Armin A. Woy

Berlin mit der Ringbahn entdecken

BeBra Verlag

DB
484 064 D

Armin A. Woy

Berlin mit der Ringbahn entdecken

Alle Highlights entlang der Strecke

BeBra Verlag

Inhalt

Vorwort 7
Die Ringbahn – Strecke ohne Ende 9

Gesundbrunnen 13
Schönhauser Allee 21
Prenzlauer Allee 29
Greifswalder Straße 35
Landsberger Allee 41
Storkower Straße 47
Frankfurter Allee 53
Ostkreuz 59
Treptower Park 67
Sonnenallee 77
Neukölln 83
Hermannstraße 89
Tempelhof 97
Südkreuz 103
Schöneberg 111
Innsbrucker Platz 119
Bundesplatz 127
Heidelberger Platz 133

Hohenzollerndamm 139
Halensee 145
Westkreuz 149
Messe Nord/ZOB 153
Westend 159
Jungfernheide 165
Beusselstraße 173
Westhafen 179
Wedding 185

Bildnachweis 190
Autor 191

Vorwort

Die Berliner Ringbahn ist die Mutter aller Ringbahnen in anderen Städten und die Hundekopfform ihrer Streckenführung bringt nicht nur Kinder zum Schmunzeln. Die Bahnhöfe der Ringbahn gehören zu den meistfrequentierten S-Bahnhöfen Deutschlands und somit spielt sich hier ein großer Teil des authentischen Berliner Lebens ab. Bei einer Rundfahrt mit der Ringbahn zeigt sich Berlin in seinen verschiedenen Facetten: dicht bebaute Arbeiterviertel, Industrieanlagen, große Eisenbahnknotenpunkte, ein ehemaliges Flughafen-Rollfeld, das Messegelände, die Spree und Häfen ziehen an einem vorbei. Noch spannender ist es aber, an den Bahnhöfen auszusteigen und deren Umgebung zu erkunden. Auf diese Weise kommt man in Ecken, die einem sonst vermutlich verborgen geblieben wären, und stößt auf kleine sowie große Besonderheiten.

Am Anfang sei erwähnt, dass auf »Eisenbahnerdeutsch« verzichtet wird und alle Stationen Bahnhöfe genannt werden, auch wenn diese im eisenbahnrechtlichen Sinne nur Haltepunkte sind, weil sie keine Weichen haben. Begonnen wird auch nicht am historischen Nullpunkt zwischen den Stationen Beusselstraße und Westhafen, sondern am wichtigsten Umsteigebahnhof im Norden der Ringbahn: dem Bahnhof Gesundbrunnen, der auch Nordkreuz genannt wird.

Hiermit wird ein neuer Blick auf die Ringbahn, ihre Bahnhöfe und deren Umgebung ermöglicht. Auch wenn die Ringbahn heute nicht mehr als sogenannte Knutschtour genutzt wird, als eine befreundete Person nicht so einfach mit nach Hause genommen werden konnte, kann man auch heute noch mehrere Stunden im Kreis fahren. Auf geht's zur Entdeckungstour mit der Ringbahn!

