

Der Stadtverkehr in Flensburg

Der Werkausschuß der Stadtwerke Flensburg hat in seiner Oktober-Sitzung 1971 den Beschluß gefaßt, die letzte 4,2 km lange Straßenbahnlinie 1: Hauptbahnhof – Südermarkt – Ostseebadweg aus Gründen der Rentabilität im Frühjahr 1973 auf Omnibus-Einmannbetrieb umzustellen.

Ein geschichtlicher Rückblick

auf die Entwicklung des Stadtlinienvverkehrs aller öffentlichen Verkehrsmittel erscheint auch insofern angebracht, als die elektrische Straßenbahn in Flensburg am 6. Juli 1972 auf ihr 65jähriges Bestehen zurückblicken kann und damit ihr Pensionsalter erreicht hat.

Die Pferdebahn

wurde nach der erfolgten Gründung der „Flensburger Straßenbahngesellschaft“ am 24. März 1881 zunächst auf der Teilstrecke Neustadt – Rathausstraße am 1. April 1881 in Betrieb genommen, während die ganze Linie: Angelburger Straße (Eisenbahnbrücke) bis Apenrader Chaussee erst seit Anfang Juni (Pfingsten) des gleichen Jahres durchgehend betrieben wurde. Es standen 6 Pferdebahnen (1-6) zur Verfügung, die übrigens später bei Einführung des elektrischen Straßenbahnbetriebes 1907 als Beiwagen 51-56 übernommen wurden. An der Terrassenstraße bestand zeitweilig ein Pferdeomnibus-Anschluß nach Ostseebad und Wassersleben. Der Pferdebahnbetrieb erwies sich jedoch in den ersten Jahren als absolut unrentabel, so daß nur 2% Dividende ausgeschüttet werden konnte. Ab 1889 wurden infolgedessen zahlreiche Änderungen vorgenommen, teilweise neue Gleise verlegt und anschließend der 5-Minuten-Betrieb eingeführt. Dadurch trat eine bessere Auslastung des Betriebes ein, so daß die Gesellschaft ab 1900 5% Dividende ausschütten konnte. Trotzdem konnte auf längere Sicht die Verkehrssituation nicht befriedigen, so daß der Stadtrat im Dezember 1904 den Beschluß faßte, der Pferdebahngesellschaft zum 1. April 1906 zu kündigen, so daß sich das Unternehmen seit 1905 in Liquidation befand.



Abb. 1: Triebwagen 4 im Originalzustand 1907, Waggonfabrik Busch mit AEG-Ausrüstung; 16 Sitzplätze (Längsbänke), 19 Stehplätze, Länge: 7000 mm, Achsabstand: 1700 mm, Breite 1950 mm.

Die elektrische Straßenbahn

geht auf einen entsprechenden Beschluß vom 26. Mai 1905 zurück. Die Bauleitung wurde in die Hände von Direktor Brüggemann von den Städt. Betriebswerken Bielefeld gelegt, der dort bereits ab 1900 das meterspurige Straßenbahnnetz projektiert und aufgebaut hatte. Die alte Linienführung der Pferdebahn sollte beibehalten werden, jedoch beiderseits verlängert zum Hafermarkt und zur Glashütte. Es wurden gänzlich neue Gleisanlagen in Meterspur verlegt, wobei allerdings einige Abschnitte in der engen Innenstadt nur eingleisig ausgeführt werden konnten. Schon damals gab es Einsprüche von Anliegern und Geschäftsleuten, die unbedingt einen Parkplatz für ihre Pferdefuhrwerke vor ihren Geschäftslokalen und Ladengeschäften forderten. Es waren 11 zweiachsige Triebwagen mit offenen Plattformen bei der Waggonfabrik Busch, Bautzen, mit AEG-Aus-

rüstungen sowie je 1 Salzstreu- und Bahnmeister-Wagen bestellt worden. Am 4. Juli 1907 fand die baupolizeiliche Abnahme und zwei Tage später, am 6. Juli, die offizielle und feierliche Inbetriebnahme der ersten 3,28 km langen elektrischen Straßenbahnlinie: Terrassenstraße – Südermarkt – Hafermarkt – Bismarckstraße statt. Diese ältesten Triebwagen waren übrigens sämtlich noch bis etwa 1943 im Einsatz und wurden später auch noch (nach Ausbau der elektrischen Ausrüstung) teilweise als Beiwagen weiter verwendet.



Abb. 2: Tw 15 der zweiten Lieferung 1912 (12-23) mit nachträglich geschlossenen Plattformen, Busch/AEG, 18 Sitzplätze (in Abteilanordnung), 33 Stehplätze, Länge: 8350 mm, Achsabstand: 1800 mm, Breite: 2000 mm.

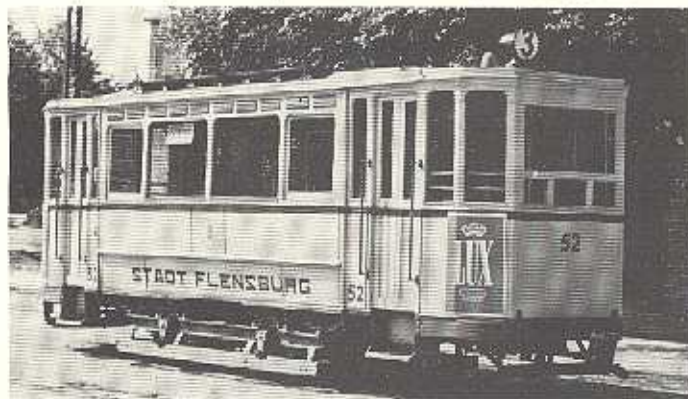


Abb. 3: Einige Tw der zweiten Lieferung wurden 1952-1954 zu Beiwagen umgebaut, wie der abgebildete Bw 52 ex Tw 12.

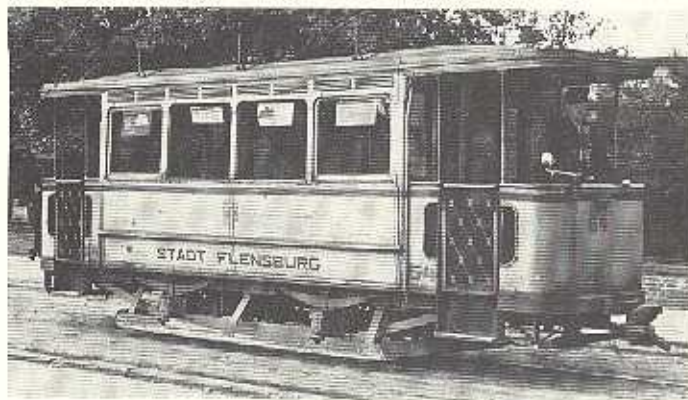


Abb. 4: Beiwagen 54 des Baujahres 1912 (Nr. 53-56) im Originalzustand mit Umsetzgeräten, 18 Sitzplätze (in Abteilanordnung), 18 Stehplätze, Länge: 7250 mm, Achsabstand: 2250 mm, Breite: 1950 mm.

Nachdem 1908 infolge des starken Verkehrszuwachses (außer den 6 ehemaligen Pferdebahnen) noch 4 neue Beiwagen (57-60, mit offenen Plattformen und Längssitzen) in Dienst gestellt wurden, brachte das Jahr 1911 den Beschluß, das Straßenbahnnetz nach Duburg und Mürwik zu erweitern. Am 28. Dezember 1911 wurde die Straßenbahnlinie 2: Flurstraße – Norderhofenden (am Hafen entlang, eingleisig) und am 9. Februar 1912 die neue Linie 3 nach Mürwik (zunächst eingleisig) eröffnet.

