

**BVG**

# Lückenschluss



## **Sehr geehrte Anwohnerinnen und Anwohner,**

in den letzten Wochen war in den Medien wieder viel zu lesen über die neue U5, vor allem über die zeitlichen Abläufe und die erfolgreichen archäologischen Grabungen am Berliner Rathaus. Als von den Baumaßnahmen unmittelbar Betroffene sollen Sie die Projektplanung aber nicht (nur) aus der Zeitung erfahren – mit dem Lückenschluss informieren wir Sie kontinuierlich über das aktuelle Geschehen.

Da noch Genehmigungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ausstehen, wird sich der Baubeginn für die Bahnhöfe Museumsinsel und Unter den Linden nach jetzigem Stand auf das Frühjahr 2012 und für den Bahnhof Berliner Rathaus auf Anfang 2013 verschieben. Trotzdem laufen die Vorbereitungen mit Leitungsverlegungen und Erkundungsbohrungen auf vollen Touren. Wir werden alles dafür tun, damit Ihr Alltag durch die Arbeiten nicht allzu sehr beeinträchtigt wird.

Warum ist die neue U5 so wichtig für Berlin? Sie verbindet die östlichen Stadtteile mit der Mitte Berlins und schafft dadurch eine bedeutende Verkehrsachse im öffentlichen Nahverkehr. Allein auf dem Boulevard Unter den Linden wird die neue Verbindung das Pkw-Aufkommen und damit die Verkehrs- und Abgasbelastung um über 20 Prozent verringern. Auch die angrenzenden Viertel bis hin zum Hauptbahnhof profitieren davon, wenn Autofahrer auf die durchgehende U5 umsteigen. Das ist aktiver Umweltschutz, wie ihn die BVG seit Jahren kontinuierlich und nachhaltig betreibt.

Dr. Sigrid Evelyn Nikutta  
Vorstandsvorsitzende der  
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)



Die bauvorbereitenden Leitungsverlegungen Unter den Linden laufen bereits. © Martin Stefke

## **Voraussichtliche Bauphasen beim Lückenschluss**

- ▶ Bis Herbst 2011:  
Archäologische Grabungen vor dem Berliner Rathaus und auf dem Schlossplatz
- ▶ Bis Frühjahr 2013:  
Baufeldfreimachung zur Vorbereitung der Tiefbaumaßnahmen (Leitungsverlegungen)
- ▶ Ab Ende 2011:  
Bau einer Hafenanlage am Marx-Engels-Forum
- ▶ Ab Frühjahr 2012:  
Rohbau des Startschachtes für den Tunnelbohrer am Marx-Engels-Forum
- ▶ Ab Frühjahr 2012:  
Rohbau der Bahnhöfe Unter den Linden und Museumsinsel
- ▶ Mai 2012 – Sommer 2013:  
Sperrung der U6 mit Schienenersatz-
- verkehr zwischen den Bahnhöfen Friedrichstraße und Französische Straße
- ▶ Anfang 2013:  
Rohbau des Bahnhofs Berliner Rathaus
- ▶ Frühjahr 2013 bis Sommer 2016:  
Leitungsrückverlegung, Verfüllung der Baugruben
- ▶ 2013/2014:  
Bohren der Tunnelröhren im unterirdischen Schildvortrieb
- ▶ Herbst 2016 – Winter 2018:  
Innenausbau der Bahnhöfe
- ▶ 2019:  
Eröffnung der Verbindung Alexanderplatz – Brandenburger Tor

Stand: Mai 2011

Bitte beachten Sie, dass derzeit nur eine grobe Zeitplanung möglich ist, die wesentlich von der Erteilung der Baugenehmigung durch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) abhängig ist. An der veranschlagten Bauzeit von sieben Jahren bis zur Fertigstellung ändert sich nichts. Über den Beginn der jeweiligen Baumaßnahmen werden wir Sie rechtzeitig informieren.

