

STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



Geschichte und Zukunft:
110 Jahre **Tram in Cottbus**



Das Ende nach 45 Jahren:
Typ **U2 in Frankfurt am Main**



Sie wurde nur 68 Jahre alt:
Fribourgs Tram im Porträt



Versenkt im Jahre 1985: **Die Kieler Straßenbahn**



Versenkt 1985

Die Kieler Straßenbahn ■ 1977 fiel in der Kieler Ratsversammlung die endgültige Entscheidung – gemäß Empfehlung im Generalverkehrsplan –, die 1896 eröffnete Straßenbahn bis zum Jahr 1985 komplett durch Busse zu ersetzen. Die Fakten dazu schaffte man bereits ab Mitte der 1960er-Jahre. Ein Rückblick auf diese Zeit mit vielen neuen Forschungsergebnissen

Letzter Halt vor der Endstation Kiel Kanal, Fähre Holtenau, linkes Förderer: Als Andreas Mausolf im Sommer 1983 an der Haltestelle Auberg das Triebwagen-Pärchen 245/247 fotografierte, war das Ende der Kieler Straßenbahn längst beschlossene Sache





Blickte man von der Holstenstraße in Richtung Rathausurm, so pasierte Anfang der 1930er-Jahre die Kieler Straßenbahn in dichten Abständen die Fleethörn

SLG. A. REUTHER

Die von der Kieler Straßen- und Eisenbahn-Gesellschaft am 9. Juli 1881 in Kiel eröffnete Pferdebahn hatte 1892 eine Streckenlänge von 7,2 Kilometern erreicht. Um den Betrieb auf den mit 1.100 mm Spurweite errichteten Linien rentabler zu gestalten, war die Elektrifizierung und Erweiterung der Strecken geplant. Da die Gesellschaft jedoch das dafür notwendige Kapital nicht aufbringen konnte, verkaufte sie 1894 alle Anlagen. Der Pferdebahnbetrieb blieb allerdings bis zum 23. Mai 1896 bestehen.

Im Dezember 1894 erhielt die AEG die Konzession zum Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn in Kiel. In deren Auftrag nahm die Betriebsverwaltung Kiel der in Berlin ansässigen Allgemeinen Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft (ALOKA, eine AEG-Tochtergesellschaft) am 12. Mai 1896 den elektrischen Betrieb auf. Als Spurweite waren die 1.100 mm von der Pferdebahn beibehalten worden. Die neue Hauptlinie führte vom Hauptbahnhof zum Belvedere. Bis zur Jahrhundertwende wuchs das Streckennetz auf etwa 15 Kilometer Länge. Bis zum Ersten

Weltkrieg setzte sich dieser Trend fort, so dass per 1. April 1915 ein 36,5 Kilometer umfassendes Gleisnetz in Betrieb war.

Zwischen 1925 und 1939 änderte sich die Linienführung in Kiel kaum, die ALOKA betrieb in dieser Zeit insgesamt sechs Linien. Bis Ende der 1940er-Jahre wurden die Kriegszerstörungen an den Straßenbahnanlagen weitestgehend behoben, nur auf zwei Linienäste ließ die inzwischen zuständige Kieler Verkehrs AG (KVAG) die Gleise nicht erneuern. Dafür verlängerte der Betrieb 1950 und 1955 zwei Linien um in Summe 2,5 Kilometer. Die Kieler Straßenbahnen hatten damit ihre größte Ausdehnung nach dem Krieg erreicht.

Der Anfang vom Ende

Nahm die SL 4 nach dem Zweiten Weltkrieg als erste Linie am 20. Juli 1945 ihren Betrieb auf und beförderte noch 1963 bis zu 12.000 Fahrgäste pro Stunde (2) im Feierabendverkehr (3-Minuten-Takt), so war sie 1985 die letzte Straßenbahnlinie in Kiel. Die Ursachen für diese Entwicklung sind in den 1960er-Jahren zu finden und gipfelten

schließlich in der am 21. Juli 1977 in der Kieler Ratsversammlung getroffenen Entscheidung – gemäß Empfehlung im Generalverkehrsplan – die Straßenbahn im Jahr 1985 durch Busse zu ersetzen.

Sämtliche Initiativen, die in den letzten Betriebsjahren – oder noch kurz vor der Einstellung des Betriebes – aufkamen, mussten somit scheitern, auch wenn die letzte Straßenbahnlinie 4 ein Viertel der Beförderungsleistungen in Kiel eingefahren hat. Der „Aktionskreis Nahverkehr im Bundesgebiet“ sprach sogar von „rund 30 Prozent“ (1).

