

Eine Umgehungsstraße für Berlin

- Brief aus Berlin Nummer 19 -

15. Mai 2022

Ihr Lieben,

da saß doch neulich der alte Kaiser Wilhelm in seinem Berliner Stadtschloss an einem lauwarmen Frühlingstag beim Frühstück und musste sich durch die offenen Fenster den Lärm der Binnenschiffer anhören, die direkt unter seinen Fenstern im Stau auf der Spree versuchten, ihre Schiffe aneinander vorbei zu navigieren. Der Lärm, den sie dabei veranstalteten, trübte seine Laune schon am frühen Morgen.



Im letzten „Brief aus Berlin“ haben wir euch auf eine Reise auf dem 4er mitgenommen, der auf seiner Route viele Einblicke in die vielfältige Stadt gibt.

Heute widmen wir uns wieder dem Verkehr. Dieses Mal aber von einer ganz anderen Seite! Im Moment ist das tagespolitische Geschehen in Berlin unter anderem davon geprägt, dass man die Zukunft des Filetstücks der Friedrichstraße diskutiert. Aber das Problem mit der Verkehrsdichte in Berlin ist nicht neu. Hier gab es schon lange vor der Erfindung des Automobils Probleme auf den Wasserstraßen. Im alten Berlin teilt sich die Spree und bildet eine Insel, auf der sich die Gründung der Besiedlung vollzog. Hier ließen sich ab 1443 die brandenburgischen Kurfürsten nieder. Ihr Schloss wurde im Auftrag von Friedrich I. nach

Plänen von Andreas Schlüter und Johann Friedrich Eosander umgebaut und von den preußischen Königen und später den deutschen Kaisern genutzt.

Man kann sich lebhaft vorstellen, welches Ärgernis es für diese Kaiser war, dass sich vor ihren Fenstern beim morgendlichen Frühstück auf der Spree bereits die Lastkähne tummelten und lärmend im Stau standen. Also mussten Umgehungs-Wasserstraßen her.

Die erste Lösung wurde bereits zwischen 1845 und 1850 mit dem Bau des Landwehrkanals gefunden, der den Schiffsverkehr weitgehend aus dem historischen Zentrum in die unmittelbaren Vororte verbannte. Mit seinen 11 Kilometern Länge schaffte er eine Umgehung von der Spree in Kreuzberg (oberhalb des Zentrums) zur Spree in Charlottenburg (unterhalb des Zentrums).

Die richtig große Lösung wurde aber erst fünfzig Jahre später realisiert. Mit dem Bau des Teltowkanals, damals noch weit vor den Toren Berlins, auf Initiative des Landrats des Kreises Teltow, Ernst von Stubenrauch, konnte der Schiffsverkehr Berlin weiträumig auf dem Gebiet des damaligen Kreises Teltow umfahren. Mit seinen 38,39 Kilometern Länge ist er Teil der internationalen Wasserstraße, die nach Westen über die Havel, die Elbe, den Mittellandkanal und den Dortmund-Ems-Kanal eine Verbindung bis zum Rhein darstellt und über den Oder-Spree-Kanal die Oder, die Warthe, den Bromberger Kanal, die Brahe und die Weichsel die Binnen-Schifffahrt in so ziemlich alle Regionen Polens und der Nachbarstaaten ermöglichte.



Der Teltowkanal bei Kilometer 0 von der Parkbrücke in Potsdam-Babelsberg aus fotografiert.
Im Hintergrund die Überreste der ehemaligen Enver-Pascha-Brücke.

Über den 1891 bereits fertiggestellten Oder-Spree-Kanal erreichten Schiffe von der Oder unter teilweiser Nutzung der Spree die Dahme bei Schmöckwitz, die hier sehr viel breiter und tiefer ist als die Müggelspree. Der neue Teltowkanal zweigt nun in Grünau von der Dahme ab und verläuft durch die heutigen Stadtbezirke Treptow-Köpenick, Neukölln, Tempelhof-Schöneberg und Steglitz-Zehlendorf. Bei der Gründung von Groß-Berlin im Jahr

1920 diente der Kanal von Lichterfelde bis nach Teltow als Stadtgrenze zwischen Berlin und Brandenburg. Dann verläuft er durch die Gemeinden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf und durch die Parforceheide und mündet bei Kohlhasenbrück wieder auf Berliner Stadtgebiet in den Griebnitzsee, durch den die Schiffe dann auf die Havel weiterfahren.