# Kompetenz und Erfahrung beim Bau

## Sicherheit wird groß geschrieben!

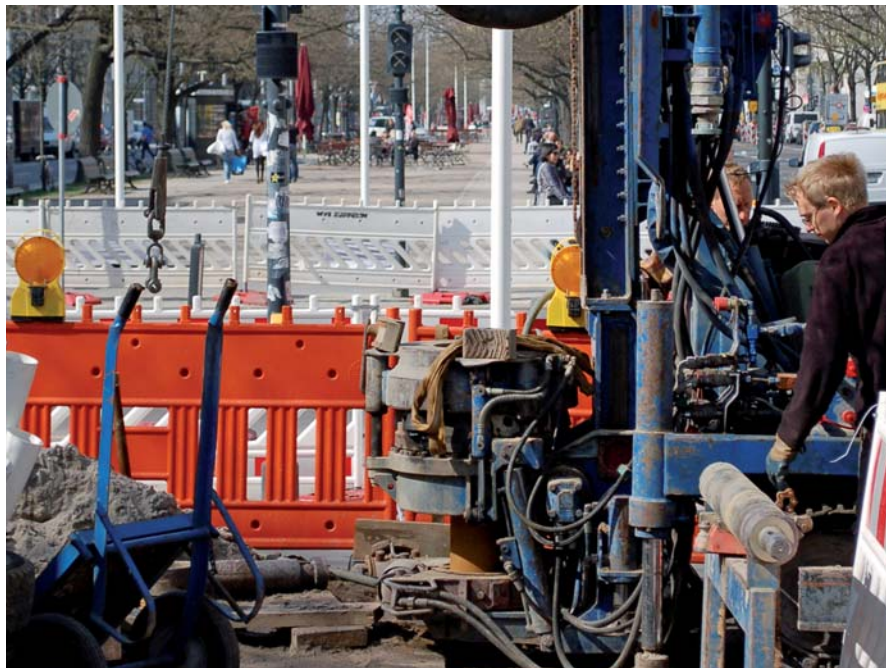
„Vor der Hacke ist es duster“ – so lautet ein alter Spruch der Bergleute. Soll heißen, dass der Bergmann nie genau weiß, welche Überraschungen ihn beim Ausüben seiner Arbeit, dem Tunnelvortrieb, erwarten. Und genau diese alte Weisheit, verbunden mit dem Streben nach höchstmöglicher Sicherheit, treibt die Ingenieure und Geologen immer wieder an, nach technisch anspruchsvollen und innovativen Lösungen zu suchen, um ein Höchstmaß an Sicherheit im innerstädtischen U-Bahn-Bau zu erreichen.

Berlins Mitte liegt geologisch betrachtet in einem eiszeitlichen Urstromtal mit überwiegend sandig-kiesigem Untergrund mit vereinzelt torfigen Ablagerungen der Spree. Hinzu kommt der hohe Grundwasserspiegel, der in Berlin mancherorts nur wenige Meter unter der Erde liegt. Doch weiträumige und tiefgreifende Grundwasserabsenkungen mittels Pumpen sind heutzutage aus Umweltschutzgründen nicht mehr zulässig. Daher werden zur Herstellung der drei unterirdischen Bahnhöfe und der zwei 2,2 km langen Tunnelröhren modernste Bautechniken mit mehrstufigen Sicherheitssystemen zur Anwendung kommen.

Welche Sicherheitsvorkehrungen sind geplant und wie funktionieren die Sicherheitssysteme? Fragen, die Jörg Seegers, Projektleiter für den Lückenschluss der U5, beantwortet.

*Eine Sorge war, dass die historischen Gebäude Unter den Linden durch die Erdarbeiten gefährdet sein könnten. Wie schätzen Sie diese Gefahr ein?*

Wir treffen alle erforderlichen Vorkehrungen mit großer Verantwortung. Mit einem eigens entwickelten Messsystem werden sowohl die im Umfeld der Baumaßnahme liegenden Gebäude als auch die Geländeoberfläche permanent überwacht. Wir nehmen uns für alle Prozesse die dafür notwendige Zeit und setzen auf Sorgfalt, um ein Maximum an Sicherheit zu



Geotechnische Erdbohrungen liefern Aufschluss und tragen zur Sicherheit bei. © Martin Stefke

erreichen. Alle erforderlichen Baumaßnahmen wurden mit mehreren Sicherheitssystemen als Rückfallebene eingeplant. So sind wir auch vor Überraschungen „vor der Hacke“ gewappnet.

*Welche Maßnahmen treffen Sie schon im Vorfeld?*

Am Anfang stehen Bohrungen, um die geologische Beschaffenheit des Untergrunds zu erkunden. Diese geotechnischen Bohrungen haben wir im Bereich des Bahnhofs Museumsinsel bereits abgeschlossen. Derzeit finden sie im Bereich der westlichen Friedrichstraße statt, aber wir werden sie in naher Zukunft auch dort beendet haben. Eine weitere Maßnahme ist die Installation eines umfangreichen Messsystems, das kritische Erd- und Grundwasserbewegungen in Echtzeit registriert. So können wir schnell reagieren – es gibt für alle Fälle abgestufte Handlungslinien.

