 km.



30.07.1889

Das Unternehmen muss Konkurs anmelden.

Dezember 1891

Die Kölner Firma Hammacher & Co. kauft den Betrieb und betreibt ihn weiter.

07.01.1895

Die Pferdebahn wird auf der Strecke von Markt nach Kückelhausen durch einen mit Akkumulatoren betriebenen Wagen ersetzt. Dies ist die erste Bahn dieser Art in Deutschland.

01.07.1896

Die Firma Siemens & Halske aus Berlin erwirbt die Aktivwerte des Unternehmens und gründet am 19. Mai 1897 zusammen mit der Akkumulatorenfabrik und einem Kapital von 1 Million Mark die heutige Hagener Straßenbahn AG.

01.07.1898

Der letzte von Pferden gezogene Wagen weicht den neuen Elektrofahrzeugen.

1898-1903

Umstellung der letzten Pferde- und Akkumulatorenbahnwagen auf alleinigen Oberleitungsbetrieb.

01.05.1903

Eröffnung der Kleinbahn von Haspe nach Voerde.

1912

Das neue Straßenbahndepot und Verwaltungsgebäude in Wehringhausen wird seiner Bestimmung übergeben.

25.08.1913

Die neu erstellte Schienenstrecke von Eppenhausen nach Emst wird in Betrieb genommen. Mit Ausbruch des 1. Weltkrieges im August 1914 stagniert das Unternehmen.



1921

Einstellung des Kleinbahn-Personenverkehrs unter Beibehaltung des Güterverkehrs.

06.05.1925

Einrichtung der ersten sieben Omnibuslinien, auf denen MAN-Autobusse eingesetzt werden.

1926

Die Hagener Straßenbahn AG erwirbt die Anteile des Preußischen Staates und des Provinzialverbandes und ist somit neben den Gemeinden Voerde und Breckerfeld Gesellschafter der Kleinbahn Haspe-Voerde-Breckerfeld GmbH geworden.

09.12.1927

Letzte Fahrt des festlich bekränzten Dampfpersonenzuges. Umstellung der Kleinbahn auf elektrischen Betrieb und Umbenennung der Kleinbahn in „Hagener Vorortbahn GmbH“.

1927

Errichtung eines zweiten Betriebs-Bahnhofes in Eckesey.

1931

Die Hagener Vorortbahn GmbH muss Antrag auf Liquidation stellen und wird nach ihrer Beendigung am 31. Dezember 1932 Bestandteil der Hagener Straßenbahn AG.

14.04.1945

Der öffentliche Verkehr in Hagen wird nach dem Einmarsch amerikanischer Besatzungstruppen völlig eingestellt.



**08.05.1945**

Die amerikanische Militärregierung erteilt die Genehmigung zur Wiederaufnahme des öffentlichen Verkehrs. Von 75 Straßenbahn-Triebwagen sind jedoch nur noch sieben betriebsbereit.

**03.08.1954**

Das Aktienkapital der Hagerer Straßenbahn AG wird von 2.040.000 DM auf 5.000.000 DM erhöht.

**Januar 1958**

Einsatz des ersten Anderthalb-Decker-Omnibusses.

**1958**

Die ersten Vierachser-Triebwagen werden beschafft.



**1959**

Beschaffung der ersten Sechssachser-Triebwagen.

**18.07.1962**

Die Hagerer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH wird gegründet. In dieser Gesellschaft werden als Organgesellschaft die Hagerer Straßenbahn AG und die mit demselben Tag neu gegründete Stadtwerke Hagen AG zusammengefasst. Das Aktienkapital der Hagerer Straßenbahn AG erhöht sich auf 12.000.000 DM.

**01.02.1965**

Erstmalige Einführung eines Einheitstarifes. Dadurch kann die Fahrgastabfertigung auf den Wagen wesentlich vereinfacht werden.



**28.03.1966**

Fertigstellung des Omnibusbetriebshofes in der Alexanderstraße.

**06.11.1966**

Inbetriebnahme der Straßenbahnwagenhalle in Oberhagen.

**30.06.1970**

Konzessionsverlängerung im Schienenbetrieb bis 1995.

**28.08.1972**

Eröffnung einer Fahrschule zur Umschulung von Straßenbahn- zu Busfahrern.

**01.01.1976**

Einführung des Zonentarifes mit zwei Preisstufen und Einteilung des Netzes in Waben.

**18.12.1979**

Die letzten Anderthalb-Decker-Busse werden ausgemustert.

**29.05.1976**

Die letzte Fahrt einer Straßenbahn in Hagen und Umstellung auf ausschließlichen Omnibusverkehr.

**01.01.1980**

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) tritt in Kraft. Der größte Zusammenschluss von Trägern des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland sorgt für einheitliche Tarife, koordinierte Streckennetze und aufeinander abgestimmte Fahrpläne.

**31.05.1981**

Inbetriebnahme des Omnibus-Bahnhofes in Hagen-Hohenlimburg.



**1990**

Einführung des „Ticket 2000“ und enormer Fahrgastzuwachs durch bessere Konditionen.

**1994**

Einsatz von neuen Niederflur-Gelenkbussen auf der Linie 522.

**1995**

Tag der offenen Tür auf den beiden Betriebshöfen Boelerheide und Oberhagen zum 111-jährigen Jubiläum der Hagerer Straßenbahn AG.

**1999**

Fertigstellung der Aus- und Umbaumaßnahmen am Betriebshof Boelerheide.

**2000**

Einführung elektronischer Fahrausweisdrucker in den Omnibussen.



**2001**

Umstellung der Omnibusse auf Biodiesel-Betrieb.

**2002**

Ablösung des Papier-Fahrausweises durch eine moderne Chipkarte.

**2005**

Weiterentwicklung und Fertigstellung von SCRT-Filterssystemen.

**2009**

125-jähriges Jubiläum der Hagerer Straßenbahn AG.



*„Wir übernehmen Verantwortung für einen modernen öffentlichen Personennahverkehr in Hagen und Umgebung.“*



*Blick auf die Volme Galerie, die am Friedrich-Ebert Platz in der Hagener Innenstadt gebaut wurde.*



*Verwaltungsgebäude Boelerheide der Hagener Straßenbahn AG.*

## Die Hagener Straßenbahn AG im ständigen Wandel

Am 1. August 1884 wurde der Grundstein für die Entwicklung der Mobilität und des Nahverkehrs in Hagen gelegt. Mit einem Aktienkapital von 200.000 Mark sowie 180.000 Mark Obligationen erfolgte die Gründung und Eintragung der „Hagener Straßenbahngesellschaft“. Zu diesem Zeitpunkt leitete Alexander von Stülpnagel noch als alleiniger Vorstand und Direktor die Geschicke des Unternehmens. In den folgenden Jahren des 19. Jahrhunderts ging das Unternehmen in andere Firmenhände, ehe die Hagener Stadtverordnetenversammlung am 6. Februar 1906 beschloss sämtliche Aktien der Gesellschaft zu kaufen. Die Hagener Straßenbahn AG wurde aber nicht unmittelbar städtischer Betrieb, sondern bis heute als Aktiengesellschaft geführt.

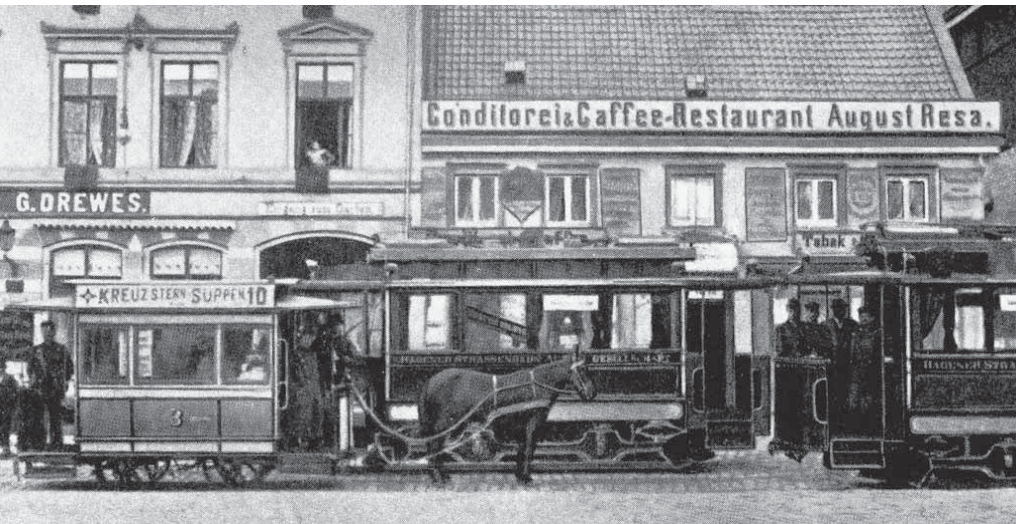
Im Stadtteil Wehringhausen entstand im Jahre 1912 ein neues Straßenbahndepot und Verwaltungsgebäude. Von dort aus fungierte 15 Jahre lang die Hagener Straßenbahn, ehe 1927 in Eckesey ein zweiter Betriebsbahnhof mit einem aufgestockten Wohnungshochhaus errichtet wurde. Durch den Einsatz von immer mehr Buslinien nach dem zweiten Weltkrieg wurde ein Omnibusbetriebshof notwendig. Dieser wurde am 28. März 1966 in der Alexanderstraße fertig gestellt. Am 6. November des gleichen Jahres erfolgte die Inbetriebnahme der Straßenbahnwagenhalle in Oberhagen. In Hagen-Hohenlimburg wurde am 31. Mai 1981 ein weiterer Omnibusbahnhof in Betrieb genommen.

