



Foto: Peter Münzel



Das Sehenswerte zwischen den Sehenswürdigkeiten

Was es abseits der bekannten Touristen-Magneten zu entdecken gibt • Folge 10

Eine ungewöhnliche und faszinierende Möglichkeit, eine Stadt und deren Sehenswürdigkeiten kennenzulernen, ist die unterirdische Erschließung. Von den Anfängen der Industrialisierung Berlins bis heute bietet die Stadt ihren Besuchern auch in dieser „Höhe“ eine große Vielfalt.

Was veranlasste Menschen zu der Mühe, unter die Erde vorzudringen? Pioniere des Berliner Untergrunds waren die Brauereien. Obergäriges Bier, das Berlinische Weizenbier, wurde in Berlin laut urkundlicher Erwähnung bereits seit 1680 (nach anderer Quelle seit 1642) gebraut. Bekannt und vor allem bei Touristen beliebt ist es als Berliner Weiße. Zur Herstellung des immer populärer gewordenen untergärigen Bieres benötigten die Brauer jedoch eine künstliche Kühlung. Bis zur Entwicklung der Kältemaschine durch Carl von Linde 1879 waren sie neben Massen von Natureis auch auf große Kellergewölbe zur Gärung und kühlen Lagerung des Biers angewiesen. Aufgrund des hohen Berliner Grundwasserspiegels konnten Tiefgeschosse somit nur in Gebieten mit Anhöhen gebaut werden, wie sie in Prenzlauer Berg, Schöneberg, der Tempelhofer Vorstadt (heute ein Teil von Kreuzberg) und Rixdorf (heute Neukölln) zu finden waren. Die erste speziell für das untergärige Brauverfahren errichtete Berliner Brauerei eröffnete 1838 auf dem Kreuzberg.

Interessierte können vorerst bis Ende 2012 mit dem Verein **Berliner Unterwelten** die ehemaligen **Gär- und Lagerkeller der Kindl-Brauerei** in Neukölln erkunden. Die **Tour K** dauert etwa 90 Minuten und kostet 10 €, ermäßigt 8 €. Sie beginnt jeden Samstag um 17 Uhr am Sudhausturm auf dem Hof in der Werbellinstraße 50 in Neukölln. Der Kartenverkauf vor Ort beginnt ca. 15 Minuten vorher. Nur Personen ab 18 Jahren mit Taschenlampe und festem Schuhwerk dürfen teilnehmen.

Auch der Verein **unter-berlin e. V.** bietet an jedem ersten Samstag im Monat um 14 Uhr eine Besichtigung der **Keller der Königstadtbrauerei** in Prenzlauer Berg an. Die Führung beginnt an der Schönhauser Allee Ecke Saarbrücker Straße, wo die Besucher die Tickets für 9 €, ermäßigt 7 €, kaufen können. Auch hier sind zur Teilnahme eine Taschenlampe und festes Schuhwerk erforderlich. Zusätzlich können über den Verein am 19. Mai nach Voranmeldung über dessen Internetseite die **Brauereikeller der Patzenhofer-, Königstadt-, Bötzow- und Schultheiss-Brauerei** im Rahmen einer dreistündigen Stadtrundfahrt für 29 € besichtigt werden.

Info-Telefon: 31 50 98 66, **Büro-Telefon:** 31 01 73 73
www.unter-berlin.de



Der Sudhaussaal der Berliner Kindl-Brauerei in Neukölln kann im Rahmen einer Führung besichtigt werden.

Foto: Daniel Markovics, November 2010;
Download von wikimedia commons

Bis 1893 hatten sich 83 Brauereien in Berlin angesiedelt.

Ab 1865 kam die Rohrpost als Nutzer des Untergrunds hinzu, deren Netz seine größte Ausdehnung mit fast 400 Kilometern in den 1940er Jahren erreichte. Das weitverzweigte Netz bestand aus 99 Rohrpostämtern und 27 Linien, die nach einem geregelten Fahrplan in Abständen von 15 Minuten von einem Rohrpostzug aus jeweils 20 Büchsen „befahren“ wurden. Mit Druck- und Saugluft bewegt legte dieser Zug bis zu 16 Meter pro Sekunde zurück, was 57,6 km/h entspricht. In der Regel brauchte eine Sendung – die Weiterleitung an verschiedenen Rohrpostämtern miteingerechnet – weniger als eine Stunde bis zum Zielamt, wo sie dann per Fahrradbote sofort ausgetragen wurde.

