

HANS SCHNOOR, Schleswig

Die Unvollendete von Britz

Zur Geschichte der Buschkrugbrücke

In der heutigen Form ist sie optisch eher unauffällig – die Straßenbrücke über den Teltowkanal im Zuge der Britzer Buschkrugallee. Aber sie hat eine facettenreiche Vergangenheit. In der mehr als 110jährigen Geschichte der Buschkrugbrücke und ihrer Vorgänger-Bauwerke spiegeln sich manche Aspekte der Entwicklung Berlins und seiner Verkehrsmittel wider. So gab es in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg in den 18 Jahren von 1945 bis 1963 bei großzügiger Zählweise inklusive aller Not- und Baubrücken insgesamt zehn Brücken an dieser Stelle im Ortsteil Britz des Bezirks Neukölln.

Der vom Frühjahr 1901 bis Ende 1906 [1] dauernde Bau des Teltowkanals erforderte die Errichtung von 43 den Kanal und den Verbindungskanal Britz–Kanne (heute Britzer Verbindungskanal) überquerenden Brücken für den Straßen- und neun für den Eisenbahnverkehr [2]. Eine davon war die in Britz bei Kanal-kilometer 27,673 erbaute Schulenburgbrücke (anfangs Brücke No. 34), auf der die damalige Rudowerstrasse (zeitgenössische Schreibweise) über den Kanal geführt wurde. Sie wurde 1905 eröffnet.

Jene Straße war Teil der wichtigen Chaussee und späteren Reichs- und Bundesstraße 179 von Berlin (Kottbusser Tor) über Rixdorf nach Königs Wusterhausen. Am Schnittpunkt von Kanal und Chaussee steigt die Straße nach Süden hin leicht an und führt, zum Teil auf der eiszeitlichen Teltow-Grundmoräne, weiter Richtung Rudow. Nur ca. 300 m östlich des Schnittpunkts beginnt (orientiert an der Fließrichtung des Wassers) oder endet (orientiert an der gegenläufigen Gewässer-Kilometrierung) die Britz-Steglitzer Durchstich-Strecke des Kanals durch den Teltow. In westlicher Richtung zur benachbarten Rungiusbrücke hin erreichen die Uferhöhen schon bis zu 8 m über dem Wasserspiegel.

Bei der Schulenburgbrücke handelte es sich um eine „Balkenbrücke mit massiven, auf Beton fundierten Landpfeilern und zwischenliegender Fahrbahn“, deren Hauptträger als „Trapezfachwerkträger mit steifen diagonalen und hängenden Zwischen-Vertikalen“ [3] konstruiert waren. Die 9,60 m breite Fahrbahn war mit Holzpflaster auf Betonunterlage ausgelegt, die beiden je 2,50 m breiten Fußwege hatten eine Asphaltoberfläche. Die Brücke kreuzte den Kanal nicht recht-, sondern mit 72° leicht schiefwinklig. Benannt wurde die Brücke nach Rudolf von der Schulenburg, der von 1902 bis 1917 führende Ämter in der Provinz Brandenburg bekleidete. [4]

Von Anfang an verkehrte die Straßenbahn über die Brücke. Zunächst nur die Linie I, der Südring der Südlichen Berliner Vorortbahn. Weil sie damals zwischen Tempelhof und Britz durch noch unbebautes Gebiet fuhr, hatte ihr der Volksmund den Spitznamen „Wüstenbahn“ gegeben. 1922 erhielt sie die Liniennummer 6. Im Herbst 1909 kam die Linie 47 dazu, die von Berlin und Rixdorf kommend bis zum Buschkrug verlängert worden war. [5], [6] Beide Liniennummern blieben, von wenigen Unterbrechungen abgesehen, bis in die frühen 1960er Jahre an dieser Kanalüberquerung erhalten.

