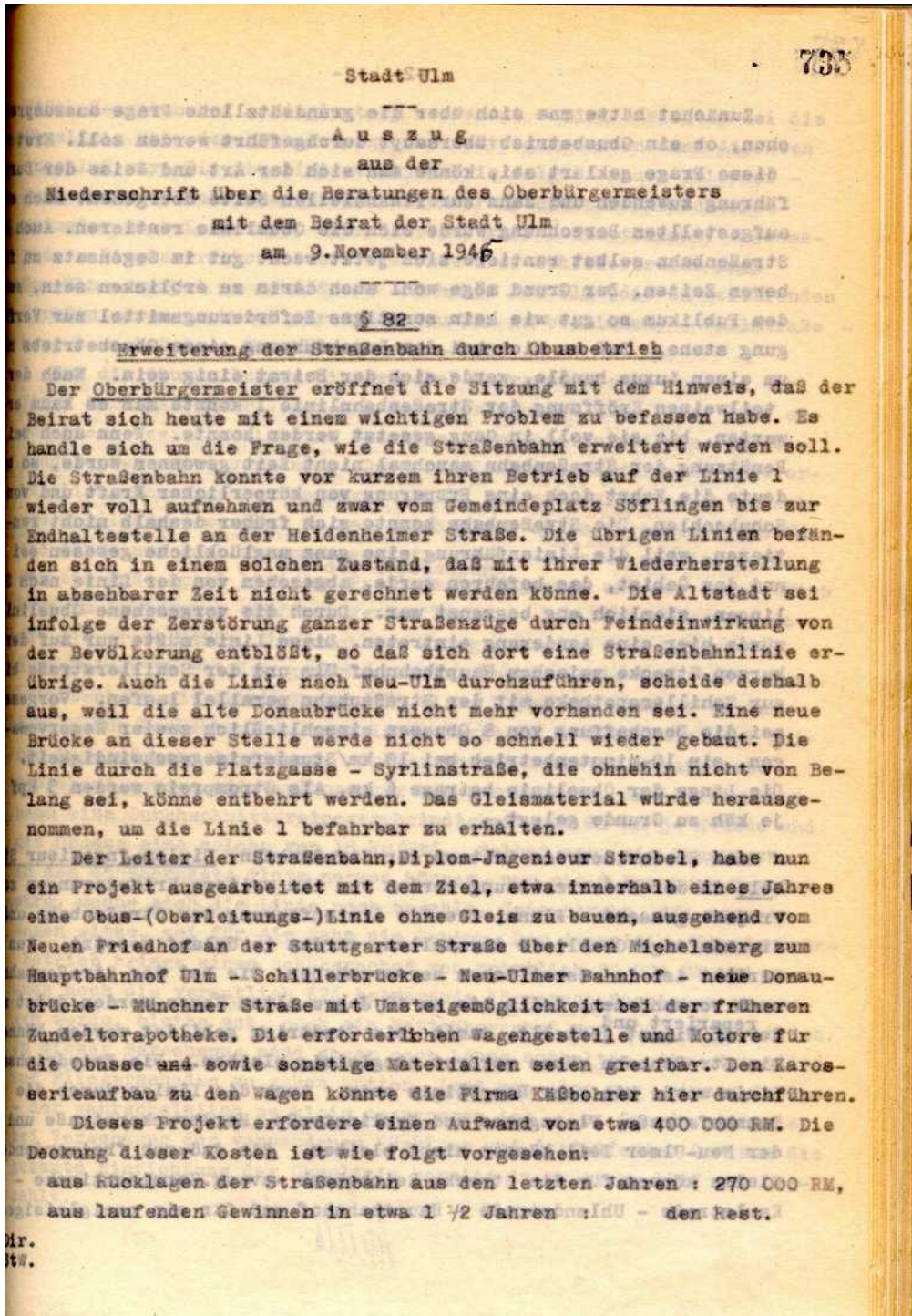




Erweiterung der Straßenbahnen durch Obuslinien: Auszüge aus dem Beiratsprotokoll vom 9.11.1945
(Stadtarchiv Ulm, B005/5 Nr. 307)



