

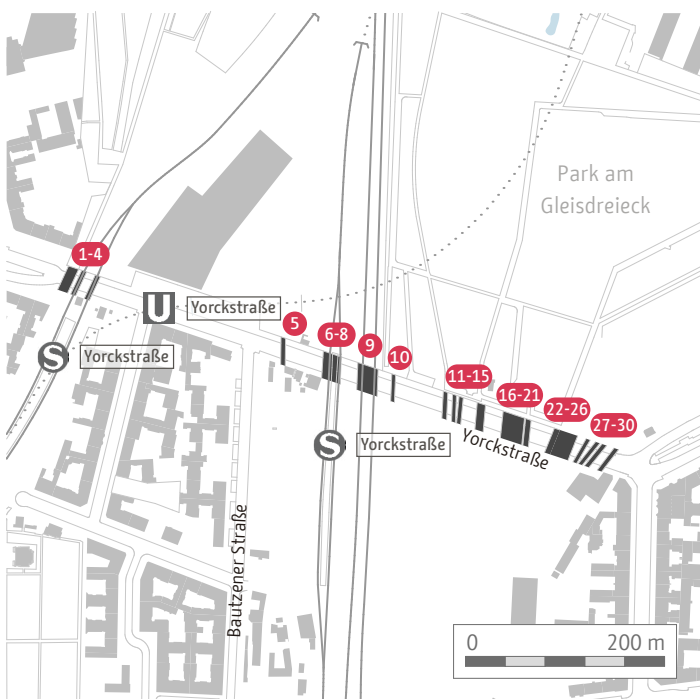


Schöneberg

© Andreas Muhs

Yorckbrücken

Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wuchs Berlin zu einer der größten Metropolen des europäischen Festlands heran. Für die Potsdamer und Anhalter Eisenbahn bedeutete dies jedoch nicht nur steigende Passagier- und Frachtzahlen, sondern auch einen Interessenskonflikt mit der Berliner Stadtplanung. Durchkreuzte doch das Expansionsstreben der Eisenbahngesellschaften buchstäblich die ursprüngliche Lennésche Planung für die städtische Gestaltung des Berliner Südens. Das Resultat dieses Konfliktes ist mit dem bemerkenswerten Brückenensemble entlang der Yorckstraße noch heute zu erfahren.



Yorckstraße 10965 Berlin-Schöneberg

| | |
|----------------|---|
| Baujahr: | ab den 1870/80er Jahren |
| Bauherren: | diverse Bahngesellschaften |
| Denkmalschutz: | Einzeldenkmal, ohne die Neubauten nach 1945 |
| Eigentümer: | Deutsche Bahn AG, Land Berlin |
| Nutzung heute: | Eisenbahn, Fußgänger |

Stadtplanung für den Süden Berlins

Der Gartenarchitekt Peter Josef Lenné wurde ab 1839 mit der städtebaulichen Planung für die damalige Residenzstadt Berlin beauftragt. Die Planungen umfassten auch die Schöneberger und Tempelhofer Feldmark, welche erst 1861 zu Berlin eingemeindet wurden. 1844 legte Lenné einen Bebauungsplan vor, der in diesem Gebiet einen in Ost-West-Richtung verlaufenden boulevardartigen Prachtzug vorsah, den sogenannten „Generalszug“, der aus einer Reihe von Straßen und Plätzen bestehen

und nach Feldherren und Schlachten der Befreiungskriege benannt werden sollte. Der Generalszug war auch Bestandteil des Bebauungsplans von James Hobrecht, der 1862 in Kraft trat. Zu dieser Zeit war jedoch bereits abzusehen, dass eine geradlinige Durchführung des Straßenzuges nicht realisierbar sein würde.

