



Ein typisches Bild der 70er Jahre: Ein "POP"-Bus des Typs DE73 auf dem 54er.  
Auf geht's nach Spandau!

## ***Traditions-Autobuslinie 54 (M45)***



Es lebe Berlin. **BVG**

Liebe BVG-Fahrgäste, liebe Leser !

Traditionsfahrt, dies ist nun schon selbst zur Tradition geworden, und zum fünften Mal findet sie nun statt. Den 54er (heute M45) haben die BVG und wir uns ausgesucht, damit auch die Spandauer und Charlottenburger einmal in den Genuss einer Fahrt mit historischen BVG-Autobussen verschiedener Bautypen kommen können. Der Anlass ist klar und wird in dieser Broschüre ausführlich gewürdigt. Vor 40 Jahren ging die Autobuslinie 54 als Nachfolgerin der Straßenbahn in Betrieb und vor 50 Jahren wurde die Schnellbuslinie AS1 ins Leben gerufen. Der 54er (M45) ist eine der ganz wenigen Buslinien Berlins, die heute noch die gleichen Endstellen bedient und – bis auf die Spandauer Altstadt – auch die gleiche Strecke wie zum Zeitpunkt ihrer Einrichtung.

Historische Busse bei dieser Linienlänge im 10-Minuten-Takt, dies bedeutet ca. 15 Wagen auf Strecke zu schicken. Der Aufwand, der sich hier hinter verbirgt, ist enorm und führt manchmal an die Grenze des Machbaren. Aber ich bin sicher, die Busfahrer, das Werkstattpersonal, die Aufsichtspersonen in den Bussen, unsere Verkehrsmeister, die zugleich auch Fahrgastbetreuer sind, und die Organisatoren werden am 12. Mai für ihre Mühen belohnt werden. Und hieran tragen Sie, liebe Fahrgäste, den größten Anteil. Genießen auch Sie diesen besonderen Tag „im Leben“ einer Buslinie. Und vergessen Sie nicht: Auch die Vergangenheit war einmal Alltag.

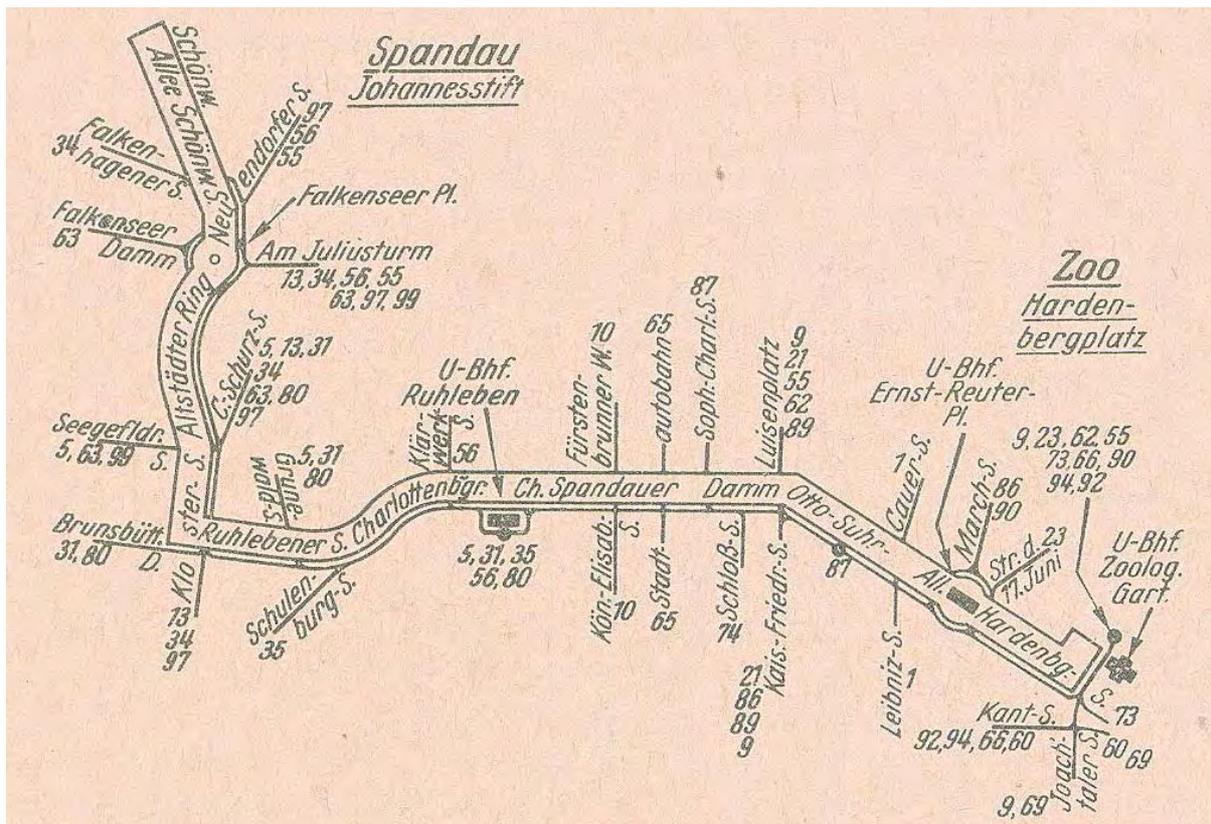
### **Grußwort des Geschäftsführers der Traditionsbus GmbH Berlin, Stefan Freytag**

-----  
Liebe Berlinerinnen und Berliner, liebe auswärtige Gäste!

Eine Stadt lebt mit ihren Verkehrsmitteln. Die Straßen und Schienen sind ihre gepflasterten und stählernen Lebensadern. In den ersten drei Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts war jede „Stadt“ stolz darauf, wenn sie eine Straßenbahn besaß, und dies wurde dann auch deutlich auf Ansichtskarten gezeigt. Für große Städte – wie unser Berlin – wurden Straßenbahnen, Omnibusse und Hochbahnen (die U-Bahn sieht man ja „im Stadtbild“ weniger, es sei denn durch repräsentative Bahnhofsbauten) sogar „stadtbildprägend“. Der unvergessene Straßenbahntriebwagen T 24 mit seinem „sympathischen Gesicht“ gehörte zum Straßenbild Berlins für über 40 Jahre, der Doppeldeckbus vom Typ D2U mit seinem „freundlichen“ Kühlergrill prägte das Erscheinungsbild der Straßen im Westteil unserer Stadt in den 50er, 60er und auch noch in der ersten Hälfte der 70er Jahre. Sein Nachfolger, der „rundliche“ Doppeldecker vom Typ DE, „Jumbo“ genannt, war in der zweiten Hälfte der 60er, in den 70er und auch noch in der ersten Hälfte der 80er Jahre mit seinem charakteristischen leichten Heulgeräusch in den Straßen allgegenwärtig. Gleichzeitig gehört zu einem Verkehrsmittel in „seiner“ Zeit auch ein Lebensgefühl, das sich in städtebaulichen Veränderungen und den Frisuren und der Kleidung der Fahrgäste widerspiegelt. Ich habe als „oller Berliner“ die vorliegende Broschüre mit viel Liebe zusammengestellt. Wenn beim Lesen des Textes und beim Betrachten der Bilder das „berlinische“ Flair vergangener Zeiten zu Ihnen „herüberschwappt“, soll das der Lohn meiner Arbeit sein.

