



Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e.V.

Nalepastraße 215

12459 Berlin

Internet: <http://www.dvn-berlin.de>

Email: [info@dvn-berlin.de](mailto:info@dvn-berlin.de)

## ***Historisches aus dem Berliner Nahverkehr Folge 12***

---

### **Geschichte - Der Obus in Berlin**

Über Busse und U-Bahnen wurde - wenn auch sporadisch - schon immer mal wieder, meist an Jubiläen gebunden, berichtet. Völlig aus dem Blickfeld geraten sind dabei die Obusse. Wenn auch der Obusbetrieb in Ostberlin schon vor gut drei Jahrzehnten (Juni 1973) eingestellt wurde und im Westteil der Stadt gar seit 1965 kein elektrischer Omnibus mehr verkehrt; so ist die weltweite Verbreitung des Trolleybusses historisch nicht von Berlin zu trennen.

Analog der Entwicklung der Straßenbahnen wie der Hoch- und Untergrundbahnen traten auch im Bereich der "gleislosen Bahnen" die Konzerne AEG und Siemens als Konkurrenten um die Gunst der politischen Entscheidungs-träger in Aktion. Die Hauptstädter selbst waren, wie eigentlich immer bei bisherigen Verkehrsprojekten, eher zurückhaltend. In den umliegenden Städten, die damals noch zu den Landkreisen Teltow und Niederbarnim gehörten, war es schneller möglich, mit einer technischen Neuerung das Bein in die Tür zu bekommen. So errichtete die Firma Siemens 1882 in Halensee eine Versuchsanlage mit Fahrzeugen, die sie ELEKTROMOTE nannten. Auch wenn sie nur vom 29.04. bis 13.06. fuhren - das war der erste Obusbetrieb der Welt. Die AEG brauchte zwölf Jahre, um ebenfalls mit einer Versuchsanlage - aber diesmal in den östlichen Vororten Schöneweide und Johannisthal - zu kontern. Nach erfolgreichen Tests auf dem Gelände des Kabelwerks Oberschöneweide im Jahre 1904 konnte noch am 5. Dezember eine Linie zwischen Niederschöneweide und Johannisthal in Betrieb genommen werden. Auch dieser Versuch wurde nach wenigen Wochen, am 04. Februar 1905, wegen technischer Probleme eingestellt.

Eine ausgereifte Lösung für den Obusbetrieb konnte dann am 20. April 1912 vom Bahnhof Steglitz (Klixstraße) zum Knausplatz den Verkehr aufnehmen. Sie ist - nachdem per 1. September 1913 die Streckenführung über Altmark- und Thorwaldstraße geändert wurde nach mehr als zwei-jährigem erfolgreichen Betrieb eingestellt worden, weil wegen des inzwischen vom Zaune gebrochenen Krieges ein Großteil des Personals eingezogen und das Fahrleitungskupfer beschlagnahmt worden war.

Anfang der dreißiger Jahre erinnert man sich in Berlin des inzwischen weltweit verbreiteten Obusses als Verkehrs-mittel. Zu Heiligabend des Jahres 1933 wird die erste moderne Obuslinie als A 31 vom Spandauer Hauptbahnhof nach Staaken und eine Zuführungsstrecke zum Straßenbahnhof Spandau eröffnet. Am 2. Mai 1935 wurde mit der Linie A 32 vom Bahnhof Marienfelde zum Breitenbachplatz eine weitere Strecke in Betrieb genommen, diesmal mit einer Zuführung zum Straßenbahnhof Steglitz. Ab dem 23. April 1942 fährt eine Obuslinie A 97 von Bahnhof Steglitz nach Mariendorf, Kaiserstraße. Am 1. Oktober des gleichen Jahres wird auf dem Straßenbahnhof Steglitz eine neue Obushalle für 24 Fahrzeuge eingeweiht. Vorwiegend durch Kriegseinwirkungen bedingt wurde ab 1939 zuweilen der Obusbetrieb schon mal durch Autobusse ersetzt. Am 31. Januar 1945 wird die Linie A 97 eingestellt. Die Linien A 31 und A 32 folgen am 11. April. Die Obushalle Spandau sowie 4 Obusse und 3

Anhänger werden total zerstört.

Drei Jahre später, am 5. Mai 1948, wird der Obusbetrieb auf der Linie A 97 in der alten Linienführung wieder in Betrieb genommen, jedoch wegen der Berlin-Blockade schon am 20. Juli auf Omnibusbetrieb umgestellt. Mit der Aufhebung der Blockade können im Sommer 1949 die Linien A 31 (1. August), A 32 (4. Juli) und A 97 (6. Juni / ab Januar 1953 als Linie A 33) endlich wieder als Obuslinien in Betrieb gehen. Nachdem an der Mariendorfer Straße Ecke Lankwitzer Ring eine Wendeschleife eingebaut worden war, konnte am 22. Oktober 1950 sogar eine Linie A 32 E eingeführt werden. Wegen des Grenzverlaufes zur DDR in der Mitte des Nennhäuser Damms wurde die Linie A 31 am 15. Dezember 1952 zunächst bis Brunsbütteler Damm zurückgezogen und drei Tage später endgültig eingestellt.