Wiederaufnahme
des Betriebs auf der
Straßenbahnlinie 1

Linienführung
der künftigen
Obus-Strecken

738

MI-2-2238

Zunächst hätte man sich über die grundsätzliche Frage auszusprechen, ob ein Obusbetrieb überhaupt durchgeführt werden soll. Erst wenn diese Frage geklärt sei, könne man sich der Art und Weise der Durchführung zuwenden und dann zur finanziellen Seite übergehen. Nach einer aufgestellten Berechnung würde sich die Obuslinie rentieren. Auch die Straßenbahn selbst rentiere sich jetzt recht gut im Gegensatz zu früheren Zeiten. Der Grund möge wohl auch darin zu erblicken sein, weil dem Publikum so gut wie kein sonstiges Beförderungsmittel zur Verfügung stehe. Daß es sich bei der Durchführung eines Obusbetriebs nicht um einen Luxus handle, werde sich der Beirat einig sein. Nach der teilweisen Eröffnung der Straßenbahnlinie 1 konnte man es kaum erwarten, bis sie voll in Gang gesetzt werden konnte. Wenn auch bei der Benützung der Straßenbahn manchmal nicht Zeit gewonnen wurde, so bedeute die Fahrt doch eine Ersparung von körperlicher Kraft und von Schuhsohlen. Die Straßenbahn konnte sich früher deshalb nicht rentieren, weil die Linienführung eine ganz unglückliche gewesen sei und das Gebiet, das befahren wurde, abgesehen von der Linie nach Söflingen, ziemlich eng begrenzt war. Durch die vorgesehene Obuslinie würde hier eine Änderung eintreten. Diese Linie müßte nur auf der kurzen Strecke zwischen Hauptbahnhof Ulm und der Schillerstraße bis zur Schillerapotheke mit der Straßenbahn parallel laufen. Vorgesehen sei die Beschaffung von 8 Obussen einschließlich zweier Reservewagen, ein 10-Minutenbetrieb bei 18 km/Stundereisegeschwindigkeit. Die Länge der Obuslinie betrage 6 km. Als Strompreis werden 5 Rpf je kWh zu Grunde gelegt.

Nach Erscheinen des Leiters der Straßenbahn, Diplom-Ingenieur Ströbel, in der Beiratssitzung werden von ihm weitere Erläuterungen zum Projekt gemacht. Pläne, die die Linienführung der Straßenbahn und die künftige Obuslinie darstellen, wurden in Umlauf gesetzt. Aus dem Bericht ist im wesentlichen hervorzuheben: Die bei der Straßenbahn noch vorhandenen, teils bis zu 40 Jahre alten Wagen werden jetzt wieder in Dienst gestellt, damit ein Stadtring gebildet werden könne. Die Straßenbahn müsse vorerst eingleisig bleiben. Die Friedrichsstraße-Linie werde nie mehr Hauptlinie sein. Auch die Linien durch die Bahnhofstraße, Platzgasse und Syrlinstraße, Herdruckerstraße und der Neu-Ulmer Teil können nicht bleiben. Die dadurch freiwerdenden Gleise können für die Strecke Reichsbank - evang. Garnisonkirche - Karlstraße - Uhlandstraße - Hauptbahnhof und für ein zweigleisiges

Erhaltung bzw.
Abbruch der alten
Straßenbahn-
strecken

Stück Hauptbahnhof - Zinglerberg verwendet werden. Wichtig sei die Obuslinie über den Michelsberg, der seit Jahrzehnten ohne direkten Anschluß war. Die Obuslinie verläuft wie folgt: Neuer Friedhof - Eythstraße - Michelsbergstraße - Neutor-Brücke zur Umlandstraße entweder über Karlstraße oder Zeibloomstraße - Hauptbahnhof - Promenade - Zinglerbrücke - Schillerstraße über Schillerbrücke nach Neu-Elm - vorbei am Schießhaus - Bahnhof Neu-Ulm (die zu befahrenden Straßen wären noch von der Stadt Neu-Ulm zu bestimmen) - Wallstraße - neue Donaubrücke - Münchner Straße - EWU.

