

Im Heft 6/2015 der „Verkehrsgeschichtlichen Blätter“ hatten wir die Geschichte des Verkehrsortes „Königsplatz“ vorgestellt. Auf den Beitrag nahmen mehrere Leser Bezug; einige der uns zugesandten Informationen gaben wir im „Nachtrag Königsplatz“ in Heft 1/2016 zur Kenntnis. Trotzdem scheint noch längst nicht alles gesagt – oder geschrieben – über den Königsplatz, vor allem nicht über die Straßenbahn. Sie war und ist das beherrschende Nahverkehrsmittel auf der Straßenkreuzung Edison-/Wilhelminenhofstraße. Joachim Kubig hat zusammengestellt, welche Straßenbahnlinien mit welchen Zielen und unter welchen Bedingungen seit Kriegsende über den Königsplatz fuhren. Für den Autor war und ist der Königsplatz ein „guter alter Bekannter“; jahrzehntelang überquerte er als Schaffner und Fahrer mit unterschiedlichen Wagentypen auf verschiedenen Linien unzählige Male den Platz. Joachim Kubig kann am besten die teilweise verwirrende Linienvielfalt auf dem Königsplatz beschreiben.

JOACHIM KUBIG, Berlin

Straßenbahnknoten Königsplatz

Zur Entwicklung des Straßenbahnverkehrs in Oberschöneweide seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs

Der Krieg war endlich vorbei; die Innenstadt lag in Trümmern. Viele Brücken waren vor dem Einmarsch der Roten Armee noch von der SS gesprengt worden. Die Berliner Straßenbahn, die den Betrieb im April 1945 eingestellt hatte, sollte bald wieder rollen. Es gab ja einen entsprechenden Befehl des sowjetischen Stadtkommandanten, Oberst Nikolai Bersarin, der jetzt das Sagen hatte. Wegen der starken Zerstörungen der Innenstadt war die Wiederaufnahme eines regulären Straßenbahnverkehrs hier nicht so schnell möglich. Dagegen fuhren in den Außenbezirken schon bald nach Kriegsende auf etlichen Strecken wieder Straßenbahnen. Der Verkehr von und nach Oberschöneweide war durch die zerstörte Treskowbrücke und die beschädigte Stubenrauchbrücke über die Spree stark behindert.

Die ersten Linien nach dem Krieg

Die Straßenbahnlinie 87, die vor dem Krieg mehr als zwei Jahrzehnte über die Treskowbrücke und über den Königsplatz gefahren war, verkehrte zwar ab 20. Mai 1945 wieder zwischen Treptow, Elsenstraße, und Bahnhof Schöneweide, aber eine Spreeüberquerung scheiterte am Zustand der beiden Spreebrücken. Doch bereits am 23. Mai 1945 wurde auf Oberschöneweider Seite eine Teillinie der 87 eingerichtet, die zwischen Oberschöneweide, Nalepastraße, und Köpenick, Lindenstraße Ecke Bahnhofsstraße, verkehrte. Dies war die erste Linie, die nach dem Krieg wieder über den Königsplatz fuhr. Sie überquerte den Platz in Ost-West-Richtung. Ab 21. August 1945 kam man vom Königsplatz mit der 87 schon bis zum S-Bahnhof Friedrichshagen, und ab 12. November 1945 konnte sie auch wieder ihre alte Endstelle in Rahnsdorf anfahren. Da die gesprengte Treskowbrücke in der Spree lag, war sie nicht befahrbar. Die etwas weiter westlich gelegene Stubenrauchbrücke war nicht so stark beschädigt; sie konnte nach notdürftiger Reparatur und der Verlegung von Gleisen für den Straßenbahnverkehr genutzt werden. Ab 22. Juli 1947 fuhr die 87 über die Stubenrauchbrücke und verkehrte nun zwischen Dönhoffplatz und Rahnsdorf, Mühle. Schließlich konnte die 87 ab 2. August 1951 auch über die wiederhergestellte Treskowbrücke rollen.

Die zweite Straßenbahnlinie, die nach dem Zweiten Weltkrieg wieder über den Königsplatz fuhr, war die 69. Seit 1931 war sie Stammgast in Oberschöneweide; den Königsplatz hatte sie immer in Nord-Süd-Richtung überquert. Nach dem Krieg musste die 69, die in ihren besten Vorkriegszeiten bis Friedenau und Wilmersdorf gefahren war, klein anfangen: Sie verkehrte zunächst bloß zwischen Rennbahn Karlshorst und Königsplatz, d. h., sie überquerte den Platz zwar wie in früheren Zeiten, endete aber unmittelbar vor der zerstörten Treskowbrücke. In dem südlich des Königsplatzes liegenden Stummel der Edisonstraße wurde über einen Gleiswechsel rangiert.