Zwischen der Dahme in Grünau und dem Griebnitzsee und der sich daran anschließenden Havel hat der Lauf von Dahme, Spree und Havel einen Höhenunterschied von fast drei Metern, der nicht zuletzt den Staustufen an den Spreeschleusen im Zentrum (Mühlendamm Schleuse an der Fischerinsel und der Schleuse Charlottenburg) zu verdanken ist. Dieser Höhenunterschied wird im Teltowkanal in der Schleuse Kleinmachnow ausgeglichen.

Die offizielle Kilometerzählung des Teltowkanals beginnt im Griebnitzsee unmittelbar an der Einmündung in die Havel zwischen der Glienicker Brücke und dem Park Babelsberg (Siehe auch Brief aus Berlin Nr. 4.). Den Kanal überqueren bzw. überquerten insgesamt 60 Brücken. Fünf von diesen sind durch die Folgen des Zweiten Weltkrieges und die deutsche Teilung nicht wieder aufgebaut worden. Zu den Zeiten zwischen dem Mauerbau und -fall gab es zahlreiche skurrile Situationen durch den Grenzverlauf.



Diese namenlose Autobahnbrücke über den Teltowkanal bei Kilometer 5 wurde im Jahr 1940 für den Autobahnzubringer von der Berliner AVUS zum Berliner Ring gebaut. Nach dem Krieg war sie bis zum Jahr 1969 Bestandteil der Transitautobahn von Berlin (West) in die Bundesrepublik. Im Jahr 1969 eröffnete die DDR eine neue Trassierung, die nun komplett auf ihrem Hoheitsgebiet lag. (Wir berichteten darüber im Brief aus Berlin Nr. 13.) Die Grenze verlief in der Mitte des Teltowkanals und damit in der Mitte der Brücke. Der nördliche Auflieger (hier rechts im Bild) lag in der DDR, der südliche auf dem Gebiet von Berlin (West). Deshalb wurde diese Brücke nie abgerissen, obwohl sie keine Funktion mehr hat.

Nur wenige Meter östlich dieser Autobahnbrücke lag auch das südliche Ufer des Kanals in der DDR. Deshalb war diese Stelle der ideale Ort für eine Grenzübergangsstelle der DDR für den grenzüberschreitenden Binnen-Schiffsverkehr. Hier war der Kanal durch ein Tor verschlossen, welches nur zum Passieren kontrollierter Schiffe geöffnet wurde. Die Kontroll-

stelle stand auf dem nördlichen Ufer. Heute ist von dieser noch das zentrale Gebäude geblieben, von dem man einen guten Überblick über die Anlagen und den Kanal hatte.



Zwischen der Autobahnbrücke und der Grenzübergangsstelle bildete die Kanalmitte die Grenze zur DDR. Dieses wurde dem Geschäftsmann Herrmann Döbler am 15. Juni 1965 zum Verhängnis. Als er in Unkenntnis des genauen Grenzverlaufs mit seinem Motorboot in das Territorium der DDR eindrang, wurde er von den Grenztruppen erschossen. – Das Gelände der ehemaligen Grenzübergangsstelle wird heute als Campingplatz genutzt.

In den nun folgenden sechs Kilometern verläuft der Kanal zwischen den Gemeinden Kleinmachnow, Stahnsdorf und Teltow komplett auf Brandenburger Gebiet.



Bei Kilometer 8 steht die Doppelschleuse Kleinmachnow mit ihrer markanten historischen Anlage aus dem Jahr 1906.

Bereits 1940 wurde aus strategischen Gründen daneben die 85 Meter lange und 12 Meter breite Nordkammer gebaut, die wesentlich größere Schiffe aufnehmen konnte. Ziel war es, die in Berlin-Tempelhof gefertigten Druckkammern für U-Boote zu den Werften an der Nordseeküste verschiffen zu können.

Für den Unterlauf des Teltowkanals haben sich die Planer seinerzeit des natürlichen Bachlaufs der früher sehr wasserreichen Bäke bedient, die ihre Quelle am Fuße des Fichtenberges in Berlin-Steglitz hat und die in den Griebnitzsee mündete.

An manchen Stellen sind noch Überreste des alten Bäke-Verlaufes sichtbar, so in den sumpfigen Auen südlich der Schleuse Kleinmachnow. Diese Gebiete sind ein Paradies für Amphibien und Insekten.



