

REINHARD ARF, Berlin

# Straßenbahnen nach Siemensstadt

## – und die letzten zehn Betriebsjahre der Linie 55 (Teil 1)

Die Einstellung der letzten Straßenbahnlinie in West-Berlin am 2. Oktober 1967 brachte eine Reihe von Beiträgen und auch eine Buchveröffentlichung zu diesem Thema. Das von den Verkehrshistorikern Reinhard Schulz und Sigurd Hilkenbach im Verlag LOK Report herausgegebene Buch über die Straßenbahnlinien 55 und 64 in den 1960er Jahren endet im Editorial mit dem Hinweis, dass über den Straßenbahnverkehr nach Siemensstadt noch keine Veröffentlichung vorliegt. Dem will sich der Verfasser mit diesem Artikel widmen, zwar nicht in seiner Gesamtheit, also vom Beginn der Straßenbahn an, aber doch für einen wichtigen Zeitabschnitt. Im Übrigen darf auf das Buch „Die Straßenbahn in Spandau und um Spandau herum“ von Hans-Jürgen Kämpf aus dem Jahr 2008 verwiesen werden.

Es geht hier um die Jahre, die an das Kriegsende und die unmittelbare Kriegsfolgenbeseitigung (u. a. Währungsreform, Berliner Luftbrücke in den Jahren 1948/49, „Chruschtschow-Ultimatum“ im Jahr 1958) anschließen, als das Straßenbahnwesen in West-Berlin insgesamt wieder gut hergestellt war. Dazu gehörte die Umstellung der Stromabnahme auf allen Strecken von Stange auf Schere, das Ausmisten desjenigen Teils des Wagenparks, der noch reine Holzbauweise war bis Ende 1955 (z. B. Maximum- und HAWA-Wagen) und die Aufarbeitung des noch erhaltenswerten Wagenparks wie z. B. die Serie T 24 zu T 24/49 (56 Wagen mit 2×60-kW-Motoren und Fahrersitz) und weiterer 92 Triebwagen der Serie T 24 zu T 24/55 mit wesentlich stärkeren Motoren als zuvor (2×50 kW aus den ausgemusterten Maximumwagen, allerdings ohne Fahrersitz). Das alles, obwohl der Beschluss zur Abschaffung der Straßenbahn in West-Berlin schon im Sommer 1953 gefallen war! Anhand der Liniengeschichte der 55 und der bis 1960 verkehrenden 35 soll der Beitrag in mehrere Unterabschnitte geteilt werden. Der Verfasser hat noch viele eigene (Straßenbahn-)Erinnerungen an die Zeit ab etwa 1961/62, die es wert sind, festgehalten und eingearbeitet zu werden.

### 1. Der Zeitraum von Beginn des Jahres 1957 bis zum 30. März 1959

Die Jahre 1956/57 brachten für West-Berlin diejenigen wichtigen Entscheidungsprozesse in Gang, wie das sich neu herausbildende

Zentrum der Teilstadt um den Bahnhof Zoo neu gestaltet werden sollte. Dabei standen neben der 1957 durchgeführten Internationalen Bauausstellung im Hansa-Viertel die Planungen im Vordergrund, ob die alte ruinöse Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche auf dem Breitscheidplatz komplett abgerissen und durch einen Neubau ersetzt wird, ob ein neues Kirchengebäude nebst neuem Turm neben dem zu erhaltenden kriegszerstörten Turm entstehen soll oder ob völlig andere Lösungen zu verwirklichen waren. Bekanntlich entschied man sich für den Erhalt des kriegszerstörten Turms und der Neuerrichtung des Kirchensaals mit einem neuen Glockenturm aus Stahlbeton und viel blauem Glas (die im Britischen Sektor gelegene Kirche wurde von den Soldaten als „Blue Church“ bezeichnet) nach einer zeitgenössischen Planung des Professors Egon Eiermann (1904–1970). Zur Neugestaltung der Zoo-Gegend gehörte auch die Errichtung des sogenannten Schimmelpfeng-Hauses (Architekten Franz-Heinrich Sobotka und Gustav Müller, fertiggestellt 1957, benannt nach der gleichnamigen Wirtschaftsauskunft, die ihren Namen an der Außenfassade platziert hatte) und die Umgestaltung des Knies zum neuen Ernst-Reuter-Platz. Von dieser Stadtplanung war im Zentrum West-Berlins um den Bahnhof Zoo herum auch die Straßenplanung und davon abhängig wiederum die Straßenbahn in besonderer Weise betroffen. Es war ein Konzept zu entwickeln, wie in diesem Bereich für einen zumindest überschaubaren Zeitraum von etwa 20 Jahren mit dem Verkehrsmittel Straßenbahn umzugehen sei. Insbesondere auch durch die U-Bahn-Planungen des Senats und die neue U-Bahn-Linie G (Leopoldplatz–Spichernstraße) sollte die Straßenbahn Anfang bis Mitte der 1970er Jahre überflüssig werden, so dass wegen der weiteren noch nicht unmittelbar bevorstehenden Stilllegungen verschiedener Straßenbahnlinien zumindest für diese Zeitspanne mit der Straßenbahn zu planen war. Dass dieser Zeitraum nur noch zehn Jahre dauern sollte, ahnte niemand und war in dieser Schärfe nicht vorhersehbar.