1963 wurde der öffentliche und 1971 der innerbetriebliche Rohrpostdienst in West-Berlin eingestellt. In Ost-Berlin endete die öffentliche Nutzung 1976 und die innerbetriebliche 1986. Heute kommt sie noch als Hausrohrpost in Supermärkten, Krankenhäusern, Bibliotheken und Spielbanken sowie im Bundeskanzleramt zum Transport von Briefen, Geld, Akten oder Proben zum Einsatz. Bis Anfang 2009 konnten Besucher den Kompressorenraum des Rohrpostamtes im ehemaligen Haupttelegraphenamt in der Oranienburger Straße in Mitte im Rahmen einer Führung des Vereins Berliner Unterwelten besichtigen.



Das Foto von 1951 zeigt einen Mitarbeiter in der Zentrale der Berliner **Rohrpost**, dem **Haupttelegraphenamt** in der Oranienburger Straße in Mitte, bei der Weiterleitung der Büchsen an ihre Zielpostämter.

(Bundesarchiv, Bild 183-12753-0008 / Martin / CC-BY-SA)

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts entstanden die ersten Verkehrstunnel zur Bauerprobung für ein mögliches U-Bahnnetz. Der erste, knapp 300 Meter lange **Tunnel** befindet sich auf dem ehemaligen **AEG-Gelände** in Gesundbrunnen zwischen Brunnen- und Ackerstraße näheres dazu in der Folge 6 der Straßennamenserie – siehe Heft 4/2012. Von 1895 bis 1914 fuhren hier die Züge der ersten elektrischen, jedoch ausschließlich betriebsinternen Tunnelbahn auf Berliner Gebiet. Die AEG wollte mit dieser Bahn beweisen, dass sich trotz aller damaligen Widerstände solide ausgeführte U-Bahn-Tunnel in den märkischen Sand bohren lassen. Zum „Tag des offenen Denkmals“ konnte der AEG-Versuchstunnel bereits besichtigt werden.

Nach dem ersten Straßenbahn-Tunnel zwischen den Gemeinden Stralau und Treptow von 1899 (siehe Straßennamen-Folge im letzten Heft) gingen die ersten beiden Strecken der privaten Hochbahngesellschaft, einer Siemens-Tochter, 1902 in Betrieb. Auf den Gebieten der Nachbarstädte Schöneberg und Charlottenburg (von der Kleiststraße bis zum Knie, dem heutigen Ernst-Reuter-Platz) verliefen sie unterirdisch, ebenso der Abzweig zum Potsdamer Platz.



Die **BVG** bietet regelmäßig die Möglichkeit zur Besichtigung ihres unterirdischen Verkehrssystems an. Von April bis Oktober können Interessierte jeden zweiten Freitagabend an einer moderierten, zweistündigen Fahrt in einem offenen U-Bahn-Wagen teilnehmen. Die 35 Kilometer lange Tour im **U-Bahn-Cabrio** startet und endet im U-Bahnhof Alexanderplatz. Sie führt über Teile der U-Bahn-Linien 5, 6, 7, 8 und 9. Auf dem Foto befindet sich der Wagen gerade auf der Verbindungsrampe von der U8 zur U9 am Bahnhof Osloer Straße. Obwohl das Preis-Leistungs-Verhältnis eher ernüchternd ist, empfiehlt es sich, die Tickets etwa drei Monate im Voraus zu buchen. Der Preis beträgt 40 €. Kinder unter 14 Jahren zahlen 25 €.