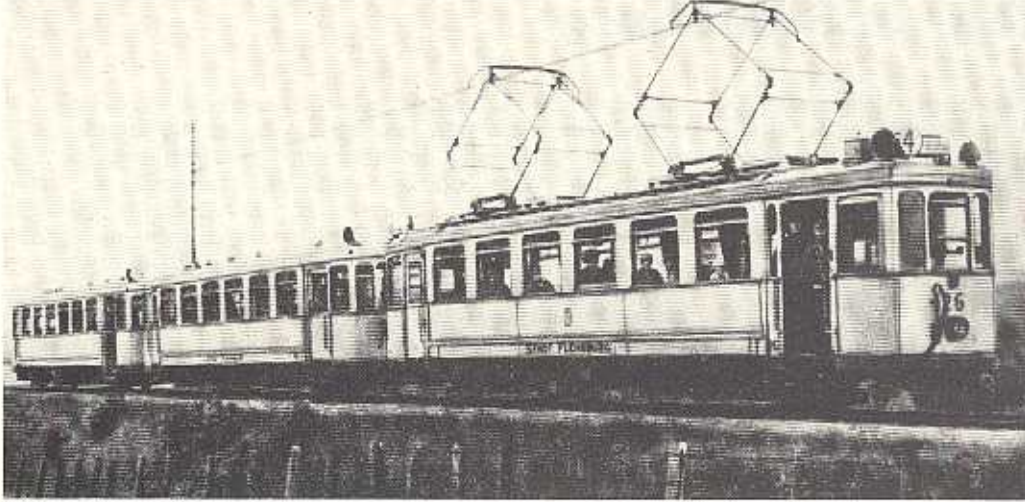


Abb. 5: Vierachsiger Überland-Strassenbahnzug für die Linie 4 nach Glücksburg, Baujahr 1926, HAWA, 34 Sitz- und 43 Stehpätze, Länge: 13 140 mm, Achsstand im Drehgestell: 1 900 mm (Tw) 1 600 mm (Bw), Breite: 2 100 mm.

Nunmehr betrug die Gleislänge insgesamt 14,7 km. 12 neue zweiachsige Triebwagen (12-23) waren beschafft worden, denen nochmals 4 neue Beiwagen (53 II 56 II mit Quersitzen) folgten.

1914 war mit dem Bau des Gleisabschnitts vom Depot Apennrader Straße bis zur Glashütte begonnen worden, der jedoch infolge des I. Weltkrieges nicht mehr in Betrieb genommen werden konnte. Stattdessen mußten zusätzlich von der Straßenbahn Verwundeten Transporte zu den Lazaretten durchgeführt werden. Ab November 1917 kam es außerdem zur Aufnahme eines behelfsmäßigen und kriegsbedingten Güterverkehrs (vorwiegend Kohlentransporte) für die Marineverwaltung in Mürwik, weshalb am Staatsbahnhof ein Ladegleis und an der Kelmstraße eine Rampe angelegt werden mußten.

Das Jahr 1922 brachte die Verlängerung der Linie 1 von der Terrassenstraße bis zur Glashütte, die Weiterführung der Linie 2 von der Flurstraße bis Marienhölungsweg und schließlich den zweigleisigen Ausbau der Linie 3 nach Mürwik in ihrer vollen Länge.

Am 27. Januar 1925 wurde der Vertragsabschluß zwischen dem Stadt- und Landkreis vollzogen, der die Übernahme und Elektrifizierung des Streckenabschnitts nach Glücksburg der Flensburger Kreisbahn (Flensburg – Kappeln) vorsah. Zu diesem Zweck wurden neben den Elektrifizierungsarbeiten und der Herstellung einer Gleisverbindung am Kreisbahnhof (zwischen Straßenbahn und Kreisbahn) 3 vierachsige Triebwagen (24-26) und 4 gleichartige Beiwagen (44-47) in Auftrag gegeben. Am 21. September 1925 fand die Eröffnung der neuen Straßenbahnlinie 4 auf der 10 km langen Strecke nach Glücksburg statt. Anfangs verkehrten Doppeltriebwagen (zwischen den weiterhin eingesetzten Dampfzügen der Kreisbahn), da sich die Lieferung der Beiwagen verzögerte. 1926 wurde für diese Linie in der Innenstadt eine neue Endschleife von der Nikolaistraße über Süderhofenden zum alten Bahnhof (heute ZOB) angelegt, damit die Überlandzüge nicht den innerstädtischen Straßenbahnbetrieb behinderten. Der Verkehr auf der neuen Linie rentierte sich aber

nicht, so daß die Linie 4 am 28. Februar 1934 schon wieder stillgelegt und die Strecke von der Kreisbahn wieder übernommen wurde.



Abb. 7: Die Nachlieferung des gleichen Jahres (Tw 33–36) war lediglich durch verlängerte Plattformen (2000 mm statt 1700 mm) und dementsprechend größeren Wagenkastenlänge (10 000 mm) gekennzeichnet.

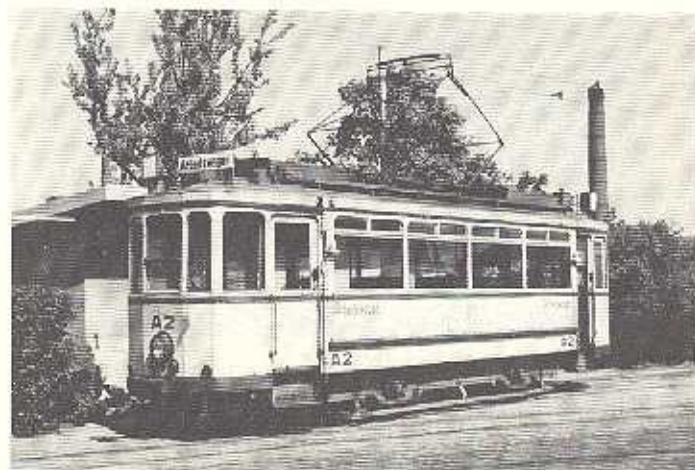


Abb. 8: Die beiden heute noch vorhandenen Arbeitswagen A 1/A 2 stammen aus der Baureihe 27–32.

