



Foto: Peter Alunzel

# Die Geschichte hinter dem Straßennamen

## Folge 6: Tunnelstraße

Das Industrialisierungsfieber hatte um sich gegriffen. Technische Errungenschaften waren Kult und lösten Begeisterung aus. Um sie der Menschheit zu präsentieren, hatten bedeutende Industrienationen seit Mitte des 19. Jahrhunderts internationale Gewerbemessen ausgerichtet, denen man, um gar nicht erst mit falscher Bescheidenheit tiefzustapeln, hochtrabende Namen gab, und für die eigens architektonisch besondere Gebäude bis hin zu Palästen errichtet wurden. Begonnen hatten die Briten 1851 mit der „Great Exhibition of the Works of Industry of All Nations“ in ihrem im Londoner Hyde Park errichteten, sehr großzügigen „Crystal Palace“ aus Gusseisen und Glas. Zwei Jahre später veranstalteten die Amerikaner in New York immerhin die „Exhibition of the Industry of All Nations“. Um nicht hinter den Briten zurückzustehen, erhielt das hiesige Gebäude ebenfalls den Namen „Crystal Palace“.

Schon im selben Jahr legten die Briten mit ihrer „Great Industrial Exhibition“ in Dublin nach (Irland war bis 1922 britisch). 1855 folgten die Franzosen mit ihrer „Exposition Universelle“, die den Platzbedarf schon nicht mehr decken konnten und ihr Pariser Ausstellungsgelände deshalb bereits mit mehreren Länderpavillons erweiterten – ein Konzept, das sich bis in heutige Expo-Zeiten gehalten hat. Wegen des großen Erfolges der mehrmonatigen Veranstaltungen mit jahrmärktähnlicher Atmosphäre – sie zeigten eine nie dagewesene Vielfalt an Technik, Kunsthandwerk und Völkerkunde – folgten Ausstellungen in London, Paris, Wien, Dublin, Philadelphia und wieder Paris. Inzwischen hatte sich für diese Messen die Bezeichnung Weltausstellung durchgesetzt.

Die auf den Weltausstellungen gezeigten Produkte und Technologien waren – neben architektonischen Wahrzeichen wie dem Eiffelturm – oft Vorläufer von Dingen, die für uns heute selbstverständlich sind, damals aber bahnbrechend, atemberaubend und für die Menschen bis dato weit jenseits ihrer Vorstellungskraft lagen. Sei es eine Maschine, die automatisch Kaffee brüht, ein aufblasbares Boot aus einem künstlich hergestellten Material, ein pedalgetriebenes Fahrzeug auf vier Rädern, der erste Sicherheitsaufzug, ein Bonbon, das Hustenreiz lindert oder schlicht ein hell-silbernes Metall, das nur einen Bruchteil vom Gewicht des Eisens auf die Waage brachte, durch ein neues Herstellungsverfahren deutlich preisgünstiger geworden war als Gold und die Bezeichnung Aluminium hatte.

Auch im jungen, erst 1871 gegründeten Deutschen Reich träumten Erfinder und Geschäftsleute von einer Weltausstellung, hatte man doch durchaus Technologien zu bieten, mit

denen man sich weltweiter Konkurrenz stellen konnte. Auf der Berliner Gewerbeausstellung 1879 – nicht die erste – hatte Werner Siemens (damals noch nicht blaublütig) die erste elektrische Eisenbahn der Welt vorgestellt. Während der viermonatigen Ausstellung führen 90.000 Menschen auf der 300 Meter langen Strecke. Die Original-Lok steht im Deutschen Museum in München, eine Kopie im Deutschen Technikmuseum in der Trebbiner Straße.

