

Tour-Tipps Friedrichshain - Kreuzberg

Luisenstädtischer Kanal



Unsere Tour entlang dem Luisenstädtischen Kanal beginnt an der Schilling-Brücke, direkt an der Spree, zu erreichen mit den S-Bahnlinien der Stadtbahn. Am Ostbahnhof steigen wir aus und verlassen den Bahnhof durch den Haupteingang. Wir gehen nach rechts bis zur Andreasstraße und biegen nach links ein, überqueren die Holzmarktstraße und gehen bis zur Schillingbrücke.



Der 2,3 km lange Luisenstädtische Kanal entstand 1848-52 als Verbindungskanal zwischen der Spree und dem Landwehrkanal. Am Anfang wie am Ende seiner nur etwa 80-jährigen Existenz standen frühe Formen von „Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen“: Im Jahre 1848 wollte man die unruhigen Arbeitslosen der Märzrevolution von der Straße holen. Als der Kanal 1926/27 mit dem Erdaushub der neubauten U-Bahnlinie 7 wieder zugeschüttet wurde, hatte man die Nachwirkungen der Inflationszeit noch nicht überwunden.

Der Kanal war Bestandteil einer umfassenden Planung von „Schmuck- und Grünzügen in Berlin und nächster Umgebung“ des Gartenbauarchitekten und Stadtplaners Peter Joseph Lenne (1789-1866). Nach der Schließung des Kanals wurden unter Leitung des Gartenbaudirektors Erwin Barth zwischen den Kanalmauern tiefergelegte Grünanlagen, Teiche und Spielplätze angelegt.

Unser Weg beginnt an der Spree. Die damals hölzerne Schilling-Brücke wurde 1840 als privates Investorenprojekt zur Verbindung des neu erbauten Frankfurter Bahnhofs (heute Ostbahnhof) mit dem „Industriegebiet“ an der Köpenicker Straße errichtet. Sie trägt (wie auch die Jannowitzbrücke) noch heute

den Namen des Investors. Wir gehen auf der linken Straßenseite über die Brücke und dann bis zur Köpenicker Straße, überqueren diese und betreten kurz die Mittelinsel zwischen Bethanien- und Engeldamm, um einen Blick auf die Grünanlage im ehemaligen Kanalbecken zu werfen. Dann kehren wir auf die linke Straßenseite des Bethaniendamms zurück. Hier, wo sich die Bezirke Kreuzberg und Mitte treffen, verlief 1961 bis 1989 die Berliner Mauer. Bis zum Engelbecken war der Kanalverlauf und die Fahrbahn des Bethaniendamms Grenzstreifen. Die Mauer stand direkt an der Bordsteinkante und ließ nur den Bürgersteig als schmalen Trampelpfad entlang der Grenze übrig.

Während der Kanal hier eine leichte Rechtskurve macht, sehen wir direkt vor uns die Rückseite der evangelischen Thomas-Kirche (erbaut 1864-69). Man erkennt sehr schön

das Gestaltungsprinzip der Lenéschen Planung, die mit zahlreichen Sichtachsen und Plätzen den Kanalverlauf akzentuiert und in sein Umfeld hin öffnet. Die Thomas-Kirche war mit ihren 3000 Sitzplätzen



einer der größten Sakralbauten Berlins. Nach der Zerstörung im Krieg wurde sie „feuerfest“ wieder aufgebaut und dadurch zu einem der ersten großen Asbestsanierungsfälle (1985-99) in Berlin. Wir gehen links an der Kirche vorbei, um uns auch die Vorderseite dieses bemerkenswerten Bauwerks anzuschauen und dabei einen Blick auf den Mariannenplatz (ein Bestandteil der Kanalplanung) zu werfen.

Rechts um die Kirche herum kehren wir zum Bethaniendamm zurück und gehen links weiter entlang dem Seitenflügel des ehemaligen Bethanienkrankenhauses.

Das Diakonissenkrankenhaus wurde von 1845 bis 1847 nach Plänen von Ludwig Persius, Friedrich August Stüler u.a. (und natürlich König Friedrich Wilhelm IV.!) erbaut und diente der Ausbildung „evangelisch-barmherziger Krankenschwestern“. Im Jahre 1970 wurde es vom Land Berlin erworben, geschlossen und zum Abriss freigegeben. Die berühmte Berliner Architektin Siegrid Kressmann-Zschach (Steglitzer Kreisel) wollte hier für 3000 Mieter neue Betonburgen errichten (ganz SO 36 war für den Totalabriss vorgesehen). Eine breite Bürgerbewegung besetzte (und rettete damit) 1971 den weitläufigen Gebäudekomplex. Heute ist das Bethanien ein Künstlerhaus mit Ausstellungen, Freiluftkino im Innenhof und ... wieder Hausbesetzungen.