Um Fahrzeugwartung und Fahrzeuginstandhaltung rationeller und kostengünstiger durchzuführen, wurden die beiden Betriebshofstandorte in Oberhagen und Boelerheide 1999 zusammengelegt. Nach dreijähriger Aus- und Umbauzeit wurde der Betriebshof in Boelerheide am 7. April 2000 offiziell eingeweiht. Damit schaffte die Hagener Straßenbahn AG mehr Effizienz und mehr Innovation an einem modernen und funktionalen Verkehrs-, Werkstatt- und Dienstleistungsstandort. Mit dem Betriebshof Boelerheide entstand zudem ein Maximum an kundennahem Service und ein Angebotsspektrum, das auch zukünftig für einen optimalen Betrieb in Hagen Sorge trägt.

# 1884 – 1900

## Die Anfänge von der Pferdebahn zum Akkuwagen

Böllerschüsse, Fahnen und festlich gekleidete Bürger prägten das Stadtbild von Hagen am frühen Morgen des 13. November 1884. An diesem Tag begann genau um 6.40 Uhr am damaligen „Bergisch-Märkischen Bahnhof“ (dem heutigen Hauptbahnhof) die Jungfernfahrt der ersten Pferdebahn. Laut bimmelnd bewegte sich die „Peerzbahn“ auf freier Strecke im Trab und in Kurven im Schritttempo durch das damals 29.000 Einwohner zählende Hagen.



Eine Pferdebahn begegnet in der damaligen Körnerstraße einem Akkuwaggon (1896).

Zunächst kamen zwei Linien zum Einsatz. Die Linie 1 fuhr durch den weiten Schwenkbogen, die Elberfelder Straße, und machte an der Gartenstraße kehrt. Dagegen war für die Linie 2 am Oberhagener Bahnhof Endstation. Haltestellen kannte in der damaligen Zeit noch niemand. Das Personal hielt auf Wunsch vor der Haus- oder Kneipentür an. Bei diesem Service wurden dem jungen Unternehmen auch Pannen oder Verspätungen nicht übel genommen.

Am ersten Tag der Streckeneröffnung nutzten genau 1.152 Personen das neue Verkehrsmittel – und zwar zum Nulltarif. Nach vier Tagen waren es bereits knapp 4.000 Fahrgäste. Insgesamt 24 Rösser und sieben Pferdebahnwagen standen zu Beginn zur Verfügung. Diese wurden fünf Tage vor der Jungfernfahrt durch den Polizeiinspektor, den Stadtbaumeister, die Bausachverständigen sowie Oberbürgermeister Prentzel und Pferdebahn-Direktor von Stülpnagel begutachtet. Bereits im Februar 1885 wurde die Strecke der Pferdebahn von Oberhagen bis Eilpe um 1,28 km verlängert.

Der festliche Glanz des Premierentages war jedoch schnell vergangen. Rund ein Jahr nach Inbetriebnahme stand die Pferdebahn vor technischen Engpässen und finanziellen Schwierigkeiten. Das junge Unternehmen arbeitete mit Verlusten. Zudem magerten neben den Erträgen auch die Pferde ab und Direktor von Stülpnagel musste sich großer Kritik erwehren. Zwei Jahre lang musste der Betrieb zu Lasten der Konkursmasse fortgesetzt werden, denn eine Stilllegung hielt die Stadt angesichts gestiegener Verkehrsbedürfnisse nicht für vertretbar.

Im Dezember 1891 folgte der Verkauf der Straßenbahngesellschaft an den Kaufmann Eduard Hammacher, Inhaber eines Kölner Effektenkommissions-Geschäftes. Mit dem neuen Eigentümer lebte der Verkehr wieder auf. An der Wehringhauser Straße begann der Bau einer Eisenbahnunterführung, an der Schwenke entstand eine niveaugleiche Kreuzung mit der Eisenbahn und am 14. Mai 1894 konnte endlich die Pferdebahnlinie 3 zwischen Markt und Kückelhausen den Betrieb aufnehmen. Acht Jahre hatten die Wehringhauser Bürger auf die Verbindung zur Innenstadt warten müssen.



Einer der ersten Akkumulatoren der Hagener Straßenbahn im Jahre 1894.

Die Akkumulatoren Fabrik (AFA) wird in Wehringhauser gegründet (jetzt VARTA Batterie AG). Es folgt der Aufstieg zu einem der größten Batterieherstellern der Welt.

Verwaltungsrechtlich schied Hagen aus dem Kreis Hagen aus und wurde eine kreisfreie Stadt.

Einweihung der katholischen Marienkirche.

Grundsteinlegung des Rathauses an der Körnerstraße.

Hagen hat mehr als 50.000 Einwohner.



Die Innenansicht eines Straßenbahn-Triebwagens um 1921.

Insgesamt standen elf geschlossene und zwei Sommerwagen zu dieser Zeit zur Verfügung. Jede Viertelstunde fuhr die „Peerzbahn“ nach Kückelhausen, sogar im 7½-Minuten-Takt ging es nach Eilpe. Jedoch boten die Wagen noch keinen Komfort. Dabei sorgten beheizte Straßenbahnwagen bereits für Furore. Es dauerte aber nicht lange, bis die Pferdebahnwagen in Hagen Konkurrenz bekamen. Die von Adolph Müller gegründete Akkumulatorenfabrik machte 1894 das Angebot auf eigene Kosten fünf Triebwagen mit Elektromotor und Kupferzink-Akkumulator anzuschaffen. Für die Benutzung der Bahnanlagen war die Akkumulatorenfabrik bereit, drei Jahre lang eine Entschädigung von 50.000 Mark zu zahlen. Am 7. Januar 1895 verkehrte schließlich die erste Akkumulatorenbahn in Deutschland zwischen Markt und Kückelhausen.

Im Jahre 1896 verschoben sich die Besitzverhältnisse. Die Berliner Firma Siemens & Halske erwarb die Aktivwerte des Unternehmens und gründete am 19. Mai 1897 in Verbindung mit der Akkumulatorenfabrik die Hagener Straßenbahn AG mit einem Kapital von 1 Millionen Mark neu. Da die Triebwagen bei Absinken der elektrischen Spannung der Akkumulatoren während der Fahrt zu einem Verkehrshindernis werden konnten, kam die Stromzufuhr per Oberleitung ins Gespräch. Zunächst einmal mussten die Hagener aber am 20. Oktober 1898 nach 14 Jahren Abschied von ihrer Pferdebahn nehmen.



Demonstration eines Akku-Zuges vor der 4 %-Steigung an der Eisenbahnbrücke Eckesey.



# 1901 – 1924

## Der Beginn des Oberleitungsbetriebs



*Eine Straßenbahn in der Iserlohnner Straße im Juli 1911.*

Nach der Jahrhundertwende bangten die Stadtväter angesichts neuer Masten und Fahrdrähte für den Oberleitungsbetrieb um das äußere Bild ihrer Stadt. Somit einigte man sich bei den Planungen für den Streckenausbau zunächst auf einen gemischten Betrieb aus Akku und Oberleitung. 1902 gaben die Kommunalpolitiker aber ihren Widerstand gegen die Oberleitung auf. Der Betrieb der Straßenbahn mit Akkumulatoren als Stromquelle hatte sich nicht bewährt und wurde am 23. Oktober 1901 aufgegeben. Die Akkumulatorenfabrik zog aus dieser Entwicklung ihre Konsequenzen und verkaufte ihre Straßenbahnaktien an die Stadt.

Mit der Oberleitung begann auch eine neue erfolgreiche Ära für die Hagerer Straßenbahn. Es setzte ein rasanter Ausbau des Straßennetzes ein. Durch die Einrichtung der Strecke vom Markt bis zum Remberg (Eppenhauser Straße) konnte die Anbindung an die von Hohenlimburg kommende „Westfälische Kleinbahn“ erfolgen. Am 26. November 1902 wurde auch die Gemeinde Boele durch Übernahme

der Strecke von Markt bis Kabel angebunden. Am 30. Juni 1903 gehörten insgesamt 36 Trieb- und neun Beiwagen zum Bestand der Hagerer Straßenbahn AG. Die Länge des gesamten Streckennetzes betrug 28,23 Kilometer.

Durch die Ausweitung des Liniennetzes wurde eine Erhöhung des Aktienkapitals notwendig. Dieses wurde auf knapp 2,1 Millionen Mark erhöht. Alle Aktien wurden zum Kurs von 105 Prozent von der Stadt aufgekauft. Die Hagerer Straßenbahn AG wurde kein städtischer Betrieb, sondern als Aktiengesellschaft weitergeführt. Der Personenverkehr erlebte mit der Oberleitungsbahn einen wahren Aufschwung. Weitere Gemeinden wie beispielsweise Hohenlimburg und Vorhalle (1912) und Emst (1913) wurden erschlossen. Im Jahre 1914 wurden rund 12 Millionen Fahrgäste registriert.



*Ein Teil des Streckennetzes am Hauptbahnhof auf der Kölner Straße um 1907.*



*Blick auf die Hagerer Marktbrücke im Jahr 1912.*

1. April – Eingemeindung der Orte: Delstern, Eckesey und Eppenhausen.

Eröffnung des Folkwangmuseums (heißt jetzt Karl-Ernst-Osthaus-Museum). Das Folkwangmuseum ist zu jenem Zeitpunkt das weltweit erste Museum für zeitgenössische Kunst.

10. August – Gründung des Deutschen Museums für Kunst in Handel und Gewerbe.

Gründung des deutschen Zwiebackherstellers Brandt in Hagen.

