



Defizitär gerechnet!

Die Kieler Straßenbahn Ende der 1960er-Jahre ■ Im Sommer 1965 sollte ein neues Gutachten ein schnelles Ende für die Kieler Straßenbahn bringen. Damit wollte die Kieler Verkehrs AG den Befürwortern des Tramverkehrs zuvorkommen. Der Niedergang schritt voran ...

Vier Monate nach Einstellung von Kiels SL 3 gab der Vorstand der Kieler Verkehrs AG (KVAG) am 30. August 1965 bei einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft aus NRW ein Gutachten zum Kostenvergleich zwischen Bus und Bahn auf den Straßenbahnlinien 1 und 4 in Auftrag. Das Unternehmen übertrug diese Aufgabe einem Diplom-Kaufmann und seinem Assistenten, die sich beide ab September 1965 der Herausforderung stellten, eine zukünftige Busbedienung mit dem Weiterbetrieb der SL 1 und 4 finanziell miteinander zu vergleichen.

Vier Szenarien untersuchten sie mit dem Fazit, dass der Busverkehr dem Trambetrieb wirtschaftlich deutlich überlegen sei, und priesen dabei die Vorteile des Busses in vie-

len Situationen – unter anderem die höhere Reisegeschwindigkeit, da sich der Bus besser in den fließenden Verkehr einordne.

Die Straßenbahn verhindere vielmehr bei wirtschaftlichem Betrieb eine den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Linienführung. Dies könne mit Bussen wesentlich verbessert werden, so die Kernaussagen mit der entsprechenden Empfehlung. Deshalb seien für den Busverkehr gesonderte Spuren vorzusehen und Sonderrechte gegenüber dem Individualverkehr einzurichten.

Der Gutachter errechnete für die Hauptverkehrszeit eine Wagenfolge bei der Bedienung mit Gelenkbussen für die Linie 1 von fünf Minuten und für die Linie 4 von 2,5 Minuten. Mit den übrigen Buslinien bedeutete dies auf dem Abschnitt vom Haupt-

bahnhof bis zum Berliner Platz: In einer Minute mehr als ein Bus je Richtung.

Der Kostenvergleich schloss mit dem Nachsatz, dass die Bevölkerung die Straßenbahn bevorzugte, sicherer empfand und von den Fahreigenschaften angenehmer und bequemer. Diesen Nachteilen des Busses stellte der Gutachter eine Taktverdichtung, Direktverbindungen und ein Einsteigen vom Straßenrand gegenüber.

Straßenbahn kaum Erneuerungsbedarf attestiert

Für den zeitlichen Ablauf nannte der Gutachter einen langfristigen Investitionsplan und permanenten Kostenvergleich als Voraussetzung. Er sah eine schrittweise Umstellung von Bahn auf Bus vor unter mög-

RECHTS Der Verbands-
triebswagen 195
(ex Lübeck) fährt am
7. Mai 1967 auf der
Holtenauer Straße
Richtung
Dreiecksplatz
WILHELM ECKERT (2),
SLG. WOLFGANG MEIER

LINKS Der Tw 233 ist
am 7. Mai 1967 zwi-
schen den Haltestel-
len Jägersberg und
Jungmannstraße auf
der Holtenauer
Straße unterwegs.
Bis zur zweigleisi-
gen Endschleife
„Neue Universität“
sind es noch sechs
Haltestellen

RECHTS Der Falken-
ried-Wagen hatte
im Februar 1962
seine letzte Lackie-
rung und am 4./5.
März 1962 seine
letzte Hauptrevision
erhalten. Am 9. Au-
gust 1962 steht er
vor der Einfahrt in
die Revisions- und
Waschhalle
GERHARD JÄKLE



lichst langer Ausnutzung der bisher getätigten Investitionen. Erst in acht Jahren – also 1973/74 – wäre ein Erneuerungsbedarf bei den ältesten Fahrzeugen (Zweiachser) zu erwarten. Für die modernen Großraumwagen sei von einer wesentlich längeren Nutzungsdauer auszugehen.

Die SL 1 empfahl der Gutachter als erstes auf Busse umzustellen, da sie bei der SL 4 im Vergleich zur SL 1 für einen Busersatz doppelt so hohe Kosten errechnet hatten. Einer schnellen Umstellung widersprach der Gutachter zunächst.