Ein Rückblick

Ab den 1950er-Jahren war die Kieler Straßenbahn rückblickend gut aufgestellt. Die bestehenden Strecken waren nach dem Zweiten Weltkrieg schnellstmöglich wieder in Betrieb genommen worden. Konsequenterweise hatte man die Gelegenheit des Wiederaufbaus der Stadt genutzt, die Straßenbahn aus den engen Gassen herauszunehmen, mindestens die Gleislage in den Straßenflächen zu optimieren, bzw. bei neuen Strecken von der Fahrbahn unabhängige Gleiskörper zu verlegen.



Im Jahr 1937 ist der 1900 gebaute Triebwagen 119 vom Niemansweg kommend auf dem Weg in die Innenstadt und weiter zum Eichhof

M. JOHN, SLG. P. BOEHM, ARCHIV A. REUTHER



Von Otto John stammt dieser Nachschuss aus dem Jahre 1937 auf einen Dreiwagenzug in der Holstenstraße. Trieb- und Beiwagen sind zu diesem Zeitpunkt vollverglast

SLG. P. BOEHM, ARCHIV A. REUTHER



Der Fotograf dieser Ansichtskarte hielt beim Blick auf den Kleinen Kiel in Richtung Förde zwei noch vor dem Ersten Weltkrieg gebaute Triebwagen im Bild fest

SLG. A. REUTHER

Daten & Fakten: Kiel

Spurweite:	1.100 mm
Eröffnung Pferdbahn:	9.07.1881
Eröffnung elektr. Straßenbahn:	12.05.1896
Stilllegung Pferdebahn:	23.05.1896
Stilllegung Straßenbahn:	4.05.1985

Eigentümer Straßenbahn:

1881 bis 1895: Kieler Straßenbahn- und Eisenbahn-Gesellschaft (KSEG)

1895 bis 1896: AEG mit Betriebsführung der Allgemeinen Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft, Betriebsverwaltung Kiel

1896 bis 1942: Allgemeine Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft (ALOKA)

1942 bis 1966: Kieler Verkehrs-AG (KVAG)

1966 bis 1985: Versorgungs- und Verkehrs-GmbH Kiel (VVK) als Holding von Stadtwerken und KVAG

Ein Beispiel war die „Neue Straße“ heute Andreas-Gayk-Straße (Oberbürgermeister von 1946 bis 1954), der Berliner Platz/Wall und die Pfaffenstraße. Die Straßenbahn konnte aus der engen Holstenstraße herausgenommen werden und Kiel bekam durch diese Baumaßnahmen 1953 die erste Fußgängerzone Deutschlands. Für den oberen Bereich der Holstenstraße kamen sogar Ideen auf, den Alten Markt für die Straßenbahn zu untertunneln, das heißt, vom Wall kommend sollte die Straßenbahn in der Pfaffenstraße in den Tunnel weiter zum Alten

Markt fahren („U-Bahn-Lösung“ (3)) und erst am Schloßgarten wieder auftauchen. Bei veranschlagten sechs Millionen DM Kosten blieb man in Kiel bei einer Gleisführung auf Straßenniveau für 300.000 DM.

Die Neubaustrecken

In den 1950er-Jahren gingen außerdem mehrere Neubaustrecken in Betrieb. Die SL 1 fuhr ab dem 15. Juli 1950 von der Forstbaumschule weiter durch die Wik, der Feldstraße weiter nach Norden folgend, dann in die Adalbertstraße bis zur neuen Wendeschleife in der Herthastraße. Am anderen Ende der um 1.640 Meter auf 9,8 Kilometer Länge angewachsenen Verbindung in Schulensee gab es ab September 1952 eine zweigleisige Wendeschleife.

Ebenso verlegte der Verkehrsbetrieb 1951 in Gaarden die Straßenbahngleise aus der Kaiserstraße über die neu ausgebaute Werftstraße in die Elisabethstraße. Die Holtenauer Straße bekam 1953 zwischen Jungmannstraße und Lehmborg eine neue Gestaltung. Im gleichen Jahr bekam die Straßenbahn vor dem Bahnhof mehr Platz und auf dem Sophienblatt einen eigenen Gleiskörper.

