

DAMALS. ERINNERN SIE SICH NOCH?

Aktuell stehen auf dem Betriebshof der KVG in Gaarden große Veränderungen in Form von Neu- und Umbauten an. Zeit zurückzublicken an einen Ort mit bewegter Verkehrsgeschichte. In Heft 13 berichteten wir über den Zeitraum von 1900 bis 1956, hier folgt Teil 2 der bewegten Geschichte.

Ein neuer Betriebshof

Die Bereitschaft und das Interesse, an einem modernen Straßenbahnbetrieb festzuhalten, gipfelten in einem neuen modernen Betriebshof.

Nach dem Erwerb von zusätzlich 22.000 m² Grund und Boden begann von 1959 bis 1963 die Modernisierung in Gaarden, komplett in Form von Neubauten. An die sechs Mio. DM plante der Verkehrsbetrieb dafür ein. Eine

Investition, die den Fortbestand der Straßenbahn zum damaligen Zeitpunkt untermauerte.

Um den gesamten Kapitalbedarf aufzubringen, griff der Verkehrsbetrieb auch auf verschiedene Darlehen zurück und bediente sich z. B. Gelder aus dem ERP-Programm (European Recovery Program) und der Berlin-Hilfe. Alle Zahlungen waren gebunden an den Ausbau des Straßenbahnbetriebshofes, durch den u. a. die

Voraussetzungen entstanden, zukünftig Großraum- und Gelenkwagen einzusetzen.

Für alle Kredite übernahm die Stadt Kiel die selbstschuldnerischen Bürgschaften den Kreditinstituten gegenüber mit Laufzeiten z. T. bis zum 15. Dez. 1978 ⁽¹⁾. Dies setzte einen entsprechenden Weitblick aller Beteiligten zur nachhaltigen Nutzung der Investitionen voraus.



16

Die Werkstatthalle (li.) mit ihren zwei Stumpfgleisen, die sich an die Revisionshalle anschloss, erreichten die neuen Einrichtungsbahnen i. d. R. durch eine Rückwärtsfahrt. Am Nebengebäude vor Haus 2 befand sich das Salzlager und Richtung Werftstraße in einem langen Flachdachbauwerk u. a. die Werkstatt für die Fahrleitung, die Schmiede, der Abrechnungsraum für die Schaffner und das Unterwerk. (Photoarchiv VVK)



Bis zu 90 von 156 Straßenbahnen fanden hier auf 14 Gleisen in den zwei großen Wagenhallen eine Unterstellmöglichkeit, wobei mindestens ein Gleis als Durchfahrtsgleis frei blieb. Neben der Halle befand sich in einem angrenzenden Gebäude die Radsatz- und Schleifanlage, dahinter im Außenbereich das Gleislager und die Schienenbiegemaschine. Aus der Wagenhalle führen die Bahnen im Halbkreis entweder in die Revisions- und Waschhalle oder an dieser vorbei zur Ausfahrt am ehemaligen Luftschießbunker auf die Strecke. (Slg. Gerd Lamping)

Hauptwerkstatt für Bahnen und Busse

Den Abschluss des Gesamtvorhabens bildete 1963 die neue große Hauptwerkstatt. Hier war von der Tischlerei über die Blech- und Fahrgestellschlosserei, Lackierwerkstatt bis zum Ankerwickler für die Elektriker nebst eigenen Räumen zum Vorreinigen und Lackieren alles zeitgemäß mit modernen Anlagen und Einrichtungen ausgestattet.

Die große Halle blieb komplett ohne Oberleitung (stromlos) und bot auf zwei mal zehn Gleisen genügend Kapazitäten in den jeweiligen Bereichen. Eine Schiebephase brachte die Wagen an den richtigen Arbeitsstand. Darüber hinaus sah die Betriebsleitung einen kleinen Bereich in der großen Halle (vier Arbeitsstände) für eine Buswerkstatt vor.

Nach Abschluss der Arbeiten stand der KVAG in der damaligen Bundesrepublik Deutschland eine der modernsten Werkstätten zur Verfügung. So war es kein Wunder, dass die Ausbildungsplätze bei dem Verkehrsbetrieb sehr begehrt waren.

