

Berlin ohne U-Bahn ist heute nicht mehr denkbar. Moderne, umweltfreundliche und leistungsstarke Züge befördern mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 30,7 km/h jährlich ca. 400 Millionen Fahrgäste – ohne Stau und im Berufsverkehr im Drei- bis Fünf-Minuten-Takt.

Dipl.-Ing. Ulrich Deinhardt

Direktor des Unternehmensbereichs U-Bahn bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG)

## 10-Euro-Gedenkmünze

„100 Jahre U-Bahn in Deutschland“

Auflage:

400.000 (Spiegelglanzausführung), 2.000.000 (Normalprägung)

Ausgabetermin:

14.2.2002 (Normalprägung)

Prägestätte:

Bayerisches Hauptmünzamt, München

Prägezeichen:

D

Gewicht:

18 g

Material:

Sterlingsilber (Legierung 925 Ag)

Randschrift:

HISTORISCH UND ZUKUNFTSWEISEND

Künstler:

Bodo Broschat, Berlin

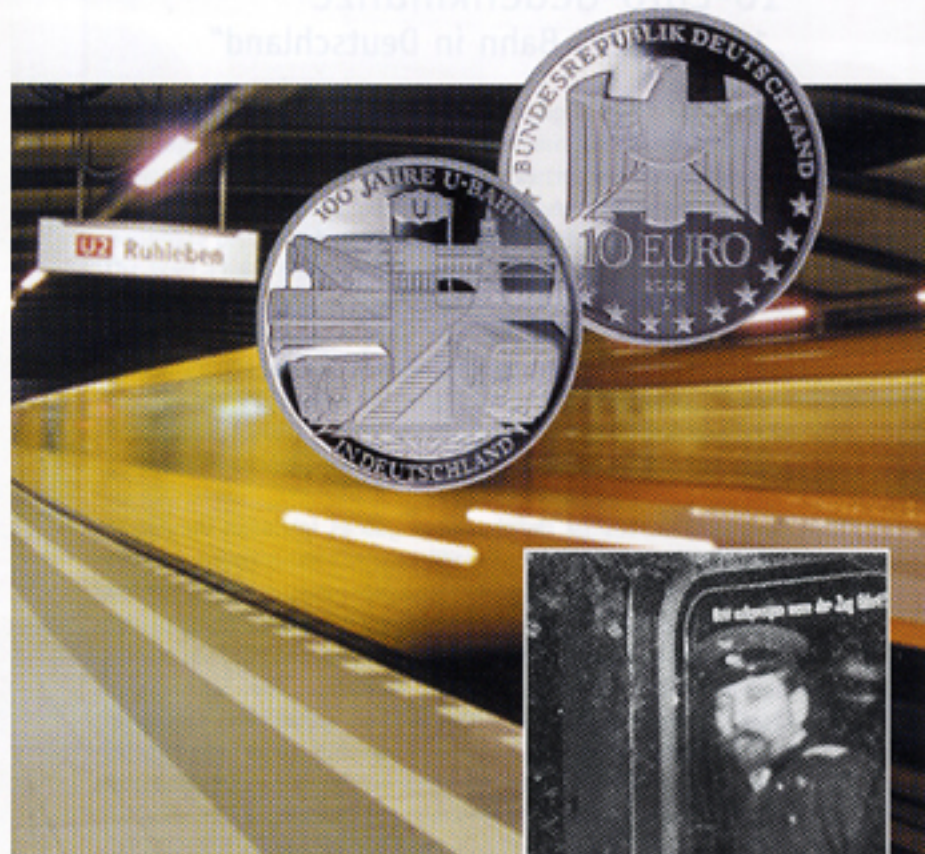
Herausgeber:

Bundeswertpapierverwaltung  
Verkaufsstelle für Sammlermünzen  
der Bundesrepublik Deutschland



## 10-EURO-GEDENKMÜNZE

„100 Jahre U-Bahn in Deutschland“



Verkaufsstelle für Sammlermünzen  
der Bundesrepublik Deutschland



# Schlesisches Thor

## Zoologischer Garten

### 10-Euro-Gedenkmünze „100 Jahre U-Bahn in Deutschland“

Mobilität ist das Signum des modernen Menschen. In immer kürzerer Zeit werden immer längere Strecken zurückgelegt, nicht nur zwischen Städten, Ländern, Kontinenten, sondern vor allem innerhalb der Städte. Städtische Räume zunehmender Größe brauchen daher leistungsstarke Verkehrssysteme.

