

Im „Westen“ fuhr die Straßenbahnlinie 96 (Ost) und  
im „Osten“ die Linie 96 (West).

- Brief aus Berlin Nummer 20 -



20. Oktober 2022

Ihr Lieben,

bei unseren Erkundungsgängen entlang des Teltowkanals für den „Brief aus Berlin“ Nummer 19 machten wir im Mai 2022 dieses Foto von dem Straßenbahnwagen der Linie 96, welcher direkt an der Schleuse in Kleinmachnow steht. Da dieser aber eigentlich nichts mit dem Kanal zu tun hat, hatten wir dieses Bild in dem Brief nicht verwendet. Dieser Wagen steht hier offensichtlich vollkommen isoliert an einem falschen Ort. Dem ist aber nicht so! Hier war tatsächlich die Endhaltestelle eben dieser Straßenbahnlinie 96, mit der man früher von hier aus bis zum Bahnhof Lichterfelde Ost und später sogar weiter bis nach Berlin-Mitte fahren konnte.

Schon in unserer Kindheit verschwand die „Elektrische“ aus dem Stadtbild im Westteil Berlins. Die letzte Straßenbahn wurde hier im Jahr 1967 stillgelegt. Man setzte auf den Ausbau der kreuzungsfreien Untergrundbahn und auf den flexibel anpassbaren Personen-transport im Omnibus, dem „Großen Gelben“, der sich die Straßen mit dem übrigen Verkehr

teilte. Da aber die Zahl der Autos auf den Berliner Straßen im Laufe der Jahre immer mehr zunahm, kam auch diese Flexibilität an ihre Grenzen. Bereits drei Jahre nach Einstellung der letzten Straßenbahnlinie wurden am Straßenzug Kleiststraße-Taubentzenstraße und an unserer Schöneberger Hauptstraße die ersten zwei Busspuren eingeführt. Inzwischen gibt es 114 Kilometer von diesen in Berlin, was durchaus nicht immer nur auf positive Resonanz in der Bevölkerung stößt.

So haben bei uns vor der Haustür die Busse auf der Busspur montags bis freitags von 7:00 bis 18:00 Uhr freie Fahrt, aber das Halten von Autos zum Ein- und Aussteigen oder zum Be- und Entladen ist nur zwischen 9:00 und 14:00 Uhr erlaubt. Da ist es kein Wunder, dass so mancher Paketdienst lieber seinen gesamten Fahrzeuginhalt bei einem Vertrags-Späti abgibt und den Ärger vor der Haustür vermeidet, statt zu klingeln. Dann heißt es in der drei Tage später im Briefkasten liegenden postalischen Benachrichtigung: „Es wurde niemand angetroffen.“



Erste elektrische Straßenbahn von Siemens & Halske in Groß-Lichterfelde 1881 (Quelle: Wikipedia)

Die Geschichte der „Elektrischen“ begann in Groß-Lichterfelde. Die Firma Siemens & Halske eröffnete hier am 16. Mai 1881 die weltweit erste elektrisch betriebene Straßenbahnlinie zwischen dem Bahnhof Lichterfelde an der Anhalter Bahn (heute Lichterfelde Ost) und der neu gebauten Preußischen Kadettenanstalt. Die Stromzufuhr auf dieser 2,4 Kilometer langen Straßenbahnstrecke in Meterspur wurde mit 180 Volt Gleichspannung über die beiden elektrisch voneinander getrennten Schienen realisiert. Die Strecke verlief deshalb in separater Trassierung neben den Straßenzügen und wurde aus Sicherheitsgründen weitgehend eingezäunt. Es war nach Polizeiverordnung strikt verboten, sie zu betreten. Lediglich an den Bahnübergängen entstand das Problem, dass die Pferde der Fuhrwerke elektrische Schläge erhielten, wenn sie auf beide Schienen gleichzeitig traten. Deshalb wurde im Bereich der Bahnübergänge die Stromzufuhr unterbrochen und die Wagen der „Elektrischen“ mussten mit ihrem Schwung hinüberrollen.

Erst bei der Streckenverlängerung im Jahr 1890 von der Preußischen Kadettenanstalt zum Bahnhof Groß-Lichterfelde der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn (heute Lichterfelde

West) wurde eine Oberleitung eingeführt, die viereinhalb Meter über dem Straßenniveau lag. Im Laufe der folgenden Jahre wurde diese meterspurige Straßenbahn in Groß-Lichterfelde zu einem 15 Kilometer langen Netz bis zu den Bahnhöfen Steglitz, Südende und Mariendorf (heute Attilastraße) bis nach Mariendorf an den heutigen Mariendorfer Damm ausgeweitet.

