

Vorwort

Schielenbahnen im Verlauf öffentlicher Straßen, also »Straßenbahnen«, waren einst das mit Abstand wichtigste Personenverkehrsmittel in Städten mit mehr als 30 000 Einwohnern. Nur wenige Städte dieser Größenordnung hatten stets schienenfreie Straßen. Auch viele zwischenörtliche Verbindungen entstanden als Straßenbahnen.

Die Herstellung preiswerter Automobile nach dem 2. Weltkrieg und ihre begeisterte Aufnahme beim privaten Verbraucher sowie eine wenig straßenbahnfreundliche Kommunalpolitik haben dazu geführt, daß die Straßenbahn als leistungsfähiges, flächensparendes und abgasfreies Straßenverkehrsmittel nicht mehr gefragt ist. Vielerorts hat sie ihre frühere Bedeutung längst an private Personenkraftwagen und Omnibusse öffentlicher Verkehrsbetriebe abgetreten. Selbst die meisten »Straßenbahnfreunde« besitzen heute einen eigenen Wagen.

Ein Ende des Straßenbahnsterbens ist noch nicht abzusehen. Es ist zu erwarten, daß die Straßenbahn in der altvertrauten Form nur noch in wenigen Städten bestehen bleibt – unter der Voraussetzung, daß diese für Ausbau und Modernisierung Zuschüsse bekommen. In der Regel werden Omnibusse und auf besonders belasteten Strecken auch Stadtschnellbahnen, d. h. S-Bahnen, U-Bahnen und Stadtbahnen, die herkömmliche Straßenbahn ersetzen, die bekanntlich mit leichten elektrisch betriebenen Fahrzeugen auf Gleisen im Straßenplanum oder auf besonderem Bahnkörper verkehrt.

Wenn eine Epoche zu Ende geht, beginnt man, Rückschau zu halten und Erinnerungen zu bewahren, und so sind im letzten Jahrzehnt viele Aufsätze und Bücher erschienen, die meist einzelne Straßenbahnbetriebe, Wagentypen und Regionen behandeln. Ergänzend dazu stellt das vorliegende »Handbuch der deutschen Straßenbahngeschichte« erstmals ein übersichtliches Nachschlagewerk über die deutschen Straßenbahnen dar. Die zahlreichen Tabellen und Diagramme zeigen, wo und wann einmal Straßenbahnen fuhren oder wo sie noch fahren und welche Verkehrsbedeutung sie hatten. Behandelt werden alle Bahnen, die am 31. Dezember 1937 im Deutschen Reich und in der freien Stadt Danzig bestanden.

Der Verfasser ist in München nach dem 2. Weltkrieg aufgewachsen. Schon früh beeindruckten ihn die Straßenbahnstrecken, auf deren blanken Gleisen elektrische Triebwagenzüge kreuz und quer das Stadtgebiet erschlossen, begleitet von einer unverkennbaren Geräuschkulisse aus Motorsummen, Rattern und Klingeln. Das Studium des Bauingenieurwesens mit der Vertiefungsrichtung Verkehrsplanung an der Technischen Hochschule München führte den Verfasser dazu, sich 1967/68 in seiner Diplomaufgabe mit der Geschichte der Straßenbahn in Westdeutschland zu beschäftigen. Das Ergebnis seiner Arbeit erschien im Jahre 1969 als Buch unter dem Titel »Von der Pferde-Eisenbahn zur Schnell-Straßenbahn«. Das vorliegende Werk ist eine in allen Punkten überarbeitete und auf die mittel- und ostdeutschen Straßenbahnen ausgedehnte Neuauflage.

Der überwiegende Teil der Bearbeitungszeit entfiel auf die für die Kartenzeichnung notwendige Materialsammlung sowie auf den Entwurf des Streckenatlases. Auch die Korrektur der rein gezeichneten Karten erforderte mehr Zeitbedarf als erwartet, da den ausführenden Kartographen die Materie »Schielenbahnen« fremd war, und daher viele Einzelheiten von Knotenpunkten und Brücken mehrfach zu zeichnen waren. Im übrigen verteuerte die Herstellung gefälliger Karten die Selbstkosten so, daß der Verkaufspreis nicht mehr kostendeckend sein kann, um das Buch nicht für viele unerschwinglich werden zu lassen. Der Atlas enthält maßstäbliche Streckenpläne – zum Teil mehrfarbig auf amtlicher Kartengrundlage – von allen ehemaligen und noch bestehenden deutschen Straßenbahnen und einigen »nebenbahnähnlichen Kleinbahnen«, und zwar aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg und aus den siebziger Jahren.

Jahrzehntelang enthielten die Fahrpläne der Verkehrsbetriebe in der Regel nur lieblose Linien-Schemapläne. Seit Ende der sechziger Jahre ist hier eine erfreuliche Wende zum Besseren eingetreten. Es sei an die seither herausgekommenen hervorragenden Pläne von Frankfurt am Main, München oder Nürnberg erinnert. Als Beispiele für gute amtliche Linienpläne bringt der