


Es ist schon eine Weile her, dass ich den „Zauberberg“ gelesen habe, doch erinnere ich noch gut jenes Kapitel, in dem der Protagonist des Romans in einem Schneesturm verloren zu gehen droht. So schlimm, dass ähnliche Erlebnisse auch am Breitscheid- oder Alexanderplatz zu befürchten wären, wütet der Winter zwar nicht in Berlin, aber nach vielen milden Jahresanfängen wird Anfang 2026 mal wieder deutlich, wie dünn der Boden ist, auf dem sich der städtische Alltag abspielt. Seit dem Blitzeis am 26. Januar sieht man Berlinerinnen und Berliner in Köpenick wie in Zehlendorf und selbst auf dem Kurfürstendamm über die nur partiell geräumten Trottoirs schlittern, und nicht immer geht das gut aus – allein in der Bauwelt-Redaktion zählen wir schon zwei Knochenbrüche. Dass Tage später noch immer kaum eine Straßenbahn fährt, überrascht nicht, solange man nicht ins nahe Potsdam kommt – dort ist, bei gleicher Witterung, keine Rede von Störungen. Dass Berlin schlicht zu cool ist, um zu funktionieren, vermag mich nicht zu trösten, wenn selbst eine Kopfreise in den sonnigen Süden nicht mehr ablenkt – denke ich an Sizilien und die Stadt Nisemi, gerate ich jedenfalls gleich ins Grübeln über die Sicherheit der bebauten Hanglagen im Spree-Athen: Ein Starkregen, und Prenzlauer Berg gerät ins Rutschen; ich halluziniere schon die vier Kilometer lange Abbruchkante entlang der Bernauer und Danziger Straße – nein, dann doch lieber Schnee. Der treibt derweil, vom eisigen Ostwind getrieben, waagrecht vor dem Fenster über den Olivaer Platz, doch auch Hans Castorp gelang es schließlich, sich aus dem Whiteout zu retten, und dabei halfen ihm keine Straßenlaternen. Wobei, es genügt ja schon ein Anschlag auf ein Stromkabel, und schon erlischt das trübe Licht für Tage. Der Kollege mit dem gebrochenen Arm überlegt schon, fortan mit dem Taxi die 250 Meter zu seiner Stamm-Imbissbude zu fahren. Dort immerhin hat die Wetterlage sogar Ihr Gutes: „Ob du deine Currywurst mit oder ohne Darm isst, ob reich du, oder arm bist, da guckt kein Schwein genauer hin, wenn es dunkel und kalt wird in Berlin“, singen Element of Crime. „Wer nicht mehr stehen kann, fällt hin.“ Auf Glatteis sind wir alle gleich.

Vor Gott und auf Glatteis

Ulrich Brinkmann

hört lieber Musik, als im Winterwetter vor die Tür zu treten



Ewig fährt am längsten

Text **Leonardo Costadura**

Zwei neue U-Bahnstationen für Rom verbinden fortan die Metrolinien B und C



Die archäologische Ausstellung am Kolosseum ist Resultat des Bauprojekts Fotos: Roma Metropolitan, Romolo Ottaviani

In Rom fiel Weihnachten 2025 bereits auf den 16. Dezember: Es ward uns eine neue U-Bahn-Verbindung geboren! Nach 13 Jahren Bauzeit eröffneten die zwei neuen U-Bahnstationen *Porta Metronia* und *Colosseo* der Linie C, die sie unter dem Kolosseum mit der Linie B verbinden und Reisen zwischen dem Osten und dem Zentrum sowie dem Süden und dem Osten dramatisch vereinfacht und beschleunigt. Bewohnern aus den bevölkerungsreichen Vierteln diesseits und jenseits des Autobahnringes ermöglicht die Verlängerung der Linie C somit, ohne Umstieg ins Innere der aurelianischen Stadtmauern zu gelangen.

Eine schwere Geburt, aber eine erlösende – und ein Ereignis von großer Symbolkraft. Denn die östlichen Stadterweiterungen machen den

Großteil Roms aus, flächen- wie zahlenmäßig. Ihre Bewohner bilden tendenziell den ärmeren Teil der Stadt, zum Arbeiten müssen viele von ihnen ins Zentrum, das bis Mitte des vergangenen Jahrhunderts selbst noch ein Reservoir an Wohnungen für Menschen mit schmalen Geldbeutel war. Heute leben innerhalb des nahezu vollständig erhaltenen Mauerrings aus dem dritten nachchristlichen Jahrhundert nur noch 200.000 Menschen, was bei einer Einwohnerzahl von 2,8 Millionen schmale 7 Prozent ausmacht.

