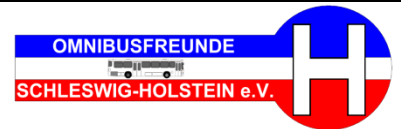


OFSH ZEITREISE

Ein Blick in die Geschichte des Omnibusverkehrs in Schleswig-Holstein



11 April 2026

Reiseleitung: Jörg Horak

Der „Flachbus“ ist da...

...so schrieb es der Kieler Express in einer Ausgabe im April 1991.

Für einen Monat testete die Kieler Verkehrs AG ihren ersten Niederflrbus auf den damaligen Linien 3 und 7. Der Bus sollte Rollstuhlfahrern, älteren Menschen, Gehbehinderten und Kinderwagen das Busfahren erleichtern. Was heute eigentlich selbstverständlich geworden ist, war vor über 30 Jahren noch ein Novum. Viele Leser kennen vielleicht noch die Zeit, in der schwere Kinderwagen nur mit fremder Hilfe in den Bus gehoben werden konnten. Menschen im Rollstuhl war das Busfahren nahezu verwehrt.

Die Omnibusfreunde Schleswig-Holstein öffnen für euch wieder die Fotoschatzkiste und zeigen Dokumente aus den Anfängen der Niederflurbauart bei Linienbussen im Kieler Stadtbild.

Und da ist er schon, der erste Niederflur-Testbus aufgenommen im Jahr 1990.



(C) Sammlung OFSH e.V.

Im Bus gab es Fragebögen für die Fahrgäste, wobei man ehrlicherweise erwähnen musste, dass zum damaligen Zeitpunkt lediglich 2 Haltestellen für die Niederflurtechnik umgebaut wurden. Damit ein Niederflrbus seine volle Fahrgastfreundlichkeit unter Beweis stellen kann, müssten die Bordsteine auf etwa 18 cm erhöht werden.



Diskussion über Niederflrbus

Wie fahrgastfreundlich ist der Niederflrbus wirklich? Nachdem die KVAG den Niederflrbus einen Monat lang getestet hat, lädt das Amt für Kriegssopfer und Behinderte am Mittwoch, 2. Mai, 17 Uhr, in den Ratssaal zu einem Gespräch darüber ein. Stadtrat Eckehard Raupach und Vertreter des Verkehrsbetriebes erhoffen sich davon weitere Erkenntnisse zum Einsatz von Niederflrbussen in Kiel. Rollstuhlfahrer können den Ratssaal vom Parkplatz Waisenhofstraße aus erreichen.

KielerNachrichten

2.8. April 1990

Erfahrungsaustausch über Niederflrbus

Die Kieler Verkehrs-AG hat im März und April auf den Linien 8 und 3 einen Niederflrbus getestet. Bereits im Bus konnten die Fahrgäste auf Fragebögen zu diesem Fahrzeug Stellung nehmen. Mehr als 60 Fahrgäste nutzten diese Möglichkeit. Zur weiteren Vertiefung der Diskussion lädt das Amt für Kriegssopfer und Behinderte jetzt Interessierte zu einem Gespräch am Mittwoch, 2. Mai, um 17 Uhr in den Ratssaal ein. Dabei soll der Frage nachgegangen werden, ob der Niederflrbus tatsächlich von den Passagieren als fahrgastfreundlich angesehen wird und welche Nügel der Testbetrieb aufdeckte. Stadtrat Eckehard Raupach und Vertreter des Verkehrsbetriebes erhoffen sich davon weitere Erkenntnisse zum Einsatz von Niederflrbussen in Kiel.

Kieler Express

02. Mai 1990

Niederflrbus im Test:

„Das Ei des Kolumbus ist er nicht“

Die Sitze, der Ein- und Ausstieg und die Kosten: Alles ist zu hoch beim neuen Niederflrbus, den die KVAG im fünfwöchigen Testbetrieb auf den Linien 3 und 8 einsetzte. Die Euphorie ist der Skepsis und Kritik gewichen.

Der Niederflrbus hat weder die Verantwortlichen der KVAG noch die Fahrgäste überzeugt, die sich von der Neuentwicklung bessere Beförderungsbedingungen versprochen – Gehbehinderte, ältere Menschen und Rollstuhlfahrer. Auf Einladung des Amtes für Kriegssopfer und Behinderte trugen Vertreter dieser Gruppen und die KVAG ihre Erfahrungen mit dem 'Mercedes-Bus' zusammen. In die Diskussion mit KVAG-Direktor Holger Ipsen flossen auch die Ergebnisse aus 82 abgegebenen Fragebögen ein. „Das Ei des Kolumbus ist der Bus noch nicht“, bilanzierte Ipsen.

