

2. Oktober 1967.
Die letzte Straßenbahnlinie in
West-Berlin wird feierlich aus
dem Verkehr gezogen.
40 Jahre sind seitdem
vergangen. Dank des
Mauerfalls fährt die
„Elektrische“, wenn auch
bislang sehr spärlich, nun
wieder im Westteil der Stadt.

Anlässlich dieses „Jubiläums“
wenden wir uns heute
einer besonderen Buslinie
zu, der Metrolinie M45. Sie
ist quasi die Nachfolgerin
des 54ers, der bis zum
2. Mai 1967 auf dem
Schienenweg Hakenfelde
mit dem Richard-Wagner-
Platz verband und neben
der Linie 53 die vorletzte
Straßenbahnlinie in West-
Berlin war. Über das Aus der
„Blehbahn“ im Westteil
der Stadt und der letzten
Linie 55 mehr im Bericht auf
Seite 8. Unser Linienportrait
untersteht diesmal dem
Motto „Damals und heute“.



U-Bahnhof Ruhleben (kr)



Otto-Suhr-Allee (BVG)



Nikolaikirche in Spandau (H. Fritz)

BERLINIEN



Das Erbe der 54

Der M 45er fährt entlang der früheren Straßenbahnlinie 54. Von Patrick Cardullo

Wie so häufig haben Omni-
buslinien nach Einstellung der
Straßenbahn deren Arbeit über-
nommen. So fährt der M45er fast
identisch wie die alte „54er“.

Los geht's im Zentrum Char-
lottenburgs, am Zoologischen
Garten. Am 1. August 1844
wurde dieser als erster seiner Art
von König Friedrich Wilhelm
III feierlich eröffnet und gilt bis
heute als einer der artenreichsten
Tiergärten in Kontinentaleuropa.

Über die Hardenbergstraße
gelangt man zum Ernst-Reuter-
Platz, dem früheren „Knie“. Im
Oktober 1953 wurde der durch
einen Kreisverkehr umschlossene
Platz nach einem der populärsten
Regierenden Bürgermeister um-

benannt. Markantestes Gebäude
am Platz ist das 1958-1960
erbaute Telefunken-Hochhaus,
heute Teilsitz der Technischen
Universität.

Ein beeindruckendes Gebäude
befindet sich etwas weiter auf der
Strecke rechts auf der Otto-Suhr-
Allee vor dem Richard-Wagner-
Platz, das Charlottenburger
Rathaus. Mit 88 Metern überragt
der Turm des Rathauses den des
Schlosses Charlottenburg erheb-
lich. Eine Freveltat, die seine
Majestät Kaiser Wilhelm II. über-
haupt nicht amüsiert haben soll.
Für dienstliche Fahrten zwischen
Berliner Stadtschloss und Schloss
Charlottenburg soll daraufhin
der Weg über die Berliner Straße
gewählt worden sein.

Das Unbill stiftende Schloss
Charlottenburg wurde Anfang
des 17. Jahrhunderts im Stil des
italienischen Barocks errichtet.
Eine wechselhafte Geschichte
bestimmte sein Dasein. In jünge-
ster Zeit beherbergte es kurzfristig
den amtierenden Bundespräsi-
denten Horst Köhler, als Amtssitz
bis Anfang 2006 – während im
Schloss Bellevue die Handwerker
zugange waren.

Am S-Bahnhof Westend wird
die Stadtautobahn überquert.
Bergauf führt der Spandauer
Damm zur Kreuzung Königin-
Elisabeth-Straße. Links ging es
früher zum Betriebshof „Char“. Hier
waren bis zum Schluss die
Straßenbahnzüge der Linien 54
und 55 zu Hause.

Vorbei an den mächtigen
Backsteinbauten der DRK-Kli-
niken Westend führt der Spandauer
Damm in den Ortsteil Westend.
Auf der rechten Seite tun sich
nicht enden wollende Kleingarten-
anlagen auf, die die Straße fast
bis Stresow säumen. Kurz vor der

Fernbahnbrücke am Wiesenweg
taucht auf der linken Seite die
U-Bahnlinie 2 in Hochlage auf.
Dann ist der Bahnhof Ruhleben
erreicht.

