Die „Gleislosen Bahnen“ in Deutschland
- 1882 - 1929 -
(Die Geschichte eines Verkehrsunicums)
Günter Stetza: Die „Gleislosen Bahnen“ in Deutschland 1882—1929

Wenn um das Jahr 1970 herum — also etwa zu einem Zeitpunkt, da diese Schrift verfasst wird — die grosse, seit 1931 begonnene Ära des Oberleitungs-Omnibuses (Obus) in Deutschland nach einer relativ kurzen Epoche der Blüte zur Bedeutungslosigkeit verurteilt ist, erscheint es angetan, die Geschichte der „Gleislosen Bahnen“ in Deutschland als „erste Obus-Ära“ von 1882 bis 1929 der Vergessenheit zu entreißen, denn diese Entwicklung, die sich in nur 14 Orten vollzogen hat, bildet einen willkommenen Anlass für eine zusammenhängende und zeitgeschichtlich abgeschlossene Dokumentation. Von 1929 bis 1931 besteht also — so merkwürdig es klingen mag — keinerlei Zusammenhang zwischen den Anlagen der alten und der neuen Ära.

Dass die erste „Gleislose Bahn“ bereits 1882 im Strassenbild einer deutschen Stadt erschien, ist im Hinblick auf die Tatsache, dass es zu jener Zeit noch nirgendswo eine elektrische Strassenbahn in späterem Sinne gab, so bemerkenswert, dass man zur Begründung dieses Novums den Chronisten zu Worten kommen lassen sollte. So kann man in dem Standardwerk „Elektrische Bahnen“ (Siemens-Handbücher, 15. Bd.) folgende Definition für dieses Verkehrsmittel nähern:


Wie schon eingangs erwähnt, hat man sich in 14 verschiedenen deutschen Orten dieser „Gleislosen Bahn“ zur Befriedigung eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses bedient. Diese Anlagen seien nachstehend — ja nach Vorliegen von urkundlichem Material — mehr oder weniger eingehend beschrieben:
1. — Ahrweiler (1906—1919)

Im Mai 1906 wurde auf der 5,3 km langen Strecke Bad Neuenahr — Ahrweiler — Walporzheim ein „Gleisloser Bahnbetrieb“ (System Schiemann) mit 3 Motorwagen und 3 Anhängern aufgenommen (Abb. 1). Betriebsführerin war die „Elektrische gleislose Bahn Ahrweiler GmbH“. Neben der Personenbeförderung wurde auch ein bescheidener Güterverkehr mitbedient. Die Motorwagen mit dem Ein- und Ausstieg zwischen den beiden Adsen wogen nur 3 to (!) und konnten 26 Fahrgäste aufnehmen, im halboffenen Anhänger (Gewicht 1,5 to) fanden 18 Fahrgäste einen Sitzplatz. Die „Bahn“ diente zu einem wesentlichen Teil als besondere Attraktion des Kurbades Neuenahr, durch dessen Hauptstrasse die Linie führte. Die Reisegeschwindigkeit war mit 15 km/h für die damaligen Verhältnisse beträchtlich; die Wagenfolge war im allgemeinen halbstündig.

Nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914 konnte die Anlage verständlicherweise nur notdürftig unterhalten werden, ausserdem sank die Frequenz durch das Ausbleiben der Bad Neuenahrer Kurgäste so erheblich, dass von einer Wirtschaftlichkeit des Betriebes nicht mehr die Rede sein konnte. Daher musste die gesamte Anlage im Jahre 1919 wegen Überalterung und der Aussichtslosigkeit auf eine Wiederbelebung stillgelegt und abgeboren werden.

2. — Altona (1911—1949)


Das Eigenartige an dieser Altonaer Anlage, die zufolge ihrer besonderen Zweckbestimmung fast unabhängig vom übrigen Strassenverkehr ihr Dasein fristete, war, dass sie sich über das anfangs zitierte „Stichjahr“ 1929 hinaus behauptete und, wenn auch in desolatem Zustande, bis 1949 (!) in Aktion blieb, dann jedoch wegen völliger Abnutzung (Abb. 2) stillgesetzt werden musste.

Abb. 2 — Altona — das Depot der Hafenschleppbahn kurz vor dem Ende der Bahn.