Doch die politischen Verhältnisse in den 1880er Jahren waren unruhig. Reichskanzler Bismarck hatte den Zenit seiner Karriere hinter sich und versuchte, mögliche politische Nachfolger zu bekämpfen. Hohenzollern-Kaiser Wilhelm I., der vier Mordversuche überlebt hatte und sich eigentlich großer Beliebtheit erfreute, starb im März 1888. Nach ihm sind der Spandauer Ortsteil Wilhelmstadt nebst Wilhelmstraße, die Kaiser-Wilhelm-Plätze in Schöneberg und Dahlem, die Kaiser-Wilhelm-Straße in Lankwitz, die Kaiserstraße und der Wilhelmplatz in Wannsee, die Wilhelmstraße in Wilmersdorf, die Wilhelmshöhe in Kreuzberg, die Kaisereiche in Friedenau, der Grunewaldturm, die Gedächtniskirche und tausende weitere Dinge in Deutschland benannt. Sein Sohn, Friedrich III., der unter anderem die Jobs als Kaiser des Deutschen Reiches und König von Preußen erbt, litt an Kehlkopfkrebs, konnte bereits nicht mehr sprechen, und starb nach nur drei Monaten und sechs Tagen Amtszeit, was ihm den Namen „99-Tage-Kaiser“ und dem Jahr 1888 die Bezeichnung „Dreikaiserjahr“ einbrachte, denn im Juni desselben Jahres erbte Friedrichs 29-jähriger Sohn Wilhelm II. die besagten Jobs.

Wilhelm II., lebenslang von einem schmerzenden bzw. halb gelähmten Arm geplagt und zur Schwermut neigend, narzisstisch, arrogant und mit Minderwertigkeitskomplexen behaftet, ließ seinen anfänglichen großen Worten über eine Demokratisierung leider nicht die erwarteten Taten folgen und brachte seine Eitelkeit unter anderem dadurch zum Ausdruck, dass er sich täglich vom Hofbarbier mit einer Dose Wachs die Spitzen seines langen Oberlippenbarts nach oben stylen ließ. Von seiner erzwungenen Abdankung 1918 bis zu seinem Tod 1941 lebte er im Exil in den Niederlanden. Seine dreißigjährige Amtszeit wird heute als Wilhelminische Epoche bezeichnet.

Als 1890 Bismarck entlassen und General Leo Graf von Caprivi Reichskanzler wurde (nach ihm ist eine bescheidene Spreebrücke in Charlottenburg benannt), war in Berlin der Ausbau des Schienennetzes der Straßenbahn in vollem Gange – begünstigt durch Wilhelms

Technikbegeisterung. Berlin strebte gerade zur europäischen Industriemetropole auf, und man wollte nicht länger hinter Paris zurückstehen. Doch für eine Weltausstellung reichten die Finanzen und der Selbstdarstellungsdrang Wilhelms II. nicht aus. Aufgrund politischer Streitereien verkündete der „Reichsanzeiger“ am 13.8.1892: „Dem Plane einer Weltausstellung in Berlin wird von Reich wegen nicht näher getreten.“ Wilhelm selbst formulierte es eine Woche später Caprivi gegenüber noch deutlicher: „Der Ruhm der Pariser läßt den Berliner nicht schlafen. Berlin ist Großstadt, also muss es auch eine Ausstellung haben. Das ist völlig falsch. Paris ist nunmal, was Berlin hoffentlich nie wird, das große Hurenhaus der Welt.“ So beschlossen der Verein Berliner Kaufleute und Industrieller und die Vereinigung 1879 die ersatzweise Ausrichtung der Berliner Gewerbeausstellung 1896, die im Umland stattfinden musste, und deren absichtlich provinziell klingender Name über die beabsichtigte Größe hinwegtäuschen sollte. Im Hauptkatalog wurde das Ziel der Ausstellung definiert, „daß das Werk der heimischen Industrie zur Förderung und der Stadt Berlin zu Ehre und Nutzen gereiche.“ Als Termin wurde das 25-jährige Jubiläum Berlins als Reichshauptstadt beschlossen.

