

## ... am Ende des Tunnels

Dipl.-Ing. Wilfried Wolff

Am 2. April 1719 wurde Johann Wilhelm Ludwig Gleim in Emsleben im Ostharz geboren. Er studierte in Halle, arbeitete zunächst als Hauslehrer, diente dem Prinzen Wilhelm von Brandenburg-Schwedt als Sekretär, später in gleicher Funktion dem Alten Dessauer, lebte anschließend in Berlin und war Domsekretär in Halberstadt. Gleim war mit Dichtern wie, Klopstock, Mendelsohn, Herder und Seume befreundet. Fabeln, Gedichte und mehrfach Kriegslieder gehörten zu seinen Werken.

Er gab erst einer Straße und dann einem Tunnel seinen Namen. Die Namensgebung erfolgte am 9. November 1911.

Diesem Tunnel, heute wieder nutzbare Verbindung zwischen Wedding und Prenzlauer Berg, aufgeführt in der Denkmalliste des Landes Berlin, gilt der nachfolgende Beitrag.

### Chronologie

- 1870er Jahre Aufschüttung des Bahndamms
- 1877 wird der Güterbahnhof der Nordbahn in Betrieb genommen
- 1886 erste Planungen für eine Untertunnelung des Bahndamms
- 1890 Bebauung des westlichen Bereiches



**Die Einfahrt, Blick Richtung Osten**

- 1900 Beginn intensiver Bebauung des östlichen Bereiches
- 1903 - 1904 wird der Tunnel unter der Leitung von Zabinski erbaut.
- 1908 - 1911 Erweiterung des Nordbahnhofsgeländes
- 1945 Einrichtung eines Sektorenüberganges
- 1961 Der Gleimtummel wird Teil der Grenzanlagen
- 1970 Ende des Bahnbetriebes
- 1990 Abriß der Mauer
- 1994 Freigabe für den Autoverkehr
- 2008 Über dem Tunnel wird ein Weg freigegeben, der beide Teile des Mauerparks verbindet.



**Fahrbahnbereich, Blick Richtung Osten**

### Konstruktion

Die Ingenieurkonstruktion ist vollständig erhalten. Der Tunnel ist 130 m lang und 23 m breit. Hiervon stellen 110 m einen zusammenhängenden Trägerrost dar. Auf der östlichen Seite bilden vier einzelne Brücken den Abschluß. Die Betonpolster als Auflager der Hauptträger sind dank Schäden in den Köpfen der Widerlagerwände deutlich erkennbar. Beidseitig der, noch immer kopfsteingepflasterten, Straße befinden sich die Fußgängerwege. 80 Säulen tragen das Bauwerk. Der Säulenschaft und der Fundamentblock wurden den jeweiligen Belastungen angepaßt. Der Grundtyp der Säulen wurde 1882 im Zusam-



**Übersicht Mauerpark**



**Gehweg, Blick Richtung Osten**



**Pendelstütze**



**Säulenkapitell**



**Flechtband in Stützenmitte**



**Stützenfuß**

menhang mit der Errichtung der Stadtbahn entwickelt und etwa bis 1910 verwendet. Die 80 Pendelstützen haben am oberen und unteren Ende eine Art Kugelgelenk die Erschütterungen und Materialspannungen abfangen sollen. Die Trogbleche im Bereich der Gleise sorgen für die Aufnahme des Gleisbettes ebenso wie für den Wasserablauf. Die max. Durchfahrthöhe beträgt 3,80 m.

Der Gleimtunnel ist, auch Dank der schon lange beendeten Nutzung, praktisch unverändert in seiner Konstruktion erhalten. Ein derartiges technisch wie künstlerisch excellentes Bauwerk der Ingenieur- und Stadtbaukunst ist, mindestens in Berlin, einmalig. Eine unvollständige, weil ständig zu aktualisierende, Zusammenstellung eine Auswahl der in den letzten Jahren in und für Berlin verloren gegangenen Brücken auf.