Ringbahn in Richtung Westkreuz im Jahr 1938

Die Ringbahn – Strecke ohne Ende

Am heutigen Berliner Hauptbahnhof befindet sich das Friedrich-List-Ufer. Es erinnert an den Eisenbahnpionier und Wegbereiter des deutschen Eisenbahnnetzes (1789–1846). Er entwarf ein Eisenbahnnetz, dessen Strecken sternförmig auf Berlin zuliefen. Die im 19. Jahrhundert von Privatunternehmen gebauten Strecken endeten in Kopfbahnhöfen am damaligen Stadtrand. Um die Kopfbahnhöfe miteinander zu verbinden, wurde 1850 auf Staatskosten eine ebenerdige circa neun Kilometer lange Verbindungsbahn gebaut. Diese führte jedoch zu erheblichen Verkehrsbehinderungen und stieß bald an ihre Kapazitätsgrenzen. So wurden in den 1860er-Jahren Überlegungen angestellt, eine – für damalige Verhältnisse weit vor den Toren der Stadt gelegene – Ringbahn zu bauen, die die Bahnlinien miteinander verbinden sollte. Nach dem Baustart 1867 wurde am im Juli 1871 das erste, 25 Kilometer lange Teilstück der Ringbahn von Moabit über das heutige Ostkreuz nach Schöneberg freigegeben. Durch eingleisige Kurven wurden die verschiedenen gekreuzten Bahnstrecken an den Ring angeschlossen. Unter der Bauleitung von Ernst August Dircksen, unterstützt von Wilhelm Housselle, wurde die Lücke zwischen Schöneberg und Moabit schließlich im November 1877 geschlossen. Durch den Bahnanschluss wurde das Gebiet zwischen der Ringbahn und den besiedelten Teilen rasch erschlossen. Dringend benötigter neuer Wohnraum entstand ebenso wie Industrieanlagen, die auf den Bahnanschluss angewiesen waren. Außerdem verband die Ringbahn verschiedene Militärstandorte. Das

Verkehrsaufkommen stieg demnach rasant, weshalb die Ringbahn zwischen 1882 und 1910 vollständig viergleisig ausgebaut und der Personen- vom Güterverkehr getrennt wurde. Vollring-Personendampfzüge wurden ab dem 1. Mai 1903 eingesetzt und brauchten damals für die Strecke noch 125 Minuten. Pläne zur Elektrifizierung der Ringbahn gab es bereits 1909, die Umsetzung wurde jedoch durch den Ersten Weltkrieg verzögert, aber in den 1920er-Jahren wieder aufgenommen. Seit 1929 verkehren für den Personenverkehr hier nur noch elektrische Züge und damit wurde die S-Bahn auf dem Ring heimisch. Während der Zeit des Nationalsozialismus gab es Überlegungen, die Ringbahn im Zuge der Umgestaltung der Reichshauptstadt zehngleisig für den Güter-, Fern- und S-Bahn-Verkehr auszubauen. Was vom »Tausendjährigen Reich« blieb, waren Zerstörungen und Einschränkungen des Ringbahnverkehrs bis hin zur Einstellung des Betriebes am 25. April 1945.

Nach der Wiederinbetriebnahme einer Teilstrecke war im Dezember 1945 die gesamte Strecke wieder befahrbar. Vollringzüge verkehrten jedoch erst ab Februar 1946 wieder – und erst 7 Jahre später wurde die vor dem Zweiten Weltkrieg übliche Fahrzeit von 70 Minuten wieder erreicht. Ein weiteres einschneidendes Ereignis war der Bau der Berliner Mauer 1961, der den Ring zwischen Gesundbrunnen und Schönhauser Allee sowie zwischen Sonnenallee und Treptower Park unterbrach. Während der Ring im Ostteil der Stadt ohne Unterbrechung weiterbetrieben wurde, fuhr im Westteil der Stadt erst im September 1961 wieder ein durchgehender Zug auf der Teilstrecke. Im Zuge des Mauerbaus rief die West-Berliner Politik zum Boykott der von der Deutschen Reichsbahn der DDR betriebenen S-Bahnstrecken auf, was die Fahrgastzahlen sinken ließ. Der Verkehr wurde immer weiter ausgedünnt. Weitere Betriebseinschränkungen, viele Überstunden wegen Personalmangels

