

Der Stern beginnt zu sinken



Die Kieler Straßenbahn Anfang der 1960er-Jahre ■

Der 1977 gefasste Ratsbeschluss zur Einstellung der Kieler Straßenbahn kam keinesfalls überraschend. Doch die Hintergründe für diese Entscheidung reichen bis ins Jahrzehnt davor zurück! Hier nun erstmals die Ereignisse von 1960 bis 1965

Ein Ruder kann sich schnell drehen. Dass diese alte Seemannsweisheit auch auf einen ganzen Nahverkehrsbetrieb zutreffen kann, das erlebten die Beschäftigten der 1881 als Pferdebahn eröffneten Kieler Straßenbahn vor fünf bzw. sechs Jahrzehnten! In den 1950er-Jahren blickte die Kieler Verkehrs AG (KVAG) noch optimistisch in die Zukunft – siehe auch SM 8/2013. Die Straßenbahn war der Hauptverkehrsträger in Kiel. Doch schon in den 1960er-Jahren begann der Stern der Tram auf 1.100 Millimeter Spurweite zu sinken.

Einen Schritt vor, drei zurück

Anfang der 1960er-Jahre reagierte die KVAG auf den erneuten Fahrgastzuwachs mit der Ankündigung von neuen, fassungsstärkeren

Fahrzeugen. Auf der nachfragestärksten Strecke, der Linie 4, sah die Gesellschaft demnach ab 1963 vierachsige Anhänger hinter neuen Sechssachsern vor, „[...] die statt 70, 125 Personen fassen. In einem Straßenbahnzug finden dann 280 Fahrgäste Platz!“, so die Kieler Nachrichten am 10. Januar 1962. Weiter hieß es in dem Artikel: „Die ‚4‘ wird über die neue Schwentinebrücke hinaus in Richtung Howaldtswerke und Langer Rehm verlängert. Die Linie ‚7‘, mit deren Aufgabe schon geliebäugelt wurde, wird wahrscheinlich bis Mettenhof ausgebaut. Linie ‚3‘ bleibt zunächst unverändert und wird später evtl. auf Busse umgestellt und verlängert.“ Doch es kam weder zur Verlängerung der SL 4 nach Dietrichsdorf, geschweige denn zur Weiterführung der SL 7 nach Mettenhof.

Auch die vierachsigen Beiwagen fanden nicht den Weg an die Ostsee. Hier begann der Einstieg in den Ausstieg des schienengebundenen Nahverkehrs in Kiel.

Es gibt aber andere Pläne

Am 23. Juli 1963 gab der Aufsichtsrat der KVAG ein Gutachten über die Wirtschaftlichkeit des Verkehrsbetriebes in Auftrag⁽³²⁾. Der prüfenden Gesellschaft teilte das Gremium für deren Untersuchungen mit, dass beabsichtigt sei, dauerhaft nur die SL 1 und SL 4 zu erhalten und die SL 2 und SL 3 auf Busbetrieb umzustellen.

Dem waren entsprechende Gespräche zwischen dem Verkehrsbetrieb bzw. dem Aufsichtsrat und dem Stadtplanungsamt vorausgegangen. Doch dabei war man sich of-

