

ТЕКСТ АУДИРОВАНИЯ

Spiegel der Stadt - die Berliner U-Bahn

Die Berliner U-Bahn ist mehr als nur ein Verkehrsmittel - sie ist ein Spiegel der Stadt. Doch in erster Linie dient sie den meisten Menschen dazu, schnell und ohne Stau zur Arbeit zu kommen. Morgens sitzen Männer im Anzug neben Bauarbeitern, Damen im Kostüm neben Frauen in Jogginghosen. In den Zügen und Bahnhöfen trifft man aber auch Menschen vom Rand der Gesellschaft: Obdachlose, Akkordeon spielende Osteuropäer oder Zigarettenverkäufer aus Vietnam. Das gehört ebenfalls zum Berliner Stadtbild.

Mehr als 1,4 Millionen Fahrgäste steigen jeden Tag auf einem der 170 Bahnhöfe in die Waggon ein. Auf den insgesamt fast 145 Kilometern Strecke wird dann Zeitung gelesen, morgens noch ein bisschen Schlaf nachgeholt oder nach oben zum sogenannten *Berliner Fenster* gestarrt, wo eine Art Fernseher die Berliner über den neuesten Klatsch informiert. Am Wochenende beeindruckt die Berliner U-Bahn sogar Partygänger aus London oder Paris, denn acht der neun Linien fahren im 15-Minuten-Takt rund um die Uhr, auch nachts.

Etwas ruhiger als heute ging es am Anfang der Berliner U-Bahn zu. Ende des 19. Jahrhunderts begann man, nach Lösungen für die Verkehrsprobleme in Berlin zu suchen. Nachdem viele Ingenieure Vorschläge eingereicht hatten, wurde am 15. Februar 1902 die erste Strecke zwischen *Warschauer Straße* und *Zoologischem Garten* mit einem Abzweig zum *Potsdamer Platz* eingeweiht. Sie war gerade einmal sechs Kilometer lang und gar keine Untergrund-, sondern eine Hochbahn. Kurze Zeit später fuhr die Bahn tatsächlich auf dem Weg zum *Zoologischen Garten* in den Untergrund. Die Idee zu diesem straßenunabhängigen, elektrisch betriebenen Verkehrsmittel stammte übrigens von Werner von Siemens.

Die Berliner genossen das neue Transportmittel zunächst mit Vorsicht: In den ersten Tagen waren die Wagen fast leer. Das lag aber wohl daran, dass die Fahrpreise besonders hoch waren, weil man eine Überfüllung der Wagen befürchtete. Im Jahr 1903 wurden mit der U-Bahn bereits rund 30 Millionen Fahrgäste befördert, die für einen Fahrschein zwischen 10 und 30 Pfennig zahlen mussten.

Wie Berlin selbst war auch die U-Bahn immer Schauplatz der Politik: Die Weltwirtschaftskrise verhinderte in den dreißiger Jahren den weiteren Ausbau des 70 Kilometer langen Streckennetzes. Während des Zweiten Weltkrieges wurden große Teile des U-Bahnnetzes beschädigt oder zerstört. Die letzten Schäden konnten erst 1951 beseitigt werden.

Die nächste Krise folgte mit dem Bau der Berliner Mauer 1961, die den West- vom Ostteil der Stadt trennte. Die U-Bahnlinie 2 wurde dadurch ebenfalls in einen West- und einen Ostteil getrennt. Die Nord-Süd-Linien fuhren ohne Halt durch die sogenannten Geisterbahnhöfe des Ostteils. Diese Bahnhöfe waren dunkel und leer, nur DDR-Soldaten waren manchmal zu sehen. Nach dem Fall der Mauer wurde das getrennte U-Bahnnetz wieder zusammengeschlossen, die Geisterbahnhöfe im Ostteil der Stadt wurden wiedereröffnet. Aus dem Bahnhof *Bernauer Straße* treten die Touristen heute auf der Suche nach echten Resten der Mauer direkt auf den ehemaligen Grenzstreifen.