Zeitgleich wurde zwischen 1888 und 1905 von der „Centralverwaltung für Secundairbahnen Hermann Bachstein“ eine dampfbetriebene Straßenbahn auf Normalspur vom heutigen Bahnhof Lichterfelde Ost über Giesendorf, Lichterfelde Süd, Seehof, Teltow und Stahnsdorf zur gerade neu erbauten Schleuse Kleinmachnow ausgebaut. Diese hatte eine Länge von zehn Kilometern.

Im Jahr 1906 übernahm der Landkreis Teltow sowohl das Netz der meterspurigen „Elektrischen“ in Groß-Lichterfelde als auch die normalspurige Dampfstraßenbahn nach Teltow als kommunalen Eigenbetrieb und betrieb sie unter dem Namen „Teltower Kreisbahnen“. Die Dampfstrecke wurde 1907 auf den elektrischen Betrieb umgerüstet.

Nach der Gründung von Groß-Berlin durch Eingemeindungen zum 1. Oktober 1920 lag der größte Teil des Streckennetzes der Teltower Kreisbahnen nicht mehr im namengebenden Landkreis, sondern in Berlin. Deshalb wurde dieses Netz im April 1921 als Teil der Berliner Straßenbahnen übernommen. Die Streckenführung der Linie 96 wurde bis nach Tempelhof und später sogar bis nach Berlin-Mitte verlängert.



Durch den Bau des Teltowkanals zwischen 1900 und 1906 ergaben sich erhebliche landschaftliche Veränderungen in Groß-Lichterfelde und in den Gemeinden Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow. So sind der Schönower See und der Teltower See von der Landkarte verschwunden. Der Kanal wurde durch die Seen gebaut und die Randbereiche sind ausgetrocknet und verlandet. So liegt das Gut Seehof nicht mehr am See und auch die vom Berliner Textilhändler Max Saberski 1873 auf einem

Seegrundstück als Sommerresidenz erbaute klassizistische „Villa Sonnenthal“ liegt heute auf dem Trockenen. Hinter dem Grundstück verläuft ein Fußweg mit dem Namen „Seepromenade“ und erinnert noch an die alten Zeiten. Die verlandeten Bereiche des Sees weisen einen waldähnlichen Baumbewuchs auf und von dem ehemaligen Kolonnenweg der Grenztruppen entlang des Kanals aus haben die Spaziergänger und Radfahrer kaum noch einen Durchblick auf das Gebäude. Die Straßenbahn 96 auf der Lichterfelder Allee fuhr nur 150 Meter von dem Haus entfernt.

Der Ortsteil Teltow-Seehof war bei der Eröffnung der Dampfstraßenbahn bereits ein beliebter Ausflugsort. An der Lichterfelder Allee Ecke Hannemannstraße befand sich seit 1873 das beliebte Ausflugslokal „Waldschlösschen“, welches sehr große Gesellschaften im teilweise überdachten Biergarten und im Saal aufnehmen konnte. Die Straßenbahn 96 hielt direkt vor der Haustür. Das Lokal wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört.



Oben: Das Waldschlösschen Seehof damals  
Unten: So sieht es an dieser Stelle heute aus.



Die seit 1997 vollständig unter Denkmalschutz stehende Altstadt von Teltow ist bis heute von einem kleinstädtischen Flair geprägt, was angesichts ihrer Bedeutung als Sitz des Landkreises Teltow ab 1815 überraschend ist. Zum Zeitpunkt des Baus der Straßenbahn hatte die Stadt nur etwa 2.500 Einwohner. Und doch gingen von hier wesentliche Impulse für die Entwicklung des Berliner Raums aus. Mit der Gründung von Groß-Berlin im Jahr 1920 verlagerte sich das politische Geschehen aber endgültig nach Berlin.



Oben: Altstadt von Teltow mit der Evangelischen Stadtkirche St. Andreas  
Unten: Am Ruhlsdorfer Platz in Teltow finden sich noch Reste der Straßenbahnschienen.



Auch das Dorf Stahnsdorf bekam seinen Straßenbahnanschluss zu einer Zeit, als es gerade einmal 1.000 Einwohner hatte.



Oben: Die Dorfkirche in Stahnsdorf  
Unten: Auch im alten Dorfkern von Stahnsdorf sind noch Straßenbahnschienen zu finden.