Telefon: 256 25 256

Email: u-bahn-cabriotour@bvg.de.

www.bvg.de

Foto: Michael F. Mehnert, Juli 2011;
Download von wikimedia commons

Aktuell verfügt die Stadt über neun U-Bahnlinien (plus Stummelinie U55) mit einer Gesamtlänge von 146 Kilometern und 173

Nach dessen Schließung hat der Verein in seinem **Berliner Unterwelten-Museum** im U-Bahnhof Gesundbrunnen eine **Rohrpost-Demonstrationsanlage** installiert. Deren Funktionsweise wird anhand einer illuminierten Kartusche, die durch das Rohrsystem geschickt wird, eindrucksvoll dargestellt. Das Museum, dessen thematischer Schwerpunkt Luftschutzbauten sind, kann im Rahmen der 90minütigen **Tour 1 der Berliner Unterwelten** täglich um 12, 14 und 16 Uhr, von März bis November außer dienstags, von Dezember bis Februar außer dienstags und mittwochs, besichtigt werden. Das Ticket kostet 10 €, ermäßigt 8 €.

Kartenverkaufsstelle: siehe Infokästchen Berliner Unterwelten e. V. am Artikelende

Die stetig wachsende Bevölkerung und Industrialisierung der Stadt führten zu einer zunehmenden Verschmutzung des Wassers durch Industrie- und Gewerbeabfälle sowie Abwässer der Wohnsiedlungen, was den Aufbau eines Kanalisations- und Entwässerungssystems notwendig machte. Dieses wurde ab 1873 nach Plänen des Stadtbaurats James Hobrecht verwirklicht. Als jüngerer Bruder des Berliner Oberbürgermeisters Arthur Hobrecht, der die neue Reichshauptstadt mit Rudolf Virchows Hilfe zur saubersten Stadt Europas machen wollte, hatte James Hobrecht die bestmöglichen Verbindungen zu den Entscheidungssträgern, um sein Projekt umsetzen zu können. Er teilte Berlin in zwölf voneinander unabhängige Entwässerungsgebiete ein, die Radialsysteme. Die

Kanäle führen zum jeweils tiefsten Punkt eines Entwässerungsgebiets, an dem ein Pumpwerk liegt, welches die Abwässer über ein Druckrohrsystem damals auf Rieselfelder vor den Toren Berlins pumpte und heute auf Klärwerke fördert. 1887 waren trotz heftiger Proteste der Fuhrbetriebe, denen mit dem Abtransport der Fäkalien ein wichtiger Teil ihrer Aufgaben verloren ging, von den etwa 1,4 Millionen Berlinern bereits 1,15 Millionen an das Kanalisationsnetz angeschlossen. Heute verfügt das Netz der (sehr viel größeren) Stadt über eine Gesamtlänge von 9.506 Kilometern, 148 Abwasserpumpwerke und sechs Klärwerke.

Führungen durch Wasser-, Klär- und Pumpwerke werden von den **Berliner Wasserbetrieben** nach unseren Recherchen nur für Schulgruppen angeboten (www.bwb.de). Die Thematik der **Wasserver- und -entsorgung** wird jedoch im **Museum im Wasserwerk** in Friedrichshagen am Müggelseedamm 307 ausführlich in einer empfehlenswerten Ausstellung behandelt, die sonntags bis donnerstags von 10 bis 16 Uhr geöffnet ist. Der Eintritt beträgt 2,50 €, ermäßigt 1,50 €.

In der Maschinenhalle wird dem Besucher der Betrieb einer **hallengroßen Dampfmaschine** von 1893 vorgeführt – heute mit einem Elektromotor angetrieben –, deren Betrieb per Dampf erst 1979 eingestellt wurde.

Telefon: 8644-7695

www.museum-im-wasserwerk.de



Zu seltenen Anlässen wie z. B. dem **Tag des offenen Denkmals**, der jedes Jahr am zweiten Septemberwochenende stattfindet, können Bereiche der U-Bahn besichtigt werden, die normalerweise nicht öffentlich zugänglich sind. So wird die **BVG** wie in den vergangenen Jahren zu dieser Veranstaltung wahrscheinlich wieder den **Rohbau** der geplanten und nie fertiggestellten **Linie U10** am **U-Bahnhof Innsbrucker Platz** zur Besichtigung öffnen. Seit 1978 liegt er im Dornröschenschlaf unter dem gleichnamigen Endbahnhof der U4.