Bis Mitte der 1950er-Jahre stattete der Betrieb alle Endpunkte der Straßenbahn mit Wendeschleifen aus. Und das entgegen der schon damals vorherrschenden Meinung, dass die Straßenbahn – wie es sich in einigen Städten bereits abzeichnete – zum Auslaufmodell gehöre.

Im Zuge der Verbreiterung der Gablenzbrücke 1957 sahen die Planungen überdies

eine Neugestaltung der gesamten verkehrlichen Situation vor dem Betriebshof durch einen großen Verkehrskreis vor. In dem Kreis befand sich ein großes Gleisdreieck für die ein- und ausrückenden Bahnen sowie eine großzügig angelegte Haltestelle, die am 1. April 1960 in Betrieb ging.

Ab dem 26. August 1958 fuhr die Linie 1 aus der Brunswiker Straße direkt in die neue Feldstraße, um nur die wesentlichen Veränderungen dieses Jahrzehnts zu nennen. Bleibt noch der Heiligabend 1958 zu erwähnen, an dem es im Straßenbahndepot Gaarden eine Feierstunde anlässlich des Jubiläums „75 Jahre Straßenbahn in Kiel“ gab.

Schaffnerloser Einmannbetrieb

1952 führte die Kieler Verkehrs AG (KVAG) als erstes Verkehrsunternehmen in der Bundesrepublik den schaffnerlosen Einmannbetrieb erfolgreich ein und rüstete nach und nach ihre Fahrzeuge mit Sprechfunk aus. Allerdings war der Betrieb ohne Schaffner keine neue Erfindung aus Kiel. Ein halbes Jahrhundert zuvor fuhren schon Straßenbahnen in Kiel ohne Schaffner. Den Fahrpreis warf der Fahrgast beim Einsteigen abgezählt in so genannte Zahlboxen neben dem Fahrer ein.

Eigene Fahrzeugentwicklung

Ein Höhepunkt in diesem Jahrzehnt ist eine Kieler Eigenentwicklung im Fahrzeugbau unter Direktor Rauschenberger, die ab 1953 auf die Gleise kam. Das Konzept sah ein Fahrzeug vor, das ganz ohne Schaffner aus-



Alt und Neu stehen in der neuen Hauptwerkstatt in Gaarden 1962 einträchtig nebeneinander. Für die über 19 Meter langen Gelenktriebwagen – im Bild Tw 263 – wird an die für 14-Meter-Wagen errichtete Schiebebühne eine Zusatzbühne angehängt

SLG. A. HELLMUTH

Der Betriebsbahnhof Gaarden in den 1960er-Jahren

Um den Betriebsbahnhof Gaarden ausbauen zu können, erwarb die KVAG Ende der 1950er-Jahre zusätzliche 22.000 Quadratmetern Grund und Boden. Zwischen 1959 bis 1962 ließ die Verkehrsgesellschaft auf dem Gesamtgelände anschließend mehrere Neubauten errichten, darunter eine neue Hauptwerkstatt. Dort sind die Beschäftigten der KVAG nicht nur mit der täglichen Wartung der Fahrzeuge, sondern vor allem mit der Modernisierung der Wagen beschäftigt.



Nach dem Umbau 1950 präsentierte sich der Wismarer Triebwagen 216 mit schräger Frontscheibe und gesickten Seitenwänden. Hier im Sommer 1965 als Einsatzwagen auf der SL 4 in Gaarden im Karlstal mit Beiwagen 29

G. JÄKLE



kommt. Die Fahrscheine gab es ggf. vorne beim Einstieg vom Fahrer.

Die Kieler Nachrichten titelte am 15. Juni 1954: „Nun auch Ein-Mann-Straßenbahnwagen in Kiel“. Und weiter hieß es: „die Fahrt mit dem ‚Neuen‘ ist ein Gedicht mit mehreren Strophen. Auf seiner Gummifederung wiegt sich der Wagen selbstgefällig und ignoriert jede Unebenheit. Die Fahrt ist für den Fahrgast eine wahre Erholung.“

Die KVAG lud tags darauf alle Kieler ein, kostenlos auf der SL 7 die Fahrzeuge auf der Strecke vom Hauptbahnhof zum Hassel-dieksdamm kennenzulernen.

