

# LÜCKENSCHLUSS

2018 / III

## Liebe Nachbarn, liebe Berlinerinnen und Berliner, liebe Interessierte an dem Projekt „Lückenschluss U5“,

diese Newsletter-Ausgabe erscheint zum Tag der Deutschen Einheit. Zunächst wünschen wir Ihnen einen schönen Feiertag! Wir hoffen, dass dieser Tag für das ausrichtende Berlin, aber auch bundesweit ein Tag des glücklichen und friedvollen Feierns wird!

Auch den „Lückenschluss U5“ hätte es ohne die deutsche Einigung nicht gegeben. Und so freuen wir uns, dass es weitere gute Nachrichten von unserem Projekt gibt, insbesondere vom U-Bahnhof „Museumsinsel“: Der Mittelstollen wurde erfolgreich aufgegraben, der Durchbruch wurde schon im Juli geschafft.

Vom Baufortschritt am zukünftigen U-Bahnhof „Unter den Linden“ können Sie sich bei BAU X KUNST selbst überzeugen. Wir öffnen die Baustelle für Sie! Es erwarten Sie nicht nur der einmalige Einblick in den U-Bahnhof im Ausbau und ein großer visueller Rückblick auf das „Projekt Lückenschluss U5“, sondern auch eine Ausstellung des international geschätzten Berliner Malers Christopher Lehmppuhl. Diese Ausstellung geht auf eine Kooperation mit Bertelsmann zurück. Die Bertelsmann Repräsentanz steht genau über dem zukünftigen U-Bahnhof Museumsinsel, so dass wir – wie mit allen unseren Anliegern – seit Jahren in engem Dialog stehen, um die Beeinträchtigungen durch die Baustelle möglichst erträglich zu gestalten. Wir freuen uns sehr, dass aus diesem Dialog eine handfeste Kooperation geworden ist, die Ihnen und uns nun sogar BAU X KUNST ermöglicht.

Also ziehen Sie sich feste Schuhe an und kommen Sie einfach vorbei. Der Eintritt ist frei!

Herzliche Grüße,

**Ihre Ute Bonde**

Geschäftsführerin Finanzen | PRG U5

**Ihr Jörg Seegers**

Geschäftsführer Technik | PRG U5



Die Geschäftsführung der PRG U5:  
Ute Bonde und Jörg Seegers.

O. Lang, 2016.

# BAU X KUNST

**TAGE DER OFFENEN  
BAUSTELLE AM  
KREUZUNGSBAHNHOF  
„UNTER DEN LINDEN“**

**SA. 27.10. 10–20 UHR  
SO. 28.10. 9–14 UHR**

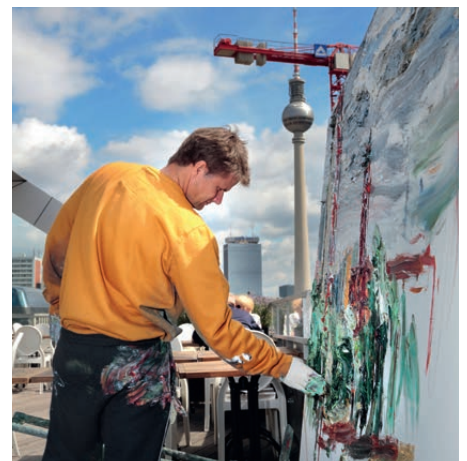
## „MEIN PERSÖNLICHER BEITRAG ZUR WIEDERVEREINIGUNG.“

**Christopher Lehmppuhl ist ein international renommierter Maler aus Berlin. Eine einmalige Auswahl seiner Werke aus dem „Schlossplatz-Zyklus“ wird am 27. und 28. Oktober im Rahmen von BAU X KUNST im zukünftigen U-Bahnhof Unter den Linden ausgestellt.**