Gebaut wurde in jenen Jahren praktisch überall im Stadtbild, so dass im Zuge der Streckenführungen der Straßenbahnlinien 35 und 55 von und nach Siemensstadt weitere Großbauvorhaben anstanden, die es wert sind, hier genannt zu werden.



**Bild 1** Am Bahnhof Zoo, Hardenbergstraße, um 1954. Ein Zug der SL 55 mit dem Beiwagen 19 (B24) folgt der soeben nach links in die Joachimsthaler Straße abbiegenden SL 75, bestehend aus einem Verbundzug mit Beiwagen B24. Die Fernbahnhalle des Bahnhofs Zoo ist noch unverglast. Die im Krieg zerstörte Randbebauung der Hardenbergstraße steht noch als Ruine. Sehr bald beginnen die Abriss- und Neubauarbeiten an dieser prominenten Lokalität.

(Historische Postkarte, Sammlung Reinhard Arf)

**Bild 2** Im Jahre 1957 wurden im gerade eröffneten Zoo-Palast „Die zehn Gebote“ mit Charlton Heston und Yul Brunner gespielt, nachdem die im Bild 1 erkennbaren Gebäude verschwunden sind. Am rechten Bildrand ist das neue „Bikini-Haus“ erkennbar. Der Beiwagen 106 (B24) steht abfahrtsbereit, vermutlich auf der SL 75 eingesetzt, als Verstärkung an einem Verbundzug zur Verfügung. (Foto Sammlung Reinhard Arf)



Nachdem die Schlossbrücke über die Spree wieder voll instandgesetzt war, wurden größere Hoch- und Straßenbaumaßnahmen in Charlottenburg-Nord (u. a. die Paul-Hertz-Siedlung) durchgeführt. Die Straßenführungen des Tegeler Wegs mit der Anbindung des S-Bf Jungfernheide und des neuen Jakob-Kaiser-Platzes (vorher Siemensplatz) mit Goerdelerdamm und Siemensdamm wurden unter Einbeziehung der neuen Stadtautobahn stark verändert, allerdings unter Berücksichtigung der Straßenbahn. Dasselbe galt für die Nonnendammallee, die in jeder Richtung dreispurig ausgebaut wurde, wobei im Bereich der Siemens-Hauptverwaltung und des benachbarten Siemens-Schaltwerks eine neue dreigleisige Straßenbahn-Kuppelendstelle mit mehreren Gleiswechseln entstand. Die war wegen der Schließung des Geländes des ehemaligen Straßenbahnbetriebshofes Grenzstraße nötig geworden, weil zwar der fünfgleisige Hof (durch Fliegerbomben 1944 nahezu restlos zerstört) schon seit 1951 nicht mehr zum Abstellen von Straßenbahnwagen verwendet wurde, aber noch bis Frühjahr 1955 die dazu gehörige Wendeschleife für den Straßenbahnverkehr der

Linien 35 und 55 nach Siemensstadt Verwendung fand. Im Fahrplanheft der BVG vom 1. Februar 1955 wird im Linienbild der SL 35 und im Fahrplan die Endstelle Grenzstraße genannt, danach nicht mehr. Dabei konnte die Wendeschleife sowohl aus Richtung Berlin als auch aus Richtung Spandau zweigleisig befahren werden. (Das Gelände wurde an die Firma Siemens zurückgegeben und die Grenzstraße entwidmet – diese existiert heute nicht mehr.) Daneben gab es die nur aus Richtung Spandau zu befahrende Kuppelendstelle in der Reisstraße in der Nähe des Wernerwerks von Siemens und des gleichnamigen S-Bahnhofes.