**Autor Hans-Jürgen – genannt „Hanne“ – Buhl im Mai 2007**

## Die Geschichte des Autobusses „54“ und seiner Vorläufer



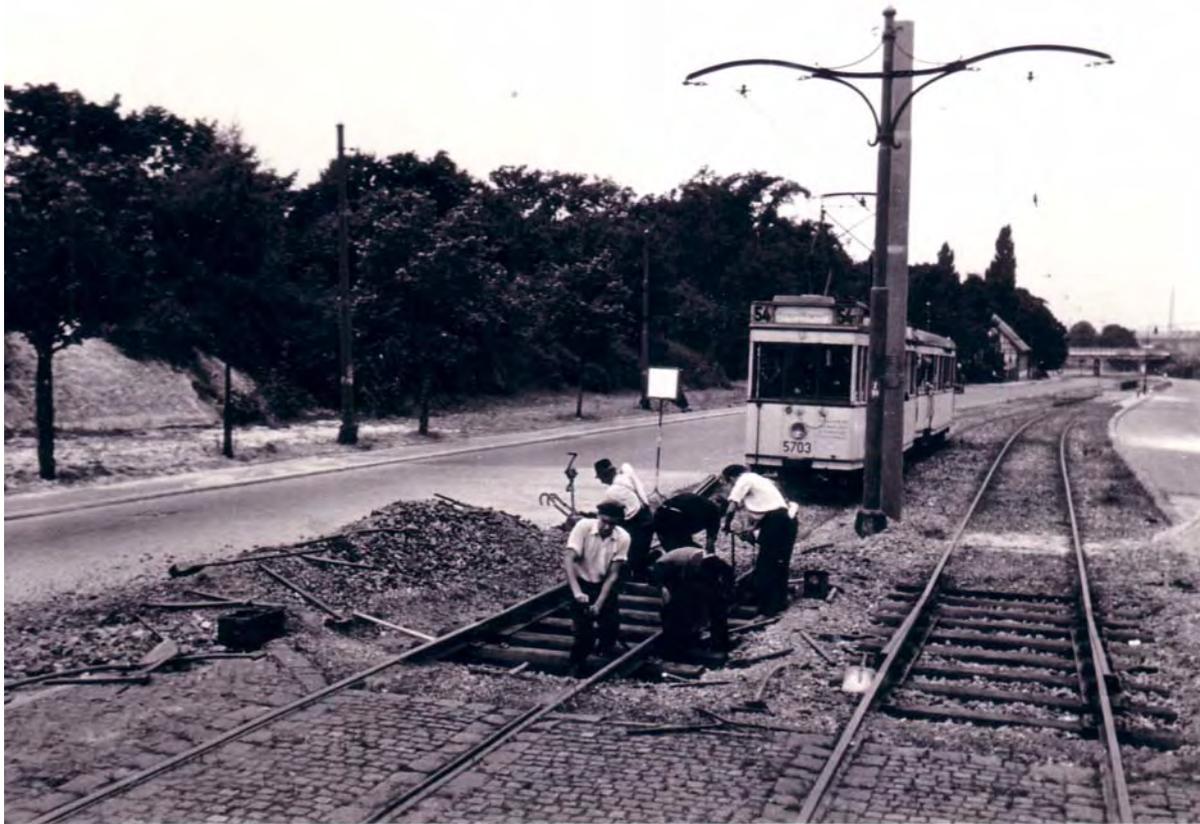
Die gute alte Linien-„Spinne“, wie sie zur Information der Fahrgäste noch bis 1975 in allen Autobussen ausgehängt war. Hier konnten die Fahrgäste sehen, wo die Autobusse bzw. Straßenbahnen einbogen, welche Straßen sie durchfuhren und wie die wichtigsten Querstraßen mit den Anschlusslinien hießen. Die obige Linienspinne stellt die Streckenführung der Linie 54 seit der Verlegung über den Altstädter Ring dar, die Anschlusslinien entsprechen dem Stand zwischen 1971 und 1984.

Die Autobuslinie 54 im Verkehrsnetz der ehemaligen Westsektoren Berlins ist auf ihrer Streckenführung eine echte 40 Jahre alte Traditionslinie geworden, denn die heutige Metrobuslinie M45 verkehrt auf fast der gleichen Linienführung wie der „olle 54er“. Die wesentlich längere Tradition betrifft allerdings die Nummer der Verkehrslinie „54“. Sie ist insbesondere auf dem Weg über die Hardenbergstraße, die heutige Otto-Suhr-Allee, den heutigen Spandauer Damm und die Charlottenburger Chaussee bereits seit 1923 für immerhin fast sieben Jahrzehnte verwendet worden. Im Jahre 1991 wurde die Autobuslinie 54 im Zuge der Liniennummernreform in „145“ umbenannt. Auch hier ging die BVG traditionsbewusst vor, denn sie ordnete diese Linie dem „Citybereich“ mit den 40er Nummern zu, tauschte aber lediglich die beiden Zehnerstellen um. Die „154“ erhielt – getreu dem Konzept der Zuordnung der 50er Nummern zum Nordostbereich Pankow/Hohenschönhausen - die vormalige BVB-Linie 54, die zwischen Hohenschönhausen/Prerower Platz und S-Bf. Mahlsdorf verkehrte.



*Die Haltestelle Wittenbergplatz in den 1930er Jahren: Ein Zug der Linie 54 aus einem Triebwagen des Typs TF 13/25 mit Holzaufbau und einem Beiwagen des Typs B 24 bremsst aus. Mit der rechten Hand an der Bremskurbel stellt der Wagenführer den Zug fest, während er mit der linken die Schaltkurbel auf der letzten Bremsstufe hält. Und schon nähert sich der nächste Zug mit einem T 24 an der Spitze. Foto: E. Gnilka †*

Die Liniennummer 54 im Berliner Straßenbahnnetz gibt es schon seit 1901, als diese Linie vom Schönhauser Tor über den Potsdamer Platz zum Savignyplatz fuhr. Bereits 1913 erreichte sie die im nördlichen Prenzlauer Berg gelegene „Nordkapstraße“, eine Endstelle, die sie zwischen 1923 und 1931 nicht mehr bediente. Die Havelstadt Spandau, deren Eingemeindung nach Groß-Berlin im Jahre 1920 auch die Vernetzung der Spandauer Straßenbahn mit der „Großen Berliner Straßenbahn“ brachte, erreichte die „54“ schon 1923, zunächst das Johannesstift. Im Jahre 1924 bekam sie ihre westliche Endstelle endgültig für 21 Jahre in Hakenfelde. Von 1931 bis 1938 verbanden die Straßenbahnen der Linie 54 die Nordkapstraße mit Spandau/Hakenfelde über das Stadtzentrum in Berlin-Mitte. Infolge der Kriegshandlungen wurde sie dann immer weiter nach Westen zurückgezogen, bis sie seit 1944 nur noch zwischen Richard-Wagner-Platz und Hakenfelde verkehrte.



*Anfang der 50er Jahre wartet ein Zug aus T 24 und B 24 an einer Gleisbaustelle auf dem Spandauer Damm in Höhe des „Spandauer Bocks“, bis ihm die fleißigen Bauarbeiter, die seinen eisernen Pfad warten, das Gleis so hergerichtet haben, dass er ungefährdet weiterfahren kann.*  
*Foto: BVG*

Nach dem Zweiten Weltkrieg bekam die 54 die Endhaltestelle Spandau/Johannesstift zugewiesen, zwischen 1946 und 1953 befand sich ihre östliche Endstelle am Richard-Wagner-Platz, nur in der Zeit der „Blockade“ der Westsektoren durch die sowjetische Besatzungsmacht wegen der Einführung der „Deutschen Mark“ der Westzonen vom Juli 1948 bis zum Mai 1949 wurde sie wegen Stromeinsparung bis zum U-Bf. Ruhleben zurückgezogen. Hakenfelde wurde nach 1945 von der Straßenbahnlinie 75 bedient. Im Jahre 1953, als sich die wirtschaftliche Situation in Berlin verbessert hatte, wurde die 54 parallel zur Linie 55 über die damalige Berliner Straße (heute Otto-Suhr-Allee) und das „Knie“ (heute Ernst-Reuter-Platz) zum Bf. Zoo weitergeführt.