Wenn auch in den Außenbezirken Westberlins in zwei separaten Netzen im Dienst, so war der Obus mit 20,3 Streckenkilometern in seiner größten Ausdehnung ein beachtlicher Verkehrsträger. Dennoch wurde der Obus schrittweise zurückgefahren. 1954 wurde der Anhängerbetrieb eingestellt und mit der Umstellung der Linie A 33 auf Omnibusbetrieb am 22. 03. 1965 endet die Obusära in Westberlin. Dieses Schicksal war eigentlich bereits 1954 mit der Grundsatzentscheidung des Senats für Omnibus und U-Bahn (und gegen die Straßenbahn) als Hauptverkehrs-mittel in (West-)Berlin gefallen und machte sich mit dem Baubeginn der Westtangente der Stadtautobahn dann ohnehin unumgänglich. Ganz nebenbei entpuppt sich damit diese Entscheidung als Tribut der Regierenden an die Auto-Lobby im Sinne einer „autogerechten Stadt“, in der angeblich Straßenbahnen den Verkehr behindern und Oberleitungen (auch des Obusses) das Stadtbild verschandeln würden.

Im Ostteil der Stadt, der sich aus dem Sowjetsektor zur Hauptstadt der DDR gemausert hatte, kam man Anfang der 50er Jahre auf die Idee, ein Obusnetz zu entwickeln. Historisch gab es ja hier - außer der AEG-Versuchsanlage im Raum Schöneweide/Johannisthal - keine Anknüpfungspunkte. Vielleicht waren es ja auch Eingebungen des „Großen Bruders“, der ja ausgedehnte Obusnetze in nahezu allen Großstädten der UdSSR unterhielt. Unvergesslich bleibt sicher jedem Krim-Urlauber die 86 km lange Obusstrecke von Simferopol über den Gebirgskamm hinweg und dann oberhalb der Küste entlang - mit weitem Blick über Weinberge von Massandra und die Pionierrepublik „Artek“ hinaus aufs Schwarze Meer - bis in das Zentrum von Jalta hinein. Vielleicht hat man aber auch nur in den Westen geschaut und sich gesagt: „*wat die könn, können wir ooch...!*“ Wie dem auch sei: Am 1. August 1951 wurde der Obusbetrieb in Ostberlin mit der Linie O 40 von Ostbahnhof bis Robert-Koch-Platz eröffnet. Es folgte in drei Etappen die Linie O 14 (später zu O 30 umbenannt) Loeperplatz - Bahnhof Lichtenberg am 14. Januar 1953 und zwei Monate später am 17. März Loeperplatz - Ostbahnhof und am 1. September schließlich vom Ostbahnhof zur Klosterstraße in der Nähe des Alexanderplatzes. Schließlich wird am 29. April 1954 der Ostring O 30 geschlossen. Am 1. November 1956 werden die Linien Bahnhof Lichtenberg - Bürkniersfelde (O 37) und Bürkniersfelde - Dimitroffstraße Ecke Leninallee (O 41) in Betrieb genommen. Damit hat das Obusnetz im Osten der Stadt mit 45,5 km seine größte Ausdehnung erreicht. Beabsichtigte Netzerweiterungen in Richtung Köpenick, wo in der Wendenschloßstraße schon Bauschilder für einen künftigen Obus-Betriebshof aufgestellt waren, und ein vorgesehener Ausbau des bisherigen Obusbetriebshofes auf dem Gelände des Straßenbahnhofs in der Lichtenberger Siegfriedstraße wurden schon Ende der 50er Jahre "abgeblasen".

Wegen der Umgestaltung des Alexanderplatzes bekam die Linie O 30 eine neue Streckenführung, die am 1. Oktober 1966 eröffnet wurde. Durch die Grundsatzentscheidung, in Berlin (Ost) künftig vorrangig Ikarus-Busse einzusetzen, waren nicht nur die Tage der in Ostberlin entwickelten Doppelstockbusse gezählt, sondern auch die des Obus. Von Sommer 1972 an wurde eine Linie nach der anderen eingestellt. Offiziell fuhr der letzte Obus am 31. Januar 1973 auf der Linie O 37 zwischen Bürkniersfelde und Bahnhof Lichtenberg. Inoffiziell wurden noch bis Juni 1973 auf der Linie O 30 (nunmehr A 30) zwischen Bahnhof Lichtenberg und Ostbahnhof mangels ausreichender Anzahl einsatzbereiter Kraftomnibusse einzelne Umläufe mit Obussen besetzt. Das hatte auch nahezu revolutionäre personal bezogene Konsequenzen: Bisläng war der Obusbetrieb immer ein „Anhängsel“ der Straßenbahn. Die meisten Obusfahrer kamen von der Straßenbahn, behielten ihre Straßenbahnfahrerlaubnis für gelegentliche Überstundendienste. In Ostberlin durften Frauen Straßenbahn fahren und natürlich auch Obus. Bei Einstellung des Obusbetriebes im Kombinat BVB wurde den Kolleginnen und Kollegen des Obusses in der Siegfriedstraße freigestellt, wieder ständig Straßenbahn zu fahren oder sich zum Busfahrer umschulen zu lassen. So drangen Frauen ziemlich beiläufig, aber selbstverständlich in eine bis dahin von Männern behauptete Domäne ein.

Damit endet eigentlich die Geschichte des Obus in Berlin. – Aber nicht ganz! ... denn im Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin hat sich schon vor einigen Jahren aus der Arbeitsgruppe Straßenbahnen heraus eine Arbeitsgruppe Obus gebildet, die Berliner und Potsdamer Obusse in Eberswalde für die Nachwelt bewahrt; mit freundlichster Unterstützung der Barnimer Busgesellschaft mbH, Partner der BVG im Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg, und inzwischen einziger Obusbetreiber im Nordosten Berlins.

*Rudolf Gensch, Lutz Stumpf*