Am Ende des Bethanien-Seitenflügels biegen wir nach links in die Grünanlage (den ehemaligen Krankenhausgarten) ein und betrachten die Rückseite des Gebäudes. Wenn wir uns umdrehen, sehen wir hinter uns ein rotes, auch zum Krankenhauskomplex gehörendes Backsteingebäude (im expressionistischen Stil Ende der 1920er Jahre erbaut), an dem wir rechts vorbeigehen bis zur Adalbertstraße. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich seit 1981 ein Kinderbauernhof (ein altes Hausbesetzer-Projekt). Wir biegen in die Adalbertstraße nach rechts ab und kehren zum Bethaniendamm zurück. Nun gehen wir direkt in der Grünanlage des ehemaligen Kanals auf das Engelbecken zu.



Die Pläne für den Bau des Luisenstädtischen Kanals entstanden, wie auch der Gesamtbebauungsplan für das Köpenicker Feld (=Luisenstadt), auf allerhöchster Ebene in Zusammenarbeit des „Stararchitekten“ Karl-Friedrich Schinkel (gestorben 1841), des Landschaftsarchitekten und Stadtplaners Peter Joseph Lenné (ab 1840 für die Gesamtplanung der Berliner Stadtentwicklung zuständig) und des preußischen Kronprinzen (ab 1840 König) Friedrich Wilhelm IV., nach dessen Mutter Königin Luise der neue Stadtteil benannt wurde.

In romantisch-klassizistischer Form entwarf man Plätze, Schmuck- und Grünzüge für das neue Stadtviertel. Vor allem der Kronprinz träumte von einem Villenviertel mit großen prächtigen Stadtplätzen, während Schinkel, der die frühindustrielle Entwicklung in England kannte, darauf hinwies, dass die einsetzende Bodenspekulation eine mindestens dreistöckige Bebauung notwendig machen würde. Lenné machte sich bei den Kanalbauten (Landwehr- und Luisenstädtischer Kanal) mehr Sorgen um ökologische Probleme (z.B. Grundwasserabsenkung/Baumsterben im Großen Tiergarten) als um eine ökonomisch-technische Optimierung der Kanalbauten. Der Luisenstädtische Kanal war für ihn mehr eine Schmuckanlage mit praktischen Nebenwirkungen: das sumpfige und deshalb nur spärlich besiedelte „Köpenicker Feld“ musste entwässert werden, das Baumaterial für den neuen Stadtteil konnte direkt vor Ort angeliefert werden und im kleinen Hafen, dem Engelbecken, konnten später die Firmen und Handwerksbetriebe ihre Waren verschiffen. (Außerdem diente der Kanal auch noch als Kloake.)

Keiner der beteiligten Planer (alle geboren vor dem Jahr 1800!) ahnte, dass um 1900 die Luisenstadt mit fast 60.000 Menschen pro km² die höchste Bevölkerungsdichte in ganz Deutschland aufweisen würde.

Das Engelbecken, ursprünglich als Hafen des Luise-städtischen Kanals gebaut, wurde bei dessen Trockenlegung 1926/27 als Wasserfläche erhalten, nach dem Krieg aber mit Trümmerschutt aufgefüllt und 1961 als Teil des Grenzstreifens komplett eingeebnet. Nach der Wende begann man, in Anlehnung an die Planung der 1920er Jahre, mit der Wiederherstellung des Teiches und der Grünanlagen entlang dem Bethanien- und Engeldamm. Vor dem Engelbecken gehen wir nach rechts und auf dem Bürgersteig des Engeldamms weiter. Von einem kleinen Podest haben wir einen schönen Panoramablick auf das Wasserbecken und den in Richtung Landwehrkanal abbiegenden Kanalverlauf. Wenn wir uns umdrehen, steht hinter uns die St. Michael-Kirche (erbaut 1851-59), die zweite katholische Kirche (nach der St. Hedwigs-kathedrale), die seit der Reformationszeit in Berlin erbaut wurde. Der erste Eindruck des Gebäudes täuscht, denn das Mittelschiff der Kirche wurde im Krieg zerstört und danach nicht wieder aufgebaut. Um den Platz herum wurden zu DDR-Zeiten (viel zu hohe) Plattenbauten errichtet, die den optischen Eindruck des Michaelkirchplatzes völlig zerstört haben.