Nach Einstellung der „Elek-
trischen“ war Ruhleben ein be-
deutender Autobusumsteigepunkt.
Heute geht es dort eher beschau-
lich zu. Gerade mal eine Linie
endet hier. Die Mitte der 1980er
Jahre fertiggestellte U7 und der
erneute Ausbau der S-Bahn bis
Spandau haben Ruhleben bedeu-
tungslos gemacht.

Raus nach Spandau

Quirliges Leben wiederum
herrscht an der Teltower Straße
dank eines schwedischen Möbel-
hauses, das der Metrolinie 45 zu-
mindest bis Rathaus Spandau eine
„volle Hütte“ garantiert. Wäh-
rend diese auf der Ruhlebener
Straße zum neuen Einkaufs-
mekka Spandaus, den „Spandau
Arcaden“ zuführt, biegen wir
an der Grunewaldstraße ab und
folgen den Spuren der alten 55.

In der Grenadierstraße würde
niemand vermuten, dass hier mal
eine Straßenbahn durchgefahren
ist. Hinter der neuen Bahnbrücke
liegt der S-Bahnhof Stresow, bis
1997 auch bekannt als der Span-
dauer Hauptbahnhof. Diese Funk-
tion kann man am renovierten
Empfangsgebäude an der Straße
Freiheit noch ausmachen.

Die Deutsche Bahn beherbergt
eine ungewöhnliche Einrichtung
in diesem ehemaligen Bahnhof-
gebäude. Nicht die „Stimme der
freien Welt“, den RIAS, sondern
die heutige Stimme der DB auf
Berliner Bahnhöfen. Sämtliche
Bahnhofsansagen auf verschie-
denen Fernbahnhöfen werden
zentral hier aus Spandau getätigt.





Ein Unterschied wie Tag und Nacht - das Charlottenburger Schloss in den 60ern (Foto links, BVG-Stadt) und heute

Nach Überquerung der Charlottenbrücke bog der 54er rechts in die Breite Straße ein und dann links auf den Markt. Was man heute nicht glauben mag, seit die Spandauer Altstadt 1984 Fußgängerzone wurde: Hier war ein großer Umsteigepunkt zwischen Straßenbahn und Autobus, aus allen Himmelsrichtungen trafen verschiedene Linien am zentralen Punkt der Altstadt ein.

Der heutige Umsteigepunkt zwischen zahlreichen Buslinien, der S+U-Bahn und der Fernbahn liegt am Rathaus Spandau. Am 1. Oktober 1984 wurde die U-Bahnlinie 7 dorthin eröffnet und ist seitdem Anfangs- und Endpunkt fast aller Spandauer Buslinien. Das über 100 Meter lange Bezirksrathaus selber wurde 1910

– 1913 erbaut und stellt sich seit Kriegsbeschädigungen im zweiten Weltkrieg in der heutigen Form dar.

Ab ins Grüne

Am Rande der Altstadt wird der Falkenseer Platz überquert, zwischen diesem und dem Wröhlmannerpark befindet sich das Spandauer Brauhaus. Hier wird in einer kleinen Hausbrauerei fleißig Bier gebraut und in der großen Gaststätte und dem Biergarten ausgeschenkt. Links geht es in die Schönwalder Straße, spätestens ab der Hügelschanze wird es ländlicher. Wenn man Blicke in die linksliegende Hügelschanze wagt, tun sich uralte märkische Bürgerhäuser auf.

