

Berliner U-Bahn-Linien

U5

Die neuen Bahnhöfe



Alexander Seefeldt
Robert Schwandl





Die neuen Bahnhöfe der Linie U5

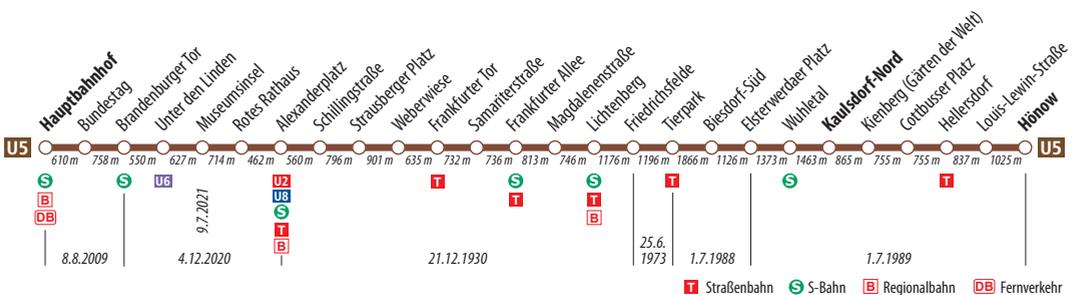
Nachdem der „Lückenschluss“ mit Inbetriebnahme der Strecke zwischen Alexanderplatz und dem bisherigen östlichen Endpunkt der U55, Brandenburger Tor, mit den Zwischenstationen Rotes Rathaus und Unter den Linden am 4. Dezember 2020 vollzogen werden konnte, kam das Projekt der U5-Verlängerung Richtung Westen mit Eröffnung des U-Bahnhofs Museumsinsel am 9. Juli 2021 vorerst zu einem Abschluss. Eine einst geplante Verlängerung über Turmstraße und Jungfernhöhe zum ehemaligen Flughafen Tegel (TXL – seit Eröffnung des neuen Flughafens BER Ende Oktober 2020 außer Betrieb) taucht auch in neueren Vorschlägen zum Ausbau des Berliner U-Bahn-Netzes selten auf.

Der Betrieb auf der kurzen, 2009 eröffneten U55 war bereits am 17. März 2020 eingestellt worden. Ursprünglich sollte es sich um eine vorübergehende Sperrung handeln, um die Gleise der alten Strecke an die der Neubaustrecke anzuschließen. Der Beginn der „Corona-Krise“ mit ihrem ersten „Lockdown“ machte die U55 jedoch entbehrlich.

An den bestehenden Bahnhöfen Hauptbahnhof, Bundestag und Brandenburger Tor wurde nun auch das zweite Gleis (Richtung Hönow) betriebsfähig gemacht und die Absperrungen an den Bahnsteigkanten entfernt. Die U55 war fast 12 Jahre lang alle 10 Minuten auf dem Streckengleis Richtung Hauptbahnhof gependelt.

Auf der alten Strecke der U5 hat sich seit der 2. (noch erhältlichen) Auflage unseres Buchs von 2013 wenig verändert, lediglich der ehemalige U-Bhf Neue Grottkauer Straße wurde anlässlich der IGA (Internationale Gartenschau) 2017 modernisiert und in Kienberg (Gärten der Welt) umbenannt. Auf den Kienberg bzw. zu den bekannten Gärten der Welt kommt man am besten mit der Seilbahn!

Ansonsten ist die auffälligste Veränderung auf der U5 seit 2017 der Einsatz der neuen IK-Züge, die jedoch dafür mit sog. „Blumenbrettern“ ausgestattet wurden, da sie eigentlich für den Dienst auf den Kleinprofil-Linien konzipiert sind. Der Einsatz der IK-Züge endet voraussichtlich 2027/28. Bis dahin soll die vorhandene Zugsicherungsanlage durch ein CBTC-System ersetzt werden (*Communications-based Train Control*). Diese Technik ist eine notwendige Bedingung für einen automatischen Zugbetrieb (GoA 4 - *grade of automation*), der aber derzeit nicht vorgesehen ist. Die Züge werden weiterhin mit Fahrpersonal besetzt sein (GoA 2), die Fahrt selbst verläuft indes auf „elektronische Sicht“ ohne ortsfeste Signale, vergleichbar mit den LZB-Systemen der Münchner und Wiener U-Bahn. Die für diesen Betrieb notwendigen neuen Fahrzeuge sollen durch den zweiten Abruf der Serie J gestellt werden, deren Fertigung in diesem Jahr anläuft.