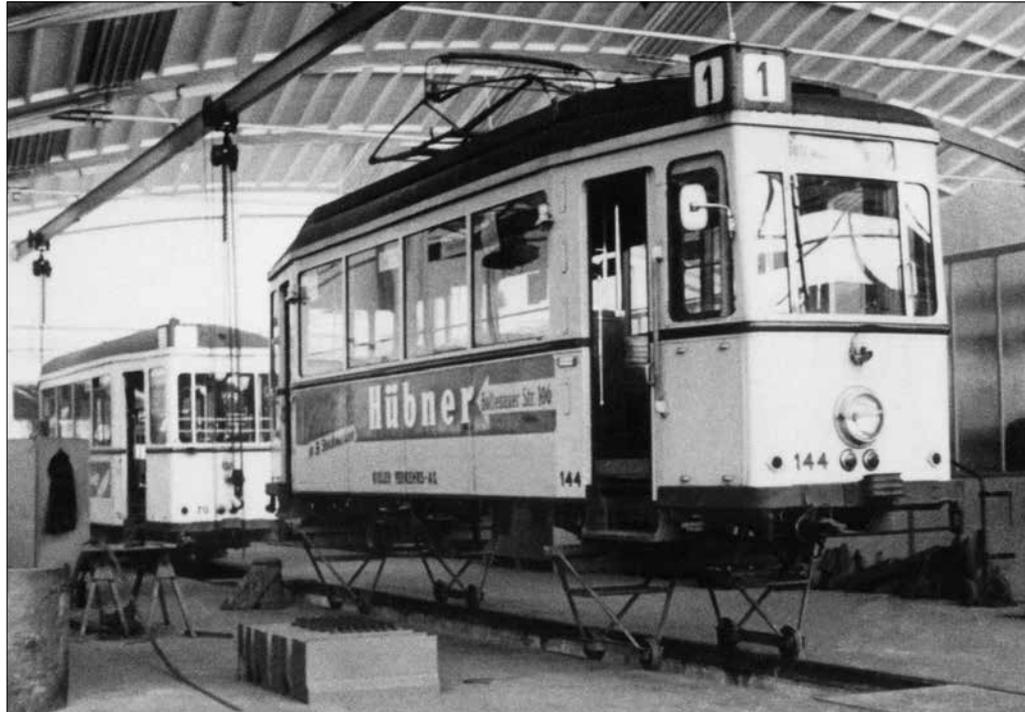
In der Anfang der 1960er-Jahre fertiggestellten Abstellhalle im neuen Betriebshof Gaarden fanden bis zu 90 Straßenbahnwagen Platz. Damals gab es noch eine große Typenvielfalt für vier Linien zu bestaunen

SLG. WOLFGANG MEIER



Der moderne, neu gebaute Betriebshof Gaarden mit (v. l. n. r.) zwei Durchfahrtsgleisen für Wasch- und Revisionsarbeiten, zwei Werkstattgleisen und der Radsatzschleifanlage neben der großen zweiteiligen Abstellhalle mit 14 Gleisen

SLG. ANDRÉ HELLMUTH (2)



Alte Straßenbahnwagen in neuer Hauptwerkstatt: Ein Vorkriegsbeiwagen und der 1950 neu aufgebaute Tw 144 erhalten Anfang der 1960er Jahre neue Radreifen

fensichtlich uneins. Das Stadtplanungsamt sprach von einer Attraktivitätssteigerung bei Verlängerung der SL 2 nach Mettenhof und der SL 3 nach Suchsdorf in die jeweiligen Neubaugebiete und blickte dabei – wie wir heute bestätigen können – zu recht in die Zukunft, die ein entsprechend hohes Fahrgastaufkommen in diesen Relationen mit sich brachte. Die Gutachter konterten mit dem Argument, dass die geringe Bevölkerungsdichte auf den Wegen in die Neubaugebiete einer Erschließung mit der Straßenbahn entgegenstünde.

Mögliche Neubaustrecken über den Nord-Ostsee-Kanal Richtung Friedrichsort, auf dem Ostufer der Förde über die Schwentine nach Dietrichsdorf oder als Ersatz der stark frequentierten Obus-Linie

STRASSENBAHN MAGAZIN 3 | 2015



Die Tw 231 bis 237 für Einmannbetrieb entstanden in den 1950er-Jahren in eigener Werkstatt in Kiel. Der Fahrshalter war – ähnlich wie bei Kraftfahrzeugen – über zwei Pedale zu bedienen

WOLFGANG KRAMER, SLG. AXEL REUTHER



Idylle pur an der Eider am südlichsten Punkt im Kieler Straßenbahnnetz in Schulfensee (11. August 1962). Dem Tw 247 steht noch der Umbau auf Traktionsfähigkeit und vordere Doppeltür bevor



GT 271 steht für die VDVA-Tagung am 11. August 1962 in Wellingdorf kurz vor der Wendeschleife. Bei der nächsten Hauptuntersuchung bekommt der vordere Wagenkasten im Dachbereich eine zusätzliche Regenrinne und büßt dabei den roten Zierstreifen ein WOLFGANG KRAMER (2), SLG. AXEL REUTHER

nach Elmschenhagen untersuchten die Gutachter nicht, da dies – wohl nicht grundlos – kein Bestandteil des Auftrages war.

