



Drei Minuten U55

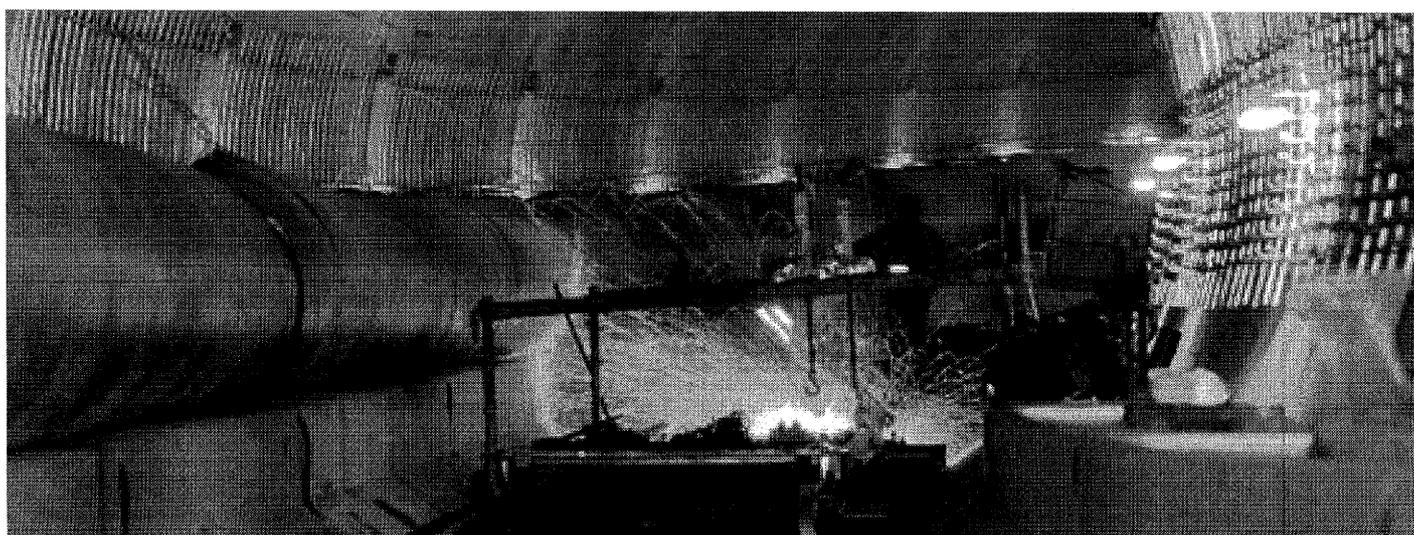
Schon vor der Eröffnung: Eine Reise mit der neuen U-Bahnlinie zum Mittelpunkt Berlins

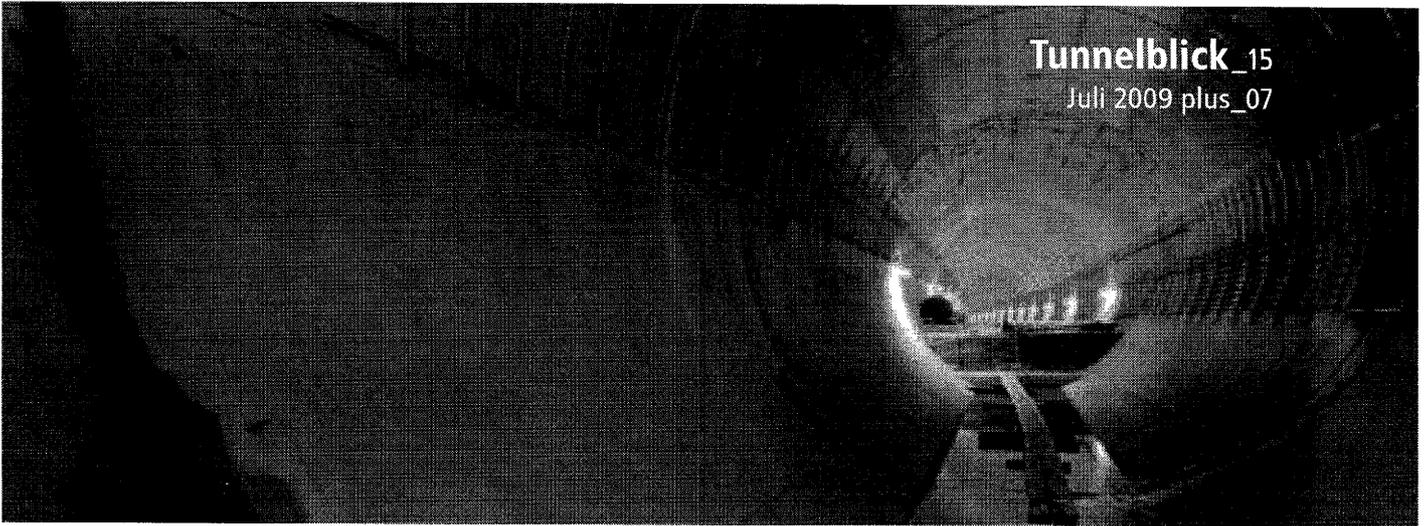
„Unsere Reise beginnt im Herzen Berlins: am U-Bahnhof Brandenburger Tor, direkt am Pariser Platz und zu Füßen des Prachtboulevards Unter den Linden gelegen. Auf dem Weg zum Bahnsteig warten viele Treppenstufen: Die Gleise liegen 17 Meter unter der Erdoberfläche, der Bahnhof gehört damit zu den am tiefsten gelegenen Berlins. Selbstverständlich fährt auch ein Fahrstuhl. Unten erinnert nichts mehr daran, dass hier noch kurz vor der Eröffnung eine kleine Eiszeit herrschte. Um die Bahnhofshalle auszubaggern, musste auf einer Länge von rund 100 Metern der Boden tiefgefroren werden.

