

DAMALS. ERINNERN SIE SICH NOCH?

Elektrisch angetriebene Busse sind in Kiel ein alter Hut. Die Beweggründe, die in der Vergangenheit und heute für diese Antriebsart sprachen und sprechen, können nicht unterschiedlicher sein. Blicken wir zurück auf ein Stück Kieler Verkehrsgeschichte.



Blick vom Bahnhofsvorplatz in die Auguste-Viktoria-Straße Ende der 1950er Jahre. Die Straßenbahn aus Hasseldieksdamm und der O-Bus aus Elmschenhagen sind soeben an ihren Endhaltestellen am Hauptbahnhof angekommen. Der O-Bus wendet über die Herzog-Friedrich-Straße und nimmt nach Umfahrung des Busbahnhofs an der Kaistraße wieder Fahrgäste auf. Foto: Slg. Peter Holtorf

Erst Straßenbahn, dann O-Bus

Seit Anfang des 20. Jahrhunderts bemühte sich die Gemeinde Elmschenhagen vergeblich um eine Straßenbahnanbindung. In den 1930er Jahren konkretisierten sich erneut die Planungen für dieses Vorhaben. Der zu dieser Zeit schnell wachsende Vorort wurde 1939 von der Stadt Kiel eingemeindet. Die anstehende Übernahme des Verkehrsbetriebes im Blick gingen die Planungen weit voran.

Der Zweite Weltkrieg setzte dem Projekt ein jähes Ende, sodass es für die verkehrliche Herausforderung Alternativen brauchte. Der Omnibus schied aus, da die Wehrmacht die Fahrzeuge größtenteils für sich beanspruchte bzw. der Kraftstoff nur schwer verfügbar war. So kam der Oberleitungsbus (O-Bus) mitten im Krieg nach Kiel.

20 Jahre O-Bus in Kiel

Nach über zwei Jahren Bauzeit mitten im Krieg fuhr 1944 der erste O-Bus vom Hauptbahnhof über die Kai- und Bahnhofstraße, Schwedendamm, Preetzer Chaussee bis zur Endhaltestelle Towedern in Elmschenhagen. Die in Elmschenhagen abzweigenden



Innenansicht eines Henschel O-Busses. Der Komfort für die Fahrgäste knüpfte an die Innenausstattung der vor dem Krieg hergestellten Straßenbahnwagen an. Nur konnten in diesen auch großgewachsene Fahrgäste stehen! Foto: Archiv KVG

Strecken zur Reichenberger Allee und nach Kroog folgten noch im Krieg.

Zum Einsatz kamen fassungsstarke (81 Plätze) dreiachsige O-Busse aus Italien, da die heimische Industrie kriegsbedingt nicht lieferfähig war. Diese gingen – oder besser, das was von ihnen übrig war – nach dem Krieg notdürftig repariert wieder zurück nach Italien. Neue Fahrzeuge der Firma Henschel, mit einer Kapazität von 77 bis 79 Plätzen, übernahmen nach und nach den Verkehr. Von diesen führte die KVAG 14 Stück im Jahr 1951 im Bestand. Zur Kapazitätserweiterung auf der nachfragestärksten Busverbindung der KVAG standen zusätzlich 8 Anhängerwagen mit 52 Plätzen zur Verfügung, sodass in den Verkehrsspitzen mit Sicherheit über 130 Personen wie Sardinien zusammengepfercht in den Wagen mitfahren.



Die Gablenzbrücke ermöglichte Ende der 1950er Jahre diesen Blick über die Hörn. Unten im Bild ein O-Bus auf dem Weg zu Hauptbahnhof. Foto: Slg. Peter Holtorf

Ein schnelles Ende

Ende der 1950er Jahre setzte die Diskussion über den Fortbestand dieser Traktionsart bei der KVAG ein. Diese griff Anfang der 1960er Jahre die lokale Presse in der Form auf, dass z. B. der Kurier am 31.08.1962 den O-Bus als rollendes Verkehrshindernis bezeichnete, in dem die Fahrgäste bei Regen den „Knirps“ aufspannen müssten, um nicht nass zu werden, was ab-

surd war. Der Artikel schloss mit der Frage: „Wann endlich werden die Schaukelkästen aus dem Verkehr gezogen“. Da hatte der Abgesang schon begonnen. Der letzte O-Bus fuhr nach 20 Jahren 1964 letztmalig durch Kiel.

Die Renaissance in Form des Elektrobusses

Die aktuell einsetzende Diskussion über hohe Schadstoffbelastungen bringt den Elektroantrieb beim Bus erneut ins Spiel. Als emissionsfreies Fahrzeug ist der Elektrobuss, wie er aktuell in Kiel geplant ist, ein wichtiger Baustein bei der Reduzierung von Luftschadstoffen. Die verkehrlichen Herausforderungen werden in der Diskussion dabei ausgeblendet und nicht gelöst. Hier liefert nach Stand der Technik nur das Rad-Schiene-System in Form einer modernen Stadtbahn eine nachhaltige Gesamtlösung. André Hellmuth



Gemeinsames Nebeneinander aller öffentlichen Verkehrsmittel am Bahnhofsvorplatz. Die Straßenbahn als Hauptverkehrsträger, der O-Bus und zwei in den Jahren 1958-59 in Betrieb genommene Büssing-Busse. Foto: Archiv KVG