*Auf dem Münsingerplatz am Spandauer Rathaus steht ein Büssing D3U 52 auf Linie AS1 in Richtung Bf. Zoo, dahinter ein D2U, schon mit Panoramaverglasung, auf dem A5E; der D2U auf Linie A13E biegt gerade ein zur Haltestelle. Die hinter die Typenbezeichnung gestellte Zahl bedeutet – wie bei der Straßenbahn (T 24) - das Baujahr bzw. die Baureihe des Fahrzeugs.  
Foto: BVG*

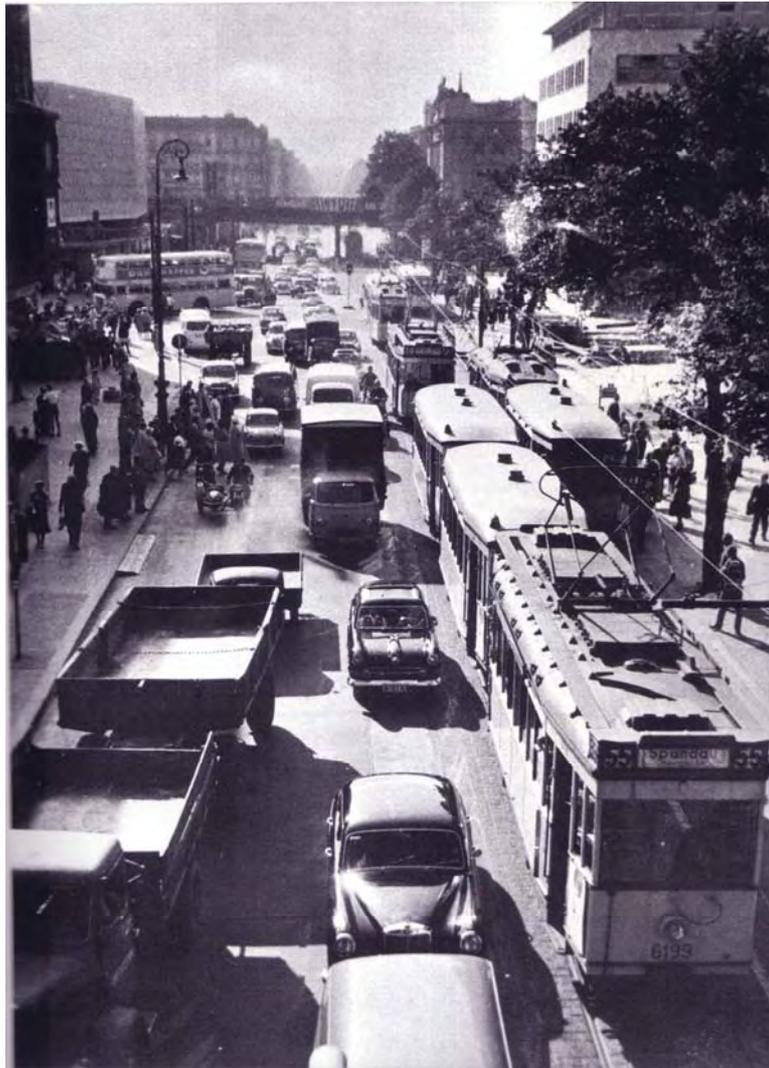
Am 1. Februar 1957 – vor 50 Jahren - führte die BVG „Schnellbusse“ ein, welche nur an bestimmten wichtigen Haltestellen hielten und die Fahrtdauer gegenüber den parallel laufenden Straßenbahnlinien wesentlich verkürzten. Damals war der Autoverkehr auf den Straßen noch gering, so dass die Straßenbahn den Vorteil eines besonderen, vom übrigen Verkehr getrennten Bahnkörpers noch nicht „ausspielen“ konnte. Die Schnellbuslinie AS1 verkehrte fortan zwischen Bf. Zoo und Spandau/Bismarckplatz parallel zur Straßenbahnlinie 54; nur die Erschließung des Spandauer Stadtteils Stresow sparte der Bus aus und fuhr stattdessen über die Ruhlebener und Klosterstraße zur Spandauer Altstadt. Im Mai 1959 wurde die Linie zum Klinkeplatz am Fehrbelliner Tor verlängert; für die Fahrt vom Bf. Zoo zum Klinkeplatz brauchte der AS1 27 Minuten, die überall haltende Straßenbahn 54 dagegen 46 Minuten. Wagenparkmäßig war die Linie AS1 eine Domäne der dreiachsigen Doppeldecker vom Typ Büssing D3U (Doppeldecker 3-Achser Unterflurmotor), die in den Jahren 1964/65 ausgemustert und durch die „normalen“ Büssing D2U (Doppeldecker 2-Achser Unterflurmotor) ersetzt wurden.



So hatte sich die BVG noch 1952 die leuchtende Zukunft der Straßenbahn in den Westsektoren vorgestellt: Mitte der 60er Jahre verlässt ein Großraumzug aus TED (Triebwagen Einrichtungswagen [nur auf der rechten Längsseite Türen] Drehgestelle) 52 und BED 52 die Haltestelle auf dem Spandauer Markt nach Charlottenburg/Richard-Wagner-Platz. Bei den Großraumwagen wurde wie bei den Autobussen des Typs „Präsident 14R“ an der hinteren Türe mit Auffangplattform eingestiegen, wo auch der Schaffner mit dem Rücken zur Türseite saß – wie es sich für seine erforderliche Übersicht gehörte. Foto: Ulma

Wegen der Bauarbeiten für die heutige U-Bahn-Linie 9 in der Joachimstaler Straße, die auch die Kreuzung mit der Hardenbergstraße betrafen, wurden 1958 Gleise über die Freifläche westlich der Stadtbahnbrücke zwischen Hardenbergstraße und Kantstraße verlegt und die Kantstraße zwischen Joachimstaler Straße und Breitscheidplatz mit eingepflasterten Gleisen versehen. Als interessante Neuerung wurden – trotz der 1954 vom Senat beschlossenen Stilllegung der Straßenbahn – von der BVG, die zumindest auf den Hauptachsen die Straßenbahn noch längerfristig beibehalten wollte, ab Mai 1959 noch zwei neue Linien eingeführt, die den Spandau-Charlottenburger Bereich betrafen:

Die Linie 53 wurde zur „Schwesterlinie“ der 54 und verkehrte ab Wröhmännerpark parallel zur 75, die über die Heerstraße und Pichelsdorf die Spandauer Altstadt erreichte, nach Hakenfelde, während die neue „Schwesterlinie“ der 75, die 76, vom Wröhmännerpark parallel zur 54 zum Johannesstift fuhr. Damit fiel für Fahrgäste, die es „nicht ganz so eilig“ hatten, das lästige Umsteigen am Spandauer Markt fort. Im April 1959 mussten – wegen Umbaus des Breitscheidplatzes und Neubaues der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche, deren eingerüsteten rundlichen Bau die Berliner mit schnoddriger Würze „Gottes Gasometer“ nannten - die Schleifenfahrt um den Platz aufgegeben und die 54 und 55 zum Nollendorfplatz verlängert werden, so dass über die Gleise westlich der Stadtbahn, die Kantstraße und die Tauentzienstraße fortan acht Straßenbahnlinien verkehrten: die 2, 6, 25, 53, 54, 55, 77 und 78. Es war dies – trotz Teil-Stilllegung des Nordnetzes in Wedding und Reinickendorf wegen der U-Bahn-Verlängerung nach Tegel – eine „zweite Blüte“ der West-Berliner Straßenbahn: Im Berufsverkehr kam in beiden Richtungen am Bf. Zoo, am Breitscheidplatz und am Wittenbergplatz mit dem berühmten KaDeWe alle Minute eine Straßenbahn!