Nicht nur dem Straßenverkehr, sondern auch als Trägerin von Rohrleitungen und Kabelsträngen diente die Schulenburgbrücke. Eine Lage-Zeichnung aus den 1920er Jahren weist 22 Elektrizitätskabel der BEWAG, drei Telefonkabel der Post, ein „Feuermelder“-Kabel, ein Gasrohr, ein Wasserrohr und ein Abwasser-Druckrohr von 600 mm Durchmesser aus. [3]

Zerstörung nach 40 Jahren

Das Ende der Schulenburgbrücke kam am 24. April 1945 [7], als deutsche Truppen sie sprengten, um den Vormarsch der von Süden kommenden sowjetischen Armee auf das Berliner Stadtzentrum zu stoppen. Die Brücke brach südlich der Kanalmitte. Daraus resultierten zwei Abschnitte, deren uferseitige Enden an bzw. auf den Widerlagern hängen blieben und schräg in den Kanal stürzten. Damit waren nicht nur die Rudower Straße mit ihrem Straßenbahnverkehr, sondern auch die über die Brücke geführten Kabel- und Rohrleitungen unterbrochen. Besonders heikel war der Bruch der Abwasser-Druckleitung unter der Fahrbahn, sie war der Hauptentwässerungsstrang vom dicht besiedelten Norden des Bezirks Neukölln zu den Abwasser-Behandlungsanlagen und Rieselfeldern bei Waßmannsdorf südwestlich von Rudow.



Bild 1 Brücke 34, später Schulenburgbrücke um 1905, Straßensicht mit Blick nach Norden

(Repro aus [2])

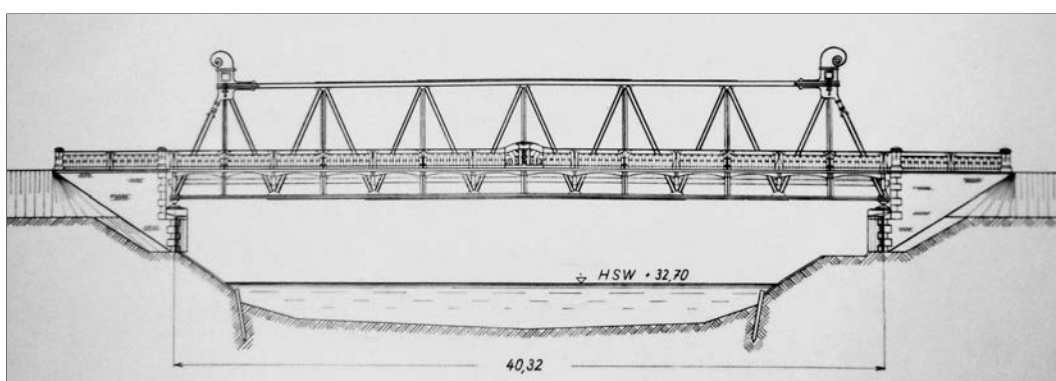
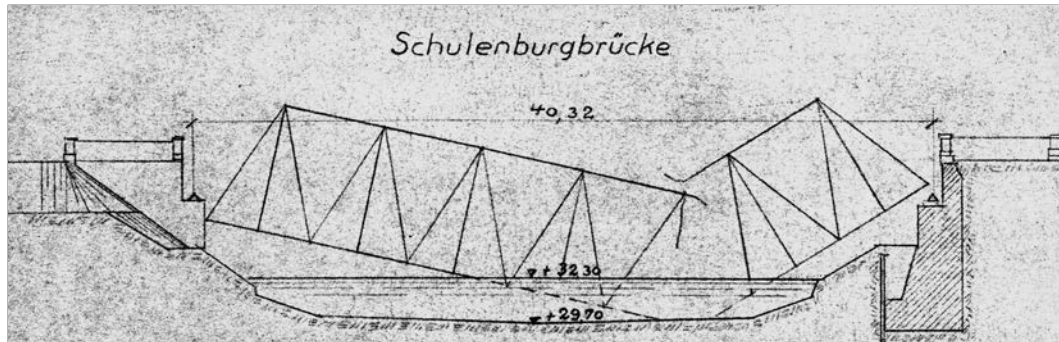


Bild 2 Zeichnung der Britzer Schulenburgbrücke, Kanalansicht (Repro aus [3])

Bild 3 Skizze der Brückenruine, 1945 aufgezeichnet von der Magistrats-Bauverwaltung
(Repro aus [8])



In Britz waren auch die westlich der Schulenburgbrücke folgenden Kanal-Überquerungen gesprengt worden: Rungiusbrücke, Moltkebrücke (heute Britzer Brücke) und Wilhelm-Borgmann-Brücke. Dadurch gab es bis 1946 innerhalb des Bezirks Neukölln keine stabile Nord-Süd-Brücke über die Wasserstraße. Zwar hatten, gemäß einem vom Tiefbauamt vorbereiteten Schreiben des Neuköllner Bezirksbürgermeisters an die Haupttiefbauverwaltung der Stadt Berlin vom 19. Juni 1945, „Russische Truppen“ östlich der gesprengten Schulenburgbrücke „zwei hölzerne Notbrücken“ errichtet, die jedoch bereits stark abgenutzt und deren Zufahrten bei widrigen Witterungsverhältnissen nicht (mehr) befahrbar waren. [9]