Schließlich untersuchte er das Bauvorhaben auf der SL 1 im Kreuzungsbereich der Hamburger Chaussee mit dem Theodor-Heuss-Ring. Hier fand der Gutachter schnell das KO-Kriterium: Die Pläne der Stadt, eine eigene Brücke für die Straßenbahn – für nur acht Jahre Nutzungsdauer – zu bauen mit späterem Rückbau, wären ein zu großes Kostenrisiko. Dazu kämen die wirtschaftlichen Nachteile für den Fall, dass ggf. während der Bauarbeiten ein Busersatzverkehr eingerichtet werden müsse. Trotz eines

spontanen Investitionsbedarfes von 3,5 Millionen DM zur Busumstellung mit entsprechendem Schuldendienst nahm der Gutachter an, dass die Baumaßnahmen für die Straßenbahnlinie 1 größere Aufwendungen benötigen.

Vier untersuchte Szenarien

Bei allen im Kasten auf der nächsten Seite beschriebenen Szenarien unterließ es der Gutachter, bei einer Umstellung auf Busbetrieb die Kosten für den zu erweiternden Busbetriebshof und dessen Anlagen nebst Abstellflächen zu berücksichtigen. Diese Anlagen und Flächen waren für die Straßenbahn bereits vorhanden und gerade neu erstellt – für die zusätzlichen Busse nicht. Ferner unterblieb die Berücksichtigung von vorzeitigen Abschreibungen, Fördermittelrückzahlungen und Rückbaukosten bei dem geplanten schnellen oder langfristigen Verkehrsträgerwechsel.

Auch übersah der Kaufmann, dass zu einem Vollkostenvergleich dem Gleiskörper einer Straßenbahn entsprechende Schwerlast-

trassen für Busse gegenüber zu stellen waren. Die Gefahr von Pulkbildungen im Innenstadtbereich, bedingt durch die hohe Taktfrequenz beim Busverkehr, erwähnte er ebenso wenig wie die Konsequenzen. Auf die geforderten Busspuren warteten die Kieler bis zur Einstellung der letzten Straßenbahnlinie in Kiel 1985. Dann erst nutzte der Verkehrsbetrieb die freierwerdenden Gleistrassen der Straßenbahn teilweise als Busspur.

Äpfel mit Birnen verglichen

Um das gewünschte Ergebnis in Form von aussagekräftigen Zahlen zu Gunsten der Buslösung zu erhalten, ging der Gutachter in Variante 1 von einem neu zu errichtenden Streckennetz einschließlich neuer Fahrzeuge aus! Die Unterhaltskosten für Gleise und Fahrleitung setzte er derart hoch an, dass alle 17,5 Jahre die KVAG ihre Anlagen hätte komplett erneuern können! Demnach war der Unterhalt laut Gutachten fast zweimal so teuer wie ein Neubau.

Es war vorhersehbar, dass der Kaufmann in Variante 2 die Kosten für einen Busparallel-



Am Morgen des 9. August 1962 steht der 1950 von Schörling gebaute Saugwagen dienstbereit im Betriebshof Gaarden neben der Hauptwerkstatt

WOLFGANG KRAMER, HEUTE SLG. AXEL REUTHER



Am Kieler Hauptbahnhof warten der sechsachsige Gelenktriebwagen 264 und der zwei Jahre zuvor von der Düwag umgebaute Uerdinger Beiwagen 73 am 7. Mai 1967 auf die Abfahrt

WILHELM ECKERT, SLG. WOLFGANG MEIER

1965 untersuchte Szenarien für die SL 1 und 4

- Variante 1 widmete sich dem Kostenvergleich zwischen dem Betrieb der Linien 1 und 4 mit Bus oder Straßenbahn, das heißt, 16 und 18 Meter lange Gelenkbusse versus sechsachsige Gelenktriebwagen mit je einem vierachsigen Beiwagen (die Beiwagen nur werktags)
- Variante 2 unterstellte den Weiterbetrieb der SL 1 und SL 4 und ermittelte die Zusatzkosten einer Busdirektanbindung von Friedrichsort in die Innenstadt
- Variante 3 arbeitete den Unterschied bei einer Busumstellung bei der Verwendung von 18 an Stelle 16 Meter langen Gelenkbussen heraus
- Variante 4 griff die SL 1 auf und verglich die Kosten zwischen Straßenbahn- und Busbetrieb unter Einbeziehung der vorhandenen Anlagen

verkehr zur Straßenbahn vom Auberg bis zum Hauptbahnhof ebenfalls negativ der Straßenbahn zusprach.

16 oder 18 Meter? Dieser Frage ging Variante 3 nach und lieferte den rechnerischen Nachweis, dass ein jährliches Einsparpotential von über 400.000 DM mit dem längeren Busmodell vorhanden wäre. So viel wollte oder musste die KVAG und die Stadt nicht sparen. Es kamen die Gelenkbusse mit 16,5 Meter zum Einsatz.

So sehr sich der Gutachter in Variante 4 bemühte, ein großes Einsparpotential bei einer raschen Umstellung auf Busbetrieb darzulegen, so nah lagen am Ende die Zahlen im Vergleich Bus versus Straßenbahn beieinander. Dabei verglich der Kaufmann hier Äpfel mit Birnen, das heißt den ältesten Zweiachser auf der SL 1 mit einem modernen Gelenkbus!

Bei einer Vergleichsrechnung, die dem tatsächlichen Einsatz von Fahrzeugen entsprochen hätte, wäre die Straßenbahn selbst dem Einsatz von 18 Meter langen Bussen finanziell weit überlegen gewesen. Und so hinkte auch der Personalvergleich, da die äl-

teren Fahrzeuge personalintensiver zu betreiben waren (ein Fahrer sowie mindestens ein Schaffner). Bei einem Kostenansatz für das Personal – ähnlich den beiden Busvarianten – wäre ein Kostenvorteil von jährlich ca. 400.000 bis 500.000 DM zu Gunsten der Straßenbahn zu Stande gekommen.

Kostenschätzung und -vergleiche

Da das am 21. Dezember 1965 vorgelegte Gutachten nicht so deutlich zu Gunsten der Buslösung ausgefallen war, wie es der Vorstand der KVAG brauchte, um schnell alle weiteren Entscheidungsträger hinter sich zu bringen, beschäftigten sich im Nachgang verschiedene Stellen bei der Stadt Kiel und dem Verkehrsbetrieb eiligst mit eigenen Interpretationen. Dabei interessierten sich alle Beteiligten nur für eine untersuchte Variante – die vierte, den Kostenvergleich zwischen Straßenbahn und Bus auf der SL 1.

So entstanden ab Anfang Januar 1966 verschiedene Dokumente und Zahlenwerke, die belegen sollten, dass die Umstellung auf Busbetrieb in den nächsten acht Jahren Einspa-

rungen in Millionenhöhe mit sich brächten. Am 6. Januar 1966 errechnete die KVAG Einsparungen in Höhe von 6.500.000 DM.⁽³⁸⁾ Eine andere Stelle errechnete einen Tag später nur noch Einsparungen in Höhe von 2.200.000 DM.⁽³⁹⁾ Am 20. Januar 1966 waren es dann 3.767.000 DM.⁽⁴⁰⁾

Drückte diese Diskrepanz die verzweifelte Situation derer aus, die Angst hatten, dass jemand darauf kam, die Straßenbahn in Kiel zu behalten, weil sie leistungsfähiger und günstiger war?

Das Gutachten wies selbst bei dem Vergleich eines alten Zweiachser mit einem modernen 16-Meter-Gelenkbus über acht Jahre einen Kostenvorteil der Straßenbahn von 928.000 DM aus!

Mit realen Zahlen, wie oben beschrieben, ergab sich für den gleichen Zeitraum ein Vorteil zu Gunsten der Straßenbahn von 3.200.000 bis 4.000.000 DM.

Aus zwei mach eins

Zeichnete es sich jetzt für jedermann deutlich ab, welche Vorstellung der Verkehrsbe-



trieb und die Stadtväter zur Verkehrsentwicklung hatten, so war der Zeitpunkt vorhersehbar, an dem dieser Prozess und die Misswirtschaft die KVAG wirtschaftlich an ihre Grenzen gebracht hätten.