*Welche Sicherheitsaspekte werden bei den Baumaßnahmen beachtet?*

Zunächst einmal arbeiten wir den größten Teil der Strecke unterirdisch im Schildvortrieb.



Der Projektleiter für den Weiterbau der U5, Jörg Seegers, ist seit 1998 mit den Planungen beschäftigt. Als Planungsingenieur arbeitete er damals den unterirdischen Streckenverlauf mit aus, heute leitet er das Projektteam, das die Verantwortung für den Neubau der U5 trägt. Der Ingenieurgeologe hat Erfahrung mit schwierigem Untergrund und Tunnelbau: Vor seiner BVG-Zeit war er u. a. am Tunnelbau für die ICE-Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt beteiligt und geotechnischer Gutachter beim Bau des BBI in Schönefeld. Seine Kollegen sind ebenfalls hochqualifizierte Fachleute mit eigenen Aufgabebereichen innerhalb des Gesamtprojekts.

© Martin Stefke

Vereinfacht gesprochen ist das ein Verfahren, bei dem eine große Bohrmaschine den Tunnel in dem erforderlichen Durchmesser bohrt, ihn gleichzeitig unmittelbar hinter sich mit vorgefertigten Betonteilen ausbaut und den U-Bahn-Tunnel dadurch gegen Wasser- und Erd- druck stabilisiert. Für den Bau des Bahnhofs „Museumsinsel“, der unter dem Spreekanal liegt, werden wir den Boden vereisen und im Schutz eines Frostkörpers den Bahnhof herstellen. So erreichen wir durch den gefrorenen Boden Wasserdichtigkeit und Stabilität. Dieses Verfahren haben wir beim Bau des Bahnhofs Brandenburger Tor bereits erfolgreich angewandt.

*Wer trägt die Verantwortung für die Sicherheit des U-Bahn-Baus?*

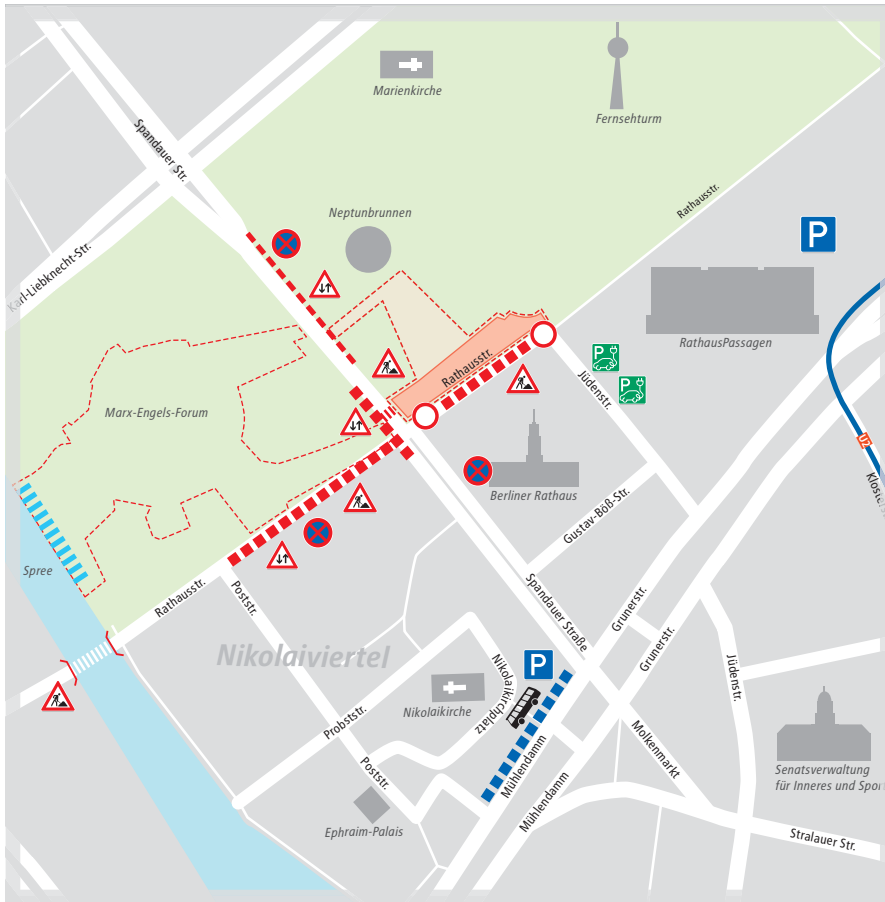
Bei einem Bauprojekt dieser Größe ist es aufgrund der vorliegenden Erfahrungen wichtig, dass neben den gesetzlich vorgeschriebenen unabhängigen Prüferingenieuren noch weitere Prüf- und Kontrollinstanzen eingerichtet werden. Das bekannte Vier-Augen-Prinzip wurde daher durch die BVG aufgenommen und erweitert: Deshalb hat die BVG neben den Prüferingenieuren eine Vielzahl von externen Fachleuten und Spezialisten wie z. B. den geotechnischen Sachverständigen, den Projektsteuerer, die Bauüberwachung und die Bauoberleitung beauftragt. Die letztendliche Freigabe der Planung erfolgt dann durch die Technische Aufsichtsbehörde des Senats.