Nachkriegs-Provisorien

Möglicherweise gab es an der Schulenburgbrücke schon ab dem 15. Juni 1945 eine erste Notbrücke für die Rohrleitungen, wie ein Bericht der Deutschen Volkszeitung vom 6. Juli 1945 meldet. [11]

Bild 5 Räumung der zerstörten Schulenburgbrücke aus dem Teltowkanal 1946/47; im Hintergrund die Holznotbrücke der Jahre 1946 bis 1950
(Foto Gerhard Graf, Archiv des Museums Neukölln, E4509/F3820)



Unklar ist, ob die beiden Notbrücken örtlich nebeneinander oder zeitlich nacheinander bestanden haben. In demselben Schreiben wird erwähnt, dass die alte Brücke nicht wiederherstellbar ist, eine neue wesentlich breiter sein müsse und zunächst die ca. 400 m westlich liegende Rungiusbrücke repariert werden solle. Das geschah dann auch, und sie war ab April 1946 [10] die erste dauerhaft wiederhergestellte Nord-Süd-Brücke über den Britzer Kanal-Abschnitt.

Bild 4 Das im Oktober 1949 während des Neubaus der ersten Buschkrugbrücke aufgenommene Foto zeigt den winkligen Verlauf der 1946 fertiggestellten Holznotbrücke.
(Foto Landesarchiv Berlin F Rep. 290 Nr. 2615)

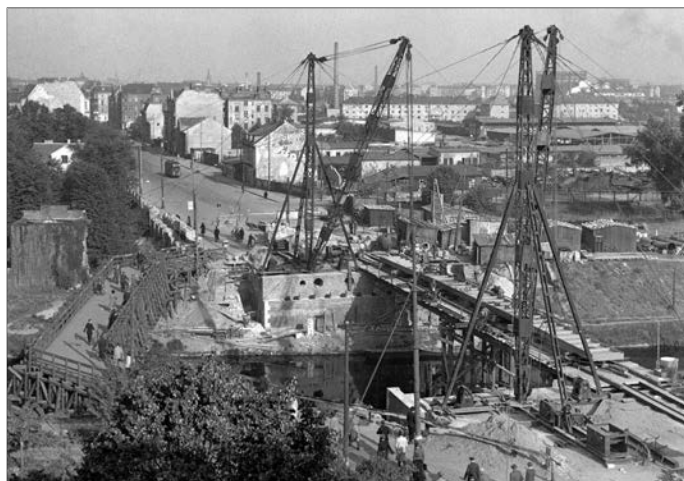
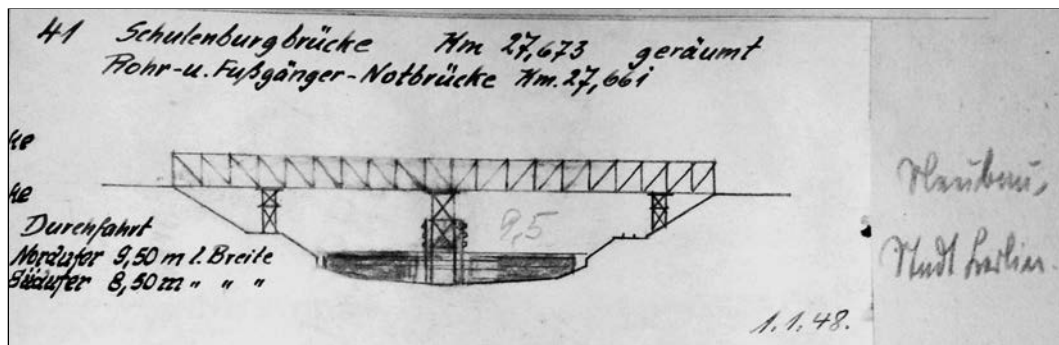


Bild 6 Skizze der Teltowkanal-AG mit handschriftlichem Vermerk „Neubau, Stadt Berlin“. Unsicher ist, ob damit die vorhandene Notbrücke oder die damals schon konkret in der Planung befindliche neue Buschkrugbrücke gemeint ist.
(Repro aus [14])