Hier griffen die Stadtväter in die Zauberkiste und führten die Verlust einfahrende KVAG mit der gewinnbringenden „Versorgung und Verkehr Kiel“ (VVK) ab 1. Januar 1966 in einer Holding zusammen. Das hieß für die Zukunft, dass die Verluste der KVAG von den Gewinnen der VVK abzuziehen waren und nur der verbleibende „kleinere“ Gewinn zu versteuern war. Die Stadt Kiel verkaufte dies als steuerlichen Vorteil, so galt auch damals: Nur wer Steuern zahlt, macht Gewinne, und sinkende Steuereinnahmen ließen wiederum an anderer Stelle Ideen keimen, für mehr Einnahmen zu sorgen. Am Ende kam der sogenannte Steuerbürger für alles auf. Auch in der neuen VVK war der Zeitpunkt vorhersehbar, an dem die Gewinne der VVK die Verluste der KVAG nicht mehr abdeckten. Ein Schelm, der daran

dachte, deshalb die Preise für Gas, Wasser und Strom zu erhöhen.

Ein großer Einschnitt, Abschied von der SL 1

Es gab kein Zurück: Am Mittwoch, dem 1. Februar 1967, fuhr kurz nach Mitternacht die letzte Straßenbahn mit Großraumwagen 242 aus der Wendeschleife an der Herthastrasse in die Innenstadt und dann weiter in den Betriebshof Gaarden.

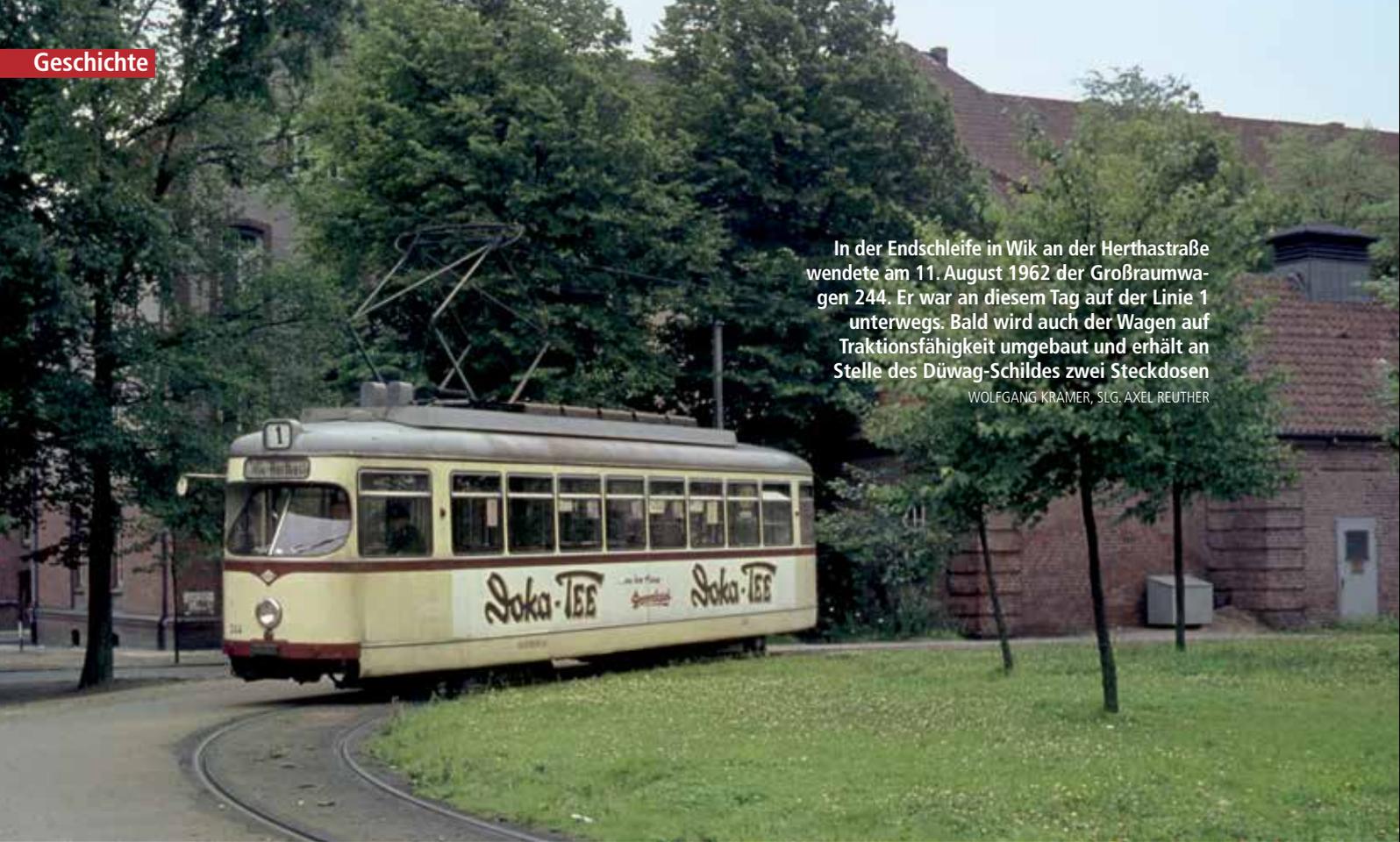
Direkt nach der Abfahrt kamen die Bauleute der KVAG und rissen einen Teil der Gleise der Wendeschleife heraus, um eine Fahrspur für die Busse bis zur ersten Abfahrt gegen halb sechs Uhr am Morgen zu errichten.⁽⁷⁵⁾

