

HANS SCHNOOR, Schleswig

1958 – Straßenbahn in Neukölln auf ihrem Höhepunkt

Ende Mai des Jahres 2018 wurde in der Berliner Tagespresse über den Vorschlag des „Bündnisses Pro Straßenbahn“ zur Netzerweiterung dieses Verkehrsmittels berichtet. Die Straßenbahn soll in großem Umfang in die Bezirke des früheren West-Berlin zurückkehren, auch nach Neukölln. Und das sowohl auf völlig neuen Trassen als auch auf Strecken, die bis in die 1960er Jahre hinein von der Elektrischen befahren worden waren. Die Verkehrsverwaltung des Berliner Senats plant ebenfalls, in diesen Bezirk die Straßenbahn zurückkehren zu lassen. Am 26. Februar 2019 hat der Senat den „Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023“ beschlossen. In ihm ist enthalten, dass in der Zeitspanne 2024 bis 2030 die Erweiterung der Linie M10 von der Warschauer Straße zum Hermannplatz und die Verlängerung von Johannisthal zum U-Bahnhof Johannisthaler Chaussee in der

Gropiusstadt realisiert werden sollen. Für die Jahre 2026 bis 2035 ist die Einrichtung der Tramstrecke in der Sonnenallee auf ihrer gesamten Länge vorgesehen. Nach 2035 sollen noch weitere Trassen entstehen. Die mögliche Renaissance der Straßenbahn in Neukölln ist Anlass zu einem Rückblick. Vor gut 60 Jahren nämlich hatte der Straßenbahn-Verkehr in diesem Bezirk sein „Zenitjahr“ nach dem Zweiten Weltkrieg.

1958 war Berlin zwar de jure Vier-Sektoren-Stadt, de facto jedoch geteilt in Ost- und Westsektor. Die beiden Teile der Stadt gehörten unterschiedlichen politischen, gesellschaftlichen und ökonomischen Systemen an, waren aber noch nicht von der Mauer fast hermetisch voneinander getrennt. S- und U-Bahn funktionierten noch