Vielmehr folgte das Gutachten seinem Auftraggeber und verwies auf die hohen Kosten bei einer Verlängerung der zwei Straßenbahnlinien und führte resümierend aus, dass ein Busbetrieb als Ersatz der SL 2 und SL 3 betriebswirtschaftlich günstiger und betrieblich flexibler sei. Dabei unterstellte das Gutachten eine Abstellung der neuen, zusätzlichen Busse im Freien und übersah eine zwangsläufige Erweiterung des Busbetriebshofes.

Dennoch: Eine kurzfristige Umstellung lehnten die Gutachter ausdrücklich ab, da es unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll erschien, die getätigten Investitionen in Wagenmaterial und Anlagen zunächst weiter zu verwenden. Einem dauerhaften Betrieb der anderen beiden Straßenbahnlinien erteilte sie eine Absage, da große Teile der gerade erst geschaffenen Infrastruktur ungenutzt blieben. Die Gutachter nahmen rückblickend

an, dass die neu geschaffenen Werkstätten und Einrichtungen auf dem Betriebshof Gaarden für die Straßenbahn kleiner und rund zwei Millionen DM günstiger ausgefallen wären, sofern der Verkehrsträgerwechsel durch langfristige Planungen bei allen beteiligten Entscheidern bekannt gewesen wäre.

In 15 bis 20 Jahren nur noch Busse

So empfahlen die Wirtschaftsprüfer für die SL 1 und SL 4 zunächst die langfristige Umstellung auf Busbetrieb unter der Berücksichtigung einer Ausnutzung der bisher getätigten Investitionen über einen Zeitraum von 15 bis 20 Jahren – vorausgesetzt, dass die KVAG keine Ausbauprojekte bzw. keinen weiteren Gesamtbetrieb anstrebte.

Bei der SL 1 kamen die Gutachter auf ein Detail zu sprechen: Obwohl es auf der Feldstraße ein erhebliches Verkehrsaufkommen für die Straßenbahn gab, empfahlen sie die Stilllegung dieser Strecke. Es handele sich überwiegend nur um Durchgangsverkehr von der Wik in die Innenstadt. Dieser kön-

Verwendete Quellen

- ⁽³²⁾ Gutachten über die Wirtschaftlichkeit der Kieler Verkehrsaktiengesellschaft vom 10.01.1964, Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft, Düsseldorf; Stadtarchiv Kiel
- ⁽⁵⁾ „Kieler Nachrichten“ vom 15.10.1958
- ⁽³⁴⁾ „Kieler Nachrichten“ vom 08.03.1973
- ⁽³⁶⁾ Kostenvergleich zwischen Straßenbahn und Bus in Kiel, 21.12.1965, Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft, Düsseldorf; Stadtarchiv Kiel
- ⁽⁶⁸⁾ Stadt Kiel, Tiefbauamt, Az.: 631-P, 04.07.1961, Sammlung Jürgen Brant

ne auf die Holtener Straße verlagert werden, wodurch der Betrieb hier für die Straßenbahn noch wirtschaftlicher würde. Das Gutachten schlug eine neu zu schaffende Verbindungsstrecke in der Wik von der Feldstraße zur Holtener Straße vor. Ob die Urheber hier an die 1964 im Bau befindliche Mercatorstraße ⁽⁸²⁾ dachten?

Den restlichen Verkehr auf der Feldstraße sollten Busse übernehmen und als Ergänzung empfehlen sie, den Busverkehr aus Richtung Friedrichsort und Holtenua ebenso über die Feldstraße zu führen, um so eine Direktanbindung jenseits des Kanals an das Stadtzentrum zu erhalten.

