

Und plötzlich fährt sie weiter. Da, wo sonst immer Endstation war, öffnet sich ein schwarzes Loch, dessen Ende nicht erkennbar ist. Die Erweiterung der Metro ist ein Meilenstein für die Metropolenregion, schafft sie doch erstmals eine Schnellverbindung von Espoo in die Hauptstadt Helsinki.



2008 wurde das U-Bahn Projekt genehmigt. Mit den Bauarbeiten wurde 2009 begonnen.

(Foto Tarja Prüss)

14 Kilometer durch den Stein

14 Kilometer lang bohrten sich die Maschinen unterirdisch durch den Granitfelsen, auf dem Helsinki steht. Acht neue Metrostationen verbinden nun Helsinki und Espoo: Koivusaari und Lanttasaari liegen noch auf dem Gebiet von Helsinki - Keilaniemi, Aalto Universität, Tapiola,

Urheilupuisto, Niittykumpu und Matinkylä gehören bereits zu Espoo.

Zehn Jahre hat es gedauert. Manche Helsinkier witzelten bereits, dass die Länsimetro (Westmetro) für die Hauptstadt ein ähnlich peinliches Endlosprojekt ist wie der Berliner Flughafen. Die Bauarbeiten zogen sich, die Kosten explodierten.



Die Verzögerung von einem Jahr, drei Monaten und drei Tagen treibt vielleicht einem Finnen die Schamesröte ins Gesicht, die Berliner dagegen wären angesichts solcher vernachlässigbaren Größenordnungen vermutlich entzückt.

Allerdings ist zunächst der erste Abschnitt der Länsimetro in Betrieb genommen worden. Fünf weitere Stationen auf einer Länge von sieben Kilometern bis Kivenlahti sollen in den nächsten Jahren folgen.



Als wäre es ein neues Ausflugsziel. Viele Schaulustige kommen, um die U-Bahn zu sehen.
(Foto Tarja Prüss)

20.474 Arbeiter haben an dem Projekt mitgearbeitet. Hinzu kommen hunderte Designer, Konstrukteure und andere Fachleute.

1,2 Milliarden Euro kostet die neue U-Bahn-Strecke. Die Kosten teilen sich der finnische Staat sowie die beteiligten Städte Helsinki und Espoo. Beide Städte verzeichnen seit Jahren einen rasanten Zuzug.

Bewährungsprobe bestanden

„Ich finde es klasse,“ sagt Mikko, Student an der Aalto Universität. „Nun brauche ich nicht mehr 30 Minuten zur Uni, sondern nur noch 12. Außerdem ist es viel umweltfreundlicher.“



In Tapiola begrüßt eine überdimensionale Figur die Fahrgäste. (Foto Tarja Prüss)

So wie ihm geht es vielen, die im Speckgürtel von Helsinki leben oder arbeiten. Die Fahrtzeiten gegenüber Bus und Bahn verkürzen sich um mehr als die Hälfte, teilweise um bis zu Zweidrittel.



Jede U-Bahn Station hat ihre eigenes architektonisches Thema, das sich unter anderem an den unterschiedlichen Lichtlösungen ablesen lässt. (Foto Tarja Prüss)

In den verkehrstärksten Zeiten fährt die Metro im Zweieinhalb-Minuten-Takt.

Wie sich das anfühlt und wie die neuen unterirdischen Haltestellen aussehen, das probieren am ersten Wochenende viele aus. Als wäre es ein neues Ausflugsziel, steigen sie an den neuen Stationen aus, machen Selfies, fahren mit den Rolltreppen rauf und wieder runter.



Kinder erhielten Bonbons und Luftballons. Mitarbeiter der Metro stehen für Auskünfte zur Verfügung. (Foto Tarja Prüss)

Kinder erhalten Bonbons und Luftballons, manche auch ein oranges M auf die Wangen gemalt. Mitarbeiter der Metro stehen für Auskünfte zur Verfügung, denn ab Januar ändern sich die Busfahrpläne durch die neue Metroanbindung gewaltig.

Alle Stationen sind übrigens rollstuhlgerecht sowie an das Park & Ride-System für Autos sowie Fahrräder angeschlossen. Tickets kann man bequem online mittels einer App buchen. Die Preise variieren je nach Strecke zwischen 2,90 und 5 Euro für 80 Minuten.



Die gesamte U-Bahn bis Kivenlahti wird frühestens 2020 fertig werden.

(Foto Tarja Prüss)

„Ich wollte es mit eigenen Augen sehen, habe es ehrlich gesagt nicht geglaubt, dass sie fertig werden,“ sagt ein älterer Herr mit Baseballkappe. Und seine Frau erwidert: „Siehst du, ich habe Recht gehabt. Wie immer.“

Sie nimmt seine Hand und lachend steigen beide in die nächste Bahn.

Text und Fotos von Tarja Prüss