① **Hauptbahnhof** – Blick vom südlichen Abgang in die großzügige Bahnhofshalle östlich parallel zu den unterirdischen Fernbahngleisen – die Züge der U5 fahren nun von beiden Gleisen Richtung Kaulsdorf Nord bzw. Hönow ab, links ein H-Zug, rechts ein etwas längerer, wenn auch schmalerer IK-Zug.

② **Bundestag** – auch auf dem wenig frequentierten Bahnhof hält nun auf beiden Gleisen tagsüber mindestens alle 5 Minuten ein Zug.

③ **Brandenburger Tor** – 12 Jahre lang wendete ein Kurzzug der U5 auf dem Gleis Richtung Hauptbahnhof, wo heute ein H-Zug aus Hönow einfährt.



Titelbilder

Großes Bild: Unter den Linden – Zugang zur U5 vom östlichen Eingang an der Charlottenstraße.

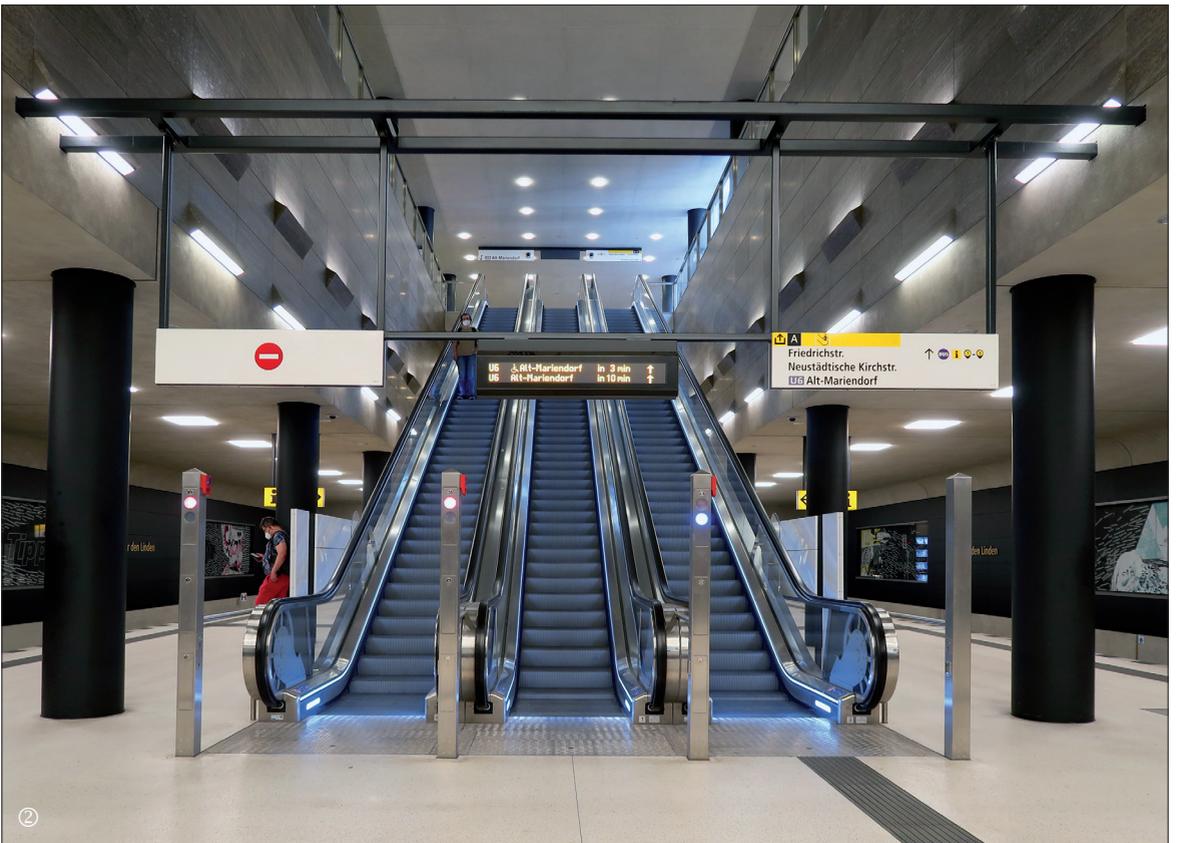
Kleine Bilder: Rotes Rathaus, 2x Unter den Linden, Museumsinsel