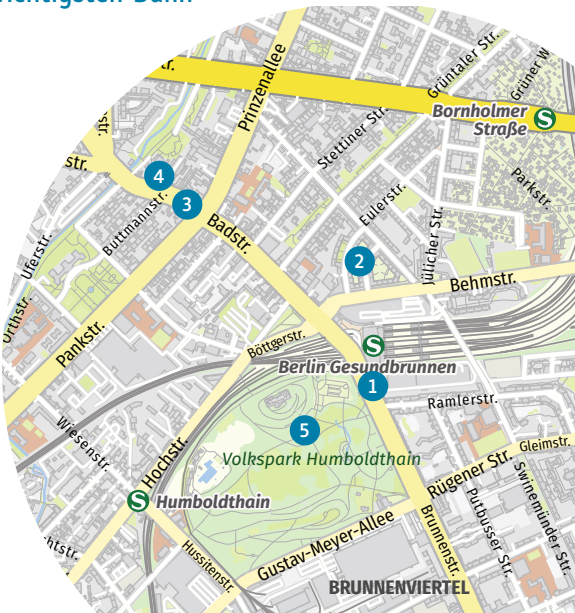
und nur geringe Lohnerhöhungen führten zu Streikmaßnahmen der West-Berliner Beschäftigten. Mangels Unterstützung durch die West-Berliner Politik und die Alliierten brach der Streik im September 1980 nach einigen Tagen zusammen. Der Betrieb der Ringbahn in West-Berlin wurde am 28. September 1980 vollständig eingestellt.

Kurz vor dem Fall der Berliner Mauer begannen die Bauarbeiten zur Wiederinbetriebnahme des Südrings zwischen Westend und Hohenzollerndamm unter der Regie des West-Berliner Senats. Im Dezember 1993 wurde die rund 18 Kilometer lange Strecke von Westend bis Baumschulenweg in Betrieb genommen und damit ein Anschluss an das Ost-Berliner S-Bahn-Netz hergestellt. 1997 bis 2001 folgten, nun unter der Regie der Deutschen Bahn, die restlichen Streckenabschnitte. 41 Jahre nach der Teilung wurde die Ringbahn mit der Eröffnung des Abschnitts Westhafen–Gesundbrunnen im Jahr 2002 komplettiert. Eine komplette Ringbahnfahrt dauert heute auf der 37 Kilometer langen Strecke 60 Minuten.

DB
Berlin Westkreuz
SANIFAIR

Gesundbrunnen

Die ersten Züge der Ringbahn hielten in Gesundbrunnen am 1. Januar 1872. Vollkommen neu gestaltet wurde der Bahnhof zwischen 1895 und 1897, wobei nach Plänen von Armin Wegner ein großes Empfangsgebäude entstand. 1930 wurde der Bahnhof mit der Eröffnung der heutigen U8 zu einem wichtigen Umsteigeknoten. Das im Zweiten Weltkrieg beschädigte Empfangsgebäude wurde 1996 abgerissen. Während der Teilung Berlins war Gesundbrunnen der nördliche Endbahnhof des westlichen Teilringes. Nach dem Mauerfall wurden die Bahnanlagen nach Plänen des Architekturbüros Hentschel – Oestreich vollkommen neu angelegt. Der Bahnhof Gesundbrunnen erhielt für die S-Bahn bis 2006 zwei Richtungsbahnsteige, drei Bahnsteige für den Fern- und Regionalverkehr sowie zehn Jahre später das neue Empfangsgebäude. Mit insgesamt über 200 000 Nutzenden ist Gesundbrunnen einer der wichtigsten Bahnhöfe im Netz.



1 Berliner Unterwelten

1997 gründeten engagierte Menschen den Verein Berliner Unterwelten, der sich mit geschichtlichen und baulichen Gegebenheiten des Berliner Untergrundes beschäftigt. Der inzwischen mehrfach ausgezeichnete Verein bietet u.a. zahlreiche Führungen an verschiedenen Orten Berlins an. Ein Schwerpunkt der Vereinstätigkeit sind die unterirdischen Bauwerke rund um den Bahnhof Gesundbrunnen wie z.B. der ehemalige Bunker im U-Bahnhof, die Zivilschutzanlage Blochplatz und die Flakturmruine Humboldthain.