Der Tenor der Fragebögen war durchaus positiv. Fast alle Befragten empfanden den Ein- und Ausstieg angenehmer als beim Standardbus. Besonders zufrieden äußerte sich eine Mutter, die mit einem Kinderwagen problemlos ein- und aussteigen konnte. Bemängelt wird die Höhe der Sitzpodeste. Vor allem gehbehinderte und ältere Personen hatten Probleme, die Sitze zu erklimmen. Unter ihnen ist im Niederflrbus die Technik untergebracht, die sonst unter dem Fußboden Platz findet. Weitere Kritikpunkte waren die mangelnden Festhaltemöglichkeiten für stehende Fahrgäste.

Für die Rollstuhlfahrer ist der Abstand zwischen den Bordsteinen und dem Niederflreinstieg entscheidendes Mobilitätshindernis. „Selbst an der angehobenen Haltestelle am Ellerbeker Markt beträgt der Abstand noch neun Zentimeter“, erzählte ein Betroffener. „Vier oder fünf wären für Rollis akzeptabel.“ Die Rollstuhlfahrer plädierten für eine ausfahrbare Rampe, über die sie in den Bus rollen könnten: Kosten knapp 10000 DM je Rampe.

KVAG-Chef Ipsen will über die Anschaffung von 6 Niederflrbussen noch in diesem Monat mit dem Aufsichtsrat und dem Vorstand beraten, mit dem Hersteller über Verbesserungen verhandeln. Die nicht ausgereifte Technik und um rund 30000 DM höhere Anschaffungskosten (Kaufpreis rund 350000 DM) mindern die Attraktivität der Niederflrbusse. Außerdem verbrauchte der Prototyp wegen der Absenkvorgänge zwischen 5 und 22 Prozent mehr Dieselmotorkraftstoff als die bisher eingesetzten Fahrzeuge. Seit Freitag testet die KVAG eine Woche lang einen MAN-Niederflrbus auf der Linie 3. Vertraglich ist das Verkehrsunternehmen noch bis 1992 an Mercedes gebunden. (kun)

KielerNachrichten

05. Mai 1990



KVAG wagt neuen Test mit Niederflurbussen

Trotz schlechter Probe-Ergebnisse im März zwei neue Busse bestellt

Noch in diesem Jahr will die Kieler Verkehrs-AG zumindest einen Niederflerbus im Linienverkehr einsetzen. Bestellt hat die KVAG zwei Busse – einen bei Mercedes und einen bei MAN. Das Unternehmen will mit den beiden neuen behindertengerechten Bussen, bei denen unter anderem der Ein-

stieg tiefer gelegt ist, die Erfahrungen vertiefen, die es mit ersten Testfahrten im März und April dieses Jahres gewonnen hat. Gleichzeitig rangiert die KVAG die 16 „Flüsterbusse“ der ersten Generation aus, die vor zwölf Jahren in Kiel, Essen und Regensburg Weltpremiere hatten.

Von den Erfahrungen, die die KVAG mit den beiden ersten Linienbussen dieses Typs in den nächsten Jahren macht, bei dem der Fahrzeugboden nur 32 Zentimeter (normal 71 cm) über der Straße liegt, hängt die weitere Entscheidung über den Einsatz solcher Niederflerbussen in Kiel ab. Das Testurteil hieß damals: Sitze, Ein- und Ausstieg und die

Kosten – alles zu hoch. Im Dauereinsatz soll jetzt getestet werden, ob der niedrige Fahrzeugboden, ob die zusätzlich absenkbare Einstiegsbühne, ob fehlendes Mittelgelande und ausgesparte Buchten für Rollstuhlfahrer allen „Verkehrs-Behinderten“ (damit sind auch Mütter mit Kinderwagen, Gehbehinderte und Senioren gemeint) hinreichend entgegen-

kommen, um ihnen zu mehr Mobilität zu verhelfen.