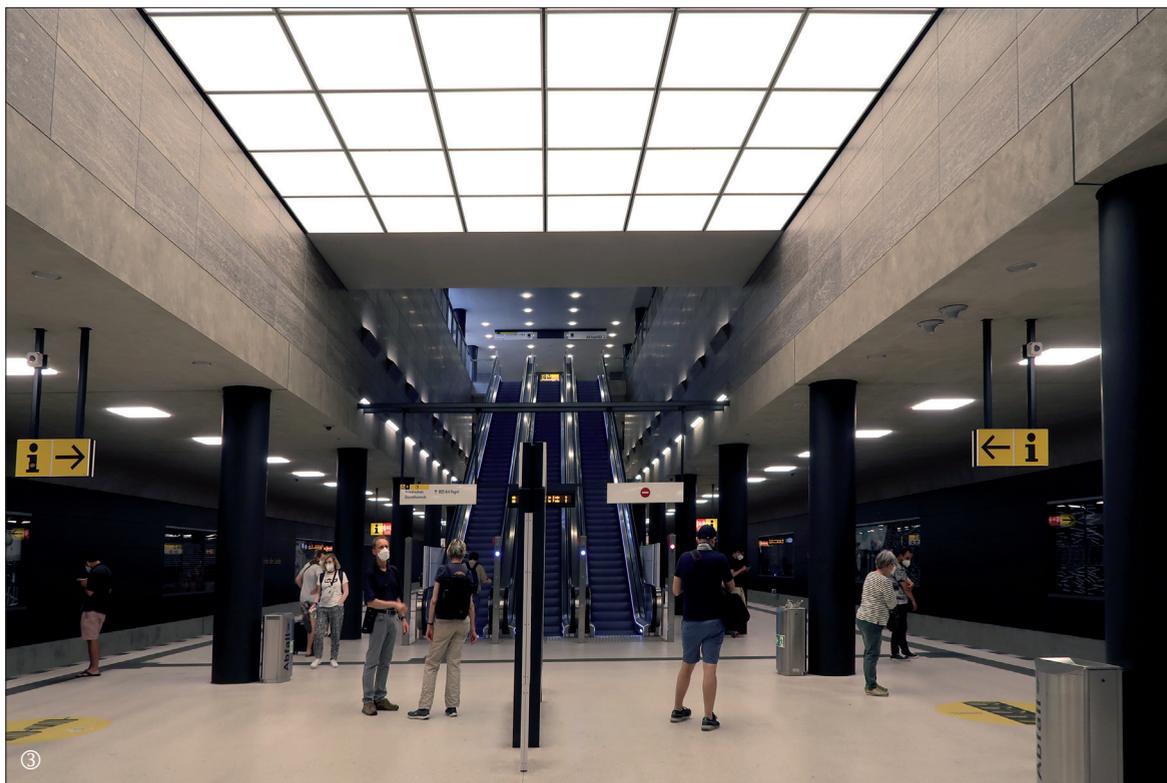
Dieses Heft ist eine Ergänzung zu „**Berliner U-Bahn-Linien: U5 - Von Ost nach West**“ (noch erhältlich mit der ISBN 978-3-936573-36-7)

Alle Abbildungen in diesem Heft © Robert Schwandl – Alle Fotos, wenn nicht anders angegeben: Juni/Juli 2021

Rückseite

Oben: Rotes Rathaus mit F-Zug Richtung Hönow
Unten: IK-Zug in Hönow (2018)