Einen großen Abschied gab es nicht, und doch fuhr in der letzten mit einem Trauerkranz geschmückten Bahn unter anderem eine kleine Gruppe der KVAG-Spitze. Hochprozentiges bei der Weiterfahrt durch die Feldstraße ließ die Trauerstimmung schnell vorübergehen.⁽⁷⁶⁾ So besiegelte die KVAG das Ende der zehn Kilometer langen

Schienenverbindung zwischen Schulensee und Wik-Herthastrasse. Mehr noch – das Liniennetz schrumpfte somit auf weniger als 18 Kilometer Länge und damit unter die „magische“ 20-Kilometer-Marke. Unterhalb dieser galt ein Straßenbahnbetrieb seinerzeit als unrentabel. Damit schuf der Betrieb die endgültigen Fakten für eine Gesamteinstellung der Kieler Straßenbahn. Der knapp vier Jahre zuvor fertiggestellte neue Betriebshof mit seiner Hauptwerkstatt blieb immer mehr ungenutzt und wurde somit Stück für Stück weniger ausgelastet – auf diese Weise „verbrannten“ die dafür Verantwortlichen viele Millionen DM an ein halbes Jahrzehnt zuvor getätigten Investitionen. Das endgültige Schicksal der Kieler Straßenbahn war bereits hier nicht mehr aufzuhalten.

Der Schneidbrenner kommt, Selbstbedienung in der SL 4

In den Folgemonaten verschrottete die KVAG die nicht mehr benötigten Altfahrzeuge, angefangen mit den Beiwagen, die