Brunnenstraße 105, 13355 Berlin,
www.berliner-unterwelten.de
↔ 200 Meter, 🕓 4 Minuten

2 Gartenstadt Atlantic

Die von Rudolf Fränkel geplante Wohnanlage setzt sich aus 49 Häusern mit circa 500 Wohnungen und 25 Gewerbeeinheiten zusammen. Es handelt sich jedoch nicht, wie der Name vermuten lässt, um eine Gartenstadt, sondern um eine geschwungene Blockrandbebauung mit begrünten Innenhöfen. Die Fassaden sind durch unterschiedliche Eingangsbereiche, auskragende Dächer, eingeschnittene Loggien und vorspringende Erker sowie florale Elemente gegliedert. Besonders markant ist der Eckbau an der Behm-/Bellermannstraße mit einem konkav geschwungenen sechsstöckigen Gebäude mit konvex auskragenden Balkonen. Von 2001 bis 2005 wurde das Ensemble Gartenstadt Atlantic durch das Architekturbüro bfstudio-Architekten saniert und belebt es seither mit soziokulturellen Angeboten der Lichtburg Stiftung. Dazu gehört auch die Lichtskulptur *Phantom Lichtburg*. Zeitweilige bekannte Bewohnende waren Hanne Sobek (1900–1989; Fußballspieler

Gartenstadt Atlantic (o.), Blick in einen Bunker am S-Bahnhof Gesundbrunnen (u. l.), Lichtskulptur »Phantom Lichtburg«

und Trainer bei Hertha BSC), Eberhard Diepgen (*1941; von 1984 bis 1988 Regierender Bürgermeister von Berlin-West und von 1991 bis 2001 Regierender Bürgermeister von Berlin) und Günther Uecker (*1930; Maler und Objektkünstler), der hier ein Atelier hatte.

Gartenstadt Atlantic, Behm-, Bellermann-,
Heidebrinker und Zingster Straße, 13357 Berlin
↔ 200 Meter, 🕓 4 Minuten

St. Paul Kirche

3 St. Paul Kirche

Die St. Paul Kirche an der Ecke Bad-/Pankstraße ist eine von vier Kirchen (neben St. Elisabeth in Mitte, St. Johannis in Moabit und Alte Nazareth-Kirche im Wedding), die Karl Friedrich Schinkel für die damaligen Vorstädte Berlins entwarf. Nach dreijähriger Bauzeit wurde die als Saalkirche konzipierte St. Paul Kirche als Putzbau ohne Turm im Stil eines antiken Podientempels mit Freitreppe, vier hohen Pilastern mit korinthischen Kapitellen und drei Portalen unter einem Dreiecksgiebel mit einem flachem Satteldach 1835 geweiht. 1885 wurde an die Apsis eine Sakristei angebaut und in den Jahren 1889 bis 1890 ein neben der Kirche stehender Glockenturm nach Plänen von Max Spitta hinzugefügt. Die im Zweiten Weltkrieg bis auf die Außenmauern zerstörte Kirche wurde bis 1957 von Hans Wolff-Grohmann äußerlich fast originalgetreu, im Innenraum vereinfacht, wieder aufgebaut. Zwischen 1983 und 1991 fanden nach Plänen von Jochen Langeheinecke umfangreiche Sanierungs- und Restaurierungsarbeiten statt. Das Gemeindehaus nebenan stammt aus der Feder von Johannes Kraaz aus den Jahren 1910/11.