Unter Leitung von Oberingenieur Gilbert entstanden diese Einrichtungszei-achser (Nr. 231 bis 237), nach vorausgegangener Entwicklung und Erprobung bis 1956 in eigener Werkstatt. Ausgerüstet waren sie mit Gummifederung, zwei schrägen Frontscheiben (Sicherheitsglas, beheizte Fenster und elektrische Scheibenwischer), Fahrerplatz mit Drehsitz (Einmannbetrieb), elektrischen Falttüren und 30 Sitzplätzen in Fahrtrichtung. An Stelle der Fahrkurbel bedienten die Fahrer den Fahrschalter wie ein Auto per Fußschaltung, wodurch die Fahrzeuge den Spitznamen „Strampelmax“ erhielten. Keine 13 Jahre später, mit Einstellung der SL 2, kamen die Fahrzeuge aufs Abstellgleis und gingen schnell den Weg des alten Eisens. Eine zu kurze Nutzungsdauer für Straßenbahnen!

Letzte Neubaustrecke

Für die letzte Neubaustrecke kämpfte die KVAG lange. Sie zweigte von der Holtenu-er Straße in die Beselerallee ab und führte durch die Olshausenstraße zur neuen Universität am Westring. Mangels Geld und aufgrund der bis weit in das Frühjahr 1955 anhaltenden Frostperiode schritten die Gleisbauarbeiten nur langsam voran. Manch ein Anwohner in der Olshausenstraße hatte von den sich ewig hinziehenden Bauarbeiten damals genug. Doch bereits am 15. Juni des Jahres begrüßte eine Vielzahl von Studenten den damaligen KVAG-Vorstandsvorsitzen- den Fischer auf offizieller Probefahrt in der Wendeschleife vor der Universität. Er hatte es sich nicht nehmen lassen, den Zug mit Eh- rengästen selbst zu fahren. Einen Spitznamen für die Bahnanbindung fanden die Studie- renden schnell. Mit einer Flasche Milch tau- ften sie den Zug als „Genietransporter“ (4).

Ab Sonntag, dem 20. Juni 1955, pünkt- lich zum Start der Kieler Woche, ging die Strecke offiziell in Betrieb. Doch schon im Vorfeld der Segelregatta musste sich die

Vor „Haus Nr. 2“ des Betriebshofes Gaarden wartet am 6. Juli 1965 ein Arbeitszug mit ATw 352 an der Spitze und dem Salzwagen 365 am Ende. Letzterer steht direkt am Salz- lager und wird noch im Winter 1984/85 hinter Tw 196 zum Einsatz kommen

G. JÄKLE



Nur fünf Monate nach der am 6. Juli 1965 im Betriebshof Wik entstandenen Aufnahme musterte die KVAG den 1919 gebauten Triebwagen 174 im Januar 1966 aus. Die vor dem Ersten Weltkrieg gebauten Beiwagen 15 und 36 folgten im Laufe des Jahres

G. JÄKLE

KVAG für die Verlängerung gegenüber den Busbefürwortern rechtfertigen, die deren Bau als rückständig bezeichneten. So war in einem Artikel der Kieler Nachrichten am 23. August 1953 zu lesen: „... der Ausbau eines Straßenbahnnetzes entspricht, wie jedem Fachmann bekannt ist, den allgemein herrschenden Ansichten über den Verkehrswert der Straßenbahn ... Die Straßenbahn wäre das leistungsfähigste und wirtschaftlichste Verkehrsmittel einer Großstadt.“

Neue Betriebsgebäude

Und die KVAG setzte noch eins drauf. Nach dem Erwerb von zusätzlich 22.000 Quadratmetern Grund und Boden modernisierte sie den Betriebshof Gaarden von 1959 bis 1963 komplett in Form von Neubauten. Bis zu 90 der 156 Straßenbahnwagen fanden hier auf den 14 Gleisen in den zwei großen Wagenhallen eine nächtliche Bleibe. Dazu kamen die Revisions- und Waschhalle und zuletzt die neue Hauptwerkstatt. An die sechs Millionen DM plante der Verkehrsbetrieb dafür ein, eine Investition, die den Fortbestand der Straßenbahn zum damaligen Zeitpunkt untermauerte.

Mit dem Depot in der Wik, in dem bis zu 60 Wagen Platz hatten, gab es genug Kapazität, um das alte Depot am Rondel 1962 zu schließen und abzureißen.

Ungeachtet dieser Baumaßnahmen beschäftigten sich die Mitarbeiter in eigener Werkstatt kontinuierlich mit der Modernisierung bzw. dem Umbau älterer Fahrzeuge.