*In dichter Folge poltern die Straßenbahnen über die Kantstraße, so dass sich kein Autofahrer traut, auf den eingepflasterten Gleisen zu fahren. Im Vordergrund ein T 24-B 24-Zug auf der Linie 55, dessen Wagenführer bereits nach „Spandau/Nauener Str.“ umgeschildert hat, denn 1958 war noch die Breitscheidplatz-Schleife seine Endstation. Dahinter ein Solo-Triebwagen T 24 auf der Linie 77E nach „Lichterfelde-West/Drakestr.“; ein Zug aus TM (Triebwagen Mitteleinstieg) 31U (= Umbau) und B 24/25 auf Linie 25 Richtung „Schöneberg/Gotenstr.“ folgt nach. In der Gegenrichtung hat gerade ein Zug aus TM 34 und B 24 auf Linie 2 nach „Bernauer Str. E. Wolliner Str.“ zum Fahrgastwechsel angehalten. Ein D2U auf ebenfalls umgeleiteter Linienführung biegt gerade in Richtung Bundesallee und Friedenau ein, ein zweiter kommt hinterher.*  
 Foto Kantstr.: Landesarchiv Berlin/2007-098

Mit Betriebsschluss des 30. Juni 1961 begann der Anfang vom Ende der Straßenbahn in den Berliner Westsektoren: Die stark frequentierte Linie 6, welche den Richard-Wagner-Platz in Charlottenburg mit Tempelhof, Britz und Neukölln verband, wurde stillgelegt und zwischen Bf. Zoo und Britz/Buschkrug durch die Autobuslinie A73 ersetzt, den heutigen Metrobus M46. Da die Endstelle in der Charlottenburger Wintersteinstraße nun vom starken Umsetzverkehr der Züge der Linien 6 und 6E befreit war, konnten die Linien 53 und 54 vom Nollendorfplatz zum Richard-Wagner-Platz zurückgezogen werden, der sogenannte „Parallelverkehr“ zur U-Bahn-Linie A1 (heute U2) und B1 (Ruhleben – Warschauer Brücke) wurde aufgegeben. Zur „Feinerschließung“ der Hardenbergstraße, Tauentzienstraße und Kleiststraße ab Richard-Wagner-Platz wurde die Linie 55 beibehalten; darüber hinaus bediente der Autobus A62 (Wittenau/Cyclopstr. – Wittenbergplatz) den Großteil dieser Strecke.



*Einträchtig nebeneinander zeigen sich um 1960 ein Büssing D3U 52 auf der Schnellbuslinie AS1 und ein Straßenbahnzug mit einem Triebwagen des Typs TM 31U auf der Linie 6 in der Hardenbergstraße vor dem Ernst-Reuter-Platz. Während auf den Straßenbahngleisen die Linien 2, 6, 25, 53, 54 und 55 verkehren, halten an der Autobushaltestelle die Linien A2, A25, A62 und AS1, außerdem die „Dreieck“-Ausflugsbusse. Foto: BVG*



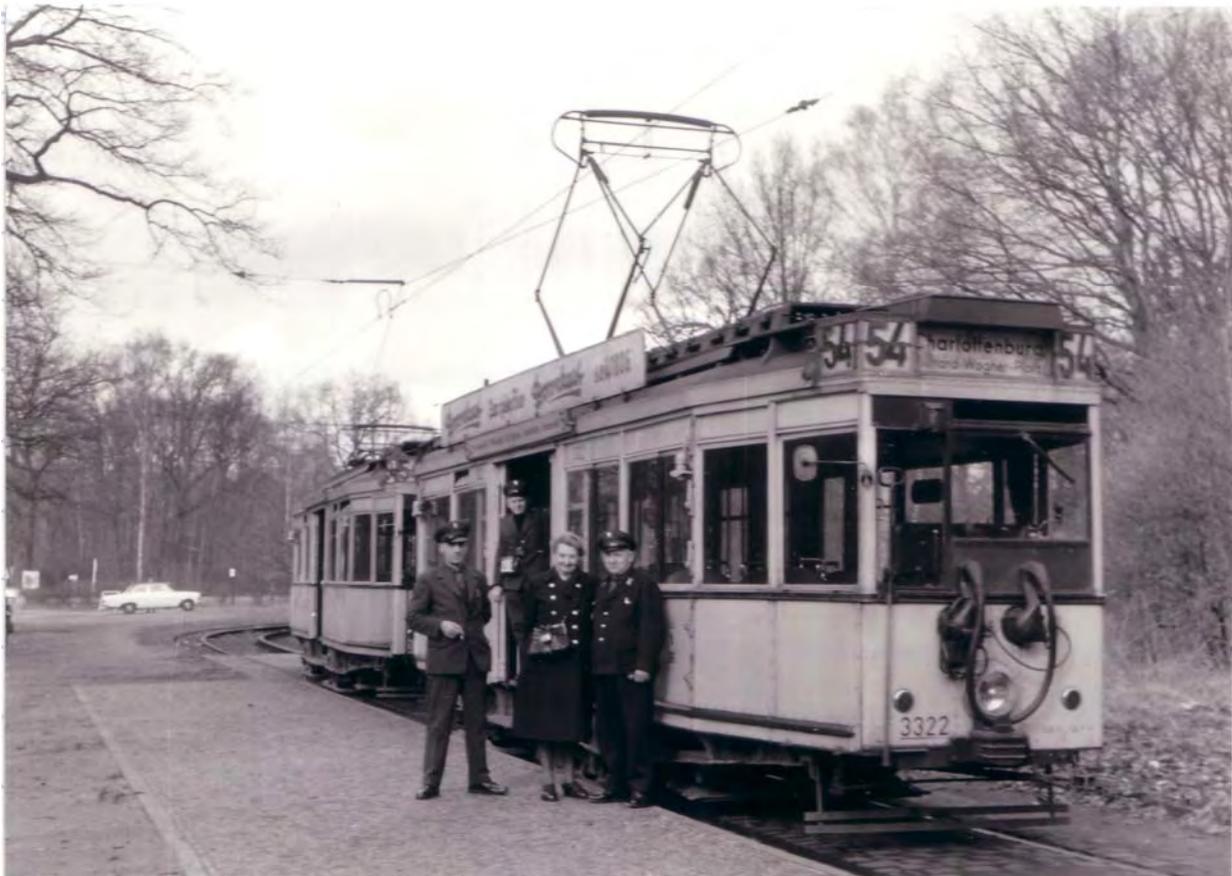
*Berliner Großstadtverkehr im Dezember 1961: Vor dem Hintergrund des preußischen Schlosses Charlottenburg überquert ein anlässlich des „Mauerbaues“ aus Offenbach geschickter „Solidaritäts“-Anderthalbdecker mit Büssing-Ludewig-Aufbau auf Linie 21E (Wittenau/Kirche – Charlottenburg/Amtsgericht) neben einer „Isetta“ die Kreuzung am Luisenplatz. Links steht ein Büssing D3U auf Linie AS1 in Richtung Bf. Zoo; der Straßenbahnzug der Linie 54 aus zwei Verbundtriebwagen des Typs TM 36 fährt zum Richard-Wagner-Platz. Foto: BVG*

Die Straßenbahnlinien 53 und 54 überdauerten die massiven Strecken-Stilllegungen der Jahre 1963 und 1964 ebenso wie die anderen zwischen Charlottenburg und Spandau verkehrenden Linien 55, 75 und 76.



*An einem schönen Sonntagmorgen in den 60er Jahren fährt ein Solo-Triebwagen des Typs TM 36 unter dem herrlichen Baumschmuck der Schönwalder Allee in Richtung Charlottenburg.*  
*Foto: Reimann*

Die Havelstädter waren im Gegensatz zu den übrigen Berlinern eher straßenbahnfreundlich. Zwar liebten die Berliner ihre „olle Straßenbahn“ und nahmen wehmütig an den letzten Linienfahrten vor den Stilllegungen teil, aber 70% sollen nach Umfragen trotzdem für die Abschaffung gewesen sein, weil sie die Straßenbahn für „nicht mehr zeitgemäß“ hielten (vgl. M. Grunwald, Die letzten Jahrzehnte der Straßenbahn in West-Berlin; in: STRASSENBAHN-MAGAZIN 66, S.272, 1987). Für die Spandauer dagegen war die Straßenbahn eine Aufwertung ihrer schönen alten Stadt zur „Großstadt“, darüber hinaus sollten sie die S-Bahn wegen des „Mauer-Boykotts“ nicht mehr benutzen und die Verlängerung der Hochbahn (U-Bahn-Linie B1, ab 1966 „1“) von Ruhleben war bereits in den Planungen der 50er Jahre auf den „St. Nimmerleinstag“ verschoben worden, weil kleinprofilige Strecken als nicht mehr verlängerungswürdig angesehen wurden. Die projektierte großprofilige U-Bahn-Linie über Nonnendammallee zum Rathaus war 1966 gerade einmal von Britz-Süd kommend bis zur Möckernbrücke (Linie 7) gediehen. Daher plante die BVG noch im Dezember 1964 zumindest die Straßenbahnlinien 53, 54 und 55 bis zum Jahre 1970 zu betreiben. Doch es kam anders: Nach der Stilllegung der Linien 75 und 76 im Januar 1966 kam es im weiteren Verlauf des Jahres zur völligen Stilllegung des Südostnetzes, als die Linien 96, 15 und 47 auf Autobusbetrieb umgestellt wurden. In der Nacht vom 1. zum 2. Mai 1967 setzten mit Betriebsschluss die letzten Züge der 53 und 54 zum Betriebshof Charlottenburg/Königin-Elisabeth-Straße aus. Die 55 verblieb nur noch ein halbes Jahr, bis mit dieser Linie am 2. Oktober 1967 der gesamte Straßenbahnbetrieb in den Westsektoren Berlins „zu Grabe getragen“ wurde.



