

HANS SCHNOOR, Schleswig

## Fernsehen und Filmkunst machten es möglich: Straßenbahnlinie 3 fährt zum Bahnhof Zoo

Ende März 1965 konnte ein ausgewählter Kreis von Fahrgästen („Leute vom Fernsehen“ und BVG-Mitarbeiter) mit einem Zug der (West-) Berliner Straßenbahnlinie 3 zur Hardenbergstraße fahren, um dort z. B. in die Fernbahn umzusteigen. Also an einer Haltestelle, die niemals zuvor und auch danach, bis heute nicht, von der Linie 3 bedient worden war. Zu jener Zeit war die „richtige“ 3 der BVG-West schon seit fast acht Monaten Geschichte. Nur in Ost-Berlin gab es die 3 weiterhin. Dass sich jedoch ein Zug der Ost-Berliner 3 zum Bahnhof Zoo „verirren“ könnte, war im damals durch die Mauer geteilten Berlin unmöglich. Schriftsteller-Phantasie, Schauspieler-Kunst, Produzenten-Können und BVG-Knowhow aber ließen es Realität werden, die jedoch leider schnell wieder vorüberging: Der als „3 Großer Ring“ gekennzeichnete, aus Triebwagen 5871 (alias A 487, Baureihe T 24/55) und Beiwagen 545 (Baureihe B 25) gebildete Zug hielt unter den Bahnbrücken über die Hardenbergstraße.

Es handelt sich dabei um eine Szene aus dem vom damaligen Südwestfunk produzierten Fernsehfilm „Großer Ring mit Außenschleife“. Dieser Film wurde hauptsächlich in Berlin und in Baden-Baden aufgenommen. Die Außenaufnahmen in Berlin entstanden Ende März/Anfang April sowie Anfang Mai 1965. In der Schlussphase der West-Berliner Straßenbahn wurde sie somit noch einmal ins rechte Licht gerückt. Die Uraufführung, also die erste Ausstrahlung im Fernsehen, fand im Abendprogramm des ARD-Fernsehens am Freitag, dem 29. Januar 1966 statt. Ironie der Geschichte, dass nur wenige Tage vor dieser Erstsending die traditionsreiche Straßenbahnlinie 75 eingestellt worden war. Deren innerstädtische Endhaltestelle ist gleich um die Ecke in der Kantstraße gewesen, die andere im Spandauer Ortsteil Hakenfelde. Hier war auch der Drehort der „Außenschleife“; viele wichtige Szenen dieses Fernsehfilms waren dort und auf der Strecke der 75 (und ihrer

Schwesterlinie 76) aufgenommen worden. Auch andere Teile des damals noch befahrbaren Straßenbahnlinien- und Betriebsnetzes der BVG-West kamen in jener volkstümlichen Komödie zu „Filmruhm“.

Beim Betrachten des Films erschließt sich dem Kenner der West-Berliner Straßenbahn in den letzten Jahren ihres Bestehens, wo die einzelnen Episoden aufgenommen worden sind. Bestätigung und weitere aufschlussreiche Hinweise zur Entstehung des Streifens finden sich bei den im historischen Archiv des heutigen Südwestrundfunks (SWR) aufbewahrten Produktionsunterlagen. So sind zum Beispiel die einzelnen Drehtage in vorgedruckten Produktionsblättern protokolliert worden. Darin sind u. a. auch Hinweise auf die unterschiedlichen Drehorte sowie Fotos von den Dreharbeiten enthalten.

Beim größeren Teil der in diesem Aufsatz verwendeten Fotos handelt es sich jedoch um vom Verfasser erstellte „Screenshots“, also elektronisch erzeugte Kopien von Standfotos aus dem Fernsehfilm. [1] Sie sind zwar nur von mäßiger Qualität, jedoch zur Illustration des Textes geeignet. Darüber hinaus sollen sie, so wie dieser Aufsatz insgesamt, dazu anregen, sich den „Großen Ring“ einmal aus einem anderen Blickwinkel heraus anzusehen.