*Herr Lehmppuhl, Sie sind „Plein-Air“-Maler. Was bedeutet das konkret?*

Als „Plein-Air-Maler“ arbeite ich in der Tradition der Deutschen und Französischen Impressionisten immer vor dem Motiv, bei Wind und Wetter, nur mit den Händen und zu jeder Jahreszeit – nie nach Fotos oder Skizzen. Ich male mit allen Sinnen, nehme die Atmosphäre, das Licht, die Farben und Gerüche wahr und verwandele sie in Malerei. Ich male auch bei -20° C. Zum Beispiel im Engadin, wo ich den Winter einfange. Dazu muss ich die

Kälte am eigenen Leib spüren. Nur so kann ich die Essenz des Winters malerisch umsetzen. Da die Farbe dann fast kristallin wird und sie sich mit Schnee und Eis vermischt, ist es fast so, als malte ich mit Eiscreme. Ebenso erging es mir neulich in der Toskana, wo ich bei über 40° C gearbeitet habe. Dann ist die Farbe so heiß, dass ich sie kaum anfassen kann. Auch die Sommerstimmung kann ich so am besten einfangen und als Bild komponieren.



Der Künstler bei der Arbeit.

Foto: Florian Selig, 2013.

*Das klingt, als sei Ihre Kunst richtiggehend körperlich anstrengend...*

Meine Bilder sind aufgrund des pastosen Farbauftrags fast schon reliefartig. Großformate wiegen nach der Fertigstellung bis zu 40 Kg. Das bedeutet, dass ich jedes Mal vor großen logistischen Herausforderungen stehe, da die vielen Farbeimer und die Leinwände an den Ort transportiert werden müssen, wo ich male. Als ich 2016 in Island gearbeitet habe, musste ich meine Malutensilien 200 Höhenmeter auf einen Vulkankrater hinaufbringen. Bei 6-7 Windstärken und 5 Grad Außentemperatur ist der Malakt ein absoluter Kraftakt - die Leinwände verwandeln sich dabei in Segel.

*Wo finden Sie Ihre Motive?*

Als Plein-Air-Maler komme ich viel herum und habe in zahlreichen Ländern gearbeitet: U.a. in Australien, in Georgien und natürlich viel in meiner Heimatstadt Berlin. Mich begeistert zum einen das Erleben von Naturgewalten, zum andern das Urbane. Ich dokumentiere zum Beispiel seit über 10 Jahren die baulichen Veränderungen am Schlossplatz.

*Hierfür haben Sie sich oftmals auf der Dachterrasse der Bertelsmann-Repräsentanz platziert. Wie kam es zu dieser Kooperation?*

2014 habe ich im Auftrag von Bertelsmann für die Stiftung Deutsche Schlaganfall-Hilfe von Liz Mohn einen Kunststern gestaltet. Als man von meinem Interesse für die Schlossbaustelle erfuhr, bot Bertelsmann mir an, den Blick von der Terrasse der Bertelsmann-Repräsentanz, zu malen, was ich dankend annahm.

*Für die meisten Menschen, gerade in Berlin-Mitte, sind Baustellen eher lästig. Finden Sie Baustellen schön?*

Es kommt auf die Baustellen an. Beim Schlossplatz zum Beispiel fand ich es 2008 faszinierend zu sehen, als die Treppentürme vom ehemaligen Palast der Republik übrig blieben. Diesen Moment wollte ich in einem großformatigen 4-Teiler festhalten.



Dom und Stelen am Abend (Diptychon), 2008 (Öl auf Leinwand, je 150 x 170 cm)



Christopher Lehmppuhl

Mehr war zunächst nicht geplant. Der sukzessive Abriss der Treppentürme jedoch interessierte mich künstlerisch immer mehr, da viele Sichtachsen plötzlich frei wurden. Es war wie ein Wettlauf gegen die Zeit: Ich ging immer wieder an dieselben Standorte zurück und konnte somit die Veränderung sichtbar machen. Bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind es über 100 Großformate von der städtebaulichen Veränderung am Schlossplatz entstanden, die man als ein imposantes Zeitdokument bezeichnen kann.