Allen Beteiligten und nicht zuletzt den BVG-Ingenieurinnen und -Ingenieuren des Projektteams U5 ist die große Verantwortung bewusst. Die seitens der BVG eingesetzten Fachplaner und Sachverständigen stellen aus meiner Sicht eine geballte Kompetenz dar, die ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleistet und die uns die Verantwortung gut tragen lässt.

## Bereich am Bahnhof Berliner Rathaus

### Was steht derzeit im Straßenverkehr an?

- ▶ Sicherstellung des Lieferverkehrs für die RathausPassagen (über Dircksenstr.) und das Nikolaiviertel (über Spandauer Str., Mühlendamm und Poststr.)
- ▶ Möglichst überbreite Anlage der Fahrspuren, um Platz für Radfahrer zu gewinnen
- ▶ Einrichtung eines Fußgängerbereichs
- ▶ Absolutes Halteverbot im gesamten Baustellenbereich
- ▶ Einspurige Verkehrsführung je Fahrtrichtung im Bereich Spandauer Str./westl. Rathausstr.
- ▶ Wegfall der Pkw-Parkplätze
- ▶ Verlegung der Reisebusparkplätze auf den Mühlendamm (Mo–Fr ab 14 Uhr, Sa/So 8–22 Uhr)
- ▶ Verschiebung des Taxistands in der Spandauer Str. je nach Baustellenbereich



- |  |  |
|--|--|
| ■ ■ ■ Verkehrseinschränkung  | ⌋ ⌋ ⌋ ⌋ ⌋ Baumaßnahme Rathausbrücke Berliner Senat                             |
| - - - - - Zukünftige Baustelleneinrichtungs-Flächen (BE-Flächen) Neubau U5 ab Mitte 2011 | ■ ■ ■ ■ ■ Reisebusparkplätze   |
| - - - - - BE-Fläche Berliner Wasserbetriebe auf Parkspur                                 | ▬▬▬▬▬ Geplantes Hafenbecken, Baubeginn Ende 2011, Fertigstellung Frühjahr 2012 |
| ■ Laufende archäologische Grabungen seit Oktober 2009                                    |  |

### Verkehrshinweis Bereich Bahnhof Museumsinsel

Auf Höhe der Museumsinsel wurde die Verkehrsführung ebenfalls verändert. Die Verlegung der Fahrspuren bedeutet aber keine wesentlichen Einschränkungen für den fließenden Verkehr. Anrainer und Passanten müssen sich jedoch leider auf Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten einstellen, die voraussichtlich bis Ende August 2011 andauern werden.