So müssen viele Menschen aus der uferlosen Vorstadt ins enge Zentrum pendeln, und immer noch zu viele tun das gezwungenermaßen auf den eigenen vier Rädern. Rom hat derzeit etwa 90 Kilometer U- und S-Bahn-Strecke bei 2,8 Millionen Einwohnern, was 3 Kilometer je 100.000

Colosseo – Fori Imperiali ist der dritte archäologische Bahnhof der neuen U-Bahn-Linie. Die Gestaltung ist nach sechs Jahren das Ergebnis einer Planungsgruppe des Fachbereichs Architektur der Universität *La Sapienza* in Rom, geleitet von Andrea Grimaldi und Filippo Lambertucci, die auch für die Station *S. Giovanni* verantwortlich war.



Die Linie C
Abb.:metrocsa.it

Maxentiusbasilika, des Tempels der Venus und Roma. Nebenan sind mit Steinplatten ausgekleidete Brunnenschächte aus republikanischer Zeit mit den zugehörigen Wassereimern ausgestellt. Hier besorgten sich die Bewohner der Subura, einem Armen-Viertel im antiken Rom, ihr Trinkwasser, bevor die großen Aquädukte gebaut wurden – sehr eindrucksvoll.

Ob in 2000 Jahren unsere Hinterlassenschaften so bestaunt werden? Kann schon sein, die Wandverkleidung der Station wird aber nicht dazugehören: billige Kunststoffplatten, die ein grau-schwarzes Kompositgestein imitieren sollen. Gestalterisch schon etwas anspruchsvoller ist der in einen goldenen Käfig eingefasste Treppenabgang zu den Bahngleisen. Franzosen werden ihre Freude haben, wenn sie ihren Ausdruck *cage d’escalier* wörtlich umgesetzt sehen. Herausragende Gestaltung, geschweige denn große Architektur ist jedenfalls nicht anzutreffen.

Die Ingenieursleistung ist dafür umso beachtlicher. Denn die zwei neuen Stationen wurden nach dem „top-down-Verfahren“ errichtet. Während üblicherweise zuerst der gesamte Boden bis zur endgültigen Tiefe abgegraben wird, was umfangreiche Grabungen vor Beginn des Baus erzwingen würde, ermöglicht diese Vorgehensweise, dass Bau und Grabung parallel stattfinden. Stützwände und Zwischendecken werden von oben nach unten Schicht um Schicht in situ gegossen, die 3–4 Meter hohen Schichten werden nacheinander ausgegraben und dann abgetragen. Auf diese Weise lassen sich auch Schäden in darüberliegenden Bauten vermeiden, da einem Absacken des Bodens vorgebeugt wird.

Die Station der Porta Metronia erregt weniger Aufsehen, obschon dort ein großer Fund getan wurde, und die Ausgrabungsstätte verspricht, sehr eindrucklich zu werden. Noch ist sie nicht zugänglich, öffnen wird sie vielleicht im Februar oder März. Man kann jedoch bereits einen Blick erhaschen auf die Kaserne des 2. Jahrhunderts n. Chr., mitsamt Soldatenbaracken und Kommandantenwohnung. In der oberen Etage der Station wurde im starken Kontrast zum Kunststoff am Kolosseum schöner Travertin verwendet, der für Rom so typische lokale Baustoff.

Unterm Strich bieten die neuen Stationen über ihren unbezahlbaren infrastrukturellen Nutzen hinaus einen einfachen Zugang zur Geschichte der Stadt, einen in vielerlei Hinsicht barrierefreien. Eine wichtige Etappe auf dem Weg zu dem, was der kommunistische Bürgermeister Roms Luigi Petroselli 1981 zum Ziel seines politischen Handelns erklärte: „Was geschieht und was wir erreichen wollen, ist, dass sich nicht nur die Fahrzeit, sondern auch die mentale und kulturelle Distanz verkürzt zwischen Via dei Fori Imperiali und der Peripherie, zwischen der Peripherie und Via dei Fori Imperiali.“ Es bleibt noch viel zu tun.