Die Bäke lief auch durch das ursprüngliche Dorf Kleinmachnow, welches seinerzeit der Familie von Hake gehörte. Die

alte Hakeburg brannte im zweiten Weltkrieg aus und wurde 1950 abgerissen. Von ihr sind nur noch die Grundmauern erhalten. Vom Gutshof steht noch das Medusenportal und die von Margarete von Hake 1597 in Auftrag gegebene alte Dorfkirche.



Die von Dietloff von Hake in Auftrag gegebenen Neue Hakeburg im neoromanischen Stil steht seit 1906 auf dem Seeburg auf der anderen Seite des Teltowkanals. Der Baumbestand ist aber inzwischen so dicht und so hoch, dass man sie vom Kanal aus nicht mehr sehen kann. Sie hat seit ihrem Verkauf im Jahr 1938 auch eine sehr wechselvolle Geschichte geschrieben und diente den Nazis als Versuchszentrum für verschiedene Arten von Flugzeugen und der DDR als Parteihochschule der SED.

An der Teltow-Werft trifft der Kanal wieder die Berliner Stadt- und Landesgrenze. Da das ehemalige Werftgelände mit seinem Hafen am nördlichen Kanalufer keinen Durchgang für Fußgänger möglich macht, muss man dieses umrunden. So gelangt man auf einem lauschigen Weg über die ehemalige innerdeutsche Grenze zwischen Berlin-Schönow und Kleinmachnow. Hier steht ein markantes Schild, welches an die Zeiten erinnert, in denen die Welt hier zu Ende war.



Am gegenüberliegenden Ufer hat man vor drei Jahren den neuen Stadthafen Teltow mit Liegeplätzen für Freizeitkapitäne angelegt. Dort ist auch ein Café mit Liegestühlen an den Gestaden des Gewässers entstanden, in dem es köstlichen Apfelkuchen gibt.

Im Brief aus Berlin Nr. 9 hatten wir uns schon einmal über den Architekturstil des Brutalismus ausgelassen. Ein exemplarisches Bauwerk steht bei Kilometer 18 am Teltowkanal. Es ist der sogenannte Mäusebunker, in dem die ehemaligen Zentralen Tierlaboratorien der Freien Universität untergebracht waren.



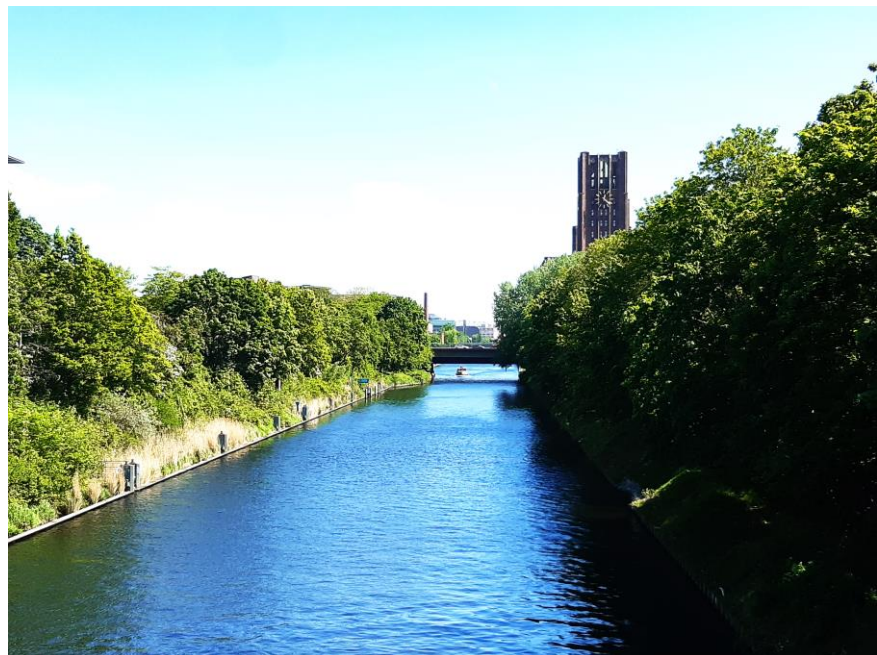
In direkter Nachbarschaft in Berlin-Lichterfelde befindet sich direkt am Ufer das heute zur Charité gehörende Klinikum „Campus Benjamin Franklin“. Der Hubschrauberlandeplatz für die Notarzteinätze liegt zwischen dem Krankenhausgebäude und dem Teltowkanal. Vor kurzem ist dieser umgebaut worden mit einer Überdachung über dem Ufer-Wanderweg, so dass man bei landenden Hubschraubern nicht mehr das Gefühl hat, die Haare geschnitten zu bekommen.



