



Blick auf die Köpenicker Dammbrücke – rechts das Rathaus

In der heutigen Rubrik „Berlinien“ geht es mal um zwei Linien gleichzeitig. So waren der 60er und 61er jahrelang wegen Bauarbeiten eng miteinander verbunden, der Fachmann sagt etwas nüchterner „Linienkopplung“ dazu. An der ewig provisorischen Endstelle am Adlergestell ging die Fahrt abwechselnd nach Friedrichshagen bzw. nach Rahnsdorf.

Beginnen wir aber unsere Reise am anderen Ende der Strecke, mitten im Wald an der Gleisschleife Rahnsdorf/Waldschänke. Böse Zungen behaupten, dass die namensgebende Waldschänke, am westlichen Ortseingang von Rahnsdorf, bereits bei der Erbauung geschlossen war. Alle 20 Minuten macht sich die Bahn auf in Richtung Köpenick. In der warmen Jahreszeit nutzen viele Ausflügler und Badegäste des Strandbads Müggelsee die Linie, das nach kurzer Fahrt erreicht ist. Die Schließung des früher sehr beliebten Freibades konnte vor ein paar Jahren zwar verhindert werden. Jedoch ist die Anlage in einem sehr heruntergewirtschafteten Zustand und harret einer bevorstehenden Renovierung.

Nach der nächsten Haltestelle wechselt die Trasse aus dem Wald über den Fürstenwalder Damm über den einzigen mit Lichtzeichen gesicherten Bahnübergang im BVG-Netz. Allmählich wird der Wald

lichter. Links erspät man das Areal des Wasserwerks Friedrichshagen. Während im nördlichen Abschnitt die heutige Trinkwasserversorgung für weite Teile Berlins gewährleistet wird, sind die Anlagen rund um den Müggelseedamm bereits seit 20 Jahren außer Betrieb.

Begeben wir uns kurz zum Endpunkt der Linie 60 in der Kalkseestraße. „Friedrichshagen, Altes Wasserwerk“ beschildern die Züge nun seit einigen Jahren, und mit einem kurzen Fußweg läßt sich das von den Berliner Wasserbetrieben betriebene Museum im Wasserwerk erreichen. Alleine das Ambiente der backsteinernen Industriebauwerke von vor 100 Jahren sind einen Besuch wert.

Wasser und Bier

Der „kleine Bruder“ der Linie 61 verläßt seinen Anfangspunkt zunächst eingleisig auf der Straßenmitte, was bei auswärtigen Autofahrern regelmäßig die Schweißproduktion fördert, wenn ihnen plötzlich eine gelbe Straßenbahn entgegen kommt. Dem routinierten Straßenbahner ist das egal (nur Mahlsdorf ist schöner!) und spätestens an der zweigleisigen Ausweichstelle Bruno-Wille-Straße geht autotechnisch sowieso nichts mehr. Dann an dieser Haltestelle liegen die Straßenbahntrassen wie vor hundert Jahren. Ursprünglich war dieser Linienast schmalspurig und führte vom Wasserwerk bis zum Bahnhof Friedrichshagen. Erst 1906 wurde die Strecke umgespurt und ins Köpenicker Netz integriert.

Kurz vor der Bölschestraße zweigt die Linie nach rechts ab. Direkt am großen Müggelsee erhebt sich hier die ehemalige Bürgerbräu-Brauerei. 2010 endete dort die Ära der letzten Berliner Privatbrauerei. Ein neuer Besitzer braut erst seit diesem Jahr wieder Bier an diesem traditionsreichen Standort und hat auch das an der Ecke gelegene „Bräustübl“ übernommen.

In der Bölschestraße treffen die Linien 60 und 61 zusammen – aus unterschiedlichen Richtungen. Viele Cafés, Restaurants und Geschäfte vermitteln den Eindruck, dass die Friedrichshagener nur für



Freie Bahn für den Bus an der Walther-Nernst-Straße



In der Adlershofer Karl-Ziegler-Str. ist noch kein Zug angekommen

größere Anschaffungen die Reise in die Stadt antreten. Also nach Köpenick.