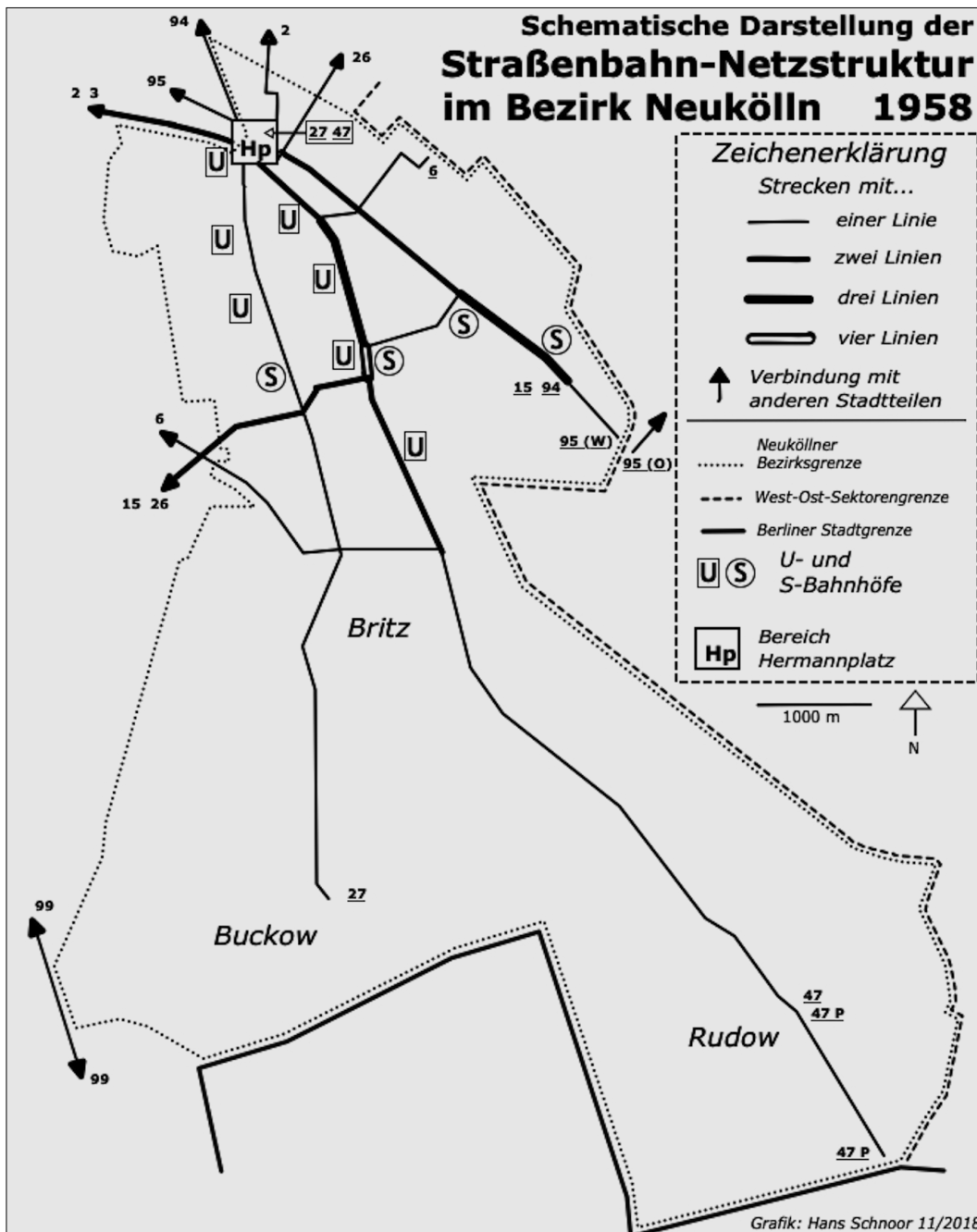


Bild 1 Schematische Darstellung der Straßenbahn-Netzstruktur im Bezirk Neukölln 1958 (Zeichnung Hans Schnoor)

einheitlich über die Sektorengrenzen hinweg, die Straßenbahn allerdings war schon seit fünf Jahren in einen Betrieb der BVG-West und einen der BVG-Ost getrennt. Dennoch gab es einige Linien, die unter derselben Nummer in West- und Ost-Berlin fuhrten. So konnte man damals z. B. mit demselben Fahrschein mit der 95 von Köpenick nach Tempelhof fahren. In Baumschulenweg an der Ecke Sonnenallee und Baumschulenstraße musste man allerdings den Zug der Ost-Berliner 95 verlassen und vierhundert Meter Fußweg auf sich nehmen, um unmittelbar nach Überqueren der Bezirksgrenze zwischen Treptow und Neukölln (hier gleichzeitig Sektorengrenze zwischen sowjetischem und amerikanischem Sektor) in einen Zug der West-Berliner 95 zur Weiterfahrt einzusteigen. Der im „Ostsektor“ für „Ostgeld“ gelöste Fahrschein wurde für die Weiterfahrt im „Westsektor“ anerkannt. Fast das Gleiche galt für Fahrgäste der 95 in der entgegengesetzten Richtung. Das hatte in den 1950er Jahren auch der damalige Grundschüler und Freund der 95 in der Sonnenallee, Horst Bosetzky, auf seinen Fahrten von Neukölln zur Oma in Schmöckwitz erlebt.