6. Oktober – Einweihung des Stadttheaters.

Die Stadt Hagen und einige Firmen geben Inflationsgelder heraus.

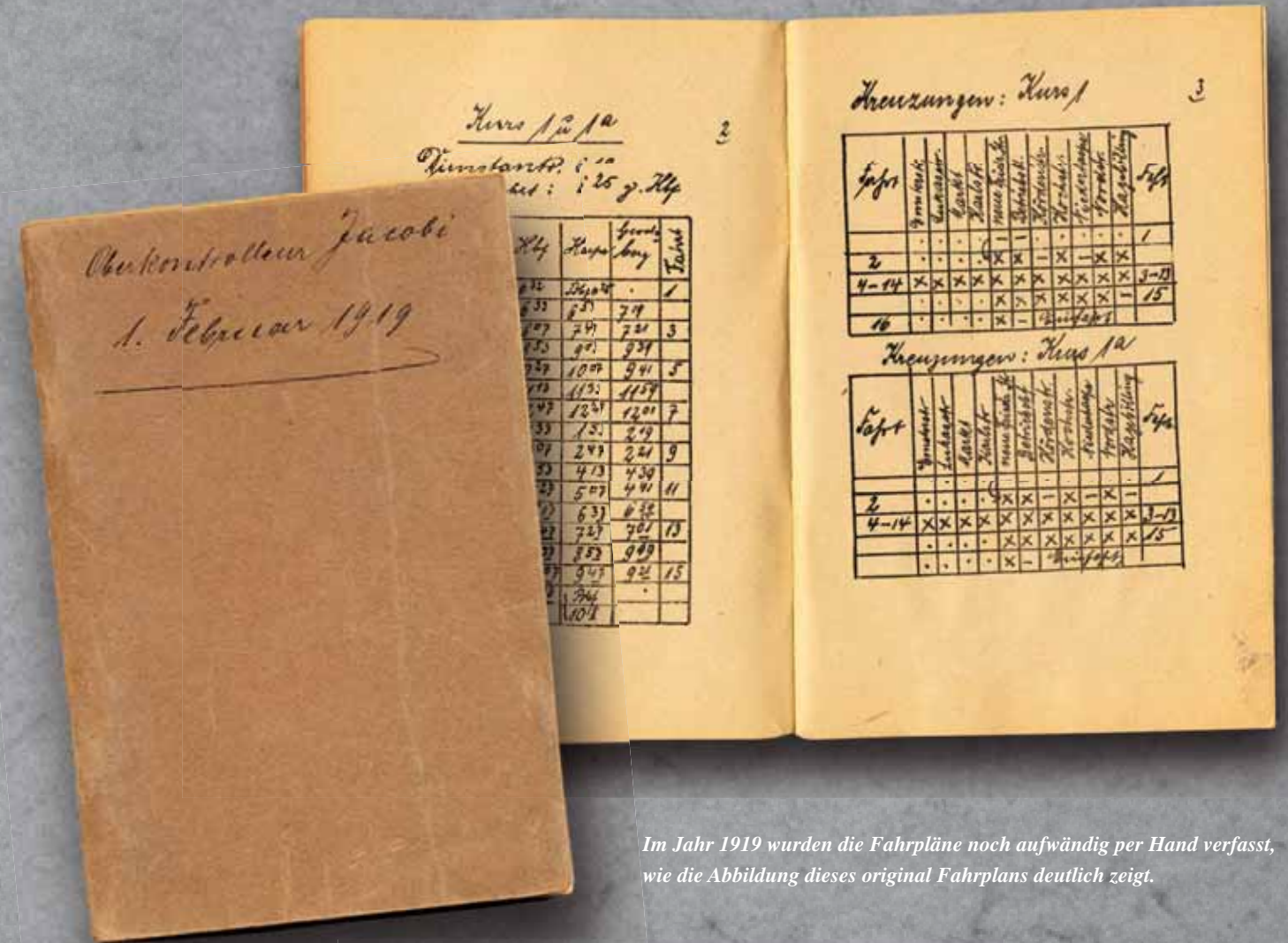
Die positive Entwicklung der Hagerer Straßenbahn AG wurde durch den Ausbruch des ersten Weltkrieges gestoppt. Weitere Ausbaupläne konnten nicht mehr umgesetzt werden, neu bestellte Fahrzeuge kamen nicht zum Einsatz. Zunächst konnte man jedoch die Verkehrsfrequenz halten. Im zweiten Kriegsjahr sank die Zahl der beförderten Personen auf 9,9 Millionen.



Blick auf die Althager Brücke (1911).

Im Herbst 1917 kam es zu ersten Verkehrseinschränkungen bedingt durch Mangel an Personal und Fahrgästen. Im Jahr 1918 stiegen die Fahrgastzahlen wieder auf 18,1 Millionen. Zu dieser Zeit setzte die Straßenbahn die ersten Schaffnerinnen ein, da viele Männer im Krieg gefallen waren. Gegen Kriegsende beförderte die Straßenbahn Gemüse aus städtischem Anbau direkt zum Umschlagplatz und ab dem Jahre 1919 transportierte sie für ca. drei Jahre Baumaterialien vom Bahnhof in Kückelhausen nach Bissingheim. Für den Gütertransport wurden spezielle Gütertrieb- und Güterwagen angeschafft.

Das Netz der Hagerer Straßenbahn verdichtete sich in den zwanziger Jahren weiter. Der kurz vor Ausbruch des ersten Weltkrieges begonnene Streckenausbau nach Wetter und Wengern konnte erst 1920 fertig gestellt werden und wurde nach über zwei Jahren im Dezember 1922 wieder stillgelegt. Im selben Jahr wurde eine Linie bis zur Franklinstraße in Wehringhausen eingerichtet. Die Linie von Eilpe bis zur Selbecke wurde im Juni 1924 verlängert und im Oktober des Jahres wurde Ambrock an das Liniennetz angeschlossen. Im Februar 1927 entstand die Buschey-Linie und im Mai wurde das Liniennetz von Haspe bis zum Schützenhof erweitert.



Im Jahr 1919 wurden die Fahrpläne noch aufwändig per Hand verfasst, wie die Abbildung dieses original Fahrplans deutlich zeigt.



Eine Schüler-Quartals-Karte für die Linie Haspe-Gevelsberg-Nirgena (10 Mark für 1/4 jährige Fahrten) aus dem Jahr 1903.

# 1925 – 1945

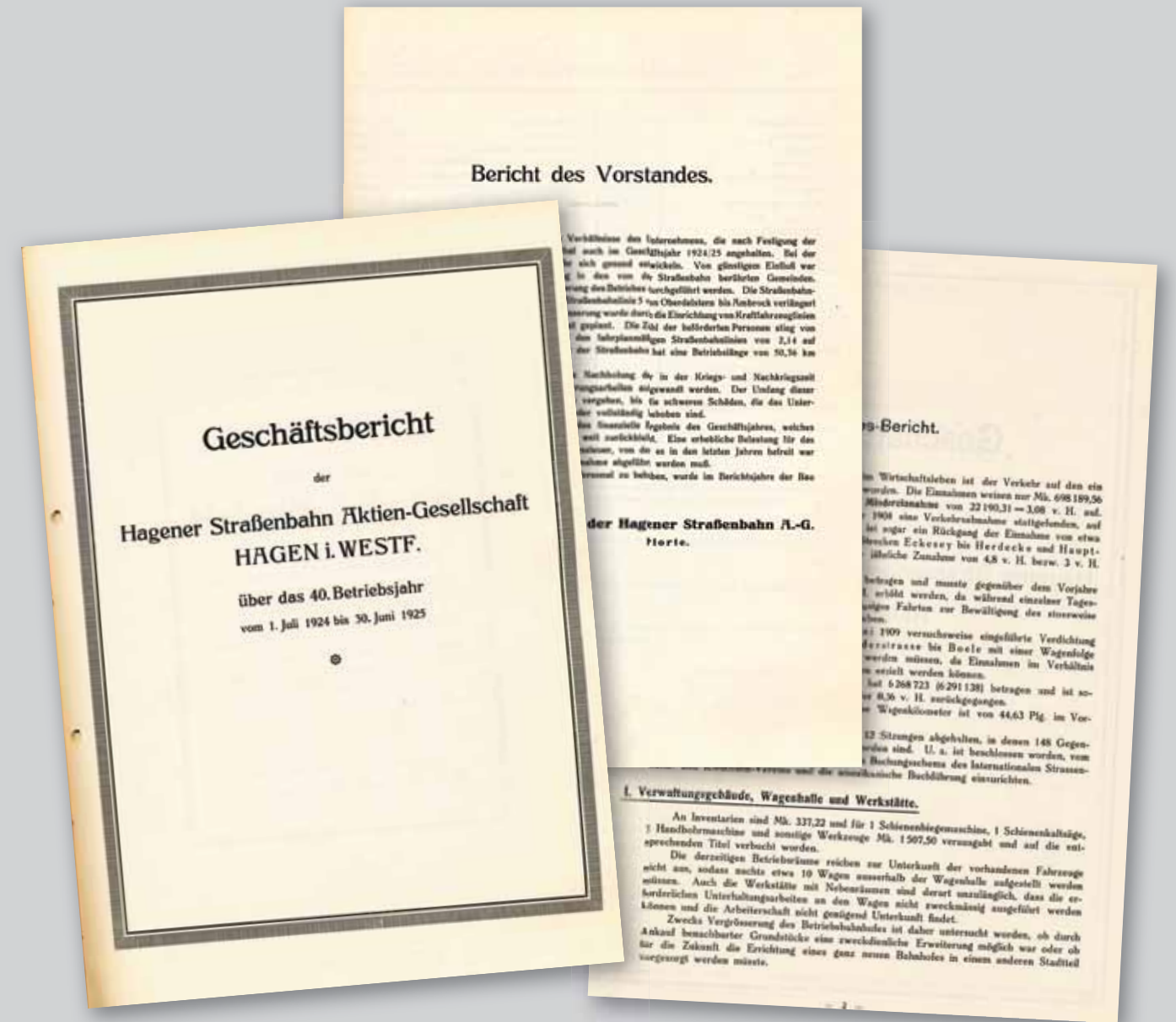
## Der Start der ersten Omnibusse und die Kriegsjahre

Im Jahre 1925 war die „Elektrische“ nicht mehr das alleinige Beförderungsmittel der Hagerer Straßenbahn AG. Am 6. Mai 1925 war auf fünf Linien die Premiere für den Omnibus. Zunächst waren Dortmund, Rummenohl und Hohensyburg die ersten Endstationen für das neue Beförderungsmittel. Der neue Beförderungszweig durch den Omnibus wurde notwendig, weil die hohen Erschließungskosten für den schieneengebundenen Verkehr für bestimmte Wohngebiete nicht lohnten. Besonders die Höhenlagen erreichte man besser mit dem Bus.