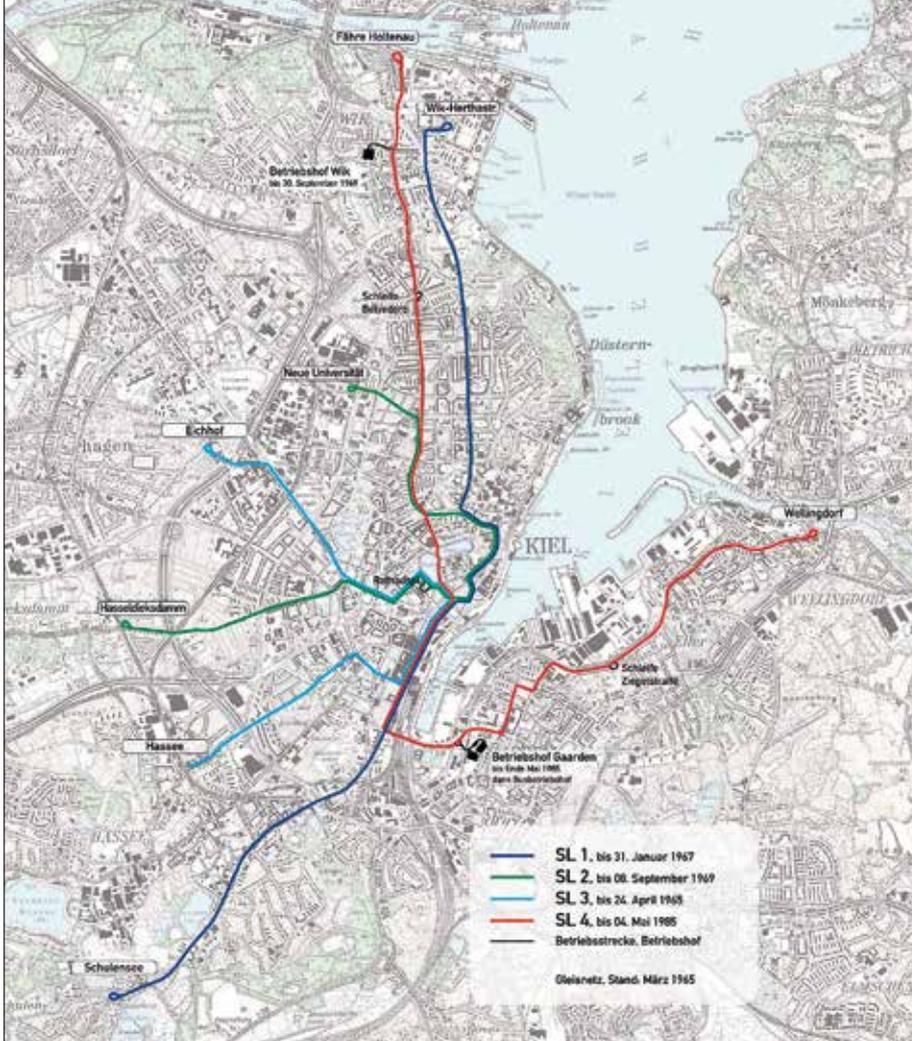
In der Endschleife in Wik an der Herthastraße wendete am 11. August 1962 der Großraumwagen 244. Er war an diesem Tag auf der Linie 1 unterwegs. Bald wird auch der Wagen auf Traktionsfähigkeit umgebaut und erhält an Stelle des Düwag-Schildes zwei Steckdosen

WOLFGANG KRAMER, SLG. AXEL REUTHER



Tw 147 ist mit Bw 69 gerade durch die auf dieser Aufnahme vom 2. November 1963 hinten schwach sichtbare einzige Gleisverschlingung des Kieler Netzes in die Endstelle Schulensee eingefahren

VIVIAN WERNER VON SEELER, SLG. WOLFGANG MEIER



Verabschiedung des letzten Wagens der Linie 1 in der Wik in der ersten Stunde des 1. Februar 1967

ARCHIV KVAG

Das Liniennetz der Kieler Straßenbahn mit den Stilllegungsdaten der vier im März 1965 noch betriebenen Linien

GRAFIK: GEOBASIS-DE/LVERMGEO SH, LINIENPLAN: ANDRÉ HELLMUTH

schon vor dem Ersten Weltkrieg im Einsatz standen, gefolgt von den Wismarer Triebwagen nebst Umbauten und den sogenannten Kölner Umbauwagen. Letztere entstanden in eigener Werkstatt nach dem Krieg aus Resten beschädigter Fahrzeuge. Lediglich dem 1951 umgebauten Wismarer Motorwagen 215 blieb das Schicksal erspart. Ihn verkaufte die KVAG 1971 nach Braunschweig.

Unabhängig von der Einstellung der SL 1 bzw. der bereits in der Tagespresse aufgezeigten Umstellung der SL 2 griffen ab 2. Mai 1967 die nächsten Rationalisierungsmaßnahmen der KVAG: Auf der SL 4 begann der schaffnerlose Einmannbetrieb.

Die SL 2 ist nicht nur den „Genies“ im Weg

Forderte die Universität seinerzeit eine Schienenanbindung, so war diese ihr ab Mitte der 1960er-Jahre im Weg und versperrte die bauliche Weiterentwicklung. Ebenso könne man den Kreuzungsbereich beim Ausbau des Westrings mit der Olshausenstraße nicht ohne Einschränkungen herstellen, so die Baufachleute.

