

■ Titelthema Infrastruktur

Baustopp unter dem Schlossplatz

aus SIGNAL 01/2014 (Februar 2014), Seite 15 (Artikel-Nr: 10003236)
Berliner Fahrgastverband IGEB

U 5-Bau verzögert sich und wird teurer

Die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 vom Alexanderplatz zum Hauptbahnhof war seit den 1990er Jahren ein umstrittenes Projekt. Unzureichender Nutzen, hohe Baukosten und unerwartete Funde im Untergrund wurden - auch vom Berliner Fahrgastverband IGEB - befürchtet. Offenbar nicht zu Unrecht! Denn schon bei der Errichtung der Vorsorgebauten gab es im Regierungsviertel die ersten Probleme. Zwischenzeitlich war das Projekt vom Senat komplett gestoppt worden.

Doch die Androhung des Bundes, Fördergelder für ebene Vorsorgebauten zurückzufordern, führte zu einem Umdenken. Der zusammen mit den »Verkehrsanlagen Zentraler Bereich« (Hauptbahnhof, Fernbahntunnel und Straßentunnel) gebaute U-Bahn-Tunnel wurde für einen Inselbetrieb Hauptbahnhof--Bundestag--Brandenburger Tor ausgebaut und als U 55 mit mehrjähriger Verzögerung 2009 in Betrieb genommen. Probleme gab es hierbei vor allem beim Bau des U-Bahnhofs Brandenburger Tor.

Auch der Lückenschluss zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor läuft alles andere als problemlos. Der Bau des Bahnhofs Berliner Rathaus verzögerte sich, weil in dessen Baugrube erstaunlich gut erhaltene Reste des alten Rathauses gefunden wurden und zu deren Erhalt eine Umplanung nötig wurde.

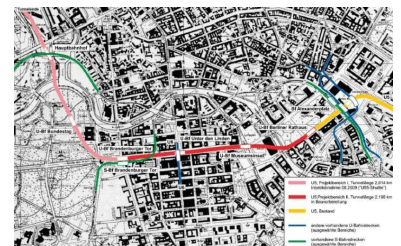
2013 kamen weitere Probleme hinzu. Am künftigen U 6-Kreuzungsbahnhof Unter den Linden mussten die Arbeiten an der Schlitzwand des U 5-Bahnhofs vorübergehend unterbrochen werden, weil sich ein Findling im Weg befand. Dieser musste zunächst mit einem Spezialgerät entfernt werden, bevor der Bau fortgesetzt werden konnte. Auf die Unterbrechung der U 6 hatte dies glücklicherweise keine Auswirkungen.

Deutlich schlimmer trifft es dagegen den künftigen U-Bahnhof Museumsinsel. Seit Herbst 2013 tritt mehr Grundwasser als erwartet in die Baugrube ein. Nach den traumatischen Erfahrungen aus Köln mit dem Einsturz des Stadtarchivs wurde daher zunächst ein Baustopp verhängt und ein entsprechendes Gutachten zur Überprüfung beauftragt. Betroffen davon ist jedoch auch der Tunnelbau, denn die Schildvortriebsmaschine »Bärinde« sollte längst den künftigen Bahnhof durchfahren haben und muss nun »vor der Einfahrt« warten - nach derzeitigem Stand noch bis Ende März/Anfang April 2014.

Die Auswirkungen auf den Fertigstellungstermin, zuletzt geplant für Ende 2019, und auf die Gesamtkosten sind noch nicht absehbar. Allein die Fortschreibung der Kostenrechnung mit aktuellen Zahlen ergab ein Risiko von etwa 100 Millionen Euro. So geht die BVG derzeit (noch ohne Berücksichtigung der Mehrkosten durch den Wassereintritt) davon aus, dass der 2,2 km lange Tunnelbau statt geplanter 433 Mio nun 525 Mio Euro kosten wird. Da der Gesamtetat für den Bahnbau nicht steigt, wird das für die U 5 zusätzlich benötigte Geld für andere Ausbauprojekte schmerzlich vermisst werden - insbesondere beim Straßenbahnneubau. (ge)



Hier unter dem Wasser des Kupfergrabens soll der neue U-Bahnhof Museumsinsel entstehen. Der Schildvortrieb steht derzeit wegen zu hohem Wassereintritts in die Bahnhofsbaustelle still, bevor er das Flussbett unterquert. Links die Schloßbrücke und der Berliner Dom, in der Mitte der Fernsehturm und die temporäre Humboldt-Box, rechts der Rohbau des neuen Berliner Stadtschlösses/Humboldtforums. (Foto: Florian Müller, Mitte Januar 2014)



Verlängerung der U-Bahnlinie 5 Alexanderplatz--Hauptbahnhof. (SenStadt VII, Stand März 2009)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003236>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten