

## Serie, Teil 4



100 Dinge, die Sie in Berlin erlebt haben müssen. Heute: Touren mit Rad und U-Bahn-Cabrio

## Für Historiker

IN SPANDAU

## Fledermäuse, Folk und Fußball auf der Festung

Die U7 fährt direkt in die Vergangenheit. Vom U-Bahnhof Zitadelle in Spandau ist es nur ein Katzensprung zu Europas besterhaltenen Renaissancefestung. Dort, wo eine mittelalterliche Burg gestanden hatte, setzten italienische Baumeister im 16. Jahrhundert für Kurfürst Joachim II. eine auch nach heutigen Maßstäben imposante Festungsanlage in die Havel. Hinter den meterdicken Mauern der Spandauer Zitadelle sind nun Kunstausstellungen und stadthistorische Schauen zu sehen, es werden Konzerte gegeben und Feste gefeiert.

Ein Schaukeller informiert täglich über tierische Bewohner der Militäranlage: Tausende Fledermäuse beziehen in den Kasematten ihr Winterquartier. Vom 30 Meter hohen Juliufturm, in dem einst der Reichkriesschatz verwahrt war, hat man bei klarem Wetter einen weiten Blick ins Havelland und die Berliner City. Die urige Zitadellenschänke bietet Mittelalter-Gelänge an. Im Sommer bilden die historischen Gemäuer die Kulisse für hochkarätige Open-Air-Konzerte: Das Citadel Music Festival im Innenhof hat die lange Zeit etwas verschlafene Festung stadtbekannt gemacht. Die Festival-Veranstalter bieten während der EM auch ein Fußballfamilienfest mit Public Viewing – eine gute Gelegenheit für einen Besuch des Zitadellenhofs bei freiem Eintritt. *hel*

➤ Am Juliufturm 64, Museen und Juliufturm sind täglich von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Eintritt: 4,50, erm. 2,50 Euro, Veranstaltungen abweichend. [www.zitadelle-spandau.de](http://www.zitadelle-spandau.de)

## Für Entdecker

IN KREUZBERG, FRIEDRICHSHAIN UND NEUKÖLLN

## Ist das Kunst? Die versteckten Botschaften der Straße

In der Cuvrystraße in Kreuzberg hängt ein Hauswand-hoher Männeroberkörper im Anzug. Er ist blass und trägt zwei mit einer Kette verbundene goldene Armbänder. Sie fesseln ihn. Manche Street-Art-Exponate, wie dieses des italienischen Künstlers Blu sind in ihrer Botschaft ziemlich eindeutig – und auch ziemlich unmissbar zu übersehen. Aber es gibt auch Exponate, an denen läuft man jeden Tag vorbei und hat sie doch noch nicht richtig angeschaut.

**INSIDERTIPP** Street-Art-Spaziergänge, wie sie zum Beispiel

Caro Eickhoff vom Stadtführungs-Verein „Stadt Land Fluss Berlin Brandenburg“ anbietet, verändern den Blick auf die Straßekunst. Für zehn Euro führt Eickhoff durch Kreuzberg, Friedrichshain oder Neukölln und erklärt, was hinter den Bildern steckt, die man bereits kennt, oder zeigt Kunstwerke, die man bisher übersehen hat. Kreuzbergs Straßenschilder werden zum Beispiel von kleinen Korkmännchen besiedelt. Eickhoff weiß, sie stammen von einem Yoga-Lehrer, der die Männchen in Yoga-Posen ursprünglich auf die Schilder klebte, um seine Kollegen zu grüßen. Der Schriftzug „Just Thrill“ auf einer Fassade in der Falckensteinstraße wirkt auf den ersten Blick verwirrt. Eickhoff klärt auf: Die Tags der Künstler „Just“ und „Thrill“ wurden mit Feuerlöschern im Laufem auf die Hauswand geschossen. Nach einem Street-Art-Spaziergang übersieht man plötzlich die Botschaften der Werbetafeln und nimmt wahr, was die Stadt an Stromkästen und Häuserwänden noch so zu sagen hat. Und sei es nur ein profanes „I was here“. *jj*

➤ Mehr Informationen: [www.streetart-fuehrungen.de](http://www.streetart-fuehrungen.de)

## Auf dem Mauerweg rund um Berlin

Vom Todesstreifen der DDR zum Ausflugsrevier – Die 160 Kilometer lange Tour gefällt vor allem den Radfahrern

■ VON JENS ANKER

160 Kilometer ist er lang, der Berliner Mauerradweg, mit 900 Schildern bestückt, zahlreiche Gedenktafeln weisen auf die aberwitzige Geschichte hin – aber richtig in Wallung gerät Michael Cramer, wenn er an ein rund 50 Meter langes Teilstück in Lichtenrade denkt. Der Radweg ist zum großen Teil das Werk des Grünen-Europa-Parlamentariers und passionierten Radfahrers Cramer. Seit dem Fall der Mauer hat der Politiker das Projekt verfolgt und öffentlichen Druck erzeugt, damit es irgendwann realisiert wird. Anfangs wurde er dafür belächelt, heute allseits anerkannt. Der Mauerradweg ist eine Berliner Erfolgsgeschichte, mittlerweile wirbt die Tourismusbranche mit dem einzigartigen Rundweg um das ehemals eingemauerte West-Berlin herum.