*Was macht den Schlossplatz-Zyklus aus?*

In seiner Gesamtheit ist der Zyklus ein sehr deutliches Thema. Der Abriss des Palastes der Republik ist auch der Abriss eines DDR-Symbols. In einem 3-Teiler von 2008 habe ich einen Schriftzug verewigt, der mich in dem Zusammenhang sehr berührt hat: „DIE DDR HAT ES NIE GEGEBEN!“. Es war mein Ziel, in einer Ausstellung den Rückbau des Palastes der Republik und den Aufbau des Stadtschlusses zusammenzubringen. Bei BAU X KUNST können wir dies umsetzen. Mir wäre es wichtig, dass hier die Kunst einen Beitrag zur Wiedervereinigung leistet und hier Wunden heilen können. Mein persönlicher Beitrag zur Wiedervereinigung.

*Einige Bilder des Schlossplatz-Zyklus werden nun im Rahmen von BAU X KUNST im zukünftigen U-Bahnhof „Unter den Linden“ ausgestellt.*

Ja, Baustellenbilder auf einer Baustelle. Logistisch sicherlich ein großer Aufwand, aber ein wirklich cooler Ort, passend zum Thema, im Herzen Berlins, nur einen Steinwurf vom Brandenburger Tor und dem Schlossplatz entfernt. Mehr geht nicht. Ich bin sehr gespannt auf die Umsetzung.

*Gibt es etwas, was Sie den Besucherinnen und Besuchern mitgeben wollen?*

Nehmen Sie sich Zeit, tauchen Sie ein in eine historische und künstlerische Dokumentation eines sich ständig im Wandel befindlichen Platzes Berlins. Sicherlich können Sie sich an die einzelnen Bauphasen erinnern, als der Palast der Republik noch stand, Sie noch über die grüne Wiese gehen konnten und sich diese historische Baulücke geschlossen hat. Jetzt steht das Humboldtforum und wird diesen Ort für die nächsten Jahrhunderte prägen. Ich finde es großartig, dass BAU X KUNST die Möglichkeit schenkt, viele Besucher mit diesem großen Baustellenthema zu konfrontieren. Mein Dank geht an die PRG U5 und Bertelsmann, die BAU X KUNST ermöglichen.



Aus: Grundsteinlegung Triptychon, 2013 (Öl auf Leinwand, je 180 x 240 cm)



Christopher Lehmppuhl

Kuppel im Licht, Juni 2017 (Öl auf Leinwand, 190 x 150 cm)





Antonio Reetz-Graudenz, 2018.

*Herr Reetz-Graudenz, wie würden Sie sich beschreiben – sind Sie fotografierender Bauoberleiter oder bauoberleitender Fotograf?*

Als Bauoberleiter des Bahnhofs „Rotes Rathaus“ fallen mir bei den erforderlichen Baustellenbegehungen Motive, Situationen und Einstellungen ins Auge, die ich dann versuche in meiner freien Zeit

Antonio Reetz-Graudenz ist Architekt, Diplom-Ingenieur, Bauoberleiter – und Künstler. Seine Kunstfotografien wurden unter anderem in Berlin und Wien ausgestellt. Seit sechs Jahren begleitet er das Projekt „Lückenschluss U5“ fotografisch; die Highlights werden nun bei BAU X KUNST präsentiert.

Strukturbilder hingegen sind zwar ebenfalls Abbild der Realität, aber als Ausschnitt oder Teil von etwas. Ich vergrößere oder verkleinere sie, arbeite mit farblicher Bearbeitung und präsentiere sie so verfremdet, dass der Betrachter nicht durch Material, reelle Räume und Bezüge beeinflusst ist. Diese Fotografien zeigen Texturen aus Form und Farbe, die durch ihre Vielschichtigkeit Raum für Fantasie und Interpretationen des Betrachters bieten.