Linienführung der künftigen Obus-Strecken

Für die Obusse lagern die Henschel-Fahrgestelle im Hof bei der Firma Karl Käbbohrer, Wagen- und Karosseriefabrik hier. Vor 1947 wären diese Gestelle nicht zu bezahlen. Die Motoren und das Fahrleitungskupfer seien vorhanden. Der erforderliche Kupferdraht wäre erhältlich, sonstige Ausrüstungen können bis etwa Mitte nächsten Jahres angeliefert werden. Es sei tatsächlich alles vorhanden, die Sache dürfe nur noch zusammengesetzt werden. Es werde möglich sein, daß bis Ende April 1946 mit der Herstellung begonnen und der Obusbetrieb etwa im Spätsommer eröffnet werden könne. Die Stadt Ulm wäre damit die erste Stadt, die nach dem Krieg erstmals eine solche Verkehrsanlage in Betrieb genommen hätte. Vorher hatte die Stadt eine Straßenbahn mit Zuschußbedarf in einer Länge von etwa 12 km und dann seien Verkehrsmittel von 18 km Länge im Betrieb, die wohl keinen Zuschuß mehr benötigen. Später könnte auch die Römerstraße ausgebaut werden mit Verlängerung bis zum Kuhberg. Die Straßenbahn habe eine Durchschnittsreisegeschwindigkeit von 11 km je Stunde und die Obusse eine solche von 18 km/std. Selbst wenn ein Obuswagen, in dem 45 Fahrgäste Platz nehmen können, nur mit 9 Personen besetzt wäre, mache sich die Linie noch bezahlt. Jede Person, die mehr im Wagen sitze, sei für die Bahn ein Gewinn. Der derzeitige Straßenbahnbetrieb bringe einen Rohüberschuß von monatlich 20 000 RM und wenn auch noch die vermutlich 62% betragende Körperschaftsteuer abgezogen werde, bleibe zzt. noch ein Nettoüberschuß von 8000 RM monatlich. In dieser Berechnung sind sogar noch Löhne enthalten, die eigentlich auf Fliegerschaden zu gehen hätten. Legt man also nur diesen Gewinn - der wahrscheinlich zu klein angenommen ist - zu Grunde, dann ist bei Verwendung der vorhandenen Rücklage und der laufenden Gewinne die gesamte Einrichtung der Obuslinie bereits im Frühjahr 1947 voll bezahlt.

Rentabilität

Handwritten signature

-4- -C-

Die Straßenbahn habe zzt. Wocheneinnahmen von 15 500 RM. Der Rentabilitätsberechnung seien 2 Rpf für Verwaltungskosten zu Grunde gelegt, in Wirklichkeit betragen diese nur 0,8 Rpf. An einen Zuschussbetrieb glaube er (Strobel) nicht mehr. Die Straßenbahn werde mit Hilfe der Obuslinie für die Stadt eine gewinnbringende Anlage sein.

Beim Personal habe er viele Kriegsversehrte eingestellt. Diese Personen bringen einen frischen Ton in den Betrieb im Gegensatz zu früher.

Der Oberbürgermeister dankt dem Leiter der Straßenbahn, Diplom-Ingenieur Strobel, für seinen ausführlichen Bericht. Die Stadt könne hienach mit Zuversicht dem neu zu gründenden Unternehmen entgegensehen. Er fordert die Beiräte auf, etwaige Fragen zu stellen wegen Linienführung oder in technischer und finanzieller Hinsicht und sich zu äußern, ob die Obuslinie überhaupt in Angriff genommen werden soll.

Beirat Sperle : Wenn man jetzt die sich bietende Gelegenheit, ein Obusverkehrsmittel zu erhalten, nicht ergreife, würde das gesamte Material eben von einer anderen Stadt aufgekauft werden und Ulm hätte das Nachsehen. Er sei der Auffassung, daß Diplom-Jungen Strobel hinsichtlich der Linienführung das Richtige getroffen habe.

Die Frage des Beirat Preis, ob die Anlage sich wesentlich verteuern würde, wenn die Linie mehr an die Wilhelmsburg über die Stuttgarter Straße herangeführt werde, wird durch den Leiter der Straßenbahn dahin beantwortet, daß bei einer vierdrähtigen Leitung 10-15 000 RM und bei einspuriger Linie (also zweidrähtiger Leitung) etwa 8000 RM Mehrkosten entstünden. Auf die Frage des Beirat Fried wird die Einschaltung eines Theaterwagens von der Wagnerstraße aus zugesagt.

Da sich niemand mehr zum Wort meldet, stellt der Oberbürgermeister fest, daß der Beirat grundsätzlich mit der Errichtung einer Obuslinie einverstanden ist.

Diesen Auszug beglaubigt

J.A. *Müller*

Verwendung
Kriegsversehrter

Sonderwagen zu
Theateraufführungen
in der Wagnerschule