Bemerkenswert war die politisch-geographische Lage des damals bevölkerungsreichsten Berliner Bezirks, denn Neukölln war der östlichste Westbezirk. Sein Nachbar in Ost-Berlin war Treptow, und nicht weit dahinter lagen Friedrichshain und Lichtenberg. Jene damalige Nähe des politischen und damit auch wirtschaftlichen Westens machte die Gegend zwischen Bahnhof Neukölln und dem Hermannplatz für viele Ost-Berliner zum Ziel für Einkaufsfahrten, wenn es um „Westwaren“ ging. Auch für eine nicht geringe Zahl von „Grenzgängern“ aus den östlichen Bezirken war Neukölln mit seinen Gewerbe- und Industriebetrieben Pendelziel. Unter „Grenzgängern“ verstand man im Berlin der 1950er Jahre Menschen, die im Osten lebten und im Westen arbeiteten (und umgekehrt). Das Haupt-Verkehrsmittel für jene Fahrgäste war die S-Bahn mit der Ringbahn und – über die Verbindungsstrecke nach Baumschulenweg – mit der Görlitzer Bahn. Auch die Straßenbahn, vor allem die Linie 95, trug zur Beförderung der Neukölln-Besucher aus den östlich und südlich benachbarten Stadt- und Umlandgebieten bei.

Selbstverständlich war das bei Weitem nicht die einzige Aufgabe des Straßenbahnverkehrs in dem damals aus den vier Ortsteilen Rudow, Buckow, Britz und Neukölln bestehenden Bezirk. Bei der großstädtischen Gesamt-Einwohnerzahl von ca. 280 000 hatte die Straßenbahn ebenfalls nicht geringe innerbezirkliche Beförderungsaufgaben zu erfüllen. Und aus dem Neuköllner Straßenbahnnetz heraus konnte man selbstverständlich auch direkt, also ohne zusätzliches Umsteigen, in andere Bezirke des „Westsektors“, also des Verantwortungsbereichs der BVG-West gelangen.

Neun Linien auf den Straßen Neuköllns

Die einzelnen Linien im Neukölln des Jahres 1958 sollen kurz beleuchtet werden, die Grafik zeigt die Struktur des geographisch östlichsten Bereichs der West-Berliner Straßenbahn jenes Jahres:

Linie 2 erreicht, vom Wedding über die West-Berliner City am Zoo und den „Generalszug“ (Tauentzien-, Kleist-, Bülow-, Yorck- und Gneisenastraße) kommend, am Südern die Nordwest-Ecke des Neuköllner Gebiets. Die Grundstücke auf der Südseite der anschließenden Straße Hasenheide gehören zwar schon zu Neukölln, dem damaligen 14. Berliner Bezirk, die gesamte Straßenbreite jedoch und damit der eigene Gleiskörper gehören zu Kreuzberg, dem damaligen 6. Berliner Bezirk. Erst beim Abbiegen von der Hasenheide auf den Hermannplatz erreichen die Züge der Straßenbahnlinie 2 Neukölln. Auch hier verläuft die Bezirksgrenze ähnlich wie entlang der Hasenheide, nur mit „umgekehrtem Vorzeichen“: Der gesamte Hermannplatz ist Neuköllner Gebiet, das Karstadt-Kaufhaus auf der Westseite des Platzes aber liegt auf



Bild 2 Situation 1958 auf dem Hermannplatz: Nachdem die Weiche gestellt ist, kann der Zug der Linie 2 gleich in die Hasenheide einbiegen. (Foto BVG-Archiv)

Kreuzberger Territorium. Die Führung der Linie 2 folgt nach Überquerung des Platzes in seiner Längsrichtung für wenige hundert Meter der Sonnenallee, bis sie nach Norden in die Reuterstraße abbiegt. Bald darauf verlässt die 2 über die Hobrechtbrücke den Bezirk und erreicht vor der Ruine des Görlitzer Bahnhofs ihre (gegenüber ihrem Weddingener Ausgangspunkt) südöstliche Endhaltestelle. Die innerbezirkliche Verkehrsnachfrage auf dieser Linie ist beschränkt auf die Anbindung des in heutiger Zeit oft so bezeichneten „Reuterkiez“ an den Verkehrsknoten Hermannplatz.