Der Bahnsteig wird von einem durchgehenden Leuchtband in ein leicht gedämpftes Licht getaucht. Anthrazit- und Weißstöne

dominieren die Gestaltung vom Architekturbüro Ingrid Hentschel/Axel Oestreich: Der Boden ist aus hellbeigefarbenem Granit, die mächtigen Säulen sind mit dunkelgrauem Stahl verkleidet, die Wände in anthrazit und weiß gehalten. Auf den Hintergleisflächen finden sich, wo sonst die Werbetafeln hängen, Motive aus der Geschichte des Brandenburger Tors und des Pariser Platzes. Sie sind Teil einer Dauerausstellung, denn diese Station ist mehr als nur ein U-Bahn-Halt. Von der Berliner Senatsverwaltung für Kultur wurde sie als Informationsort in das Gedenkstättenkonzept zur Erinnerung an die Berliner Mauer eingebunden.

Neben den Bildtafeln auf dem Bahnsteig sind die Deckenflächen der Treppenauf-





gänge mittels Siebdruck mit mehreren Zita-
ten zur deutschen Teilung und Einheit ver-
sehen. In der Passerelle des westlichen
Treppenhauses gibt es zusätzliche Informa-
tionsangebote: mehrere Computer mit Zu-
gang zu themenbezogenen Internet-
portalen. Der Kiosk verkauft ein spezielles
Bücher-Sortiment, hier können auch
Mauer-Audioguides ausgeliehen werden.
Auf der gleichen Ebene befindet sich außer-
dem der Anschluss an den benachbarten
Bahnhof der Nord-Süd-S-Bahn (mit den
Linien S1, S2 und S25). Der frühere S-
Bahnhof »Unter den Linden« wurde mit
der Eröffnung der U55 ebenfalls in »Bran-
denburger Tor« umbenannt.

In den Tunnel

Doch nun geht die Fahrt los. Gleich nach
dem Start legt sich die Bahn in eine Rechts-
kurve. Sie unterquert nicht das Branden-
burger Tor selbst, sondern das rechts
daneben gelegene Haus. Anschließend geht
es in Nordrichtung unter den östlichen

