

Vorwort

In der Vergangenheit erschienen bereits mehrere Bücher zu Berliner U-Bahn-Linien. Allen gemein ist der Schwerpunkt auf Strecken, die bereits vor dem Zweiten Weltkrieg in Betrieb genommen wurden. Bei diesen historischen Bahnhöfen und Strecken ist der Vergleich zur heutigen Situation sehr spannend, während man die Neubaustrecken der Nachkriegszeit als gegeben und möglicherweise weniger interessant betrachtet. In diesem Jahr wird die U9 immerhin 50 Jahre alt. Als Linie G 1961 zwischen Leopoldplatz und Spichernstraße eröffnet, ist sie den meisten Nutzern als relativ moderne Neubaustrecke vertraut. Dabei ist bereits ein halbes Jahrhundert verstrichen und viele Begebenheiten beim Bau der Strecke sowie ihre Entstehung sind aus heutiger Sicht sehr wohl historisch. Auch der folgende Bauabschnitt zum Walther-Schreiber-Platz ist in diesem Jahr bereits 40 Jahre in Betrieb.

Vor dem Hintergrund einer sich abzeichnenden Teilung der Stadt wurde diese U-Bahn-Linie geplant und gebaut. Sie durchfährt ausschließlich ehemalig West-Berliner Stadtgebiet und stellt mit der U6 und der U8 eine von drei Nord-Süd-Verbindungen der Berliner U-Bahn dar. Bedingt durch die Teilung der Stadt durchquert sie im Gegensatz zu den anderen Linien nicht den Bezirk Mitte, sondern die City-West am Bahnhof Zoologischer Garten und am Kurfürstendamm. Wäre Berlin keine polyzentrale Stadt mit einem breiten Innenstadtbund zwischen Alexanderplatz und Kurfürstendamm, würde man die U9 eher als Tangentiallinie bezeichnen. Sie wurde in vier Etappen eröffnet und jede davon soll hier in Planung und Bau ausführlich beschrieben werden. Eine lange geplante und im Prinzip bis heute nicht verworfene Verlängerung nach Lankwitz bzw. Marienfelde soll hier auch Erwähnung finden, da sich im Laufe der Jahrzehnte sehr umfangreiches Planungsmaterial angesammelt hat.

Die U9 ist und bleibt auf absehbare Zeit der letzte komplette Neubau einer U-Bahn-Linie in Berlin (die später geschaffene U7 entstand aus dem Abzweig Mehringdamm – Britz-Süd). Von daher musste beim Betrieb der Anlagen bei der U9 keine Rücksicht auf Bestandsstrecken genommen werden. Magnetische Fahrsperrern und Ein-Mann-Betrieb wurden hier sofort mit Inbetriebnahme eingeführt und später auf andere Linien ausgedehnt. Auch bei der Erprobung und Einführung der Linienzugbeeinflussung war die U9 Vorreiter, die Anlage ist mittlerweile jedoch wieder demontiert worden. Man nutzte die Gunst der Stunde, um am U-Bahnhof Turmstraße eine seinerzeit wegweisende Betriebschule der U-Bahn zu errichten. Diese und andere Einrichtungen der U-Bahn an der Turmstraße sollen hier erwähnt werden.

Das Buch schließt wie sein Vorgänger zur U5 mit einer Vorstellung der Bahnhöfe der U9 ab. Die U-Bahnhöfe werden oft als Visitenkarte eines Metrosystems bezeichnet. Hier soll auf seit Mitte der achtziger Jahre vorgenommene Umbauten und Modernisierungen der Anlagen eingegangen werden. Der Unterschied zur früheren Gestaltung wird offensichtlich, auch wenn noch nicht alle Bahnhöfe dieser Linie eine Auffrischung erfahren haben.

Die U9 ist aufgrund ihrer nach neuzeitlichen Gesichtspunkten trassierten Streckenführung eine sehr schnelle Linie, wodurch man ihr Alter nicht unbedingt bemerkt. Viele Details können auch heute noch überzeugen, manchen Bahnhof würde man heute aber anders gestalten. Sie ist deshalb so erfolgreich, weil ihre Reisegeschwindigkeit in der Relation Wedding – Steglitz auch mit dem Auto unschlagbar ist. Mit hoffentlich unbekanntem Bildern und Geschichten hoffe ich, Ihr Interesse für diese Linie zu wecken. Eine Entdeckungsreise lohnt sich auch auf der U9.

Berlin, im Mai 2011

Alexander Seefeldt



Inhalt

1. Die U9 im Berliner U-Bahn-Netz	4
2. Geschichte und Bau der Linie U9	6
2.1 Planung und Bau des ersten Abschnitts der Linie G von Leopoldplatz bis Spichernstraße (1961)	6
2.2 Planung und Bau des Abschnitts Spichernstraße – Walther-Schreiber-Platz (1971)	24
2.3 Planung und Bau des Abschnitts Walther-Schreiber-Platz – Rathaus Steglitz (1974)	33
2.4 Planung und Bau des Abschnitts Leopoldplatz – Osloer Straße (1976)	40
2.5 Planungen für eine Südverlängerung von Steglitz nach Lankwitz bzw. Marienfelde	43
3. Technik der Linie U9	52
3.1 Betrieb	52
3.2 Betriebschule U-Bahn	53
3.3 Zugsicherung	54
3.4 LZB-Betrieb	56
3.5 Fahrzeuge	58
3.6 Gleisbau	60
3.7 Fahrstromversorgung	63
4. Die Bahnhöfe der Linie U9	64
U-Bahn-Netzplan	128