Das Busnetz verdichtete sich sehr schnell, so dass 1929 bereits neun Linien verkehrten. Die neuen Buslinien fuhren von Hagen nach Dortmund, Rummenohl, Hohensyburg und über Volmarstein und Wetter nach Witten. Des Weiteren gab es innerstädtische Linien zwischen Feldstraße (heute Eugen-Richter-Straße) und Höing, zwischen Haupt-



Abbildung des Hagerer Hauptbahnhofes im Juni 1937.



Ein Geschäftsbericht der Hagerer Straßenbahn AG über das 40. Betriebsjahr von Juli 1924 bis Juni 1925.

13. Februar – Die Einwohnerzahl überschritt erstmalig die 100.000-Grenze. Hagen wird zur Großstadt.

Eingemeindung der Orte: Haspe, Boele, Fley, Halden, Herbeck, Holthausen und Vorhalle.

9. August – Einweihung des städtischen Christian-Rohlf-Museums (Ursprung des heutigen Karl-Ernst-Osthaus-Museums).

Abschaffung von allen demokratischen Einrichtungen der Stadt Hagen aufgrund der regierenden NSDAP und dem damit verbundenen „Führerprinzip“.

27. November – Gründung des ersten provisorischen Stadtparlamentes nach dem 2. Weltkrieg.

Am Ende des zweiten Weltkrieges ist die Hagerer Innenstadt fast vollständig zerstört.

Hagen steht unter Britischer Militärverwaltung.



Deutlich zu sehen sind hier die Oberleitungen an der Haltestelle des Hauptbahnhofs (1935).

bahnhof und Landgericht, vom Stadttheater nach Emst, zwischen Bolerheide und Loxbaum und einer Linie zum Hengsteysee. Der Busbestand wurde in diesen Jahren von fünf auf dreizehn erhöht. Die Fahrgastzahlen stiegen stetig und erreichten im Jahre 1930 mit ca. einer Million einen Höchststand, der aber im Jahre 1933 auf 400.000 beförderte Personen sank.

Ende der zwanziger Jahre geriet die Straßenbahn in eine Krise, die 1930 zur vollständigen Illiquidität führte. Ursachen hierfür waren die hohen Investitionen, die die Straßenbahn beispielsweise für den Neubau des zweiten Betriebshofes in Eckesey ausgab, die Übernahme und Modernisierung der Breckerfelder Vorortbahn und die allgemeine Weltwirtschaftskrise. Ein von der SPD-Fraktion des Hagerer Stadtparlaments geforderter Untersuchungsausschuss musste die Ursachen der Krise bei der Hagerer Straßenbahn untersuchen und das Unternehmen wieder sanieren. Der damalige Bürgermeister Dr. Weisser übernahm diese Aufgabe. Als Folge der Untersuchung leitete man gegen den Generaldirektor der Straßenbahn ein Disziplinarverfahren ein. Er wurde später inhaftiert, weil er für die überhöhten Investitionen des Unternehmens verantwortlich war.

Die Sanierungsmaßnahmen sahen eine Reduzierung der Personalaufwendungen vor. Diese erreichte man durch die Kürzung von Spitzengehältern, Pensionierungen und Entlassungen. Um beim Personalabbau Härte zu vermeiden, führte man ein System ein, bei dem im Wechsel jeweils nur die halbe Belegschaft arbeitete. Des Weiteren wurde ein Treuhandvertrag mit einem holländischen Unternehmen abgeschlossen, wobei der Fahrzeugpark als Pfand diente.

Durch die schweren Bombenangriffe auf Hagen wurden das Stromnetz und der Fahrzeugpark der Straßenbahn empfindlich getroffen. Obwohl bei dem letzten Großangriff im Dezember 1944 der gesamte Stadtkern zerstört wurde, bediente die Straßenbahn immer noch die intakten Teilstrecken. Nach dem Einmarsch der Besatzungstruppen im April 1945 wurde die Personenbeförderung jedoch eingestellt.



Blick auf den Hauptbahnhof im Jahr 1941.



Monatskarte, gültig für das „Große Hagerer Netz“, aus dem Jahr 1932.



Fahrscheinbündel à 20 Stück für 1 Mark (rot) und 40 Stück für 2 Mark (gelb) Ende der zwanziger Jahre.

# 1946 – 1976

## Vom Beginn des modernen Nahverkehrs bis zum Abschied der Straßenbahn

Am 8. Mai 1945 erteilte die Militärregierung die Genehmigung zur Weiterführung des Straßenbahnbetriebes. Von den noch vorhandenen 75 Triebwagen, 38 Anhängern und neun Omnibussen waren noch sieben Triebwagen, fünf Anhänger und ein Bus einsatzfähig. In den folgenden Jahren wurden trotz Mangel an Werkstoffen viele Fahrzeuge wiederhergestellt. Ende 1949 konnten 56 Triebwagen, 36 Anhänger und zehn Busse wieder eingesetzt werden. Ein großes Problem für die Wiederaufnahme des Straßenbahnbetriebes war das, vor allem im Innenstadtbereich und in der Nähe großer Industrieanlagen, zerstörte Schienennetz. Ende 1947 war das Netz wieder auf dem Stand der Vorkriegsjahre. Im Jahr 1948 nutzten bereits wieder 44,1 Millionen Fahrgäste die öffentlichen Verkehrsmittel. Obwohl auch die Einnahmen recht hoch waren, konnte man trotzdem mit dem Geld nichts mehr anfangen. Erst nach der Währungsreform im Juni 1948 konnten die Einnahmen wieder sinnvoll angelegt werden. Für die neue D-Mark wurden neue Fahrzeuge und Ersatzteile gekauft.



Die letzte Fahrt der Hagener Straßenbahn (hier unterhalb Boele, Denkmalstraße) am 29. Mai 1976.



Sonderfahrt eines Busses im Jahr 1959.

In den 50er und 60er Jahren begann ein zweigleisiger Streckenausbau, um einen zügigeren Verkehr und eine dichtere Taktfolge zu erreichen. 1958 erschien in Hagen eine neue Fahrzeuggeneration. Es wurden sieben neue Vierachser-Großraumtriebwagen angeschafft. Bis dato wurden nur Zweiachser-Triebwagen gekauft. Im darauf folgenden Jahr wurden noch zwei sechssächsige Großraumgelenktriebwagen gekauft, die den Fahrgästen mehr Komfort boten und einen Durchgang durch das gesamte Fahrzeug ermöglichten. 176 Personen fanden in diesen Wagen Platz. Das Rauchen im Fahrzeug wurde verboten.

Trotz Modernisierung des Schienennetzes wurde auch der Ausbau der Omnibuslinien durch Modernisierung und Neuanschaffung forciert. 1953 übernahmen Omnibusse den Verkehr auf der traditionellen Straßenbahnlinie zwischen Hauptbahnhof und Gevelsberg. In den folgenden Jahren wurden weitere Stadtgebiete durch Buslinien an die Innenstadt angeschlossen. Dies waren Ischeländ (1955), Kuhlerkamp und Hengstey (1957). Im Januar 1958 erschien in Hagen auch eine neue Busgeneration. Es wurden 1 ½ Deckbusse eingesetzt. Der Fahrzeugbestand umfasste Ende 1958 insgesamt 86 Triebwagen, 47 Beiwagen und 38 Omnibusse. Es existierten sieben Straßenbahn- und 14 Buslinien.



Fahrkartenautomat aus dem Jahr 1970.

Erste freie Kommunalwahl nach dem Krieg.

Erste Publikation der „Westfälischen Rundschau“ und der „Westfalenpost“.

Eröffnung des Westfälischen Freilichtmuseums Technischer Kulturdenkmale.

26. November – Einweihung des neuen Rathauses.

Fertigstellung des weltweit ersten begehbaren Planetariums in Hagen.

Gründung der einzigen staatlichen FernUniversität in Hagen.

1. Januar – Die Einwohnerzahl erreicht mit 231.840 Einwohnern ihren historischen Höchststand.

Eingemeindung der Orte: Hohenlimburg, Berchum, Garenfeld, Dahl, Priorei und Rummenohl.