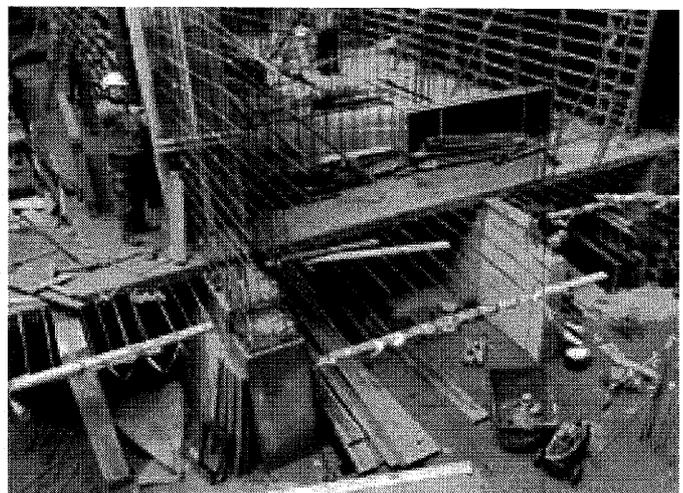
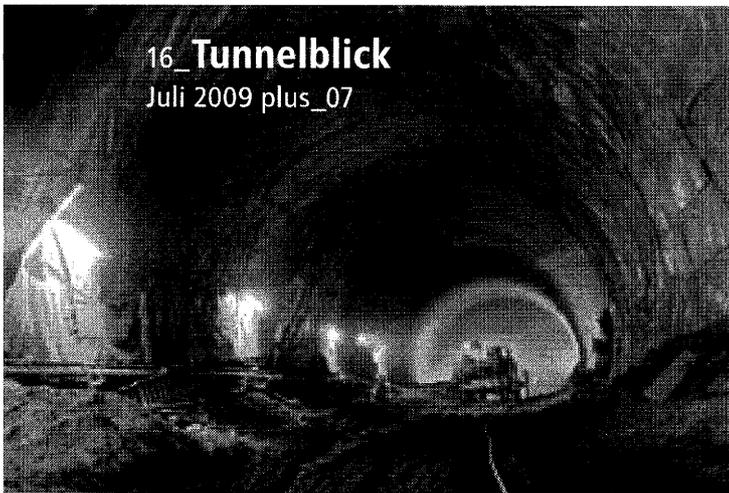
Ausläufern des Tiergartens und dem Platz
der Republik hindurch in Richtung Regie-
rungsviertel. Der Tunnelabschnitt bis zum
Bahnhof Bundestag verläuft in zwei separa-
ten Röhren. Genau wie der Bahnhof Bran-
denburger Tor wurden diese unterirdisch
gebaut – allerdings nicht durch Vereisung,
sondern im so genannten Schildvortrieb.
Eine gigantische, rund 100 Meter lange Vor-
triebsmaschine grub sich wie ein Maulwurf
durch das Erdreich, jeden Tag einige Meter,
und schuf so zwei kreisrunde Tunnel von
jeweils rund sechs Metern Durchmesser.
Die Tunnelwände wurden von der Vor-
triebsmaschine automatisch mit Wandstü-
cken, den so genannten Tübbing, ausgekleidet und so stabilisiert. Da die
Wände danach nicht weiter verkleidet wur-
den, kann man die Tübbing noch gut er-
kennen: Von innen sieht die Röhre so aus,
als hätte man sie aus riesigen grauen Lego-
steinen zusammengepuzzelt.

Fortsetzung auf Seite 16 ▶



16_Tunnelblick

Juli 2009 plus_07



► Fortsetzung von Seite 15

Bahnhof Bundestag

Nach 780 Metern ist die erste Etappe beendet und der Zug erreicht den Bahnhof Bundestag, der einzige Unterwegshalt auf der kurzen Strecke. Mit Baukosten von über 50 Millionen Euro ist er der teuerste Bahnhof in der Geschichte der Berliner U-Bahn – und sicherlich auch einer der schönsten. Wir befinden uns nun im Zentrum des politischen Berlins.

Architektonisch ist der Bahnhof in sein Umfeld eingebunden: Entworfen wurde er vom Berliner Architektenduo Axel Schultes und Charlotte Frank, die zudem das Bundeskanzleramt gebaut haben. Klare geometrische Formen bestimmen die rund 3.000 Quadratmeter große Bahnhofshalle, die Wände und Decken sind nicht verkleidet oder verziert, es wurde einzig und allein polierter Sichtbeton eingesetzt. Mit acht Metern ist der Bahnhofsinnenraum vergleichsweise hoch. Besonders markant sind die zahlreichen, wie zufällig im Raum angeordneten Säulen, die so konstruiert sind, dass an ihrem Kopfende Tageslicht in den Bahnhof scheinen kann. Der Rohbau des Bahnhofs war bereits 2001 fertig. Doch stand er seitdem nicht nur leer herum. In Berlin werden leerstehende Bauten bekanntlich gerne für andere Zwecke zwischengenutzt.

Und so passierte es auch mit dem Bahnhof Bundestag, den seine exponierte Lage, die raue Betonästhetik und das daraus resultierende Underground-Gefühl seit Beginn des Jahrtausends zu einem besonders beliebten Veranstaltungsort machten.

Unter die Spree

Doch nun heißt es »Zurückbleiben, bitte!«, denn die Fahrt geht weiter Richtung Norden. Auf einmal sieht der Tunnel ganz anders aus: nicht mehr rund, sondern beinahe rechteckig, nicht mehr in futuristischer Betonästhetik, sondern fast wie ein Bergwerkstollen anmutend, und anstelle von zwei separaten Röhren gibt es nun eine für beide Richtungen. Hier beginnt der Streckenabschnitt, der beim Bau des Tiergartentunnels in einer offenen Baugrube errichtet wurde. Parallel zur linken Wand befinden sich die Röhren für Fernbahnen und Autos, irgendwann sollen durch das mehrspurige Tunnelsystem auch S-Bahnen der geplanten Nord-Süd-Linie 21 fahren.