Und da laut Gleisbauabteilung der KVAG Gleiserneuerungen und damit Investitionen von etwa einer Million DM in der Feldstraße anstanden, empfahlen die Gutachter, dass eine Stilllegung dieses Streckenabschnittes der SL 1 nicht weit hinauszuschieben sei. Es schien keine Rolle zu spielen, dass die Gleisanlagen in der unteren und oberen Feldstraße noch recht jung waren und teilweise erst sieben Jahre dem Betrieb zur Verfügung standen.

Unterhalt der Straßenbahn günstiger als beim Bus

Den Zahlen nach wies der Verkehrsbetrieb von 1958 bis 1962 Verluste in den Bilanzen aus, was sich die Wirtschaftsprüfer genauer ansahen. Sie stellten fest, dass bei einer anderen Art der Abschreibung (linear statt degressiv), bzw. einer an die tatsächlichen Verhältnisse angepassten Abschreibung, beachtliche Gewinne zu Stande kämen.

Die Verluste waren demnach nicht wirtschaftlich, sondern bilanzpolitisch begründet. Die eingehende Untersuchung der Zahlenwerke brachte weiter zu Tage, dass nur die Schifffahrt in allen Jahren kontinuierlich Verluste produzierte.

Positiv nahmen die Prüfer im „Landverkehr“ zur Kenntnis, dass es in Kiel den Vorteil von steigenden Fahrgastzahlen gab, während andere Betriebe im Bundesgebiet bereits mit Fahrgastverlusten zu kämpfen

hatten. Dies sprach für einen attraktiven Stadtverkehr, den die KVAG durch eine dichte Wagenfolge anbot, was ihr wiederum wirtschaftlich betrachtet im Gutachten negativ ausgelegt wurde – ein Spagat, der an Aktualität bis heute nichts eingebüßt hat.

Abschließend bescheinigten die Wirtschaftsprüfer, dass die Instandhaltungskosten bei den Straßenbahnfahrzeugen im Vergleich zu anderen Betrieben niedriger sind, sogar pro Rechnungswagen unter den Kosten eines Busses liegen. 1962 gab der Verkehrsbetrieb knapp 1,1 Millionen DM für die Instandhaltung von 98 Trieb- und 50 Beiwagen aus. Für 82 Busse benötigte die KVAG etwa 900.000 DM. Das Unternehmen beschäftigte 118 Personen in den Straßenbahnwerkstätten und 89 zur Unterhaltung der Busse.

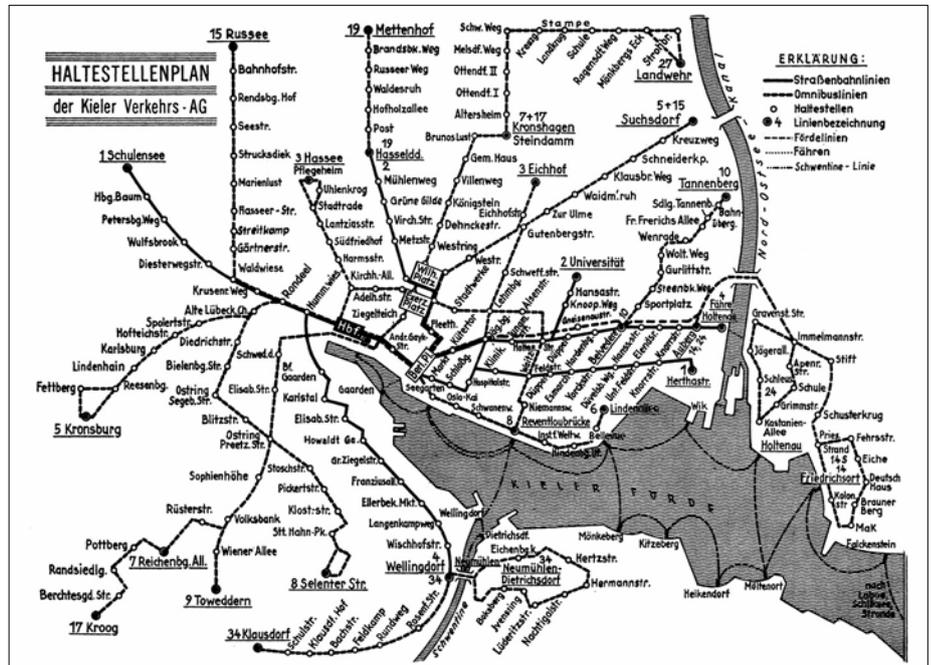
Die Folgen mangelnder Investitionsplanung