### Wiener Vorgeschichte

Zu den in Baden-Baden archivierten Unterlagen zu diesem Fernsehfilm-Projekt gehört auch ein Text des damaligen Senders (Südwestfunk) für eine Presse-Notiz, der Hinweise zur Grundidee des Stoffes enthält. Am 8. März 1963, also noch zwei Jahre vor den Dreharbeiten in Berlin, wurde wie folgt formuliert: „*Wer klaut*



**Bild 1** Der „Große Ring“ im März/April 1965 am Bahnhof Zoo

(Foto SWF/ARD)

hier bloß die Straßenbahn? Diese Frage musste sich allen Ernstes vor einigen Jahren der städtische Verkehrsdirektor von Wien stellen. Tag für Tag verschwanden aus dem Depot Triebwagen und Anhänger; die später zwar auf irgendeinem Abstellgleis wieder gefunden wurden, aber der Dieb blieb lange Zeit unentdeckt. Schließlich fand man heraus, dass ein entlassener Straßenbahnführer diesen Unfug mit schöner Regelmäßigkeit beging, ob aus Rache, Übermut oder gekränktem Stolz, weiss man nicht. Die Zeitungsnotiz aber; die damals durch viele Blätter ging, brachte Heinz Oskar Wuttig, den Autor der Fernsehreihe ‚ALLE MEINE TIERE‘, auf eine Idee: Er schrieb nach dieser wahren Begebenheit ein Hörspiel, das von mehreren Sendern ausgestrahlt wurde, und aus dem Hörspiel-Manuskript machte er ein Drehbuch. Der Südwestfunk hat in diesen Tagen die Rechte daran erworben. Unter dem Titel ‚GROSSER RING MIT AUSSENSCHLEIFE‘ wird die heitere Geschichte um die geklaute Straßenbahn sich demnächst im Studio des Südwestfunks wiederholen.“ [2] Das erwähnte Hörspiel war bereits 1954 als gemeinsame Produktion des Hessischen und des Süddeutschen Rundfunks entstanden und am 14. Juni 1954 erstmals gesendet worden. [3]

Vielleicht war das Ereignis in Wien, das den Autor inspiriert hatte, jenes, über welches bereits die Wiener „Arbeiter-Zeitung“ am 13. Juni 1948 berichtet hatte: „Straßenbahner aus Leidenschaft – Der Mann, der einen Straßenbahnzug entführte“. Dabei handelte es sich um einen 36jährigen Hilfsarbeiter, der gerne die Straßenbahn benutzte und dabei immer den Fahrern bei ihrer Tätigkeit intensiv über die Schulter schaute. Schließlich hatte er so viel mitbekommen, dass er nachts zum Betriebshof Wattgasse ging und einen dort abgestellten Zug entführte. [4] Für eine Serie von „Straßenbahn-Diebstählen“ im Wien der frühen 1950er Jahre finden sich jedoch keine Hinweise. Auch eine Nachfrage im Jahr 2017 bei den Verkehrsbetrieben der österreichischen Hauptstadt („Wiener Linien“) brachte keine entsprechenden Hinweise.

Zu Beginn des Jahres 2017 wurde allerdings den „Wiener Linien“ eine kleine Neuauflage des „Straßenbahn-Klauens“ besichert: Am 23. Januar 2017 berichtete die Lokalpresse der Donaumetropole, dass einem Fahrer der „Wiener Linien“ an der Endhaltestelle sein Zug entführt worden war: „Als er von seiner kurzen Pause an der Endstation Rodaun zurückkehrte, war sein Zug weg. Schnell war ihm klar, dass die Garnitur – obwohl von ihm abgesperrt – von jemand anderem in Betrieb genommen worden ist. Er verständigte die Leitstelle, diese drehte den Strom auf der Strecke ab, und so kam der Zug nicht sehr weit. Der Täter konnte flüchten.“ Bereits am Tag danach konnte ihn die Polizei der österreichischen Hauptstadt ermitteln. Es war ein ehemaliger, Jahre zuvor entlassener, nicht ganz zuverlässiger Straßenbahnfahrer. [5]

## Berlin-Baden-Badener Vorgeschichte

Zurück zum Berliner „Großen Ring“: Anfang der 1960er Jahre erwarb der damalige Südwestfunk in Baden-Baden die Filmrechte und das Drehbuch. Und ausgerechnet jene deutsche Rundfunkanstalt, die – abgesehen vom Saarländischen Rundfunk – geographisch am weitesten entfernt war, begann mit der Realisierung eines „Berliner“ Unterhaltungsfilms. Warum der „Sender Freies Berlin (SFB)“ dieses Fernsehfilm-Projekt als örtlich zuständiger ARD-Sender nicht realisierte, bleibt fraglich, zumal der Hörspiel- und Drehbuchautor Heinz Oskar Wuttig Berliner gewesen war.