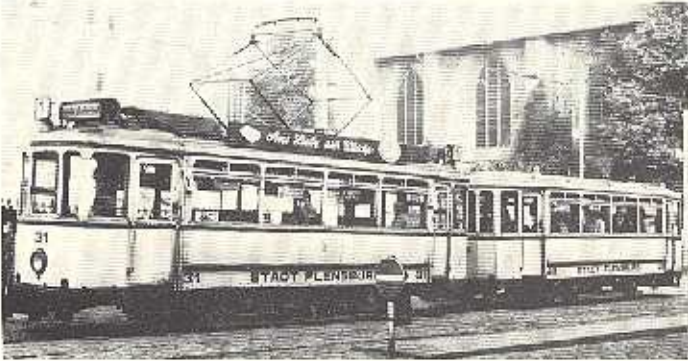


Abb. 6: Ein Straßenbahnzug des Baujahres 1926, HAWA, Tw 31 (Reihe 27–32) und Bw 48 (Reihe 48–49), 22 Sitzplätze (Quer- und Längsanordnung) 31 Stehpätze (Bw 35 Stehpl.), Länge: 9 400 mm, Achsstand: 3 000 mm, Breite: 2 100 mm, ursprünglich mit Druckluftbremse.

Der neue Hauptbahnhof in Flensburg wurde am 29. 4. 1928 durch die Verlängerung der Linie 1 vom Südermarkt an das Straßennetz angeschlossen, während die Erweiterung am anderen Ende von der Glashütte bis zum Ostseebadweg am 20. 4. 1935 vorgenommen wurde. Am 28. 11. 1936 folgte als letzte Erweiterung der Straßenbahn der Abschnitt Norderhofenden – Kreisbahnhof der Linie 2. Diese war jedoch nicht von sehr langer Dauer, denn infolge ihrer Eingleisigkeit und einer kurzen aber starken Steigung wurde die Linie 2 am 8. Oktober 1943 stillgelegt und auf Obusbetrieb umgestellt, worüber noch in einem besonderen Absatz berichtet wird.



Abb. 9: Blick auf den Betriebshof an der Apenrader Straße mit bereitgestellten Straßenbahnzügen. (8/1957)

Vom 18. April 1945 bis Anfang 1946 ruhte infolge der Kriegereignisse der gesamte Verkehrsbetrieb.



Abb. 11: Tw 34 + Bw 105 unter der Eisenbahnunterführung an der Kreuzung Angelburger Straße/Friedrich-Ebert-Straße/Süderhofenden.

FLENSBURG

Stand: Sommer 1955

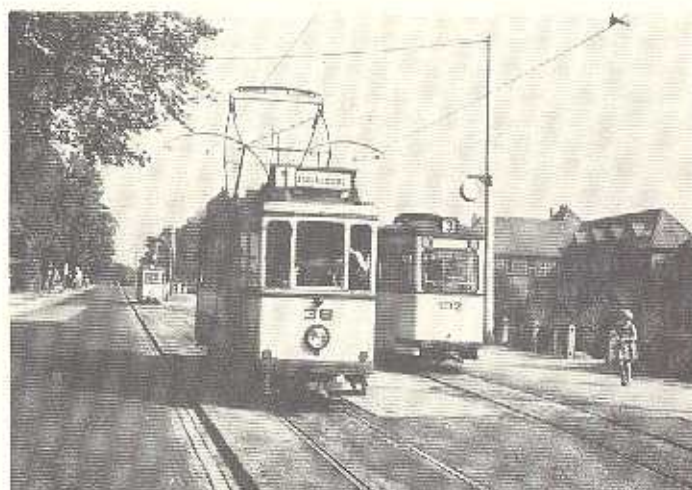
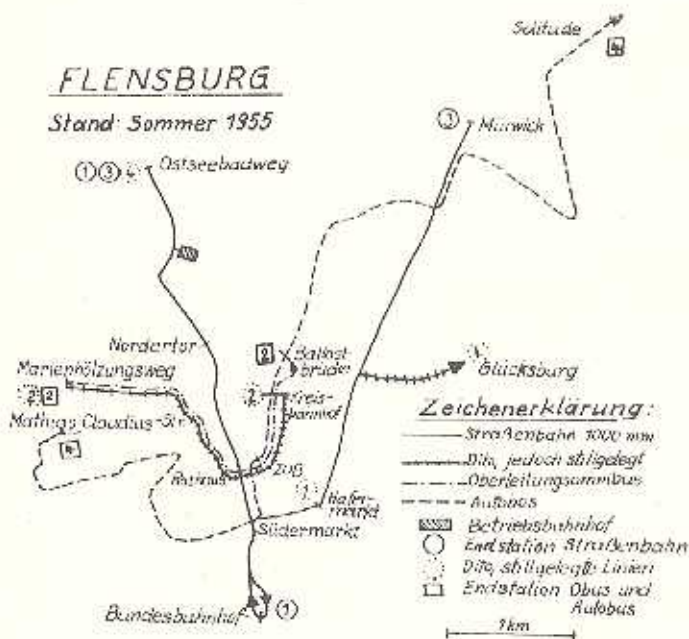