Der Kanal zieht sich weiter als grünes Band durch Berlin. Das Foto mit dem verzierten Gelände auf der Seite 1 entstand auf der Brücke über die Ringstraße zwischen Steglitz und Mariendorf bei Kilometer 21.

Von der Brücke der Rathausstraße in Mariendorf hat man einen ersten Blick auf das Ullsteinhaus, welches bei Kilometer 23 beim Tempelhofer Hafen am Kanal steht.

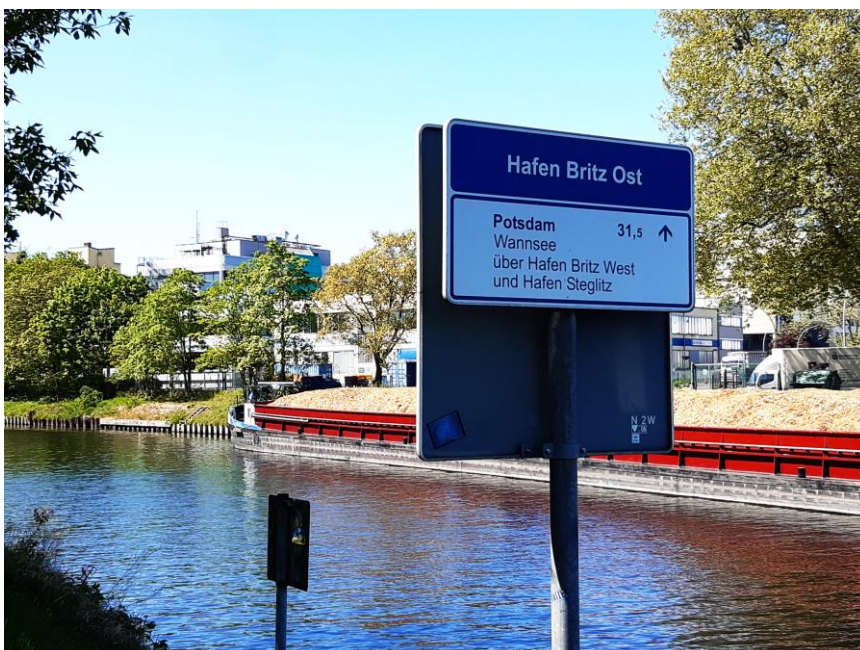
Dieses Gebäude wurde Mitte der zwanziger Jahre im Stil des Backsteinexpressionismus gebaut. Mit seinem 77 Meter hohen Turm war es bis 1957 30 Jahre lang das höchste Hochhaus in Deutschland.



Ihm gegenüber liegt der Tempelhofer Hafen, der sich zu einer mediterranen Flaniermeile gemausert hat. Restaurants mit Biergärten und Cafés haben Besitz von den alten Hafenanlagen ergriffen.



Ab hier verläuft der Kanal nun für weitere vier Kilometer durch fast reines Gewerbe- und Industriegebiet, welches der Fußgänger und Radfahrer in gebührender Distanz umrunden muss, da es hier keinen öffentlichen Uferweg gibt.



Am Tempelhofer Weg in Britz bei Kilometer 25 kommt man wieder an den Kanal. Von hier sind es nur noch zwei Kilometer bis zum Hafen Britz Ost. Dieses Schild gibt Auskunft, dass es über die Häfen Britz West und Steglitz nach Potsdam und zum Wannsee geht.

Der Hafen Britz Ost stellt auch eine große Kreuzung dar. Der von Westen kommende Teltowkanal verläuft ab hier weiter südwärts.

Nach dem Norden zweigt der Neuköllner Schiffahrtskanal ab, der ihn mit dem Landwehrkanal verbindet. Nach Osten unter der Brücke hindurch geht es durch den Britzer Verbindungskanal zur Oberspree. Hier kam der Teltowkanal an die Grenze zwischen West- und Ostberlin. Der rechte Brücken-Auflieger liegt auf ehemaligem Ostberliner Gelände, während die anderen hier sichtbaren Ufer alle in Westberlin lagen. Der weitere Verlauf des Kanals bildete für die nächsten sechs Kilometer die Grenze zwischen den politischen Weltblöcken.