Ursprünglich hatte der damalige Südwestfunk (SWF) geplant, den „Großen Ring“ während des Jahres 1964 zu produzieren. So wandte man sich Anfang April an die „Direktion der BVG, zu Hd. von Herrn Dr. Schneider“, sandte das Drehbuch zu und bat um Unterstützung der Dreharbeiten, vor allem der Außenaufnahmen.



**Bild 2** Ausschnitt der „Arbeiter-Zeitung“ in Wien

(Repro aus [4])

Die Verantwortlichen des SWF wollten in einem Straßenbahndepot und auf Teilstrecken drehen, „die nicht mehr in Betrieb sind, wo aber trotzdem noch Gleise und Oberleitung in Ordnung sind.“ [6] Schon nach einer Woche reagierte(n) die „Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) – Eigenbetrieb von Berlin“. So lautete die damalige offizielle Bezeichnung, also grammatikalische Mehrzahl; umgangssprachlich war und ist es bis heute „die BVG“, also grammatikalische Einzahl, denn der ursprüngliche Name war: Berliner Verkehrs-Aktien-Gesellschaft.

Die Pressestelle des Verkehrsbetriebes hatte das ablehnende Antwortschreiben vorbereitet, das für die Direktion von Dr. Karl König unterzeichnet worden war. Sein Vorgänger, der fast legendäre Dr. Walter Schneider, war nämlich schon im Jahr zuvor in den Ruhestand gegangen. Man schlug der Abteilung „Fernsehen/ Unterhaltung“ des Südwestfunks vor, von Aufnahmen bei der BVG abzusehen und „vielleicht einen westdeutschen Verkehrsbetrieb zu wählen, bei dem die Straßenbahn noch eine größere Rolle als in Berlin spielt.“ Auch wurde auf die nur noch wenigen Straßenbahnlinien der BVG (West) hingewiesen. (Anmerkung des Verfassers: Im April 1964 gab es immerhin noch 12 Linien in West-Berlin. Als ein Jahr später tatsächlich gedreht wurde, waren es noch neun.) Schließlich argumentierte Dr. Karl König, dass im Drehbuch geschilderte Szenen „auf unser Unternehmen bezogen so unwirklich und wahrheitsfremd“ seien, dass sie ein „gänzlich falsches Bild von der BVG ... vermitteln würden.“ [7]

Der Südwestfunk gab jedoch nicht auf. Ein Vertreter der Baden-Badener Rundfunkanstalt konnte wohl telefonische Rücksprache mit BVG-Direktor König halten und erreichen, dass das Drehbuch erneut nach Berlin geschickt wurde. Das entsprechende Begleitschreiben der Unterhaltungs-Abteilung enthielt noch zwei interessante Hinweise, nämlich dass ein Großteil des Filmstabes für diese Produktion Berliner seien und dass die „Sender“ (gemeint waren sicherlich die öffentlich-rechtlichen ARD-Rundfunkanstalten) „angehalten wurden, möglichst viele Außenproduktionen nach Berlin zu verlegen.“ [8] Das damalige Steuerrecht begünstigte in West-Berlin entstandene Waren und Dienstleistungen. Das galt auch für Filmproduktionen und damit verbundene Arbeiten wie zum Beispiel Ton-Synchronisationen. So wurden Teile der in Berlin entstandenen Außenaufnahmen in Berliner Tonstudios vervollständigt. Dass die westdeutschen Rundfunkanstalten als quasi staatliche Organisationen „angehalten“ worden waren, in Berlin zu produzieren oder produzieren zu lassen, ist zusätzlich mit der schwierigen Situation der Westhälfte der Stadt kurz nach der Grenzabriegelung („Mauerbau“) zu erklären.

