



Pressemitteilung

BVG**Berliner
Verkehrsbetriebe**

Anstalt des
öffentlichen Rechts
Holmarktstraße 15–17
10179 Berlin
Postanschrift
10096 Berlin

Telefon: 030 256-0
Durchwahl: 030 256-27901
Telefax: 030 256-28602
E-Mail: pressestelle@bvg.de

„Bärlinde“ macht den Weg frei für die neue U5

Tunnelvortriebsmaschine hat heute ihren Namen bekommen

6. Mai 2013

Es ist eine alte, bergmännische Tradition, nach der nicht nur die Tunnel einen Namen bekommen, sondern auch die Maschine, die sie „auffährt“. Auch wenn der Bergbau für die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) bislang keine große Rolle gespielt hat, macht Deutschland größtes kommunales Nahverkehrsunternehmen als Bauherr der U5 in dem Fall keine Ausnahme. Die Tunnelvortriebsmaschine (TVM), die ab Juni die erste Röhre für den Lückenschluss der U5 vom Marx-Engels-Forum bis zum Brandenburger Tor bohren wird, hat heute den Namen „Bärlinde“ bekommen. Stilecht hat die Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb der BVG, Dr. Sigrid Evelyn Nikutta, eine Sektfalsche an dem 6,50 Meter im Durchmesser messenden Schneidrad zerschellen lassen und der Maschine für ihre in Kürze beginnende Fahrt alles Gute gewünscht.

Der Name kam übrigens von den Berlinern, genauer gesagt von Eckhard Noack, der aus einem von BVG und Bild-Zeitung durchgeführten Wettbewerb als Sieger hervorging. „Bärlinde“ verbindet das Berliner Wappentier mit dem Namen des Berliner Prachtboulevards „Unter den Linden“, den die Maschine ja fast komplett unterfährt und eignet sich damit hervorragend für den „Riesen-Maulwurf“, der bislang technisch auf die eher schnöde Bezeichnung S-788 gehört hat.

„Bärlinde“ ist ein von der schwäbischen Firma Herrenknecht extra für den schwierigen Berliner Untergrund konstruiertes technisches Wunderwerk, wiegt 700 Tonnen und ist insgesamt 75 Meter lang. Während an ihrer Stirnseite sich das gewaltige Schneidrad mit Unterdruck durch die Erde fräst, sorgt ein kompliziertes System im Inneren der Maschine für den Abtransport des Aushubs nach hinten, während gleichzeitig von dort die Tunnelbauteile, die sogenannten Tübbinge, nach vorne transportiert und zu der fertigen Tunnelröhre zusammengesetzt werden.

An den bereits gebauten Tunnelteilen schiebt sich die Maschine weiter durch den sandigen und feuchten Berliner Untergrund und kann dabei am Tag rund acht Meter zurücklegen. Der flüssige Abraum wird über Röhren zum Marx-Engels-Forum befördert, dort wieder verfestigt und über Lastkähne aus der Stadt nach Brandenburg transportiert. Insgesamt werden auf diese Weise 235.000 Kubikmeter Abraum ohne Verkehrsbelastung aus der Stadt gebracht und somit mehrere tausend LKW-Fahrten eingespart. Der Tunnelbau der BVG passt sich damit nahtlos in die historische Bauweise der Stadt ein, die ja zu großen Teilen in den vergangenen Jahrhunderten „vom Kahn aus“ gebaut wurde.

Insgesamt zweimal wird sich „Bärlinde“ vom Marx-Engels-Forum zum Brandenburger Tor in Bewegung setzen und dabei jeweils eine der 1,6 Kilometer langen Röhren bohren. Dabei unterquert sie die Spree und den Spreekanal und muss dazu bis auf eine Tiefe von rund 20 Metern „abtauchen“. Auf ihrem Weg dorthin durchfährt sie auch die beiden zukünftigen U-Bahnhöfe Museumsinsel und Unter den Linden, wo sich ab 2019 die neue U5 und die U-Bahnlinie U6 kreuzen und ein komplett neuer Umsteigebahnhof entsteht. Am „Ziel“ angekommen, wird sie demontiert und zum Startschacht am Marx-Engels-Forum zurückgebracht. Bis zum Herbst 2014 sollen die Tunnelröhren im Rohbau fertig sein.

Eine Animation zur Funktionsweise der TVM und des Bauverfahrens finden Sie unter: www.BVG.de/TVM