Das Gutachten erreichte die Empfänger im Januar 1964. Vom Inhalt wohl unbeeindruckt hielten der Aufsichtsrat und der Vorstand der KVAG an der kurzfristigen Umstellung der SL 3 auf Busbetrieb fest. Die zusätzlichen Investitionskosten für neue Busse und den Rückbau der Gleisanlagen, zum Teil waren diese gerade ein Jahr alt (Ring- und Saarbrückenstraße), scheuten die Initiatoren nicht. Das war auch ein Widerspruch zum gerade fertiggestellten Betriebshof Gaarden mit modernster Infrastruktur für etwa 90 Straßenbahnwagen.

Immerhin investierte die KVAG seit der Währungsreform bis 1962 über 43 Millionen DM – das Vierfache ihres Grundkapitals – in den Gesamtbetrieb. Davon flossen knapp 25 Millionen DM in die Straßenbahn (Gleise, Werkstätten, Fahrzeuge), über acht Millionen DM in den Busbetrieb und weitere knapp acht Millionen DM in die verlustbringende Schifffahrt.

Gab es wirklich keine langfristige Planung für die Straßenbahn? Kein Verkehrsbetrieb konnte es sich leisten, derartige Investitionen vorzunehmen, um diese – wie das Beispiel des gerade für sechs Millionen DM fertiggestellten Betriebshofes mit Hauptwerkstatt zeigte – direkt nach Fertigstellung (1963) und Inbetriebnahme in Frage zu stellen. Wir erinnern an die Aussage des KVAG-Vorstandsvorsitzenden Dr. Jentzsch vom Oktober 1958: „[...] für Kiel wird die Straßenbahn immer das Hauptverkehrsmittel bleiben [...]“⁽⁵⁾. Hinzu kamen die neuen Gelenktriebwagen, die die KVAG zwei Jahre zuvor auf die Gleise brachte, sowie die umfangreichen Fahrzeugmodernisierungen.

Für die Gutachter war das alles vermutlich ein schwer nachvollziehbarer Vorgang. Dem Auftraggeber für ein Wirtschaftlichkeitsgutachten, in diesem Fall dem Aufsichtsrat der KVAG, musste mit Auftragsvergabe bekannt gewesen sein, dass mit



Der Streckenplan von 1966 zeigt den Niedergang der Straßenbahn. Die SL 3 ist bereits Geschichte und die SL 1 folgte im Januar 1967

SLG. BERNHARD KUSSMAGK

Die Straßenbahnwelle scheint am 2. November 1963 noch in Ordnung zu sein, als die Fahrgäste am Wilhelmsplatz in den 1951 für die Tram in Lübeck gebauten Tw 192 einsteigen, der seit 1960 in Kiel beheimatet war. Da sich in Hassee keine Wendeschleife einrichten ließ, kamen auf der SL 3 Zweirichtungsfahrzeuge zum Einsatz

VON SEELER, SLG. WOLFGANG MEIER





Ein vorbildlicher Umsteigepunkt zwischen Straßenbahn und Bus samt Wartehalle stand dem Personal und den Fahrgästen in Hasseldieksdamm zur Verfügung, hier am 11. November 1962 mit zwei der Einmannwagen aus den 1950er-Jahren

WOLFGANG KRAMER, SLG. AXEL REUTHER (2)



Neben den Großraumwagen setzte die KVAG zur Verstärkung auch Zweiachser ein. Hier ein Treffen am Ankunftsbahnsteig in Schulensee am 2. November 1963. Tw 244 ist bereits traktionsfähig umgebaut und der Bw 69 hinter Tw 147 hat Neulack erhalten

VIVIAN WERNER VON SEELER, SLG. WOLFGANG MEIER

Einstellung der zwei Straßenbahnlinien (SL 2 und 3) das Netz an die Grenze der 20-Kilometer-Marke kam, unter der ein Betrieb seinerzeit als unwirtschaftlich galt.