## Leitungen müssen dem Tiefbau weichen

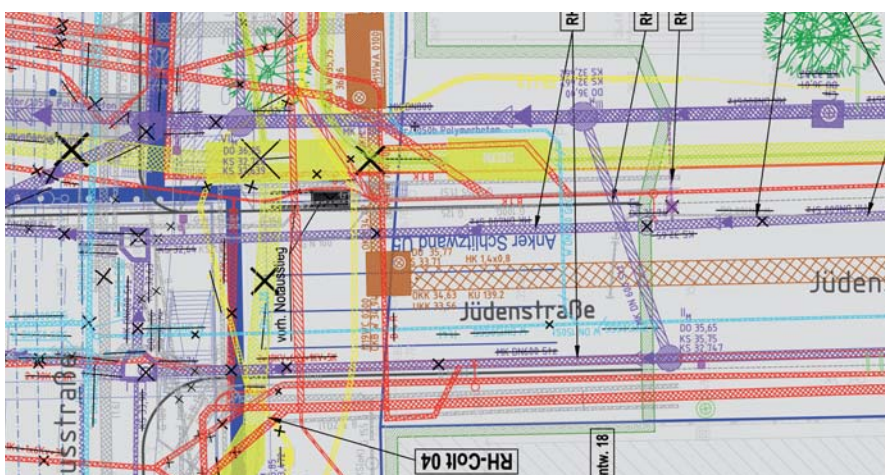
Warum werden jetzt schon Parkbuchten gesperrt, Buslinien verlegt und Straßendecken geöffnet, wenn der U-Bahn-Bau noch nicht begonnen hat? Im Vorfeld der Tiefbauarbeiten müssen zunächst einmal die vielen Kabel und

Rohre verlegt werden, die im Erdbreich verborgen liegen. Dazu gehören Leitungen für die Grundversorgung (Strom, Trink- und Abwasser, Gas und Fernwärme) ebenso wie Trassen unterschiedlicher Kommunikationsanbieter.

Auch Ampeln, Feuermelder und Straßenbeleuchtung brauchen eigene Anschlüsse.

Diese Leitungen werden zunächst vom Baufeld nach außen verlegt. Der Außenstehende mag sich dabei fragen, warum nicht alle Arbeiten auf einmal erledigt und die Gräben schnell wieder geschlossen werden können. Doch zum einen liegen die Leitungen in unterschiedlicher Tiefe, zum anderen haben sie auch mehrere Verwalter wie zum Beispiel die Berliner Wasserbetriebe, Vattenfall und die Deutsche Telekom. Gas-, Strom- und Wasserleitungen sollten tunlichst nicht gleichzeitig verlegt werden. Die Arbeiten müssen deshalb nacheinander abgestimmt erfolgen.

Bis die letzte Leitung rückverlegt ist, werden Sie deshalb leider immer wieder mit wandernden Baustellen und Einschränkungen rechnen müssen. Auf alle größeren Maßnahmen werden wir Sie wie bisher mit unseren Anwohnerinformationen hinweisen.



Dieser kleine Ausschnitt zeigt, wie komplex das Leitungssystem unter der Erde strukturiert ist. © Lahmeyer Berlin



## Bereich Bahnhof Unter den Linden

### Was steht derzeit im Straßenverkehr an?

- ▶ Halteverbot im Bereich Unter den Linden zwischen Neustädtische Kirchstr. und Friedrichstr.
- ▶ Halbseitige Sperrung Knotenpunkt Unter den Linden/Neustädtische Kirchstr./Glinkastr. – beide Fahrtrichtungen bleiben passierbar
- ▶ Fertigstellung voraussichtlich Ende Oktober 2011

- ■ ■ ■ Verkehrseinschränkung
- ▬▬▬▬ Verkehrseinschränkung durch fahrbahnquerende Bautätigkeiten
- ■ ■ ■ Parkplatz Stadtrundfahrbusse Severin & Kühn

