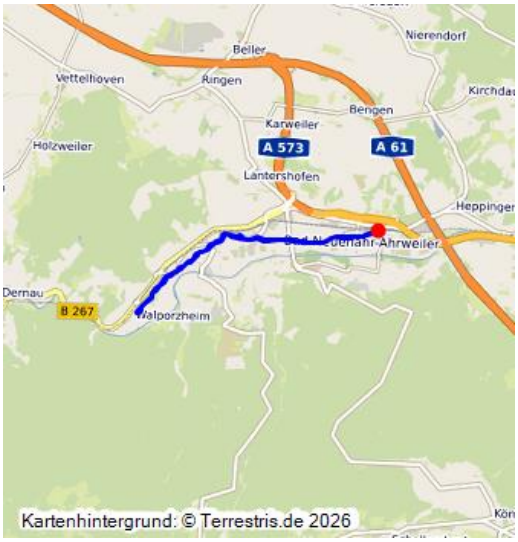
Elektrische gleislose Bahn zwischen Walporzheim und Bad Neuenahr

Gleislose Elektrische

Schlagwörter: Straßenbahn
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Bad Neuenahr-Ahrweiler
Kreis(e): Ahrweiler
Bundesland: Rheinland-Pfalz





Elektrische gleislose Bahn zwischen Walporzheim und Bad Neuenahr (1908)
Fotograf/Urheber: Heinrich Hartmann

Die sogenannte elektrische gleislose Bahn (elektrisch angetriebener Bus, Trollybus, O-Bus) verkehrte ab dem 23. Mai 1906 in einem 40-minütigen Abstand, der später aufgrund der gestiegenen Nachfrage auf ein 30-minütiges Intervall verkürzt wurde. Die elektrische gleislose Bahn verband die Kernstadt von Ahrweiler mit dem im Südwesten gelegenen Ort Walporzheim und den Neuenahrer Ortsteilen Hemmessen und Wadenheim im Osten. Sie wurde in Betrieb genommen, da das Verkehrsaufkommen zwischen der Stadt Ahrweiler und dem Kurort Bad Neuenahr trotz der Inbetriebnahme der Bahn noch groß war. Sie hatte auf einer 5,5 km langen Strecke insgesamt 8 Haltestellen:

- Bahnhof Neuenahr in Wadenheim
- Telegraphenstraße Bad Neuenahr
- Neuenahr-Hemmessen
- Bahnhofhotel Ahrweiler
- Niedertor Ahrweiler
- Markt Ahrweiler
- Dr. von Ehrenwall‘sche Klinik
- Bahnhof Walporzheim

Sowohl an der Start- als auch an der Endstation war ein Übergang zur Ahrtalbahn, die seit 1880 verkehrte und den Menschen eine Verbindung ahraufwärts und bis nach Remagen ermöglichte, gegeben. Für den Verkehr zwischen Neuenahr und Remagen waren vor 1880 noch Postkutschen und sogenannte „Hauderer-Wagen“ (eine Art Kutschen-Taxi) zuständig.
Die elektrische gleislose Bahn konnte insgesamt 20 Personen befördern. 14 Plätze boten federgepolsterte Längsbänke im Passagierwagen. Weitere vier Sitzplätze und zwei zusätzliche Stehplätze gab es noch im Vorderperron (an den Außentreppen). Die gesamte Ausstattung dieser Wagen galt als gehoben, denn die Fenster- und Türrahmen waren aus Mahagoni, es gab lederüberzogene Polster und zehn Glühlampen. Die Fahrtzeit für die 5,5 km lange Strecke betrug zwischen 30-35 Minuten. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 22 km/h, im Ortsbereich waren jedoch nur 10 km/h erlaubt. Für die komplette Fahrstrecke bezahlte der Fahrgast 30 Pfennige. An der Endstation am Bahnhof Walporzheim gab es zudem eine Wagenhalle, in der die elektrischen Bahnwaggons untergebracht werden konnten. Mitunter nutzten bis zu 130.000 Fahrgäste pro Jahr die aus heutiger Sicht innovative Bahn.

Mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges kam es aufgrund eines Personalmangels zu einer Einschränkung des Fahrbetriebes. 1915 war noch ein stündlicher Betrieb möglich, doch ab dem 1. April 1917 wurde der Betrieb eingestellt und die Hochleitungen wurden auf Befehl der Staatsbehörde abgebaut, da sie dieses Material für Kriegszwecke verwenden wollte. Hiermit war die erneute Inbetriebnahme nach dem Krieg schwierig, sodass sich die Betreibergesellschaft „Elektrische gleislose Bahn Ahrweiler GmbH“ 1919 auflöste.

In der Oberhutstraße in Ahrweiler sind an mancher Fassade noch die metallenen Halterungen für die über die Straße gespannten Drähte zu sehen, an welchen die eigentlichen Fahrdrähte angehängt waren.

Kartenbild
Der Streckenverlauf wurde nach dem Artikel „Die Gleislose Elektrische Straßenbahn Neuenahr-Ahrweiler-Waldporzheim“ (www.sowardassoistdas.wordpress.com) anhand der Karten der *Preußischen Neuaufnahme* von 1891-1912 zusammen mit den Bahnhöfen eingezeichnet. Aufgrund dessen unterscheidet sich der damalige Streckenverlauf an wenigen Stellen von dem heutigen Straßenbild (vgl. die historischen Karten in der Kartenansicht).

(Vanessa Bindarra, Universität Koblenz-Landau, 2016 / Robert Gansen, LVR-Redaktion KuLaDig, 2018)

Quelle
Blick aktuell-Bad Neuenahr-Ahrweiler/Grafschaft/Altenahr Nr. 19/2018, S. 77: „Maiausflug mit Überraschungen“, erzählt von Otto Schäfer, aufgeschrieben von Werner Schüller.

Internet
alt-ahrweiler.de: Die gleislose elektrische Eisenbahn (abgerufen 30.03.2016)
de.wikipedia.org: Elektrische gleislose Bahn Ahrweiler (abgerufen 30.03.2016)
sowardasundsoistdas.wordpress.com: Die Gleislose-Elektrische Straßenbahn Neuenahr-Ahrweiler-Walporzheim (abgerufen 06.08.2018)
drehscheibe-online.de: Längst Geschichte: Die Obuszeit im Ahrtal (abgerufen 06.08.2018)

Literatur

Lindlahr, Heinz (1996): Bad Neuenahr-Ahrweiler in alten Ansichten, Band 2. S. 39, Zaltbommel.

Plachner, Ernst Karl (1938): Vom „Elektrosaurus“ und anderen merkwürdigen Verkehrsmitteln. In: Jahrbuch des Kreises Ahrweiler, S. 55-58. Remagen.

Robbel, Daniel; Unschuld, Dirk (2020): 111 Orte im Ahrtal, die man gesehen haben muss. S. 26-27, Köln.

Schönewald, Heinz (2025): Unterwegs im Ahrtal. Mit Postkutsche oder Automobil - Verkehrsgeschichte in faszinierenden Bildern. München.

Elektrische gleislose Bahn zwischen Walporzheim und Bad Neuenahr

Schlagwörter: Straßenbahn
Ort: 53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1906, Ende 1917
Koordinate WGS84: 50° 32 50,57 N: 7° 08 38,9 O / 50,54738°N: 7,14414°O
Koordinate UTM: 32.368.516,52 m: 5.601.138,43 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.581.137,54 m: 5.601.921,31 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Elektrische gleislose Bahn zwischen Walporzheim und Bad Neuenahr“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-245966 (Abgerufen: 1. November 2026)

Copyright © **LVR**