So lag es für die Gutachter nahe, eine langfristige Gesamteinstellung der Straßenbahn aufzuzeigen. Bei einer geänderten Ausgangslage mit entsprechend nachhaltiger Planung seitens des Verkehrsbetriebes ist davon auszugehen, dass sie Streckenerweiterungen oder Neubauten anders untersucht hätten.

Und die Chancen standen gut, bestätigten doch die Gutachter dem Betrieb eine kostengünstige Betriebsführung bei der Straßenbahn, günstiger als beim Busbetrieb und im bundesweiten Vergleich. Und die verlustbringenden Bereiche lagen nicht bei der Straßenbahn, sondern an erster Stelle bei der Schifffahrt und im Weiteren bei der personalintensiven Busunterhaltung.

Das „Aus“ für die Straßenbahn

Es dauerte bis zum 4. März 1964, bis die Kieler Nachrichten die Bürger auf die langfristige Gesamtumstellung auf Busse vorbereiteten. Unter dem Titel: „Wird Kiels Straßenbahn wegschrumpfen?“ fragte kein Journalist nach, sondern teilte die Redaktion die Fakten mit. Das Argument war auch ohne harte Fakten schlüssig „Beibehaltung einzelner Linien unrentabel“. Dabei fuhr zu dem Zeitpunkt noch vier Straßenbahnlinien mit einer Linienlänge von 34,16 Kilometern – siehe Kasten.

So folgten die Stadt und der Verkehrsbetrieb dem aktuellen Zeitgeist dieser Jahre. In Kiel wollte man ganz vorne dabei und modern sein, träumte wie allerorts vom eigenen Auto, der autogerechten Stadt, alles Alte war verpönt und die „alte klapprige“ Straßenbahn mit ihren rutschigen Gleisen war einfach überall dem zunehmenden Individualverkehr im Weg, so die damals gängige Meinung.

Während in der Amtszeit von Oberbürgermeister Hans Müthling (1955–1965) die KVAG die Straßenbahn in Kiel einerseits modernisierte und ausbaute, folgte gegen Ende seiner Amtszeit bereits die gegenteilige Entwicklung, die sein Nachfolger Günther Bantzer von 1965 bis 1980 konsequent fortführte. Im Herbst 1982 räumte er gegenüber dem „Kiel Kurier“ ein: „Möglicherweise wurden in der Vergangenheit entscheidende Fehler bei der Verkehrskonzeption gemacht. Ich meine, eine Straßen- oder Stadtbahn von Strande über die neuen Brücken am Nord-Ostsee-Kanal und die Schwentine bis nach Dietrichsdorf wäre durchaus optimal gewesen. [...] Vielleicht hätte man anders gehandelt, [...] wenn man bestimmte Entwicklungen im Stadtgebiet früher erkannt hätte.“ Doch genau das hatten sowohl das Stadtbauamt als auch die



Die VDVA-Tagung im August 1962 führte auch auf den neuen Betriebshof Gaarden. Der Vorkriegszweiachser passte dort nicht mehr recht ins Bild, hinten die Gleise zur Wasch- und Revisionshalle

Kieler Bürger bereits Anfang der 1960er-Jahre öffentlich diskutiert.