www.tag-des-offenen-denkmals.de

Foto: Dirk Ingo Franke, September 2011; Download von wikimedia commons

Bahnhöfen. Eine zehnte Linie sollte – geplant seit den frühen 70er Jahren – von der Drakestraße in Lichterfelde entlang der heutigen B 1 über den Potsdamer Platz und den Alexanderplatz bis nach Weißensee führen. Ab 1984 wurde die U10 nicht weitergebaut, da die S-Bahn nun unter West-Berliner Regie betrieben wurde, die bereitstehenden Gelder stattdessen in die Instandsetzung des maroden S-Bahn-Netzes investiert wurden und die heutige S1 auf der südlichen Hälfte parallel zur geplanten U10 verläuft. Bis dahin waren bereits fünf Bahnhöfe der Linie 10 in unterschiedlichen Stufen „im Bau“, „im Rohbau“ oder „ausgebaut“. Die Länge der rund 70 nur im Rohbau errichteten und nie genutzten Bahnhöfe und Tunnelstümpfe seit Beginn des Berliner U-Bahn-Baus summiert sich auf gut fünf Kilometer.

Nicht durch die Industrialisierung, sondern durch die Teilung Berlins entstanden die bisher bekanntgewordenen 71 **Fluchttunnelprojekte** zwischen 1961 und 1985. Die letzte der nur 20 erfolgreichen Tunnelfluchten gelang 1973 zwei Brüdern und ihren Familien von Potsdam-Kleinglienicke nach Berlin-Wannsee. Der unterirdische Gang befand sich in der Nähe des Jagdschlusses Glienicke. Die höchste Konzentration von Fluchttunneln an einem Ort gab es an der Bernauer Straße zwischen den heutigen Ortsteilen Mitte und Gesundbrunnen, wo sich die **Gedenkstätte Berliner Mauer** befindet. Zwei der zwölf dort erbauten Stollen, von denen allerdings nur sieben fertiggestellt wurden, führten auch zu den erfolgreichsten unterirdischen Fluchten. Benannt wurden sie jeweils nach der Anzahl der Menschen, die von Ost- nach West-Berlin flüchten konnten, z. B. Tunnel 29 und Tunnel 57. Die Gänge wurden von beiden Seiten unter der Grenze hindurch gegraben,

wobei die Anzahl der von West- in Richtung Ost-Berlin erbauten Stollen wesentlich höher war als umgekehrt. Insgesamt gelangten mehr als 300 Ost-Berliner bzw. DDR-Bürger auf diesem Weg in die Freiheit.

Ein weiteres politisch bedingtes Bauwerk war der **Spionagetunnel**. Der 450 Meter lange Abhörang der Westalliierten führte von einer US-Radarstation in Rudow (damals West-Berlin) zu drei Telefon-Erdkabeln in der Schönfelder Chaussee in Altglienicke (damals Ost-Berlin). Die Leitungen wurden vom

Der **Verein Berliner Unterwelten** führt Interessierte jeden Freitag, Samstag und Sonntag über den ehemaligen Mauerstreifen an der Bernauer Straße. Vor Ort berichten die Moderatoren sowohl über verratene und gescheiterte Stollen als auch über die beiden erfolgreichsten **Fluchttunnelprojekte** aus der Zeit der Berliner Mauer. Die etwa zweistündige **Tour M**, welche auch die Themen Geisterbahnhöfe und das Absperren der Kanalisation behandelt, beginnt jeweils um 11 Uhr und 14:30 Uhr in den Ausstellungsräumen der Zivilschutzanlage am Blochplatz in Gesundbrunnen (Badstr. Ecke Böttgerstr.) mit einer thematischen Einführung. Von dort geht es per „U-Bahn-Shuttle“ zur Bernauer Straße. Das Ticket kostet 13 €, ermäßigt 10 €, Kind 6 €.