Badstraße 50/51, 13357 Berlin
www.evangelisch-am-gesundbrunnen.de
↔ 800 Meter, 🕒 16 Minuten

4 Luisenbad

Einer Legende nach soll König Friedrich I. bei einem Jagdausflug dort, wo man heute das Luisenbad findet, einen Schluck Wasser aus einer Quelle bekommen und dessen Heilkraft erkannt haben. Um Mitte des 18. Jahrhunderts entstand hier ein Badehaus für Bade- und Trinkkuren, benannt nach der allseits beliebten und früh verstorbenen Königin Luise. Die Quelle versiegte 1869, der Ausflugsbetrieb hielt jedoch an. 1874 eröffnete auf dem Gelände das Marienbad und Wohnbauten folgten. Die Brüder Carl und Emil Galuschki ließen weitere Gebäude unter anderem mit Tanzsaal und Kaffeeküche auf dem Grundstück errichten. 1904/05 entstand das Gebäude direkt an der Badstraße mit Ladenzeile und Wohnungen darüber, welche Jugendstilelemente und in der vierten Etage den Gott des Handels

Eingangsbau zum ehemaligen Tanzsaal von 1888 mit 1905 angebauter Kaffee-Küche

Hermes zeigen. An den alten Gesundbrunnen erinnert das Luisenhaus in der Badstraße 38/39. Es wurde 1892/93 für Carl Galuschki mit einer eigenwilligen Fassadengestaltung gebaut. Infolge des Durchbruchs der Travemünder Straße zur Badstraße musste ein Drittel des Gebäudes entfernt und die Fassade zur Panke hin neugestaltet werden. Im Giebelfeld ist eine Darstellung des Badehauses von 1809 zu sehen. Am Luisenbad vorbei führt Richtung Norden ein wunderschöner, gut zwei Kilometer langer Spazierweg entlang der Panke durch Wohnsiedlungen mit weitläufigen Wiesen, der am Bürgerpark Pankow endet.

Badstraße 35/36 und 38/39
13357 Berlin, ⟷ 800 Meter, 🕒 16 Minuten

5 Volkspark Humboldthain

Nach der Fertigstellung des Volksparks Friedrichshain in den 1840er-Jahren entstanden Pläne für einen weiteren Volkspark im Norden Berlins. Anlässlich des 100. Geburtstages von Alexander von Humboldt begann 1869 der Bau nach Plänen von Gustav Meyer, welcher 1872 vollendet wurde. 1877 ergänzte Hermann Mächtig die Anlage. 1941/42 errichtete man nach Plänen von Friedrich Tamms zwei Flaktürme: einen 44 Meter hohen Bunker im Norden sowie einen kleineren im Süden. Beide dienten als Luftschutzräume und waren mit Flugabwehrkanonen (Flak) bestückt. Der kleinere Bunker wurde nach dem Krieg gesprengt und angeschüttet, heute befindet sich hier eine beliebte Rodelbahn. Der nördliche Bunker konnte wegen seiner Lage direkt an der Bahn nur teilweise gesprengt werden. Auch er wurde angeschüttet. Die nicht zerstörten Teile dienen heute unter dem Namen Humboldthöhe als Aussichtpunkt. Hier wurde 1967 die Skulptur *Mahnmal für die Wiederver-*

Eckhaus Badstraße 38 mit nachgebildetem Badehaus in der Fassade (o. l.), »Mahnmal für die Wiedervereinigung Deutschlands« von Arnold Schatz (u. l.), Aufgang zu den Aussichtspunkten auf den ehemaligen Flaktürmen

einigung Deutschlands von Arnold Schatz aufgestellt. Teile des Bunkers wurden durch den Verein Berliner Unterwelten im Rahmen von Führungen wieder zugänglich gemacht. In den Jahren 1948 bis 1951 wurde die heute 29 Hektar große Parkanlage nach Plänen des Weddinger Gartenamtsleiters Günther Rieck unter anderem mit einem Rosengarten mit 15000 Rosen in 70 Sorten vollständig neugestaltet.