Am S-Bahnhof Friedrichshagen trennen sich beide Linien wieder, um sich am Hirschgartendreieck endgültig zu einem gemeinsamen Linienverlauf zu vereinen. Ein Knotenpunkt, der seit Jahren den Adrenalinpiegel eines jeden Straßenbahnfahrers anwachsen lässt. Der Grund ist eine gefühlt endlose Baustelle, die sich bis zur Bellevuestraße erstreckt. Die Verkehrsführung ist ziemlich unübersichtlich und angesichts der merkwürdigen Ampelschaltung atmet man auf, wenn man ohne große Verspätung durchgekommen ist.

Wir sind nun in Köpenick, was man den Bauten immer mehr anmerkt. Die Häuser in der Seelenbinderstraße werden städtischer. An der Monumentalität des Amtsgerichts am Mandrellaplatz begreift man, dass Köpenick bis vor knapp 100 Jahren eine eigenständige und wohlhabende Stadt war.

Die Strecke über die belebte Bahnhofstraße gehört zu den ältesten des damals noch eigenständigen Köpenick. 1882 richtete die „städtische Cöpenicker Pferde-Eisenbahn“ eine Verbindung zwischen Bahnhof und Schloßplatz ein. 1903 wurde auf elektrischen Bahnbetrieb umgestellt unter dem Namen „Städtische Straßenbahnen Cöpenick“. Mit Gründung „Groß-Berlins“ wurde das Köpenicker Netz durch die



Ein Tatra-Zug in der Bruno-Wille-Straße

„Große Berliner Straßenbahn“ übernommen, eine Vorläufergesellschaft der heutigen BVG.

Mit Vorfreude nähern wir uns der Haltestelle Bahnhofstraße/Lindenstraße, denn hier ist zentraler Ablösepunkt fast aller Köpenicker Straßenbahnlinien. Entweder geht es hier in den wohlverdienten Feierabend oder man darf runter vom Bock, zur Pause. Wie eine kleine Burg sieht das Gebäude an der Ecke aus, wo man mal vom Fahrdienst abschalten kann und mit Kollegen plaudern.

Auf der Dammbrücke über die Spree erreichen wir die Altstadt Köpenick. Vor dem Haupteingang des imposanten Rathauses wacht der „Hauptmann von Köpenick“. Bis heute amüsiert der Coup des Schusters Friedrich-Wilhelm Voigt, der im Oktober 1906 als Hauptmann verkleidet die Köpenicker Stadtkasse stahl und die preußische Bürokratie der Lächerlichkeit preisgab.

Nach der Altstadt beginnt der Endspurt. In der Adlershofer Dörpfeldstraße führen auf wenigen hundert Metern die beiden Streckengleise rechts und links neben der Straße – ein einmaliges Kuriosum im Berliner Streckennetz. Am Adlergestell war für einige Jahre Schluss. Auf der Kreuzung wurde ein Gleisdreieck eingerichtet. Dort war fortan Endstation und die Züge mussten rückwärts zur Einstiegshaltestelle umrangieren. Die hinter dem S-Bahnhof gelegene Gleisschleife war durch dessen Neubau und wegen mehrerer Brücken nicht mehr erreichbar.

Während die bis 1992 bestehende Strecke nach Altglienicke spurlos verschwunden ist, wird am S-Bahnhof Adlershof ein Streckenabschnitt neu eröffnet. Nach üblichen Berliner Debatten und der daraus resultierenden Verspätung ist es am 4. September 2011 soweit: Die vehement geforderte Neubaustrecke in die seit 15 Jahren wachsende Wissenschaftsstadt wird endlich in Betrieb genommen. In der neuen Gleisschleife Karl-Ziegler-Straße mitten in der einsamen Heidelandschaft haben die Linien 60 und 61 ihren künftigen Linienendpunkt erreicht.