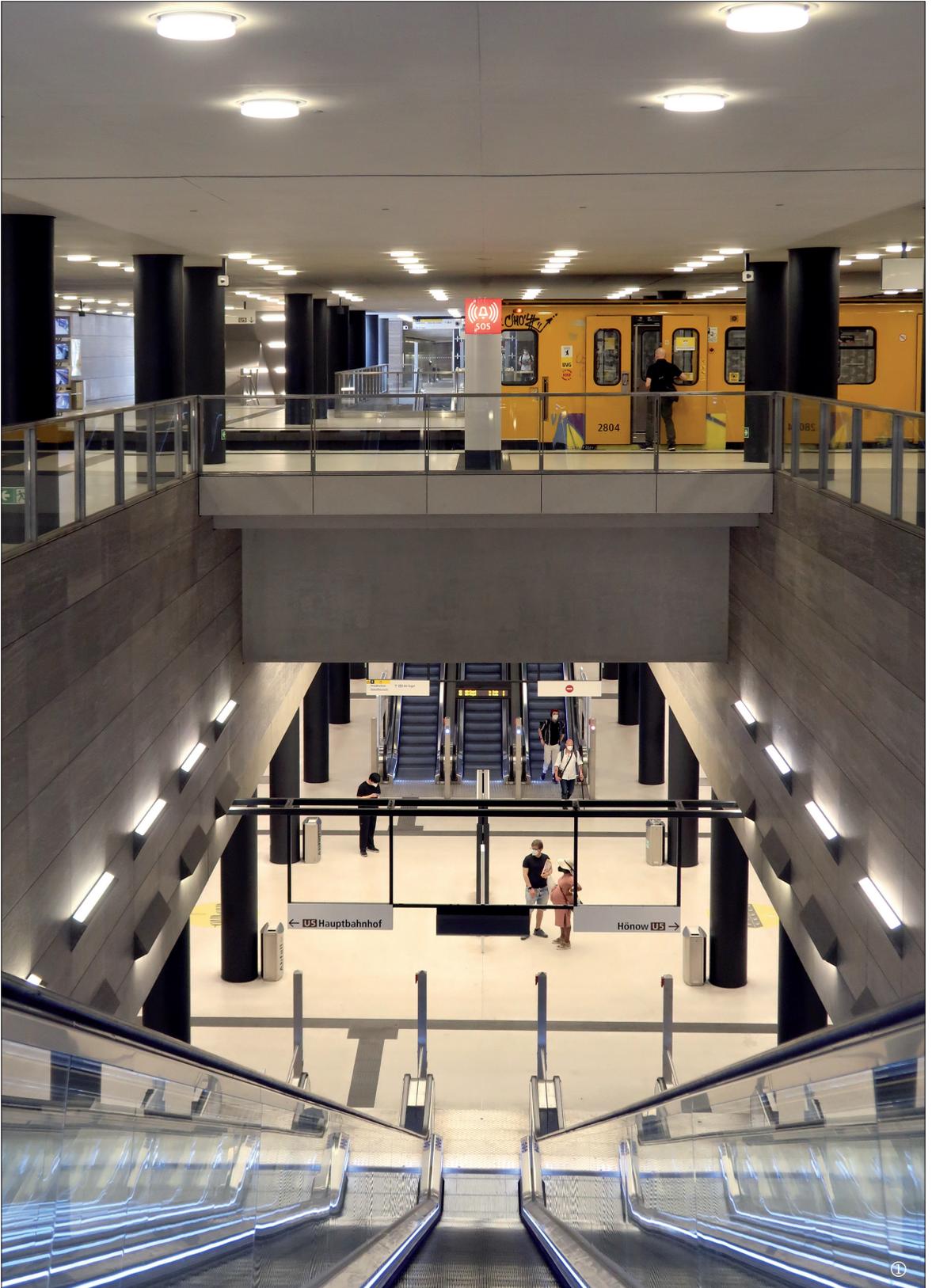
Für den neuen Kreuzungsbahnhof **Unter den Linden** unter der Straßenkreuzung Unter den Linden/Friedrichstraße wurden mehrere Entwürfe erstellt und wieder verworfen. Ursprünglich sollten sich die Bahnsteige der Linien U5 und U6 in Form eines T kreuzen. Westlich des Bahnhofs der U5 war ein Gleiswechsel mit darüberliegendem Gleichrichterwerk vorgesehen. Wesentliche Teile des Bahnhofs sollten mit Hilfe der chemischen Vereisung bergmännisch erstellt werden. Um Kosten zu reduzieren, wurden zahlreiche Änderungen vorgenommen. Zwar verbleibt der neue U-Bhf Unter den Linden der U6 an gleicher Stelle, in etwa zwischen den Straßen Unter den Linden und Behrenstraße, aber der Bahnhof der U5 wurde nach Osten verschoben. Dadurch ergab sich ein Umsteigebahnhof in L-Form, womit die U5 an der Charlottenstraße einen weiteren Zugang erhielt. Dafür konnte der nächste Bahnhof Museumsinsel wesentlich kürzer ausgeführt werden. Auf den Gleiswechsel westlich des U-Bhf Unter den Linden wurde ebenso verzichtet wie auf Ausgänge direkt auf den Bürgersteig an allen vier Ecken der Straßenkreuzung. Hier hätte ein ohnehin schwierig zu kreuzender Abwasserkanal weiter verlegt werden müssen. Man entschied sich deshalb, den Zugang zum Bahnhof auf die breite Mittelpromenade der Straße Unter den Linden zu legen. Von dort gelangt man nun auf die in einfacher Tiefe liegenden Seitenbahnsteige des neuen U-Bhf Unter den Linden der U6, für den der vorhandene U-Bhf Französische Straße geschlossen wurde. Von dort erreicht man über Fahrtreppen sowie über feste Treppen den unteren Bahnsteig der U5.