*Drei Monate vor der Stilllegung der 54 posiert das „Kollegium“, teilweise noch in der alten „preußischen“ Uniform mit Kragenspiegeln und goldenen Knöpfen, teils schon in der „zivileren“ Dienstkleidung mit dem BVG-Bären am linken Ärmel, vor seiner geliebten Straßenbahn an der Endstelle in der großen Waldschleife am Johannesstift.*

*Foto: Lossberger*

Es entsprach der Gepflogenheit der BVG in der Zeit von 1954 bis 1966, auf Autobusbetrieb umgestellte Straßenbahnlinien mit Liniennummern von A50 bis A97 in zeitlicher Abfolge aufwärts – unter Auslassung der im Ostsektor vorhandenen Nummern - zu versehen. Beim Ersatz der Straßenbahnlinien 75 und 76 war man bei A94 angelangt. Der Zufall ergab es, dass 1965/66 für die Ersatz-Autobuslinien der beiden ebenfalls zur Stilllegung vorgesehenen Straßenbahnlinien 95 und 96 dadurch die A95 und A96 genommen werden konnten. Der Straßenbahnersatz für die 75 durch die Pichelsdorfer Straße nach Hakenfelde bekam die Liniennummer A97. Die Autobuslinien, welche die letzten fünf Linien 15, 47, 53, 54 und 55 ersetzten, bekamen kein „A“ mehr ihrer Nummer vorangestellt, auch wurde das Prinzip durchbrochen, keine im Ostsektor verkehrenden Autobus-Liniennummern zu verwenden – die freien Nummern zwischen 1 und 99 wurden nämlich knapp. So bekam die Autobuslinie, welche die 54 ablöste, die gleiche Nummer. Die Ersatzlinie für die 53 wurde dagegen die Autobuslinie 56, denn der A53 verkehrte bereits in Zehlendorf und Lichterfelde. Während der „54er“ als Autobus wieder vom Richard-Wagner-Platz zum Bf. Zoo vorgezogen wurde, bekam der „56er“ als Ersatzbus für die 53, von Hakenfelde kommend, die neue Endstelle U-Bf. Ruhleben. Anders als die Straßenbahnlinie 54, die durch den Spandauer Stadtteil Stresow am alten Spandauer Hauptbahnhof vorbeiführte, nahm die neue Autobuslinie 54 den schnelleren Weg über die Ruhlebener und Klosterstraße, durch Stresow fuhr der „56er“ – allerdings auch nicht mehr am Bf. Spandau vorbei, sondern über die Grunewaldstraße und den Stresowplatz.



*Der Schaffnerwagen vom Typ D2U 61 wartet am U-Bf. Ruhleben auf umsteigende Fahrgäste. Dahinter ein „hochmoderner“ DE 65 auf einer der hier verkehrenden Autobus-Einmannlinien. Im Bahnhof steht ein Kleinprofilzug der Hochbahnlinie 1 vom Typ A3, abfahrtsbereit zum Schlesischen Tor. Foto: Lossberger*



*Der „rote 54er“, der im Mai 1968 den AS1 ersetzte, fuhr mit dem gleichen Wagenpark wie der Tourenwagen. Hier überquert ein D2U 61 im Sommer 1968, aus der Otto-Suhr-Allee kommend, den Luisenplatz, um in den Spandauer Damm zu gelangen.*

Am 2. Mai 1967 nahm die neue Autobuslinie 54 ihren Dienst auf, und zwar *im Schaffnerbetrieb!* Die BVG gehörte damals bereits zum VÖV, dem Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe der Bundesrepublik Deutschland. Zu einer Zeit, als in den großen Städten Westdeutschlands bereits die Schaffner von den Triebwagen der Straßenbahnzüge abgezogen wurden und der übergroße Teil der Omnibuslinien im Einmannbetrieb gefahren wurde, bedeutete dies, dass die Linie 54 als *allerletzte Schaffner-Autobuslinie* des gesamten VÖV-Gebietes eröffnet wurde. Es wurden in der Regel Autobusse des Typs D2U eingesetzt, die im Schaffnerjargon „Trampelwagen“ genannt wurden. Denn der Schaffner musste hier während der Fahrt treppauf und treppab eilen, um seine Tätigkeit zu verrichten; an den Haltestellen sollte er sich schon wieder möglichst auf der Hinterplattform befinden, um die Tür zu schließen und für den in seiner Kabine sitzenden Fahrer das Abfahrtsignal zu geben. Neben diesen „Pendelschaffner“-Wagen hatte die BVG in den 60er und 70er Jahren auch noch zwei Autobus-Wagentypen, bei denen der Schaffner an der hinteren Türe einen Sitz hatte, dazu gehörten der dreitürige Büssing DF (Doppeldecker Fahrgastfluss) und der dreitürige Eindecker Büssing „Präsident 14 R“, welcher mit einem Fassungsvermögen von 113 Personen der leistungsfähigste zweiachsige 13-Meter-Wagen war, den BÜSSING je hergestellt hat. Beide Fahrzeuge wurden jedoch weder auf dem AS1, noch auf dem „54er“ eingesetzt. Bei Mangel an Doppeldeckern wurden auf die Einsetzwagen der Schaffnerlinien auch zweitürige Eindecker des Typs Büssing E2U (Eindecker 2-Achser Unterflurmotor) gesteckt, die im Einmannbetrieb an der rechten Frontscheibe durch ein rotes Steckschild mit der Aufschrift „Einmannwagen“ versehen waren. Im Schaffnerbetrieb war kein besonderes Hinweisschild vorhanden, der Einstieg war an der Mitteltür, der Ausstieg vorn und in der Mitte, und der Schaffner lief zum Kassieren durch das Fahrzeug. Wegen ihrer charakteristischen Fahrgeräusche wurden diese E2U von den Autobussern auch „Heuler“ genannt.



*Wenn es an Doppeldeckern mangelte, dann wurde auch zu Zeiten des Einmannbetriebes der liebenswerte kleine „Heuler“ vom Typ Büssing E2U eingesetzt. Am 6. März 1969 biegt dieser E2U 62 – sogar auf einem Tourenwagen - vom Hardenbergplatz zur Unterführung an der Hertzallee zur Endstelle ein.*

*Foto: Gammrath*

Die Umstellung der Straßenbahn auf Autobusbetrieb musste von der BVG als soziale Herausforderung bewältigt werden: Bei der Straßenbahn war bis zur Netz-Stillegung jeder Wagen eines Zuges mit einem Schaffner besetzt. Straßenbahn-Wagenführer, die nicht Autobusfahrer werden wollten oder konnten, sowie die Straßenbahnschaffner und -schaffnerinnen wurden größtenteils zum Autobus umgesetzt, um dort Schaffnerdienst zu verrichten. Im übrigen fand man – nicht nur bei der BVG -, dass es einer „Weltstadt“ gut anstehen würde, stark frequentierte Autobuslinien weiterhin mit Schaffnern zu betreiben. London gab mit seinen schaffnerbesetzten „Routemastern“ ein gutes Beispiel. Bei den dennoch im weiteren Verlauf nicht ausbleibenden Umstellungen von Schaffner- auf Einmannbetrieb ging die BVG sehr geschickt vor: Es entstand eine effektive und fahrgastfreundliche Vernetzung von Schaffner- und Einmannlinien. Dieses „Mischnetz“ prägte das Autobusnetz der BVG in den 70er Jahren.