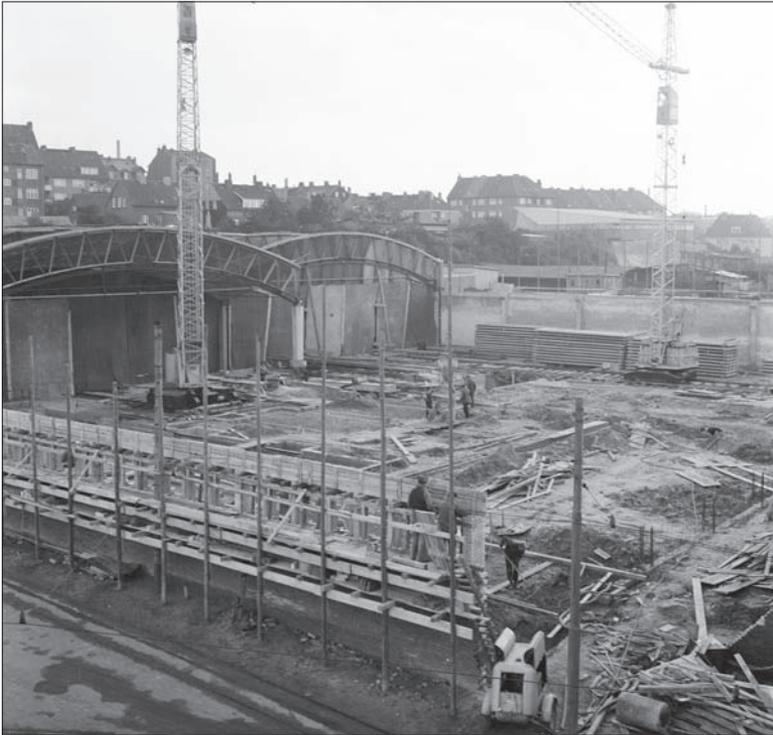
Nur noch Busse in Gaarden

Nach der Grundsatzentscheidung im Generalverkehrsplan von 1977, sich bis Mitte der 1980er Jahre von der Straßenbahn zu trennen, galt es für den Verkehrsbetrieb, mögliche Umbauszenarien für den Betriebshof zu erarbeiten.

Der Umbau für die neue Zweckbestimmung begann 1984. Eine der zwei Abstellhallen für die Straßenbahn mit den Gleisen 8-14 baute der Betrieb als erstes zum Unterstellen von Bussen um. Vorausgegangen war die Demon-

tage der Oberleitung am 24. Mai 1984. Es blieb lediglich Gleis 14 bis vor die Halleneinfahrt erhalten, damit man bei Bedarf Straßenbahnen in die Hauptwerkstatt fahren konnte. Aber auch damit war Anfang 1985 Schluss, denn im Gebäude der Hauptwerkstatt waren bereits, von der östlichen Seite beginnend, die Arbeiten zur Entkernung weit fortgeschritten.

Ebenfalls hob ein Bautrupps an der Einfahrt zur Straßenbahn-Waschhalle ein tiefes Loch aus, um ab Juni/Juli 1984 die Tanks für die künftige Bustankstelle zu installieren. Drei Tanks für Dieselkraftstoff mit einem Fassungsvermögen von je 100.000 Litern und ein Tank für Heizöl mit 60.000 Litern.