Abb. 12: 3 Straßenbahnwagen (Tw 49, 36, Bw 102) der Linien 1 und 3 bei Rangierbewegungen an der gemeinsamen Endstation Ostseebadweg.

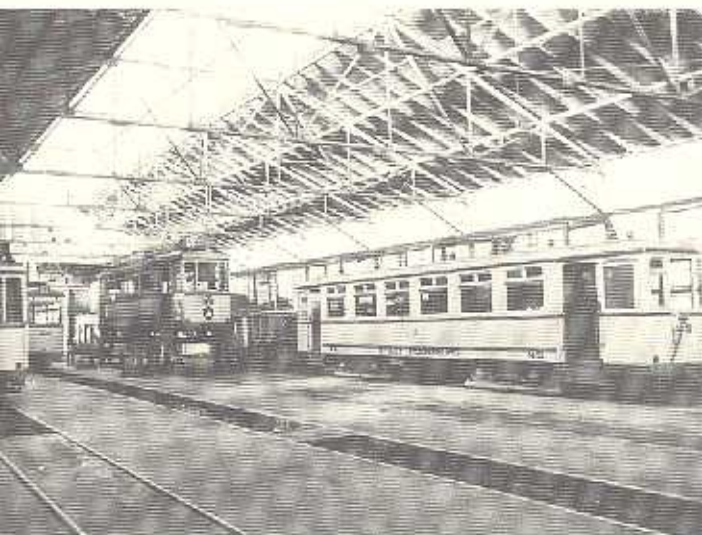


Abb. 10: Blick in die Straßenbahnwagenhalle.



Abb. 13: Tw 43 + Bw 103 an der Haltestelle Gerh. Hauptmann Straße der Linie 3, die in Richtung Mürwik zweigleisig teilweise auf eigenem Bahnkörper in Seitenlage ausgebaut worden war.

Zwischen 1951 und 1954 wurde der Wagenpark durch die Beschaffung von 7 Trieb- und 8 Beiwagen des zweiachsigen Verbandstyps aufgefrischt, was jedoch nicht verhindern konnte, daß die Straßenbahnlinie 3 (gemeinsam mit der Obuslinie 2) am 14. September 1957 auf Omnibusbetrieb umgestellt wurde. Der Streckenabschnitt Südermarkt – Mürwik = 4,2 km wurde anschließend demontiert, so daß von diesem Zeitpunkt an bis heute nur noch die 4,18 km lange Straßenbahnlinie 1: Hauptbahnhof – Südermarkt – Ostseebadweg verkehrt.



Abb. 14: Ein Straßenbahnzug vom Verbandstyp, Tw 37 + Dw 107 an der Endstation Ostseebadweg.