*Und was fasziniert Sie besonders beim Projekt „Lückenschluss U5“?*

Hier würde ich gerne als Bauoberleiter und als Fotograf antworten. Für mich als Bauoberleiter ist es eine großartige Herausforderung, die neue U-Bahnstrecke mit den drei U-Bahnhöfen im Herzen Berlins entstehen zu sehen und daran aktiv mitzuwirken. Besonders an dem Projekt „Lücken-

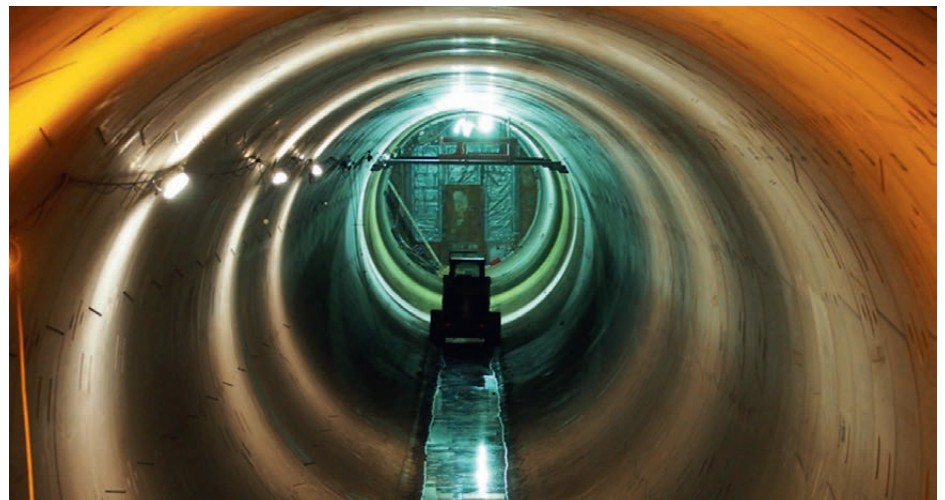
*das zusammen?*

Die gemalten Bilder von Christopher Lehmpfuhl zeigen ähnliche Motive wie meine Fotografien. Jedoch ist die Interpretation des Künstlers in ihnen ganz anders abzulesen. Ein gemaltes Bild hat andere Spielräume, und wird unmittelbar durch des „Künstlers Hand“ erschaffen. Entsprechend können Kraft, Lebendigkeit und Dramatik anders ausgedrückt werden. Ein Foto ist das Festhalten eines Augenblicks, ein gemaltes Bild hat für mich dagegen immer etwas prozesshaftes. Natürlich habe ich auch in der Fotografie durch die Wahl der Perspektive und der Einstellungen Möglichkeiten mich auszudrücken, jedoch nur mittelbar. Den Prozesscharakter gewinnen meine Fotografien des „Projekts Lückenschluss“ durch die Kontinuität, das Begleiten des Baus über viele Jahre hinweg. Auch Herr Lehmpfuhl hat den Baufortschritt am Schloss



„Venus“

A. Reetz-Graudenz, 2011.



Tunnel am U-Bahnhof Museumsinsel. Das momentane Lieblingsbild des Fotografen.

A. Reetz-Graudenz, 2016.

in Szene zu setzen. Jedoch ist ein bauoberleitender Fotograf wohl ein eher uneffektiver Mitarbeiter. Entsprechend bin ich während der Arbeitszeit Bauoberleiter. Raum für die Fotografie bleibt außerhalb der Arbeitszeiten.

*Was macht Ihre Kunst aus?*

Ich bin in einer Künstlerfamilie aufgewachsen und wurde dadurch schon früh „künstlerisch“ geprägt. Bildhauerei, Malerei und Musik umgaben mich wie selbstverständlich in Kindheit und Jugend. Durch dieses Geschenk kann ich zwei Arten der Fotografie umsetzen:

Wenn ich Bauverläufe dokumentiere oder Rauminszenierungen im Bauprozess festhalte, wird der Betrachter immer Räume, Menschen oder Landschaften erkennen können. Hier bewege ich mich in der gegenständlichen Welt. Meine Beton- und

schluss U5“ ist die Vielseitigkeit der Architektur und des Ingenieurbaus, die so unterschiedlichen Herausforderungen bei den drei U-Bahnhöfen. Vom Spezialtiefbau über Rohbau bis hin zum Ausbau, mit allen Schwierigkeiten und Lösungen, immer wieder von Neuem faszinierend.