## U5 trifft auf U6

### Kreuzungsbahnhof Unter den Linden

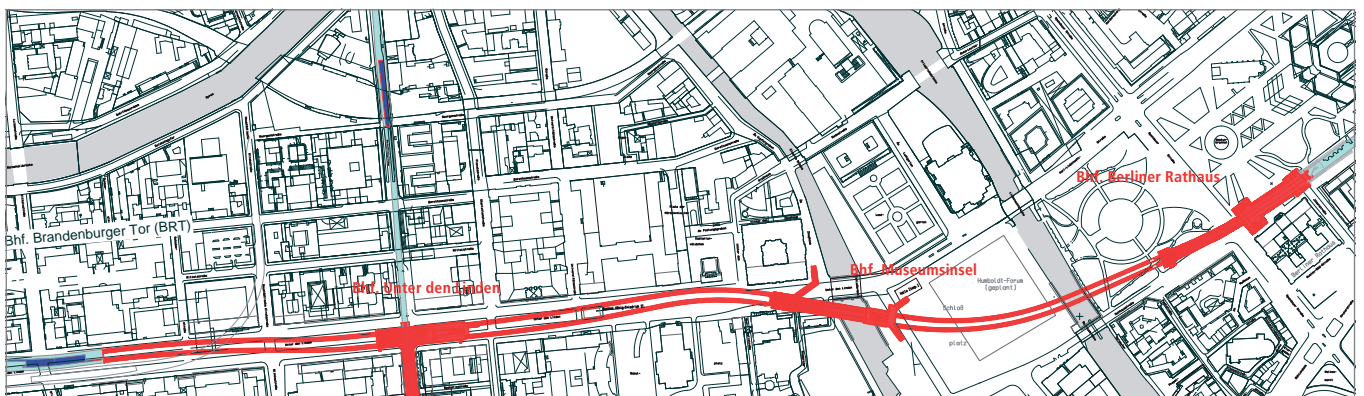
Mit dem Lückenschluss erhält Berlins berühmte Kreuzung einen U-Bahnhof, der künftig das Umsteigen von U5 auf U6 ermöglicht. Genau gesagt untertunnelt die neue U5 die U6: Während die U6 in einfacher Tiefe verläuft, kreuzt die U5 mit ca. 16 Metern doppelt so tief. Für den Bahnhof sind deshalb umfangreiche Baumaßnahmen erforderlich. Dazu gehört auch die Unterbrechung der U6 zwischen den beiden Bahnhöfen Friedrichstraße und Französische Straße, die nach derzeitigem Stand im Mai 2012 beginnen und etwa 14 bis 16 Monate dauern wird. Die BVG wird auf der Strecke einen Ersatzverkehr mit Bussen einrichten. Oberirdisch wird es ein Jahr lang zu Sperrungen kommen, wodurch der südliche Teil der Friedrichstraße und das angrenzende Stück Unter den Linden für den Autoverkehr nicht befahrbar sein werden. Fußgänger und Radfahrer können die



Der U-Bahnhof Französische Straße bleibt als Bauwerk erhalten. © Joachim Donath

Friedrichstraße jedoch zu jeder Zeit passieren. Nach Inbetriebnahme des Kreuzungsbahnhofs Unter den Linden wird Französische Straße geschlossen. Der Bahnhof bleibt als Bauwerk erhalten, wird von der U6 aber ohne Halt

durchfahren. Die kurzen Wege für Fahrgäste und Passanten bleiben: Sie treffen nur wenige Meter vom heutigen nördlichen Zugang des Bahnhofs Französische Straße auf den südlichen Zugang zum neuen Kreuzungsbahnhof.



Die ganze Neubaustrecke auf einen Blick. © BVG

## U-Bahn-Bau bringt Vergangenheit ans Licht

### 800 Jahre Stadtgeschichte neu entdecken

Die tiefen Baugruben, die im Zuge des U-Bahn-Baus entstehen, ermöglichen auch einen tiefen Blick in die Berliner Frühgeschichte: Brunnen, Kellerreste und alte Straßenschichten sind einzelne Mosaiksteine bei der Rekonstruktion von Baugeschichte und Lebensführung in früheren Jahrhunderten. Wie haben die Menschen gelebt, wovon haben sie sich ernährt, welches Material haben sie für Haus- und Straßenbau verwendet? Fragen, denen die archäologischen Teams seit Herbst 2009 am Berliner Rathaus nachgehen.

„Wir graben dort, wo später die Arbeiten für die U-Bahn erfolgen – mit dem Ziel, das unschätzbare ‚Bodenarchiv‘ sorgsam zu dokumentieren und zu bergen. Die archäologischen Funde werden fotografiert, gezeichnet, beschrieben, eingemessen und zum Teil geborgen – kurz: für die Nachwelt erfasst und bewahrt“, erklärt der Grabungsleiter Michael Hofmann vom Landesdenkmalamt Berlin das Vorgehen. Verschiedene Entdeckungen bei der Freilegung der Fundamente und Kellerwände des mittelalterlichen Rathauses wecken besondere Aufmerksamkeit, dabei sind es gerade diese kleinen Funde, die Aufschluss über das Leben unserer Vorfahren geben, wie zum Beispiel tierische Knochenfunde in Abfallgruben.