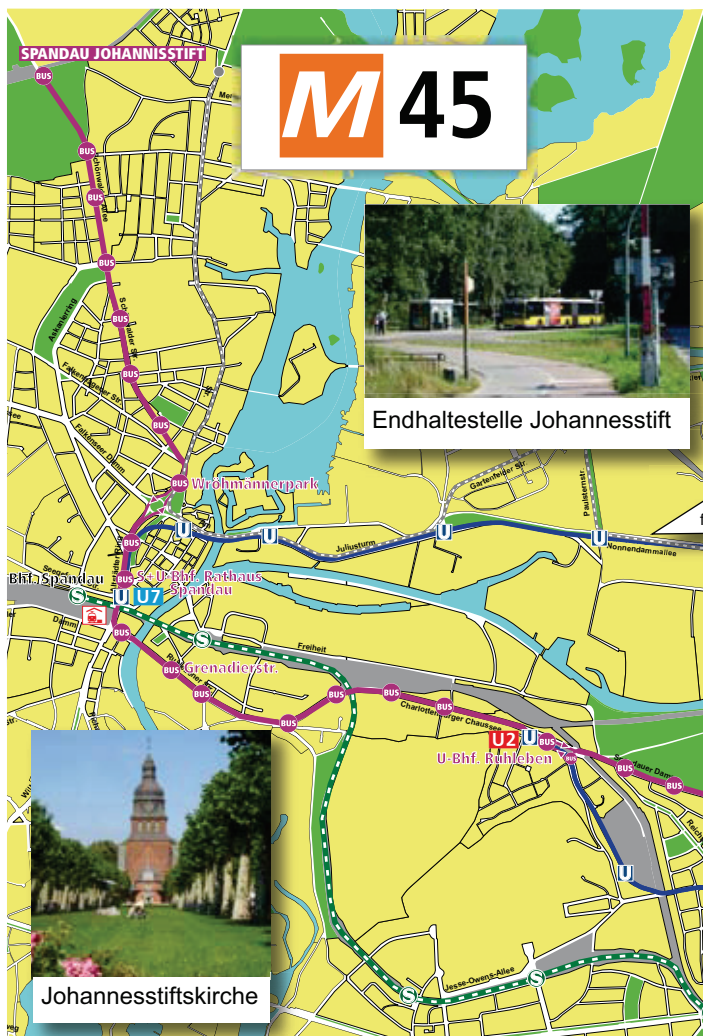
Hinter dem Hohenzollernring wird es endgültig dörflich. Die Schönwalder Chaussee ist eine wildumwucherte Allee. Während der M45 heute auf der Fahrbahn unterwegs ist, ratterte sein eiserner Vorgänger neben der Straße entlang, wo nun ein Spaziergängerweg ist.

Knapp zwei Kilometer weiter ist die Endstelle Johannesstift erreicht. Durch Johann Hinrich Wichern wurde dieses Stift 1858 ins Leben gerufen. Die heutigen Gebäude, bestehend aus der Stiftskirche und zahlreichen Nebengebäuden, wurden im November 1910 feierlich eingeweiht. Heute umfasst das Stift u.a. ein Altenheim, eine Grundschule sowie zahlreiche andere kirchlichen Einrichtungen.

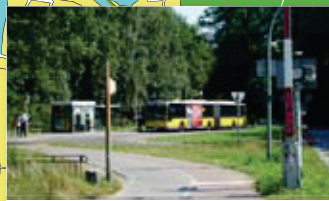
Neben der erfrischenden Ruhe auf dem Areal des Johannesstiftes ist die Endstelle auch ein Ausgangspunkt für zahlreiche Spaziergänge durch den Spandauer Forst. Und wenn es Nacht ist, wird die Wendeschleife im Norden Spandaus garantiert eine der einsamsten in Berlin sein. Bis es wieder losgeht ins 12 Kilometer entfernte Berlin mit dem Ziel „S+U Zoologischer Garten“.

Die Schwarzweiß-Bilder auf diesen und den zwei nächsten Seiten wurden zum großen Teil von Wolfgang Kramer (kr) aufgenommen. Er ist Mitglied im Arbeitskreis Berliner Nahverkehr e.V. und Gründer und Herausgeber der „Berliner Verkehrsblätter“, die seit diesem Jahr online erscheinen.

Kramer hat gemeinsam mit anderen Autoren viele Bücher über den ÖPNV in Berlin veröffentlicht. Die hier verwendeten Fotos stammen aus dem inzwischen vergriffenen Buch „Straßenbahnen in Berlin (West)“, Verlag Eisenbahn, von Kramer, Sigurd Hilkenbach und Claude Jeanmarie.