Kartenverkaufsstelle: siehe Infokästchen Berliner Unterwelten e. V. am Artikelende

Hauptquartier der sowjetischen Streitkräfte in Wünsdorf, der sowjetischen Botschaft in Mitte sowie der Zentrale des Geheimdienstes in Karlshorst genutzt. Über einen Zeitraum von knapp zwölf Monaten wurden von 1955 bis 1956 über die angezapften Leitungen gut 400.000 Telefonate abgehört. Der britische Doppelagent George Blake hatte das Vorhaben jedoch bereits vor Baubeginn des Tunnels an die Sowjets verraten. Deren Geheimdienst KGB beschloss, die Durchführung der Operation nicht zu behindern, da er das Potential für die Verbreitung von Desinformation erkannte und Blake als Doppelagenten nicht gefährden wollte. Sehr wahrscheinlich haben die Sowjets nur die belanglose Kommunikation über die angezapften Kabel laufen lassen, um die Illusion zu erzeugen, dass sie keine aggressiven Absichten gegen West-Berlin hegten. Die Auswertung der Telefonate und des Fernschreiberverkehrs beschäftigte

Die beiden Videofilmer und Fotografen Jürgen Hohmuth und Ralf Brauner dokumentieren die **Gedenkstätte Berliner Mauer** in der Bernauer Straße mit ihrer HD-Kamera, die an einem sieben Meter langen Zeppelin hängt. Vom Boden aus gezogen fliegt das mit Helium gefüllte Kamera-Luftschiff in einer Höhe zwischen vier und 60 Metern. Bei der Betrachtung des heute so friedlich wirkenden Orts erscheint es schwer vorstellbar, dass sich hier vor 23 Jahren noch ein Todesstreifen befand, den mehrere **Fluchttunnel** bis zu ihrer jeweiligen Entdeckung unterquerten.

Foto: Peter Münzel



Neben seiner Nutzung für die zivile Luftfahrt wurde der Zentralflughafen 1939 auch zum Militärflughafen. Im selben Jahr richteten die Nazis in seinen Räumlichkeiten die weltweit größte Montagehalle für Luftbomben ein, deren Erprobung und Auslieferung von dort überwacht wurde. Nach Kriegsende übernahm die US-Armee den Flughafen als ausschließlichen Militärstützpunkt. Während der sowjetischen Blockade West-Berlins von Juni 1948 bis Mai 1949 diente er der Berliner Luftbrücke, über die die Westalliierten die West-Berliner Bevölkerung mit Lebensmitteln und Gütern versorgte. Ab 1950 wurden nach und nach Teile des Flughafens wieder für den schnell wachsenden Zivilverkehr freigegeben. Als sich ein endgültiges Erreichen der Kapazitätsgrenze abzeichnete, wurde der Militärflugplatz in Tegel Anfang der 70er Jahre zu einem modernen Passagierflughafen ausgebaut und der gesamte zivile Luftverkehr Berlins ab 1975 dorthin verlegt. 1985 wurde der Flughafen Tempelhof wieder für den Zivilverkehr, insbesondere für Geschäftsreisen, eröffnet, hatte aber für Langstreckenflugzeuge neuerer Bauart zu kurze Startbahnen. 1993 verließen die amerikanischen Streitkräfte den Flughafen, der schließlich am 30. Oktober 2008 seinen Dienst einstellte.



Im **AlliiertenMuseum** in Dahlem, Clayallee 135 (zwischen Königin-Luise-Str. und Hüttenweg), kann bei freiem Eintritt täglich außer mittwochs von 10 bis 18 Uhr ein sieben Meter langes Original-Stück des **Spionagetunnels** besichtigt werden. **Telefon:** 8181-990. **www.alliiertenmuseum.de** Foto: Peter Münzel

über 650 Mitarbeiter des CIA. 1956 ließen die Sowjets den Tunnel in einer genau geplanten Aktion aufdecken und präsentierten ihn der Weltpresse mit gespielter Empörung als „verbrecherischen Akt“.

Auch ein anderes unterirdisches Bauwerk hat möglicherweise eine historische Rolle gespielt. Vom **Reichstag** führte einst ein **Heizungstunnel** zum gegenüberliegenden Palais des Reichspräsidenten (dessen denkmalgeschütztes Gebäude heute ein



Ein gut sechs Meter langes Reststück des etwa mannbreiten **Heizungstunnels** kann im Rahmen einer kostenfreien Hausführung im Keller des **Reichstags** besichtigt werden. Erfahrungsgemäß sollten die Tickets etwa drei Monate im Voraus über das Online-Formular des Deutschen Bundestags gebucht werden.