Volkspark Humboldthain, Brunnenstraße, 13357 Berlin
⟷ 200 Meter, ⏲ 4 Minuten

Pankow
Schönhauser Allee
Greifenhagener Straße
Schönhauser Allee
Schönhauser Allee
Tram
BUS
U

Schönhauser Allee

Verkehrte Welt in der Schönhauser Allee: Die S-Bahn fährt unten in einem Einschnitt, während noch über der darüber verlaufenden Straße die U-Bahn als Hochbahn fährt. Während die U-Bahn die S-Bahn-Station auf dem Hochbahnviadukt 1913 noch unter dem damaligen Namen Nordring erreichte, erhielten 23 Jahre später der S- und U-Bahnhof den gemeinsamen Namen Schönhauser Allee. Aufgrund der durch den Mauerbau bedingten Unterbrechung des Rings wurden separate Verbindungsgleise in Richtung Pankow angelegt, welche im Volksmund den Namen *Ulbrichtkurve* erhielten und 2001 wieder stillgelegt wurden.
Verlässt man den Bahnhof, stößt man auf gemütliche Cafés, Bars und Geschäfte, die sich in den hübschen Straßen aneinanderreihen. Wer hier aussteigt, sollte ruhig Zeit mitbringen, denn es gibt viel zu sehen, entdecken und genießen! Über die Stargarder Straße empfiehlt sich auch ein Spaziergang zum Bahnhof Prenzlauer Allee, der nächsten Station der Ringbahn.

1 Orgelfabrik Bacigalupo

Im 19. Jahrhundert siedelte sich in der Gegend um den heutigen S-Bahnhof eine Kolonie italienischer Zugewanderter an. Zu ihnen gehörte auch die Familie Bacigalupo, die über mehrere Generationen hinweg bis in die 1970er-Jahre in der Schönhauser Allee 74a die Fabrikations- und Werkstätten ihrer Orgelfabrik unterhielt. Die Drehorgeln, in Berlin Leierkasten genannt, dienten den Straßenmusizierenden zum Broterwerb. Sie waren in den Hinterhöfen und Straßen Berlins weitverbreitet. Die Orgeln genossen einen guten Ruf und wurden weltweit exportiert. Mit dem Tod Giovanni Bacigalupos im Jahr 1978 endete die Ära des Drehorgelbaus in Prenzlauer Berg. Eine Gedenktafel aus Messing erinnert neben dem Eingang zu Schönhauser Allee 74a ebenso daran sowie eine Gedenkstele in der Schönhauser Allee 78/79 vor den Schönhauser Allee Arkaden.

Gedenkhinweise der ehemaligen Drehorgelfabriken Bacigalupo, Schönhauser Allee 74a, 10437 Berlin und Schönhauser Allee 78/79, 10439 Berlin
↔ 50 Meter, 1 Minute

2 Caffè Monelli

Wer auch heute noch Italien in Prenzlauer Berg genießen möchte, sollte unbedingt im Caffè Monelli in der Greifenhagener Straße direkt gegenüber von der Gethsemanekirche vorbeischauen. Dort gibt es echt authentischen Espresso und typische Leckereien.

Greifenhagener Straße 53, 10437 Berlin
www.caffemonelli.de, ↔ 100 Meter, 2 Minuten

Berliner Leierkastenmann Latschen-Paule mit einer Drehorgel von Bacigalupo

3 Gethsemanekirche

Als sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Bebauung Berlins immer weiter in Richtung der Ringbahn ausdehnte, entstand von 1891 bis 1893 an der Ecke Stargarder/Greifenhagener Straße nach Plänen von August Orth die Gethsemanekirche als Backsteinkirche in romanisierenden und gotisierenden Formen. Durch ihre leicht erhöhte Lage in einem Straßenknick hat sie eine starke städtebauliche Wirkung. Im Gegensatz zum strengeren Äußeren ist das Innere der Kirche hell und lichtdurchflutet mit zweigeschossigen, steinernen einschwingenden Emporen. Eine expressionistische, nicht kriegsverherrlichende Skulptur von Wilhelm Groß zeigt einen betenden Christus. Fritz Kühn schuf 1965 ein Stahlkreuz und sechs Leuchter für den Altar, sein Sohn Achim Kühn 2004 einen Osterleuchter. Seit 1993 steht am Zugang der Kirche die Figur des segnenden Christus' aus der 1985 von der DDR gesprengten Versöhnungskirche im Grenzstreifen der Bernauer Straße. In einer Nische an der Südwand der Kirche befindet sich die Skulptur *Der Geist-*