*Das Autobus-„Mischnetz“ der BVG Mitte der 70er Jahre: Im Bushafen an der Hertzallee pausieren ein „Jumbo“ der letzten Baureihe DE 74 auf dem „roten 54er“, dahinter ein DE auf der Einmannlinie 90. Daneben ein Autobus des Typs D2U 63 auf der Schaffnerlinie 62, die im Mai 1981 als letzte auf Einmannbetrieb umgestellt werden sollte. Foto: Sudhoff*

Die Umstellung auf Einmannbetrieb erfolgte beim „54er“ schon relativ früh, nämlich am 2. Januar 1969. Dadurch verlängerte sich die Fahrzeit durch längere Haltestellenaufenthalte, die durch den Kauf der Fahrscheine beim Fahrer entstanden, von 41 auf 47 Minuten. Durch seine Zubringerfunktion zum U-Bf. Ruhleben und im weiteren Verlauf zum Bf. Zoo gehörte er nicht zu den Linien, die auf bestimmten Streckenabschnitten an *jeder* Haltestelle starken Fahrgastwechsel hatten, wie die Linien auf dem Kurfürstendamm, auf dem Straßenzug Schloß-, Rhein-, Haupt- und Potsdamer Straße oder auf der Hermannstraße in Neukölln. Von 1969 bis 1977 waren der „54er“ und seine „E“-Wagen mit den „freundlich“-rundlichen Doppeldeckern des Wagentyps Büssing DE (**D**oppeldeck-**E**inmannwagen, im Autobusser-Jargon „Jumbo“ genannt) bestückt. Auf der von Anbeginn im Einmannbetrieb verkehrenden Linie 56 wurden die „Jumbos“ bis 1973 eingesetzt.



Viele Autobusse des Wagentyps DE trugen Ganzbemalung. Hier eilt ein nett anzusehender „Pop“-Bus des Typs DE 72 auf der Hardenbergstraße am Oberverwaltungsgericht vorbei. Der sandige Mittelstreifen wird nicht mehr von Straßenbahngleisen geschmückt. Der abgebildete Wagen 2353 befindet sich heute im Besitz der AG Traditionsbus.



An einem frostigen Februartag des Jahres 1970 ist gerade ein Hochbahnzug „da oben“ angekommen. Frierend drängen die dick angezogenen Fahrgäste am U-Bf. Ruhleben in den gemütlich warmen und bereits von „heimeligen“ Glühbirnchen erleuchteten „Jumbo“ des Typs DE 65 auf der Linie 56, der sie nach Spandau bringen wird. Foto: Gammrath

Die Schnellbuslinie AS1 wurde am 2. Mai 1968 eingestellt. Das 1957 von der BVG eingeführte Schnellbuskonzept konnte sich infolge des dichter werdenden Straßenverkehrs nicht bewähren. An Busspuren, die es in einigen westdeutschen Städten bereits gab, wagten die Politiker im „autogerecht“ auszubauenden Berlin nicht zu denken. Dafür wurde fortan montags bis freitags im Berufsverkehr ein „roter 54er“ eingesetzt. Diese sogenannten „Durchlaufwagen“, die einer ganz bestimmten Linie zugeordnet wurden, schilderten Liniennummer und Fahrtziel (wie auch die früheren Schnellbuslinien) weiß auf rot, führten das „E“ der Einsetzwagen und konnten zum Stadttarif *ohne Schnellbuszuschlag* benutzt werden, obwohl sie nur an bestimmten Haltestellen ihrer „Hauptlinie“ hielten und damit wesentlich schneller waren. Neben dem „roten“ 54E gab es nur noch den „roten 12er“. Für beide „Durchläufer“ kam das „Aus“ am 1. Oktober 1984, als die U-Bahn-Linie 7 von Rohrdamm nach Rathaus Spandau und die von der BVG betriebene S-Bahn nach Frohnau verlängert wurden. Der „rote 54er“ wurde – ebenso wie der „weiße 54er“ – am 2. Januar 1969 von Schaffner- auf Einmannbetrieb umgestellt; auch die wagenparkmäßige Ausstattung war entsprechend.



*Als durch die Spandauer Altstadt noch Linienbusse fahren: An einem trüben Februartag 1976 steht ein „Jumbo“ des Typs DE 70 abfahrtsbereit an der Haltestellen-Leuchtsäule am Münsingerplatz, während ein DE 65 (bereits ohne Zierstreifen zwischen Unter- und Oberdeck) auf Linie 5E aus der Carl-Schurz-Straße kommt. Der Fahrer freut sich, dass er in seinem Autobus fotografiert wird und wartet noch einen Augenblick. Foto: Kutschkau*



*Während in den Standard-Doppeldecker auf dem Tourenwagen am Bussteig am Hardenbergplatz schon alle eingestiegen sind, eilen viele Fahrgäste nach hinten und „stürmen“ den bereits dahinter stehenden „Jumbo“ vom Typ DE 70 auf dem „roten 54er“. Die ältere Dame in schwarzem Rock und dazu passender roter Jacke freut sich, dass sie mit dem „Roten“ viel schneller in Spandau sein wird, als mit dem Tourenwagen. Halb verdeckt von dem SD ist ein Daimler-Benz E2H auf Linie 9 mit der charakteristischen blauen Flughafenbeschilderung zu sehen.*  
Foto: Kutschkau

Schon ein Jahr nach seiner Inbetriebnahme wurde die Autobuslinie 54 aus der Altstadt herausgenommen und benutzte fortan zwischen Münsingerplatz und Falkenseer Platz den Altstädter Ring, wie auch schon die Linien A99 und AS1, der gleichzeitig zum „roten 54er“ wurde. Die Linie 56 wurde ab Oktober 1973 von U-Bf. Ruhleben kommend über die Klärwerkstraße und Straße „Freiheit“ – zwecks Erschließung des dortigen Industriegebietes - zur Stresowstraße in beiden Richtungen geleitet und musste wegen der nur 3,72 m hohen Bahnbrücke in der Klärwerkstraße nun mit Eindeckern verkehren. Die zweitürige Umbauversion der Autobusse vom Typ „Präsident 14R“, die für den Einmannbetrieb geeignet waren, wurden auch zu „Doppeldecker-Zeiten“ ab und zu eingesetzt. Ab Mitte der 70er Jahre rückten die Autobusse vom Typ Büssing- und Daimler-Benz E2H (Eindecker 2-Achser Heckmotor) den „Präsis“ nach, die bis 1976 ausgemustert wurden. Auf der Linie 54 begannen die eckigen Autobusse des Typs SD (Standard-Doppeldecker) mit der „sympathisch“ aussehenden geraden „StÜIB“ (Standard-Überlandlinien-Bus) Front ab 1977, die DE zu verdrängen. Auf den „E“-Wagen des „weißen“ und „roten 54ers“ waren die „Jumbos“ aber noch bis Anfang der 80er Jahre im Einsatz.



Die schönen „freundlich-elegant“ wirkenden Eindecker der zweitürigen Version des Typs „Präsident 14 R“ kamen auf der Linie 56 schon zum Einsatz, als auch noch Doppeldecker auf dieser Linie fahren durften. An einem schönen Sommertag des Jahres 1969 sonnt sich der „Präsi“ an der Endhaltestelle im Hempelsteig am U-Bf. Ruhleben. Im Hintergrund wartet ein „Jumbo“ auf Linie 80 Richtung „Nennhauser Damm E. Brunsbütteler Damm“ auf seine Abfahrtszeit. Foto: Gammrath



Ebenso wie auf dem „56er“ seit Mitte der 70er Jahre, fuhren auch auf dem „weißen“ oder „roten 54er“ Standardlinienbusse vom Typ E2H. Hier „turnen“ die Fahrgäste wegen einer den Autobus an der Haltestelle behindernden Baustelle am Münsingerplatz vom Bordstein „runter“ und in den schönen Daimler-Benz E2H 74 wieder „rauf“. Bei den Eindeckern und Doppeldeckern mit „Rollband“-Beschilderung (nach dem Hersteller „Broseband“ genannt) konnte nur noch das Ziel und das „E“ weiß auf rot geschildert werden. Foto: Buder

Ebenso wie die meisten Spandauer Autobuslinien befuhren die Wagen der Linie 56 die engen Straßen der Altstadt und hielten am Markt. Wegen des U-Bahn-Baues mussten sämtliche Linien in Richtung Süden ab Mai 1980 aus der nördlichen Carl-Schurz-Straße herausgenommen und über den Altstädter Ring geführt werden, zunächst fuhr der „56er“ noch über die Moritzstraße zum Markt, wurde dann aber ab Oktober 1981 endgültig über Münsingerplatz und Stabholzgarten geführt. Ab Oktober 1985 wurden auch sämtliche Linien in nördlicher Richtung, die bis dahin noch durch die Breite Straße zur Straße „Am Juliierturm“ verkehrten, über den Altstädter Ring geleitet. Der Linie 56 befuhr fortan, wie auch der „5er“, nur noch die südliche Breite Straße. Fast die gesamte Spandauer Altstadt wurde Fußgängerzone – leider ohne Linienbusse, die tagsüber das „großstädtische Flair“ und abends und nachts ein Gefühl der Sicherheit in den „toten“ Straßen verbreiten. Der Markt ist nun am besten von der Haltestelle an der Charlottenstraße Ecke Breite Straße zu erreichen, die in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre von den Linien 5 und 56 (heute nur noch 130) angefahren wurde. Seit 1989 wurden einige Fahrten des „56ers“ über Wiesendamm geführt, seit 1990 verkehrte er ständig so.