Der Straßenbahnwagenpark
hatte folgende typenmäßige Unterteilung:

Triebwagen	
1- 11/1907	Busch/AEG, 16 Sitz- und 18 Stehplätze davon 1925-30 zu Beiwagen umgebaut: Tw 1=Dw 61, Tw 2=Dw 62, Tw 4= Bw 64, Tw 6= Bw 66, Tw 7= Bw 67, Tw 11= Bw 71, sämtlich 1952-1954 verschrottet, Tw 3, 5, 8, 9 = 1951 verschrottet, Tw 10=Arbeitswagen, 1953 verschrottet.
12- 23/1912	Busch/AEG, 18 Sitz- und 33 Stehplätze davon 1952-54 zu Beiwagen umgebaut: Tw 12=Bw 52, Tw 14=Dw 53, Tw 17= Bw 55, Tw 20= Bw 54, Tw 21= Bw 58, Tw 22= Bw 59, Tw 23= Bw 63. Tw 13, 15, 18, 19=Arbeitswagen, ab 1955 sämtlich verschrottet.
24- 26/1925	Vierchser, HAWA, 34 Sitz- und 43 Stehplätze davon Tw 24 1955 verschrottet Tw 25 nach schwerem Zusammenstoß 1957 verschrottet Tw 26, 1942 nach Warnemünde (Nr. 3) verkauft, von dort 1945 an Rostocker Straßenbahn (Nr. 48, seit 1955 Nr. 22) 1956 verschrottet
27- 32/1926	HAWA/Siemens, 22 Sitz- und 31 Stehplätze davon 2 Fahrzeuge als Arbeitswagen A 1, A 2 noch vorhanden, Rest verschrottet
35- 38/1926	HAWA/Siemens, 22 Sitz- und 37 Stehplätze (verlängerte Plattformen)
37- 39/1951	Elze/AEG Verbandstyp, 24 Sitz- und 50 Stehplätze
40- 41/1952	Credé/AEG, Verbandstyp, 24 Sitz- und 50 Stehplätze
42- 43/1954	MAK/AEG Verbandstyp, 24 Sitz- und 50 Stehplätze
Beiwagen	
51- 56/1881	ehemalige Pferdebahnwagen
57- 60/1907	18 Sitz- und 20 Stehplätze, Längsbänke, 1954 verschrottet
53- 56/1912	18 Sitz- und 18 Stehplätze, Quersitze sämtlich verschrottet
44- 47/1925	Vierchser, HAWA, 35 Sitz- und 43 Stehplätze davon 44-46 1935 an Iserlohner Kreisbahn AG, Letmathe, (96, 97) verkauft. Bw 47, 1942 nach Warnemünde (Nr. 24) verkauft, von dort 1945 an Rostocker Straßenbahn (Umbau zu Tw 49, seit 1955 Nr. 23, 1958 verschrottet) Bw 46 1957 verschrottet.
48- 49/1928	HAWA, 22 Sitz- und 35 Stehplätze verschrottet
61, 62, 64, 66, 67, 71	1925-30 aus den Tw 1, 2, 4, 6, 7, 11 umgebaut, 1952-54 sämtlich verschrottet.
52, 55, 58, 59, 63	1952-54 aus den Tw 12, 14, 20, 17, 21, 23 umgebaut, sämtlich verschrottet.
101-106/1954	MAK Verbandstyp, 24 Sitz- und 87 Stehplätze

Der Obusbetrieb
wurde auf dem Teilstück Marienhölungsweg – Wilhelmstraße am 9. Oktober 1943 aufgenommen, nachdem am Tage zuvor die Straßenbahnlinie 2: Marienhölungsweg – Kreisbahnhof eingestellt worden war. Die Obus-Streckenverlängerung von der provisorischen Wendeschleife Wilhelmstraße bis Ballastbrücke erfolgte im Mai 1944. Die 2,7 km lange Obuslinie, die in den Kriegsjahren trotz der erheblichen Materialschwierigkeiten erstellt worden war, besaß durchweg eine zweispurige Fahrleitung mit Endschleifen im Gegensatz zu der zuvor eingleisig mit Ausweichen angelegten Straßenbahnstrecke. Die Obuszufahrtstrecke zum Straßenbahnbetriebshof Apenraderstraße hatte ihren Ausgangspunkt an der rechtwinkligen Obus/Straßenbahn-Fahrleitungskreuzung an der Haltestelle Rathausstraße. Die Obus-Zufahrtsleitung (einspurig) war zwischen den beiden Straßenbahn-Fahrdrähten verlegt; sie hatte aber keine unmittelbare Verbindung der Obus-Betriebsstrecke. Vielmehr mußte beim Aus- und Einrücken das Gefälle der Rathausstraße ausgenutzt werden, so daß die Obusse jeweils mit abgezogenen Stromabnehmer-Stangen – im Gefälle rollend – unter das andere Fahrleitungspar fahren.



Abb. 15: Obus 2, MAN/Kässbohrer/SSW, Baujahr 1941 an der Endstelle Dallastbrücke war ursprünglich für Allenstein (Ostpreußen) bestimmt.