Der Kreuzungsbahnhof wurde in Deckelbauweise erstellt. Aufgrund der zu erwartenden Umsteigeströme wick man von der

ursprünglichen Idee ab, die Bahnsteige in der Röhre des Großschildes anzulegen und mit einzelnen Querschlägen an die anderen Ebenen anzuschließen. Deshalb war der Betrieb auf der U6 von Juli 2012 bis Herbst 2013 zwischen Friedrichstraße und Französische Straße unterbrochen. Der Kreuzungsbahnhof insgesamt wurde in mehreren Abschnitten erstellt, um den Oberflächenverkehr nicht allzu stark zu beeinträchtigen. Dabei wurde der Kfz-Verkehr über die nördliche Fahrbahn der Straße Unter den Linden geführt, derweil unter der südlichen Fahrbahn der U-Bahnhof entstand. Die einzelnen Bauabschnitte gliederten sich nicht nur horizontal (Bahnsteig der U6 und der U5), sondern auch vertikal. So wurden zwar alle Schlitzwände und Dichtsohlen – es kam zum ersten Mal bei der Berliner U-Bahn eine Weichgelsohle zur Ausführung – gleich bis auf die erforderliche endgültige Tiefenlage erstellt, der Aushub erfolgte aber schrittweise. Zunächst wurden die oberen Ebenen inklusive des U6-Bahnsteigs gebaut, wofür der alte Tunnel der U6 im Kreuzungsbereich abgebrochen werden musste. Nach Abschluss der Schildfahrten für die U5 wurden die Röhren im Bahnhofsbereich wieder abgebrochen und die restlichen Ebenen erstellt. Die ursprünglichen Entwürfe zeigten eine klar und streng gegliederte hohe Bahnhofshalle für die U5 mit doppelter Stützenreihe. Für die Hintergleisflächen und die Bahnsteigsäulen sah der originale Entwurf von Axel Oestreich eine grüne Farbe, wohl in Anspielung auf die Linden, vor, letztendlich herrscht ähnlich wie am benachbarten Bahnhof Brandenburger Tor doch eine schwarze Farbgebung vor. Die Hintergleiswände zieren Bilder von Nele Brönnner, die unter der Überschrift „Anthropozän“ die Forschungsarbeiten an der nahen Humboldt-Universität illustrieren sollen.

Die Trasse verläuft im Schildvortrieb weiter Richtung Osten unter der Straße Unter den Linden, schwenkt dabei etwas nach Norden aus, um in einem sanften Bogen den U-Bhf Museumsinsel zu erreichen. Dabei wird der seit den 1950er Jahren ungenutzte Lindentunnel der Straßenbahn unterfahren, dessen Tunnelsohle bereits beim Bau im Bereich der Straße Unter den Linden mit Stahlträgern verstärkt worden, um den Bau einer U-Bahn nicht zu erschweren.

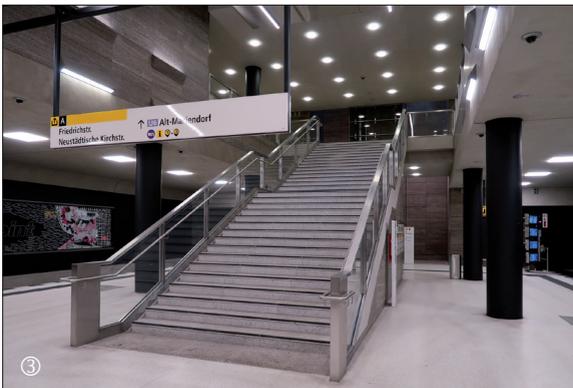
- ① F-Zug Richtung Hönow, mit Wandbild vom Nele Brönnner
- ② Ausgang vom U5-Bahnsteig zur U6 Richtung Alt-Mariendorf bzw. zum westlichen Ausgang
- ③ Mittlerer Bereich unter den Gleisen der U6 mit Lichtdecke ähnlich der am benachbarten U-Bhf Brandenburger Tor desselben Architekten