Dass der Straßenbahnverkehr der Linie 47 von Rudow und der Linie 6 von der Gradestraße bis zum Südufer des Teltowkanals bereits am 30. Juni 1945 begonnen hat [12], ist ein Indiz für die Existenz dieser ersten Notbrücke, die wohl auch dem Fußgängerverkehr gedient hat. Im Herbst 1945 jedoch erhielt am 3. Oktober nach vorausgegangenem Angebot vom 8. September die nur ca. 650 m von der künftigen Baustelle entfernt ansässige Firma Karl Albrecht (Holzhaus-, Hallen-, Barackenbau) Berlin-Britz, Rudower Str. 58, vom Brückenbauamt des Magistrats der Stadt Berlin folgenden Auftrag: „Herstellung einer Holznotbrücke zur Aufnahme der Rohrleitungen und des Fußgängerverkehrs an der Schulenburgbrücke in Berlin-Neukölln“. [13] In der Schlussabrechnung wird die Bauzeit vom 17. September 1945 bis zum 28. April 1946 angegeben. Es handelte sich um eine stabile Konstruktion, die bis zum Mai 1950 bestehen blieb. Sie wurde westlich der in den Kanal gestürzten Reste des alten Brückenüberbaus auf drei Stützen errichtet, zwei auf den Ufern und eine fast in Kanalmitte. Im weiteren Verlauf des Jahres 1946, wahrscheinlich bis in das Jahr 1947 hinein, wurden die Reste der Schulenburgbrücke zerlegt und aus dem Teltowkanal entfernt. Eine von der Teltowkanal-AG angefertigte Skizze zeigt mit Stand 1. Januar 1948, dass die Schifffahrt an dieser Stelle wieder möglich war, wenn auch der Mittelpfeiler der Notbrücke ein gewisses Hindernis darstellte. [14]

Auf der nördlichen Kanalseite ließ der Straßenbahnverkehr noch auf sich warten. Erst am 1. Juni 1949, also fast genau vier Jahre nach Wiederaufnahme der Linien 6 und 47 auf der Südseite, richtete die BVG eine „Teil-47“ zum Bahnhof Neukölln ein. [12] Bis dahin mussten die Fahrgäste von der Endhaltestelle „Teltowkanal“ über die Schulenburg-Notbrücke und weiter nach Norden entlang der Rudower Str. (seit 1. August 1947 Buschkrugallee [15]) laufen, um nach gut 400 m den U-Bahnhof Grenzallee zu erreichen. Von dort konnten sie mit der „großen Schwester“ im Untergrund zum Neuköllner Zentrum und in die Berliner Innenstadt weiterfahren. Die Genehmigung für den Weicheneinbau in der Buschkrugallee im Bereich der heutigen Einmündung des Sieversufers hatte die BVG zwar schon im Oktober 1948 vom Berliner Magistrat (West) erhalten (Bild 7), bis zur Betriebsaufnahme verging jedoch noch mehr als ein halbes Jahr. Vielleicht standen die vielfältigen Einschränkungen für die Berliner Westsektoren während der Blockadezeit einer schnelleren Realisierung entgegen.

Erste Neubaupläne

Ende 1946/Anfang 1947 wurde in der (noch gesamtstädtischen) Magistratsbauverwaltung erwogen, wie die zerstörte Schulenburg-

Bild 7 Genehmigungsschreiben für den Weicheneinbau des Dezernats Verkehr vom 7. Oktober 1948 (Repro aus [16])

MAGISTRAT VON GROSS-BERLIN
ABTEILUNG FÜR VERKEHR UND VERSORGENSBETRIEBE

Dezernat Verkehr

Gesch.-Z.: VV.1/1 Lep.
(ANGABE REAKTIVIERER BETRIEBEN)

An die
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Bln.-Charlottenburg
SEKRETARIAT 7.10.48
ZIMMER NR. Fasanenstrasse 7/8
TELEFON NR. 2226 BAUSCHLUSSE NR. 13053

18. OKT. 1948

Betr.: Einbau von zwei Gleiswechslern in der Buschkrugallee.
Begut.: Ihr Schreiben vom 17.9.48, Ba S Ja/T.

Mit dem Einbau von zwei Gleiswechslern in der Buschkrug Allee, zwecks Heranführung der Strassenbahn bis an die zerstörte Schulenburgbrücke zur Erleichterung des Übersteigeverkehrs, sind wir einverstanden.