Über den Standort der Ausstellung entstand Streit. Zunächst wurde ein freies Gebiet am Lietzensee in Witzleben bei Charlottenburg ausgewählt, das etwa sieben Kilometer westlich der Berliner Stadtgrenze lag. Eine Verlängerung der von August Orth geplanten und 1882 eröffneten Stadtbahn über Charlottenburg hinaus nach Witzleben war bereits in Planung, und die Dampfstraßenbahn auf dem Kurfürstendamm und die ebenfalls dampfgetriebene Ringbahn erschlossen das Gebiet bereits annähernd.

Das Dorf bekam als Anwärter jedoch Konkurrenz von einem Gebiet, das etwa ebenso weit vor der Stadtgrenze lag: ein großflächiger, acht Jahre zuvor von Gustav Meyer angelegter Park in der Landgemeinde Treptow, südöstlich von Berlin. Obwohl diese verkehrlich wesentlich schlechter angebunden war – außer der ringförmigen Vorortbahn war Treptow seit 1878 durch eine Pferdestraßenbahnlinie mit dem Spittelmarkt verbunden –, konnten die Befürworter die Presse auf ihre Seite ziehen, indem sie gezielt Propaganda betrieben: Das Gelände am Lietzensee befand sich im Privatbesitz von Juden, und für Antisemitismus waren weniger gebildete Menschen schon damals empfänglich. Der Treptower Park gehörte der Stadt Berlin und grenzte an die östlichen Industriegebiete und Arbeiterwohnviertel, durch die der Weg von Berlin nach Treptow führen würde.

Die Entscheidung fiel auf den Treptower Park. Die Stadt Berlin stellte die Fläche unter der Bedingung, dass kein Baum gefällt und das Gelände nach der Ausstellung wieder in den vorherigen Zustand gebracht würde, kostenlos zur Verfügung und investierte zehn Millionen Reichsmark. Hinzu kamen Spenden. Zur Verbesserung der Infrastruktur wurde der Vorortbahnhof Treptow durch Errichtung eines zweiten Mittelbahnsteigs ausgebaut, die Spree erhielt eine neue Brücke auf Höhe des früheren Oberbaums, und die „Elektrisierung“ der Straßenbahnlinie zum Treptower Park sorgte für leistungsfähigere Anbindung des Ausstellungsgeländes, das mit 90 Hektar Fläche locker mit den Weltausstellungen mithalten konnte.

Auf technischem Gebiet tat sich zur gleichen Zeit einiges, was dem deutschen Ingenieurwesen internationale Beachtung einbrachte. Die Eisenbahn war bereits annähernd zu einem Netz angewachsen. Die ringförmig um Berlin liegenden Kopfbahnhöfe waren nicht nur durch die Ringbahn, sondern inzwischen auch durch die Stadtbahn verbunden. Auf der Schiene befanden sich das Deutsche Reich und das britische Imperium in einem ständigen Wettlauf um die nächste bahnbrechende Idee. So war es den Briten gelungen, eine Bahnlinie durch London – auch hier lagen die Kopfbahnhöfe an verschiedenen Rändern der dicht bebauten Stadt – nicht nur abschnittsweise, sondern auf gesamter Länge in Tunnellage zu führen. Das war nicht allen Menschen ganz geheuer; zu bedrohlich wirkten die tosenden Dampflok in den engen Stollen. 1890 wurden sie durch elektrische Triebwagen ersetzt.

Auch deutsche Firmen arbeiteten fieberhaft daran, den durch Siemens ermöglichten elektrischen Antrieb für Schienenfahrzeuge weiterzuentwickeln. Die im damaligen Wedding ansässige Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft (AEG) mit ihrem Apparatewerk an der Hussitenstraße hatte 1894 das Gelände des ehemaligen Berliner Viehmarkts dazugekauft, das auf der anderen Straßenseite lag. Um eine Verbindung herzustellen, ließ die AEG sich 1895 von Siemens & Halske eine 270 Meter lange, unterirdische Schienenverbindung für den Werksverkehr mit oberirdischen Endpunkten bauen, die „elektrisiert“ wurde – Berlins erste Unterpflasterbahn war entstanden.

