

Pressemitteilung

Berlin, 16. März 2022

Es geht aufwärts

Der U-Bahnhof Birkenstraße ist ab sofort stufenlos erreichbar. In der Station der Linie U9 ging am heutigen Mittwoch, 16. März. 2022, der neue Aufzug in Betrieb. Zugleich öffnete ein weiterer Bahnhofoausgang zur Wilhelmshavener Straße. 2,5 Millionen Euro investiert die BVG in den Umbau des Bahnhofs, der seit 2018 läuft und mit der Sanierung der Innentreppen, Beleuchtung und Betriebsräume noch bis Ende 2022 andauern wird.

Aber warum dauert das eigentlich so lange, einen Aufzug zu bauen? „Diese Frage gehört zu den häufigsten, die uns gestellt werden“, sagt U-Bahn-Bau-**chef Uwe Kutscher**. „Und am Beispiel des Bahnhofs Birkenstraße lässt sie sich tatsächlich gut beantworten. Die vereinfachte Kurzform lautet: Weil es sehr kompliziert und statisch eine echte Herausforderung ist, große Löcher in einen alten Tunnel zu machen.“

Die längere Version lautet so: Im 120 Jahre alten Berliner U-Bahnnetz ist jeder Bahnhof baulich einzigartig. Dadurch wird auch jeder Aufzugsbau zu einer einmaligen Herausforderung. Einfache Patentlösungen gibt es nicht. Im konkreten Fall des Bahnhofs Birkenstraße mussten für den Aufzug und den neuen Ausgang zwei Öffnungen in die Tunneldecke eingebracht werden. Eine rund 55 Quadratmeter große für die Treppe und eine 17 Quadratmeter große für den Aufzug. Für eine rund 60 Jahre alte Tunnelröhre ist das eine große Schwächung. Deshalb konnten die Öffnungen auch nur nacheinander und nicht gleichzeitig hergestellt werden.

35 Tonnen Stahl, 110 Tonnen Beton

Damit das überhaupt möglich war, mussten Tunnelwände und -decken in den betroffenen Bereichen zuvor durch Spritzbeton verstärkt werden. Für diese und weitere Verstärkungen wurden insgesamt 11.000 Bohrungen in Wände und Decken eingebracht, in die anschließend Bewehrungsstahl eingeklebt wurde. Denn auch die alte Bausubstanz erwies sich als unerwartetes Hindernis. Der alte Bewehrungsstahl war nicht zum Schweißen geeignet. Der sogenannte Ziegelsplittbeton, der beim Bau Ende der 1950er Jahre verwendet worden war, erschwerte die Arbeiten zusätzlich.

Um all das zu meistern, wurden 35 Tonnen Baustahl und 110 Tonnen Beton verarbeitet. Außer der dauerhaften Spritzbetonverstärkung wurden 25 Tonnen



**Berliner
Verkehrsbetriebe (BVG)**
Anstalt des
öffentlichen Rechts
Holzmarktstraße 15–17
10179 Berlin
Tel. +49 30 256-0
www.BVG.de

Pressekontakt
BVG-Pressestelle
Tel. +49 30 256-27901
www.bvg.de/presse
pressestelle@bvg.de

Pressesprecher
Jannes Schwentu
Markus Falkner





Pressemitteilung

Stahl in Form von 93 temporären Stützen eingebaut, um die Tunneldecke und Wände während der Rohbauzeit zusätzlich zu stützen. All das erfolgte ohne Einschränkungen des U-Bahnverkehrs – also ausschließlich in den kurzen nächtlichen Betriebspausen.

Auch beim eigentlichen Bau sorgten die Fachleute dafür, dass die Einschränkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich gehalten wurden. Meist wurde nur stundenweise in den Nächten gearbeitet. „Das erschwert natürlich die Abläufe und vervielfacht die Bauzeit“, sagt **Uwe Kutscher**. „Aber den Bahnhof und den Betrieb auf der U9 wochen- oder monatelang zu sperren, um schneller bauen zu können – das war im Sinne unserer Fahrgäste verständlicherweise keine Alternative.“

Neben dem Bau des Aufzugs und der neuen Ausgangsanlage wurde der gesamte Bahnhof mit Fliesen und Mosaiken neu und freundlich gestaltet, unter Beibehaltung der ursprünglichen Form- und Farbgebung.