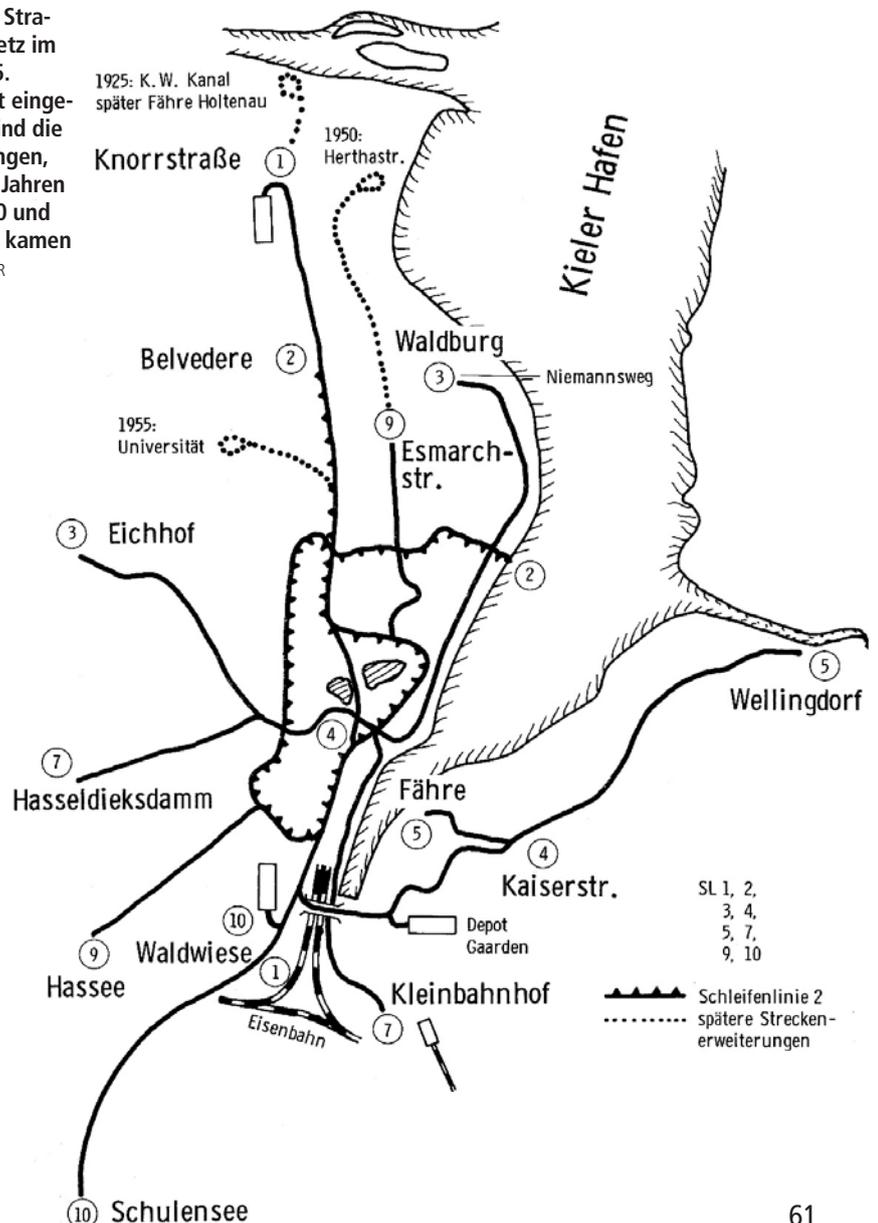
Erste Streckeneinstellung

Einziger Wermutstropfen in den 1950er-Jahren war die Einstellung des Abschnittes Hauptbahnhof, Knooper Weg bis zur Reventlou-Brücke der SL 2 am 4. Oktober 1959.

Das Kieler Straßenbahnnetz im Jahre 1915.

