



Der Gleimtunnel Zwischen Mauerpark und Wohnungsbau

Über rund 25 Jahre – von 1878 bis 1905 - verfolgte der Magistrat der Stadt Berlin mit Ausdauer und Hartnäckigkeit den Bau des Gleimtunnels unter dem Bahndamm der Nordbahn, um die Stadtgebiete zu verbinden, die durch den Bau der Bahn getrennt worden waren.

Am 18. Juni 1866 wurde der Berliner Nordeisenbahngesellschaft die Konzession für eine Bahn von Berlin über Neustrelitz nach Stralsund erteilt, Baubeginn 1872, 1875 Übergang in Staatseigentum und am 10. Juli 1877 im südlichen Abschnitt Berlin-Neubrandenburg dem Betrieb übergeben. Die Bahngleise überquerten die Ringbahn und verliefen auf einem aufgeschütteten Damm, der sich zur Bernauer Straße hin auf Umgebungsniveau absenkte. Der Nordbahnhof grenzte im Süden an die Bernauer und im Osten an die Schwedter Straße. Er wurde als Güterbahnhof mit einem großen Güterschuppen, einem Abfertigungsgebäude, ausgedehnten Ladestraßen und Lagerplätzen und einem kleinen Lokomotivschuppen bebaut.

Bereits am 15. Oktober 1878 verhandeln Vertreter der Königlichen Nordbahn-Kommission, der Stadtgemeinde Berlin und des Polizei-Präsidiums über die infolge des Bahnbaues erforderliche Änderung des Bebauungsplans. Die Vertreter der Nordbahn erkennen zwar an, dass eine Verbindung der beiden Stadtteile östlich und westlich des Bahndamms der Nordbahn erforderlich sei, sind jedoch der Ansicht, dass die Kosten der Unterführung der Gleimstraße so groß sein würden, „dass sie in keinem Verhältnisse zu den Anforderungen des Verkehrs stünden.“

Immer wieder finden Verhandlungen statt. Die Eisenbahn will Kosten sparen und favorisiert einen schmalen Querschnitt, spricht sogar von einem bloßen Fußweg. Der Magistrat will die vorhandene Breite der Gleimstraße von 26,4 m (7 Ruthen) auch unter dem Bahnkörper fortführen. Das Polizeipräsidium unterstützt grundsätzlich den Magistrat und macht einen Kompromissvorschlag. Schließlich entscheidet der Minister für öffentliche Arbeiten und teilt mit Schreiben vom 4. Juli 1902 dem Polizeipräsidenten mit: Die Unterführung der Gleimstraße soll im Lichten 22,8 m breit und 4,4 m hoch werden, die östliche Zufahrtsrampe soll eine Neigung von 1:40 erhalten.

Laut Schreiben der Bahn soll im Juni 1903 mit der Unterführung der Gleimstraße und der Tieferlegung der Schwedter Straße und der Gleimstraße begonnen werden. Noch im November 1904 beschwerten sich Anwohner besonders der Straßen östlich des Bahndamms in einem Schreiben mit insgesamt 68 Unterschriften, dass der Bau nicht recht vorwärts gehe und die Wege der Kinder zur Schule in der Graunstraße und der Familienväter zur „Elektrischen Fabrik in der Brunnenstraße“ sehr zeitraubend und gefährlich seien. Die Fertigstellung erfolgt vermutlich Anfang des Jahres 1905.

Im Zuge des Mauerbaues im August 1961 wird auch der Gleimtunnel gesperrt und auf der östlichen Seite zugemauert. Fast 30 Jahre bleibt er geschlossen.

Heute verbindet er wieder die Stadtteile Gesundbrunnen (Bezirk Mitte) und Prenzlauer Berg (Bezirk Pankow), die Grenze verläuft in der Mitte. Sein Zustand zeigt deutliche Spuren von Verwahrlosung, der Tunnel muss dringend instand gesetzt werden. In die Liste des Landesdenkmalamtes ist der Gleimtunnel aufgrund seiner verkehrs- und ortsgeschichtlichen sowie künstlerischen Bedeutung als Baudenkmal eingetragen. Er „ist in seiner Gesamtheit und Vollständigkeit – auch das historische Straßen- und Gehsteigpflaster ist erhalten- in Berlin und, nach derzeitigem Kenntnisstand, in der Bundesrepublik einzigartig.“





Doch nicht nur der bauliche Zustand gibt Anlass zur Sorge um dieses herausragende Baudenkmal. Erhebliche Gefahren gehen auch von der aktuellen Stadtplanung aus. Um den auf Prenzlauer Berg Seite bereits hergestellten Mauerpark ergänzen zu können, sollen Flächen nördlich des Gleimtunnels im Zwickel zwischen Bezirksgrenze, Bahngelände, Swinemünder Straße und rückwärtiger Grenze der Grundstücke an der Ramler und Graunstraße als Wohnbauland ausgewiesen werden. Deren verkehrstechnische Erschließung ist überaus problematisch und stößt sich immer wieder am Gleimtunnel. Im Planungsprozess stehen sich die Interessen des Grundstückseigentümers, der Flächen abgegeben soll und im Gegenzug Baurecht will, und die Interessen einer erstaunlich großen Zahl von Bürgerinitiativen und sonstigen Gruppierungen gegenüber, die möglichst viel Grünfläche realisieren wollen. Der Gleimtunnel hat Sympathien aber keine Lobby.

Zur Umsetzung der Planung sollen mit der Aufstellung des Bebauungsplans 1-64 für eine ca. 11 ha große Fläche an der Grenze zum Bezirk Pankow die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung hat der Ausschuss Denkmalschutz und Denkmalpflege eindeutig gegen den im Plan dargestellten Abriss der westlichen Hälfte des Gleimtunnels Stellung bezogen. Mit gleich lautenden Schreiben vom 5. Oktober 2010 hat sich der Präsident der Architektenkammer Berlin, Klaus Meier-Hartmann an die für Stadtentwicklung zuständigen Stadträte der Bezirke Mitte und Pankow gewendet mit der Bitte, sich für die vollständige Erhaltung des Gleimtunnels einzusetzen. In einem Gespräch mit Stadtrat Gothe, BA Mitte, wurden die verschiedenen Aspekte vertieft, ohne dass eine eindeutige Aussage zugunsten der vollständigen Erhaltung des Gleimtunnels erfolgte. Zur Zeit wird im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens ein städtebaulicher Vertrag zwischen dem Grundstückseigentümer und der Verwaltung –Bezirk und Senat- ausgehandelt, der die Möglichkeit eines Eingriffs in das Denkmal Gleimtunnel „aus Sicht der Erschließungsplanung“ ausdrücklich offen lässt und dem Grundstückseigentümer Unterstützung bei der Einholung der denkmalrechtlichen Genehmigung zusagt.

Der Ausschuss Denkmalschutz und Denkmalpflege verfolgt die weitere Entwicklung.

Ute Langeheinecke
10. Oktober 2012