Die Mauer stand in diesem Bereich am Ostufer des Kanals. Nach dem Schleifen der Grenzbefestigungsanlagen entstand hier ein Streifen Brachland, der eine ideale Schneise für den Bau der neuen Bundesautobahn 113 darstellte, die vom Berliner Stadtring A100 am Autobahndreieck Neukölln abzweigt und zum Flughafen Berlin-Brandenburg und dann weiter zum Schönefelder Kreuz führt. Diese wurde im Jahr 2007 fertig gestellt. Für diese Autobahn wurde im Jahr 2002 die 112 Meter lange Brücke im letzten Bild über den Britzer Verbindungskanal gebaut. Damals hat noch niemand damit gerechnet, dass sich die Eröffnung des Flughafens BER noch weitere 18 Jahre hinziehen sollte.



Beim Bau der Bundesautobahn 113 wurde die Späthstraße über eine neue, höhere Brücke über die Autobahn und den Teltowkanal umgeleitet werden. Die alte Brücke existiert noch. Sie endet aber im Nirgendwo direkt an der Lärmschutzwand der Autobahn und ist auf beiden Seiten zugemauert worden.

Ein weiteres Bauwerk mit trauriger Geschichte ist die Altglienicker Brücke in Berlin-Adlershof. Sie wurde ursprünglich 1906 erbaut und musste 1993 wegen Einsturzgefahr gesperrt werden. Im Jahr

1995 wurde direkt daneben eine Behelfsbrücke erstellt, die bis zu einem Neubau den Verkehr aufnehmen sollte. Nach den letzten Pressemeldungen ist damit zu rechnen, dass mit diesem frühestens 2025 begonnen werden kann. Das sind dann sogar 30 Jahre Zeitverzug! Da kann man über die Bauzeit des BER doch nur milde lächeln!



Links sieht man die Stahlträger der Altglienicker Brücke von 1906. Die Autos fahren über die Behelfsbrücke.

Der Teltowkanal endet mit Kilometer 38,39 in Berlin-Grünau an der Dahme. Dieser Ortsteil ist nicht aus einer alten Siedlung hervorgegangen, sondern entstand 1749 als eines der Kolonistendörfer, die der „Alte Fritz“ anlegen ließ. Die Geschichte begann mit vier Pfälzer Familien, die den Ort „Auff der Grünen Aue“ nannten.

International bekannt wurde Grünau durch die Olympischen Spiele von 1936, weil hier auf der Dahme die Regattastrecke Berlin-Grünau angelegt wurde, die übrigens einen Teil der Oder-Spree-Wasserstraße einnimmt.

Im zwanzigsten Jahrhundert wurden am Abzweig des Teltowkanals von der Dahme Chemiewerke angesiedelt, die zu DDR-Zeiten als VEB Berlin-Chemie operierten. Diese Anlagen wurden in den vergangenen Jahrzehnten abgerissen. An diesem ehemaligen Industriestandort entsteht seit einigen Jahren eine Siedlung mit hochwertigen Wohnanlagen direkt am Wasser.

Bis zur Landesgrenze Berlin-Brandenburg bei der Wernsdorfer Schleuse folgt die Oder-Spree-Wasserstraße nun für elf weitere Kilometer diesem Nebenfluss der Spree und führt dann durch den Seddinsee.



Neue Promenade an der Dahme vor den Neubauten und die Abzweigung in den Teltowkanal

Der Kaiser hat abgedankt. Im Berliner Stadtschloss ist seit Kurzem das Humboldt Forum untergebracht. Dafür logiert der Bundeskanzler in der „Waschmaschine“ und der Bundespräsident im Schloss Bellevue direkt an der Spree. Auch der Bundestag tagt im Reichstagsgebäude an deren Ufer. Sie profitieren jetzt alle davon, dass der lästige Stau auf dem Fluss im historischen Zentrum ein Ende gefunden hat. Inzwischen tummeln sich dafür dort die Ausflugsdampfer für die Millionen Berlinbesucher.

Mit herzlichen Grüßen

Emmanuel + Greta

PS: Das Foto auf Seite 2 entstand am 11. Juli 2017, als wir die Bilder für den Brief aus Berlin Nr. 4 gemacht haben. Die anderen Fotos entstanden alle zwischen dem 5. und 15. Mai 2022 bei sonnigem Frühlingswetter anlässlich einiger Spaziergänge und einer Radtour.