3. — Berlin

a) Halensee (1882)


Dieser Halenseer Betrieb war zunächst als Demonstration für dieses damals neuartige Personenbeförderungsmittel eingerichtet worden; ein Linienverkehr wurde daher nicht durchgeführt, sondern der Betrieb nach einigen Wochen wieder aufgegeben.

b) Niederschöneweide (1904—1905)

Am 5. Dezember 1904 wurde die von der AEG (System Stoll) gebaute Strecke vom Berliner Vorortbahnhof Niederschöneweide-Johannisthal zum Ortskern von Johannisthal eingeweiht, in die man grosse Erwartungen setzte, da auf diese Weise der etwas abseits gelegene Vorort Johannisthal an den in Niederschöneweide befindlichen Eisenbahnhof angeschlos-

Abb. 3 — Berlin-Niederschöneweide

Aber auch dieser Berliner „Gleislosen Bahn“ war — wie jener in Halensee — kein langes Dasein vergönnt; denn sie überlebte noch nicht einmal den Winter, in dem sie ihren Dienst aufgenommen hatte. Die Berliner Ostbahnen als Betriebsführerin der Anlage stellten im Februar 1905, also nach knapp 2 Monaten, als Folge des Winterwetters, den, die Fahrzeuge nicht gewachsen waren, den Betrieb ein.

c) Steglitz (1912—1914)

Ein wenig günstiger gestalteten sich dagegen die Betriebsverhältnisse der dritten Berliner Anlage einer „Gleislosen Bahn“, die am 20. April 1912 auf einer 1,8 km langen Strecke in Steglitz mit 3 Fahrzeugen ihren Dienst begann. Die Linie führte vom Bahnhof Steglitz zum Knausplatz und hatte an beiden Enden Anschluss an das bereits bestehende Berliner elektrische Strassenbahnnetz. Die Fahrzeit betrug nur 8 Minuten bei einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 25 km/h, jeder der 3 Wagen besass ein Fassungsvermögen von 19 Sitzplätzen.


Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges am 1. August 1914 setzte dem an sich verheissungsvollen Betrieb ein jähes Ende, denn mit der Mobilmachung wurde das gesamte Personal zum Wehrdienst einberufen, so dass am 31. Juli 1914 die Wagen zum letzten Male fuhren und kurze Zeit später auch die Fahrleitung demontiert wurde.

4. — Bielatalhal (1901—1904)


Da sich der Betrieb einer guten Frequenz erfreute, wurden noch 2 weitere Fahrzeuge, jedoch jeweils verschiedener Bauart, in Dienst gestellt und kurze Zeit später auch die Güter- und Gepäckbeförderung dergestalt aufgenommen, dass einfache ein- oder zweidässige „Kassen“ an das Triebfahrzeug gehängt und von diesem geschnellt wurden, nachdem Fahrleitungsanschlüsse sowohl zum Güterbahnhof in Königstein als auch zu einer Papierfabrik in Bad Königsbrunn hergestellt worden waren. Bei Schneefall und Strassenglätte wurden zur besseren Überwindung des Reibungs widerstandes einfache „Gleitkufen“ unter die Räder des Gepäckanhängers gespannt (Abb. 5), so dass auch der Winterbetrieb in vollem Umfange durchgeführt werden konnte.

Aber auch diese Bahn lebte nur knapp zwei Jahre, da sich herausstellte, dass die damals noch eigenbauten Räder die benutzte Strasse in einem unvermutet starken Ausmass ruinieren und die 4 Fahrzeuge ebenfalls wegen der mangelhaften Federung unbrauchbar wurden. Schon 1904 wurde der Betrieb stillgelegt, doch gelang es dem Unterneh-
men, die gesamte Fahrleitungsanlage nach Wurzen zu verkaufen, wo man sich gerade mit dem Gedanken trug, ebenfalls eine „Gleislose Bahn“ ins Leben zu rufen (siehe unter „Wurzen“).

5. — Bl an kenese (1911—1914)


b) Arsten (1910—1916)

Im gleichen Jahr und in der gleichen Stadt bildete sich die „Bremen-Arster Bahngesellschaft“, die — ebenfalls nach dem Lloyd-Köhler-System — eine 3,1 km lange „Gleislose Bahn“ mit 2 Fahrzeugen von der Strassenbahn-Endhaltestelle Arstendamm bis zum Dorn Arsten in Betrieb nahm, aber hier traten die gleichen Misslichkeiten wie bei der vorerwähnten „Parkbahn“ zutage, so dass auch dieses Unternehmen schon im Frühjahr 1912 den Betrieb einstellen musste, zumal auch die erhoffte Benutzung der Wagen sehr mager ausfiel (Abb. 7).