Gestrichelt eingezeichnet sind die Erweiterungen, die in den Jahren 1925, 1950 und 1955 dazu kamen

SLG. A. REUTHER





Die mächtigen Kräne der Howaldtswerke Kiel sind für den Zweiachserzug auf der Linie 4 eine beeindruckende Kulisse

SLG. A. MAUSOLF

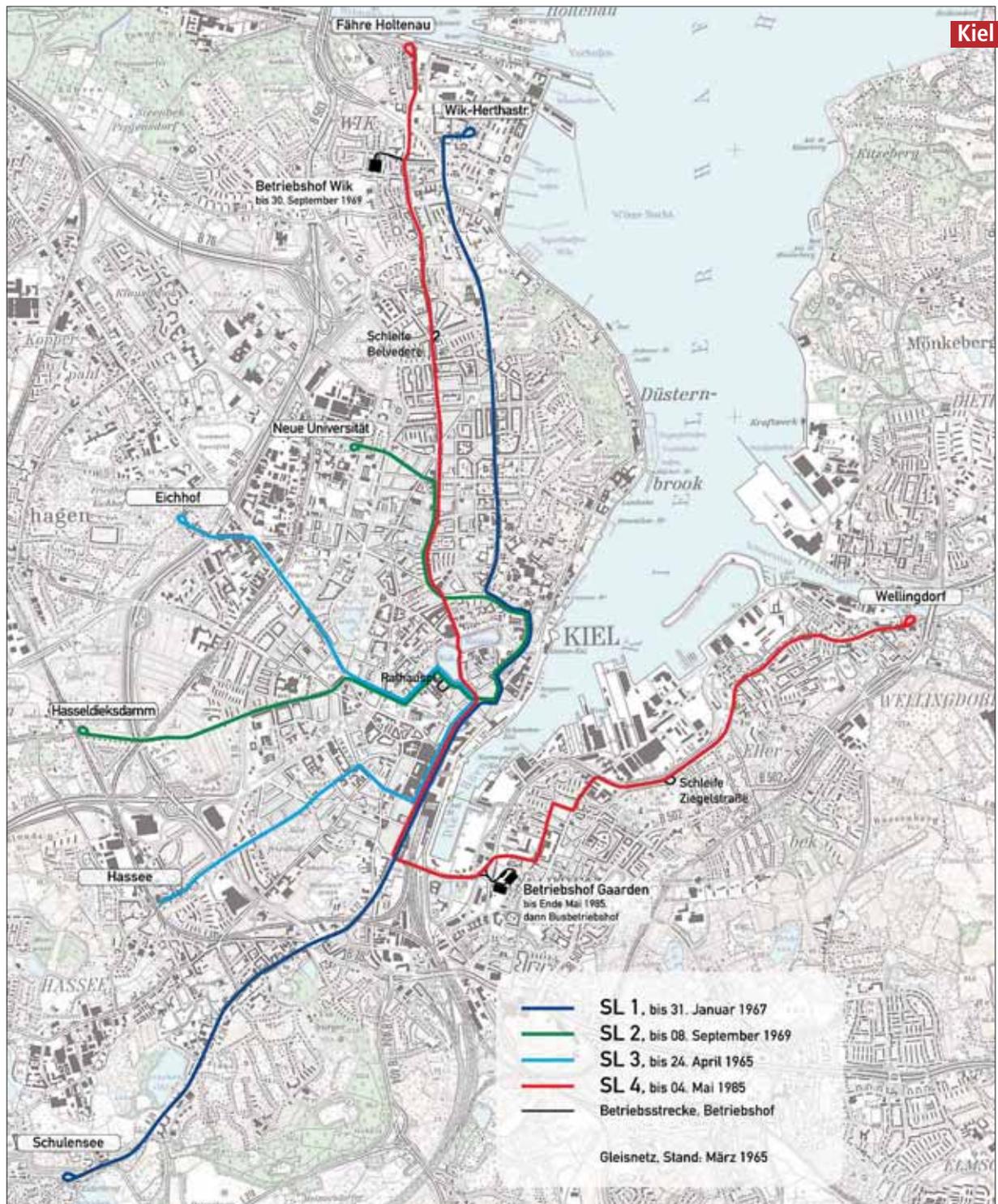
Zu den am häufigsten fotografierten Motiven der Kieler Straßenbahn gehört die Schleife in Wellingdorf. Hier wartete am 3. November 1984 der Tw 274 auf die Abfahrt zur Fähre Holtenau

B. KUSSMAGK



Im März 1965 stand in Kiel noch ein umfassendes Straßenbahnnetz zur Verfügung. Die Wendeschleife an der Großen Ziegelstraße war gerade fertiggestellt. Doch schon einen Monat später begann der Stern der Tram zu sinken. Die Linie 3 machte den Anfang

KARTE: GEOBASIS-DE/
LVERMGEOSH, LINIENPLAN:
A. HELLMUTH



Die Buslinie 8 übernahm diese Verbindung. In den Vorbereitungen auf die geplante Umstellung dieses Streckenabschnitts tauchte auch die Frage nach einer generellen Umstellung auf Busbetrieb auf. Die Antwort lieferte der KVAG-Vorstandsvorsitzende Dr. Jentzsch bereits im Oktober 1958: „... für Kiel wird die Straßenbahn immer das Hauptverkehrsmittel bleiben“. (5) So fand die Umstellung dieses Streckenabschnitts auf Busbetrieb in der Bevölkerung noch wenig Beachtung.