Die Straße, ursprünglich Ort der Kommunikation, des Austauschs, des Flanierens, ist vom Auto erobert und hat diese gesellschaftliche Funktion eingebüßt. Motorisierter Individualverkehr belastet immer mehr die Umwelt und verstopft die Straßen. Der öffentliche Personennahverkehr bietet eine sinnvolle Alternative zu Abgasen, Stau und Parkplatzsuche.

Bereits Ende des 19. Jahrhunderts gab es in Berlin Überlegungen, einen zentralen Teil des öffentlichen Nahverkehrs aus dem städtischen Straßenraum herauszunehmen und auf andere Ebenen zu verlagern. Einerseits, um der Straße ihre ursprüngliche Funktion zurückzugeben, andererseits, um ein den zeitgemäßen Bedürfnissen nach Mobilität und Schnelligkeit gerecht werdendes Verkehrsmittel zu entwickeln. Realisiert wurde diese zukunftsweisende Idee mit einer elektrischen Schnellbahn über und unter der Erde – heute kurz und bündig als U-Bahn jedem geläufig.

Die Berliner U-Bahn ist die älteste U-Bahn Deutschlands und feiert im Jahr 2002 ihr 100-jähriges Jubiläum. Heute durchziehen die Linien wie Lebensadern die Stadt. Doch bis dahin war es ein weiter Weg, in dem sich die Stadtgeschichte und auch die häufig leidvolle Geschichte unseres Landes widerspiegeln.

Die Eröffnung der ersten U-Bahn-Strecke von Stralauer Tor im Osten der Stadt, einem heute nicht mehr existierenden Bahnhof,

bis zum Potsdamer Platz fand am 18. Februar 1902 statt. Innerhalb von gut zehn Jahren wurde in einer ersten Bauphase ein Netz von 37,8 km Gesamtlänge fertiggestellt. Nach einer kriegsbedingten Unterbrechung entstanden in einer zweiten Bauphase bis ins Jahr 1930 die beiden Nord-Süd-Linien und eine Ost-West-Linie sowie Verlängerungen der bisherigen Linien. Wiederum nach einer weiteren kriegsbedingten Zäsur und anschließender Beseitigung der Schäden wurde eine dritte Bauphase eingeleitet. Linienverlängerungen und der Neubau einer Nord-Süd-Linie rundeten das Verkehrsangebot ab. Seit der Wiedervereinigung dienen auch die nach dem Mauerbau stillgelegten Strecken wieder ihrem eigentlichen Zweck.

100 Jahre nach der Eröffnung der ersten Linie verkehren neun Linien und zwei Wochenend-Nachtlinien unterirdisch als auch auf Viadukten, ebenerdig und als Dammbahn. Die Gesamt-Linienlänge beträgt 151,2 Kilometer. Auf 170 Bahnhöfen kann ein-, aus- und häufig auch umgestiegen werden.

Mit ihren Bahnhöfen prägt die U-Bahn das Gesicht der Stadt mit. Sie fungieren nicht nur als Orientierungspunkte und Adressangaben, sondern erzählen auch in ihrer Formensprache über die verschiedenen Baustile des letzten Jahrhunderts. Sie sind ein Spiegel der Architektur. Ein wichtiges Kapitel dieser Architekturgeschichte hat Alfred Grenander geschrieben, der nebenbei nicht nur beim Bau der Strecken Maßstäbe setzte, sondern auch für die ersten Fahrzeuge die Entwürfe lieferte. Der U-Bahnhof auf dem Berliner Wittenbergplatz geht, um nur ein bekanntes Beispiel zu nennen, auf ihn zurück.