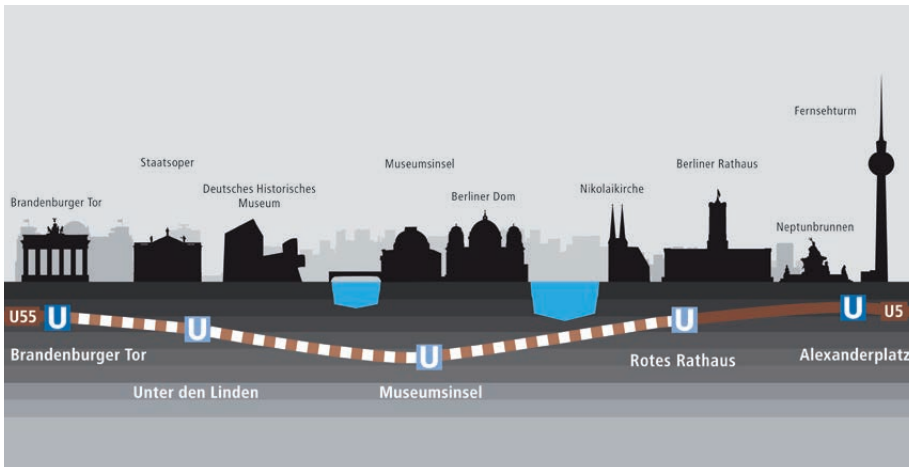
Als Künstler interessieren mich die unterschiedlichen Motive der Baustellen, seien es Beton, eine Schleifspur oder ein Lappen in der Baupfütze. Dazu kommt noch die einmalige Lage der Strecke, gesäumt von den Wahrzeichen wie dem Roten Rathaus, dem Fernsehturm, dem Berliner Dom, durch die sich zusätzlich sehr reizvolle Motive und Perspektiven ergeben.

*Bei BAU X KUNST am U-Bahnhof Unter den Linden hängen Ihre Bilder auf der Baustelle den Gemälden von Christopher Lehmpfuhl gegenüber. Wie passt*

über viele Jahre hinweg dokumentiert. So können unsere Werke sich in ihrer absoluten Verschiedenheit gegenseitig ergänzen und dadurch hoffentlich den Blick auf die Baustellen in Berlins Mitte erweitern: aus meiner Sicht sehr passend.

*Gibt es etwas, was Sie sich für BAU X KUNST wünschen oder Sie den Besucherinnen und Besuchern mitgeben wollen?*

Ich wünsche allen Beteiligten eine gelungene Ausstellung, in der Malerei und Fotografie gemeinsam zu einem Subjekt betrachtet werden können. Und das auch noch sozusagen in einem der Motive selbst, der Baustelle des U-Bahnhofs Unter den Linden! – Meines Erachtens kommt so etwas in dieser Form nicht häufig vor. Vielen Dank auch von meiner Seite an Bertelsmann und die PRG U5, die dieses Zusammenspiel so ermöglichen.



Die neue U5 führt entlang an einigen Wahrzeichen der Stadt.

Grafik: BVG

Dieses Jahr finden die zentralen Feierlichkeiten zur deutschen Einheit in Berlin statt. Auch unseren Lückenschluss hat die deutsche Einigung natürlich erst möglich gemacht. Beziehungsweise haben die deutsch-deutsche Teilung und die Berliner Mauer den Lückenschluss erst notwendig gemacht. Denn selbst 29 Jahre nach dem Fall der Mauer verrät auch der Blick auf die Linienführung im öffentlichen Nahverkehr, dass in der Stadt noch nicht alles zusammengewachsen ist, was zusammengehört: Die heutige U5 - die damalige Linie E - war beispielsweise bereits vor 100 Jahren als Ost-West-Verbindung geplant. Erst jetzt, 100 Jahre später, werden die Pläne mit unserem Lückenschluss Wirklichkeit. Ab Ende 2020 fährt die U5 endlich von Ost nach West durch.

