

Im Keller der Kanzlerin

Nach 13 Jahren Bauzeit soll die U-Bahnlinie 55 in Berlin nun Anfang August endlich in Betrieb genommen werden

Sie ist zwar ein Neubau, die Berliner U-Bahn 55, doch was hat sie nicht alles an Geschichte und Geschichten auf dem Buckel, bevor sie überhaupt einen Meter gefahren ist. Und sie hat, wie das in Berlin so üblich ist, schon einen Spitznamen: Kanzler-U-Bahn. So wird die unterirdische Trasse genannt, weil sich einst Bundeskanzler Helmut Kohl für ihren Bau eingesetzt hatte, verbunden mit weitreichenden Finanzierungszusagen. Bereits Ende 1996 gingen die Bauarbeiten los, doch ein Baustopp wegen klammer Kassen in der Hauptstadt führte ebenso zu Verzögerungen wie Wassereinbrüche im Bahnhof „Brandenburger Tor“. Sie ließen den zur Fußball-WM 2006 geplanten provisorischen Start buchstäblich ins Wasser fallen. Zwei Kanzler später, in diesem August, soll es nun aber tatsächlich losgehen, auf dem vorläufig kürzesten Stück U-Bahn der Hauptstadt. Nur 1,8 Kilometer lang ist die Strecke von Berlins guter Stube, dem edlen Hotel „Adlon“, bis zum neuen Hauptbahnhof. „Eigentlich ist das im Prinzip alles ganz simpel“, versucht sich Bauoberleiter Peter Klein in Humor. Er steht gut 20 Meter unter dem Mittelstreifen des Prachtboulevards „Unter den Linden“ in einer rund 25 mal 25 Meter großen Grube mit mächtigen Betonwänden. Meterdicke Betonstreben, die aussehen, als hätten Riesen ihre Mikado-Stäbchen abgelegt, ziehen sich weit über Kleins Kopf längs und diagonal von einer Wand zur anderen. Von unten wachsen graue Mauern empor, aus denen lange Stahlstäbe hervorfingern. Der Lärm ist ohrenbetäubend, es riecht nach feucht-kaltem Beton. Endspurt für den Bahnhof „Brandenburger Tor“, dessen Bau Klein für die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) leitet. Zurzeit ziehen Arbeiter den

zweiten Zugang zu der Station hoch. Rund 150 Meter entfernt, vor der Haustür des „Adlons“, werden erste Wände weiß gestrichen.

Dazwischen liegt ein leicht gekrümmter Bahnhof, dessen anthrazitfarbene, in zwei Reihen stehende Säulen sogar noch halb unter Plastikplanen verpackt schon eine gewisse Noblesse verströmen. Das gedämpfte Erscheinungsbild des Bahnhofs hängt aber nicht nur mit der feinen Lage zusammen. In dem Bahnhof wird auch eine Gedenkstätte für den Mauerbau eingerichtet.

Die auf faustgroßen Schottersteinen verlegten Gleise der U55 enden noch ein paar Meter vor dem Bahnhof. Sie liegen bereits seit Jahren in den 6,50 Meter hohen Röhren; sie werden die Züge unter dem Max-Liebermann-Haus, knapp am Brandenburger Tor vorbei, unter einer Ecke des Reichstags hindurchführen. Weiter fährt die U55 etwa 17 Meter tief zwischen dem zum Bundestag gehörenden Paul-Löbe-Haus und dem Keller des Kanzleramtes entlang, unterquert die Spree und endet am Hauptbahnhof. Angelegt wurden die Röhren zeitgleich mit dem neuen Regierungsviertel rund um den Reichstag. Dort entstand damals auch der U-Bahnhof „Bundestag“, der mangels Zugverkehrs zunächst für eine Oper über Angela Merkel oder als Ausstellungsraum herhielt.

Von den Bauarbeiten war all die Jahre über der Erde nur wenig zu sehen. Die Röhren wurden mit Tunnelbohrmaschinen gegraben, auch der Bahnhof „Brandenburger Tor“ entstand unter Tage – an dem prominenten Ort sollten möglichst keine Baugruben klaffen. Da der Berliner Untergrund sehr sandig ist und das Grundwasser sehr hoch steht, wurde der Raum für die Station komplett gefroren, der riesige Eisblock dann von innen ausgehöhlt. Ein bis zu 1,50 Meter dicker Betonmantel hält jetzt das mit zwei bar auf das Bauwerk drückende Grundwasser ab.

Von August an wird die U55 zunächst nur im Zehn-Minuten-Takt auf einem Gleis pendeln, die BVG rechnet mit höchstens 6400 Fahrgästen pro Tag. Ein wirtschaftlicher Betrieb ist so nicht möglich. Daher werden auch die Bohrmaschinen bereits in etwa anderthalb Jahren wieder angeworfen, um die Drei-Stationen-Stummelstrecke der U55 um 2,1 Kilometer zum Alexanderplatz zu verlängern; 2017 oder 2018 soll sie mit der tief aus dem Osten kommenden U5 verbunden werden. Der Anschluss am „Brandenburger Tor“ ist bereits gelegt. Mit dem bis dahin insgesamt etwa 665 Millionen Euro teuren Bau würden die schon in der Weimarer Republik kursierenden Pläne einer großen unterirdischen West-Ost-Verbindung verwirklicht. Gegen solch epochale Spannen wirkt die Bauzeit der U55 vergleichsweise kurz.

© **Marcus Müller**

Erschienen in der *Süddeutschen Zeitung*, 20. April 2009.