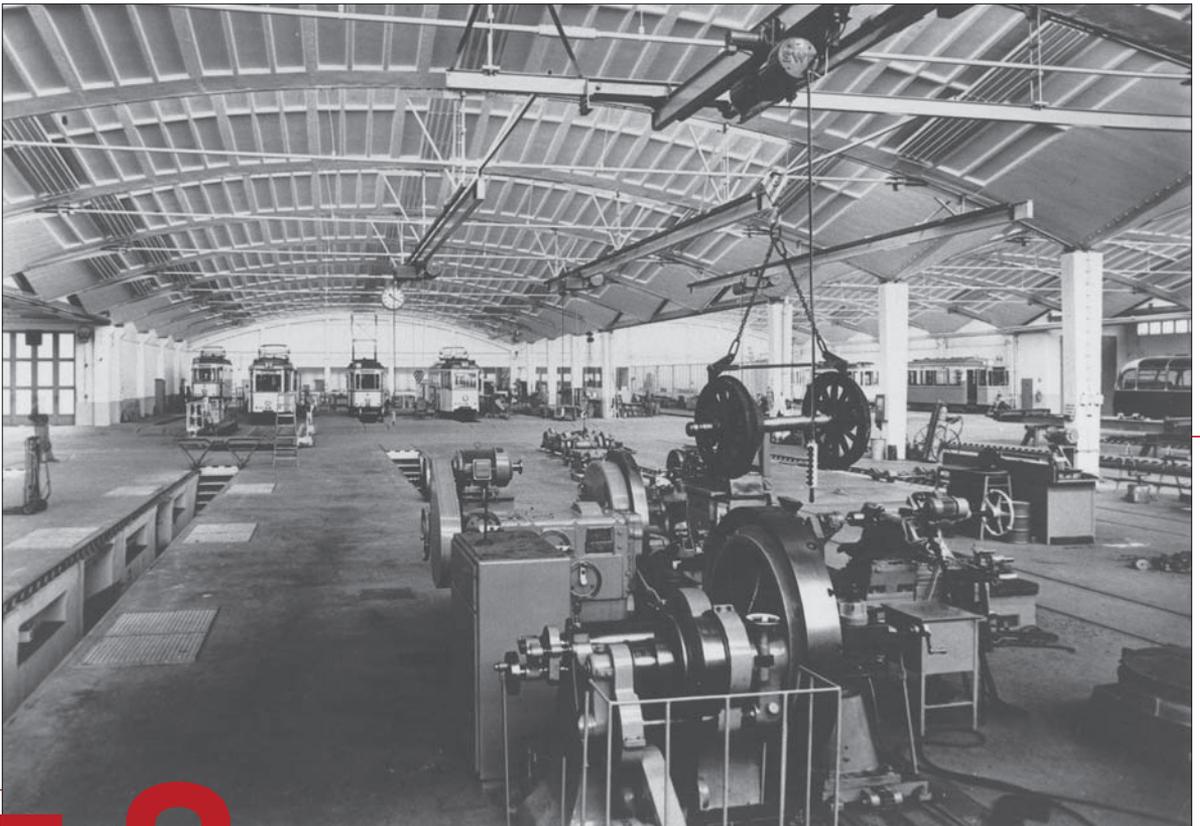


Kein Zurück

Das Ende der Kieler Straßenbahn war nicht mehr aufzuhalten. Anfang 1985 wurden Hebeeinrichtungen und sonstige Werkzeuge kurzerhand für die letzten Monate in die Betriebshofwerkstatt verbracht und montiert, nachdem die Hauptwerkstatt für die Straßenbahn wegen des Umbaus endgültig aufgegeben worden war. Zu guter Letzt wurden die Gruben in der Straßenbahn-Waschhalle zugeschüttet.

Am 04. Mai 1985 rückte das Straßenbahndepot noch einmal in

Nachdem die neuen Abstellhallen fertiggestellt waren, begann der Abbruch des alten Betriebshofes mit seiner großen und kleinen Abstellhalle. Hier entstand die neue Hauptwerkstatt. (KVG)



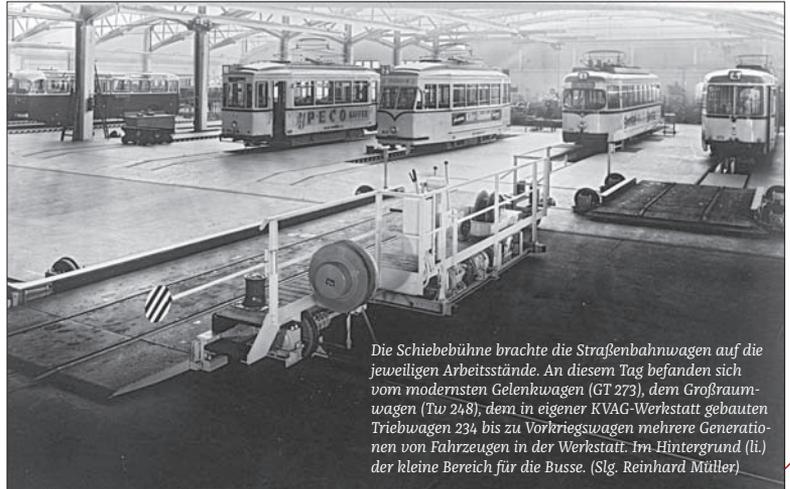
18

Zeitgemäß und modern präsentierte sich dem Fotografen die große und offene Hauptwerkstatt mit allen technischen Einrichtungen. (Slg. Reinhard Müller)

den Fokus der Kieler Bevölkerung. Tausende Kieler verabschiedeten die Straßenbahn im und vor dem Betriebshof Gaarden.

Bis Juni waren alle Straßenbahnen vom Betriebsgelände verbracht, und den weiteren Umbau zum reinen Busbetriebshof stellte der Betrieb in den Folgejahren fertig.

Doch die Straßenbahn hinterließ ihre Spuren. Die bauliche Situation entsprach nur bedingt den Anforderungen an einen reinen Busbetrieb, waren die Gebäude bei der Planung Ende der 1950er Jahre doch für ein anderes Verkehrsmittel konzipiert.



Die Schiebepöhlle brachte die Straßenbahnwagen auf die jeweiligen Arbeitsstände. An diesem Tag befanden sich vom modernsten Gelenkwagen (GT 273), dem Großraumwagen (Tw 248), dem in eigener KVAG-Werkstatt gebauten Triebwagen 234 bis zu Vorkriegswagen mehrere Generationen von Fahrzeugen in der Werkstatt. Im Hintergrund (li.) der kleine Bereich für die Busse. (Slg. Reinhard Müller)

Mit dem anstehenden Neubau der Hauptwerkstatt wird die heutige KVG diesen Zustand beseitigen und eine moderne Infrastruktur für ihren Betrieb erhalten.

André Hellmuth

Quellen:

- (11) Kieler Verkehrsaktiengesellschaft, Schreiben an den Bürgermeister Dr. Fuchs vom 06. Okt. 1958; Stadtarchiv Kiel
- (12) Kostenanschlag für den Bau der elektrischen Straßenbahn Kiel - Erweiterung, Berlin, im März 1899; Archiv André Hellmuth



Der fertig umgebaute „Betriebshof Wertstraße“ aus der Vogelperspektive. Nach den Umbauten ab Ende der 1950er und 1980er Jahre ist die anstehende Baumaßnahme zum Greifen nah. Wieder wird sich das Gesicht der Anlage verändern. (Photoarchiv VVK)