## VORLEISTUNG AUS DEN 1920ERN



Alt neben neu: Neue Stützen für die Tunneldecke. A. Reetz-Graudenz, 2018.

Noch in den 1920ern schaffte man den Bau des Tunnels bis vor das Rote Rathaus. Doch dann kam erst die Weltwirtschaftskrise, so dass das Geld für die Weiterführung der Strecke fehlte. Anschließend wurde der U-Bahnbau nicht weiterverfolgt, die gesamte Wirtschaft wurde auf Kriegskurs geführt. Und die auf den II. Weltkrieg folgende Teilung der Stadt verhinderte wiederum einen Weiterbau. Der Tunnelabschnitt hinter dem Alex aber wurde bis 2016 durch die BVG als Aufstell- und Kehranlage genutzt; seit 2 Jahren wird er saniert und für die Durchfahrt der neuen U5 umgebaut.

## ENTLASTUNG FÜR DEN ALEX-TUNNEL

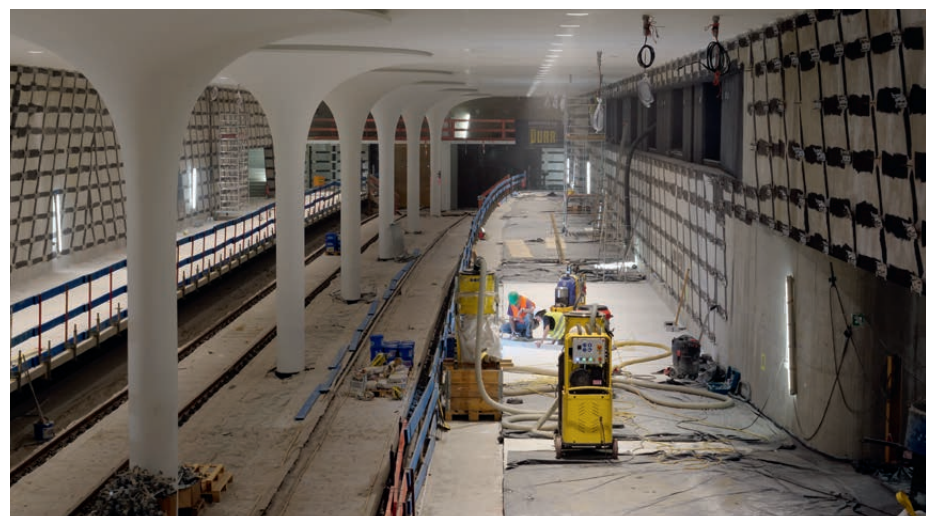
Das Bauwerk von damals allerdings, insbesondere die Baupläne, stellte unsere Ingenieure und Planer vor besondere Herausforderungen. Denn im Zuge der Tunnelanierung wurde entdeckt, dass die zur Verfügung stehenden Pläne veraltet und die Auflast auf dem Tunnel wesentlich höher ist als verzeichnet. So mussten zusätzliche

Stützen eingebracht werden, und auch auf der Oberfläche muss es ab 2019 entlang des Tunnels noch Entlastungsarbeiten geben, damit die U5 ab Ende 2020 auch tatsächlich durchfahren kann. Der Umbau des Tunnels inklusive einer 100 Meter langen Betonrampe hinauf in den U-Bahnhof Rotes Rathaus kommt unterdessen gut voran.