① Blick von der U6-Ebene (-1) hinunter auf den Mittelbahnsteig der U5 – zu sehen ist das hintere Ende eines Zugs Richtung Alt-Mariendorf.
 ② Eingang auf dem Mittelstreifen Unter den Linden an der Ostseite der Friedrichstraße, d.h. mit direktem Zugang zur U6 Richtung Alt-Tegel.

③ Hinter den Fahrtreppen verbinden über eine Zwischenebene auch Festtreppen und ④ natürlich auch Aufzüge die einzelnen Ebenen.
 ⑤ IK-Zug Richtung Hauptbahnhof
 ⑥ Östlicher Ausgang vom U5-Bahnsteig zur Charlottenstraße





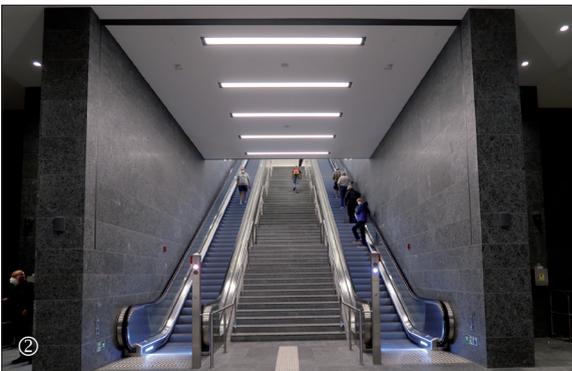
Der neueste Berliner U-Bahnhof **Museumsinsel** liegt zum großen Teil unter dem Kupfergraben, einem Teil des Spreekanal. Ursprünglich war für das Bahnhofsbauelement eine offene Bauweise und ein bergmännisches Auffahren der Bahnsteighalle unter der Kommandantur (Sitz der Bertelsmann AG Unter den Linden an der Schlossbrücke) ähnlich wie am Bahnhof Brandenburger Tor vorgesehen. Die Pläne wurden auch hier hinsichtlich der Kosten optimiert. Der zuvor mit 160 m Länge vorgesehene Bahnsteig wurde auf die Regellänge von 120 m verkürzt, auch weil der benachbarte U-Bhf Unter den Linden nun einen östlichen Eingang an der Charlottenstraße erhielt. Die westlichen Ausgangsbauwerke wurden dementsprechend angepasst. Ein Zugang befindet sich nun vor dem Kronprinzenpalais auf dem südlichen Gehweg der Straße Unter den Linden, der andere führt zur Straße Am Zeughaus und liegt zwischen dem Kupfergraben und dem Deutschen Historischen Museum. Die Ausgänge im östlichen Bereich des Bahnhofs standen im Zusammenhang mit der Neugestaltung des ehemaligen Schlossareals.