In den letzten Jahren sind in und für Berlin eine Vielzahl historischer, stählerner Brückenkonstruktionen verloren gegangen. Eine kleine Auswahl:

- Lichterfelde Ost
- Baumschulenweg, Baumschulenstraße
- Stadthausstraße
- Andreasstraße
- Rolandufer, Stralauer Strasse,
- Schicklerstrasse am Alex
- Kronprinzenbrücke
- Friedrichbrücke
- Spandauer Damm Brücke
- Ostkreuz Fachwerkbrücke
- Ostkreuz Kynaststraße
- Yorckstraße div
- Schlichtallee
- S-Bhf. Adlershof

Dieses Thema wird sicher an anderer Stelle noch ausführlich zu behandeln sein.

**Architektur**

In der Begründung des Landesdenkmalamtes zur Eintragung in die Denkmalliste heißt es hinsichtlich der künstlerischen Bedeutung u. a.:

„Ihre Gestaltung mit Motiven aus der klassischen antiken und der mittelalterlichen deutschen Architektur ist auf treffliche Weise mit den Erfordernissen der Statik und denen der seriellen Fertigung der Einzelteile zur Deckung gebracht. So verstärkt der mit Flechtbandmuster ornamentierte Schaftring auf halber Höhe des kannelierten Schaftes die Säule genau an der Stelle, wo die Knickspannung ihr Maximum erreicht. Die

Teilung der Kopfzone in zwei Stufen – ein korinthisches Korbkapitell und darüber ein seitlich breit ausgreifendes ionisches Kapitell – spiegelt die Zweiteilung in Kugelgelenk und Kopfstück. Besondere Beachtung verdient die Überlagerung der korinthischen und der ionischen Ordnung. Die Kombination aus beiden besaß, als komposite Ordnung, in der antiken römischen Architektur die höchste Würde.“<sup>1</sup>

Was hier nach über einhundert Jahren steht ist Schönheit und Perfektion in seltener Unversehrtheit. Wie oft werden arm-, bein- und kopfamputierte antike Statuen als Torso beklagt und bejammert? Wenn der Wunsch nach dem Vollkommenen so aus unserem Innersten kommt, warum neigen wir dann immer wieder zu Zerstörungen? Warum fühlen wir den Schmerz erst wenn es passiert ist?

**Geographie**

Im Westen befindet sich das Brunnenviertel, im Osten das nach der Straße benannte Gleimviertel. Nur wenige Gehminuten sind es zum S- und U-Bahnhof Schönhauser Alle in östlicher und zum S- und U-Bahnhof Gesundbrunnen in westlicher Richtung. Der früher in Nord-Südrichtung verlaufende und trennende ehemalige Bahndamm ist heute Mauerpark. Max-Schmeling-Sporthalle und der Friedrich-Ludwig-Jahn-Sportpark (ehem. Exerzierplatz der preußischen und kaiserlichen Truppen), südlich der Gleimstraße, bieten ausgiebige Freizeitangebote, Boxkämpfe, Konzerte, American football oder einfach nur in der Sonne liegen. Nördlich der Gleimstraße befindet sich ein Kinderbauernhof, die „Jugendfarm Moritzhof“. Ein Projekt, das schon 1990 von diversen Initiativen begonnen und mit der Grundsteinlegung 1998 zum Erfolg geführt wurde. Hühner, Schafe und Ziegen geben heute den Stadtkindern einen Eindruck vom Landleben. Südlich der Gleimstraße und östlich des Mauerparks füllt der nach Paul Ludwig Albert Falk (ehem. Preußischer Kulturminister) benannte Platz Sauerstoff in die Lungen der Großstädter.

Nur westlich des Mauerparks liegt eine Brache. Flohmarkt im Süden, Wildnis im Mittelteil und Gewerbe im Nordabschnitt. Diese Bereiche sind es, die Begehrlichkeiten wecken, einen, wie es heißt, „Verwertungsdruck“ erzeugen.

**Geschichte und Geschichten**

AEG, Schwartzkopff, Osram, Schering

die großen Industrieunternehmen des Brunnenviertels sogen allwerktätlich die Arbeiter durch den 130 m langen Tunnel und spuckten sie nach Schichtende wieder aus. Besonders im östlichen Bereich entstanden bald zahlreiche Geschäfte und Kneipen, die von den Vorbeiziehenden und Bewohnern gleichermaßen lebten. Während des Zweiten Weltkrieges kamen noch die LKW mit den Zwangsarbeitern dazu.