## TERRAZZO UND FAHRTREPPEN AM U-BAHNHOF ROTES RATHAUS

Folgt man dieser Betonrampe nach oben, gelangt man in den U-Bahnhof Rotes Rathaus. Hier liegen neben den charakteristischen Pilzkopfstützen schon die Gleise, auch die Fahrtreppen sind schon installiert. Benutzen kann man sie aber noch nicht. Zunächst müssen zahlreiche Gewerke der BVG z.B. die erforderliche Elektronik einbauen. Außerdem sind die Bauleute momentan damit beschäftigt, Terrazzoplatten an den Wänden und den Böden zu montieren. Wegen der runden Formen, die die Architektur des U-Bahnhofs gemäß

den Entwürfen des Architekten Collignon ausmacht, ist dies eine besondere Herausforderung. Doch der Blick in den U-Bahnhof belegt klar: Die Bauarbeiten liegen auf der Zielgeraden. An der Oberfläche konnten wir schon plangemäß weite Bereiche der ehemaligen Baustelleneinrichtungsfläche an den Bezirk zurückgeben. So wurden beispielsweise die Kreuzung Spandauer Straße / Rathausstraße, aber auch die Vorfahrt vor dem Berliner Rathaus fristgemäß wiederhergestellt.



Bodenverlegung am U-Bahnhof Rotes Rathaus.

A. Reetz-Graudenz, 2018.



## ERSTER DURCHBRUCH IM EIS

Von der Oberflächenwiederherstellung ist man am U-Bahnhof Museumsinsel noch weit entfernt. Hier geht es nach wie vor darum, den Rohbau des U-Bahnhofs herzustellen. Wegen der Lage des U-Bahnhofs unter dem Spreekanal, der denkmalgeschützten Schlossbrücke und dem Gebäude der Bertelsmann Repräsentanz ist dieser U-Bahnhofbau der technisch anspruchsvollste. Da keine offene Baugrube ausgehoben werden kann, muss der U-Bahnhof im Schutze eines 28.000 Kubikmeter großen Vereisungskörpers bergmännisch

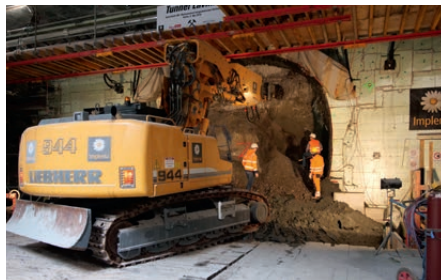
hergestellt werden. Das bedeutet in dem Fall, dass zunächst der Mittelstollen zwischen den beiden Tunnelröhren mit Bagger und Fräse vorgerieben wurde. Bei dem auf den Namen „Lavinia“ getauften Tunnel wurde im Juli 2018, nach circa 80 Tagen und Nächten bergmännischen Vortriebs, der Durchbruch geschafft. Dafür arbeiteten rund 30 Arbeiter im Schichtdienst rund um die Uhr, ohne Unterbrechung.

Nun werden Sohle, Wände und die Mittelsäulen betoniert. Erst wenn diese Stützen fertiggestellt

sind, können die beiden „Bärinde“-Tunnelröhren auf Länge des Bahnsteigs aufgebrochen und erweitert werden, damit anschließend auch der Sternenhimmel des Architekten Max Dudler seinen Platz findet. Gleichzeitig werden sämtliche Arbeiten an den Zugangsbauwerken des U-Bahnhofs geprüft und wenn möglich vorgezogen, damit der U-Bahnhof rechtzeitig fertig wird und Ende 2020 ans Netz geht.



Im Tunnel am U-Bahnhof Museumsinsel herrschen um die -10°C.



Noch am Anfang: Bergmännischer Vortrieb des Laviniatunnels.



Sohlenbetonage im Laviniatunnel.

Fotos: A. Reetz-Graudenz, 2018.

## U5 UND U6 UNTER DEN LINDEN

Die Bedeutung der Inbetriebnahme der Gesamtlinie U5 von Hauptbahnhof bis Hönower Straße erschließt sich sicherlich am besten, wenn man auf den U-Bahnhof Unter den Linden blickt. Als Umsteigebahnhof umfasst er den Bahnsteig der U6, die von Norden nach Süden verläuft, und den Bahnsteig der U5 von West nach Ost. Dadurch ergeben sich für viele Berlinerinnen und Berliner gänzlich neue Fahrstrecken.