Telefon des Besucherdiensts des Deutschen Bundestags: 227-32152 und 227-35908
www.bundestag.de

Foto: Michael Rose, April 2006;
Download von wikimedia commons

Teil des Jakob-Kaiser-Hauses ist). Als in der Nacht vom 27. auf den 28. Februar 1933 das Reichstagsgebäude brannte, was die Nazis als Legitimation brauchten, um die Grundrechte der Weimarer Republik praktisch außer Kraft zu setzen und ihre Gegner künftig rücksichtslos und brutal zu verfolgen, war Hermann Göring amtierender Reichspräsident und hatte seinen Sitz in dem Palais an der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße (die sieben Monate später in Hermann-Göring-Straße umbenannt wurde und auf dem betreffenden Abschnitt heute Friedrich-Ebert-Platz heißt). Die mutmaßlichen Brandstifter, Köpenicker SA-Mitglieder, konnten möglicherweise durch den Heizungstunnel in das Parlamentsgebäude gelangen, den Brand legen und auf gleichem Wege unter den Augen Görings wieder verschwinden. Die angebliche Einzeltäterschaft des am Tatort festgenommenen linken Arbeiters Marinus van der Lubbe wurde nie geklärt. Während der Teilung war der unter der Berliner Mauer verlaufende Verbindungsweg zugemauert. An Stelle des Heizungstunnels befindet sich heute ein etwa 30 Meter breiter, moderner Gang mit Infotafeln und Ausstellungsstücken.

Die wohl größten unterirdischen Anlagen eines Gebäudekomplexes sind die begehbaren, fast fünf Kilometer langen **Versorgungsschächte** unter dem Gebäude des ehemaligen **Flughafens Tempelhof**. Dieser nahm als einer der ersten Verkehrsflughäfen Deutschlands 1923 seinen Dienst auf. Das von 1936 bis 1941 erbaute Flughafengebäude war nach seiner Fertigstellung mit einer Bruttogeschossfläche von 307.000 m² für zwei Jahre das flächengrößte Gebäude der Welt, ehe es vom Pentagon in Arlington abgelöst wurde. Die Gesamtlänge des bogenförmigen Teils des Gebäudes beträgt etwa 1,2 Kilometer. Es ist damit einer der längsten Gebäudekomplexe Europas.

Die **Tempelhof Projekt GmbH** führt Interessierte durch den riesigen Gebäudekomplex. Während der zweieinhalbstündigen Führung berichten zumeist ehemalige Mitarbeiter über die wechselvolle Geschichte des Flughafens. Besucht werden hierbei u. a. die Eingangshalle, die Abfertigungshalle, eine Basketballhalle der US-Air Force, die Dachterrasse, der **Eisenbahntunnel**, ein **Versorgungsschacht**, zahlreiche **Luftschuttkeller** sowie der **Filmbunker**. Die Führungen finden montags bis donnerstags um 16 Uhr, freitags um 13 und 16 Uhr sowie samstags und sonntags um 11 und 14 Uhr statt. Die Tickets können 20 Minuten vor Beginn der Führung direkt am Treffpunkt oder über die Internetseite erworben werden. Sie kosten 12 €, ermäßigt 8 €, Kinder 6 €. Treffpunkt ist der ehemalige GAT-Bereich am Tempelhofer Damm 1-7 (Zufahrt gegenüber Bayernring). Aufgrund der baulichen Gegebenheiten sind die Führungen nicht behindertengerecht.

Telefon: 200 03 74-41

www.tempelhoferfreiheit.de

Die Aufzählung der unterirdischen Bauwerke in Berlin ließe sich noch lange fortsetzen. Viele geschichtlich und technisch interessante unterirdische Bauwerke oder Bauruinen sind allerdings bis heute noch nicht so weit erschlossen, dass sie für öffentliche Besichtigungen problemlos freigegeben werden könnten.