Für die 16 Flüsterbusse der ersten Generation kommt bei der KVAG nach zwölf Betriebsjahren das Aus. Auch der „Schubgelenkbus“, so die technische Bezeichnung für das 17,6 Meter lange Vehikel, das über die dritte Achse „geschoben“ wurde, war ein Testfall für die KVAG: Im Schneewinter 1978/79 kam sogar eine Delegation aus Kanada zu Besuch nach Kiel, um sich von den Vorzügen dieser Busse in Sachen Fahrstabilität, Sicherheit und Geräuschkapselung zu überzeugen.

Die Flüsterbusse haben auf Kieler Straßen zusammen elf Millionen Kilometer zurückgelegt, sind also insgesamt 275 mal rund um den Erdball gefahren. Daß die flüsternden Riesen, die 180 Fahrgäste transportieren können, bei der KVAG ausgemustert werden, heißt noch lange nicht, daß sie verschrottet würden: Abnehmer finden sich erfahrungsgemäß vor allem im südlichen Ausland reichlich.

In Kiel werden die Erstlinge durch neue Schubgelenkbusse ersetzt, die sich unter anderem durch mehr Komfort und bessere Umwelt-Verträglichkeit auszeichnen. (gx)



Obwohl die ersten Versuche nicht zufriedenstellend verliefen, will die KVAG noch in diesem Jahr den ersten Niederflerbus im Dauereinsatz testen.

Sammlung Archiv OFSH e.V.

KielerNachrichten 0 5. Sep. 1990



(C) Jörg Horak / Sammlung OFSH e.V.

Am 12.3.1991 war es dann so weit. Die Kieler Verkehrs AG erhielt ihren ersten Niederflrbus vom Typ Mercedes Benz O405N (Wagen 138). Im Mai desselben Jahres folgte dann ein weiterer Bus vom Typ MAN NL 202 (Wagen 139). Es war der erste MAN Bus im Mercedes-Fuhrpark, der aber nach relativ kurzer Einsatzzeit klammheimlich wieder verschwand. Busse aus dem Hause MAN kamen in Kiel bis dahin nie über ihre Testphase hinaus in den Bestand.

Liebe Kielerinnen,
liebe Kieler!



Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) hat noch mehrere Schwachstellen. Wir wollen auch von seiten des Straßenbaus zu Verbesserungen beitragen.

Überall dort, wo wir Straßen um- oder ausbauen, sollen zum Beispiel im Bereich der Bushaltestellen die Bordsteinhöhen angehoben werden. Damit wird der Einstieg bei den jetzt eingesetzten Standardbussen erheblich erleichtert.

Diese Maßnahme ist abgestimmt auf einen neuen Bustyp, den sogenannten Niederflrbus, der eine weitere wesentliche Verbesserung mit sich bringt. Mit der Einführung des Niederflrbusse wird dann der Auftritt in den Bus insgesamt nur noch

wenige Zentimeter betragen. Der Niederflrbus hat sich in anderen Städten bewährt. Die Verkehrsunternehmen der Region haben Versuche durchgeführt. Die ersten Busse dieses Typs werden jetzt beschafft. Neben der Anhebung der Bordsteinhöhe soll es noch weitere Verbesserungen an den Haltestellen geben. So werden beispielsweise spezielle Rillenplatten eingebaut, die Sehbehinderten die Orientierung erleichtern sollen. Die Haltestellen werden insgesamt mit Fahrgastunterständen und möglichst auch mit Fahrradständern ausgestattet.

Wir wollen für Sie die Nutzung des ÖPNV akzeptabler machen. Der ÖPNV dient der Verbesserung der Lebens- und Umweltbedingungen in der Stadt und ist daher für uns alle wichtig.

Bitte leisten auch Sie Ihren Beitrag. Steigen Sie ein in den ÖPNV!

Dr. Otto Flügge
Stadtbaurat

So ist es bisher:



Rollstuhlfahrer scheitern am hohen Einstieg der normalen Busse



Mütter mit Kinderwagen sind auf freundliche Hilfe angewiesen



Kleine Kinder schaffen den Einstieg nur mühsam



Für ältere Mitbürger sind hohe Einstiegsstufen ein Greuel

So soll es künftig sein:



Müheles kann der Rollstuhlfahrer in den Fahrgastraum fahren



Ohne fremde Hilfe kann ein Kinderwagen mit dem Bus transportiert werden



Die Stolpergefahr für die kleinsten Busreisenden und für Behinderte ist beseitigt



Für ältere Menschen mit Einkaufswagen ist der Einstieg problemlos

Sammlung Archiv OFSH e.V.

