

### Der Teltowkanal

Der Schifffahrtsweg von der Elbe über Untere Havel, Spree und Dahme zur Oder führte noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts von Spandau über die Spree oder den Landwehrkanal durch Berlin. Auf der Strecke waren die Schleusen Charlottenburg und Mühlendamm bzw. Unterschleuse und Oberschleuse des Landwehrkanals zu durchfahren. Der Weg über diese stark frequentierten Wasserstraßen ließ den Gedanken einer südlichen Umfahrung von Berlin aufkommen.

Landrat Ernst von Stubenrauch griff die Idee auf und verknüpfte die Interessen der Schifffahrt mit denen seines (damaligen) Kreises Teltow. Die Reichshauptstadt wuchs und damit auch die südlichen Vororte. Vorfluter und Entwässerung waren für eine weitere bauliche Verdichtung unumgänglich. 1899 erteilte der Regierungspräsident von Potsdam die Baugenehmigung. Der Landkreis gründete die „Teltowkanal AG“ und beauftragte das Ingenieurbüro Havestadt & Contag mit der Bauleitung. Am 22. Dezember 1900 erfolgte am Babelsberger Schlosspark der erste Spatenstich. Am 2. Juni 1906 wurde der Teltowkanal von Kaiser Wilhelm II. eröffnet.

Die 37,83 km lange Wasserstraße beginnt bei Klein Glienicke. Sie zweigt aus der Havel ab und nutzt zunächst den Griebnitzsee. Dort wurde zeitgleich für den Personenschiffsverkehr der 3,9 km lange Prinz-Friedrich-Leopold-Kanal (Griebnitzkanal) über Stölpchensee, Pohlesee und Kleinen Wannsee zum Großen Wannsee hergestellt. Vom Griebnitzsee führt die Trasse durch das Bäketal bis nach Kleinmachnow. Hier entstand die einzige Schleuse des Kanals. Sie trennt die Spree-Haltung (den durch die Wehre am Berliner Mühlendamm und im Spreekanal gehaltenen Wasserstand) von der Havel-Haltung (begrenzt durch die Stauanlage in Brandenburg an der Havel) und vermittelt den Ab- und Aufstieg der Schiffe bei einem mittleren Gefälle von 2,74 Meter.

Nach dem Machnower See verläuft der Kanal vorbei an der Stadt Teltow und durch (die einst zum Kreis Teltow gehörenden Gemeinden) Lichterfelde, Steglitz, Lankwitz, Mariendorf, Tempelhof, Britz, Rudow und Alt Glienicke bis zur Einmündung in die Dahme bei Grünau. Am Hafen Britz gehen der Britzer Verbindungskanal nach Oberschöneweide und der Neuköllner Schifffahrtskanal als Verbindung zum Landwehrkanal ab.

Der Teltowkanal erhielt eine (bis heute fast unveränderte) Wasserspiegelbreite von 33 Meter. Da er auf 20 Meter Breite mit einer Fahrwassertiefe von 2,10 Meter ausgelegt war, wurde ein zweischiffiger Verkehr für 770-Tonnen-Schiffe ermöglicht. Für den durchgängigen Schiffsverkehr von der Elbe zur Oder bedeutete dies gegenüber der Fahrt durch die Berliner Innenstadt eine Verkürzung von 16 Kilometer.

An der Kanalstrecke wurden die Stichhäfen Lichterfelde, Steglitz, Tempelhof und Britz-Ost sowie der Gaswerkshafen Mariendorf angelegt. Kleinmachnow, Teltow, Lankwitz, Britz-West, Johannisthal, Rudow-West, Rudow-Ost, Alt-Glienicke, Adlershof und Grünau erhielten kleinere Hafenanlagen.

Für den Kanal mussten 9 Bahn- und 46 Straßen- und Wegbrücken errichtet werden. In Teltow und Tempelhof siedelten sich alsbald Betriebe an, darunter ein Porzellanwerk, die Lorenz AG, die Sarotti-Werke, das Ullstein-Druckhaus. Dazu kamen die Kraftwerke Steglitz und Rudow und später das Heizkraftwerk Lichterfelde.

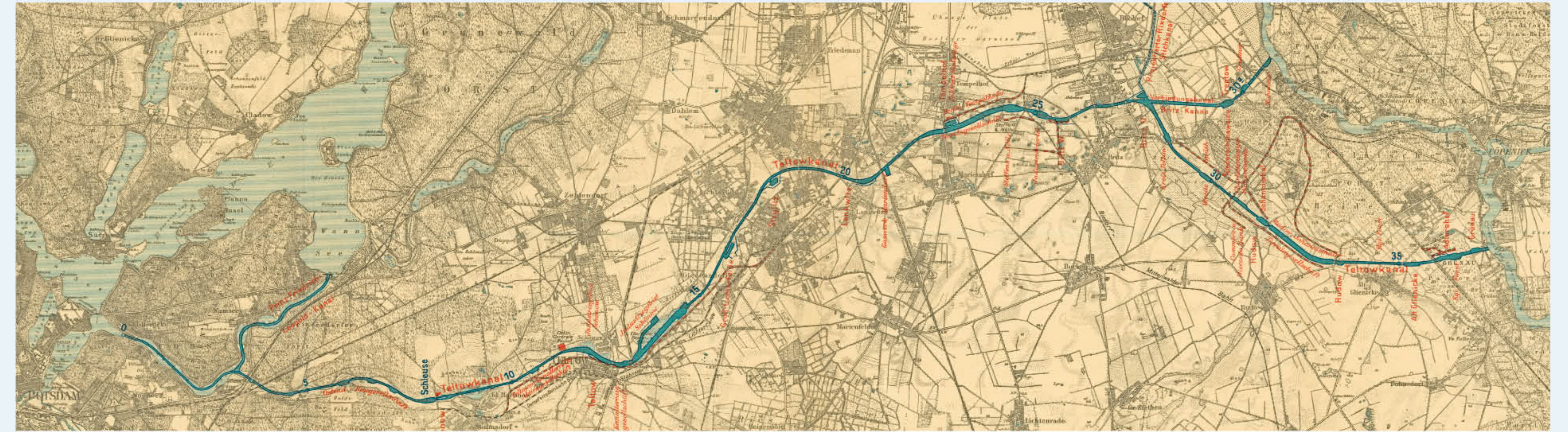
Um Ufer und Sohle vor Beschädigungen durch Schiffsschrauben zu schützen, wurde erstmals in Deutschland der elektrische Treidelbetrieb eingeführt. Zwischen Kohlhasenbrück und Grünau bzw. Britzer Zweigkanal wurde auf beiden Ufern je ein Gleis von 1,0 m Spurweite verlegt. Elektrische Lokomotiven, versorgt aus dem Kraftwerk der Teltowkanal AG in Zehlendorf, zogen vom Ufer aus mit einer Schleppleine die Schiffe durch den Kanal. Der Schleppbetrieb erforderte zusätzlich acht Treidelbrücken.