Die BVG erwartet hier um die 50.000 U-Bahn-Nutzer pro Tag!

Besonders wichtig war und ist bei dem Bau dieses U-Bahnhofs, dass der Betrieb der U6 durch die Bauarbeiten möglichst wenig beeinflusst wird. Das bedeutete 2013, dass der Abriss der alten U6-Strecke und der Rohbau des neuen U6-Bahnsteigs in nur 17 Monaten abgeschlossen wurden. Seitdem fährt die U6 durch – mittlerweile sogar ohne

Staubschutzwände, so dass Fahrgäste der Linie U6 zwischen den Haltestellen Friedrichstraße und Französische Straße kurze Einblicke in die Baustelle erhaschen. Da jedoch auch der U6-Bahnsteig Unter den Linden mit Natursteinplatten an den Wänden und Terrazzo am Boden, mit Blindenleitsystem und den bahnhofsüblichen Schildern ausgestattet werden muss, findet dieser Ausbau nachts statt, wenn ohnehin keine U-Bahnen fahren.



Vom Ausgang Ost führt eine lange Treppe bis zum U5-Bahnsteig.

Foto: A. Reetz-Graudenz, 2018.



Die U6 fährt durch die Baustelle „Unter den Linden“.

Foto: A. Reetz-Graudenz, 2018.

## ANSCHLUSS AM BRANDENBURGER TOR

Der Anschluss zum Brandenburger Tor wurde schon 2017 geschafft. Die Sperrpause der U55 seit Juni 2018 wird von unseren Gleisbauern und den BVG-Gewerken genutzt, um die Schienen, aber auch die notwendige Elektronik vom Hauptbahnhof bis in den U-Bahnhof hinein zu verlegen.

Am Hauptbahnhof entstehen nun noch weitere Aufstell- und Kehrgleise, da die U5 – anders als die U55 – ja auf beiden Gleisen fahren wird. Pünktlich zum Ende der Sperrpause im Dezember 2018 sollen die Bauarbeiten fertig werden, so dass dann zunächst wieder die U55 zwischen

dem Hauptbahnhof und dem Brandenburger Tor pendeln kann. Zwei Jahre später jedoch kann man auch am Brandenburger Tor von der S-Bahn aus nach Osten in die U5 umsteigen. Auch dies eine deutliche Erleichterung für viele Fahrgäste. U5 verbindet.

# BAU X KUNST

**TAGE DER OFFENEN  
BAUSTELLE AM  
KREUZUNGSBAHNHOF  
„UNTER DEN LINDEN“**

**MIT BILDERN DES  
BERLINER MALERS  
CHRISTOPHER  
LEHMPFUHL.**

**SA. 27.10. 10–20 UHR  
SO. 28.10. 9–14 UHR**

**EINGANG:  
UNTER DEN LINDEN/  
FRIEDRICHSTRASSE**

**DER ZUGANG IST GRATIS,  
ABER NICHT BARRIEREFREI.**

**EINE KOOPERATION DER  
PRG U5 UND BERTELSMANN.**

**PROJEKT U5** ///  
Projektrealisierungs GmbH U5

**WWW.PROJEKT-U5.DE**

**BERTELSMANN**

## IMPRESSUM

Herausgeber:  
Projektrealisierungs GmbH U5  
Kommunikation  
Friedrichstraße 95  
10117 Berlin

info@projekt-u5.de  
www.projekt-u5.de  
Text: Dr. Stephanie Niehoff  
Grafische Bearbeitung / Satz:  
Sandwichpicker GmbH

Rückseite: RömerWildberger  
Fotos / Grafik:  
Antonio Reetz-Graudenz, BVG, Florian Selig  
Christopher Lehmpfuhl, Oliver Lang