



Aus dem Archiv  #49 Juli 2026

STRASSENBAHN IN DER HOLSTENSTRASSE

André Hellmuth

Einleitung

Die Kieler Straßenbahn war rückblickend nach dem Zweiten Weltkrieg und der Währungsreform wirtschaftlich nur noch eingeschränkt leistungsfähig. Bereits seit Ende der 1930er Jahre lebte der Betrieb zunehmend von der Substanz; nun fehlte zusätzlich die notwendige Liquidität für größere Investitionen und zukunftsweisende Modernisierungen. Auch die dauerhaft finanziell angespannte Stadt Kiel konnte den Verkehrsbetrieb nur begrenzt unterstützen.

Dennoch nutzten die Planer beim Wiederaufbau der Stadt die Gelegenheit, die Straßenbahn – wo möglich – aus den engen Straßenzügen herauszunehmen, die Gleislagen innerhalb der Straßenräume zu optimieren oder bei neuen Streckenführungen unabhängige Gleiskörper anzulegen.

Holstenstraße ohne Verkehr

Die Kieler Innenstadt – darunter auch die Holstenstraße – wurde im Zweiten Weltkrieg massiv zerstört. Nach 1945 bot sich dadurch die Möglichkeit, das innerstädtische Straßennetz grundlegend neu zu planen. Die Stadtplaner wollten die enge historische Holstenstraße vom Durchgangsverkehr und damit langfristig auch von der Straßenbahn entlasten.

Bereits 1947 sah der Generalbebauungsplan vor, die Holstenstraße schrittweise zu einer Fußgängerzone umzubauen. Die Stadt argumentierte, dass die Straße aufgrund ihrer engen Bebauung und begrenzten Verkehrsfläche als moderne Verkehrsstraße ungeeignet sei.

Mit der „Neuen Straße“, der heutigen Andreas-Gayk-Straße (benannt nach dem Kieler Oberbürgermeister Andreas Gayk, Amtszeit 1946 bis 1954), entstand ab 1950 gemeinsam mit dem Bereich Berliner Platz/Wall und der Pfaffenstraße ein für die damalige Zeit verkehrstechnisch vorausschauendes Konzept. Die Gleise der Straßenbahn verliefen dort weitgehend getrennt vom Individualverkehr, teilweise auf eigenem Gleiskörper, ergänzt durch großzügig angelegte Haltestelleninseln und moderne Signalanlagen.



Mitte Juli 1951 hält der straßenbahnbegeisterte Bruno Bartsch die Szene in der nördlichen Holstenstraße fotografisch fest. Die vor dem Fußgänger quer verlaufenden Gleise auf der Holstenbrücke werden seit über einem Jahr von den Linien 3, 4 und 7 genutzt und gerade von einem motorisierten dreirädrigen Ritzenschieber – im Bild vor dem Fußgänger – gereinigt.

Nach links aus dem Bild fährt ein Zweiwagenzug der Linie 1 in Richtung Schulensee über die Gleiskreuzung Holstenstraße/Holstenbrücke. Dahinter bedient der Solowagen 171 auf der Linie 9 Richtung Hassee die Haltestelle, während weiter nördlich Wagen 161 auf derselben Linie gerade in den eingleisigen Streckenabschnitt Richtung Norden einfährt. Gut zu erkennen ist die Signalanlage links neben Wagen 161.

An der Oberleitung im Vordergrund ist zudem noch der Weichenkontakt für die Linie 7 zu erkennen, die seit dem 30. April 1951 wieder über den Eisenbahndamm zum Hauptbahnhof fuhr.

Bruno BARTSCH, Slg. Jürgen POHLE

Neue Streckenführungen

Nun konnte die Straßenbahn schrittweise aus der engen Holstenstraße herausgenommen werden. Zum Ende des Jahres 1950 – ab dem 20. Dezember – verkehrten zunächst die Straßenbahnlinien 4 und 7 über die „Neue Straße“ bis zur Holstenbrücke.

Am 6. Dezember 1953 folgten schließlich die verbliebenen Linien 1 und 2. Sie wurden über Neue Straße, Wall, Pfaffenstraße und Schumacherstraße zum Markt geführt.

Damit die Gleisanlagen nach der Umstellung zügig entfernt werden konnten, begannen bereits im Herbst 1953 vorbereitende Baumaßnahmen in der Holstenstraße. Hierbei wurde der Straßenbelag zwischen den Gleisen entfernt, sodass zeitweise lediglich das Schotterbett mit den darin liegenden Gleisen verblieb. Für die Fußgänger entstanden dadurch vorübergehend sehr beengte Verhältnisse in der Holstenstraße.

Nachdem die Straßenbahn die Holstenstraße nicht mehr befuhr, erfolgte der weitere Umbau bis Anfang 1954 mit großer Geschwindigkeit. Kiel zählt damit zu den ersten Städten Deutschlands, die eine moderne Fußgängerzone einrichteten.

Historischer Hinweis:

Für Kiel wird die Formulierung „erste Fußgängerzone Deutschlands“ in der Literatur häufig verwendet, ist aber nicht ganz unumstritten. Teilweise wird auch Essen oder Kassel genannt, je nachdem, ob man eine vollständig autofreie Zone oder erste verkehrsberuhigte Geschäftsstraße meint.



Im Januar 1950 blickte der Fotograf vom neu aufgebauten Weipert-Gebäude auf den zukünftigen Berliner Platz und die Neue Straße, die bereits komplett gepflastert war. Am Straßenrand wurden neben Bauschutt und wieder-zuverwendenden Ziegeln die Bauwagen beheizt.

Im Vordergrund liegen bereits die Gleise für die Linie 7 in Richtung Eisenbahndamm. Die gesamten Gleisanlagen blieben noch bis zur Einstellung der Kieler Straßenbahn in den Jahren 1984/85 in Nutzung.

Ehemaliges Fotoarchiv der Kieler Verkehrs-AG

Straßennamen

Über mehr als ein Jahrhundert trug der Straßenabschnitt zwischen Ziegelteich und Schevenbrücke den Namen „Klinke“ (1799 bis 1950). Die Ratsversammlung sah für den neu angelegten Straßenzug zunächst die Bezeichnung „Neue Straße“ vor. Erst 1954 erfolgte die Umbenennung in Andreas-Gayk-Straße.

Im mittleren Bereich der Holstenstraße beziehungsweise an der Kreuzung zur Holstenbrücke entstand im Jahr 1950 im Zusammenhang mit der „Neuen Straße“ ein großzügig angelegter Verkehrskreis. Dieser erhielt – in Bezug auf die ehemalige Reichshauptstadt Berlin und den Volksaufstand vom 17. Juni 1953 in der DDR – den Namen „Berliner Platz“.

André Hellmuth
www.cic.cc/oepnv/kiel/kiel.html



Im Jahr 1939 fährt aus dem Sophienblatt ein Zweiwagenzug der Linie 1 in Richtung Kanal in die S-Kurve am Ziegelteich und weiter in die Holstenstraße ein. Geradeaus, dem Sophienblatt folgend, begann die „Klinke“, die heutige Andreas-Gayk-Straße.

Das Gebäude in der Bildmitte hat bis in die heutige Zeit überlebt, während das Bauwerk rechts im Bild – das Thaulow-Museum – nach dem Zweiten Weltkrieg der Bauvut der Stadtplaner weichen musste.

Ehemaliges Fotoarchiv der Kieler Verkehrs-AG

Diese Ausgabe

FAHRPLAN #49

Juli 2026 • 19 Artikel

← Zur Ausgabenübersicht