

Empfehlung aus der Sitzung am 12. Juni 2026

TOP 4: Gleimtunnel

Die Gleimbrücken sind ein 1904 fertiggestelltes Ensemble aus acht nebeneinander angeordneten Eisenbahn-Brückenbauwerken (vier Trägerrostbrücken und vier Trogbrücken), unter denen die Gleimstraße hindurchführt – ursprünglich eine wichtige Fußwegverbindung vom Prenzlauer Berg zu den Arbeitsstätten im Westen der Stadt. Aufgrund ihrer engen Anordnung bilden die Brücken einen tunnelartigen Raum, dessen Belichtungssituation sich durch die in jüngerer Zeit erfolgte Überdeckung der ursprünglich offenen Fugen zwischen den Brücken noch verschlechtert hat. Die ehemaligen Gleis- und Bahnhoferanlagen zwischen Ringbahn und Bernauer Straße sind heute Teil des Mauerparks. Im Bereich der Brücken ist das Gelände jedoch abgesperrt, lediglich eine schmale Trasse ermöglicht die oberirdische Querung durch Fußgänger- und Radverkehr.

Während der deutschen Teilung wurde der Tunnel aufgrund seiner Grenzlage gesperrt und der Zugverkehr eingestellt. Nicht zuletzt deshalb befinden sich die als Komposit-Säulen gestalteten gusseisernen Pendelstützen heute in einem bemerkenswert guten Erhaltungszustand. Die Brückenanlage stellt damit sowohl aus architektonischer und konstruktiver Sicht als auch hinsichtlich der Berliner Stadtgeschichte ein bedeutendes Denkmal und ein nahezu einzigartiges Zeitzeugnis dar. Gleichzeitig wirkt die Unterführung aufgrund ihres ungepflegten Zustands und der unzureichenden Belichtung wenig attraktiv. Insbesondere in den Abendstunden wird der Ort als Angstraum wahrgenommen. Auch die Situation auf den Brücken ist unbefriedigend, da die schmale Überquerung auf dem Teilbereich einer Brücke einen Engpass in dem gut frequentierten Mauerpark erzeugt und die abgetrennten Flächen bislang keiner Nutzung zugeführt wurden.

Seitens des landeseigenen Unternehmens Grün Berlin liegen erste Vorschläge für den Umgang mit den Brücken vor. Diese sehen eine Translozierung einzelner Brückenbauwerke vor, u.a. um die Belichtungssituation im Tunnelraum zu verbessern. Darüber hinaus würde eine Reduzierung der vorhandenen Konstruktionen die Instandsetzungs- und Unterhaltskosten verringern. Eine wesentliche Herausforderung für die weitere Entwicklung liegt allerdings in den komplexen Eigentumsverhältnissen. Nach einem rechtskräftigen Urteil orientiert sich die Zuständigkeit am Grenzverlauf zwischen den ehemaligen Stadtbezirken Prenzlauer Berg und Wedding. Die vier östlichen Trogbrücken sind dem Land Berlin zugeordnet. Die drei westlichen Trägerrost-/ Deckbrücken sind dem Bundeseisenbahnvermögen zuzurechnen. Über die vierte der westlichen Brücken führte die Bezirksgrenze, so dass hier eine geteilte Baulast entstanden ist. Das Bezirksamt Pankow ist verkehrssicherungspflichtig.

Die vorgestellten Überlegungen sind wichtig, um die dringend nötige Instandsetzung des Gleimtunnels durch Entwicklungsperspektiven zu befördern und den fortwährenden Verfall zu stoppen. Die Pläne erscheinen jedoch noch nicht hinreichend schlüssig. Vor dem Hintergrund zunehmender Hitzeperioden in der Stadt kommt verschatteten Aufenthaltsräumen ein neuer Stellenwert zu. Ebenso scheint das Potenzial einer

Begrünung und Nutzung der Brückenoberflächen als Teil des Mauerparks noch nicht ausreichend – im Besonderen bezogen auf einfache und suffiziente Lösungen – untersucht worden zu sein. Zur Reduzierung der Unterhaltskosten werden Ansätze diskutiert, standortgerechte und artenreiche Vegetationsflächen zu entwickeln, die den Aufwand für Be- und Entwässerung begrenzen.

Der Landesdenkmalrat empfiehlt, dass die beteiligten Akteure im Dialog einen strukturierten Planungsprozess einleiten, in dem zunächst die vorhandenen Grundlagen und Gutachten zusammengeführt und bewertet werden. (*Hinweis: Als ersten Schritt wird das LDA zeitnah eine Machbarkeitsstudie zur Instandsetzungsfähigkeit in Auftrag geben*). Darauf aufbauend sollte eine umfassende Untersuchung von Entwicklungsalternativen erfolgen, wofür die Durchführung eines Wettbewerbs- oder Werkstattverfahrens am besten geeignet erscheint. Es sollte ohne allzu enge Nutzungsanforderungen erfolgen, um eine größere Bandbreite von Zukunftsszenarien für den Standort zu erlangen. Denkbar sind u.a. innovative Beleuchtungs- und Nutzungskonzepte für den Tunnelraum oder auch Finanzierungsmodelle, etwa durch die Integration gastronomischer Angebote im Park. Die Vielfalt der Ideen, die von einem solchen Verfahren zu erwarten ist, kann eine gute Diskussionsgrundlage für die weiterführende Entscheidungsfindung liefern. So könnte der ungewöhnliche Ort mit seiner hohen geschichtlichen Überlieferungsdichte zu einem Reallabor für den Umgang mit öffentlichen Freiräumen im Zuge der Klimaanpassung werden, und der unwirtliche Angstraum des Tunnels zu einem einladend schattigen Ort, der mit seiner detailreichen Säulenhalle an die Berliner Verkehrs- und Ingenieurbaugeschichte erinnert.