

Die vergessene Autobahnraststätte im Urwald

- Brief aus Berlin Nummer 13 -

15. Oktober 2020



Ihr Lieben,

man muss sich schon gut auskennen, um die vergessene Autobahnraststätte Dreilinden inmitten eines jungen Urwaldes zu finden. Sie hat schließlich vor fünfzig Jahren ihre Bedeutung verloren, als die DDR im Jahr 1969 die Trassenführung der heutigen Autobahn A115 zwischen der Berliner Stadtgrenze in Zehlendorf und dem Berliner Ring „bereinigt“ hat. Es war den Verantwortlichen in Ostberlin schon lange ein Dorn im Auge, dass die Transitautobahn von Westberlin kommend zwar zunächst für 3,2 Kilometer parallel zur Grenze über DDR-Gebiet lief, dann aber in der Gemarkung „Albrechts Teerofen“ noch einmal für 200 Meter einen kleinen Streifen Westberliner Gebietes kreuzte.

Deshalb hat man durch einen 3,6 Kilometer langen Neubau die Autobahn aufwändig ostwärts verlegt. Somit entfiel für die Transitreisenden das nochmalige Kreuzen von Westberliner Gebiet und die DDR hat direkt hinter der Grenze die für damalige Zeit hochmoderne neue Grenzübergangsstelle Drewitz angelegt, die wir älteren Berliner in bitter-süßer Erinnerung haben. Manchmal ging die Abfertigung zügig und man war in zehn

Minuten durch. Andere Male hat man stundenlang in brütender Sonne oder bei klirrendem Frost in zwanzig parallelen Schlangen von stinkenden Autos gestanden, bis die Weiterfahrt über die Transitautobahn in das Bundesgebiet möglich war.

Im Jahr 1921 wurde in Berlin quer durch den Grunewald die schnurgerade, zehn Kilometer lange Automobil Verkehrs- und Übungsstraße (AVUS) gebaut. Es handelte sich um die weltweit erste reine Autostraße. Sie war zunächst in privater Trägerschaft und vor allem auch auf Autorennen ausgelegt. Im Norden, im Bereich des heutigen Autobahndreiecks Funkturm, bot die Nordkurve den Zuschauern auf der Tribüne spektakuläre Einblicke in die Rennen. Die Südkurve war zwar auch geplant. Sie wurde aber nie gebaut. Tief im Unterholz des Grunewalds am Abzweig der Havelchaussee vom Kronprinzessinnenweg zeugt noch ein 1:100 Modell der Südkurve aus Beton von den Planungen und auch der 1939 schon aufgeschüttete Wall für dieselbe ist gut im Satellitenbild erkennbar. Dieser wurde von den Amerikanern als Kugelfang für ihren Schießplatz *Keerans Range* genutzt. Nach der Renaturierung nach der Wende ist er zugewachsen und tief im Wald versteckt.



In den Jahren 1940 bis 1941 wurde die AVUS über die neue Reichsautobahn 51 durch die Parforceheide am AVUS-Dreieck (zu DDR-Zeiten „Abzweig Drewitz“ und heute „Autobahndreieck Nuthetal“) an den Berliner Ring angeschlossen, so dass die erste Autobahnzufahrt direkt in das Berliner Zentrum entstand.

Unmittelbar hinter der Stadtgrenze machte die Autobahn eine Rechtskurve und verlief entlang der Stadtgrenze parallel zur „Stambahn“. Diese war die erste Eisenbahnlinie Preußens. Sie wurde 1838 eröffnet und verband Berlin und Potsdam. Da die alte Autobahn komplett abgetragen und das Gelände renaturiert wurde, erkennt man diese heute nur noch an der breiten Schneise durch den Wald. Die parallel verlaufende Strecke der „Stambahn“ verlief links im Wald. Sie existiert schon lange nicht mehr. Die nur drei Kilometer weiter

südwestlich liegende Brücke der „Stammbahn“ über den Teltowkanal wurde im April 1945 von den Deutschen gesprengt, um das Einrücken des „Feindes“ nach Berlin zu erschweren. Sie wurde nie wieder aufgebaut.



Nach etwas über zwei Kilometern kreuzte die Autobahn die „Friedhofsbahn“ von Wannsee nach Stahnsdorf, die hier in einem Hohlweg unter der Autobahn hindurch lief. Mit dieser hatte es eine besondere Bewandnis. Zu Beginn des letzten Jahrhunderts gingen den Kirchengemeinden des Berliner Stadtsynodalamtes aufgrund des immensen Wachstums der Bevölkerung die Plätze auf ihren Friedhöfen aus. Deshalb erwarb man über 200 Hektar Land südwestlich von Berlin und errichtete dort im Jahr 1909 den Südwestkirchhof Stahnsdorf. Die große Entfernung zu den eigentlichen Kirchengemeinden machten es nötig, geeignete Infrastrukturmaßnahmen zu schaffen. So baute die Kirche zusammen mit der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin eine Bahnlinie von Wannsee über die Kolonie Dreilinden zum Friedhof Stahnsdorf, die vom 2. Juni 1913 bis zum Mauerbau am 13. August 1961 in Betrieb war. Auf dieser im Jahr 1928 elektrifizierten S-Bahnlinie fuhren sowohl Personenzüge als auch Güterzüge für den Leichentransport. – Auf dem Foto, welches von der renaturierten Trasse der Autobahn aufgenommen ist, sieht man noch die Reste der Schienen der „Friedhofsbahn“ tief im Wald versteckt.