Neue Bahnen

Ab 1957 kamen die ersten modernen vierachsigen Großraumwagen (Nr. 241 bis 252)

für die Linie 1, hergestellt von der Düsseldorfer Waggonfabrik (Düwag) zum Preis von 150.000 DM das Stück, mit einer Kapazität von 30 Sitz- und 80 Stehplätzen. Am 14. Januar 1958 begann der Einsatz der neuen Wagen auf der SL 1, wobei die Fahrzeuge ab Werk vorn nur eine Tür hatten. Der damalige Fahrgastfluss sah das Einsteigen an der hinteren Tür beim Schaffner vor. Da der Einmannbetrieb sich bereits etablierte, rüstete man später eine zweite Tür nach und machte die Fahrzeuge für eine Kapazitätssteigerung traktionsfähig. Ein solcher Doppelzug konnte offiziell bis zu 223 Fahrgäste mitnehmen.

1960/61 folgten die geräumigen Sechschacher (Nr. 261 bis 275) zu 225.000 DM aus gleichem Hause mit je 45 Sitzplätzen, 115 Stehplätzen und ebenfalls einem Schaffnerplatz, den ab 1964/65 endgültig kein Schaffner mehr besetzte.

Auch die Sicherheit war ein zentrales Anliegen. Die Kiepe-Fahrschalter der neuen Bahnen rüstete der Hersteller mit einer „Totmannanlage“ aus. Eine vom Fahrer losgelassene Fahrkurbel führte dazu, dass sich zeitverzögert der Wagenautomat ausschaltete und die Schienenbremse einschaltete, was zu einer automatischen Notbremsung führte (6). Zum Rangieren hatten alle



Am 11. August 1962 nahm Wolfgang Kramer den Triebwagen 237 an der Auguste-Viktoria-Straße/Hbf auf. Er gehört zu den sieben zwischen 1953 und 1956 in der eigenen Werkstatt der KVAG gebauten Einrichtungswagen (Tw 231 bis 237)

SLG. A. REUTHER



Tw 147 entstand 1950 unter Verwendung von „Altteilen“ als Neufahrzeug. Die Deklaration als Umbauwagen brachte dem Betrieb Fördermittel aus dem „European Recovery Program“ ein



Nach der Einstellung der SL 3 im Jahr 1965 ging man in der Werkstatt in Gaarden daran, die 1960 aus Lübeck übernommenen Motorwagen (Aufbautyp) zu Beiwagen umzubauen, hier Bw 85 im August 1965

G. JÄKLE (2)

Fahrzeuge am Heck einen kleinen Fahr­schalter, der im Normalbetrieb unter einer Abdeckung verborgen blieb. Weiter gab es an allen Türen Trittstufenkontakte und Druckwellenschalter in den Gummikanten. Eine Technik, die neben Haltewunsch­stasten und Aussendruckknöpfen zur Türöffnung ebenfalls bei dem Umbau der Uerdinger Zweiachser 1964 Verwendung fand. Hier ging es vordergründig um Rationalisierung, mit dem Nebeneffekt der Modernisierung und dem Ziel des schaffnerlosen Betriebes.

Umbauten in eigener Werkstatt

In einem solchen Zug, bestehend aus einem Sech­sachser und einem zweiachsigen Beiwagen, fanden 241 Personen Platz. Was die Gesamtkapazität der Fahrzeuge angeht,

wird sich mancher Kieler daran erinnern, dass im realen Berufsverkehr die Zahlen sicher­lich übertroffen wurden. Ein Nachzählen der wie die Ölsardinen zusammenstehenden Fahrgäste – unmöglich. Im Juni 1960 verjüngte sich das Durchschnittsalter der Straßenbahnfahrzeuge erheblich durch den Zukauf von 15 zweiachsigen Triebwagen vom eingestellten Betrieb aus Lübeck.