Fakten schaffen: Die Einstellung der SL 3

Die letzte Fahrt der SL 3 von Hassee zum Eichhof am 24. April 1965 stellte den Anfang vom anstehenden Straßenbahnabschied in Kiel dar, obwohl zwei Jahre zuvor deren Gleise in der Ring- und Saarbrückenstraße erneuert worden waren. Dabei erforderte das Fahrgastaufkommen Richtung Hassee zeitweise Verstärkungswagen vom Bahnhof. Und das nicht ohne Grund: Die SL 3 war noch in den 1950er-Jahren die nachfragestärkste und 1961 wirtschaftlichste Linie der KVAG⁽⁶⁸⁾.

Jetzt kamen die Busse auf gleicher Strecke ins Rollen und fuhr an Stelle der Straßenbahn in Hassee zunächst über die Gleise der DB bis zum Bahnhofsgebäude. Ab Juli 1965 ging es für die Busse weiter bis zum Uhlenkrog, während sie das Neubaugebiet am Kolonnenweg erst sechs Jahre später dauerhaft bedienten.

Am anderen Ende – am Eichhof – änderte sich nichts. Und so blieb die neue Buslinie 3 auf gleichem Linienweg wie die Straßenbahn bis über die Gesamteinstellung 1985 erhalten. Es bleibt anzumerken, dass der Bus im Jahr 1965 zum ersten Mal die Beförderungsleistung (Platzkilometer) der Straßenbahn übertraf.

Einheitstarif, Fahrkarten und Entwerter

Wies das Gutachten von 1963/64 u. a. die Defizite in der Verknüpfung der drei Verkehrsträger Bahn, Bus und Schifffahrt aus,

Linienlängen im März 1964

SL 1	Schulensee – Herthastraße	9,93 km
SL 2	Universität – Hasseldieksdamm	6,51 km
SL 3	Hassee – Eichhof	6,32 km
SL 4	Wellingdorf – Fähre Holtenu	11,40 km

so begegnete die KVAG diesem am 24. Mai 1965 mit dem Einheitstarif. Ein Tarif, der das Umsteigen von Bahn auf Bus oder Schiff (Blaue Linie) ohne Zusatztarif zuließ. Hinzu kam die vergünstigte „Stadtkarte“. Sie galt von 9 bis 15 Uhr ohne Umsteigen (Montag bis Freitag) und sollte einige Fahrgäste zu dieser Zeit anlocken bzw. aus der Hauptverkehrszeit abziehen.

Mit dem Wechsel zum Einheitstarif schuf der Verkehrsbetrieb außerdem die Grundlage für den Einsatz von elektromechanischen Fahrscheinentwertern, von denen die Werkstattmitarbeiter die ersten Ende 1965 montierten. Jetzt kamen weitere „eiserne Schaffner“ zum Zug, mit dem Ziel, den klassischen Schaffner in Bälde endgültig zu ersetzen. Einen nächsten Schritt stellten ab Mitte Mai am Hauptbahnhof und am Berliner Platz die neuen KVAG-Fahrkarten-Verkaufsautomaten dar. Hier kurbelten die Kunden nach Münzeinwurf ihre Fahrscheine heraus. In den weiteren Jahren kamen wegen des Erfolgs zusätzliche Standorte hinzu.

Ausblick auf neues Gutachten

Vier Monate nach Einstellung der SL 3 gab der Vorstand der KVAG am 30. August 1965 ein Gutachten zum Kostenvergleich zwischen Bus und Bahn auf den SL 1 und 4 in Auftrag⁽⁶⁹⁾. War demnach im Gutachten von 1963/64 noch nicht alles gesagt? Eigentlich hatte die KVAG doch den „Freifahrtschein“ zur langfristigen Umstellung in der Tasche und schuf, viel kurzfristiger als im vorausgehenden Gutachten empfohlen, endgültige Tatsachen. Doch es ging offensichtlich nicht schnell genug, bestand das Risiko, dass sich Befürworter der Straßenbahn zu Wort meldeten. Deshalb war es das Ziel, schnell unumstößliche Fakten zu schaffen. Wie es dabei in Kiel weiterging, das stellt der nächste Teil vor. ANDRÉ HELLMUTH

Der Autor dankt Jürgen Branat für seine Hinweise und Korrekturen.