Abb. 6 — Blankenesee

konnten 20 Fahrgäste aufnehmen. Wegen der zu überwindenden Höhenunterschiede waren die Wagen mit 15 PS-Gleisstrom-Motoren ausgerüstet, mit deren Kraft eine Fahrgeschwindigkeit bis zu 18 km/h erzielt werden konnte, so dass sich für die 2,5 km lange Strecke eine Fahrzeit von 12 Minuten ergab.

Auch dieser Betrieb, der sich recht schnell und gut eingebürgert hatte, fiel dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges zum Opfer, denn unmittelbar nach der Mobilmachung wurde die Linie eingestellt.

6. — Bremen

a) Parkbahn (1910—1911)

Die Stadt Bremen gab 1910 ihre Genehmigung zum Bau einer „Gleislosen Bahn“ an die „Köhler Bahnpatente GmbH“, die ihrerseits eine neugegründete „Parkbahngesellschaft“ ver-
die Bremer Vorortbahnen GmbH übergehen. Der Erste Weltkrieg mit seinen enormen Belastungen machte aber den Betrieb dieser „Gleislosen Bahn“ so unwirtschaftlich und überflüssig, dass er im Juni 1916 endgültig eingestellt und erst viel später durch eine Omnibuslinie ersetzt wurde.

7. — Breslau (1912)
Über den Betrieb in dieser Stadt ist leider so gut wie nichts bekannt. Hinzu kommt, dass durch die politische Abtretung Schlesiens im Jahre 1945 Nachforschungen sowie die Erganzung von Informationen über den zeitlich so weit zurückliegenden Vorgang aussichtslos sind und bleiben werden.


Wie lange sich diese Breslauer Anlage hat behaupten können, ist leider unbekannt geblieben.

8. — Dresden (1903—1905)


9. — Eberswalde (1901)
Auch über diesen Betrieb mit einer „Gleislosen Bahn“, der nur den Charakter eines kurzlebigen Versuchs gehabt hat, ist leider wenig bekannt. Irgendwann im Jahre 1901 wurde in der Kleinstadt Eberswalde bei Berlin eine nur 1 km lange Strecke zwischen dem exzentrisch gelegenen Bahnhof an der Berlin-Stettiner Eisenbahn und dem Alsenplatz (Stadmitte) nach dem System Lombard-Gérin (Frankreich) in Betrieb genommen, der sich jedoch von vorn herein als sehr störanfällig und unzulänglich erwies — vermutlich stand nur 1 Fahrzeug zur Verfügung, das sehr häufig ausfiel und die Reisenden es daher vorziehen mussten, sich zu Fuss oder mit einer Pferde-droschke zum oder vom Bahnhof zu begeben. Erst viele Jahre später wurde auf der gleichen Strecke eine elektrische Strassenbahn gebaut.

10. — Grevenbrück
a) Kalkbahn (1903—1907)
Von den beiden in der westfälischen Stadt Grevenbrück (Sauerland) errichteten „Gleislosen Bahnen“ wurde die erste als „Kalkbahn“ (System Schiemann) zum Transport von Kalksteinen und Schutt am 6. Dezember 1903 in Betrieb gesetzt. Sie war nur rd. 2 km lang und hatte die Aufgabe, die Transport-Verbindung zwischen dem Güterbahnhof Grevenbrück und einem Kalksteinbruch herzustellen. Dieser besonderes Transportaufgabe entsprechend wurde der ganze Betrieb mit nur einem Schleppfahrzeug durchgeführt, was sich auch als ausreichend erwies, denn von ihm konnten bis zu 6 mit Kalksteinen beladene Kasten-Anhänger gezogen werden, so dass sich ganz respektable Beförderungsleistungen ergaben. Da jedoch im Jahre 1907 der Kalksteinbruch abgetragen war, entfiel die Notwendigkeit des Fortbestandes dieser Bahn, so dass die Anlage abgebaut werden konnte.

b) Bilstein (1904—1918)

Abb. 8 — Grevenbrück (Bilstein)
waren. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 18 km/h, was angesichts der damaligen schlechten Strassenverhältnisse erstaunlich war. Die gute Frequenz dieser „Gleislosen Bahn“ resultierte letzten Endes daraus, dass sie bis in den Ersten Weltkrieg hinein die einzige öffentlich bediente Verkehrsrelation zwischen den 3 genannten Orten bildete. Erst im letzten Kriegsjahr 1918 musste der Betrieb eingestellt werden, da wegen der zunehmenden Materialverknappung keine Er satzteile für die Fahrzeuge mehr aufzutreiben waren.

