

ALS DIE STRASSENBAHN KIEL PRÄGTE

LEHRMATERIAL AUS EINER VERGANGENEN ÄRA, TEIL 3

In Fortsetzung der Berichte über das Lehrmaterial mit Szenen der Linien 4 und 1 präsentieren wir Ihnen heute eine Fotostrecke der Straßenbahnlinie 2 aus dem Schulungsmaterial der ehemaligen KVAG.

Universität – Reventloubrücke

Am 16. Juni 1955 titelte die Volkszeitung: „Mit dem „Genie-Transporter“ zur Uni. Ab Sonntag ist es soweit – Straßenbahnbetrieb immer noch am wirtschaftlichsten.“ Pünktlich zum Start der Kieler Woche, am 19. Juni 1955, wurde die zweigleisige Neubaustrecke der Straßenbahnlinie 2 offiziell in Betrieb genommen. Sie zweigte im rechten Winkel von der Holtenauer Straße ab und führte in Straßenmitte durch die Beselerallee, weiter über die Olshausenstraße bis zur neuen Universität am Westring. Dort befand sich eine großzügig angelegte, zweigleisige Wendeschleife. Mit dieser Erweiterung erreichte die Kieler Straßenbahn ihre größte Ausdehnung nach dem Zweiten Weltkrieg. Gleichzeitig stellte sich die Fahrschule der KVAG auf die neuen Herausforderungen für die Straßenbahnfahrer ein.

Ein erster Einschnitt

Keine fünf Jahre sollte die neue Linie Bestand haben. Die neue Linie hatte keinen langen Bestand. Sie verlief von der Universität über die Holtenauer Straße, Brunswik und Andreas-Gayk-Straße bis zum Hauptbahnhof und umrundete zunächst die Innenstadt über die Ringstraße und den Knooper Weg. Anschließend kreuzte sie ihre eigene Trasse in der Waitzstraße/Holtenauer Straße, bevor sie weiter zur Reventloubrücke fuhr. Bereits Ende der 1950er Jahre leitete die Teil-Einstellung der Linie 2 am 4. Oktober 1959 auf dem Abschnitt Hauptbahnhof, Knooper Weg bis zur Reventloubrücke, die schrittweise Einstellung der Straßenbahn in Kiel ein.

Von der Universität nach Hasseldieksdamm

Rationalisierungsmaßnahmen führten am 1. September 1963 zur Zusammenlegung der Straßenbahnlinien 2 und 7 und damit zu einer weiteren Streckenstilllegung. Beide Linien starteten bislang am Hauptbahnhof – die Linie 2 fuhr zur Universität, die Linie 7 nach Hasseldieksdamm. Nach der Zusammenlegung entfiel die Anbindung an den Hauptbahnhof. Stattdessen verlief die neue Linie 2 von Hasseldieksdamm kommend über die Innen-

stadt, vorbei am Rathaus zur Holstenbrücke. Von dort führte die Strecke über den Markt und durch die Brunswik bis zur Holtenauer Straße, ehe sie in die Olshausenstraße zur Universität abbog. Durch diese Umstellung wurde der Streckenverlauf der ehemaligen Linie 7 zwischen Holstenbrücke, Bootshafen, Eisenbahndamm und Auguste-Victoria-Straße bis zum Bahnhof überflüssig.

Am Montagabend fuhr die letzte Linie 2

Am 8. September 1969 setzte die KVAG letztmals Straßenbahnwagen auf der Strecke Universität – Hasseldieksdamm ein. Der Triebwagen mit der Nummer 235 absolvierte die letzte Fahrt von der Universität bis zum Betriebshof Gaarden, geschmückt mit einer Girlande. Dabei befuhr er letztmals den erst 1955 eröffneten Streckenabschnitt von der Wendeschleife zur Holtenauer Straße und weiter über die Brunswik zum Alten Markt. Am Bootshafen vor dem Berliner Platz stellte der Fahrer die Weiche nach links in Richtung Bahnhof und folgte der Strecke der Linie 4 bis ins Depot nach Gaarden. In Hasseldieksdamm sorgte die letzte Fahrt für ein großes Spektakel. Zahlreiche Kieler hatten sich versammelt, um ihre Straßenbahn zu verabschieden. Triebwagen 231, geschmückt mit einem Trauerkranz am Scheinwerfer, verließ unter Beifall die Wendeschleife. Während viele Fahrgäste mit traurigen Gesichtern Abschied nahmen, bemühte sich ein Spielmannszug, die Stimmung aufzuhellen. Zahlreiche Schaulustige begleiteten die letzte Straßenbahn in ihren Autos bis in die Innenstadt. An der Holstenbrücke fädelt sich der Wagen in die Strecke der Linie 4 ein und fuhr zum Betriebshof, wo der Abschied endgültig besiegelt wurde. Damit hatte die Fahrschule der Kieler Straßenbahn nur noch ein Betätigungsfeld: die Linie 4.

Triebwagen 145 steht abfahrbereit in Richtung Innenstadt. Das Foto verdeutlicht die korrekte Halteposition an der Abfahrthaltestelle – nicht das Gespräch zwischen Fahrgast und Straßenbahnfahrer. Die Weiche musste in diesem Fall freigehalten werden, was mit einem Anhängewagen nicht möglich gewesen wäre. Die Universität hatte maßgeblichen Anteil an dieser Schienenanbindung. Schon Jahre zuvor forderte sie eine schnelle Verbindung zwischen der alten Universität am Schlossgarten und den neuen Gebäuden am Westring. Eine Straßenbahnanbindung lag nahe, da die Infrastruktur zwischen Brunswik und Holtenauer Straße bereits existierte und nur ein kurzes Stück neu gebaut werden musste. Eine Busverbindung kam nicht infrage, da sie parallel zur Straßenbahn verlaufen wäre. Die Volkszeitung schrieb dazu am 16.06.1955: „Der Straßenbahnbetrieb sei auch heute noch wesentlich rentabler als der Omnibusbetrieb. [...] Die Wagen könnten mehr Menschen in kürzerer Zeitfolge befördern als Omnibusse.“



©KVAG-Fahrschule, Slg. Peter Holtoff



©KVAG-Fahrschule, Slg. Peter Holtoff

Diese Fotoserie entstand an der Ecke Adelheidstraße/Ringstraße, da dieser Bereich nicht durch eine Signalanlage gesichert war. Besonders riskant war das Einfahren in die Steigung von der Adelheidstraße in die Ringstraße. Während auf der Ringstraße (Vorfahrtstraße) reger Verkehr herrscht und sich hinter der Straßenbahn bereits ein Stau bildet, läuft plötzlich eine Frau in einer grünen Kittelschürze eilig direkt vor die Bahn, um die Straße zu überqueren. Die weiteren Bilder zeigen, wie die Straßenbahn langsam weiterfährt und sich vorsichtig ihren Weg durch die Verkehrssituation bahnt.



©KVAG-Fahrschule, Slg. Peter Holtoff

Reges Straßenbahntreiben in den Jahren 1963/64 am Bootshafen/Wall, der Holstenbrücke und dem Berliner Platz, wo sich damals vier Straßenbahnlinien kreuzten. Die Straßenbahn der Linie 2 setzt ihre Fahrt zur Holstenbrücke fort und muss dabei nicht nur auf den Individualverkehr achten. Während ein moderner Straßenbahnzug der Linie 4 über den Berliner Platz in Richtung Wellingdorf fährt, bewegt sich in der Gegenrichtung ein Zweiwagenzug aus der Vorkriegszeit – entweder zur Fähre Holtenau oder zum Rathausplatz.