Gethsemanekirche von August Orth (l.), Beleuchtung des Colosseum Filmtheaters

kämpfer von Ernst Barlach. Es handelt sich um einen Abguss eines in Kiel stehenden Kunstwerkes und sollte ursprünglich in Berlin als Denkmal zur Bücherverbrennung der Nationalsozialisten auf dem Bebelplatz aufgestellt werden. Da es dazu nicht kam, wurde die Skulptur 1994 vom Land Berlin als Würdigung und Erinnerung an die Ursprünge der Demokratiebewegung in der ehemaligen DDR hier aufgestellt. Daran erinnert auch das Relief *Widerstand* von Karl Biedermann im Garten zur Stargarder Straße. Die Gethsemanekirche war einer der wichtigsten Treffpunkte der Bürgerrechtsbewegung, die wesentlich zum Ende der DDR beitrug.

Stargarder Straße 77, 10437 Berlin
www.ekpn.de/vier-kirchen/gethsemane
↔ 200 Meter, ⏲ 4 Minuten

4 Filmtheater Colosseum

Der Kulturstandort *Colosseum* war ursprünglich ein Depot der Großen Berliner Pferdeeisenbahn, das 1894/95 nach Plänen von Joseph Fischer-Dick entstand. Nach kurzer Nutzung als Straßenbahndepot wurde es 1924 nach Plänen von Fritz Wilms zum Kino umgebaut. Hier fanden auch Varieté-Veranstaltungen mit Orchestermusik statt. 1945 bis 1955 als Spielstätte des Metropol-Theaters genutzt, wurde es 1955 bis 1957 nach Plänen von Friedrich Wildner und Adalbert Lemke erneuert und als Kino wiedereröffnet. Bis in die 1960er-Jahre war es eines der Premierenkinos im Ostteil Berlins. Nach der deutschen Wiedervereinigung wurde das Kino privatisiert und 1996/97 zusammen mit Neu- und Umbauten auf den benachbarten Grundstücken zu einem Multiplexkino umgestaltet. Während einer dreijährigen Pause im Zuge der Covid-19-Pandemie wurde nach einer Renovierung 2023 der Kinobetrieb mit drei Sälen und über 800 Plätzen wieder aufgenommen. Der nicht vom Kino genutzte Teil des teilweise unter Denkmalschutz stehenden Gebäudeensembles wird als Eventlocation genutzt.

Schönhauser Allee 123, 10437 Berlin
www.colosseum.premiumkino.de
↔ 250 Meter, 🕒 5 Minuten

Filmtheater und Eventort Colosseum

Häuser der Wohnungsgenossenschaft Bremer Höhe

5 Bremer Höhe

Victor Aimé Huber, Sozialreformer und einer der Mitbegründer des deutschen Genossenschaftswesens, hatte zusammen mit seiner Frau Auguste die Idee, vor den Toren der Stadt eine Siedlung von Kleinhäusern (sogenannten Cottages) für 15 Familien zu errichten. Die Siedlung erhielt den Namen Bremer Höhe, da ein Teil der finanziellen Mittel vom Vater seiner Frau, dem Bremer Senator Hieronymus Klugkist, stammte. Die ab 1849 entstandenen Häuser wurden von 1871 bis 1913 durch die Wohnanlage Schönhauser Allee, Buchholzer Straße, Greifenhagener Straße, Pappelallee und Gneiststraße ersetzt. Die Architekten Hesse, Lorenz, Krebs,

Eckert und Dannenberg entwarfen fünfgeschossige Häuser, die mit ihren überwiegend verklinkerten Fassaden ein geschlossenes Bild ergeben. Entgegen der damals üblichen dichten Hinterhofbebauung wurden in einer frühen Art der Blockrandbebauung die Innenhöfe als Grünanlage oder als Flächen für die Selbstversorgung der Bewohnenden gestaltet und teils einstöckige Bauten mit sozialen Funktionen errichtet. Im Zuge der Privatisierung im Jahr 2000 wurde die Anlage von der neugegründeten Wohnungsgenossenschaft *Bremer Höhe* übernommen und ist ein frühes Beispiel für die Berücksichtigung sozialer Belange im Berliner Wohnungsbau.