Ein Beispiel hierfür sind die unterirdischen Bauten im Großen Tiergarten, die Teile der größten wahnsinnigen NS-Planung waren, Berlin zur „Welthauptstadt Germania“ umzugestalten. Zwischen 1937 und 1941 entstanden im Tiergarten die **Rohbauten** zweier **Straßentunnel** sowie eines 200 Meter



Im **Filmbunker** unter dem **Flughafen Tempelhof** wurde von den Nazis unter hoher Geheimhaltung leicht entflammendes Material wie Zelluloidfilm gelagert. Sowjetische Truppen sprengten gegen Kriegsende die Zugangstür auf, wobei das Material in Brand geriet und der gesamte Bunker ausgebrannt. Er ist noch heute in diesem verrußten Zustand erhalten. Foto: Peter Münzel

langen **U-Bahntunneln** für die geplante **Linie G** von Lübars nach Marienfelde (die ab 1961 kürzer und mit stark verändertem Verlauf schrittweise eröffnet wurde und heute U9 heißt). Die beiden Straßentunnel waren Teil der geplanten **Nord-Süd-Achse**, welche die Ost-West-Achse unterqueren sollte. Beide Straßenzüge sollten sich etwa auf Höhe des heutigen Sowjetischen Ehrenmals kreuzen, wobei der von Süden kommende Straßenverkehr durch ein verzweigtes Tunnelsystem gefädelt, Richtung Platz vor dem Brandenburger Tor (heute Platz des 18. März) und von dort hinter dem Reichstag vorbei nach Norden zur Seestraße weitergeleitet werden sollte. Diese Relikte aus der Nazizeit liegen zwischen dem Tunnel Tiergarten-Spreebogen und dem parallel verlaufenden Bahntunnel. Kriegsbedingt mangelte es ab 1942 an Ressourcen zum Weiterbau. Die Rohbauten wurden nun vom Elektrokonzern AEG als Produktionsstätte für elektrische Kleinteile genutzt. Das weitläufige unterirdische Objekt wurde nach dem Krieg zugeschüttet und geriet bis zu seiner Wiederentdeckung Ende der 60er Jahre in Vergessenheit. Die Stasi versuchte umgehend, alle Zugänge zum Westen aufzuspüren und zuzumauern, damit der Westen die unterirdischen Zugänge nicht – wie befürchtet – für feindliche Angriffe hätte nutzen können. Die Bau ruine des Achsenkreuzes wurde schließlich vom West-Berliner Senat sogar saniert, da die Kosten für einen Abriss dieser Altlast höher gewesen wären.

Leider ebenfalls nicht von der Öffentlichkeit zu besichtigen ist ein bereits zu preußischer Zeit errichteter **Geheimtunnel unter dem Schlossplatz**, der vom Marstall zum Berliner Schloss bzw. zu seinem „Nachfolger“, dem Palast der Republik, führte. Stasi und SED konnten durch ihn unbemerkt Prominente in den Palast hinein- und wieder herausführen. Im gegenüberliegenden Marstall war eine Einheit des DDR-Geheimdiensts beherbergt, die von dort mit umfangreicher Nachrichtentechnik das gesamte Geschehen im und um den Palast der Republik rund um die Uhr beobachtete. Als die Ost-Berliner während der Feiern des 40. Jahrestages der DDR vor dem Palast der Republik demonstrierten, gelangten Stasi-Elitetruppen über den Gang zuerst in

den Palast und dann auf den Schloßplatz. Sie standen somit plötzlich mitten unter den Demonstranten und konnten den Volksprotest vom 7. Oktober 1989 niederschlagen.

Die Erschließung und Bewahrung unterirdischer Bauwerke für die Öffentlichkeit hat sich der 1997 gegründete Verein Berliner Unterwelten zum Ziel gesetzt. Das Eingangsfoto dieser Folge zeigt eine Führung, bei der die Besucher unter einem unscheinbaren Gitterrost am Alfred-Döblin-Platz (Dresdener Ecke Sebastianstraße) den Einstieg zu einem U-Bahn-Rohbau von 1921 finden. Neben einigen hier bereits genannten Sehenswürdigkeiten, die von dem Verein betreut wer-