Abb. 16: Obus 4, Henschel/Schumann/SSW, Baujahr 1944 in der bekannten eckigen Kriegs-Einheitsbauweise mit zwillingsbereifter Vorderachse.

Insgesamt standen die folgenden 5 Obusse zur Verfügung:
 1-2 MAN/Kässbohrer/SSW, 27 Sitz- und 18 Stehplätze
 3 Henschel/Credé/SSW, 25 Sitz- und 25 Stehplätze
 4-5 Henschel/Schumann/SSW, 22 Sitz- und 40 Stehplätze.

Die beiden ersten Fahrzeuge waren ursprünglich für den Obusbetrieb Allenstein (Ostpreußen) bestimmt, während der Obus 3 (Einstieg vor der Vorderachse) eigentlich an die Stadtwerke Gießen (Lahn) geliefert werden sollte. Die letzten beiden Wagen, die erst 1944 geliefert wurden, hatten das bekannte Henschel-Obus-Fahrgestell, Normgröße I mit zwillingsbereifter Vorderachse (wie auch der Obus Nr. 3) und den eckigen Aufbau in der Kriegs-Einheitsbauweise.



Abb. 17: Obus 4 in der Endschleife Ballastbrücke. Die ursprünglichen Holzlatzen-sitze wurden später durch gebrauchte Polstersitze ersetzt.

Planmäßig wurden 3 Obusse benötigt. Infolge des Kriegsendes ruhte der gesamte Verkehrsbetrieb ab 16. April 1945. Die ersten Obusse liefen erst wieder ab 6. Februar 1946, allerdings waren zwei Obusse noch bis 1948 an die Kieler Verkehrs-AG ausgeliehen, da dort die italienischen Dreiachs-Trolleybusse durch deutsche Obusse aus der Nachkriegsferligung ersetzt werden mußten.

Die relativ kurze Obuslinie wurde am 15. September 1957 zugleich mit der Straßenbahnlinie 3 stillgelegt und durch die neue Omnibuslinie: Mürwik – ZOB – Marienhölungsweg ersetzt.

Der Omnibusbetrieb

wurde am 16. Oktober 1950 auf der Linie Solitude – Zentral-Omnibusbahnhof (ZOB) eröffnet, die bereits am 1. 4. 1953 bis zur Matthias-Claudius-Straße und am 8. 9. 1957 abermals bis zur Sonderburger Straße verlängert wurde.



Abb. 18: Dreitüriger BÜSSING Unterflur-Trambus 23, ursprünglich für Fahrgastflub mit festem Schaffnerplatz aus der Lieferung September 1959.

Die zweite Omnibuslinie: Mürwik – ZOB – Marienhölungsweg entstand am 15. 9. 1957 durch die Umstellung der Obuslinie 2 und der Straßenbahnlinie 3. Auch hier war die erste Verlängerung bis Johannisgarten bereits am 18. 5. 1958 zu verzeichnen. Als weitere Daten sind zu nennen: Verlängerung Sonderburger Straße – Klues ab 1. 5. 1959, neue Buslinie ZOB-Fuchskuhle ab 12. 12. 1960, neue Buslinie Johannisgarten-Bundesbahnhof ab 26. 5. 1963 und eine Verlängerung über den Bundesbahnhof hinaus bis Kiefernweg ab 26. 9. 1965. Das Omnibusnetz hat heute eine Linienlänge von insgesamt 32,9 km. Sämtliche 30 Omnibusse (19 Magirus, 11 Blüssing) werden im schaffnerlosen Einmannbetrieb gefahren.

Ausblick

Mit diesem kurzen historischen Rückblick ist der bisherige, wechselvolle Werdegang der öffentlichen Nahverkehrsmittel in Flensburg von der Pferdebahn über die elektrisch angetriebenen Verkehrsmittel Straßenbahn und Oberleitungs-Omnibus zum heutigen Diesel-Omnibus im schaffnerlosen Einmannbetrieb aufgezeigt, der nunmehr in naher Zukunft als alleiniges Verkehrsmittel den Stadtlinienverkehr übernehmen wird.