Auf der alten Trasse der Autobahn werden Bilder aus unserer Kindheit wachgerufen. Gelegentlich standen große, ausgewachsene Bäume auf dem Mittelstreifen zwischen den Fahrbahnen als Chausseebäume. Deren unteren Äste waren bis auf eine solche Höhe abgesägt, dass auch für Lastkraftwagen ein unkritisches Passieren möglich war.



Etwa 500 Meter hinter der Unterführung der „Friedhofsbahn“ machte die Autobahn eine Linkskurve und unterquerte die „Stammbahn“. Während der Wanderweg auf der Fahrbahn Richtung Berlin unter der künstlerisch verzierten Brücke der „Stammbahn“ hindurchläuft, ist die Fahrbahn unter der Brücke Richtung München, Frankfurt oder Hannover ein beliebter Platz für abendliche Feten von Jugendlichen, auf dem sie mitten im Wald mit ihrer Musik keine Nachbarn stören können.



Nun sind es noch 350 Meter bis zur Brücke über den Teltowkanal. Diese steht heute noch. Die Mitte des Teltowkanals bildete die erneute Grenze zwischen der DDR und Westberlin.

Somit erreichte man hier auf der Transitautobahn nach gerade einmal 3,2 Kilometern auf DDR-Territorium wieder Westberlin.



Hier hatten die Westalliierten ihren Checkpoint Bravo aufgebaut, von dem noch heute die drei Fahnenstangen ein Zeugnis ablegen.



Auf diesen verbleibenden 200 Metern in Westberlin gab es auch die letzte Chance vor der Transitreise, noch einmal einzukehren. An der Autobahn lag die Raststätte Dreilinden, deren Gebäude noch heute vorzufinden ist, jedoch in einem etwas jämmerlichen Zustand.



Begab man sich wieder auf die Autobahn, kam man nach wenigen Metern ein drittes Mal über die innerdeutsche Grenze. Hier lag die ursprüngliche DDR-Grenzübergangsstelle Drewitz.



Hier lagerten bei unserem Besuch nur Rollen für Schläuche. Und wenn man den Waldessaum genau absucht findet man auch noch Überbleibsel von Grenzsicherungsanlagen. Unmittelbar nach dieser Stelle mündete die neue Autobahntrassierung wieder in die alte. Da diese Autobahn inzwischen sechsstreifig nach modernen Standards ausgebaut ist, ist auch nichts mehr davon zu erkennen, wie es hier noch vor 50 Jahren aussah.

Ab hier ging es über die unebenen Betonplatten der Transitautobahnen aus den dreißiger und vierziger Jahren entweder die 160 Kilometer in Richtung Hannover bis nach Marien-

born/Helmstedt, die 270 Kilometer in Richtung Nürnberg bis nach Hirschberg/Rudolphstein oder sogar die 360 Kilometer in Richtung Frankfurt bis nach Wartha/Herleshausen.

Mit herzlichen Grüßen

Emmanuel + Greta

PS: Ergänzende Hinweise zum Südwestkirchhof Stahnsdorf

Die Überreste des Bahnhofs „Stahnsdorf Friedhof“ der „Friedhofsbahn“ sind gegenüber dem Haupteingang noch deutlich zu sehen. Auf dem Bahnsteig stehen inzwischen 60 Jahre nach der Stilllegung ausgewachsene Robinien. Vom Häuschen des Fahrkartenverkäufers legen noch die Sockelreste im Kleinsteinpflaster des Bahnsteigs ein Zeugnis ab.

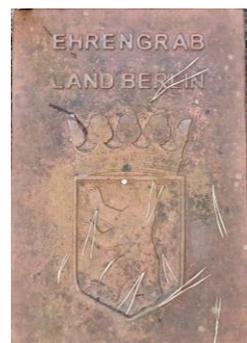


Der Friedhof hat, obgleich er über zwanzig Kilometer von seinen Berliner Kirchengemeinden entfernt lag, eine rasante Entwicklung genommen. Alleine in den ersten 25 Jahren wurden hier 35.000 Personen bestattet.

Bedingt durch die Jahre der deutschen Teilung, in denen der Friedhof für die Westberliner nur mit Sondergenehmigung seitens der Behörden der DDR zugänglich war, ist diese Entwicklung verlangsamt worden. Trotzdem haben bis heute hier 120.000 Bestattungen stattgefunden.

Auf dem Südwestkirchhof Stahnsdorf fanden zahlreiche bekannte Persönlichkeiten ihre letzte Ruhe, vom Schauspieler Max Adalbert bis zum Maler und Zeichner Heinrich Zille. In der deutschsprachigen Wikipedia findet sich eine sehr umfangreiche Aufstellung.

Als Ehrengrab des Landes Berlin findet sich hier auch die letzte Ruhestätte der Elisabeth Baronin von Ardenne (1853 – 1952), deren Scheidungsgeschichte dem Schriftsteller Theodor Fontane in den Jahren 1894/95 als Vorlage für seinen Roman „Effi Briest“ gedient hat.





Die hölzerne dreischiffige Friedhofskapelle wurde 1909 – 1911 vom Kirchenarchitekten Gustav Werner nach dem Vorbild norwegischer Stabkirchen gebaut.

