

Aber die U-Bahn liegt im Zeitplan

Verein würdigt vorbildliche Restaurierung der U-2-Hochbahntrasse

■ VON MARKUS FALKNER

Die Fahrgäste von U-Bahn und Straßenbahn in Prenzlauer Berg können aufatmen. Schon seit gestern fährt die Metro-Tramlinie M 1 nach monatelanger Unterbrechung wieder planmäßig über die Schönhauser Allee, und auch der Bus-Ersatzverkehr für die U-Bahnlinie U 2 soll am 20. Dezember Geschichte sein. „Momentan liegen alle Arbeiten im Zeitplan“, sagte gestern Reinhard Sept, Projektleiter für die U-2-Sanierung bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG). Nur extreme Minustemperaturen im zweistelligen Bereich könnten die Wiederinbetriebnahme der Hochbahntrasse noch verzögern.

Seit Pfingsten wird an der 1,7 Kilometer langen Stahlkonstruktion gebaut. Die ursprünglich für November vorgesehene Fertigstellung verzögerte sich um mehrere Wochen, weil lärmgeplagte Anwohner zwischenzeitlich ein Bauverbot in den Nächten und an Wochenenden durchgesetzt hatten. Nicht die einzige Herausforderung für Projektleiter Sept und Bauleiter Georg Gaisser. Denn bei der Sanierung der teilweise mehr als 100 Jahre alten Via-

dukte mit den Bahnhöfen Schönhauser Allee und Eberswalder Straße galt es nicht allein, die Belange des sicheren und zeitgemäßen Bahnverkehrs zu berücksichtigen. Die Hochbahn, bei den Berlinern als Magistratsschirm bekannt, steht unter Denkmalschutz. Abriss und Neubau kamen deshalb und wegen immenser Mehrkosten gar nicht erst infrage. Wie die Verkehrsbetriebe den Spagat zwischen Denkmalschutz und Verkehrssicherheit schafften, nötigt Experten Respekt ab. Der Verein „Denk mal an Berlin“ würdigte die Umsetzung gestern als „besonders glücklich“. Es sei gelungen ein „stadtbildprägendes technisches Denkmal vorbildlich zu restaurieren“, sagte Vereinsvize Elisabeth Ziemer.

Verantwortlich für die Planung war der Cottbusser Universitätsprofessor Werner Lorenz. Er entwickelte gemeinsam mit den Verantwortlichen der BVG ein Konzept, das bis ins Detail versucht, das historische Erscheinungsbild zu erhalten. So wurden 150 marode Brückenlager zwar ersetzt, nicht aber durch „gesichtslose Kästen, wie sie heute üblich sind“, so der Planer. Stattdessen seien die historischen

Lager nachgebildet und nur „homöopathisch technisch verbessert“ worden. Das gleiche Prinzip gilt für die sogenannten Buckelbleche, in denen der Schotter des Gleisbetts ruht. Auch sie wurden durch modern gefertigte und zwei Millimeter dickere Bleche ersetzt. Das Erscheinungsbild blieb aber erhalten. Auch für die aber tausend Niete, die früher Bleche und Stahlträger verbanden, fand sich eine denkmalgerechte Lösung. Zwar sind die Verbindungen nun verschraubt, aber auch die Nieteoptik wurde gewahrt.

Möglich wurden viele der nun gewürdigten Detaillösungen, weil die ursprünglichen Baumeister der Hochbahn offenbar gut geplant hatten. Auch aus heutiger Sicht hätten sich die Buckelbleche als technisch beste Lösung entpuppt, sagte Lorenz. Auch mussten weit weniger Brückenlager als erwartet getauscht werden. Die Kosten dafür sanken von ursprünglich kalkulierten zwölf Millionen auf nur 4,2 Millionen Euro. Auch deshalb konnten die Verkehrsbetriebe das Gesamtbudget einhalten. 60 Millionen Euro kostete die Viadukt-sanierung, weitere 10,5 Millionen Euro die Sanierung der beiden Bahnhöfe.