Die zehn Verbandstypen von der Düwag, 1950 bis 1952 gebaut (alte Nummern 240 bis 249), und fünf Aufbautypen (alte Nummern 251 bis 255) von 1948/49 ersetzten weitere Vorkriegszweiachser. Die noch recht jungen Fahrzeuge fanden, nach kleineren Anpassungen an die hiesigen Betriebsverhältnisse, sofort auf der SL 3 eine gute Verwendung, da hier mangels Wendeschleife in

Hasse keine Großraumwagen zum Einsatz kommen konnten. Bereits ab 1965 baute man in eigener Werkstatt die Aufbauwagen zu Einrichtungsbeiwagen um und setzte sie hinter den Sech­sachsern auf Linie 1 und Linie 4 ein. Nach Einstellung der SL 3 baute man die Verbandstypen ebenfalls in Einrichtungsfahrzeuge um und setzte sie vorwiegend auf der SL 2 ein.

Zukunftssicher

In Kiel galt die Straßenbahn Anfang der 1960er-Jahre als zukunftssicher und die Stadt hatte einen leistungsfähigen und modernen Verkehrsbetrieb vorzuweisen. So verwundert es nicht, dass die Ausbildungsplätze bei der KVAG seinerzeit begehrt waren. Ab Mitte der 1960er-Jahre wird sich



Seit 1951 fuhr die SL 4 über die neue Wertstraße in die Elisabethstraße. Gleich ging es für den Fahrer des Düwag-Gelenktriebwagens 266 am 11. Juni 1981 in das eingleisige Streckenstück in der Kieler Augustenstraße

G. JÄKLE

Quellen

- (1) Kiel Kurier, Mittwoch, 4. August 1982
- (2), (5) Bock, Bruno: Geliebte, ungeliebte Kieler Straßenbahn, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Herford 1985
- (3) Kieler Nachrichten vom 11.04.1953
- (4) Kieler Nachrichten vom 16.06.1955
- (6) Dienstabweisung für den schaffnerlosen Betrieb (Einmannbetrieb) von zwei gekuppelten vierachsigen Straßenbahntriebwagen Nr. 241–251, Kieler Verkehrsaktiengesellschaft, Ausgabe 1967

Bock, Bruno: Klammheimlich kam der Omnibus, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Herford 1987

Feldmeier, Hans: 100 Jahre Nahverkehr in Kiel, hrsg. von Interessengemeinschaft Schienenverkehr e. V., Johann Schwefel, Kiel 1981

Feldmeier, Hans: 100 Jahre Nahverkehr in Kiel, hrsg. von Interessengemeinschaft Schienenverkehr e. V., Johann Schwefel, 2. erweiterte und ergänzte Auflage, Kiel 1985

Höltge, Dieter: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 8, Freiburg 2002

Kreipe, Helmut (Hrsg.): Erinnerungen an die Kieler Straßenbahn, Broschüre, Kiel 1985
eigene Aufzeichnungen des Autors



In der letzten Stunde vor dem „Aus“ verabschieden die Kieler ihre Straßenbahn auf der Einfahrt zum Betriebsgelände. Dann gibt es kein Zurück mehr – der Strom auf der Strecke wird nach Einrücken des letzten Fahrzeugs sofort abgeschaltet

D. BÖLDT

dann so manch junger Azubi bei der Straßenbahn gewundert haben. In den kommenden vier Jahren stellte die KVAG drei von vier Straßenbahnlinien ein. Bei der Stadt, und demnach auch bei dem Verkehrsbetrieb, fand in den Jahren zuvor abrupt ein Umdenken statt, das zunächst in der Öffentlichkeit wenig Beachtung fand.

Vernahm der belesene Kieler am 20. März 1963 in den Kieler Nachrichten, dass es Plannungen gibt, in der Eckernförder Allee die Gleise der Linie 3 auf eigenen Bahnkörper zu verlegen, so erfuhr er tags darauf aus der gleichen Zeitung, dass die SL 3 bis Ende des Jahres auf Busbetrieb umgestellt wird. Das wollte so recht keiner glauben, zumal im

gleichen Jahr die KVAG noch Gleiserneuerungen vornahm und die letzten Gelenktriebwagen gerade zwei Jahre im Dienst standen.

Ein Gutachten warf seine Schatten voraus und im Rathaus legte die KVAG bereits im Sommer 1963 ihren Generalverkehrsplan vor ... *wird fortgesetzt* · ANDRÉ HELLMUTH