Wir steigen am Ende des Hafens die Treppe in das Engelbecken hinab und gehen weiter entlang

dem Teich und Rosengarten mit dem rekonstruierten Indischen Brunnen. Die Waldemarstraße kreuzt hier

den Kanal mit der einzigen erhaltenen Brücke. Gleich hinter der Brücke verlassen wir das Kanalbecken nach rechts zum Legiendamm. Der kleine Backsteinbau vor uns (Legiendamm 32) mit der Gaststätte „Zur kleinen Markthalle“ war Teil der im Krieg zerstörten Markthalle VII an der Ecke Legiendamm/Waldemarstraße (rechts von uns). Auf der rechten Straßenseite geht es weiter bis zum Oranienplatz. Wir biegen aber zunächst zweimal nach rechts ab in die Dresdener Straße, die als alter Heerweg zu den ältesten Straßen Berlins gehört. Nach 200 m haben wir rechts das zweite Eingangsgebäude der Markthalle VII vor uns, das wir kurz durch die Toreinfahrt (Hausnummer 27) betreten. Beim Verlassen des Gebäudes sehen wir an der gegenüberliegenden Straßenecke Luckauer-/Sebastianstraße ein für diese Gegend zwar ungewöhnliches, für großbürgerliche Berlinarchitektur Mitte des 19. Jahrhunderts aber typisches Wohnhaus im Stil der italienischen Renaissance (erbaut 1854).

Wir gehen zurück zum Oranienplatz und überqueren die Oranienstraße in der Platzmitte. Die alte Bebauung des Platzes (aus sehr unterschiedlichen Bauphasen) hat den Krieg unbeschadet überstanden. Hier sollte in den 1970er Jahren im Rahmen einer „großzügigen Verkehrsplanung“ ein Autobahnkreuz entstehen, wo sich Ost- und Westtangente (entlang der Oranienstraße und dem Luisenstädtischen Kanal) getroffen und das ganze Stadtquartier unter breiten Betonschneisen begraben hätten.

Wir bleiben auf unserem Weg in der Mitte der Grünanlage (hier wurde das Kanalbecken nach dem Krieg mit Trümmerschutt verfüllt), die im Rahmen der „Internationalen Bauausstellung“ (1984–87) gestaltet wurde, und gehen bis zum Wassertorplatz. Hier befand sich ein kleiner Zollhafen an der Akzisemauer (= Stadtmauer), der etwa bis zum Verlauf der U-Bahn-Trasse reichte. Am Wassertorplatz und entlang der Gitschiner-/Ritterstraße können wir die Ergebnisse der Westberliner Baupolitik der 1970er Jahre besichtigen. Obwohl das Gebiet den Krieg fast un-

beschädigt überstanden hatte, schlug hier die „Kahl-schlag- und Betonsanierungspolitik“ mit voller Härte zu: Abriss der Vorkriegsbebauung, Beseitigung der alten Stadtstrukturen und die Errichtung von bis zu 13-stöckigen Hochhausblöcken.



Am Anfang des Wassertorplatzes gehen wir nach rechts auf den Legiendamm, überqueren die Gitschiner Straße, kehren zurück in die Grünanlage des Kanals und gehen bis zum Landwehrkanal weiter. Hier mündete der Luisenstädtische Kanal in den Landwehrkanal, er setzte sich aber auf der anderen Seite optisch als breiter Grünzug (Fontane-Promenade) bis zum Südsterne fort. Am gegenüberliegenden Ufer befand sich der Urbanhafen (zugeschüttet 1963/64). Heute steht dort das Urban-Krankenhaus.

Wir gehen nun nach rechts, entlang dem Kanalufer durch den Böcklerpark mit dem „Statthaus Böcklerpark“ als multikulturellem Nachbarschaftszentrum, bis zur Prinzenstraße. Auf dem Gelände des Böcklerparks befand sich von 1847 bis 1922 die „Städtische Gasanstalt“, auf der anderen Seite der Prinzenstraße die „Englische Gas-Erleuchtungsanstalt“ (heute Sommerbad Kreuzberg, auch Prinzenbad genannt).

Infrastrukturmaßnahmen (wie Brücken, Eisenbahnlinien und Wasserwerke) wurden im frühen 19. Jahrhundert

von Privatunternehmen finanziert. Auch das „internationale Kapital“, wie die englische Gesellschaft „Imperial Continental Gas Association“, beteiligten sich früh und ließen sich mit einem „Monopolvertrag“ ihre Investition absichern. Gas wurde damals fast ausschließlich zu Beleuchtungszwecken (vor allem für Straßenlaternen) benutzt. Steigender Bedarf und der Auslauf des Monopolvertrages führten 1846/47 zur Errichtung der städtischen Gasanstalten. Die massive Bodenverseuchung, die diese Werke verursachten, zwangen sowohl am Böcklerpark, als auch am Gelände des Prinzenbads, zu einem Bodenaustausch bis zu 18 m Tiefe.

Am Ende unserer Tour angelangt, gehen wir nun nach rechts in die Prinzenstraße bis zur Kreuzung mit der Gitschiner Straße und dem U-Bahnhof Prinzenstraße.

Tour-Info	
Start: Ostbahnhof S-Stadtbahn	Länge: ca. 3 km Dauer: ca. 1,5 Std.

Ein Projekt des



Kulturring in Berlin e.V.
Giselastraße 12
10317 Berlin

Gefördert durch das JobCenter Friedrichshain-Kreuzberg
Bilder, Text, Gestaltung: Kulturring in Berlin e.V.