Am 14. April 1924 ging das vom Landkreis Teltow aus eigenen Mitteln finanzierte Kanalbauwerk in Reichseigentum über. Für Verwaltung, Unterhaltung und Betrieb wurde eine Aktiengesellschaft gegründet, deren Grundkapital Reich und Kreis je zur Hälfte übernahmen. 1935 wurden die bisherigen Verwaltungen der Berliner und Märkischen Wasserstraßen zur „Wasserbaudirektion Kurmark“ vereinigt. Zur Entlastung der innerstädtischen Wasserstraßen wurde ein Ausbau des Teltowkanals für zwei 1000-Tonnen-Schiffe beschlossen. Gebaut wurde 1938/39 in Kleinmachnow lediglich die dritte Schleusenammer von 85 m Länge, 12 m Breite und 3 m Drempeltiefe.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Treidelbetrieb nicht wieder aufgenommen. Zum einen waren die Anlagen fast völlig zerstört, zum anderen nahm der Anteil der selbstfahrenden Motorschiffe immer mehr zu – obwohl der Kanal für diese Belastungen nicht ausgelegt war.

In den Kriegsjahren war die Verwaltung der Teltowkanal AG von Schöneberg nach Kleinmachnow verlegt worden. Da sich die Aktien in den Händen der Bundesrepublik und des Landes Berlin befanden, wurde der Sitz 1950 zurückverlegt. Daraufhin sperrte die DDR den Kanal an der Sektorengrenze in Rudow und der Zonengrenze bei Kleinmachnow. Der Schleusenbetrieb wurde eingestellt.

Größere Güterschiffe des Transitverkehrs mussten über Havel und Spree und die Schleusen Charlottenburg und Mühlendamm bis zum Britzer Zweigkanal und die dortige Grenzübergangsstelle fahren, ehe sie von dort zu den Teltowkanalhäfen der Kraftwerke Lichterfelde, Steglitz, Mariendorf und Rudow gelangten. Schiffe bis 550 Tonnen konnten von der Spree aus über Landwehr- und Neuköllner Schifffahrtskanal ihr Ziel erreichen. Für die West-Berliner Schifffahrt war dies der einzige Zugang zum Teltowkanal. Die Durchgangswasserstraße war Stichkanal geworden. Auf Grund des Vertrages von 1924 war das mit Bundesmitteln unterstützte Land Berlin verpflichtet, in diesem Bereich Baumaßnahmen durchzuführen. Mit Blick auf einen künftigen Ausbau wurden die Brückenneubauten bereits für zweischiffigen Verkehr mit 1000-Tonnen-Schiffen errichtet.



Teltowkanal, Lageplan, Havestadt & Contag, Wilmersdorf-Berlin 1905

Nach Verhandlungen zwischen den deutschen Regierungen und dem Berliner Senat kam es am 20. November 1981 zur teilweisen Wiedereröffnung des Kanals von der westlichen Einfahrt her – mit den Grenzübergangsstellen Dreilinden und Kleinmachnow. Das Wasserstraßenhauptamt in Ost-Berlin übernahm (entsprechend dem Potsdamer Abkommen von 1945 wie auf den übrigen in Westberlin gelegenen Wasserstraßen) für Teltowkanal und Schleuse Kleinmachnow Aufsicht, Instandsetzung und Unterhaltung. Der Senat hat dafür 70 Millionen DM an die DDR überwiesen.

An der bis zur Wiedervereinigung existierenden Wassergrenzsperre Wredebrücke war der Schiffsverkehr unterbrochen und der kalkulierte Wasseraustausch eingeschränkt. Dazu kam, dass der „VEB Berlin Chemie“ in diesen Abschnitt jahrelang Abwasser eingeleitet hatte. Entsorgt werden mussten 80.000 Kubikmeter abgepresstes Material mit hohem Kontaminationsgrad - Gesamtkosten 36,2 Millionen DM. Seit dem 1. April 2000 ist der Teltowkanal wieder durchgängig befahrbar.



Teltowkanal mit der Treidelokomotive der Siemens-Schuckertwerke GmbH Berlin, 1906



Ernst von Stubenrauch (1853-1909), Landrat des Kreises Teltow



Dammschüttungen bei Kleinmachnow



Kaiser Wilhelm II. an Bord der Jacht „Alexandria“ zur Eröffnung des Teltowkanals am 2.6.1906



Brücke der Chaussee Köpenick-Grünau, links die Trasse für die Treidelokomotive