Mitte der 60er Jahre setzte in Deutschland eine Konjunkturlaute ein, zahlreiche Menschen wurden arbeitslos. Auch die Hagener Straßenbahn war aufgrund der ständig steigenden Defizite zu Rationalisierungsmaßnahmen gezwungen. Zum 1. Februar 1965 wurde ein Einheitstarif eingeführt. Dadurch konnten Schaffner und Schaffnerinnen eingespart werden. Durch die Umstellung auf den Einmannbetrieb wurden zwischen 1966 und 1970 ca. 170 Arbeitsplätze in diesem Bereich eingespart.

Im Jahr 1971 traf die Hagener Straßenbahn AG aufgrund eines Verkehrsgutachtens die Entscheidung zur Einstellung des Straßenbahnbetriebes. Diese Entwicklung war auf die hügelige Topographie Hagens und auf die geringeren Erschließungskosten durch Busse zurückzuführen. Die Umstellung des Straßenbahnverkehrs auf Busverkehr wurde stufenweise durchgeführt. Zum 25. Mai 1974 wurden zunächst die Linien von Eilpe/Markt bis zum Loxbaum, von Markt bis nach Kabel und von Oberdelstern nach Vorhalle umgestellt. Im nächsten Jahr waren die Straßenbahnlinien von Haspe zur Haßleyer Straße und nach Bissingheim betroffen. Die letzten Linien wurden am 29. Mai 1976 eingestellt. Es handelte sich um die Linien vom Markt bis zum Loxbaum und bis Kabel. Am 29. Mai 1976 konnte auch die Bevölkerung von der Straßenbahn Abschied nehmen. Viele Menschen nutzten das Angebot zwischen 14 und 18 Uhr noch einmal kostenlos mit der Straßenbahn zu fahren.

**HAGENER STRASSENBAHN AG**  
Teilstreckenbild des Straßenbahn- und Kom-Liniennetzes

**HAGENER STRASSENBAHN AG**  
Teilstreckenbild des Straßenbahn- und Kom-Liniennetzes

**HAGENER STRASSENBAHN AG**  
Teilstreckenbild des Straßenbahn- und Kom-Liniennetzes

**Tarif vom 1. Dezember**

Arbeits- und Nichtarbeitszeiten	Einzel-Fahrtkarte	Wochenkarte
1	30,-	2,70
2	32,-	2,90
3	43,-	3,80
4	53,-	4,83
5	70,-	6,30
6	90,-	8,10
7	100,-	9,00

**Tarif vom 1. Februar 1965**

Arbeits- und Nichtarbeitszeiten	Einzel-Fahrtkarte	Wochenkarte
1	40,-	3,60
2	45,-	4,05
3	60,-	5,40

**Tarif vom 1. April 1962**

Arbeits- und Nichtarbeitszeiten	Einzel-Fahrtkarte	Wochenkarte
1	35,-	3,15
2	40,-	3,60
3	50,-	4,50
4	60,-	5,40
5	80,-	7,20
6	100,-	9,00

**Dienstfahrausweis**  
19.05.62  
HAGENER STRASSENBAHN AG  
Ing. Lürken

Tarifabellen mit Teilstreckenabbildungen aus den Jahren 1959, 1962 und 1965. Und ein Dienstfahrausweis der Hagener Straßenbahn von Ing. Lürken aus dem Jahre 1962.



Das Angebot der Hagener Straßenbahn wurde von vielen Hagenern in Anspruch genommen, wie dieses Bild von der Haltestelle bei der Firma Brandt an der Nordstraße (1956) zeigt.



Die neue Haltestelle am Hauptbahnhof Anfang der sechziger Jahre (links). Ein Anderthalbdecker-Bus aus dem Jahr 1967 unterwegs in Haspe (mitte). Ein Straßenbahnwagen in der Elberfelder Straße im Mai 1974 (rechts).

# 1977 – 1984



Die Bus-Haltestelle am Hagener Hauptbahnhof im Jahre 1979.

## Der alleinige Omnibusbetrieb bis zum 100-jährigen Jubiläum

Drei Trieb- und ein Beiwagen der Hagener Straßenbahn sind heute im Bergischen Straßenbahnmuseum in Wuppertal ausgestellt. Das letzte Hagener Fahrzeug ging im Oktober 1977 ins Deutsche Straßenbahnmuseum. Nach der Umstellung von der Straßenbahn auf den Bus entschied man sich beide Betriebshöfe zu erhalten und umzubauen. Der Umbau des Betriebshofes in Oberhagen wurde im November 1977 fertig gestellt und in Boelerheide waren die Arbeiten zwei Jahre später abgeschlossen. Des Weiteren wurde am Hauptbahnhof, als wichtiger Knotenpunkt, die Betriebsleitstelle eingerichtet. Außerdem mussten verschiedene Verknüpfungspunkte und Straßen umgebaut werden. Es entstanden Wendeschleifen an den Endstellen, Busbuchten, Schienenwege wurden zu Busspuren umgeändert und es begann der Schienenrückbau.

Durch die Ausdehnung des Hagener Stadtgebietes um Hohenlimburg und das Volmetal kamen mit der Märkischen Verkehrsgesellschaft (MVG) und dem privaten Hohenlimburger Busunternehmen Hausemann & Mager zwei neue Träger des öffentlichen Personennahverkehrs nach Hagen. Durch Verträge mit der MVG wurde das Fahrplanangebot beider Unternehmen in Hohenlimburg aufeinander abgestimmt und die Tarife wurden in diesem Gebiet vereinheitlicht. Im Herbst 1979 wurde mit dem Unternehmen Hausemann & Mager ein Betriebsführungsvertrag abgeschlossen, der noch heute Bestand hat. Der Vertrag beinhaltet, dass die Firma Hausemann & Mager als Konzessionsinhaber mit eigenen Fahrzeugen und eigenem Personal die Linien nach Wesselbach, Obernahrer und Wiblingwerde fährt. Ziel dieses Vertrages ist es, dem Unternehmer unter Sicherung seiner wirtschaftlichen Existenz, die Teilnahme am Verbundverkehr zu ermöglichen.



Eine Ferienaktionskarte konnten Schüler und Studenten 1978 für 10 DM erwerben.

1977

1978 30. November – Eröffnung des ersten Bauabschnitts der Fußgängerzone.

1979

1980 750-jähriges Stadtjubiläum in Hohenlimburg.

1981 Bau der neuen Stadthalle.

1982 Das Kirchberg-Freibad in Hagen-Hohenlimburg wird eröffnet.

1983 Nach dem Tod von Dipl.-Kaufmann Jürgen Bleck übernimmt seine Witwe Ute Bleck die Anteile als Kommanditistin am weltweiten Stahlhändler Andernach & Bleck.

1984



Anlieferung des hundertsten MAN-Busses auf dem Betriebshof Boelerheide.

Am 1. Januar 1980 wurde der bereits am 30. Oktober 1978 gegründete Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) wirksam. Der VRR setzt sich aus 18 Städten und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen sowie 20 öffentlichen und vier privaten Verkehrsunternehmen zusammen. Sein Gebiet erstreckt sich von Niederkrüchten an der niederländischen Grenze im Westen bis Hagen und Dortmund im Osten sowie von Haltern und Dorsten im Norden bis Rommerskirchen im Süden. Ziel des VRR ist eine Zusammenarbeit von Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmen im Hinblick auf zusammenhängende Verkehrsnetze mit abgestimmten Fahrplänen und einheitlichen, übersichtlichen Tarifen. Es wurde festgelegt, dass der VRR eine Tochtergesellschaft der weiterhin selbständigen Verkehrsunternehmen ist. Die Bundesbahn wurde direkt beteiligt, die Bundespost keine Gesellschafterin. Sie brachte ihre Busdienste über einen Kooperationsvertrag ein. Für den Fahrgast wirkten die Aufteilung des VRR-Gebietes in Waben und die fünf neuen Preisstufen zunächst verwirrend. Durch eine intensive Informationskampagne wurden die Schwierigkeiten aber relativ schnell überwunden und die Vorteile des neuen Systems wurden offenkundig. Im August 1984 feierte die Hagener Straßenbahn AG ihr 100-jähriges Bestehen.



Die Haltestelle am Rathaus in den Jahren 1976 (rechts) und 1983 (links).



Bereits 1978 fuhren Busse über die Autobahn. Hier eine Linie, die aus Hohenlimburg kommend in Richtung Hagen unterwegs ist.



# 1985 – 1999

## Hagen und der Nahverkehr im Wandel der Zeit



Ein City-Express an der Rathaus-Haltestelle im Sommer 1990.

Die seit 1982 anhaltende Abwärtsbewegung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr konnte 1985 gestoppt werden. Im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR), dem auch die Hagerer Straßenbahn AG angehört, nahm das Beförderungsaufkommen im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 % zu. Vom 17. bis 20. Januar 1985 wurde das Ruhrgebiet von Smog betroffen. Da das Verkehrsgebiet der Hagerer Straßenbahn aber nicht im Gefährdungsbereich lag, waren nennenswerte Auswirkungen des Smogalarms auf den Nahverkehr in Hagen nicht festzustellen.

Im Jahr 1986 wurde der Fahrzeugpark erneuert. Neben fünf Standard-Gelenkbussen wurden 47 neue Standard-Linienbusse des Typs SL II angeschafft. Bei diesem neuen Fahrzeugtyp handelte es sich um ein Konzept, das bundesweit im Einvernehmen zwischen Busherstellern und den VÖV-Betrieben erstellt wurde. Dies war eine Weiterentwicklung des damals seit 15 Jahren bewährten Standard-Linienbusses SL I und verwirklichte eine Reihe von Verbesserungen für die Fahrgäste. Mitte bis Ende der Achtziger Jahre wurden in Zusammenarbeit mit der Nordwestdeutschen Gesellschaft für Außenwerbung (NWGA) zahlreiche neue Fahrgastunterstände errichtet. Ende des Jahres 1988 waren es bereits über 150 beleuchtete Fahrgastunterstände.