In Großbritannien waren Ingenieure bemüht, die Anlage unterirdischer Bahnstrecken so weiterzuentwickeln, dass man statt in offener Bauweise unter Tage arbeiten und somit bauliche Hindernisse würde unterqueren können. Die bisherigen Abstützvorrichtungen aus Holz hielten nicht viel aus, so dass mit Eisendecken experimentiert wurde. Schließlich testete man eine abenteuerlich anmutende Methode, bei der ein großer, offener Kasten von einer Grube aus seitwärts in den Boden gerammt und das Erdreich aus dem Inneren entfernt wurde, um anschließend weiter vorzudringen und die Arbeitsschritte vielfach zu wiederholen. Die Methode wurde bis zur Perfektion weiterentwickelt und bekam die Bezeichnung Schildvortrieb.

Das neue Tunnelbauverfahren von der Insel eröffnete völlig neue Möglichkeiten. Man konnte nun problemlos, wenn auch mit hohem Aufwand und relativ langsam, Tunnel viel tiefer bauen als bisher. Die zündende Berliner Idee, die sich als ultimativ weltausstellungsverdächtig erwies, war eine im Schildvortrieb errichtete Tunnel-Bahnlinie, die – weltweit fast einmalig – ein Gewässer unterqueren würde: Eine Verlängerung des Berliner Straßenbahnnetzes über die Nachbargemeinde Stralau und schließlich durch einen Tunnel unter der Spree bis zum Ausstellungsgelände in der Landgemeinde Treptow würde für eine weitere Verkehrsanbindung sorgen und wäre zugleich eine schier unglaubliche Attraktion.

Der Zeitplan für den Tunnel war sportlich. Sofort nach Erteilung der Baugenehmigung – der funktionierende Wedding Tunnel hatte die Gemeindeverwaltungen von Stralau und Treptow überzeugt – begann die Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen mit dem Bau. Da man in Preußen bis dahin keine Erfahrungen mit dem Schildvortrieb hatte, erwies der Bau sich als deutlich schwieriger als erwartet, unter anderem weil ständig Schwemmsand nachrutschte, und die Arbeiter kamen nicht annähernd so schnell voran wie gedacht.

Die Berliner Gewerbeausstellung 1896 wurde eine der am meisten beachteten und am stärksten frequentierten Industrie-Messen der damaligen Zeit mit annähernd 300 kleinen und mittelgroßen Holz-Stahl-Bauten, denen ihr provisorischer Charakter größtenteils nicht anzusehen war. Die Haupthalle hatte Kuppeln aus „gleißendem Aluminium“. Zur Eröffnung am 1.5.1896 erschienen – neben Kaiser Wilhelm II. mit seiner Dampfyacht – 3.780 Aussteller, darunter die Actiengesellschaft für Anilin-Fabrikation (Agfa), AEG, Siemens & Halske, Borsig, Orenstein & Koppel, Schwarzkopf, Scherings Grüne Apotheke (heute Bayer Healthcare), die Königliche Porzellanmanufaktur (KPM), Mannesmann, Carl Zeiss und Otto Lilienthal. Letzterer hielt am 10. Mai noch einen Vortrag an seinem Stand. Drei Monate später brach er sich bei einem seiner spektakulären Segelflugversuche das Genick.