Dabei bot es sich an, die SL 2 weiter der Olshausenstraße entlang der wachsenden Universität zu verlängern. Diese Variante entspricht fast exakt, zusammen mit der damaligen SL 4, dem „neu“ geplanten „Kernnetz“ der StadtRegionalBahn, welches 2003

bis 2005 entwickelt wurde.⁽²⁹⁾ Doch es kam bekanntermaßen anders.

Ein Selbstläufer bis Ende 1979

Es war von Anfang an klar, dass ein Beibehalten der Straßenbahnlinie 2 gegen die politisch verantwortlichen Kräfte nicht möglich schien und die Linie 4 ebenso auf lange Sicht keinen Rückhalt erhielt. Dazu fehlte den Entscheidern zum einen die Weitsicht, zum anderen der Mut und die Kraft, sich gegen die zeitgeistlichen Strömungen durchzusetzen.

Im Fall der Kieler Straßenbahnlinie 2 produzierte die ökonomische Betrachtung ab 1967 in den kommenden Jahren mehrere hundert Seiten an Dokumenten und trieb den Schuldendienst voran.

Der ordentliche Kaufmann

Es galt eine Straßenbahnlinie abzuschaffen, die sich selbst wirtschaftlich trug. Die Restbuchwerte im Jahr 1968 gaben mit 1,1 Millionen DM einen Weiterbetrieb bis 1979 vor.⁽⁹⁰⁾ „Die Fahrzeuge und Gleiskörper seien noch so gut erhalten, daß außer geringen Reparaturen von insgesamt schätzungsweise 60.000,- DM bis zum Zeitpunkt der vollständigen Abschreibung des Buchwertes keine wesentlichen Investitionen zu erbringen seien.“⁽⁹⁵⁾

Zur Absicherung, dass die Kosten einer Umstellung auf keinen Fall von der KVAG

zu verantworten wären, führte der Vorstand aus, dass „[...] bei Beachtung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes die Linie 2 erst dann [...] umgestellt wird, wenn die vorhandenen Vermögenswerte aufgezehrt sind; d.h., bei einem Restbuchwert von rund 1,1 Mio. DM am 31.12.1968 und einer jährlichen Abschreibungsrate von rund 0,1 Mio. DM Ende 1979.“⁽⁹⁰⁾

So versuchte die Stadt Kiel, mit der KVAG im Schulterschluss eine Entschädigungszahlung in Höhe der vorzeitigen Abschreibungen vom Land oder Bund zu bekommen, um ihr Vorhaben durchzusetzen, denn die Stadtkasse war ebenfalls leer.

Die Ratsversammlung fasste nach Klärung der Finanzierbarkeit am 20. Februar 1969 den Beschluss, die Straßenbahnlinie 2 vorbehaltlich der zugesagten Finanzmittel vom Land Schleswig-Holstein baldmöglichst einzustellen.

„Am Montagabend fährt die letzte 2“

Seit Anfang 1969 stand es fest, dass die KVAG die Straßenbahnlinie 2 zum Fahrplanwechsel im Herbst ungeachtet der gebotenen betriebswirtschaftlichen Vernunft auf Busbetrieb umstellte. Am 8. September 1969 ließ die KVAG letztmalig Straßenbahnwagen auf der Strecke Universität – Hasseldieksdamm fahren. Der Tw 235 brachte abends, geschmückt mit einer Gir-



lande, die letzte Fuhre von der Universität bis zum Betriebshof Gaarden und befuhr letztmalig den erst 1955 in Betrieb genommenen Abschnitt aus der Wendeschleife bis zu Holtenauer Straße. Im weiteren Verlauf über die Brunswik erreichte ebenso letztmalig ein Straßenbahnwagen den Alten Markt. Am Bootshafen vor dem Berliner Platz stellte der Fahrer die Weiche nach links Richtung Bahnhof und fuhr über die Strecke der SL 4 bis nach Gaarden ins Depot.