Schließlich konnten der Südwestfunk und Drehbuch-Autor Heinz Oskar Wuttig in einem persönlichen Gespräch mit Direktor Dr. König im Mai 1964 die BVG überzeugen: Dr. Karl König sagte die Unterstützung dieses Filmprojekts zu. [9] Neben den Argumenten hinsichtlich der Berlin-Förderung werden ergänzend vermutlich auch kleinere finanzielle Anreize für den Meinungsumschwung der BVG-Führung gesorgt haben. So hält es der Verfasser für sehr

wahrscheinlich, dass BVG-Mitarbeiter der Straßenbahn, z. B. Fahrlehrer, Techniker sowie (als Komparsen) Fahrer und Schaffner, kleinere Vergütungen für technische oder darstellerische Unterstützung der Filmproduktion erhalten haben. Sogar eine Stammkneipe der BVG unmittelbar gegenüber des Autobus(!)-Betriebshofs Cicerostraße in Wilmersdorf wurde zum Drehort von Innenaufnahmen. Im Film war es Franz Lehmuhs Stammkneipe, in der er seinen Kummer über das „Nicht-Mehr-Fahren-Dürfen“ mit reichlichem Alkoholgenuss mindern wollte.

### Der erste Anlauf kommt nicht zustande

Nummehr konnte die Produktion des Fernsehfilms konkret vorbereitet werden. Auf Seiten der BVG wurde ein führender Vertreter der „Hauptabteilung Verkehr Oberfläche“, abgekürzt „VO“, als Organisator, Berater und Ansprechpartner eingesetzt: Joachim Piefke, der spätere Nachfolger von Dr. Karl König als BVG-Direktor. Es war vorgesehen, im August 1964 die Außenaufnahmen in Berlin abzdrehen. Dabei sollten nicht wenige Szenen im Straßenzug Wilmersdorfer/Brandenburgische Straße aufgenommen werden. Das hatte gute Gründe: Man konnte am heutigen Adenauerplatz Kurfürstendamm-Motive filmen. Und man störte mit den Dreharbeiten weder den übrigen Straßenverkehr noch den Verkehr der Elektrischen. Der 31. Juli 1964 war nämlich der letzte Tag des Linienverkehrs im genannten Straßenzug. Die BVG wollte im August diese Strecke mit den Gleisen auf dem Mittelstreifen der Brandenburgischen Straße betriebsfähig halten, um dort die Filmaufnahmen zu ermöglichen. Schließlich passte dieser Straßenzug sehr gut zur Linie des Fernsehfilms, denn er war sowohl Teil der letzten „echten“ 3 der BVG-West als auch des historischen „Großen Rings“ der Jahre 1923 bis 1945 mit derselben Liniennummer. [10]

Doch dazu kam es nicht. Ein Unfall des Schauspielers Gustav Knuth, der für die Hauptrolle des Straßenbahnfahrers Franz Lehmuhs vorgesehen war, zwang den Südwestfunk zur Verschiebung der Produktion einschließlich der Berliner Außenaufnahmen um rund sieben Monate. Damit waren Filmaufnahmen in der Brandenburgischen Straße nicht mehr möglich, denn die BVG hatte zwar, wie Joachim Piefke dem Südwestfunk im Januar mitteilte, „... mit dem Ausbau der Gleisanlagen noch mehrere Monate gewartet“, musste jedoch „... im Rahmen der Gesamtplanung ...“ mit der Entfernung der Gleise und der Oberleitung beginnen. Als Ersatzstrecke schlug Joachim Piefke die Charlottenburger „Schloßstraße“ (damalige Schreibweise) vor. [12] Der Straßenzug Schlossstraße/Suarezstraße war seit 1962 ohne Linienverkehr, jedoch als Betriebsstrecke vorgehalten, über die die Ein- und Aussetzungsfahrten zwischen dem Betriebshof an der Königin-Elisabeth-Straße und die durch die Kantstraße verkehrenden Straßenbahnlinien 75 und 76 erfolgten.