Expansion der Eisenbahn

Bereits seit ihrer Eröffnung 1838 beziehungsweise 1841 hatten die Potsdamer und die Anhalter Eisenbahngesellschaften ihre jeweiligen Anlagen immer wieder erweitert. Anfang der 1860er Jahre wurde jedoch klar, dass nur eine grundlegende Neuorganisation der Bahnhöfe den steigenden Verkehrsanforderungen gerecht werden konnte. Hierzu sollten der Personen- und Güterverkehr getrennt werden und im Zuge dessen südlich des 1845 bis 1850 angelegten Landwehrkanals zwei neue große Güterbahnhöfe entstehen. Um diese Planungen realisieren zu können, benötigten die Bahngesellschaften jedoch ein weitläufiges Areal, das nicht durch den Generalszug oder andere Straßen zerteilt werden durfte.

Der Kompromiss

Nach langwierigen Verhandlungen wurde schließlich der Bebauungsplan 1868 abgeändert und der Generalszug im Bereich der Bahnhöfe rund 380 Meter nach Süden verschoben. Damit hatten die Potsdamer und Anhalter Eisenbahn ihre Forderungen durchgesetzt. Im Gegenzug wurden die Bahngesellschaften aber dazu verpflichtet, die Kreuzung von Schienen- und Straßenverkehr auf unterschiedlichen Niveaus zu realisieren. Die Anhalter Eisenbahn legte hierfür das gesamte Bahnareal zwischen Landwehrkanal und den späteren Yorckbrücken um drei bis vier Meter höher.

Die Fundamentierungsarbeiten für die Brücken der Anhalter Bahn begannen laut einem Geschäftsbericht 1873. Die älteste heute noch erhaltene Brücke **5**

der Dresdner Bahn wurde vermutlich 1875 errichtet. Diese Bahngesellschaft war Anfang der 1870er Jahre auf das Areal hinzugekommen. Die Brücken der Potsdamer Bahn entstanden hingegen erst in der Zeit nach deren Verstaatlichung 1880.

Die Yorckbrücken heute

In der Blütezeit des Eisenbahnareals um das Gleisdreieck überspannten mehr als 40 Eisenbahnbrücken die Yorckstraße. Heute sind es dagegen „nur“ noch 30. Die Brücken **3, 4, 7** und **8** werden von der S-Bahn befahren. Für die Verbindung zum neuen Berliner Hauptbahnhof entstand ab 1995 die viergleisige Brücke **9**. Die Museumsbahn des Deutschen Technikmuseums rollt über die Brücke **21**. Die restlichen historischen Brücken im Bereich der Potsdamer (**1-4**), der Dresdner (**5-10**) und der Anhalter Bahn (**11-30**) werden hingegen nicht mehr für den Eisenbahnverkehr genutzt. Teils seit den 1940er Jahren nicht mehr adäquat instandgesetzt, weisen diese zurzeit einen schlechten Erhaltungszustand auf. Zwischenzeitlich wurde daher sogar der Abbruch der Brücken diskutiert.

Neue Verbindungen

2011/13 eröffnete der Park am Gleisdreieck auf dem seit der deutschen Teilung weitestgehend verwaisten Bahnareal. Damit ergab sich auch eine neue Perspektive für die Erhaltung und Nutzung der historischen Yorckbrücken. Als Verbindung zwischen dem Park am Gleisdreieck und dem sich weiter südlich fortsetzenden Nord-Süd-Grünzug sollen die Brücken zukünftig eine gefahrlose Überquerung der viel befahrenen Yorckstraße für Radfahrer und Fußgänger ermöglichen. In einem ersten Schritt wurde bereits 2014 die Brücke **10** provisorisch für den Verkehr freigegeben. Die Sanierung drei weiterer Brücken soll noch 2015 beginnen.

Text: Nico Kupfer
Redaktionsstand: Juni 2015



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Titelbild: „Keine Rinderzucht auf Regenwaldboden“ – die Yorckbrücken als Kreuzberger Blackboard.

Die 2012 sanierte Brücke 5 der ehemaligen Dresdner Bahn

Verziertes Trärgelenk über einer der sogenannten Hartung'schen Säulen aus Gusseisen. Brücke 11 von 1905

Eine der Yorckbrücken (10) dient heute als Verbindung zwischen dem Park am Gleisdreieck und dem Flaschenhalspark.

Infos für Neugierige

Deutsches Technikmuseum:

Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin,
www.sdtb.de

www.berlin.de/sen/kulteu
www.industriekultur.berlin