Gedruckt auf 100% Recycling Papier



(C) Lothar Kesseböhmer / Sammlung OFSH e.V.

Das damalige sehr ambitionierte Ziel den Fuhrpark komplett auf behindertenfreundliche Busse umzustellen lag bei 10 Jahren. Allerdings waren 1991 erst 8 Haltestellen „niederflurbustauglich“ umgebaut.

Die Kieler Verkehrs AG hatte noch viele Wünsche offen, was die Technik der Fahrzeuge anging. 1992 entschied man sich bei der ersten größeren Serie von tiefer gelegten Bussen für 14 Mercedes Benz O405N die die Betriebsnummern 201-214 erhielten.

Der Mercedes Benz O405N1 ist im Grunde genommen ja nur eine Weiterentwicklung des hochflurigen O405. Die Fenster und Türanordnung wurde anfangs noch übernommen, aber das setzte im Innenraum eine Stufe von der Mitteltür zum Fahrzeugheck voraus, was sich oft als Unfall- und Stolpergefahr herausstellte.



(C) Jörg Horak/ Sammlung OFSH e.V

1992 ging man in Kiel in Serie. Auch wenn die ersten Niederflurbusse noch ihre Kinderkrankheiten hatten und beim Werkstattpersonal ein ungeliebtes Kind waren, folgte mit Wagen 201-214 die erste größere Beschaffung von tiefer gelegten Bussen. Parallel blieb man bei den Gelenkbussen noch hochflurig.

Auf unserer Aufnahme vom Wagen 213 kann man die Weiterentwicklung erkennen. Die Mitteltür wurde um ein halbes Fensterfeld nach vorne verschoben, was im Innenraum eine Rampe anstatt Stufe zum Fahrzeugheck ermöglichte.

1994 schritt der Ausbau der Niederflur-Fahrzeugflotte weiter voran. 10 weitere Mercedes Benz O405 N als Wagen 401-410



(C) Jörg Horak/ Sammlung Archiv OFSH e.V.

...und erstmals auch 16 Gelenkbusse des Typs Mercedes Benz O405GN kamen mit Wagen 440-455 in den Fuhrpark der KVAG. Die Fahrzeuge erhielten als Neuerung eine elektronische Fahrtzielanzeige.



(C) Jörg Horak/ Archiv OFSH e.V.

Obwohl Daimler Benz den O405N weiterentwickelt hatte und bereits 1994 eine podestlose Variante in Form des MB O405N2 anbot, blieb man in Kiel noch bei Sitzen auf Podesten und äußerlich somit bei „klarer Kante“.



Kieler Express 19.02.1994

KVAG verfügt jetzt über 26 mehr Niederflur-Wagen

42 Busse machen den „Kneeling“



„Gute Fahrt wünscht die KVAG ihren Fahrgästen“ auch in den neuen Niederflurbussen.

Foto hfr

Der Buspark der Kieler Verkehrs-AG wird immer komfortabler: Die Staatssekretärin im Verkehrsministerium, Dr. Helga Schmid, übergab jetzt auf dem Betriebshof Werftstraße 16 großräumige Gelenkwagen und zehn sogenannte Normalwagen dem Verkehr. Einschließlich der bereits 1992 beschafften Niederflurfahrzeuge verfügt die KVAG damit über 42 Fahrzeuge dieses Typs. Durch eine besondere, „Kneeling“ genannte Technik, können diese Busse an den Haltestellen seitlich abgesenkt werden und erleichtern damit den Fahrgästen ein bequemes Einsteigen.

Nachdem die Kieler Verkehrs-

AG 1993 aus wirtschaftlichen Gründen keine neuen Busse beschafft hat, wird mit den 26 Niederflurbussen in diesem Jahr das planmäßige Erneuerungsprogramm fortgesetzt. Diese Niederflurbusse umfassen ein Investitionsvolumen von 14 Millionen DM. In den Jahren 1995 bis 1998 soll die Beschaffung von Niederflurbussen mit einem Investitionsvolumen von rund 30 Millionen Mark fortgesetzt werden.

Die gegenüber der früheren Version technisch weiterentwickelten Niederflurbusse sind im vorderen Bereich ohne Stufen zu betreten und bieten allen Fahrgästen erhebliche Vorteile, insbesondere jedoch älteren Personen,

die Schwierigkeiten beim Treppe steigen haben, Rollstuhlfahrern und Fahrgästen mit Kinderwagen.