Linie 3 ist die zweite der beiden großen Halbring-Linien der BVG-West der 1950er Jahre. Sie holt zwischen Wedding und dem Hermannplatz weit über Moabit, Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg und Kreuzberg aus. Am Südern stößt auch sie an die Neuköllner Nordwestspitze, und ihre Züge erreichen wie die der 2 am Hermannplatz Neuköllner Gebiet. Viel weiter dringt sie im Jahr 1958 jedoch nicht in den Bezirk vor, das wird erst drei Jahre später erfolgen, wenn die 3 zur Elsenstraße verlängert werden wird, um dort die Linie 6 zu ersetzen. Bis dahin wenden die Kurse der 3 mit einer Blockumfahrung über die Hobrechtstraße.

Linie 6 ist die dritte der BVG-West mit einseitiger Linienbezeichnung. Auch sie verkehrt 1958 in Neukölln und zwar von der Elsenstraße über Wildenbruch- und Erkstraße zum Rathaus Neukölln, wo sie nach Süden in die Karl-Marx-Straße einbiegt. Ihr folgt sie im Parallelverkehr zur 47 entlang des bedeutenden Straßenzuges bis zum Buschkrug in Britz, wo sie nach Westen in die Blaschkoallee abbiegt. Ihr weiterer Linienweg führt in der Gradenstraße am Betriebshof vorbei und dann über Tempelhof, Schöneberg und die Zoogegend zum Richard-Wagner-Platz in Charlottenburg.

Linie 15 ist in den 1950er Jahren nur noch ein Abglanz der bedeutenden Linienführung von vor 1945. Sie beginnt am Schulenburgpark in der Nähe des S-Bahnhofs Kölnische Heide, durchquert den südlichen Rand des historischen Ursprungs des Bezirks, erreicht am Bahnhof Neukölln einen der beiden bedeutendsten Verkehrsknotenpunkte Neuköllns und verlässt den Bezirk über den Mariendorfer Weg in südöstlicher Richtung, um über Tempelhof und Mariendorf die Daimlerstraße im Marienfelder Industriegebiet zu erreichen.

Der „Gemüsewagen“ der 15E

Seit Jahrzehnten gab es Berichte von Straßenbahnern (und Fans) über einen „Gemüse“- oder „Obst“-Wagen auf der Straßenbahnlinie 15, der nur einmal und auch nur werktags am frühen Morgen fuhr. Das war bis vor kurzem nicht belegbar und nur Gerücht. Denn ein solcher Wagen war in keinem offiziellen Fahrplan erwähnt. Auch Fotos existieren nicht. In einem kürzlich vom Verfasser antiquarisch erworbenen Betriebsfahrplan des Hofes Britz der Linie 15 konnte dieser Wagen mit seiner ungewöhnlichen Streckenführung entdeckt werden. Hintergrund: In der zweiten Hälfte der 1950er Jahre befand sich der „Gemüse- und Obst-Großmarkt“ für West-Berlin in Mariendorf auf einem großen Gewerbegebiet am westlichen Ende der Straße Alt-Mariendorf, wo der Straßenzug in die Großbeerenstraße übergeht. Dort herrschte in den frühen Morgenstunden große Betriebsamkeit. Auf Bitten des Großmarktes richtete die BVG den „Gemüsewagen“ ein, zumal es einen in die Nähe führenden Nachtverkehr (noch) nicht gab. (Die Straßenbahn-Nachtlinie der 15 [auch Mannschaftswagen genannt] fuhr als 15E nur vom Schulenburgpark bis Britz, Gradestraße. Erst ab 2. Mai 1961 wurde die Nachtlinie 15E bis Alt-Mariendorf im Zuge der Stammstrecke verlängert.