Ab 12. September 1945 befuhr dann die 95 als dritte Linie nach dem Krieg den Königsplatz. Sie verkehrte zwischen Straßenbahnhof Nalepastraße und Krankenhaus Köpenick. Wegen der fehlenden Brückenverbindung über die Spree hatte es auch bei der 95 zunächst zwei Teillinien gegeben. Diese wurden erst wieder miteinander verbunden, nachdem am 22. Juli 1947 die Stubenrauchbrücke von Straßenbahnen befahren werden konnte. Die 95 verkehrte von diesem Tag an zwischen Krankenhaus Köpenick und Kreuzbergstraße. Ab 2. August 1951 überquerte die 95 dann die Spree auf der freigegebenen Treskowbrücke, stadtwärts inzwischen verlängert bis Tempelhof, Attilaplatz.

Zwischen dem 4. September 1946 und dem 11. Dezember 1949 befuhr auch eine Sonderlinie für die sowjetische Besatzungsmacht den Königsplatz. Diese Linie ohne Nummernbezeichnung verband sowjetische Sperrgebiete in Karlshorst und Wendenschloss. Da zu dieser Zeit die Weichenverbindung zwischen nördlicher Edison- und östlicher Wilhelminenhofstraße noch fehlte, war auf dem Königsplatz ein Rangiermanöver erforderlich. Deshalb waren auf

Bild 1 Gleissituation am Königsplatz im Jahre 1950 vor der (zunächst provisorischen) Wiederinbetriebnahme der Treskowbrücke für den Straßenbahnverkehr im Sommer 1951. SL 69 endet und rangiert noch im südlichen Stummel der Edisonstraße.
(Zeichnung Lars Lasogga)

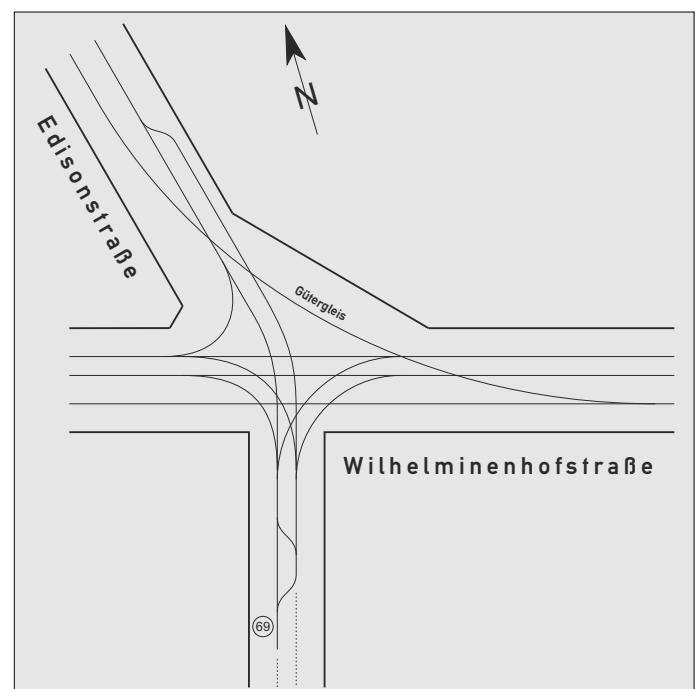


Bild 2 Im Sommer 1951 wurde die neue Weiche mit der im Vordergrund erkennbaren vorgezogenen Zungenvorrichtung eingepasst. Blick in die westliche Wilhelminenhofstraße Richtung Nalepastraße.

(Foto Sammlung Andreas Kubig)

