



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## Zur Geschichte der Paderborner Straßenbahn

---

# Mit der »Schnatterbahn« durch's Paderborner Land

## 2. Teil

*Aufbau und Blütezeit standen im Mittelpunkt des ersten Teils der von MARTIN MODLER verfaßten Geschichte der Paderborner Straßenbahn. In dem nun folgenden zweiten Teil geht es um den allmählichen Niedergang der "Schnatterbahn durch's Paderborner Land".*

Erste Rückschläge in der Rentabilität des Straßenbahngeschäfts ergaben sich durch die lang anhaltende Wirtschaftskrise Ende der 20er-Jahre und das Aufkommen der Omnibusse als Konkurrenten der Straßenbahn.

Nicht an Gleise und Oberleitungen gebunden, erwiesen sich die Omnibusse gegenüber der Straßenbahn und im Unterhalt als kostengünstiger als die Wartung des zum Betrieb der Straßenbahn notwendigen Apparates. Daher kamen ab Mitte der 30er-Jahre die ersten Pläne zur Ablösung des gesamten Straßenbahnverkehrs durch Omnibusse auf, die aber, aufgrund "höherer Befehle" zur "Kräftekonzentration" der "volksdeutschen Wirtschaft" auf den nationalsozialistischen Angriffskrieg, nur noch teilweise realisiert werden konnten. So wurde 1936 "nur" die Strecke Bad Meinberg - Blomberg gänzlich auf Busverkehr umgestellt.

Die "Konzentration" der wirtschaftlichen Kräfte hatte außerdem für die Straßenbahnanlagen und -wagen der PESAG zur Folge, daß diese ab 1936 nicht mehr im erforderlichen Maße gewartet, geschweige denn erneuert oder vergrößert werden konnten. Nach 1939 ergab sich so für die Dauer des Zweiten Weltkriegs folgender Sachverhalt für die mittlerweile nicht mehr ganz "frischen" Betriebsanlagen und den Wagenpark der PESAG:

- 1) Die Zahl der gefahrenen Betriebskilometer erhöhte sich zwar kaum, dafürverdreifachte sich aber die Zahl der beförderten Personen, während
- 2) Ausbesserungsarbeiten und Reparaturen nur noch notdürftig ausgeführt werden konnten und
- 3) das männliche Vorkriegspersonal zu 60% durch hierauf kaum vorbereitete, kriegsdienstverpflichtete Frauen ersetzt wurde<sup>1)</sup>.

---

1) Diese Maßnahme wurde damals von den Fahrgästen im allgemeinen als angenehm empfunden. Dennoch mußten die weiblichen Schaffnerinnen nach Kriegsende fast ausnahmslos wieder ihren männlichen Kollegen weichen, was von den betroffenen Frauen oft als ungerecht empfunden wurde.

Insgesamt erlitt der Straßenbahnbetrieb durch Verschleiß und vor allem die unmittelbaren Kriegseinwirkungen in Form von Beschuß durch Flieger und die Bombenangriffe auf Paderborn einen Ausfall von ungefähr 40% seiner Trieb- und Beiwagen, 15 km Oberleitungen und rund 600 m an Gleisanlagen, wobei sich die Schäden an den Gleis- und Oberleitungsanlagen hauptsächlich auf den Paderborner Innenstadtbereich beschränkten.

Da die Straßenbahn aber die einzige noch relativ intakte Beförderungsmöglichkeit für den Personen- und Berufsverkehr von und nach Paderborn darstellte, wurde mit ihrem Wiederaufbau - dank der Unterstützung des kommissarischen Regierungspräsidenten in Minden und der britischen Militärregierung - schon im Mai 1945 begonnen. Bereits im September 1945 konnten daher folgende Linien wieder regelmäßig verkehren:

die Linie 1 von Paderborn nach Neuhaus - Sennelager, die Linie 2 von Paderborn über das Detmolder Tor nach Bad Lippspringe - Horn - Detmold und die Linie 6 von Paderborn über den Fürstenweg nach Elsen.