Am 22. 4 1945 drangen die ersten Soldaten der Roten Armee bis zur Gleimstraße vor. Sie lieferten sich noch in den letzten Tagen heftige Gefechte mit der SS. Anwohner und Flüchtlinge die in den Kellern vor den Bomben und den kämpfenden Truppen gleichermaßen Schutz suchten kamen, noch Jahrzehnte später, nicht von den nächtlichen Schüssen los. Und ihre Erzählungen von den Bombennächten, von Fliegeralarm und dem nächtlichen Rennen zum Bunker im Humboldthain lassen heute noch kalte Schauer den Rücken herunterlaufen. Verdunkelung, und dann durch den Gleimtunnel, der schon am Tage wie eine finstere Röhre erscheint. Wer zu langsam war, dem konnte es passieren, daß die Türen des Bunkers bereits verschlossen waren.

Nach dem Krieg grenzten hier der französische und der sowjetische Sektor aneinander.

Südlich der Gleimstraße wurde der Falkplatz als Grün- und Spielfläche errichtet. Nachdem zunächst die Toten der letzten Kriegstage erst aufgebahrt, dann identifiziert und schließlich „weggeräumt“ waren verwandelte sich der als öffentliche Grün- und Spielfläche ge-



**Betonpolster unter den Brückenträgern**

schaffene Park in eine Laubenkolonie um in der „schlechten Zeit“ noch ein paar zusätzliche Nahrungsmittel zu ziehen.

Frieden und Ruhe gab es jedoch nur kurz. 1953 am 17. Juni standen wieder sowjetische Panzer vor dem Tunnel. Am 13. August 1961 wurde der Tunnel zugemauert. Tunnel und Bahndamm waren fortan Teil der Grenzanlagen.

Hier nun war die Welt zu Ende, für beide Seiten. Danach kam nichts mehr, zumindest nach Angabe des Stadtplans aus dem Jahre 1984.

Zeitzeugen und Beteiligte berichten von einer Aktion in der Nacht vom 25. zum 26. Mai 1962. Westberliner Polizisten wollen ein Zeichen setzen und zünden zunächst am Gleimtunnel eine kleine Sprengladung um dann, nachdem sie die Aufmerksamkeit der Grenzsoldaten abgelenkt hatten, eine noch größere Menge Sprengstoff in der Bernauer Straße zu zünden. Das Ergebnis war ein 2-3 Meter großes Loch in der Mauer. Ein Zeichen und riskant für die Beteiligten. Geplante Folgeaktionen kommen aber nicht mehr zustande.<sup>2</sup>



**Blick quer zur Fahrbahn**



**Kletterturm am nördlichen Ende des Mauerparks**

1977 wird der Tunnel Filmkulisse für die amerikanische Produktion „Holocaust“.

1994 wurde der Gleimtunnel wieder für den Autoverkehr geöffnet. Eine Entscheidung, die von vielen kritisiert wurde.

Inzwischen kann man den Tunnel begehen, unterfahren und, wie die Vergangenheit gezeigt hat, man kann auch kräftig Party machen, wie geschehen im Oktober 2009.

Der Gleimtunnel gehört zu den wenigen rd. ein Dutzend Orten an denen die ehemalige Mauer noch im Originalzustand zu erfahren ist. Zahlreiche Fahrradtouren beziehen daher schon seit Jahren den Tunnel in ihre Route ein.

Die Lichtinstallationen der letzten Jahre (2002, 2007), Kunstobjekte und leider nur temporär, haben die fast schon antike Schönheit wiederholt erstrahlen lassen. Warum sollte mit einem sinnvollen Lichtkonzept nicht beides erreicht werden können, Illumination und Beleuchtung?

Mit dem Beschluß 39/90 der Stadtverordnetenversammlung vom 15.3.1990 zur Errichtung einer Grünzone zwischen Eberswalder Straße und Gleimstraße wurde frühzeitig der Grundstein für den heutigen Mauerpark gelegt.

### Problemlage

Beschlossene und wieder infrage gestellte Flächennutzungspläne, BVV-



**Stadtplanausschnitt 1984<sup>3</sup>**



**Jugendfarm Moritzhof**



**Falkplatz**



**Max-Schmeling-Halle**

Dieses Foto fehlt  
noch als  
Einzelbild

**Brache, westlich des Parks**

Beschlüsse, Fördergelder, Grundstücksverwertungen sollen hier nicht im Einzelnen diskutiert und bewertet werden.