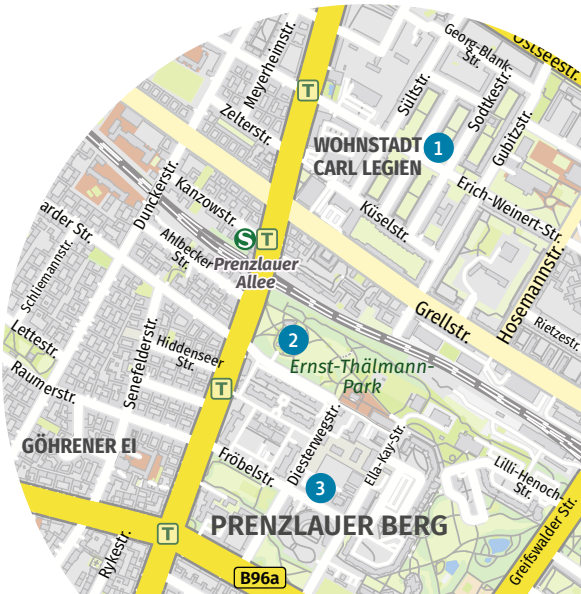
Gebäudeensemble Bremer Höhe, Schönhauser Allee 59
10437 Berlin, www.bremer-hoehe.de
↔ 500 Meter, ⏲ 10 Minuten

Gethsemanekirche (l.), Wohnhäuser Bremer Höhe

Prenzlauer Allee

Prenzlauer Allee

Das noch fast im Originalzustand erhaltene Empfangsgebäude und so auch die Brückenwände und der Bahnsteig des Bahnhofs Prenzlauer Allee stehen unter Denkmalschutz. Die 1892 eröffnete Station besitzt ein Empfangsgebäude aus gelbem Backstein im Rundbogenstil und ist mit roten Ziegelornamenten, einem hohen Dach sowie einem Zwerchgiebel versehen. Im Inneren gibt es eine hohe Fahrkartenhalle mit Balkendecke. Über dem Bahnsteig befindet sich ein Holzdach, das auf in Berlin selten gewordenen einstieligen Stahlfachwerkträgern ruht. Von 1995 bis 1997 wurde der Bahnhof denkmalgerecht saniert. Folgt man der parallel zur Prenzlauer Allee verlaufenden Dunckerstraße stadteinwärts, spaziert man nicht nur durch eine der typischen Straßen von Prenzlauer Berg. Man kommt auch an zahlreichen ausgefallenen Geschäften, Cafés, Restaurant und Bars vorbei.



1 Wohnstadt Carl Legien

Die zum UNESCO-Welterbe gehörende Siedlung wurde von 1928 bis 1930 nach Plänen von Bruno Taut und Franz Hillinger errichtet und nach dem ersten Vorsitzenden des 1919 gegründeten Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes benannt. Auf dem 8,4 Hektar großen Gelände entstanden 1149 Wohnungen, überwiegend mit anderthalb und zwei Zimmern. Um die geforderte hohe Dichte zu erreichen und dennoch den Eindruck einer aufgelockerten Wohnbebauung im Grünen zu vermitteln, wurde eine Kombination aus Blockrand- und Zeilenbebauung mit langgestreckten U-förmigen Blöcken realisiert, die sich zur Erich-Weinert-

Wohnhäuser der Wohnstadt Carl Legien an der Erich-Weinert-Straße