

Die Kieler Straßenbahn fuhr bis 1985 durch die Landeshauptstadt Kiel und hat ihre Faszination bis heute nicht verloren.

Vor über vierzig Jahren, am 21. Juli 1977, fiel die endgültige Entscheidung in der Kieler Ratsversammlung – gemäß Empfehlung im Generalverkehrsplan – ab 1985 die Straßenbahn in Kiel durch Busse zu ersetzen.

In den 1960er Jahren schufen die Verantwortlichen im Kieler Rathaus und Verkehrsbetrieb die Fakten mit der Einstellung der Straßenbahnlinien 3 (1965), 1 (1967) und 2 (1969).

Initiativen, die in den letzten Betriebsjahren seit Anfang der 1980er Jahre oder kurz vor Einstellung des Betriebes aufkamen, mussten somit scheitern. Dabei fuhr die letzte Straßenbahnlinie 4 ein Viertel der Beförderungsleistungen in Kiel ein. Der Aktionskreis Nahverkehr im Bundesgebiet sprach 1982 von „rund 30 Prozent“.

Es ist die Ironie des Schicksals. Nahm die Straßenbahnlinie 4 am 20. Juli 1945 nach dem Zweiten Weltkrieg als erste Linie ihren Betrieb auf, so war sie 1985 die letzte Straßenbahnlinie in der Stadt Kiel.

Nach über dreißig Jahren ohne schienengebundenen Nahverkehr ist es an der Zeit nachzufragen, warum ungeachtet der Diskussion über hohe Schadstoffbelastungen und verkehrliche Herausforderungen die geplante moderne Stadtbahn in Kiel nicht ins Rollen kommt. Dabei ist aufgrund von Vorstudien eine hohe Förderungsfähigkeit durch den Bund bestätigt, die Planungsarbeiten und Bauvorleistungen sind an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet erbracht. Nicht zu vergessen, dass der schienengebundene Nahverkehr in Form von Straßen- und Stadtbahnen stadtprägend und Ausdruck für Urbanität ist.

Der Blick in die Vergangenheit zeigt, dass seit dem Entstehen eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses im 19. Jahrhundert die Stadt Kiel ein diskussionswürdiges Verhältnis zum schienengebundenen Nahverkehr hat.

Für dieses Projekt öffneten Unternehmen, öffentliche und private Archive, Vereine, Sammler und ehemalige Mitarbeiter der Kieler Straßenbahn ihre Türen und ließen so ein Zusammenführen aller noch zur Verfügung stehenden Informationen zu.

Die Qualität und Quantität an Primärquellen ermöglichen einen detaillierten Rückblick auf die Geschehnisse und machen eine Aufteilung des Projektes auf mehrere Zeitabschnitte erforderlich. Bis 2018 waren mehr als 40.000 Dokumente und über 5.000 Bilder digitalisiert und stehen neben Tausenden von Originalakten für das Projekt zur Verfügung.

Die Auswertung der zum Teil unbekannten Unterlagen führte an vielen Stellen zu neuen Erkenntnissen und Klarstellungen, die hier nachzulesen sind. Die historische Entwicklung und die Geschehnisse werden umfassend und transparent dargestellt.

Die Aufarbeitung des Themas bot weiter die Gelegenheit, eine umfassende Fahrzeugstatistik zu erstellen.



Der erste Band nimmt Sie mit auf eine Zeitreise des schienengebundenen Nahverkehrs von 1881 bis 1931. 50 Jahre, in denen es die Stadt Kiel privaten Unternehmern überließ, den Nahverkehr zu entwickeln und die Straßenbahn als Hauptverkehrsträger in der Stadt zu etablieren.

Wenn dieses Projekt eine neuerliche Diskussion bei den Menschen und in der Stadt Kiel anregt, dann ist ein weiteres Ziel dieser Arbeit erreicht.

Heute, im Jahr 2018, ist die Stadt Kiel neben Hamburg und Wiesbaden eine von drei Landeshauptstädten in der Bundesrepublik, die in der aktuellen Diskussion um Feinstaubbelastungen nicht auf das abgasfreie und kapazitätsstarke schienengebundene Nahverkehrsmittel (Straßen-, bzw. Stadtbahn) setzt.

Für Wiesbaden wird sich ab 2020/21 die Situation der aktuellen Diskussion folgend ändern. Die Planungsarbeiten zur Einführung einer Stadtbahn sind hier im Gange.

Die Hansestadt Hamburg verfügt über ein U- und S-Bahn-Netz. Zu den vorhandenen und neu zu bauenden Busspuren heißt es hier hinter vorgehaltener Hand, dass auf diesen Trassen schnell, je nach politischem Willen, die Stadtbahn realisiert werden kann.

Und in welche verkehrliche Zukunft fährt die Stadt Kiel?

Aus dem Inhalt, Kapitelüberschriften:

- Ein öffentliches Verkehrsbedürfnis entsteht
- Die Pferdebahn
- Die Elektrische kommt
- Die elektrische Straßenbahn etabliert sich
- Die Stadt wächst – und die Straßenbahn?
- Ausbau bis zum Ersten Weltkrieg
- Die Straßenbahn im Ersten Weltkrieg
- Kein weiterer Streckenausbau
- In kleinen Schritten voran
- Depots 1881 bis 1931
- Wagenpark 1881 bis 1931
- Zeitdaten/Meilensteine