

# W

as lange währt, ist endlich gut. Am 8. August 2009 nahm, begleitet von einem Festakt, die U-Bahn-Linie U55 ihren Betrieb auf. Seitdem halten und fahren Züge an den U-Bahnhöfen Nummer 171, 172 und 173 im Netz der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG): vom Hauptbahnhof geht es via Bundestag zum Brandenburger Tor und wieder zurück.

Doch die U55 ist keine ganz normale U-Bahn-Linie. Sie hat nur drei Haltestellen und ist damit eine der kürzesten Strecken der Welt – dafür kann jede Station ihre eigene Geschichte erzählen. Sie führt mitten durch Berlins Zentrum – mit ihr erreicht man mehr Sehenswürdigkeiten und historisch bedeutende Orte als auf den 30 Kilometern der U7. Sie hat keinen Anschluss an das restliche Berliner U-Bahnnetz – und ist zugleich die einzige Linie, die den neuen Hauptbahnhof anfährt. Und sie hat nur eine beschränkte Lebensdauer – denn eigentlich ist sie ein Teil der lange vorbereiteten West-Verlängerung der U5 und wird rund ein Jahrzehnt nach ihrer Inbetriebnahme mit der Mutterlinie vereint.

Eins ist klar: Eine solche Strecke kann sich kein Mensch ausdenken. Sie passiert einfach. Der Eröffnung gingen eine Vielzahl von Planungen, Verzögerungen und Neuplanungen voraus. Die Linie stand im Spannungsfeld politischer Entscheidungen und geschichtlicher Ereignisse: Erste Entwürfe gehen zurück bis ins Jahr 1919, doch erst verhinderte die Weltwirtschaftskrise den Bau, später die deutsche Teilung und schließlich verzögerte die schlechte finanzielle Lage des Landes Berlin die Fertigstellung. All diese Irrungen und Wirrungen haben die U55 zu dem einzigartigen Konstrukt gemacht, das sie heute ist – und passend zum besonderen Charme Berlins, der Stadt des Temporären, Unfertigen, Immer-wieder-Neuen.

Der vorliegende Bildband nimmt Sie mit auf die letzte Etappe des langen Weges der U55. Im Jahr 2004 übernahm die BVG die Bauherrenschaft für die Errichtung des Bahnhofs Brandenburger Tor und für die Inbetriebsetzung der zu diesem Zeitpunkt bereits im Rohbau bestehenden Tunnelanlagen und der Stationen Bundestag und Hauptbahnhof. Seitdem ist der Fotograf Joachim Donath viele Male mit seiner Kamera unter der Erde gewesen: Er dokumentierte die Bauvorbereitungen und den ersten Spatenstich, den Weg in die Tiefe, die Tunnelgrabungen, die Gleisarbeiten und das langsame Werden des Bahnhofs. Er fing die gespenstische Atmosphäre der leeren Tunnel- und Bahnhofsbauten ein und war zugleich ganz dicht dran an den Bauarbeitern und Ingenieuren. Er setzte die gigantischen Baumaschinen in Szene, zeigte die vielen Gesichter von Schlamm, Beton, Stahl und Wasser und machte die besondere Lichtstimmung unter Tage visuell erfahrbar.

Der begleitende Textteil soll Ihnen die Hintergründe des Baus und der U55 näher bringen. Im Kapitel »Eine Fahrt mit der U55« laden wir Sie ein, die neue Linie einmal Probe zu fahren und stellen Ihnen die Nachbarschaft genauer vor. Einen Abriss der ereignisreichen Geschichte der U55 samt Ausblick in die nahe Zukunft finden Sie im Kapitel »Die Geschichte einer U-Bahn«. Und was alles beim Bau des Bahnhofs Brandenburger Tor passierte, der mittels eines spektakulären Vereisungsverfahrens unterirdisch in den märkischen Sand gesetzt wurde, wird im Kapitel »Wie baut man einen U-Bahnhof?« erklärt.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen und Schauen. Und immer eine gute Fahrt mit der U55.