Wir setzen voraus, dass die Zustimmung der sonst noch beteiligten Dienststellen vorliegt.

Als Anlage übersenden wir den Entwurf Kg 13053 zweifach mit unserem Genehmigungsvermerk.

Im Auftrage:

18. OKT. 1948

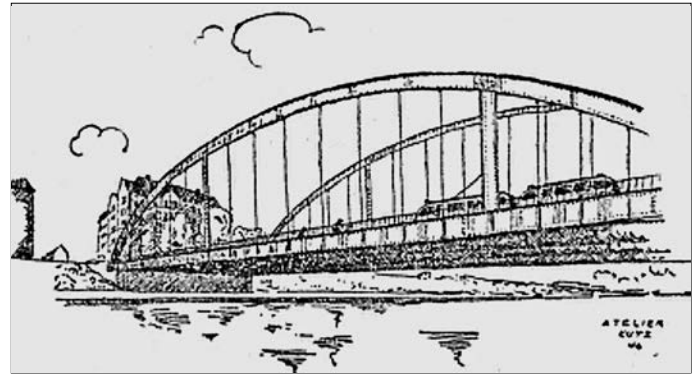


Bild 8 Skizze der 1946/47 geplanten Neubau-Brücke aus verwendbaren Teilen der Admiral-Scheer-/Hugo-Preuß-Brücke (Repro aus [17])

brücke durch einen Neubau ersetzt werden könnte. Schon 1934 war sowohl von der BVG als auch von der Magistratsbauverwaltung eingeschätzt worden, dass „die zulässigen Beanspruchungen (der Schulenburgbrücke, Anm.) überschritten werden und ein gleichzeitiges Befahren beider Gleise durch die Straßenbahn vermieden werden muß“. [17] Möglicherweise war diese Erkenntnis zusammen mit dem von der Sprengung herrührenden Schadensumfang Grund genug, ein Heben und Reparieren der abgestürzten Brückenteile nicht zu versuchen, wie es bei einigen anderen Teltowkanalbrücken praktiziert worden war.

Die Vorstellungen von Ende 1946 waren schon so konkret, dass die Tagespresse entsprechend berichtete [18] und auch in einem Vermerk der Magistratsbauverwaltung vom 24. Januar 1947 [19] folgender Vorschlag unterbreitet wurde: Die ebenfalls gesprengte Admiral-Scheer-Brücke (vor 1933 und auch heute wieder Hugo-Preuß-Brücke) nahe dem Lehrter Bahnhof über der Einfahrt des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals konnte nicht gehoben und repariert werden. Der Mittelteil dieser ehemaligen Hängebrücke¹⁾ war jedoch so weit erhalten, dass er für den Neubau einer neuen Kanalüberquerung der Rudower Straße (Buschkrugallee) in Britz in Form einer Stabbogenbrücke verwendet werden sollte.

Im Sommer 1946 wurden entsprechende Bauzeichnungen angefertigt. Auf deren Grundlage erteilten die Teltowkanal-AG sowie der „Landrat des Kreises Teltow als Wasserpolizeibehörde für den Teltowkanal“ [20] dem Magistrat von Groß-Berlin erst am 19. Dezember 1947 die Genehmigung für den Brückenbau.

Zu dem in dieser Form geplanten Brückenbau kam es allerdings nicht. Die Ereignisse der „großen Politik“ des Jahres 1948 (Währungsreform, Blockade der Westsektoren, Spaltung der Stadtverwaltung) bewirkten, dass das Material der „Spenderbrücke“ nicht mehr zur Verfügung stand. Die Admiral-Scheer-Brücke lag nämlich vollständig im damaligen Bezirk Mitte und damit im sowjetischen Sektor Berlins. Zwar lag an dieser Stelle das westliche Ufer des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals im Bezirk Tiergarten (britischer Sektor), die gesamte Kanalbreite und sogar die Fläche des Brückenpfeilers und seiner Verankerung auf dem westlichen Ufer gehörten jedoch zu Mitte. (Dieser Gebietsvorsprung kam erst 1988 im Zuge des letzten Ost-West-Gebietsaustausches zu Tiergarten.) Das Material der Brückenruine konnte nun nicht mehr für ein Bauprojekt in Neukölln (amerikanischer Sektor) genutzt werden. [21]

1) Das Titelbild der Verkehrsgeschichtlichen Blätter 1/2003 zeigt sie vor der Zerstörung.