Bild 1 An den Gleiswechsellern in Alt-Mariendorf steht 1965 ein Solotriebwagen der 15E (6099, T24/49) mit dem Zielschild „Mariendorfer Damm“, der sogleich in Richtung Neukölln zurückfährt. (Foto René Arbust [†], Sammlung Reinhard Arf)



Dieser „Gemüsewagen“ wurde als erster Kurs des Tagesverkehrs der 15E im Betriebshoffahrplan ausgewiesen (nicht etwa der Nachtlinie 15E) und verließ den Hof Britz um 4.10 Uhr. Dieser Solotriebwagen fuhr dann im Zuge der Linie 27 über Britzer Damm und Hermannstraße zum Hermannplatz und trat seine weitere Fahrt genau um 4.30 Uhr ab Hermannplatz nach Alt-Mariendorf an. Es ist nicht aufgeführt, ob der Wagen über Hermannstraße oder Karl-Marx-Straße zurückfuhr, um die Stammstrecke der 15 zu erreichen. Nach 48 Minuten (ab Hof Britz) traf der Wagen in Alt-Mariendorf ein und fuhr vor bis zur Einmündung der Großbeerenstraße.

Dort konnten die Frühschichtler aussteigen und die wenigen Meter zum Großmarkt laufen. Der Solotriebwagen fuhr nun rückwärts (als „Falschfahrt“) etwa 500 m bis zu den Gleiswechsellern westlich vom Mariendorfer Damm zurück, um dort auf das richtige Gleis zu wechseln. Das wird damals niemanden gestört oder behindert haben. Um 5.15 Uhr fuhr dieser „Gemüsewagen“ auf der Strecke der 15 nach Neukölln, Thüringer Straße, um dann noch einmal nach Marienfelde, Daimlerstraße, als normaler Tages-E-Wagen, zu fahren. Von der Daimlerstraße ging es zurück zum Hof Britz, Ankunft 6.53 Uhr. -ra-

Bild 2 In der Hertastraße befindet sich im Jahre 1964 der Wagen 3719 (T33U) als 15E mit der Zielbeschilderung „Mariendorf, Alt-Mariendorf“, der so auf dem „Gemüsewagen“ gelaufen sein könnte. (Foto Sammlung Reinhard Arf)



Linie 26 ist im Wesentlichen eine Verstärkerlinie der 47 im Neuköllner Haupt-Straßenzug Karl-Marx-Straße zwischen Hermannplatz und Bahnhof Neukölln. Ihre nördliche Endhaltestelle liegt in Kreuzberg auf dem Spreewaldplatz vor der Ruine des Görlitzer Bahnhofs, von wo sie nach kurzem Weg durch das Stadtviertel SO 36 an der Thielenbrücke die Bezirksgrenze erreicht. Weiter geht

es über Pannierstraße und Sonnenallee zum Hermannplatz. Vom Bahnhof Neukölln an folgt sie der Linie 15 über Silbersteinstraße, Mariendorfer Weg und – nach Verlassen Neuköllns – Gottlieb-Dunkel-Straße zur Kuppel-Endhaltestelle in der Industriestraße in Tempelhof Ost.

Linie 27 ist eine der beiden Linien, die sich im Jahr 1958 auf das Gebiet Neuköllns beschränken. Sie beginnt auf dem Hermannplatz und folgt dem fast genau nordsüdlich verlaufenden Straßenzug Hermannstraße, Britzer Damm und Buckower Damm bis zu dessen Kreuzung mit Alt-Buckow. Dort endet die 27 in einer großzügigen, kopfsteinpflasterbündig in der Straßenmitte des Buckower Damms angelegten Kuppel-Endhaltestelle. Am nördlichen Beginn der Linienführung fahren die Züge dieser Linie in beiden Richtungen auf erst im Jahr zuvor eingebauten neuen Gleisen. Dort nämlich war 1957 die zwischen Hermannplatz und Karlsgartenstraße aus dem Spreetal ansteigende Straße verbreitert und mit zwei neuen Straßenbahngleisen ausgestattet worden. Zuvor ging es in diesem

Bild 3 (links) Hochbetrieb am U- und S-Bahnhof Neukölln, dem einzigen Schnittpunkt der drei schienengebundenen Nahverkehrsmittel des Bezirks: Züge der Linien (von links unten) 6, 47 und 15.

(Screenshot aus dem Stahlnetz-Krimi „Die blaue Mütze“ von 1958)