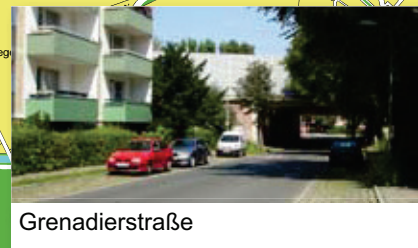
M45



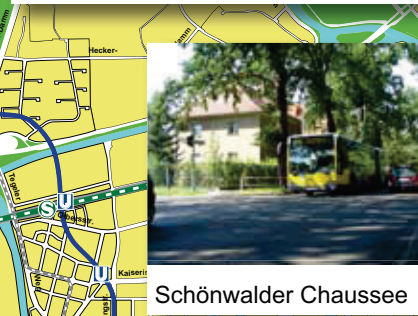
Endhaltestelle Johannesstift



Rathaus Spandau



Grenadierstraße



Schönwalder Chaussee

Die gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Linie 55, die auf den folgenden Seiten beschrieben wird

FRÜHER

Da hinten fährt die letzte Bahn

1967 wurde die letzte Straßenbahnlinie Berlins (West) eingestellt. Von Patrick Cardullo



Der Blick vom S-Bahnhof Zoo auf die Gedächtniskirche ist seit den 60ern fast unverändert geblieben. Fast. (kr)



Stadtautobahnen, Autotunnel und der U-Bahnausbau waren fester Bestandteil des Wiederaufbaus nach dem Krieg. Ein veraltetes und lautes Verkehrsmittel wie die Straßenbahn hatte einfach keinen Platz mehr in dieser Zeit, das U-Bahnnetz sollte sich drastisch in der Stadt ausbreiten, und wo diese nicht gebaut wurde, sollte der Autobus die Zubringerfunktion erfüllen.

Im Juli 1954 konnte man ersten Vollzug melden: Der Kurfürstendamm war straßenbahnfrei. Das wurde dem Zeitgeist entsprechend fast volksfestähnlich gefeiert.

Das Netz schrumpfte die nächsten Jahre immer weiter, im Mai 1967 gab es nur noch vier Linien, das Netz, das Spandau mit der City-West verband und die Linie 47 von Britz nach Rudow. Am 2. Mai 1967 wurden die vorletzten Linien 53 (Richard-Wagner-Platz – Hakenfelde über Ruhleben) und 54 (Richard-Wagner-Platz – Johannesstift) eingestellt. Fast ein halbes Jahr später, am 2. Oktober, wurde mit einem großen Fahrzeugkorso die Linie 55 von Hakenfelde nach Zoo, Hardenbergplatz verabschiedet und durch den Autobus ersetzt. Die Straßenbahn in Berlin-West hatte aufgehört zu existieren.

Der Zeitgeist hat sich gewandelt. Am 14. Oktober 1995 kehrte die Straßenbahn in den ehemaligen Westteil der Stadt zurück. Tausende Berliner begrüßten diesmal auf

Schon kurz nach dem 2. Weltkrieg wurde in Berlin versucht, das Straßenbahnnetz zu reaktivieren. Innerhalb von nur wenigen Jahren war quasi der Vorkriegsstand des

Straßenbahn mittelfristig durch Autobusse zu ersetzen. Bestätigt wurden sie in ihren Argumenten dadurch, dass am 5. Juli 1952 in London und bereits 1938 in Paris die Straßenbahn im Müllleimer der Geschichte verschwand.

Zunächst wurden jedoch 1952 zwei Prototypzüge für Berlin-West beschafft. Die „Samba-Wagen“ waren bei der Bevölkerung durchaus beliebt und sollten für einen Neuanfang gegenüber den über 30 Jahre alten „Blechbahnen“ stehen. Die Gewährung eines Kredites für 40 Neufahrzeuge wurde jedoch im August 1953 durch den Senat für die Beschaffung von 140 Doppeldeckautobussen umgewandelt. Diese Entscheidung war quasi das Todesurteil für die „Elektrische“ in West-Berlin, obwohl die eigentliche Entscheidung gegen die Bahn erst vier Jahre später erfolgte. In den 1950er- und 60er-Jahren hegte man den Traum der autogerechten Stadt:



Berliner Streckennetzes wieder hergestellt. Die faktische Teilung der Stadt nach der Berlin-Blockade warf aber bereits Schatten auf den noch gemeinsam betriebenen Straßenbahnbetrieb.