*Im Februar 1984 ruhen sich zwei Standard-Doppeldecker im Bushafen am Machandelweg, in der Nähe des U-Bahnhofes Ruhleben, von ihrer Fahrt aus. Links ein SD 78, gebaut von Orenstein & Koppel, mit der Broseband-Beschilderung, rechts ein von Waggon-Union gebauter SD 82 mit der neuen ANNAX-Beschilderung. Foto: Freytag*

In den Nächten bot die BVG traditionell den Berlinern und auswärtigen Besuchern einen reduzierten, aber immer noch sehr guten Service. Während man noch bis in die 80er Jahre in anderen VÖV-Großstädten verzweifelt versuchen musste, die letzten oder ersten „Personalwagen“ zu erreichen, gab es in Berlin ein Nachtliniennetz, das in der Regel halbstündlich bedient wurde und deren Linien insbesondere auf die Straßenbahn- und Autobusbetriebshöfe ausgerichtet waren, um die Kolleginnen und Kollegen der Spätschicht nach Hause und die der Frühschicht zum Dienst zu befördern.

Bereits die Straßenbahn verkehrte als „54E“ nachts zwischen Bf. Zoo und Spandau/Markt. Die Nachtbuslinie 54E befuhr als wichtigste Verbindung zwischen dem Bf. Zoo und Spandau fast die gleiche Linienführung wie die Tageslinie, machte allerdings einen Bogen vom Spandauer Damm über Königin-Elisabeth-Straße, Knobelsdorffstraße und Sophie-Charlotten-Straße, um die BVGer-Siedlung am ehemaligen Straßenbahn-Betriebshof Charlottenburg/Königin-Elisabeth-Straße anzuschließen. Im Oktober 1984 wurde bei allen Nachtlinien das „E“ durch das passendere „N“ ersetzt. Mit der Neustrukturierung des Nachtnetzes bei Einführung des Sommerfahrplans Mai 1987 wurden die Nachtlinien *primär* auf den Bf. Zoo und Subzentren, wie z.B. Rathaus Spandau, und erst *sekundär* auf die Betriebshöfe ausgerichtet. Seitdem befuhr der Nachtwagen, jetzt als N54, geradlinig den Spandauer Damm.



*An der Endhaltestelle am Johannesstift wartet in einer Sommernacht des Jahres 1986 der Nachtbus vom Typ SD 84 auf seine Abfahrtszeit nach „U+S-Bahnhof Zoolog. Garten“. Dahinter steht bereits ein Aussetzer, der nur noch bis zum „U-Bahnhof Rathaus Spandau“ fährt. Danach übernimmt wieder der Tourenwagen der Stammlinie „54“ die Bedienung der Strecke.*  
Foto: Gammrath

Mit der Wende von den 80er zu den 90er Jahren begannen allmählich, die Doppeldecker vom Typ „D“ der Baujahre seit 1986, mit ihrem formschönen – nicht mehr ganz so „eckig“ wirkenden – Aufbau, die Standard-Doppeldecker mit ihrer charakteristischen StÜIB-Front auf der Linie 54 abzulösen. Seit 1996 kamen auch zunehmend die dreitürigen Doppeldecker des Typs DN (Doppeldeck-Niederflur) zum Einsatz.



*Im Dezember 1991 steht der Autobus des Typs D 91 auf Linie 145 am Bussteig auf dem Hardenbergplatz bereit zur Abfahrt zum Johannesstift. Das SPANDAUER VOLKSBLATT war eine Tageszeitung, die nicht nur in Spandau, sondern auch „in Berlin“ gelesen und abonniert wurde.*

*Foto: Freytag*

Mit der Einführung der dreistelligen Liniennummern am 2. Juni 1991 erhielt die Autobuslinie 54 die Nummer „145“, die Linie 56 wurde zur „231“ und der Nachtbus 54N wurde zum „N45“.

Mit der Umgestaltung des Omnibusnetzes und der Einführung der Metrolinien (Montag-Freitag von 6-22 Uhr und Sonnabend/Sonntag von 10-20 Uhr im 10-Minuten-Abstand) im Dezember 2004 übernahm die Linie 130 (der frühere „5er“) die Aufgaben der wegfallenden Linie 231 auf dem Wiesendamm und der Freiheit, während die Strecke zwischen Wröhmännerpark und Hakenfelde über die Streitstraße und die Niederneuendorfer Allee von den Linien 136 und 236 übernommen worden ist.

Mit Beginn des Sommerfahrplans am 28. Mai 2006 wurde der „145er“ zur Metrolinie „M45“ erhoben, da er schon seit der Einführung des Metrokonzeptes 2004 in den Wagenabständen einer Metrolinie ähnlich gewesen war. Zum gleichen Zeitpunkt wurde der „24-Stunden-Betrieb“ der Metrolinien eingeführt, so dass die Nachtliniennummer N45 überflüssig wurde. Seit 2002 sind die Doppeldecker zunehmend durch Gelenkwagen ersetzt worden, die heute das Bild der Metrolinie M45 bestimmen.