11. — Heilbronn (1911–1916)

Über den Heilbronner Betrieb mit einer „Gleislosen Bahn“ ist, obgleich er in einem bereits etwas späteren Zeitraum fiel, verhältnismäßig wenig bekannt. Auf einer 5,5 km langen Strecke zum damals noch nicht eingemeindeten Vorort Böckingen fuhren seit 1911 auf einer nach dem System Mercedes-Stoll konstruierten Anlage 4 Motorwagen, die sich in Er man gelung einer anderen Verkehrsmöglichkeit bis in den Ersten Weltkrieg hinein behaupten konnten.

Auch bei diesem Betrieb waren kriegsbedingter Materialmangel sowie die fortschreitende Zerstörung der seinerzeit für die schweren Fahrzeuge völlig ungeeigneten Strassendecken die Gründe, die zur Stillelegung der Bahn im Jahre 1916 geführt hatten.

12. — Langenfeld (1904–1908)


13. — Ludwigsburg (1910–1914)

Von allen bisher beschriebenen „Gleislosen Bahnen“ dürfte die Ludwigsburger Anlage, die nach dem System AEG-Köhler errichtet wurde, die umfangreichste gewesen sein, denn sie bestand aus zwei sich gabelnden Linien mit nicht weniger als 15,1 km Streckenlänge und bediente somit das gesamte Verkehrsaufkommen in dieser württembergischen Residenzstadt.


Aber leider brachte auch diesem in der Tat lukrativen und zukunftsträchtigen Betrieb der Ausbruch des Ersten Welt krieges den Todestoss, denn Personalmangel und die Forde rung nach Beschlagnahme der Kupferfahrleitung erlaubten eine Fortführung nicht mehr, so dass beide Linien unmittel
bar nach Kriegsausbruch eingestellt und abgebrochen werden mussten.

14. — Wurzen (1905—1929)

Von allen „Gleislosen Bahnen“-Betrieben hat sich — von der Hafenschleppbahn Altona abgesehen — die Anlage in Wurzen (Sachsen) am längsten behauptet; sie war allerdings eine reine Industriebahn, die ihre Entstehung einem Zufall verdankt.

Als nämlich im Jahre 1904 die sächsische Bielatalbahn ihren Betrieb einstellen musste (siehe dort), ergab sich die sehr günstige Gelegenheit, die gesamte und noch gut erhaltene Fahrleitungsanlage zu erwerben und sie zur Grundlage eines 2,5 km langen Gütertransportbetriebes zwischen Bahnhof Wurzen und Stadtzentrum zu machen, wobei das gleiche System wie bei der Bielatalbahn, nämlich Schiellmann, zur Anwendung gelangte und dessen Eröffnung im März 1905 stattfand. Lediglich die Fahrzeuge, d.h. 2 Schlepp-Triebwagen, wurden neu beschafft, die je bis zu 5 Lastanhänger ziehen konnten. Dieser Betrieb bewährte sich über den Ersten Weltkrieg und die nachfolgenden Inflationsjahre hinweg und wurde erst im Jahre 1929 wegen der inzwischen eingetretene[n] völligen Überalterung eingestellt.

Der Ergänzung halber sei an dieser Stelle eingeflochten, dass in der Nähe, und zwar in Grossbauchlitz, noch eine zweite, wenn auch kleinere und unbedeutendere gleislose Industriebahn unter dem Namen „Mühlenbahn“ von nur 1 km Länge zwischen 1905 und 1914 mit nur einem Schleppfahrzeug verkehrte, der die Aufgabe oblag, Mehl- und Getreidetransporte durchzuführen. Auch die Fahrleitung dieser Bahn dürfte aus dem Verkaufsbestand der Bielatalbahn hervorgegangen sein.


Der unglückliche Ausgang des Krieges und die nachfolgende Inflation erlaubten es nicht mehr, an die begonnenen Erfahrungen, die eigentlich recht ermutigend waren, anzuknüpfen. Mitte der 20er Jahre trat dann das Auto und analog mit ihm der Autobus seinen Siegeszug an und ein Wiederaufleben der ersten Obus-Xra war vollkommen gegenstandslos geworden.

Als dann 1931 eine neue, zweite Obus-Xra in Deutschland ihren Anfang nahm, vollzog sich diese Entwicklung freilich schon unter völlig anderen technischen, wirtschaftlichen, kehrsstrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen, die dann natürlich größere Ausmaße und Erfolge garantierten.