den, bietet er auch Führungen durch einige der erhalten gebliebenen Luftschutzanlagen aus dem Zweiten Weltkrieg an, von denen zwischen 1935 und 1945 gut 1.000 in Berlin erbaut wurden. Einige davon hatten wir Ihnen bereits im ersten Teil der Folge 6 dieser Artikelserie vorgestellt. In einer späteren Folge wird es wieder um „dunkle Welten“ gehen: Eine Flakbunkerruine, von der der Besucher einerseits die Aussicht genießen und andererseits in einer dreistündigen Führung bis in das Kellergeschoss des unter dem Trümmerberg versteckten Bauwerks hinabsteigen kann; und einen Mutter-Kind-Bunker, der zuerst ein Gasometer war, nach dem Krieg als Obdachlosenasyll und Lager für Senatsreserven diente und heute Lofts auf seinem Dach beherbergt.

Ein großer Teil der in dieser Folge genannten Fakten und Zahlen wurde zwei Medien entnommen:

1. dem Buch „*Dunkle Welten – Bunker, Tunnel und Gewölbe unter Berlin*“ von Dietmar und Ingmar Arnold, Fotografien von Frieder Salm, 9., aktualisierte Auflage, erschienen 2003 im Ch. Links Verlag, und
2. der Broschüre „*Das Berliner Unterwelten-Museum – Tour 1 – Dunkle Welten – Eine zeitgeschichtliche Führung durch einen authentischen Ort*“ von Henry Gidom, Ingmar Arnold und Uwe Friedrich, erschienen 2011 in der Edition Berliner Unterwelten.

Beide Werke möchten wir dem geneigten Leser sehr empfehlen.

Axel Rühle und Peter Münzel

Berliner Unterwelten e. V.

Gesundbrunnen, Brunnenstraße 105 (Ramlerstr. ⇨ Bhf. Gesundbrunnen)

Öffnungszeiten der zentralen Kasse (Pavillon links neben dem Südeingang des U-Bahnhofs, vor „Kaufland“): tägl. 10-16 Uhr (von April bis Ende Okt. öffnet die Kasse Sa+So+FT bereits um 9.30 Uhr).

Kartenverkauf für die Touren: nur am Tag der Führung, keine Vorbestellung, kein Vorverkauf, keine Kartenzahlung – nur Barzahlung. Bei den meisten Touren liegt die max. Teilnehmerzahl bei 25 Pers.; um sicherzugehen, dass man die gewünschte Anzahl an Tickets bekommt, ist ein rechtzeitiger Kauf vor Führungsbeginn sinnvoll; ein ungefährender Erfahrungswert ist, dass man 30-40 Min. vor Beginn der Führung noch Tickets für 2 Pers. bekommt; bei einer größeren Personenanzahl sollte man etwas früher erscheinen.

Fremdsprachige Führungen (für Einzelbesucher): auf Englisch, Spanisch, Französisch, Italienisch, Niederländisch, Russisch, Polnisch, Griechisch und Dänisch (Termine und Uhrzeiten weichen von denen der deutschsprachigen Touren ab; sie finden mind. einmal wöchentlich statt; beim Anklicken der jeweiligen Landesflagge auf der Webseite werden die verfügbaren Touren mit Terminen angezeigt und in der jeweiligen Landessprache beschrieben).

Garderobe/Gepäckaufbewahrung: nicht vorhanden; das Mitführen großer Gepäckstücke ist nicht möglich.

Fotografieren/Filmen: nicht gestattet; Grund: in den Anlagen befinden sich Exponate und Fotos von Leihgebern, an denen der Verein keine Bildrechte hat; zudem hat er schlechte Erfahrungen mit Besuchern, die ihre Fotos per Bildbearbeitungsprogramm mit Hakenkreuzen versehen haben und mit dem Kommentar, dies entspreche dem Anblick bei Führungen, ins Internet gestellt haben.

Barrierefreiheit: Die Touren sind aufgrund der baulichen Gegebenheiten nicht barrierefrei zugänglich.

Besondere Teilnahmebedingungen: Die Führungen richten sich von Inhalt und Anspruch an ein erwachsenes Publikum und werden für Jugendliche frühestens ab der 9. Klasse empfohlen.

Büro-Telefon: 499 105-17. **Info-Telefon:** 499 105-18. **Fax:** 499 105-19

www.berliner-unterwelten.de