Die BVG wird die Relikte der alten Rathaus-halle als Erbe für die Zukunft erhalten: Die Lage des U-Bahnhofs wurde neu geplant, damit zwei Schiffe – und damit der größte Teil –



Am Grabungsfeld an der Museumsinsel sind schon Keller zu sehen. © Landesdenkmalamt Berlin

der Halle komplett erhalten bleiben können. Außerdem wurde der Einbau eines archäologischen Fensters berücksichtigt, das allerdings aufgrund des Höhenunterschieds zwischen den Fundamenten und den künftigen Bahnhofsebenen nicht vom Bahnhof, sondern vom Roten Rathaus her einsehbar sein wird. Das Landesdenkmalamt bietet unentgeltlich Führungen über die Grabungen vor dem Roten Rathaus an. Anmeldung: Herr Nath, Tel.: 030 90259-3686, E-Mail: gunnar.nath@senstadt.berlin.de

Seit diesem April gibt es eine weitere Grabungsfläche, die am zukünftigen Ostausgang des Bahnhofs Museumsinsel liegt: Die Grundstücke der ehemaligen Schlossfreiheit 1–3 werden hier freigelegt. Hier entstanden zwischen 1685 und 1780 sogenannte „Freihäuser“, deren

hugenottische Bewohner von der Steuer befreit waren. Sie mussten Ende des 19. Jahrhunderts weichen, als das große Reiterstandbild für Kaiser Wilhelm I. errichtet wurde.

Die BVG übernimmt als Bauherr mit ca. vier Millionen Euro die Finanzierung der archäologischen Arbeiten. Insgesamt 22 Archäologen, Grabungstechniker, Zeichnerinnen und Arbeiter sind in drei Teams damit beschäftigt, die Vergangenheit aufzuspüren und zu dokumentieren. Die Zusammenarbeit mit der BVG klappt gut. „Trotz unterschiedlicher Interessen wurden immer Kompromisse gefunden, mit denen beide Seiten leben können“, betont Michael Hofmann. Die Grabungsfunde sollen voraussichtlich 2013 in einer Publikation vorgestellt und später auch ausgestellt werden.

## Wie wird eine Baustelle zur Attraktion?

### BVG unterstützt Schaustellen-Projekt

Die Baumaßnahmen in Berlins historischer Mitte bedeuten nicht nur für die BVG als Bauherrn eine organisatorische und logistische Herausforderung – auch die Anrainer werden Wege finden, mit der Baustelle „zu leben“. Die BVG entwickelt derzeit ein Konzept, um die Attraktivität des Areals auch mit bzw. gerade mit den Baustellen aufrechtzuerhalten. Aktiv geht ebenso die Interessengemeinschaft Friedrichstraße (IGF) vor: Im Rahmen des mit EU-Mitteln geförderten Projekts „Schaustellen-Ausbildung Friedrichstraße/Unter den Linden“ entwickeln derzeit Auszubildende bzw. Praktikanten der betroffenen Unternehmen sowie junge Arbeitslose und Studierende innovative und umsetzbare Ideen für die U5-Baustelle an Berlins berühmtester Kreuzung. „Da ist hemmungslose Kreativität gefordert und vor allem auch die Fähigkeit, mal über den schmalen Tellerrand von Vorschriften und Restriktionen hinaus zu denken. Wir sind gespannt, auf welche

spannenden Ideen die jungen Leute kommen“, freut sich BVG-Pressesprecher Klaus Wazlak.

„Die anliegenden Unternehmen wollen Ideen für die Bespielung des gesperrten Bereichs beisteuern und so die Attraktivität des Standorts sichern“, erläutert Mateusz Hartwich, Geschäftsführer der IGF. Zuerst wurden Passanten, Fahrgäste und betroffene Unternehmen nach ihren Interessen befragt. Ziel ist ein maßgeschneidertes Marketingkonzept, verbunden mit einer kreativen Bauzugestaltung. Im Spätsommer 2011 sollen die Vorschläge der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Im Rahmen des Projekts fand auch ein Informationsgespräch mit den Bauverantwortlichen der U5 statt: „Wann wird die U6 unterbrochen? Werden die Bauzäune vor den Arkaden durchsichtig sein?“ Fragen über Fragen, die der U5-Projektleiter Jörg Seegers zusammen mit seinem Team beantwortete. Am 31. März

waren vier Mitglieder der ersten Arbeitsgruppe zusammen mit Mateusz Hartwich, dem Projektleiter Florian Schmidt, drei Unternehmensvertretern und dem Vorstandsvorsitzenden der Interessengemeinschaft Friedrichstraße, Rainer Boldt, im U5-Projektbüro und ließen sich über den derzeitigen Planungsstand informieren.