Neu errichtet und eröffnet waren seit 1952 auch die Brücken im Zuge der Gartenfelder Straße über den Hohenzollernkanal mit der zweigleisigen Straßenbahnstrecke nach Gartenfeld zum dortigen Siemens-Kabelwerk und diejenige über die Havel im Zuge der Straße Am Julisturm, ebenfalls mit zweigleisiger Straßenbahnstrecke. Noch nicht gebaut war hingegen in Spandau der Altstädter Ring und der Falkenseer Platz, so dass die Carl-Schurz-Straße zwi-

**Bild 3** Unmittelbar vor der Unterfahung des „Schimmelpfeng-Hauses“ und der Benutzung der kurzen Neubaustrecke am östlichen Ende der Kantstraße nutzen die noch vielen Linien (SL 2, 2E, 6, 25, 25E, 53, 54, 55, 55E, 75, 75E, 77, 78) in sehr dichter Zugfolge die neue Umleitungsstrecke. Noch unter der Bahnbrücke Kantstraße verschwenkten sich die Gleise nach rechts. Die neue SL 76 endete stumpf mit einfachem Gleiswechsel vor dem Theater des Westens. Sie wurde nach dem Rückbau der Umleitung zusammen mit der SL 75 um etwa 400 m bis zur Ecke Kantstraße/Joachimstaler Straße verlängert. (Foto BVG)





**Bild 4** Ein unbekannter Fotograf konnte im April 1958 diesen wunderbaren Moment aufnehmen, als ein Zug der Straßenbahnlinie 55 (T 24 und B 24 mit der Wagenummer 7) an der Haltestelle Bahnhof Zoo steht, um sich sogleich auf den Weg über Charlottenburg nach Siemensstadt und weiter zur Nauener Straße zu begeben, gefolgt von einem Verbundzug (nebst Beiwagen B 24) der SL 75, der nach wenigen Metern nach links in die Joachimstaler Straße und dann nach etwa 400 m wieder nach rechts in die Kantstraße einbiegt. Noch war die Umfahrung des Breitscheidplatzes möglich, was die beiden Linien bis April 1959 nutzten. Auffällig ist der Hardenbergplatz, hier noch vor Beginn der großen U-Bahn-Bauarbeiten. Die Straßenbahnen und die Gleise sind allerdings schon verschwunden und ein Schnellbus der Linie AS1 verlässt den Platz. Der Fotograf dürfte aus einem Fenster des „Schimmelpfeng-Hauses“ fotografiert haben. (Foto Sammlung Reinhard Arf)

sehen Am Juliturm und Markt von Straßenbahnen und Bussen sowie Individualverkehr in beiden Richtungen zu durchfahren war; dies änderte sich erst im Jahre 1962.

Zu Beginn des Jahres 1957 verkehrte die Straßenbahnlinie 55 von Zoo, Breitscheidplatz, bis Spandau, Seegfelder Straße (Ecke Nauener Straße), also in Spandau über Carl-Schurz-Straße, Markt (zurück Markt, Breite Straße), Rathaus Spandau und Seegfelder Straße. Am Bahnhof Zoo bzw. am Breitscheidplatz bestand zu diesem Zeitpunkt noch die alte Gleislage, nämlich die Möglichkeit der

Umfahrung der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche aus fast allen Richtungen; nur mit der Ausnahme, dass die Zu- und Abfahrt vom Kurfürstendamm (ehemals SL 76, 79 nach Grunewald) abgebaut war. Daher war die frühere Endstelle der Linie 55 im Herbst des Jahres 1954 in der Weise verlegt worden, dass der Aufstellpunkt nicht mehr im Bereich des Kurfürstendamms zwischen Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche und Joachimstaler Straße mit der Umfahungsstrecke Hardenbergstraße, Breitscheidplatz, Kurfürstendamm und Joachimstaler Straße zurück zur Hardenbergstraße lag, sondern es wurde nun der Breitscheidplatz und die