Durch Linienteilungen an der Sektorengrenze wurde der Betrieb der „Elektrischen“ immer unattraktiver. Doch war dies nur ein Mosaikstein in der Überlegung von Verkehrsexperten, die



Die letzte Straßenbahn passiert das Landgericht Charlottenburg (BVG-Archiv)



Endhaltestelle Hakenfelde (BVG-Archiv)



Patrick Cardullo

Der Abschied von der Straßenbahn war ein Grund zum Feiern in der guten alten Zeit, damals, 1967



der Bösebrücke zwischen Prenzlauer Berg und Wedding einen modernen GT6-Niederflurzug.

Auch Paris und London möchten auf das angeblich antiquierte Verkehrsmittel nicht mehr verzichten: Seit Mai 2000 fährt in London der „Tramlink“ im Stadtteil Croydon (in dem Bezirk, in dem eine der letzten Londoner Straßenbahnen fuhr), weitere Strecken – sogar eine neue Themsequerung – sind geplant.

Seit 1992 fahren in den Außenbezirken und Pariser Vorstädten wieder Straßenbahnen. Mit der T3 ist die Tramway seit letztem Jahr wieder im Pariser Stadtbild zugegen.

Dem Nachfolger der alten 55 erging es nicht wesentlich besser als seiner Vorgängerin. Auch die Autobuslinie 55 ist aus dem Berliner Stadtbild verschwunden. Sie existierte bis 1980 auf gesamter Strecke und wurde dann zum Richard-Wagner-Platz, bzw.

Rohrdamm zurückgezogen. Ab 1983 verkehrte er nur noch bis 20 Uhr, am 1. Oktober 1984 wurde er anlässlich der Verlängerung der U-Bahnlinie 7 eingestellt.

Geh doch rüber!

Von Horst Bosetzky

Man hatte mir mein Lieblingsspielzeug weggenommen. Derartig traurig sah ich aus, dass meine Mutter fragte, ob jemand gestorben sei. „Ja, die Straßenbahn in West-Berlin. Die Idioten haben nun auch die letzte Linie eingestellt.“

Und dann schimpfte ich fürchterlich. Vor allem auf die Politiker, die keinen Sinn für Berliner Traditionen hätten und zu Marionetten der Betonmafia geworden wären, die mit dem Bau der U-Bahnrohren neue Millionen verdienen wolle.

Mein Vater tröstete mich damit, dass man, hatte man einen Passierschein beantragt, ja in Ost-Berlin weiterhin mit der Straßenbahn fahren könne. „Deine geliebte 86 gibt es ja noch.“

Schon, aber ich bin dann doch lieber für ein paar Jahre nach Bremen gezogen, um jeden Tag in Sebaldsbrück in die 2 zu steigen und mit der Straßenbahn zur Arbeit zu fahren.



HORST BOSETZKY

(alias „-ky“) verfasste eigens für den Kutscher den nebenstehenden kleinen Text. Bosetzky wurde als Schriftsteller bekannt durch Kriminalromane und Drehbücher, in denen seine Passion für die Straßenbahn immer wieder Platz fand. Sehr zu empfehlen sind seine Betrachtungen in „Berliner Bahnen“ (dtv).

BVG-ARCHIV

Großer Dank gebührt dem BVG-Archiv, das uns großzügig unterstützte bei den Recherchen zu diesem Artikel und den Kontakt zu den Herren Kramer und Hilkenbach herstellte.

Das umfangreiche Material, das dort gesammelt ist, wird in Zukunft auch den Kutscher enthalten.

BVG-Netz von Spandau
im Jahre 1967 - die 55 ist gestrichelt eingezeichnet