Das U5-Projekt wird vorgestellt. © BVG

# Die Umwelt immer im Blick

## Neues Hafenbecken entlastet die Innenstadt

Die BVG hat nicht nur das Ziel, durch den Lückenschluss der U5 den innerstädtischen Verkehr zu entlasten und zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes beizutragen: Schon beim Bau der neuen Verbindung wird alles getan, um Umweltverträglichkeit sowie Lärm- und Klimaschutz sicherzustellen.

Um die Verkehrsbelastung durch Baufahrzeuge möglichst gering zu halten, wird am Marx-Engels-Forum eigens ein Hafenbecken gebaut, das eine weitestgehende Verlagerung von Material- und Abraumtransporten aufs Wasser ermöglicht. Man muss sich nur vorstellen: Beim Bau der gesamten Tunnelstrecke fallen rund 120.000 m<sup>3</sup> Sand, Schlamm und Steine an. Bildlich ausgedrückt: Mit dieser Menge ließen sich eine Million Badewannen füllen. Der Schutt wird in einer flüssigen Bentonitlösung durch

die Tunnelröhre direkt zum Marx-Engels-Forum geleitet, in der Separieranlage wieder vom Bentonit getrennt und dann über Förderbänder auf die Schiffe verladen. Auch die sogenannten Tübbinge, Betonteile, aus denen der Tunnelrohbau gefertigt wird, werden auf Lastkähnen über die Spree transportiert und mit Kränen im Zwischenlager auf dem Marx-Engels-Forum abgeladen.

Voraussichtlich Ende 2011 wird mit dem Bau des Hafenbeckens am Marx-Engels-Forum begonnen. Die Karte auf Seite 3 zeigt die Lage des Hafens, der nördlich der derzeit noch im Bau befindlichen neuen Rathausbrücke entstehen wird. Voraussichtlich 80 m lang und bis zu 9 m breit wird das Becken werden – dadurch bleibt am Forum noch genügend Platz für die Ausflugsschiffe der Stern und Kreisschiffahrt, die ihre Anlegestellen weiterhin anlaufen können.

Am Rande sei bemerkt, dass die BVG damit an eine alte Berliner Bautradition anschließt: Berlin wurde schon früher vom Wasser aus gebaut, wie die mit Baumaterial beladenen Kähne auf dem Bild von 1882 zeigen. Durch den Lückenschluss U5 werden rund 130 Jahre später wieder Lastkähne mit Bauschutt auf der Spree zu sehen sein.

Auch in Sachen Lärmschutz erfüllt die BVG alle Umweltvorgaben: Im Vorfeld wurde ein Lärmschutzgutachten erstellt und bei anfallenden Arbeiten kommen nur Baumaschinen mit vorgeschriebenem Schallleistungspegel zum Einsatz. Während der oberirdischen Bauphase an der Friedrichstraße wird der Geräuschpegel unter dem gewohnten Verkehrslärm liegen. Und vom Bau unter der Erde im Schildvortrieb (Tunnelbohrmaschine) bekommt man gar nichts zu hören.



Tradition in Berlin: Schon vor über hundert Jahren wurde – wie hier an der Museumsinsel – Baumaterial über die Spree verschifft. © Stiftung Stadtmuseum Berlin

KONTAKT	IMPRESSUM
<p><b>Ihr Kontakt zur BVG bei Fragen zum Lückenschluss, spezifischen Fragen zu Bauvorhaben, Baustelleneinrichtungs-Flächen, verkehrlichen und baulichen Details:</b></p>	<p><b>Herausgeber:</b> Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts, 10096 Berlin</p>
<p>info@BVG.de U5 Bau-Hotline: 030 256-25555</p>	<p>Kommunikationsmanagement VKM Koordination baubegleitende Kommunikation</p>
<p>Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Projektbüro Neubau U5 Bereich Infrastruktur VBI Öffentlichkeitsarbeit/Anliegerinformation</p>	<p>Projektbüro Neubau U5 Bereich Infrastruktur VBI Friedrichstraße 95, 10117 Berlin</p>
<p>Frau Annekatriin Rolef Tel.: 030 256-27817 Fax: 030 209-61939 E-Mail: Annekatriin.Rolef@BVG.de</p>	<p>Stand: Mai 2011 Konzeption, Redaktion, Gestaltung und Satz: FLASKAMP UMMEN AG</p>