

## Die Bamberger Straßenbahn

"Herbei, herbei, um anzuseh'n  
wie's jetzo thut in Bamberg geh'n  
seitdem elektrisch man dort fährt, ..."  
Bamberger Volksblatt, 5.11.1897

Am Ende des 19. Jahrhunderts erkannte man auch in Bamberg die Bedeutung der elektrischen Energie für Handel und Gewerbe. Während in den städtischen Kollegien noch wegen der Errichtung eines Elektrizitätswerkes verhandelt wurde, versuchten bereits verschiedene Elektrizitätsgesellschaften bei der Stadtverwaltung die Genehmigung für die Errichtung einer elektrischen Straßenbahn zu bekommen. Hierfür wollten die Gesellschaften ein eigenes, leistungsfähiges Kraftwerk zur Verfügung stellen, wobei sie sich die Möglichkeit erhofften, auch an Privatleute Strom zu liefern. Nach Verhandlungen mit verschiedenen Unternehmen wurde am 15.5.1896 der Elektrizitätsgesellschaft Felix Singer & Co. die Konzession zur Erbauung der Straßenbahn erteilt. Ausschlaggebend war das Entgegenkommen dieses Unternehmens, eine Kautions von 70.000 Mark zu stellen und der Gemeindekasse 30.000 Mark zur beliebigen Verwendung zukommen zu lassen. So wird durch einstimmigen Magistratsbeschuß der Firma Singer & Co. die Zustimmung erteilt, in Bamberg nach vertragsmäßig festgelegten Bedingungen eine elektrische Straßenbahn zu errichten. (1,5)

Die Stadt ließ in der Folge nichts unversucht, das Straßenbahnprojekt zu fördern. So wurde z.B. eigens eine Straßenbahnkommission eingerichtet, außerdem kaufte die Stadt zur Vermeidung von Engpässen, die Häuser (Hauptwachstraße 13, 15, 17, 19 und 21) auf, um diese danach abbrechen zu lassen. (2,3)

Probleme ergaben sich mit der staatlichen Konzessionserteilung, da die königliche Staatsregierung die Verwendung deutscher Stromerzeugungsmaschinen verlangte - schließlich wird doch aufgrund § 3 Abs. 2 Konzessionsurkunde das amerikanische System "Walker" erlaubt. Außerdem war die Zustimmung der Eisenbahn- und Postverwaltung erforderlich. Dies bereitete große Schwierigkeiten, da die Eisenbahnverwaltung finanzielle Forderungen für die Benutzung des bahneigenen Geländes am Bahnhofsvorplatz

stellte; die Post wiederum wollte ihre Telefon- und Telegraphenleitungen gegen eine Berührung mit den Starkstromleitungen der Straßenbahn geschützt sehen. Verzögerungen ergaben sich auch durch verschiedenste Einwände der Anwohner. So fühlten sich einige Geschäftsleute in der Hauptwachstraße in ihrer Geschäftsausübung benachteiligt; sie machten geltend, daß das Ausladen von Fuhrwerken nicht mehr möglich wäre. Als der Magistrat eine zweigleisige Straßenbahnführung in diesem Bereich beschloß, um es den Anliegern jeder Straßenseite zu ermöglichen, einen halben Tag ungehindert ein- und auszuladen, konnte der Streit beigelegt werden. Der Baubeginn wurde so um fast ein Jahr verzögert, und Prinzregent Luitpold erteilte erst am 2. April 1897 die staatliche Konzession.<sup>(6,7)</sup> Doch auch nach der Zustimmung durch die bayerische Staatsregierung waren noch nicht alle Schwierigkeiten aus dem Weg geräumt. Die Schienenverlegung und die notwendigen Pflasterarbeiten konnten zwar in sieben Wochen geschafft werden, doch verschiedene Hausbesitzer wurden erneut beim Magistrat vorstellig.<sup>(8)</sup> Sie weigerten sich, Haltevorrichtungen für die Spanndrähte der Oberleitung an ihren Hauswänden anbringen zu lassen oder wollten das Aufstellen der Eisenmasten für die Oberleitung verhindern. Manche Bamberger erhofften sich so Freifahrten oder kostenlose Belieferung mit elektrischem Strom. Dennoch konnten schon im September 1897 die ersten Probefahrten durchgeführt werden.