In Hasseldieksdamm gab es mehr Spektakel. Hier versammelten sich bis zum Abend viele Kieler und verabschiedeten ihre Straßenbahn. Der Tw 231 verließ, mit einem Trauerkranz um den Scheinwerfer geschmückt, die Wendeschleife unter Beifall, vermischt mit traurigen Gesichtern, die ein Spielmännchen versuchte aufzuheitern. Der letzten Straßenbahn folgten viele Schaulustige in ihren Autos bis in die Innenstadt und hielten diverse Abschiedsszenen mit ihrem Fotoapparat, obgleich es



Das Aus für die Linie 1: Bereits nach Mitternacht entstand am 1. Februar 1967 auf der Langen Feldstraße in Richtung Innenstadt diese Aufnahme des Tw 242 auf dem Weg in den Betriebshof Gaarden. Die Gleise blieben danach noch mehrere Jahre in der Straße liegen

ARCHIV KVAG

Verwendete Quellen

- ⁽²⁹⁾ <http://goo.gl/oFHYsh>, Stand: 08.02.2015
- ⁽³⁸⁾ Umstellung der Linie 1 auf Busbetrieb (geschätzt), 06.01.1966, Kieler Verkehrsaktiengesellschaft; Stadtarchiv Kiel
- ⁽³⁹⁾ Umstellung Linie 1 auf Bus, 07.01.1966; Stadtarchiv Kiel
- ⁽⁴⁰⁾ Kostenvergleich zwischen Straßenbahn und Bus, 20.01.1966, Kieler Verkehrsaktiengesellschaft; Stadtarchiv Kiel
- ⁽⁷⁵⁾ Kieler Nachrichten, 02.02.1967
- ⁽⁷⁶⁾ Erinnerungen an die Kieler Straßenbahn, Helmut Kreipe
- ⁽⁹⁰⁾ Vorlage zu Punkt 3 der Tagesordnung der Sitzung des Aufsichtsrates der KVAG am 4. Februar 1969; Stadtarchiv Kiel
- ⁽⁹⁵⁾ Umstellung der Straßenbahnlinie 2 auf Omnibusse, Kieler Verkehrs-AG, 1968; Stadtarchiv Kiel

Am 8. September 1969 verabschiedeten die Kieler in Hasseldieksdamm die Linie 2 mit Tw 231

FOTO: FRIEDRICH MAGNUSSEN, STADTARCHIV KIEL (SIGNATUR 45707)

schon dunkel war, im Bild fest. An der Holstenbrücke fädelt sich die Straßenbahn in den Streckenverlauf der SL 4 Richtung Betriebshof ein, an dessen Toren der Abschied ein Ende fand.

Neubauwagen verschrottet

Gleichzeitig bedeutete dies das „Aus“ für die ersten „Ein-Mann-Wagen“ der Bundesrepublik, die die KVAG von 1953 bis 1956 in eigener Werkstatt herstellte. Mit nur 13 bis 16 Betriebsjahren war das Ende ihrer Nutzungsdauer noch lange nicht erreicht.

Ähnliches traf auf die zehn Verbandstriebwagen zu, die der Verkehrsbetrieb erst wenige Jahre zuvor in Einrichtungswagen umgebaut hatte, wie auch auf fünf Beiwagen. In weiterer Konsequenz setzte die KVAG die Wagen außer Betrieb bzw. verschrottete sie.

Die Investitionen für die recht jungen Gleisanlagen in der Olshausenstraße (1955) und am Exerzierplatz (1960) blieben ebenso vergraben bzw. zogen div. Rückbaukosten nach sich. Und von der bis 1963 fertiggestellten Infrastruktur in Form des modernen Straßenbahnbetriebshofes in Gaarden mit den Werkstätten blieben jetzt endgültig die größten Bereiche ungenutzt bzw. nur geringfügig ausgelastet. Und so blieb als „Auslaufmodell“ die Straßenbahnlinie 4 übrig, die auf ihrer 11,4 Kilometer langen Strecke um die Förde 24 Haltestellen zwischen den Wendeschleifen an der Fähre Holtenau und Wellingdorf anfuhr. Je nach Tageszeit dauerte eine Fahrt zwischen 40 und 45 Minuten.

ANDRÉ HELLMUTH
(wird im Jahr 2016 fortgesetzt)

Der Autor dankt Jürgen Branat für seine Unterstützung.