

DAMALS. ERINNERN SIE SICH NOCH?

DIE LETZTE NETZERWEITERUNG DER KIELER STRASSENBAHN

Am 16. Juni 1955 schrieb die Volkszeitung: „Mit dem „Genie-Transporter“ zur Uni. Ab Sonntag ist es soweit – Straßenbahnbetrieb immer noch am wirtschaftlichsten“.

Die letzte Neubaustrecke

Für die letzte Neubaustrecke kämpfte die KVAG lange. Geldmangel und eine bis ins Frühjahr 1955 andauernde Frostperiode führten zu einer Verzögerung der Gleisbauarbeiten. Viele Anwohner in der Olshausenstraße hatten ge-

nug von den sich ewig hinziehenden Bauarbeiten. Dann konnten sie seit Anfang Juni Fortschritte erkennen. Die Gleisanlagen waren fertiggestellt und die Oberleitung frisch gespannt, da fuhr, kurz vor der offiziellen Eröffnung, mit TW 161 die wohl erste Straßenbahn

die Strecke probeweise ab. Neben dem Fahrer schauten zwei weitere Herren aus den Seitentüren auf den Stromabnehmer und prüften die Position der Oberleitung.

Taufe mit einer Flasche Milch

Dann am 15. Juni des Jahres begrüßte eine Vielzahl von Studenten den damaligen KVAG-Vorstandsvorsitzenden Fischer auf offizieller Probefahrt in der Wendeschleife vor der Universität. Er hatte es sich nicht nehmen lassen, den Zug mit Ehrengästen selbst zu fahren. Einen Spitznamen für die Bahnanbindung fanden die Studierenden schnell. Mit einer Flasche Milch taufte sie den Zug auf den Namen „Genietransporter“⁽¹⁾.

Am Sonntag, dem 19. Juni 1955, pünktlich zum Start der Kieler Woche, ging die zweigleisige Neubaustrecke offiziell in Betrieb. Sie zweigte im rechten Winkel von der Holtenauer Straße ab und führte in Straßenmitte durch die Beselerallee und weiter über die Olshausenstraße zur neuen Uni-

Das Hochhaus der Universität besteht bis heute. Wagen 198 ist am 11. August 1969 soeben in die Wendeschleife eingefahren. Vier Wochen später, am 08. September 1969, ließ die KVAG letztmalig Straßenbahnwagen auf der Strecke Universität – Hasseldieksdamm fahren. Die Investitionen für die junge Neubaustrecke zwischen Holtenauer Straße und Universität (1955) blieben vergaben bzw. zogen div. Rückbaukosten nach sich. (Dieter Höltge, † 2015)





Die Einstellung der Linie 2 bedeutete gleichzeitig das „Aus“ für die ersten „Ein-Mann-Wagen“ der Bundesrepublik, die die KVAG von 1953 bis 1956 in eigener Werkstatt herstellte (sieben Wagen). Hier Tu 235 am 11. August 1969 in der Wendeschleife Hasseldieksdamm. Mit nur 13 bis 16 Betriebsjahren war das Ende ihrer Nutzungsdauer noch lange nicht erreicht! Ähnliches traf auf die zehn Verbandstriebwagen zu, die die KVAG wenige Jahre zuvor in Einrichtungswagen umgebaut hatte, wie auch fünf Beiwagen. In weiterer Konsequenz setzte der Betrieb die Wagen außer Betrieb bzw. verschrottete sie. (Dieter Höltge, † 2015)

versität am Westring. Hier befand sich eine großzügig angelegte zweigleisige Wendeschleife.

Um den Verkehrsstrom auf der Holtenuer Straße Richtung Innenstadt nur so kurz wie möglich beim Abbiegen einer Straßenbahn zu unterbrechen, installierte der Betrieb eine Verkehrsampel im Kreuzungsbereich mit der Besselallee. Über einen Kontakt an der Oberleitung aktivierte der Straßenbahnfahrer die Ampelanlage, die für wenige Sekunden den Individualverkehr stoppte⁽²⁾.

Der Universität sei Dank

Der Universität war diese Schienenanbindung mit zu verdanken, sie hatte bereits Jahre zuvor eine schnelle Verbindung von der

Am 16. August 1968 nahm Gerd Lamping den Tu 195 vor dem Theater Richtung Universität auf. Die Gleise und deren Investition blieben hier fast 50 Jahre vergraben. Im Frühjahr 2018 kamen die alten Gleise bei Umbauarbeiten der Rathausstraße zum Vorschein. Rückbaukosten, die die heutige Generation zu tragen hat.

alten Universität am Schlossgarten zu den neuen Gebäuden am Westring gefordert. Da lag es nahe eine Straßenbahnanbindung herzustellen, da von der Brunswik bis zur Holtenuer Straße die Infrastruktur bestand und nur ein kurzes Stück neu zu erstellen war. Eine Busverbindung schied allein deshalb aus, da diese dann parallel zur Straßenbahn verlief. Die Volkszeitung⁽³⁾ führte dazu in ihrem Artikel weiter aus: „Der Straßenbahnbetrieb sei auch heute noch wesentlich rentabler als der

Omnibusbetrieb. [...] Die Wagen könnten mehr Menschen in kürzerer Zeitfolge befördern als Omnibusse“ und dies gilt bis heute.

Dessen ungeachtet rechtfertigte sich die KVAG noch nach Einführung der Straßenbahn zur Universität gegenüber den Busbefürwortern, die diesen Ausbau als rückständig bezeichneten. So war in den 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.“

Ungeachtet dieser Querelen bleibt festzustellen, dass die Kieler Straßenbahn mit dieser Erweiterung ihre größte Ausdehnung nach dem Zweiten Weltkrieg erreichte.

André Hellmuth

Quellen:

- (1) R., W., 1955. „Genie-Transporter“ mit Ehrengästen zur „Uni“. Kieler Nachrichten. 16.06.1955, Nr. 138, o. S.
- (2) o. V., 1955. Mit dem „Genie-Transporter“ zur Uni. Volkszeitung. 16.06.1955, o. Nr., o. S.
- (3) a. a. O. (2)