Die örtlichen Gegebenheiten der Bamberger Altstadt - schmale, mittelalterliche Straßen - die teilweise keine 3 m Fahrbahnbreite aufwiesen, behinderten jedoch eine günstige Streckenführung.<sup>(15,18)</sup>

Am 1. November 1897 wurde die Straßenbahn offiziell eröffnet; <sup>(10,11,12)</sup> zuerst die Linien Schweinfurter Straße - Bahnhof und Hain - Friedhof, erst einige Wochen darauf die Linie Pödeldorfer Straße - Kaulberg.<sup>(4,13,16,17,19,22,26,30,32,41,42)</sup>

Die einzelnen Linien waren farblich voneinander unterschieden und bei Nacht durch entsprechende Lichter gekennzeichnet. Allerdings wechselte die Kennzeichnung häufig.

Der Wagenpark der Bamberger Straßenbahn bestand aus 15 weißblauen Motorwagen mit einer Breite von 1,98 m und einer Spurweite von 1 m. Die Wagen, die der sogenannten Chinesenbahn in Hamburg glichen, waren im Straßenbahndepot in der Georgenstraße untergebracht.<sup>(20,21)</sup>

Bei der Ausarbeitung des Fahrplanes und der Einstellung des Personals besaß der Stadtmagistrat ein Mitspracherecht, welches in den Konzessionsverträgen verankert war.<sup>(14)</sup> Das Zeitintervall für die Wagenfolge betrug ursprünglich zehn Minuten, zuletzt fuhren die Wagen aber immer seltener.

Bei der Streckenführung stellte vor allem der Untere Kaulberg mit seiner 8%igen Steigung ein besonderes Hindernis dar; hier ereigneten sich auch die schwersten Unfälle. Dies führte 1906 zur Stilllegung der Strecke Grüner Markt - Kaulberg. 1914 folgte die Schließung der Linie Schönleinsplatz - Hain wegen zu geringer Benutzerzahlen.<sup>(23, 27, 28, 29)</sup>

Allerdings kam es in den Jahren 1911/12 auch zu einigen kleineren Streckenerweiterungen in der Pödeldorfer- und Hallstadter Straße, wodurch die Bahn eine Gesamtlänge von 8,37 km erreichte.

Von der wirtschaftlichen Seite betrachtet war die Bahn, die als Kommanditgesellschaft gegründet wurde und sich mit staatlicher Erlaubnis am 5.12.1898 in eine Aktiengesellschaft umwandelte, nur in den ersten Monaten rentabel.<sup>(9, 24, 31)</sup>

Sehr hohe Beförderungszahlen brachten in dieser Zeit die entsprechenden Einnahmen. Seitdem aber die Stadt jegliche Lieferung von Elektrizität an Privatleute untersagte - Bamberg besaß seit 1901 ein städtisches Elektrizitätswerk - sah sich die Firma Singer in ihrer Hoffnung getrogen, für Bamberg die elektrische Energie liefern zu können. Wäre es der Straßenbahngesellschaft jedoch gelungen, die gesamte Stadt mit Strom zu versorgen, hätte sich das Geschäft sicher gelohnt - trotz unrentabler Straßenbahn.<sup>(34)</sup> So gelang es der Firma gerade noch rechtzeitig, bevor die Benutzerzahl von 1,1 Mill. im Jahre 1898 auf 0,3 Mill. (1905) abfiel, die Straßenbahn an die Eisenbahnbaugesellschaft Becker in Berlin abzustößen. Diese gründete am 11. Januar 1899 mit der Elektrischen Straßenbahn AG Bamberg ein Tochterunternehmen.<sup>(25)</sup>

Nach 1906 stiegen die Beförderungszahlen wieder langsam an, um 1918 - bedingt durch den Ersten Weltkrieg - auf 2,5 Millionen anzuwachsen.