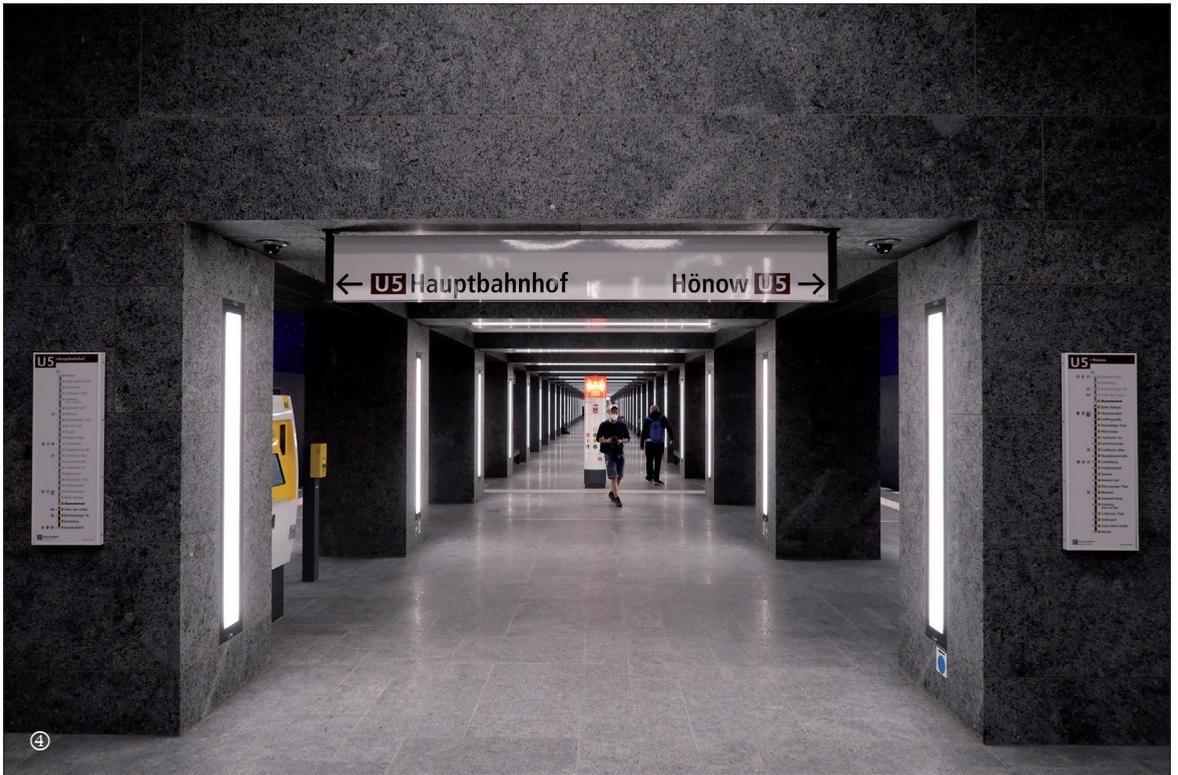
Während die Zugangsbauwerke in offener Bauweise entstanden, wurde die Bahnsteigebene als dreischiffiges Gewölbe unter

Anwendung der chemischen Vereisung des Bodens bergmännisch errichtet. Die in diesem Bereich zuvor im Schildvortrieb aufgefahrene Streckentunnel mussten dafür wieder abgebrochen werden.

An der dunkelblauen Decke erinnern über 6000 kleine LED-Lichtpunkte an ein Bühnenbild Schinkels, welches 1816 zur Aufführung von Mozarts Zauberflöte entstand und den Eingang zum Palast der Königin der Nacht zeigte. Im Ursprungsentwurf von Max Dudler waren blaue Hintergleiswände und grüne Mittelpfeiler vorgesehen. In der überarbeiteten Version sind Bahnsteigsäulen und Wände nun mit Granitsteinen verkleidet.

Nach der Unterfahrung des Areals des ehemaligen Palastes der Republik, auf dem heute das wiedererrichtete Berliner Stadtschloss, das 2021 eröffnete Humboldt-Forum, steht, wird die Spree unterquert. Im Bereich des Marx-Engels-Forums steigt die Trasse mit 4% stark an. Dort befand sich der Startschacht beider Schildfahrten. In diesem Bereich wurde ein Notausgang und ein Wehrrammertor errichtet. Die andere Wehrrammer entstand im westlichen Zugangsbauwerk des U-Bahnhofs Museumsinsel.

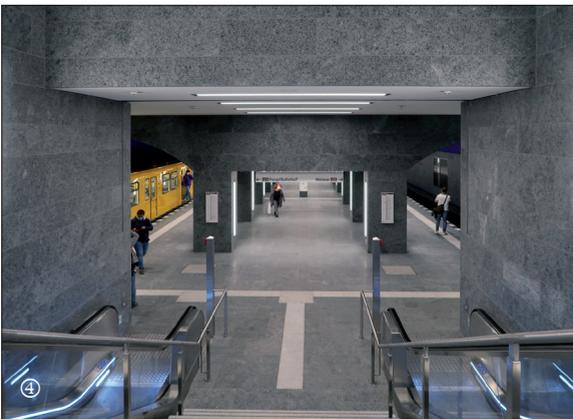




- ① Einfahrt eines IK-Zugs Richtung Hauptbahnhof
- ② Östlicher Ausgang zu den Ausgängen am Schloßplatz; der Aufzug befindet sich links hinter der schwarzen Wand.