Parallel zur Beschaffung der Niederflurfahrzeuge durch die KVAG baut das Tiefbauamt die Haltestellen auf eine Bordsteinhöhe von 18 Zentimeter um. Im Zusammenwirken mit der Technik des seitlichen Absenkens (Kneeling) beträgt die Differenz zwischen Fahrzeugboden und Haltestelle dann nur noch sieben Zentimeter.

Der Ausbau der Niederflurtechnik im Stadtverkehr ist auch vor dem Hintergrund des geplanten Kieler Verkehrsverbundes von Interesse. Die KVAG will damit

eine beachtliche „Morgengabe“ in diesen bevorstehenden Zusammenschluß von KVAG, Autokraft, Verkehrsbetriebe des Kreises Plön und der Bundesbahn einbringen.

Die KVAG bestreitet im Bereich der Landeshauptstadt und der unmittelbar angrenzenden Gemeinden auf 30 Buslinien mit rund 200 Fahrzeugen sowie auf zwei Schiffsahrtlinien mit sechs Fahrgastschiffen den öffentlichen Personennahverkehr. Die Liniennlänge beträgt, einschließlich der Schiffsahrt, über 600 Kilometer, was der Entfernung von Kiel nach Frankfurt entspricht. Auf diesen Strecken wurden annähernd 50 Millionen Personen befördert.

Landeszeitung
Flensburger Tageblatt
Eckernförder Zeitung

21.02.1994

Kieler Telegramm

Die Verkehrsbetriebe haben 26 neue **Großraumbusse** erhalten. An den Haltestellen können sie seitlich abgesenkt werden, um das Ein- und Aussteigen zu erleichtern. +++ Sozial- und Arbeitsamt bieten einen neuen Ausbildungskursus für Altenpflege an. Auskunft unter Telefon: 0431/723071.

WNO 5/94

Zusätzlich 26 Niederflurbusse im Wert von 14 Mio. DM hat die **Kieler Verkehrs-AG** in Dienst gestellt. Durch eine besondere Technik, »Kneeling« genannt, können diese sehr flach gehaltenen Busse an den Haltestellen seitlich abgesenkt werden, um vor allem Gehbehinderten, aber auch Fahrgästen mit Kinderwagen, Rollstuhl o.ä. ein bequemes Einsteigen zu ermöglichen. Die KVAG verfügt damit bereits über 42 Fahrzeuge diesen Typs.



Kieler Nachrichten 12.04.1994

Wenn der Niedrigflurbus zur Stolper-Falle wird

Sie sind der Stolz der KVAG und Inbegriff dessen, was offiziell wohl „fahrgastfreundliches Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs“ genannt wird: Die 42 Niedrigflurbusse, die an umgebauten Haltestellen das Ein- und Aussteigen kinderleicht machen sollen. Beispiel Linie 7: Niedrigflurbusse, entsprechende Haltestellen – alles vorhanden. Und dennoch wird die Haltestelle am Wilhelmplatz jetzt wieder für viele zum Hindernis.

Der Grund: Der Jahrmarkt kommt, die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren, und dazu benötigen die Fahrgeschäfte ungehinderte Zufahrt und viel Platz. Auch den von der Haltestelle der Linie 7. So wurde es

den Schaustellern von der Stadt zugesichert. Also wird die Bushaltestelle kurzerhand für den Betrieb gesperrt und für die Dauer des Jahrmarkts eine Behelfshaltestelle eingerichtet.

Für viele Behinderte ein Ärgernis und auch eine Falle, wie das Beispiel einer fast blinden Frau zeigt: Sie ging davon aus, daß der Bus an der gewohnten Stelle hält und der Höhenunterschied zwischen Bus und Straße wie immer sieben Zentimeter beträgt. Der Bus hielt, senkte sich seitlich ab, die Frau machte einen Schritt, trat ins Leere, bekam erst wesentlich später als erwartet festen Boden unter die Füße. Für sie bedeutet die Behelfshaltestelle „nur“ einen Schrecken, für Rollstuhlfahrer

kann es jedoch zum erheblichen Hindernis werden. Und inzwischen klagen auch Eltern, die mit Kinderwagen zum Jahrmarkt oder Zirkus anrücken: „Ausgerechnet dann, wenn viele mit dem Bus zum Wilhelmplatz kommen, wird der Service eingeschränkt und damit vielen Menschen der Besuch erschwert.“ Auch bei der KVAG ist man nicht gerade glücklich über die Behelfskonstruktion, die vier- bis fünfmal im Jahr von der Stadt verordnet wird. Das Thema soll deshalb heute bei dem turnusmäßigen Gespräch mit dem Tiefbauamt auf den Tisch. Vielleicht wird das Problem ja noch „fahrgastfreundlich“ gelöst, bevor am Sonnabend der Rummel losgeht. (stü)