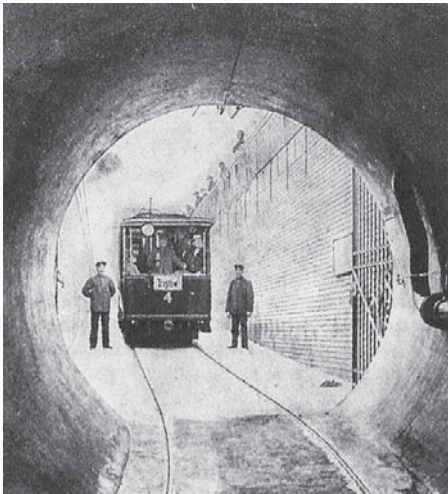
Für das Ausstellungsgelände war an der Görlitzer Bahn auf Höhe der heutigen Rethelstraße ein provisorischer Bahnhof namens Ausstellung mit drei Bahnsteigen errichtet worden. Die Ausstellung war täglich bis Mitternacht geöffnet, ermöglicht durch eine weitere Neuheit, die vollständige elektrische Beleuchtung von Siemens, die allerdings häufig ausfiel. Auf dem Gelände verkehrte als weitere Attraktion eine elektrische Rundbahn. Für die Stromversorgung war ein kleines Kraftwerk errichtet worden. Bis zum letzten Ausstellungstag, dem 15. Oktober, verzeichnete die Ausstellung – obwohl es an 120 der 168 Ausstellungstagen regnete – etwa sieben Millionen Besucher.

Nicht alle Bauten waren rechtzeitig zur Eröffnung fertiggestellt worden. Einige Ausstellungsgebäude wurden erst im Laufe des Sommers fertig, und ein besonderes Bauwerk ließ

sich während der gesamten Ausstellungsdauer nur zu einem kleinen Teil besichtigen: der Tunnel unter der Spree nach Stralau. Er war erst auf einer Länge von 160 Metern zu Fuß begehbar, an einen Straßenbahnbetrieb war noch nicht zu denken. Nach Ende der Ausstellung wurden die Hochbauten vertragsgemäß restlos abgebaut – mit einer Ausnahme: Die Archenhold-Sternwarte ist noch heute eine interessante Sehenswürdigkeit. Auch der Bahnhof Ausstellung wurde abgebaut. 1898 war der Treptower Park wieder der Alte. Die Gemeinde Treptow hatte von der Ausstellung erheblich profitiert, was die Infrastruktur betrifft. Eine Erkenntnis aus dem Jahr 1896 war die Notwendigkeit eines dauerhaften Ausstellungsgeländes. Hierfür wurde als Standort später ein „alter Bekannter“ ausgewählt: das Gelände in Witzleben. Der in der Nähe errichtete S-Bahnhof erhielt wie sein provisorischer Treptower Vorgänger den Namen Ausstellung. Heute heißt er Westkreuz, und das ab 1915 entwickelte Ausstellungsgebiet, das heute im Ortsteil Westend nahe der Grenze zu Charlottenburg liegt, ist als Messegelände am Funkturm bekannt geworden.

Erst zweieinhalb Jahre nach Ende der Gewerbeausstellung, 1899 (einige Quellen nennen den Februar, andere den Dezember als Termin), konnte die Bahnverbindung unter der Spree endlich den Betrieb aufnehmen. In der Verlängerten Dorfstraße auf der Stralauer Halbinsel befand sich in der Straßenmitte auf Höhe der Dorfkirche die Tunnelrampe. Gleich nach der Tunneleinfahrt bog die Röhre mit einem Durchmesser von nur 3,76 Metern in einer 90-Grad-Kurve nach Süden ab und verlief bis zu zwölf Meter tief unter dem Grund der Spree, bis sie nahe dem Gasthaus Zenner „auftauchte“ und neben der Treptower Chaussee, am Anfang der heutigen Puschkinallee am Ende des Parkplatzes, ihre Endhaltestelle hatte. Um die Attraktion zu würdigen, bekam die Verlängerte Dorfstraße 1900 den Namen Tunnelstraße. Da der Streckenabschnitt mit dem 454 Meter langen Tunnel eingleisig und moderne Signaltechnik noch Zukunftsmusik war, behalf man sich mit einem Signalstab. An der Tunneleinfahrt bekam der Zugführer vom Posten den Stab ausgehändig, den er knapp drei Minuten später an der Ausfahrt beim dortigen Posten abzugeben hatte. So wurde sichergestellt, dass immer nur ein Zug im Tunnel unterwegs war. Die am Schlesischen Bahnhof (dem heutigen Ostbahnhof) beginnende Strecke, die deshalb im Volksmund den Namen „Knüppelbahn“ erhielt, wurde 1909 nach Oberschöneweide verlängert.