Die Berliner Stadtsynode legte auf dem Gebiet der Gemeinde Stahnsdorf im Jahr 1909 den Südwest-Kirchhof an. Dieser zählt mit 206 Hektar als der zehngrößte Friedhof der Welt und der zweitgrößte in Deutschland. Von der Endhaltestelle der Straßenbahn 96 an der Schleuse Kleinmachnow waren es fast zwei Kilometer bis zum Friedhofseingang. Deshalb hat man vom Bahnhof Wannsee eine S-Bahnlinie zum neuen Friedhof gelegt. Diese „Friedhofsbahn“ wurde im Jahr 1913 eröffnet. Wir hatten über sie schon im Brief aus Berlin Nummer 13 berichtet.



Informationstafel an der Stadtgrenze

Die Linie 96 erlebte nach dem Krieg noch einmal eine Besonderheit, da sie zwischen Lichterfelde-Süd und Seehof die Stadtgrenze zwischen dem Amerikanischen Sektor von Berlin und der Sowjetischen Besatzungszone überquerte. Sie wurde zunächst weiter von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) bedient. Nach der Währungsreform 1948 fuhr sie durch zwei Tarifgebiete und die Fahrgäste mussten beim Einstieg den dort gültigen Tarif in der jeweiligen Währung bezahlen.

Nachdem 1950 ein Schaffner der BVG (West) in anderem Zusammenhang in der DDR verhaftet wurde, fuhren die Straßenbahnen von Lichterfelde aus nur noch bis an die Grenze. Der Streckenabschnitt zwischen dieser und der Schleuse Kleinmachnow wurde nach vorübergehender Unterbrechung zunächst von den Potsdamer Verkehrsbetrieben, dann von der BVG (Ost) im Pendelbetrieb weiter bedient. Die Fahrgäste mussten die Grenze zu Fuß überschreiten.

Im Verlauf der politischen Entwicklung wurde die Grenze eine Zeitlang geschlossen. Nach der Wiederöffnung im September 1954 durften West-Berliner sie allerdings nicht mehr überschreiten.

Kurz nach dem Bau der Mauer im Jahre 1961 wurde der Straßenbahnbetrieb des Westteils der Linie 96 im „Osten“ eingestellt. Der Betrieb auf dem Ostteil der Linie 96 im „Westen“ wurde als eine der letzten Straßenbahnlinien in West-Berlin im Jahr 1966 eingestellt.

Zahlreiche sehr interessante Dokumentarfotos aus dieser Zeit findet man auf den Seiten „Lichterfelde-Süd – Dokumentation in Bildern“ auf der Seite über den Ostpreußendamm. Direkter Link zur Seite: <https://xn--lichterfelde-sd-dwb.de/ostpreussendamm/>



Blick auf die Kirschbaumallee in ihrer Herbstfärbung hinter den Überbleibseln der Mauer

Der ehemalige Todesstreifen ist heute kaum noch zu erkennen. Südlich des ehemaligen Grenzübergangs am Ostpreußendamm wurde auf diesem nach dem Fall der Mauer auf Initiative der TV Asahi Group die längste japanische Kirschbaumallee in Berlin und Brandenburg angepflanzt und bietet während ihrer imposanten Blütenpracht alljährlich die Möglichkeit zu „Hanami“, zur Blütenschau.

An der Endhaltestelle der Linie 96 an der Schleuse Kleinmachnow, wo der auf der ersten Seite abgebildete Straßenbahnwagen als Denkmal steht, fährt seit inzwischen über Sechzig Jahren keine Bahn mehr. Dafür befindet sich heute hier in der Wannseestraße die Bus-Umsteigehaltestelle „Stahnsdorf Waldschänke“ mit mehreren Bussteigen, an der sich insgesamt zwölf Buslinien treffen.

An der Zufahrt von der Potsdamer Allee steht ein Trafohäuschen, welches an die Zeiten mit der Linie 96 erinnert. Es wurde von der Potsdamer Firma Art-Efx wunderschön gestaltet. (<https://www.art-efx.de/>)

Die Gemeinden Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow im Berliner Speckgürtel haben heute, 33 Jahre nach dem Fall der Mauer, zusammen 70.000 Einwohner. Als die Straßenbahn gebaut wurde, waren es erst 4.000 Bewohner.

Die Gemeinde Teltow ist heute durch den Regionalbahnhof „Teltow“ und den S-Bahnhof „Teltow Stadt“ an das Schienennetz angeschlossen. Stahnsdorf und Kleinmachnow werden heute nur mit Buslinien bedient.

Mit herzlichen Grüßen

Emmanuel + Greta



Die Ostseite des von der Firma Art-Efx gestalteten Traföhäuschen an der Potsdamer Allee Ecke Wannseestraße in Stahnsdorf