Wenn da nicht die 50 Meter in Lichtenrade wären. Hier, an der ehemaligen Grenze zwischen Lichtenrade und Mahlow, befindet sich die einzige Stelle am Radweg, die nicht geschlossen ist. „Das ist ein Skandal“, sagt Cramer. Der Radweg soll hier auf Brandenburger Seite auf dem alten Kontrollweg verlaufen. Aber die Behörden stellen sich quer. „Dabei ist Geld ausnahmsweise nicht das Problem“, erregt sich der Grünen-Politiker. Der Berliner Senat hat sich bereit erklärt, rund 1,2 Millionen Euro für die Unterführung unter der Dresdener Bahn zu zahlen, Brandenburg müsste lediglich 120.000 Euro Erschließungsgebühren aufwenden. Aber daran scheitert der endgültige Lückenschluss des Mauerradweges.

## Willy Brandt als Wegbereiter

Dass der Weg sich in den vergangenen zehn Jahren zu einem Berliner Ausflugsziel und sogar Touristenmagneten entwickelt hat, war lange nicht abzusehen. Nach dem Fall der Mauer standen die Zeichen auf Abriss. Die Mauer muss weg, lautete das Motto – auch nachdem sie gefallen war. Die sichtbaren Spuren der Teilung sollten so schnell wie möglich beseitigt werden, war allgemeiner Konsens. Nur die Grünen wollten einen Teil der Maueranlagen als Denkmal erhalten. Unterstützung erhielten sie dabei vom ehemaligen Berliner Regierenden Bürgermeister und Bundeskanzler Willy Brandt. Auch er wollte Teile der Mauer als Mahnung für spätere Generationen bewahren. Brandt regte an, „ein Stück von dem scheußlichen Bauwerk als Erinnerung an ein historisches Monstrum stehen zu lassen“.



Unterwegs Der Radweg führt in Mitte auch am Invaliden-Friedhof und dem Spandauer Schifffahrtskanal vorbei

Erst zehn Jahre später bekam die Idee den entscheidenden Impuls durch das Berliner Parlament. Noch einmal fast zehn Jahre dauerte es, bis der Radweg fertig war – mit Ausnahme der Unterführung an der Dresdener Bahn.

Der Rundweg bietet einen einmaligen Überblick über die Geschichte der Teilung. Er erinnert an dramatische Flüchtlingschicksale, das Aufeinandertreffen der Großmächte im Kalten Krieg mitten in der Stadt und veranschaulicht heute fast skurril anmutende Kuriositäten, die im Schatten der Weltgeschichte an der Berliner Mauer zu finden waren.

Eine davon ist die einstige Exklave Steinstücken im Südwesten der Stadt. Rund 300 Berliner lebten dort, zunächst abgeschnitten vom restlichen West-Teil der Stadt. Erst 1971 erhielt Steinstücken durch einen Gebietsaustausch mit der DDR eine eigene Zugangsstraße, die zu beiden Seiten eingemauert war.

Von hier aus ist es nicht weit zur Gliencker Brücke, die während der Teilung nur von den Geheimdiensten der alliierten Mächte überquert werden durfte. Die Brücke war Schauplatz von drei Agentenaustauschaktionen. Die letzte erfolgte 1986, als drei West- und fünf Ostagenten

die Seiten wechselten. Im Gegensatz zu den ersten beiden Aktionen wurde der dritte Austausch vorher bekannt und im West-Fernsehen übertragen.

Der Mauerradweg führt nach Norden westlich des Wannsees entlang bis Spandau. An der Heerstraße befand sich der einzige der sieben Grenzübergänge, der auch mit dem Fahrrad genutzt werden konnte. Allerdings mussten die Radler die Transitstrecke Berlin-Lauenburg an einem Tag schaffen, immerhin fast 200 Kilometer. An der Heerstraße erinnert eine Gedenkstätte an die acht Flüchtlinge, die an der Spandauer Grenze getötet wurden.

## Offen durch den Bauch der Stadt

Jeden zweiten Freitag im Monat bieten die Berliner Verkehrsbetriebe Fahrten mit dem U-Bahn-Cabrio an

■ VON THOMAS FÜLLING

Mit der U-Bahn durch Berlin – das ist ja nun wahrlich nichts Besonderes. Mehr als eine Million Menschen fahren täglich in den gelben Zügen der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Die meisten von ihnen schauen in die Zeitung, ins iPad oder sehen U-Bahn-Fernsehen, kaum einer blickt hinaus. Gibt es doch eh kaum etwas zu sehen im Dunkel des Untergrunds.