### Im April und Anfang Mai 1965 wird in Berlin gedreht

Nach der siebenmonatigen Verzögerung konnten schließlich die Außenaufnahmen zum Film „Großer Ring mit Außenschleife“ in Berlin realisiert werden. Die schon für die ursprüngliche Drehzeitspanne vereinbarte Unterstützung durch die BVG erfolgte auch während dieser „Ersatzperiode“. Die Kleiderkammer des Verkehrsbetriebs, gelegen im ehemaligen Straßenbahnhof an der Müllerstraße, stellte für die Schauspieler Dienstkleidung zur Verfügung, so dass allen voran Gustav Knuth als Franz Lehmuhs und Kurt Pratsch-Kaufmann als sein Stammschaffner Paul Schulz in authentischer Garderobe den Berliner Straßenbahner-Alltag darstellen konnten.

Einen geeigneten Triebwagen konnte die BVG jedoch nicht mehr stantepede bereitstellen. Es musste nämlich einer sein, in welchem

der Fahrer seinen Dienst stehend verrichtete. Die letzten Fahrten solcher Wagen im Linienverkehr fanden am 30. September 1964 statt, dem letzten Betriebstag der Linie 27/27 E in Kreuzberg und Neukölln. Wären die Dreharbeiten, wie anfangs vorgesehen, im August 1964 durchgeführt worden, hätten die BVG und die Leute vom Film einen der „Stehwagen“ der Baureihe T 24/55 aus dem Einsatzbestand des Britzer Betriebshofs nutzen können. Ein gutes halbes Jahr später jedoch war die Anzahl der West-Berliner Straßenbahnlinien schon auf neun geschrumpft und die T 24/55 standen nicht mehr zur Verfügung. Nur noch als Arbeitswagen, vornehmlich für die „Schlepperfahrten“ zur Beiwagen-Zuführung, waren derartige Triebwagen fahrfähig vorhanden.

Also nahm die BVG den (seit November 1963) Arbeitswagen A 487 und versetzte ihn in seinen letzten Zustand als Fahrgast-Fahrzeug zurück. Die rot-weißen Warnmarkierungen an den Ecken des Wagenkastens wichen dem normalen Beige, und die ursprüngliche Nummer 5871 erschien wieder innen und außen am Wagen. Vom Januar 1965 bis zu seiner Zerlegung in Moabit im September 1967 gehörte dieser Arbeitswagen zum Betriebshof Charlottenburg. Für rund zehn Wochen, nämlich vom 17. März bis 28. Mai 1965 trug er wieder seine alte Fahrzeugnummer. [13] Selbstverständlich wandelte die BVG für diese kurze Zeitspanne nicht alle Details zurück. Während der Filmsequenz, als Franz Lehmuhs das erste Mal die Straßenbahn „entführte“, wird das Aufsetzen des Umschalthebels gezeigt. Dabei ist für einen kleinen Moment die eingestanzte Wagennummer A 487 zu erkennen.

Komplettiert wurde der Zug für die Filmaufnahmen mit dem Beiwagen 545 der Baureihe B 25. Die exakt zum Triebwagen passenden Anhänger der Reihe B 24 waren damals ebenfalls bereits ausgemustert. Von der sehr ähnlichen Beiwagenerserie B 25 setzte die BVG-West allerdings noch einige Exemplare bis Ende April des Folgejahres ein, so dass der Protagonist Franz Lehmuhs einen optisch stimmigen Zug sowohl ordnungsgemäß, als später auch „entführt“ steuern konnte. Die BVG hatte den eingesetzten Straßenbahnzug nicht vollständig in der damals üblichen Art für einen Linieneinsatz auf der 3 „geschildert“. Sie konnte auf noch vorhandene Stecknummern für die Lichtwürfel und auf die am seitlichen Dachrand befestigten Linien-Bretter zurückgreifen. Die darauf verzeichneten Örtlichkeiten waren die der einige Monate zuvor eingestellten Linie 3 vom Fehrbellener Platz bis zur Grüntaler

**Bild 3 Nicht rückgeändert: Wagennummer A 487 auf dem Umschalthebel des bei den Dreharbeiten als 5871 eingesetzten T 24**  
(Foto SWF/ARD)