---

## Symbol des Wiederaufbaus

---

Die innerstädtischen Haltestellen der Linie 2 (Westertor, Königstraße, Marienplatz, Grube, Bogen, Heierstraße) konnten aber aufgrund der riesigen Schuttmassen - Paderborn war zu über 2/3 zerstört - erst drei Jahre später, im Dezember 1948, wieder angefahren werden. Zu dieser Zeit galt die "gute Tante Bimmel" den Paderborner Bürgern als Symbol für den Wiederaufbau der Stadt und die langsame Normalisierung des Alltags.

Tante Bimmel wurde damals so rege von der Bevölkerung genutzt, daß die Überfüllung der Bahnwagen für die Sicherheit der Fahrgäste zu einem großen Problem wurde.

Trotz heftiger Proteste betroffener Anwohner wurden daher, zur Abschreckung sogenannter "Kurzstreckenfahrer", einige Haltestellen aufgehoben und die Abstände zwischen den einzelnen Stationen zusätzlich erhöht. Darüber hinaus wurden von Seiten der PESAG an die Bevölkerung appelliert, alle Fahrten, die nicht "im Interesse des Berufs und der Ernährung nötig sind", zu unterlassen.

Dennoch konnte die hohe Zahl der beförderten Personen nicht verhindern, daß die PESAG mit ihrer Straßenbahn zunehmend in finanzielle Schwierigkeiten geriet, die sich zum einen aus den gestiegenen Preisen für den Betrieb und die allgemeine Wartung des gesamten Straßennetzes, und zum anderen aus den Kapitalwertverlusten durch die Währungsreform von 1948 ergaben.

Zugleich nahm ab Anfang der 50er-Jahre die Zahl der Fahrgäste spürbar ab, während der aufkommende Individualverkehr langsam aber stetig zunahm.

Immer mehr Fahrräder, Pferdefuhrwerke und Privatautos auf den Straßen ließen die Straßenbahn aufgrund ihrer niedrigen Geschwindigkeit und Schienengebundenheit als "Hindernis" und "Bremsklotz" im Straßenverkehr erscheinen - die damalige Höchstgeschwindigkeit der Straßenbahn im Stadtverkehr lag bei 15 bis 30 km pro Stunde.

Überschriften wie "die rollende Gefahr auf Schienen" in der lokalen Tagespresse riefen zur öffentlichen Diskussion darüber auf, ob die Straßenbahn nicht generell durch Omnibusse ersetzt werden sollte.

Damit wurde an die schon in den 30er-Jahren entwickelten Pläne zur Rationalisierung des Personenverkehrbetriebes der PESAG angeknüpft

und schon bald darauf mit deren Realisierung begonnen. So wurden zuerst ab 1951 die Linien im Detmolder - und ab 1959 schrittweise im Paderborner Teil des Straßenbahnnetzes auf Busbetrieb umgestellt.

Am 27. Dezember 1963 wurde dann als letzte die auch zugleich älteste Strecke, die Linie 1 von Paderborn nach Neuhaus - Sennelager, außer Betrieb genommen, womit die Geschichte der Paderborner Straßenbahn endete. Heute erinnert im Straßensbild Paderborns eigentlich nichts mehr an das ehemalige Vorhandensein einer Straßenbahn, so daß diese nur noch in der Erinnerung der älteren Bürger an die vielen in Verbindung mit der

Straßenbahn erlebten Geschichten und Episoden weiterlebt.

Lediglich die Nummern der PESAG-Linienbusse, die auf den stillgelegten Strecken der Straßenbahn verkehren, tragen heute noch deren alte Liniennummern, so die Linie 1 nach Neuhaus - Sennelager oder auch die Linie 6 nach Elsen.

Aber nicht mal einer der vielen alten Wagen, die der PESAG seit ihrer Fertigstellung fast 60 Jahre ununterbrochen "treu" dienten, ist der Stadt zur Erinnerung an diesen Teil ihrer Geschichte erhalten geblieben.

Martin Modler



(Quelle: Stadtarchiv Paderborn, Zgg. 23/1079)

Letzte Straßenbahnfahrt (Linie 1 Paderborn - Schloß Neuhaus) 27.9.1963

*Den ersten Teil dieses Textes finden Sie in unserem Mitteilungsblatt Nr. 4, erschienen im August 1988, S. 5 - 7. Falls Sie nicht im Besitz dieses Mitteilungsblattes sind, so fordern Sie es bitte mit der in Heftmitte befindlichen Bestellkarte bei uns an!*

d.Red.