Doch es gibt eine U-Bahn-Fahrt, die ist anders als andere. Das wird dem Reisenden spätestens klar, wenn er vor Fahrtbeginn einen Bauarbeiterhelm aufgesetzt bekommt. Aus gutem Grund: Denn der Wagen, in den er anschließend einsteigen darf, hat weder Dach noch Fenster.

Eigentlich transportiert der Mini-Zug – bestehend aus einer Akku-betriebenen E-Lok und drei Plattformwagen – Schienen, Schotter und anderes Baumaterial durch

die Tunnel. Doch zweimal im Monat lässt die BVG Klappsitze und Geländer auf die Wagen montieren und schickt sie anschließend auf die wohl ungewöhnlichste Sightseeingtour durch Berlin. Die aktuell angebotene Fahrt im U-Bahn-Cabrio – so nennt die BVG den umfunktionierten Bauzug – beginnt und endet am U-Bahnhof Alexanderplatz. Schon gleich zu Beginn der gut zweistündigen Rundreise fährt der Mini-Zug durch einen Tunnel, den normalerweise kein U-Bahn-Fahrgast zu sehen bekommt. „Die Fahrt geht durch den Waisentunnel, der unter der Littenstraße verläuft, und der eine Verbindung zwischen den Linien U5 und U8 schafft“, sagt Uwe Kutscher, der selbst ab und an Cabrio-Touren moderiert. Kutscher leitet die Bauabteilung der BVG und kennt fast jeden der insgesamt mehr als 150 U-Bahn-Kilometer in Berlin. Längst nicht alle Strecken werden dabei regulär im Linien-

betrieb befahren. Einige Tunnel – wie eben der Waisentunnel – dienen nur zur Überführung von Zügen von einer Linie zur anderen oder wurden schon vor Jahren für ganz neue Verbindungen angelegt. Wie bei einer richtigen Stadtrundfahrt



Mit Bauhelm Eine Fahrt mit dem U-Bahn-Cabrio durch das Röhrensystem

gibt es einen Reiseleiter, der detailliert all dies an Ort und Stelle erklärt. Und so erfährt er faktisch im Vorbeifahren, dass er gerade den Bahnhof Volttairestraße passiert, der in keinem Netzplan der BVG auftaucht. Der Bahnhof, 1912/13 gebaut, ist nie in Betrieb gegangen. Im Zweiten Weltkrieg wurde er stattdessen als Luftschutzbunker genutzt. Die meterdicken Mauern sind noch gut zu sehen.

Weiter geht die Erkundung des Untergrunds. Das U-Bahn-Cabrio passiert zwischen den U8-Stationen Heinrich-Heine-Straße und Moritzplatz die einstige Sektorengrenze, die 28 Jahre lang die Stadt in Ost und West teilte. Wer rasch genug hinschaut, sieht noch den Raum, in dem einst DDR-Grenzer Wache schieben mussten. „Zu jedem Tunnel gibt es eine Geschichte, und die erzählt immer auch etwas über die Geschichte der Stadt“, sagt U-Bahn-Kenner Kutscher.

Es ist ein komplett anderes Fahrgefühl, das bei Reisen im U-Bahn-Cabrio aufkommt. So, wie es eben auch einen Unterschied macht, ob man in einer bequemen Limousine oder einem offenen Geländewagen in der Stadt unterwegs ist. Jetzt ist der Tunnel nicht mehr einfach nur dunkel und langweilig, sondern ein beinahe mystisches Refugium mit ganz eigenen Gerüchen und Farben. So können nur bei einer Fahrt im U-Bahn-Cabrio die blauen Lämpchen an der Tunneldecke entdeckt werden, die auf Not-Ausstiege hinweisen.

➤ Fahrten von April bis Oktober, jeden zweiten Freitag im Monat. Abfahrt 19 Uhr und 22.20 Uhr im U-Bahnhof Alexanderplatz (U5-Bahnsteig). Preise: 40 Euro, Kinder unter 14 Jahren 25 Euro. Tickets: ☎ 256 25 256. Fahrten sind zurzeit nur noch für den 19. Oktober buchbar. Infos: [www.bvg.de/cabrio](http://www.bvg.de/cabrio)

**KOSTBARE VIELFALT: LORENZ**

Wellendorff

ROLEX

Cartier

TUDOR

TC HEUER

OMEGA

MAURICE LACROIX

MARCO BICEGO

REGIER-LE COUETTES

BREITLING

EBEL

NOMOS GLASHÜTTE SA

UNION GLASHÜTTE SA

RADO

LONGINES

**ZUHAUSE IN BERLIN SEIT 1874**

**LORENZ**

**JUWELIER**

**LORENZ®**

Toreinfahrt Rheinstraße 58

Rheinstraße 59  
Berlin-Frieden'au  
Telefon 030 - 851 20 20  
[www.lorenz.de](http://www.lorenz.de)

Öffnungszeiten

Montag bis Freitag 10 - 19 Uhr  
Samstag 10 - 18 Uhr