Kernfrage ist die künftige Bebauung. Wohnungen, Häuser, Straßen und die dazugehörigen Erschließungen oder Fertigstellung des Mauerparks auf 14 ha.

Am 26.11.2009<sup>4</sup> widmet sich die Berliner Zeitung der Zukunft des Bereiches um den Mauerpark. Der Vivico, Tochterunternehmen der deutschen Bahn, gehören 10,5 Hektar Gewerbeflächen neben dem Mauerpark. Ein Tausch soll erfolgen. Einen Teil der Flächen bekommt Berlin kostenfrei. Im Gegenzug

sollen die übrigen Flächen bebaut werden.

Anwohner protestierten bereits gegen „Luxusprojekte“. Der Bürgerverein Gleimtunnel fordert den Mauerpark endlich in seiner geplanten Größe von 14 Hektar fertigzustellen. Die Allianzstiftung, für die Stadt Berlin in Vorleistung gegangen, kann, wenn der Mauerpark bis 2010 nicht auf mind. 10 ha erweitert wurde, und das Jahr ist nicht mehr lang, 2,5 Millionen Euro zurückverlangen.

### **Zukunft**

Was wird aus dem Gleimtunnel? Was erwartet uns ....am Ende des Tunnels – Licht, Grün, Hoffnung oder Abriß, Rückbau, Zurechtstutzen? Der Gleimtunnel soll, so verlautet, nicht oder zumindest nicht mehr ganz, in das neue Bauungs- und Erschließungskonzept passen.

Bisher wurden Brücken meist abgerissen, rückgebaut, ersetzt oder wie man diesen Vorgang auch immer nennen mag, weil sie den heutigen Sicherheitsanforderungen nicht mehr entsprachen. Belastung durch andere Zuglasten und Geschwindigkeiten, Materialermüdung, Fahrwegbreite, die Liste der Begründungen ist lang. Oft genug, wenn auch schweren Herzens für den Denkmalpfleger, sind diese Argumente nachvollziehbar.

Hier liegen die Dinge anders. Der Gleimtunnel entspricht an dieser Stelle der Breite des Mauerparks. Ein Rückbau des Gleimtunnels würde auch den Mauerpark einschnüren. Der gerade erst fertiggestellte, behelfsweise Weg über den Gleimtunnel ist eigentlich jetzt schon zu schmal und zeigt die Auswirkungen eines solchen Rückbaus. Eine weitere, unumkehrbare Einschnürung kann somit keine Lösung sein.

Nicht Rückbau sondern Wiederherstellung auf voller Breite sollte das Ziel sein. Und nebenbei, eines der häufigsten Denkmalprobleme ist gelöst, ist die Frage der Nutzung.

Wer an sonnigen Tagen die nördlich und südlich des Gleimtunnels gelegenen Parkbereiche besucht hat



**Trödelmarkt gegenüber dem Jahn Sportpark**

kann sich dem bunten Treiben, dem viel-sprachigen und vielstimmigen, manchmal vielleicht etwas laut dröhnenden Hämmern der booster nicht entziehen. Man könnte meinen es gäbe mehr Füße als Grashalme.

### **Nachsatz**

Eigentlich sollte sich der Artikel nur mit einem denkmalgeschützten Objekt, dem Gleimtunnel, befassen. Im Verlauf der Recherche und mehr noch durch die Erlebnisse und das Erleben vor Ort ließ sich das Thema nicht mehr begrenzen.

Falkplatz, Mauerpark, Schmeling-Halle, Jugendfarm, Lichtinstallationen unzählige Geschichten und der Gleimtunnel selbst sind ein Ensemble eine wirklich zusammengewachsene Einheit – zum Vergrößern, nicht zum Verringern.

- 1 Landesdenkmalamt Berlin, Denkmaldatenbank Rev 20.03.2008
- 2 „Das Loch in der Mauer“, [www.jugendopposition.de/index.php?id=4323](http://www.jugendopposition.de/index.php?id=4323)
- 3 VEB Tourist Verlag, Berlin Leipzig, 1984 Stadtplan Berlin
- 4 Berliner Zeitung vom 26.11.2010 U. Aulich, Neue Wohnhäuser am Mauerpark



**Hang zum Jahn Sportpark**