Nachdem in den Tunnelwänden Anfang 1932 Risse auftraten und Wasser einsickerte, endete die kurze Geschichte der ersten öffentlichen Berliner Untergrundbahn nach nur 33 Betriebsjahren mit der Sperrung des zuletzt wenig frequentierten Spreetunnels am 15.2.1932. Die auf Selbstdarstellung bedachten Nationalsozialisten ließen den Tunnel sichern und während der Olympischen Sommerspiele in Berlin 1936 für Fußgänger wieder öffnen. Im Zweiten Weltkrieg ereilte ihn das gleiche Schicksal wie die meisten unterirdischen Bauten: Die nördliche Hälfte



**Einfahrt in den Spreetunnel in Stralau 1899**

Urheber des Fotos unbekannt, 1899; Download von wikimedia commons; Scan aus dem Buch „125 Jahre Straßenbahnen in Berlin“ von Sigurd Hilkenbach & Wolfgang Kramer

wurde zum Luftschutzraum, durch eine Betonwand getrennt von der südlichen, in die Wasser sickerte. Nach Kriegsende erschien ein Wiederaufbau vom Aufwand her nicht gerechtfertigt. Um einen Einsturz zu verhindern, flutete man den Tunnel 1948 komplett. 1968 wurden auf Treptower Seite die Rampe und einige Meter des Tunnels abgetragen und die Stralauer Rampe zugeschüttet. Als die Stadtentwickler im wiedervereinigten Berlin gegen Mitte der 1990er Jahre eine Neubauung der Stralauer Halbinsel planten, wurde der dortige Zugang noch einmal für kurze Zeit freigelegt und von der Feuerwehr leergepumpt, da der Tunnel auf seinen baulichen Zustand untersucht werden musste. Zutage kam ein intakter Luftschutzraum mit Einrichtungsgegenständen wie Bänken, Verbandkästen und Geschirr. Eine in Erwägung gezogene Instandsetzung des Tunnels wurde verworfen, da der Aufwand sich selbst für eine Fußgängerverbindung nicht lohnen würde. Übrig sind – neben einer kleinen Dokumentation des Museums Treptow-Köpenick im Sterndamm 102 (Ecke Hoevelstraße) – die Namen Platz am Spreetunnel (der Parkplatz an der Eierschale Zenner in Alt-Treptow) und Tunnelstraße (in Stralau).

Axel Rühle

**ANZEIGEN  
ANNAHME**



V&V Verkehrsverlag GmbH  
10587 Berlin, Helmholtzstr. 2-9, Aufgang F  
Tel. 030 - 26 93 97 0 • Fax 030 - 26 93 97 19  
taxi-news@jaeger-medienzentrum.de

**WIR SIND  
UMGEZOGEN**

Bitte  
notieren Sie sich  
unsere neue  
Anschrift!

V & V  
Verkehrsverlag GmbH



Jäger Medienzentrum  
Mario und Helga Jäger GbR



Helga Jäger Werbeagentur



Jäger Fotosatz GmbH

Helmholtzstraße 2–9, Aufgang F  
10587 Berlin (Charlottenburg)

Tel.: (030) 26 93 97-0

Fax: (030) 26 93 97-19

helga.jaeger@jmzb.de

mail@jaeger-medienzentrum.de

taxi-news@jaeger-medienzentrum.de