Die provisorische Haltestelle der Linie 7 am Wilhelmplatz: Für behinderte, ältere und Fahrgäste mit Kinderwagen eine klare Verschlechterung gegenüber der regulären Haltestelle.

Foto FB



(C) Jörg Horak / Archiv OFSH e.V.

Die Beschaffungsserie im Jahre 1995 bescherte 4 weitere Solobusse (Wagen 536-539) und 11 Gelenkbusse (Wagen 569-579) Diese Busse waren noch ein Mix aus Alter und Neuer Variante des O405N. Unser Bild von Wagen 537 lässt äußerlich die bereits heruntergezogene Scheibe erkennen, während im Innenraum aber alle Sitze auf Podesten angeordnet bleiben. Vorteil war, dass die Fahrzeuge auch mehr Sitzplätze vorweisen konnten. Beim N2 wurde auch die nach vorn versetzte Tür mit den halben Fenstern übernommen



(C) Jörg Horak / Archiv OFSH e.V.

Anhand des Fahrerseitenbildes von Wagen 569 lässt sich die heruntergezogene Scheibe zwischen den beiden Vorderachsen noch besser erkennen.

1997 war man bei Mercedes schon in der Entwicklungsphase des heutigen Citaro gewesen. Zeitgleich wurde in Kiel eine weitere Serie von 10 Mercedes Benz O405GN (Wagen 770-779) in Betrieb genommen.

Unter ihnen Wagen 777 als 500. Mercedes Bus bei der Kieler Verkehrs AG. Letztmalig blieben alle Sitzplätze auf Podesten, auffällig bei dieser Serie war die (wohl aus Kostengründen) wiedereingeführte geteilte Frontscheibe.



(C) Jörg Horak / Sammlung OFSH e.V.

Als dann die Ära von klassischen Niederflurbussen zum Ende hinging, kamen 1998 mit Wagen 850-854 tatsächlich die ersten reinen Mercedes Benz O405GN2 in den Fuhrpark. Die Sitze im Vorderwagen waren nun serienmäßig nicht mehr auf Podesten angeordnet. Inzwischen waren in Kiel ein Großteil der Haltestellen für Niederflurbusse ausgelegt. Die Zahl der Fahrgäste mit Kinderwagen, Rollstuhl und Rollatoren stieg stetig an, so dass im Innenraum auch entsprechende Stellflächen nötig waren.



Bislang feierte man sich bei Mercedes als alleiniger Buslieferant für die Landeshauptstadt, jetzt kamen mit den Wagen 855-859 die ersten MAN Gelenkbusse in den Bestand. Da wir uns zu diesem Zeitpunkt noch immer im Zeitalter der sogenannten Standardbusse befanden, unterschieden sich die MAN und Mercedes Modelle optisch nur durch relativ wenige Details.



1999 war die bis heute bekannte Mercedes Citaro-Baureihe schon auf dem Markt. Trotzdem kamen letztmalig 3 Mercedes Benz O405GN2 (Wagen 950-952)



(C) Jörg Horak / Sammlung OFSH e.V.

und mit Wagen 953-955 drei MAN NG 262 auf Kiels Straßen.



(C) Jörg Horak / Sammlung OFSH e.V.

2001 wurden dann die ersten 5 Mercedes Citaro G (Wagen 180-184) und 2 Mercedes Citaro Solowagen (Wagen 101-102) beschafft.



Es waren die letzten Busse die von der „Kieler Verkehrs AG“ beschafft wurden, aber auch die erste Bauserie von Bussen die in ein Zeitalter fuhr, in dem ein barrierefreies Busfahren inzwischen als völlig selbstverständlich angesehen wird.

Dank der Niederflurtechnik macht der Omnibus zu guter Letzt seinem Namen alle Ehre...

“Für Alle“