Tickets in verschiedenen Ausführungen aus den Jahren 1998 und ein Geschäftsbericht der Hagerer Straßenbahn AG aus dem Jahr 1990.

Unterzeichnung einer Städtepartnerschaft zu Smolensk (Russland). Weitere Städtepartnerschaften der Stadt Hagen bestehen mit den Orten Liévin, Montluçon (beide Frankreich), Kouvola (Finnland), Berlin-Zehlendorf, Bruck an der Mur (Österreich) und Modi'in (Israel).

Große Umbaumaßnahmen am Allgemeinen Krankenhaus Hagen (AKH).

Die erste Basketball-Mannschaft von Brandt Hagen wird Deutscher Pokalsieger und Deutscher Vize-Meister.

Eröffnung der Villa Post in Wehringhausen als komplett restauriertes Haupthaus der Volkshochschule.



Die Linie 544 vor der Spielbank Hohensyburg (1987).



Dieses Bild zeigt einen Bus der Linie 503 an der Haltestelle Bahnhof Westerbauer im Jahr 1988.

Einen regelrechten Ansturm auf die Dienstleistungen der Hagerer Straßenbahn AG gab es Anfang der neunziger Jahre. Im Jahr 1991 nutzten 16,2 % mehr Fahrgäste die eingesetzten Busse als im Vorjahr. Dies war die größte Steigerung in der Geschichte des Unternehmens. Anteil an dieser hervorragenden Resonanz hatte auch ein erweitertes Angebot. Denn zum Fahrplanwechsel wurden sechs Nacht-Express-Linien eingeführt, die samstags, sonntags und an Feiertagen jeweils um 1.00 und 2.00 Uhr vom Rathaus abfahren. Aufgrund der großen Resonanz kamen ein Jahr später zwei weitere Linien dazu.

Ein besonderes Jubiläum konnte die Hagerer Straßenbahn am 24. September 1995 feiern. Mit einem Tag der offenen Tür in den beiden Betriebshöfen Boelerheide und Oberhagen wurde das 111-jährige Jubiläum gefeiert. Dies fand bei der Bevölkerung in Hagen und Umgebung einen sehr guten Anklang, so dass insgesamt rund 15.000 Menschen bei beiden Veranstaltungen gezählt wurden. Im Jahr 1999 wurden die beiden Betriebshofstandorte zusammengelegt. Nach annähernd dreijähriger Bauzeit wurde der Betriebshof Boelerheide zum Jahresende so weit fertig gestellt, dass die wesentlichen Betriebsbereiche noch im Berichtsjahr umziehen konnten. Durch diese Zusammenlegung wurde es möglich, die Fahrzeugwartung und Fahrzeuginstandhaltung deutlich rationeller und kostengünstiger durchzuführen.



Blick auf die Ecke Graf-von-Galen-Ring/Körnerstraße im September 1986.

# 2000 – Heute

## Von der Jahrtausendwende bis zum 125-jährigen Jubiläum

Mit Beginn des neuen Jahrtausends begann ein neues Zeitalter auch bei der Hagenener Straßenbahn AG. Sämtliche eigene Omnibusse und die der im Auftrag fahrenden privaten Verkehrsunternehmen wurden mit elektronischen Fahrausweisdruckern ausgerüstet. Gleichzeitig wurde der Blockverkauf eingestellt. Die Kunden erhielten somit be- und entwertete Fahrausweise, wodurch die Entwertungsproblematik weitestgehend beseitigt wurde. Für das Betriebspersonal beschleunigten sich die Verkaufsvorgänge und die Abrechnung wurde deutlich vereinfacht. Die drei betriebseigenen Vertriebsstellen in der Hohenzollernstraße, am Hauptbahnhof und in Haspe wurden mit stationären elektronischen Fahrausweisdruckern ausgestattet.

Deutliche Veränderungen gab es auch am Betriebshof Boelerheide und am Hagenener Hauptbahnhof. In Anwesenheit von zahlreichen Vertretern aus Politik und Verwaltung wurde der umgebaute Betriebshof Boelerheide am 7. April 2000 mit einem Festakt offiziell eingeweiht. Am ersten Maiwochenende wurde auf dem Betriebshof ein Mitarbeiterfest und ein Tag der offenen Tür veranstaltet. Von der Möglichkeit, sich ein Bild über die Abläufe hinter den Kulissen zu verschaffen, machten zahlreiche Hagenener Bürgerinnen und Bürger Gebrauch. Mit Einweihung des zentralen Omnibusbahnhofs am Hagenener Hauptbahnhof wurde im Herbst 2000 nach über fünfjähriger Bauzeit die Neugestaltung der Verkehrsflächen am Hauptbahnhof abgeschlossen. Den Kunden der Hagenener Straßenbahn stand damit eine komplett überdachte Haltestellen- und Umsteiganlage mit dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen an den Haltepunkten und im zentralen Zugangsbereich zur Verfügung.

Weitere Serviceverbesserungen gab es im Jahr 2002. An der neuen zentralen Haltestelle Rathaus im Einmündungsbereich Körnerstraße/Badstraße wurde im Gebäude des Märkischen Arbeitgeberverbandes ein Ladenlokal angemietet und zu einem modernen Kundencenter



Der Zentrale Omnibusbahnhof in Hagen.



Blick auf das neue Rathaus der Stadt Hagen (links). Historischer Rathausturm (rechts).

7. März – Bundesweites sowie internationales Interesse an der Sprengung des „Langen Oskars“. Nach langer Schadstoffsanierung wird das ehemalige Hochhaus der Sparkasse Hagen erfolgreich gesprengt. Gilt als Meisterleistung der „Sprengkunst“.

Fertigstellung der Volme-Galerie, des Rathauses am Wasser und der Neugestaltung des Friedrich-Ebert-Platzes.

Neugestaltung des Theaterplatzes und der „Unteren Elbe“. Eröffnung des neu erbauten Sparkassencarré.

Übergabe der restaurierten Bahnhofshalle. Grundsteinlegung für das Emil-Schumacher-Museum.

31. Dezember – Die Einwohnerzahl beträgt nun 193.748.



Ein aktueller Gelenkbus der Hagerer Straßenbahn AG.

ausgebaut. Mit Abschluss der Bauarbeiten am ehemaligen Postgebäude am Hagerer Hauptbahnhof konnte auch hier ein neues Kundencenter bezogen und das Provisorium aufgegeben werden. Mit den beiden neuen Kundencentern standen ab sofort für die Kunden die Einrichtungen im zentralen Bereich zur Verfügung, die für alle Fragen im Zusammenhang mit der Mobilität von Bedeutung sind.

Nach der Jahrtausendwende erhielt die Hagerer Straßenbahn AG zusätzliche Unterstützung durch die beiden Tochterunternehmen HABUS GmbH Verkehrsbetriebe und Sander Reisen GmbH. Eine einzigartige Aktion wurde im Jahr 2005 auf die Beine gestellt. Unter dem Motto „Mit dem Bus zum Papst“ setzte die Hagerer Straßenbahn elf Gelenkbusse ein, mit denen Pilger zum Weltjugendtag nach Köln gebracht wurden. Auch eine Fahrtenergänzung und Erweiterung des Nacht-Express-Angebotes bezüglich Public-Viewing-Veranstaltungen im Rahmen der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 verdeutlichen die Flexibilität des dynamischen Unternehmens.

Die Hagerer Straßenbahn AG kann auf eine lange und eindrucksvolle Geschichte zurückblicken, die im Jahr 2009 vorerst im 125-jährigen Jubiläum mündet. Dieses ganz besondere Jubiläum feiert das zur Hagerer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (HVG) gehörende Unternehmen mit allen Hagerer Bürgerinnen und Bürger am 26. September mit einem Tag der offenen Tür im modernen Betriebshof Boelerheide.



Die Hagerer Straßenbahn AG ermöglicht Kunden bei einem öffentlichen Treffen (Kundenforum) Meinungen und Interessen auszutauschen.



Momentaufnahme während der Umbaumaßnahmen des Betriebshofs Boelerheide.



Ende 1999 wurde der Betriebshof nach fast 3-jähriger Bauzeit fertiggestellt und am 7. April 2000 offiziell eingeweiht.



In der Busschule der Hagerer Straßenbahn AG nehmen Schulklassen am Verkehrssicherheitstraining teil (links). Zudem lernen sie wie man sich als Fahrgast in Notsituationen helfen kann (rechts).





# Ausblick in die Zukunft des Hagenener Nahverkehrs

## Umweltschutz als wichtiges Unternehmensziel

Die Hagenener Straßenbahn AG wurde am 29. Juli 1884 gegründet. Seither hat das Unternehmen es sich nicht nur zur Aufgabe gemacht Fahrgäste bestmöglich zu befördern, sondern dies auch stets im Zeichen der Zeit zu tun und durch innovatives Denken umzusetzen. Aus diesem Grundgedanken heraus wurde die Aktion „Saubere Luft in Hagen“ ins Leben gerufen. Diese Aktion beabsichtigt eine Nachrüstung von SCR-Systemen in Verbindung mit vorhandenen CRT-Partikelfiltern bei einem Teil der Omnibusse.