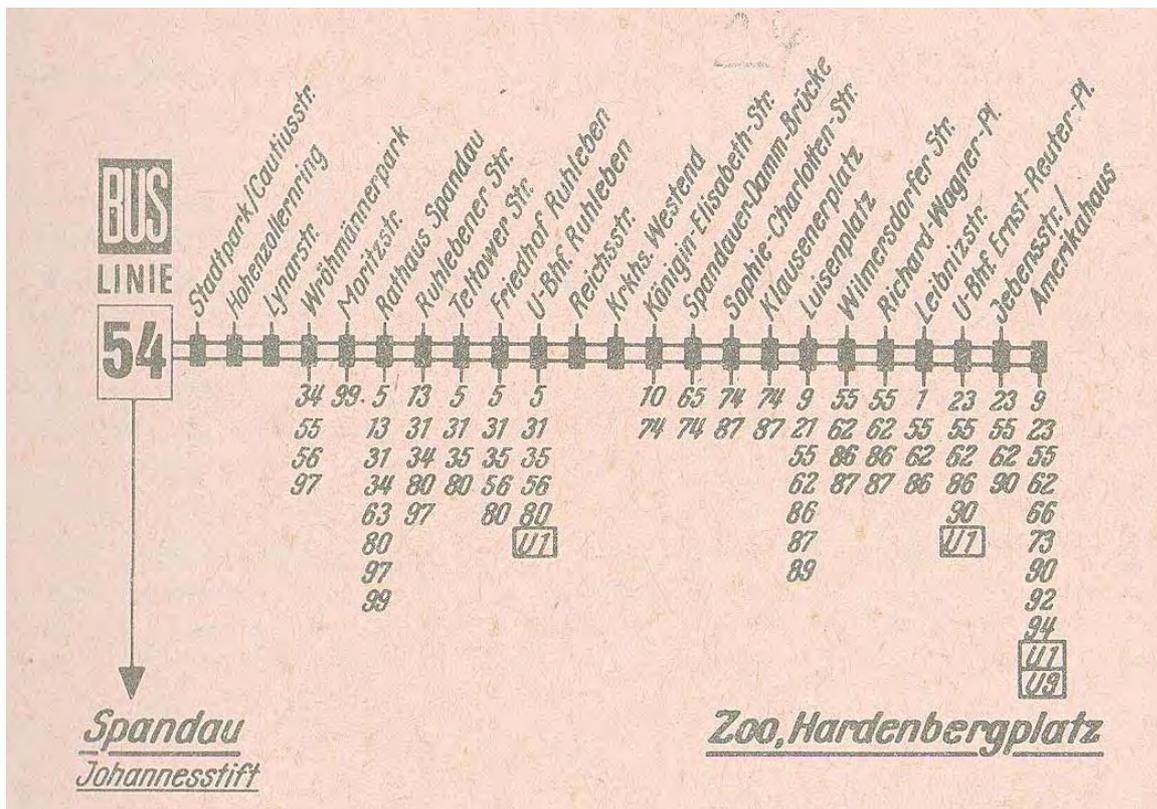


*Im Jahr 2004 wartet ein Gelenkbus des Typs Mercedes-Benz GN 95 auf dem „145er“ am Rathaus Spandau in Richtung Johannesstift. Foto: Woschczytzky*

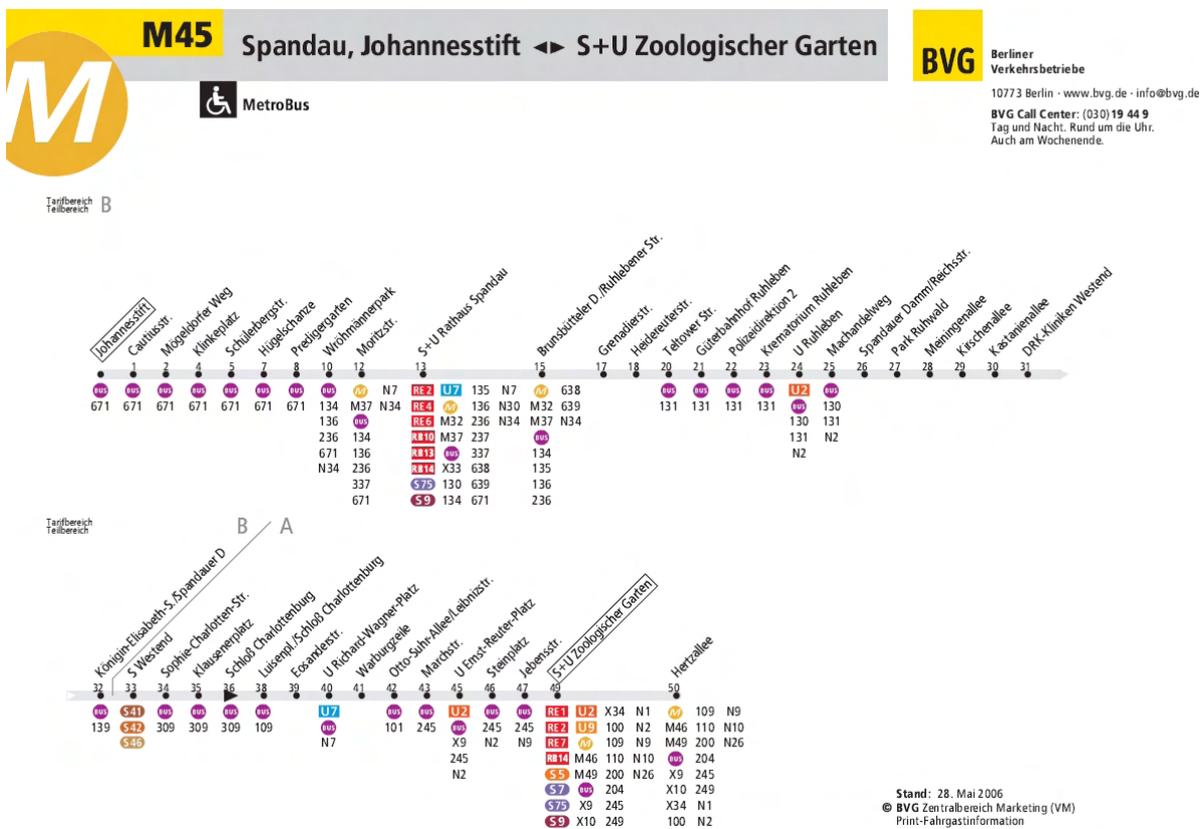
Wie jede andere Omnibuslinie hat auch der M45 die Aufgabe, die Bürger unserer Stadt zu befördern, entweder zur Arbeit, zum Einkauf, zur Schule, zu Freundes- und Verwandtenbesuchen, zum Sport, ins Kino und Theater, ins „Jrüne“ (hintern Fehrbelliner Tor beginnt der Spandauer Stadforst...) oder einfach nach Hause. Doch gerade dem „Metro M45“ mit großer städtischer Tradition kommt eine besondere Aufgabe zu: Auch wenn diese Linie heute meist mit Gelenkbussen verkehrt und daher die Aussicht (wie vom Oberdeck eines Doppeldeckers) nicht mehr ganz so gut ist, sollte er doch von uns Berlinern und den zu uns gehörenden Havelstädtern genutzt werden, um auswärtigem Besuch die Schönheiten unserer Stadt zu zeigen. Mit dem Schloß Charlottenburg hat Berlin ein sehenswertes intaktes preußisches Kleinod und die Havelstadt wird gerne als Beispiel einer baulich einigermaßen erhaltenen Altstadt mit Markt, Kolk, Juliusturm und Zitadelle, mit dem konzentrischen Halbring des 18. und 19. Jahrhundertviertels und den davor liegenden Gartenstädten des frühen 20. Jahrhunderts auswärtigen Gästen gezeigt. Und so soll es bleiben: Die Metrolinie M45 (der „olle 54er“) als Lebensader zwischen Charlottenburg „in Berlin“ und der schönen Havelstadt Spandau.



*Die Fahrgäste an der Haltestelle auf dem Hardenbergplatz freuen sich, dass auf dem „145er“ wieder einmal ein Doppeldecker gekommen ist und steigen in den Wagen vom Typ DN 95 ein. Ein Gelenkwagen vom Typ Mercedes-Benz, Typ Citaro O 530 GN, Baujahr 2004, auf der Metrolinie „M45“, Ri. „S+U-Bahnhof Zoolog. Garten“ passiert im Kreisverkehr des Ernst-Reuter-Platzes die Bismarckstraße, um gleich in die Hardenbergstraße zur Haltestelle am U-Bahnhof einzubiegen. Fotos: Messer*



Mit dem Winterfahrplan 1975 ersetzte die BVG die „Linienspinne“ durch die bei den anderen VÖV-Betrieben übliche „Liniengerade mit Haltestellen“, auf der aber aus Platzgründen nur eine Auswahl von 24 Haltestellen abgebildet werden konnte.



Erst auf der 1991 mit dem EDV-System eingeführten „Perlschnurkette“ konnten alle 41 Haltestellen mit den kompletten Umsteigebeziehungen dargestellt werden.



*Gedränge am Spandauer Markt: Der Schaffner-Doppeldecker des Typs D2U auf Linie 54 steht neben einem für die Zeit um 1967 typischen VW-Bus. Wie an den „fahnenlosen“ Masten an der Straßenbahnhaltestelle in der Mitte zu erkennen ist, fährt hier keine „Tram“ mehr.*

**BVG**

**Berliner  
Verkehrsbetriebe**

Postanschrift  
10773 Berlin

[www.BVG.de](http://www.BVG.de) · [info@bvg.de](mailto:info@bvg.de)  
[imode.bvg.de](mailto:imode.bvg.de) · [wap.bvg.de](http://wap.bvg.de)

**BVG Call Center: (030) 19 44 9**

© **BVG** Unternehmensbereich Omnibus  
**BO-B 11** Organisation und Projekte



**Traditionsbus  
Berlin**

Herausgegeben von der BVG in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Traditionsbus (ATB) aus Anlass der Traditionsfahrt am 12. Mai 2007.

Preis: 1,00 EUR