Später sorgten die einsetzende Wirtschaftskrise und Inflation für ein rapides Sinken der Beförderungszahlen. Auch der Katholikentag von 1921, der einen Beförderungrekord brachte, konnte diese Tendenz nicht grundsätzlich verändern.<sup>(39, 40)</sup>

Der Fahrpreis wurde trotz negativer Bilanz des Unternehmens bis 1918 auf 10 Pfg. gehalten; <sup>(35, 36)</sup> erst dann war eine Erhöhung auf 15 Pfg. fällig. Ebenso wurden die Zahlkästen in den Wagen, in die jeder Fahrgast eine Wertmarke zu werfen hatte, wegen ihrer schlechten Überwachbarkeit durch den Wagenführer abgeschafft.<sup>(37)</sup> Die vorher gebräuchlichen Wertmünzen zog die Straßenbahngesellschaft ein; für die Folge gaben die Schaffner Fahrkarten aus.<sup>(38)</sup> Das langjährige Defizit der Bahn konnte dadurch aber nicht behoben werden, und dringend notwendige technische Verbesserungen waren unmöglich.<sup>33)</sup>

Am 10. Juni 1922 erfolgte dann die vorübergehende Stilllegung des Straßenbahnbetriebes. Die Einstellung wurde jedoch endgültig, als sich die Bamberger Straßenbahn AG am 15. August 1924, nach Aufforderung durch die Stadt weigerte, den Betrieb wieder aufzunehmen. So erfolgte am 1. Juli 1925 die Auflösung des Vertrages zwischen der Stadt Bamberg und der Straßenbahngesellschaft.

Ein Kuriosum sollte aber nicht unerwähnt bleiben:

Nach der Stilllegung mietete der rührige Bamberger Kaufmann F. J. Metzner von der Leipziger Messegesellschaft etwa 20 Elektrokarren und ließ diese in Bamberg als Straßenbahnersatz herumfahren. Unter viel Gelächter benutzten die Bamberger die "Ersatzstraßenbahn", bis diese nach etwa sechs Wochen wieder zurückgeliefert wurde. (43)

Das übrig gebliebene Straßenbahnmaterial übernahm zu einem Teil die Stadt und verwendete die Schienen zur Befestigung von Straßen, z.B. der Straße nach Wildensorg, ein weiterer Teil wurde an die Würzburger Straßenbahn verkauft. Für die Trambahnwagen konnte nur der Schrottwert erzielt werden. (44, 45, 46, 47, 48)

Mehrere Versuche in den 20er Jahren eine Omnibuslinie in Bamberg einzurichten, verliefen ergebnislos. Erst der Oberpostdirektion gelang es, einen regelmäßigen Busverkehr zu schaffen. Am 31. Juli 1941 übernahm die Stadt die Regie über die Busse. (49)

Die Nachkriegszeit brachte dann eine Weiterentwicklung der städtischen Verkehrsbetriebe, und heute besitzt die Stadt Bamberg ein leistungsfähiges Busverkehrsnetz, welches auch das direkte Umland mit einbezieht.

Nach Helm Wienkötter mußte die Bamberger Straßenbahn deshalb scheitern, weil sie mehr am Unternehmerinteresse der Gründerfirma, die ganze Stadt Bamberg mit Elektrizität zu beliefern, als an den Interessen der Bevölkerung orientiert war.

Literatur: Schnapp Karl, Die Bamberger Straßenbahn, in: Fränk. Land 8 Nr. 1;  
Klebes Günther, Die Straßenbahnen Bayerns in alten Ansichten,  
Zaltbommel/Niederlande, 1980;  
Hendlmeier Wolfgang, Handbuch der deutschen Straßenbahngeschichte,  
Bd. 1, München 1981;

Archivalien; Stadtarchiv, C 2, VI, 428 - 429; B.S. 556/2;