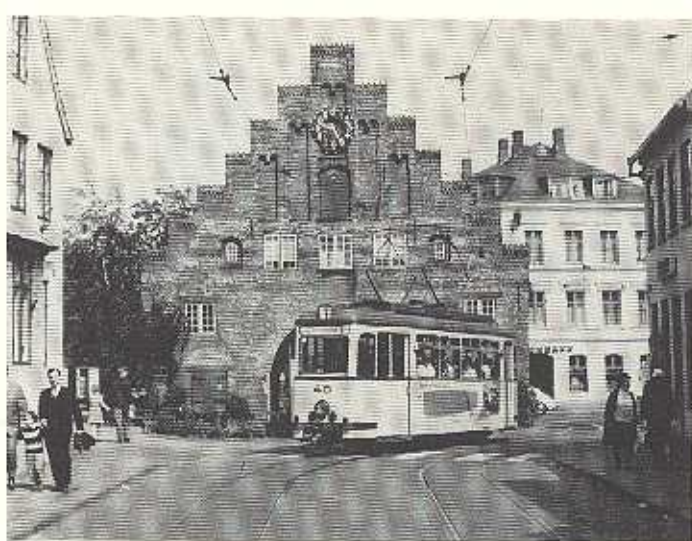


Abb. 19: Verbandstyp-Triebwagen 40 in der Norderstraße am Nordurtor, dem Wahrzeichen der Stadt Flensburg.

Im Zuge der durchgeführten Rationalisierungsmaßnahmen ist in den Jahren 1969/70 auch bei den Straßenbahn-Triebwagen der schaffnerlose Einmannbetrieb eingeführt worden. Da die Endstation Ostseebadweg über keine Endschleife (wie am Hauptbahnhof) verfügt und außerdem noch in einem leichten Gefälle von 1,75% liegt, war es erforderlich, die 7 zweiachsigen Verbandstyp-Triebwagen Nr. 37-39, 40-41, 42-43 der Baujahre 1951/52/54 nachträglich mit folgenden Zusatzeinrichtungen (vgl. DER STADTVERKEHR, Heft 9/1969) in eigener Werkstatt auszurüsten:

1. Federspeicherbremse zum Ersatz der früheren Handkurbel-Haltstellen- und Feststellbremse, Betätigung über Haltstellenbremsventil auf jeder Plattform.
2. Pneumatisches Öffnen und Schließen der beiden Türen (je Fahrtrichtung auf der rechten Seite) und Überwachung durch den Fahrer. Bei geöffneten Türen wirkt die Feststellbremse als Anfahrsperr.
3. Notbremseinrichtung (Fahrer- und Fahrgast-Notbremse).
4. Signal-Einrichtungen für Fahrgast-Haltewunsch und Abruf-Anlage über Mikrofon, Verstärker, Lautsprecher.
5. Einbau von je 2 Fahrschein-Entwertern sowie Zähltafel an jedem Fahrerplatz.

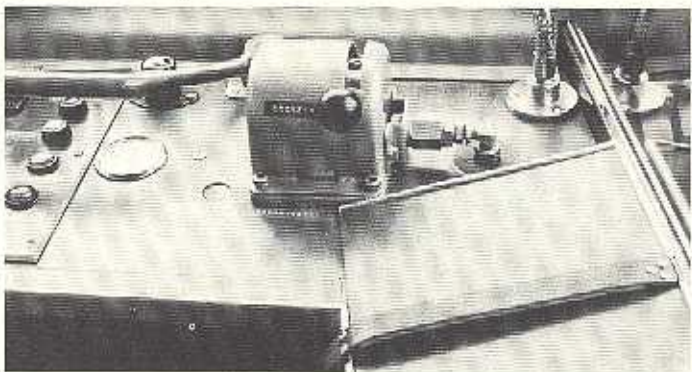


Abb. 20: Der für Einmannbetrieb umgebaute Fahrerplatz mit dem Betätigungshebel für die Feststellbremse.

Die zweiachsigen Verbandstyp-Beiwagen 101-108, die unverändert mit Pendel-Schaffnern besetzt sind, werden nur zu den stärker frequentierten Tageszeiten mitgeführt. Von den insgesamt geleisteten 655 000 Straßenbahn-Wagenkilometern sind 341 000 Trieb-Wg/km und 225 000 Bei-Wg/km.

Nach Umstellung der letzten Straßenbahnlinie im Frühjahr 1973 soll die Omnibus-Linienführung in der Innenstadt möglichst unverändert beibehalten werden. Trotz des beabsichtigten Übergangs vom bisherigen 7,5 Min-Betrieb bei der Straßenbahn auf einen 5 Min-Betrieb wird durch eine Straffung der übrigen Omnibuslinien nur mit einem Mehrbedarf von etwa 8 neuen Omnibusen gerechnet gegenüber den bisher benötigten 6 Trieb- und 6 Beiwagen im Straßenbahnbetrieb.