

# Zur Brückengeschichte

**N**och vor der Freigabe der ersten Autobahnstrecke in Brandenburg - dem 45,2 km langen Teilabschnitt von der Anschlußstelle Weißensee bis Joachimsthal am 04. April 1936 - begannen die Bauarbeiten an der Talüberbrückung bei Rüdersdorf im Dezember 1935. Der Abschnitt des Berliner Rings von km 21,50 bis km 24,00 bildete einen Teil des Bauloses, das von der Anschlußstelle Weißensee bis zur Anschlußstelle Erkner reichte und am 05. Juni 1937 dem Verkehr übergeben wurde (Abb. 1). Das im Zuge des östlichen Berliner Rings ansonsten nur wenig bewegte Gelände stellte die Autobahnbauer bei Rüdersdorf vor eine besonders reizvolle Aufgabe. So schrieb der Brückendezernent bei der Obersten Bauleitung der Reichskraftfahrbahnen im Jahre 1936 in [1]: "Dem Kraftfahrer, der die reizvollen, wechselnden Bilder der Waldlandschaft bei Erkner und Woltersdorf, beliebten Ausflugszielen des Berliner Ostens, von der Reichsautobahn aus genießen wird, bietet sich im Zuge des Berliner Rings als Höhepunkt landschaftlichen Reizes der freie Blick über die Hänge, Seen, Gärten und Dörfer bei Rüdersdorf. Hier verlassen ihn plötzlich auf seiner Fahrt nach Norden die Wälder, von hoher Brücke erfreut ihn dafür der weite Rundblick über einen der schönsten Ausschnitte märkischer Landschaft."

Diesem Eindruck folgend, gestalteten die Erbauer der Osttangente des Berliner Rings den etwa 2 km langen Talübergang bei Rüdersdorf durch eine Gradientenlage in bis zu 20 m Höhe über dem Gelände, zwei Großbrücken mit 742 m bzw. 240 m Gesamtstützweite und zwei Straßenunterführungen, die jeweils mit unterschiedlich langen Dammstücken verbunden sind (Abb. 2). Zwischen Kunstbauten und Natur sollten große Einfachheit und abgewogene Verhältnisse der Formen der Bau-



Abb. 1 Übersichtsplan

werke eine möglichst große Harmonie erzielen.

Der Bauwerksgestaltung schenkten die Autobahnbauer generell große Aufmerksamkeit und verwirklichten die dafür geltenden Leitlinien [2]. Die weitgespannte Fahrbahnplatte, der einfache und langgestreckte stählerne Balken sowie die massiven Pfeiler und Widerlager bildeten die entscheidenden Elemente bei der Umsetzung des Gestaltungsziels. So stellten die Brücken bei Rüdersdorf in zweierlei Hinsicht etwas Besonderes dar: einmal hinsichtlich der erstmaligen Anwendung von Zwillingenbrücken mit je zwei Hauptträgern - Tischer spricht in [3] von der "Rüdersdorfer Bauart" - und zum anderen wegen der Erprobung einer Schweißkon-

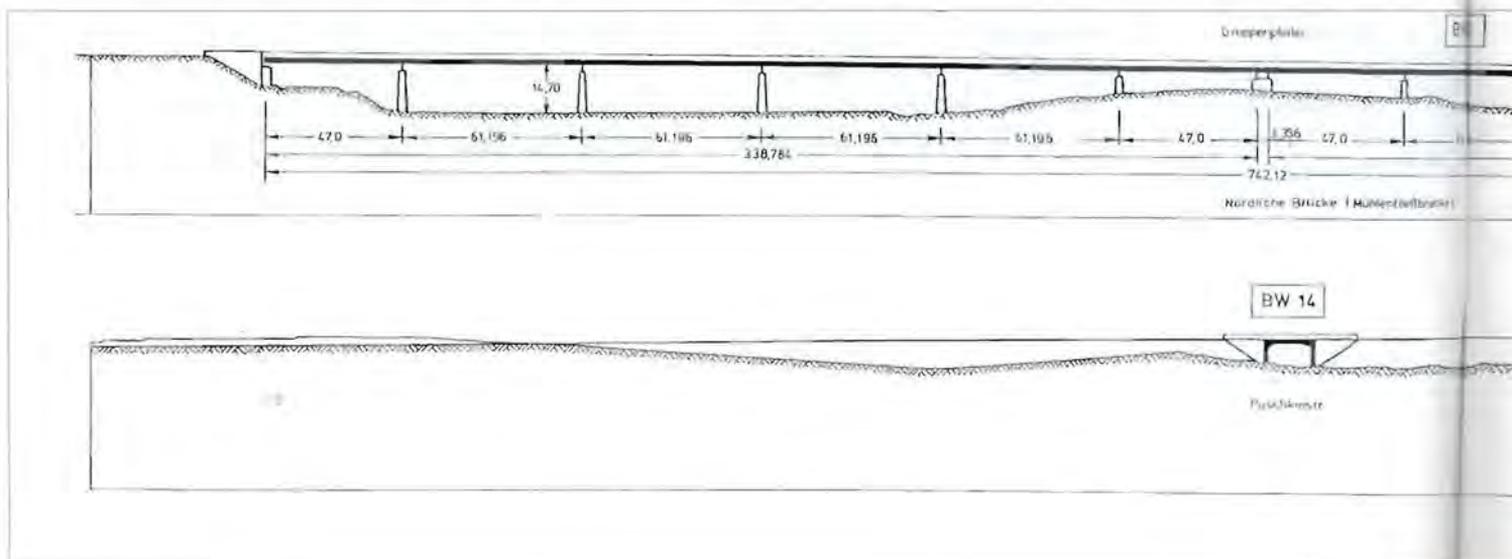


Abb. 2 Längsschnitt