Die Hagenener Straßenbahn befördert ca. 38,7 Mio. Fahrgäste pro Jahr und dies auf 31 Stadt- sowie 19 Nacht-Express-Linien. Innerhalb dieses enormen Verbindungsnetzes kommen die Fahrzeuge der AG auf eine Fahrleistung von ca. 10,1 Mio. Wagenkilometer. Aufgrund dieser Eckdaten verzeichnet die Hagenener Straßenbahn in der Fahrplanperiode 2008/2009 einen Kraftstoffverbrauch von ca. 4 Mio. Liter.



Ein Unternehmensziel der Hagenener Straßenbahn ist der Umweltschutzgedanke. Die Verankerung des Umweltschutzgedanken im Firmenleitbild spielt eine wichtige Rolle. Dieses Ziel soll auch nach außen kommuniziert werden, da eine gesunde Umwelt als wesentliche Voraussetzung für Lebensqualität am Standort wichtig ist. Aufgrund der komplexen Umweltsituation in Hagen engagiert sich das Unternehmen gezielt für Umwelt- sowie Klimaschutz und versucht dabei eine Vorreiterrolle einzunehmen. Diese messbaren Beiträge beinhalten z.B. den konsequenten Einsatz von Abgasnachbehandlungssystemen, sowie die frühstmögliche Erfüllung der modernsten Abgasnormen durch die Beschaffung von Fahrzeugen mit neuester Technologie. Jedoch beschränkt sich das Engagement bei weitem

Der aktuelle Mercedes Benz Citaro Gelenkbus der Hagenener Straßenbahn AG ist mit dem modernsten Abgasnachbehandlungssystem ausgestattet.



Zwei Mercedes Benz Citaro Gelenkbusse bei Abenddämmerung auf dem Betriebshof der Hagenener Straßenbahn AG.



Mitarbeiter der Hagenener Straßenbahn AG bekleben einen aktuellen Gelenkbus mit einer auffälligen Werbung für die Sauna der HAGENBAD GmbH.



Mit Einweihung des zentralen Omnibusbahnhofes am Hagerer Hauptbahnhof wurde im Herbst 2000 nach über fünfjähriger Bauzeit die Neugestaltung der Verkehrsflächen am Hauptbahnhof abgeschlossen.

nicht nur auf die direkte Verbesserung der Fahrzeuge, sondern auch auf die damit in Verbindung stehenden Instandhaltungsmaßnahmen. Hierbei wird besonders auf eine emissionsarme und ressourcenschonende Technologie geachtet.

Die Schritte der Hagerer Straßenbahn zur Luftreinhaltung sind aufgrund der besonderen Situation der Stadt zwingend erforderlich. Diese ist vor allem auf die topografische Lage und die damit verbundene Verkehrssituation, mit dem stärksten Verkehrsaufkommen im Talbereich, zurückzuführen. Die Konsequenz aus diesen beiden Faktoren spiegelt sich im größten Maße in der deutlichen Überschreitung der Grenzwerte für Partikel an mehreren Messpunkten und der Überschreitung der ab 2010 einzuhaltenden Stickoxidbelastung wieder. Auf diese Ergebnisse reagierte die Stadt Hagen im Jahr 2005 mit der Aufstellung und Inkraftsetzung eines Luftreinhalteplans, dessen Fortschreibung im Jahr 2008 abgeschlossen wurde.

Wie die Stadt, so erkannte auch die Hagerer Straßenbahn AG die Problematik und ergriff frühzeitige Maßnahmen. So wurde in den Jahren 2000 und 2001 die gesamte Fahrzeugflotte auf den Betrieb mit Bio-Diesel umgerüstet und gleichzeitig wurde diese mit Oxidationskatalysatoren ausgestattet. In den Jahren 2002 bis 2004 folgte dann die Umrüstung auf Russpartikelfilter, die dem größten Teil der Fahrzeugflotte vorbehalten war.

Im Jahr 2006 wurde dann ein weiterer Schritt in Richtung Luftreinhaltung eingeleitet. So wurden die bis dato EURO-3 Busse in einem Feldtest mit SCRT-Technik, welche die limitierten Schadstoffe mindert, ausgestattet, um die gewünschten Abgaswerte der EURO-5 Norm zu erfüllen. Bevor im Jahr 2008 der erfolgreiche Abschluss bevorstand, wurden einige Erfahrungen mit den nachgerüsteten Fahrzeugen gemacht. So konnten die schon verbauten CRT (Partikelfilter) nach geringer Modifizierung des Abgasstroms weiter verwendet werden, was zu einer signifikanten Kostenreduzierung führte. Die Abgaswerte, bezogen auf den NOx-Ausstoß, liegen deutlich unter den Werten der serienmäßig mit einem SCRT-System ausgestatteten Fahrzeuge. Zudem liegt der Harnstoffverbrauch etwa 50 % unter dem der Serienfahrzeuge. Durch dieses System wurden dann sogar die gewünschten Effekte in Bezug auf die Reduzierung der NOx-Werte am Graf-von-Galen-Ring erreicht. Resultierend aus der erfolgreichen Testphase beauftragte die Hagerer Straßenbahn noch im selben Jahr die Aufrüstung der Fahrzeuge auf SCRT-Systeme.

Die Funktionsfähigkeit der Systeme wurde dann in mehreren Testfahrten auf Veranlassung des Landesumweltamtes (LANUV) und des Umweltministeriums durch den TÜV geprüft und nachgewiesen, welches nicht die Aktivität der Gesellschaft mindert. Im Gegenteil, denn die Planungen für die Anschaffung zweier Hybrid-Fahrzeuge läuft bereits. Somit dürfte feststehen, dass das anfangs erwähnte Unternehmensziel, der Umweltschutz durch Innovation, sicherlich erreicht wurde und die Hagerer Straßenbahn als eines der umweltfreundlichsten Verkehrsunternehmen in Deutschland seinen Beitrag zur Luftreinhaltung bereits geleistet hat und in Zukunft auch weiter leisten wird.



Leitstelle der Hagerer Straßenbahn AG.



Modernes, dynamisches Fahrgastinformationssystem der Hagerer Straßenbahn AG.

# Entwicklung

## Die Entwicklung von Nahverkehr und der Stadt Hagen stehen eng zusammen

Die Geschichte und Entwicklung der Hagener Straßenbahn AG und der Stadt Hagen sind eng miteinander verknüpft. Mit Gründung der „Hagener Straßenbahngesellschaft“ am 1. August 1884 vollzog sich ein wichtiger Schritt in der Entwicklung der Mobilität und des Nahverkehrs in Hagen. Welch hohe Bedeutung die Hagener Straßenbahn für die Stadt hat, verdeutlichte ein Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 6. Februar 1906. Sämtliche Aktien der Gesellschaft, deren Kapital zur Vergrößerung des Unternehmens bereits zwei Jahre zuvor auf knapp 2,1 Mio. Mark erhöht worden war, wurden zum Kurs von 105 % von der Stadt Hagen aufgekauft. Das Nahverkehrsunternehmen wurde jedoch nicht unmittelbar städtischer Betrieb, sondern als Aktiengesellschaft fortgeführt. Der Personennahverkehr erlebte in dieser Zeit einen erstaunlichen Aufschwung.



Blick auf den Hauptbahnhof im Juni 1941.



Blick auf den Hauptbahnhof mit der neu gebauten Haltestelle in den Jahren 1960-1961.

Mit der Eingemeindung neuer Orte begann auch die Planung der Erschließung dieser neuen Bereiche von Hagen mit dem Personenverkehr. Beispielhaft dafür ist eine Vereinbarung der Hagener Straßenbahn mit der Märkischen Verkehrsgesellschaft mbH im Verkehrsgebiet Hagen-Hohenlimburg eine kooperative Verkehrsbedienung durchzuführen. Durch diese Vereinbarung Ende des Jahres 1977 konnte die den Zielen der kommunalen Neuordnung entsprechende Anbindung von Hohenlimburg an das Hagener Verkehrsnetz als auch die Beibehaltung der bisherigen Verknüpfungen zum Märkischen Kreis sichergestellt werden.

Rückschläge in der Weiterentwicklung des Hagener Nahverkehrs, vor allem hervorgerufen durch den 1. und 2. Weltkrieg, wurden gut weggesteckt. Am 3. August 1954 wurde das Aktienkapital der Hagener Straßenbahn AG von 2,04 auf 5,0 Mio. Mark mehr als verdoppelt. Eine erneute Erhöhung des Aktienkapitals auf 12 Mio. Mark erfolgte am 18. Juli 1962 durch die Gründung der Hagener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, in der die Hagener Straßenbahn AG als Organgesellschaft und die neu gegründete Stadtwerke Hagen AG zusammengefasst wurden.

Mit der Modernisierung und dem Ausbau von Schienennetzen und Omnibuslinien veränderte und entwickelte sich auch das Stadtbild von Hagen. Immer mehr Stadtgebiete wurden vor allem durch Buslinien an die Innenstadt angeschlossen. Einen absoluten Höhepunkt erlebte der öffentliche Nahverkehr in Hagen im Jahr 1957. Über 50 Mio. Fahrgäste nutzten die Angebote der Hagener Straßenbahn. Da das Auto immer populärer wurde, konnten diese Fahrgastzahlen in den darauf folgenden Jahren nie wieder erreicht werden.

Eine einschneidende Entscheidung auch für die Stadt Hagen traf die Hagener Straßenbahn im Jahr 1971. Aufgrund eines Verkehrsgutachtens wurde entschieden den Straßenbahnbetrieb einzustellen. Diese Entwicklung war auf die hügelige Topographie Hagens und auf die geringeren Erschließungskosten durch Busse zurückzuführen.



Das Angebot der Hagener Straßenbahn wurde 1956 von vielen Hagenern in Anspruch genommen.