Danach senkt sich die ohnehin schon tiefliegende Strecke noch ein wenig weiter nach unten. Würde man den Tunnel zu Fuß durchqueren, könnte man spüren, dass es ein klein wenig kühler wird: Denn nun unterqueren wir die Spree, die unmittelbar über der Tunneldecke in weiten Bögen durch das Berliner Zentrum fließt. Beim Bau des Tunnels wurde sie übrigens für zwei Jahre umgeleitet, damit die gesamte Strecke in offener Bauweise gebaut werden konnte. Und damit erreichen wir, nach drei Minuten Fahrt, auch schon die Endstation: den U-Bahnhof Hauptbahnhof.

Wir befinden uns nun im Kellergeschoss des erst 2006 eröffneten Bahnhofs, direkt neben den unteren Fernbahngleisen. Zwar gilt der U-Bahnhof formal als eigenständiges Bauwerk, aber selbstverständlich ist er an den übrigen Bahnhofsbetrieb ange-

schlossen. Neben der Umsteigemöglichkeit zum Fernverkehr können die U55-Fahrgäste hier in die Stadtbahnlinien der S-Bahn wechseln (S5, S7, S75, S9), die Berlin in Ost-West-Richtung durchqueren.

Der Hauptbahnhof selbst ist einer der modernsten Bahnhöfe Europas. Die Innengestaltung der U-Bahn-Station ist von schlichter Eleganz: Große weiße Emailleplatten verkleiden die Bahnsteigwände, mehrere von ihnen zeigen passend zum Standort historische Fotografien der ehemaligen Berliner Fernbahnhöfe. Oberhalb der Platten ist der Beton unverputzt geblieben und wurde silbergrau gestrichen. Die Bodenfliesen sind hellgrau marmoriert und mit einem dezenten Muster aus anthrazitfarbenen Platten versehen. Parallel zur Bahnsteigkante spannen sich über die gesamte Länge zwei filigrane Fachwerkträger. An ihnen sind eine Lichtschiene, Lautsprecher für Durchsagen und die elektronische Fahrgastinformation DAISY befestigt. Besonders auffällig sind die großzügigen Innenmaße der Station. Mehr als elf Meter Luftraum trennen die Hallendecke vom Bahnsteig, wir stehen also in der höchsten Bahnhofshalle im Berliner U-Bahnnetz. Dieser Raumeindruck passt zum umgebenden Hauptbahnhof, der durch seine starke Betonung der vertikalen Achsen einen fast kathedralenhaften Eindruck erweckt.

—Michael Brake

DAS BUCH ZUM TEXT

Bei dem Text handelt es sich um den (gekürzten) Vorabdruck aus dem Buch „Die Reise zum Mittelpunkt Berlins – Bau der U55 zwischen Hauptbahnhof und Brandenburger Tor“, von Michael Brake (Text) und Joachim Donath (Fotos). Es ist im Gebr. Mann Verlag erschienen und kostet 19,95 Euro. Auf 160 Seiten vollziehen die Autoren in Text und Bild die Entstehung des letzten Abschnitts der neuen U-Bahnstrecke nach und beschreiben den Bau des U-Bahnhofs Brandenburger Tor. (ISBN 978-3-7861-2611-9)

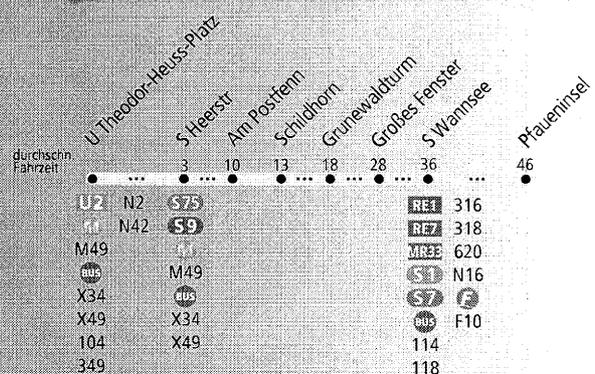


Mit dem Bus 218 dem Alltag entfliehen.

Denn das Grüne liegt so nah.

Entdecken Sie die grüne Seite Berlins mit dem Bus 218. Vom Theodor-Heuss-Platz, durch den Grunewald, entlang der Havelchaussee und dem Wannsee bis zur Pfaueninsel: Steigen Sie ein und genießen Sie auf ganzer Linie Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele in einer wunderschönen Umgebung. Wochentags fahren die Busse stündlich, an den Wochenenden sogar im 30-Minuten-Takt. Auf ausgewählten Fahrten wird ein historischer Bus eingesetzt.

Zum Beispiel ab U Theodor-Heuss-Platz
Mo-Fr: 10:15–19:15 Uhr alle 60 Min.
Sa, So, Feiertag: 9:45–19:15 Uhr alle 30 Min.



Ausgewählte Haltestellen Bus 218