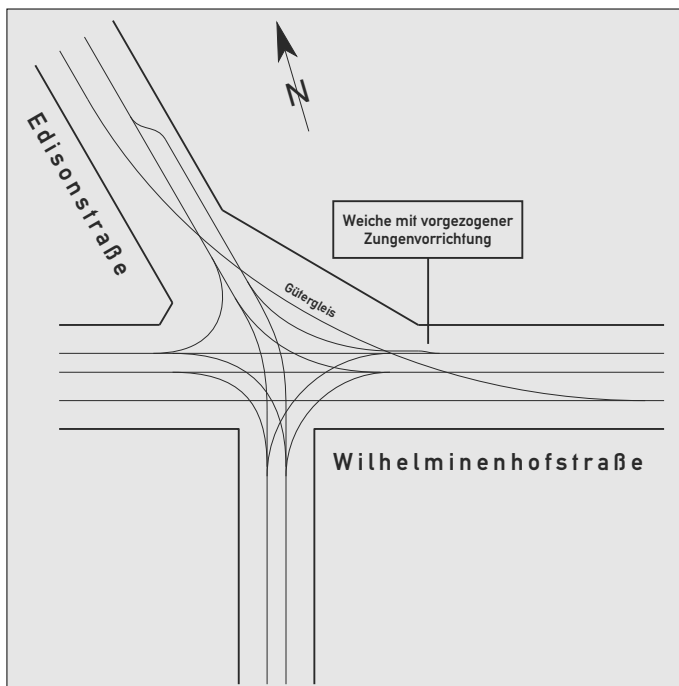


dieser Linie ausschließlich Solo-Triebwagen, meist Mitteleinstiegswagen, eingesetzt. Beispielsweise mussten die aus Richtung Köpenick kommenden Wagen erst nach links in die südliche Edisonstraße einbiegen. Hier befuhren sie einen Gleiswechsel, der Fahrer wechselte den Führerstand, und ab ging es geradeaus über den Königsplatz nach Karlshorst bis zu der nördlich des S-Bahnhofs gelegenen Dönhoffstraße.

Die fehlende Weichenverbindung zwischen östlicher Wilhelminenhof- und nördlicher Edisonstraße erwies sich bald als erheblicher Mangel. Direkte Straßenbahnverbindungen zwischen Köpenick und Karlshorst/Lichtenberg/Innenstadt konnten nicht eingerichtet

Bild 3 Gleissituation am Königsplatz im Jahre 1951 nach dem Einbau der Weichenverbindung zwischen nördlicher Edison- und östlicher Wilhelminenhofstraße. Wegen der Kreuzung des Industriebahngleises wurde eine Weiche mit vorgezogener Zungenvorrichtung eingebaut.

(Zeichnung Lars Lasogga)



werden. Die Herstellung eines solchen Abzweigs war jedoch eine besondere Herausforderung, weil das Gleis der Industriebahn gekreuzt werden musste. Mit dem Wiederaufleben der Industrieproduktion in der früheren „Elektropolis“ entstand neuer Verkehrsbedarf. Umsteigefreie Straßenbahnverbindungen zwischen Norden und Osten über den Königsplatz waren erforderlich. Der Bau der neuen Weichenverbindung bedingte zunächst eine Unterbrechung des gesamten Straßenbahnverkehrs über den Königsplatz. Nach Fertigstellung der Abzweigung änderte am 9. Juli 1951 die 69 ihre bisherige Linienführung und verkehrte ab Königsplatz über neue Abzweigung in die östliche Wilhelminenhofstraße nach Oberschöneweide, Parkstraße. Als am 2. August 1951 die Treskobrücke für den Verkehr freigegeben wurde, fuhr die 69 wieder ihre Vorkriegs-Endstelle in Johannisthal, Haackelstraße, an. Am entgegengesetzten Ende wurde die 69 am gleichen Tage bis zur neugebauten Gleisschleife Schwartzkopffstraße–Pflugstraße–Wöhlertstraße–Chausseestraße verlängert. Als Ziel war das damalige Walter-Ulbricht-Stadion ausgewiesen. (Heute steht auf dem Stadiongelände die Zentrale des Bundesnachrichtendienstes.) Wegen des starken Verkehrsbedarfs auf der Linie 69, insbesondere im Bereich Oberschöneweide, war sie unter Nutzung der neuen Weichenverbindung auf dem Königsplatz am 9. Juli 1951 durch eine 69E verstärkt worden. Diese 69E verkehrte nur werktags im Berufsverkehr zwischen Kniprodestraße und Oberschöneweide, Parkstraße.

Folgen der Teilung des Berliner Straßenbahnnetzes reichen bis zum Königsplatz

Der heiße Krieg war 1945 zu Ende, aber bald herrschte Kalter Krieg, der sich aus der Existenz zweier gegensätzlicher politischer Systeme in der Stadt entwickelte. Das machte sich bald negativ im Straßenverkehr bemerkbar. Am 15. Januar 1953 wurden die letzten Straßenbahnlinien getrennt, die noch die Grenze zwischen dem Ostsektor und den Westsektoren überquert hatten. Das wirkte sich sogar bis nach Oberschöneweide und auf den Königsplatz aus: Die Linie 87, die bis dahin nach Westen durch Kreuzberg bis zum Dönhoffplatz gefahren war, wurde zunächst kurzzeitig über Ost-Berliner Gebiet umgeleitet und endete dann ab 2. Februar 1953 in Treptow, Wiener Brücke. (Die Wiener Brücke lag bereits auf dem Territorium des West-Berliner Bezirks Kreuzberg; insofern erscheint die offizielle Benennung der Endstelle nach einem Bauwerk außerhalb Ost-Berlins bemerkenswert.)



1951 wurde eine Weichenverbindung für die Straßenbahn zwischen der östlichen Wilhelminenhofstraße und der nördlichen Edisonstraße eingebaut. Damit wurde ein direkter Linienverkehr zwischen Karlshorst und Köpenick möglich.

(Fotos Sammlung Andreas Kubig)