Die Umstellung des Straßenbahnverkehrs auf Busverkehr wurde in den folgenden Jahren stufenweise durchgeführt. Diese Entscheidung führte natürlich zu einigen Veränderungen am Stadtbild. Am Hauptbahnhof wurde als wichtiger Knotenpunkt die Betriebsleitstelle eingerichtet. Außerdem mussten verschiedene Verknüpfungspunkte und Straßen umgebaut werden. Es entstanden Wendeschleifen an den Endstellen, Busbuchten, Schienenwege wurden zu Busspuren umgeändert und es begann der Schienenrückbau.

Heute steht den Hagener Bürgerinnen und Bürgern am Hauptbahnhof eine komplett überdachte Haltestellen- und Umsteigeanlage mit dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen an den Haltepunkten und im zentralen Zugangsbereich zur Verfügung. Zudem sind an der neuen zentralen Haltestelle Rathaus im Einmündungsbereich Körnerstraße/Badstraße und im ehemaligen Postgebäude am Hauptbahnhof zwei moderne Kundencenter entstanden. Auch der Betriebshof Boellerheide bietet der Hagener Straßenbahn ein optimales Umfeld.

Wie in den vergangenen 125 Jahren wird sich das Nahverkehrsunternehmen auch zukünftig ständig weiterentwickeln und an den technischen Fortschritt anpassen. Kurzfristig werden an 13 verschiedenen Haltestellen in Hagen insgesamt 37 moderne und dynamische Fahrgastinformationssysteme installiert. Auch eine ständige Verbesserung der Umweltfreundlichkeit hat in der Aktiengesellschaft einen hohen Stellenwert. Daher werden testweise zwei Hybridfahrzeuge (ein Gelenk- und ein Solobus) bald zum Einsatz kommen. Ebenso übernimmt die Hagener Straßenbahn soziale Verantwortung und stellt auch weiterhin Auszubildende ein, darunter auch im neuen Berufsbild „Fachkraft im Fahrbetrieb“.



*Sprengung des, über die Stadtgrenzen der Stadt Hagen bekannten, „Langen Oscars“ (links), an dessen Stelle das neue Sparkassengebäude sowie einer der Verkehrsknotenpunkte der Buslinien im Innenstadtbereich entstanden ist (rechts).*



*Aktueller Mercedes Benz Citaro, Linie 510 Richtung Baukloh Quambusch an einer Haltestelle des Hagener Busbahnhofs.*



# Entwicklung des Wagenparks der Straßenbahn

Baujahr	Gattung	Betriebsnr.	Hersteller
1912	Tw	45-61	Uerdingen/SSW
1914	Bw	112-123	Uerdingen
1915	Tw	62-71	Uerdingen/SSW
1921	Tw	72-81	Nordwaggon
1921	Bw	124-139	Nordwaggon
1922	Tw	82-86	Nordwaggon
1925	Tw	1-15	Nordwaggon
1925	Tw	16-25	Killing
1925	Bw	140-149	Killing
1926	Tw	26-35	Killing
1927	Tw	87-96	Uerdingen
1927	Tw	200-205	Killing/SSW
1927	Tw	350-369	Killing/SSW
1928	Tw	370-379	Killing
1928	Bw	150-159	Uerdingen
1928	Tw	206-215	Killing/AEG
1928	Bw	180-185	Uerdingen
1929	Bw	160-164	Killing
1947	Bw	170-177	Uerdingen/Fuchs
1948	Tw	380-384	Westwaggon
1950	Tw	385-389	DÜWAG

Baujahr	Gattung	Betriebsnr.	Hersteller
1951	Tw	390-393	DÜWAG
1951	Tw	40/41	Eigenbau
1953	Tw	42/43	Eigenbau
1954	Tw	394-398	DÜWAG
1954	Bw	190-193	DÜWAG
1955	Tw	319-322	DÜWAG
1955	Bw	194-197	DÜWAG
1955	Bw	118-121	DÜWAG
1956	Tw	323-332	DÜWAG
1956	Bw	122-131	DÜWAG
1957	Tw	333-337	DÜWAG
1957	Bw	132-134	DÜWAG
1958	Tw	338-340	DÜWAG
1958	Tw	50-56	DÜWAG
1959	Tw	60-61	DÜWAG/Kiepe
1960	Tw	62-63	DÜWAG/Kiepe
1961	Tw	64-69	DÜWAG/Kiepe
1962	Tw	70-75	DÜWAG/Kiepe
1963	Tw	76-81	DÜWAG/Kiepe
1964	Tw	82-83	DÜWAG/Kiepe
1968	Tw	84-85	DÜWAG/Kiepe

Tw = Triebwagen, Bw = Beiwagen



Stromlinienbus der Hagener Straßenbahn AG aus dem Jahr 1938.



Straßenbahnwagen (Baujahr 1954) mit modernen Falлтüren.

Baujahr	Betriebsnr.	Wagentyp	Sitzpl.	Stehpl.
1973	683-684	Büssing 110V	37	68
1973	800-802	MAN SG 192	53	105
1974	685-698	MAN SL 200	37	72
1974	803-807	MAN SG 192	53	106
1974	808-810	MAN SG 192	53	106
1974	699-713	MAN SL 200	37	74
1974	811-812	MAN SG 192	53	106
1975	714-734	MAN SL 200	37	74
1976	813-822	MAN SG 192	53	106
1976	735-740	MAN SL 200	37	74
1976	823-829	MAN SG 192	55	103
1976	830-835	MAN SG 192	55	103
1977	836-837	MAN SG 192	55	103
1978	741-744	MAN SL 200	37	74
1978	838-843	MAN SG 192	55	104
1978	745-749	MAN SL 200	37	74
1979	844-849	MAN SG 192	55	104
1979	750-751	MAN SL 200	37	74
1979	850-852	MAN SG 192	55	104
1980	600	MAN SÜ 240	50	45
1980	752-765	MAN SL 200	37	70
1981	835-855	MAN SG 240 H	58	96
1982	766-775	MAN SL 200	37	73
1982	859-860	MAN SG 240 H	58	96
1983	857-858	MAN SG 240 H	58	96
1983	776-784	MAN SL 200	37	74
1983	856-858	MAN SG 240 H	58	96
1984	785-787	MAN SL 200	37	66
1984	861-863	MAN SG 240 H	58	82
1985	865	MAN SG 240 H	58	82
1986	601-610	MAN SL 202	39	68
1986	611-633	MAN O 405	39	68
1986	634-647	MAN SL 202	39	68
1987	801-808	MAN O 405 G	58	100
1987	809-815	MAN SG 292	58	105
1988	648-650	MAN O 405	39	68
1988	816-821	MAN SG 292	58	105
1988	822-824	MAN O 405 G	58	102

Baujahr	Betriebsnr.	Wagentyp	Sitzpl.	Stehpl.
1989	651-656	MAN SL 202	39	68
1989	825-830	MAN O 405 G	58	102
1989	831-833	MAN SG 292	58	105
1990	838-841	MAN O 405 G	58	102
1991	834-837	MAN SG 292	58	105
1992	657-663	MAN SL 202	39	68
1992	873-878	MAN O 405 G	58	100
1993	551-553	MB O 100	12	21
1993	879-884	MAN O 405 G	58	100
1994	901-904	MAN O 405 GN2	51	100
1995	905-908	MAN O 405 GN2	49	106
1996	561-563	MAN 469 L	26	36
1996	909-912	Van Hool AG 300	37	101
1996	913-923	MAN O 405 GN2	49	106
1997	707-716	EOBUS O 405 N	33	69
1997	924 - 925	MAN O 405 GN2	46	109
1998	717-725	MAN NL 202	33	66
1999	726-734	MAN NL 263	31	69
2000	560	MB 814 D	19	14
2000	735-741	MAN NL 263	33	69
2000	926-930	MAN NG 313	45	115
2001	931-940	MAN NG 313	45	114
2002	564-566	MAN 469 NM	22	40
2002	742-743	MAN NL 263	32	61
2002	567-568	MAN NM 223	25	30
2002	941-948	EOBUS O 530 G	48	108
2003	744	MAN NL 263	32	56
2003	745	MAN NL 263	45	38
2003	949-954	EOBUS O 530 G	49	108
2004	955-963	EOBUS O 530 G	49	108
2005	964-973	EOBUS O 530 G	48	112
2006	974-979	EOBUS O 530 G	47	112
2007	746-748	MAN NL 283	33	64
2007	749-750	EOBUS O 530	31	68
2007	980-985	EOBUS O 530 GN	47	112
2008	601-604	EOBUS O 530 K	28	53
2008	751-757	EOBUS O 530	31	68
2008	986-992	EOBUS O 530 GN	45	111


# Impressum

Herausgeber: Hagener Straßenbahn AG  
Am Pfannenofen 5  
58097 Hagen  
[www.strassenbahn-hagen.de](http://www.strassenbahn-hagen.de)

Redaktion: Paul-Gerhard Spoden, Dirk Thorbow,  
P.AD. Werbeagentur GmbH

Konzeption, Gestaltung, Druck: P.AD. Werbeagentur GmbH  
Trotzenburg  
58540 Meinerzhagen  
[www.p-ad.de](http://www.p-ad.de)

Fotos: Hans Wehner Archiv WR  
Wolfgang R. Reimann  
Archiv Hagener Straßenbahn AG  
Sammlung Jörg Rudat  
Hagener Heimatbund e.V.  
Udo Block

125<sup>JAHRE</sup>  
1884–2009  
Hagener Straßenbahn AG 



**125** JAHRE  
1884–2009

Hager Strassenbahn AG