- ③ Fotografien mit Motiven aus der Umgebung an den Hintergleiswänden
- ④ Blick durch das Mittelschiff mit seinen wuchtigen Granitpfeilern
- ⑤ Bahnsteig Richtung Hönow



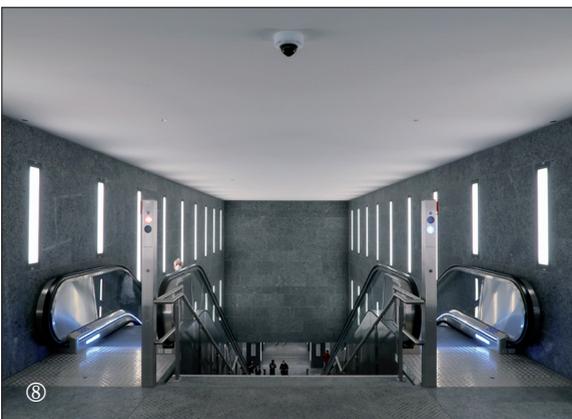




- ① Westlicher Eingang Unter den Linden vor dem Kronprinzenpalais, links daneben hinter einem Baugerüst die Alte Kommandantur (Bertelsmann) und im Hintergrund das wiedererrichtete Stadtschloss
- ② Gang zum Ausgang Am Zeughaus
- ③ Links Ausgang Kronprinzenpalais, rechts Abgang zum Bahnsteig
- ④ Abgang zum Bahnsteig fast direkt unter dem Eingang am Kronprinzenpalais
- ⑤ Eingang Am Zeughaus parallel zum Kupfergraben an der Nordseite der Straße Unter den Linden



- ⑥ Der Aufzug befindet sich direkt am Kupfergraben und führt hinunter ans östliche Ende des Bahnsteigs Richtung Hauptbahnhof.
- ⑦ Vor dem wiedererrichteten Berliner Stadtschloss, dem zukünftigen Humboldt-Forum, sind die Bauarbeiten noch in vollem Gange.
- ⑧ Abgang zum Bahnsteig von der östlichen Zwischenebene
- ⑨ Östliches Ende des Bahnsteigs Richtung Hönow mit F-Zug (Baujahr 1974)





An der Kreuzung der Spandauer Straße mit der Rathausstraße befindet sich vor dem Roten Rathaus der U-Bhf **Rotes Rathaus** (bis 2015 geplant als „Berliner Rathaus“). Die Ursprungsplanung wurde im Laufe der Jahre umfangreich geändert. Der ursprüngliche Entwurf Richard Rogers in Zusammenarbeit mit Oliver Collignon aus dem Jahr 1999 sah eine begehbare Glasdecke über Teilen des U-Bahnhofs vor. In der räumlich abgespeckten Version des Architekturbüros Collignon von 2009 waren in Bahnsteigmitte liegende, nach oben offene Zugänge direkt zur Verteilerebene vorgesehen. Die Zugänge befinden sich jetzt am Bahnsteigende und die Ebenen der U3 und der U5 erhielten Seitenbahnsteige. Die Ebene der geplanten U3 unter der U5 wurde nicht als Bahnhof ausgebaut, sondern wird vorerst lediglich zum Aufstellen von Zügen genutzt, da die Kehranlage der U5 am Alexanderplatz nicht mehr zur Verfügung steht.

Von der westlichen Verteilerhalle waren ursprünglich zwei Ausgänge an der Rathausstraße, Ecke Spandauer Straße geplant. Aufgrund zahlreicher archäologisch wertvoller Funde wurde der südwestliche Ausgang zum Nikolaiviertel, einem wichtigen Ziel für Touristen, jedoch gestrichen. Am östlichen Ende entstanden zwei Ausgänge in die Rathausstraße. Die räumliche Nähe zum nächsten Bahnhof Alexanderplatz lässt hier jedoch kein großes Fahrgastpotenzial erwarten.

Als erste vorbereitende Baumaßnahmen wurden im Frühjahr 2009 einige Bäume nördlich des Nikolaiviertels entfernt. Bis zum Jahr 2012 wurden archäologische Untersuchungen durchgeführt. Ein Teil der Funde sollte im U-Bhf Rotes Rathaus ausgestellt werden, was aber schließlich nicht geschah.

Wenn im Zusammenhang mit den Bauvorleistungen im Stadtzentrum von der „U3“ gesprochen wird, hat dies nichts mit der aktuellen Linie U3 (Warschauer Straße – Nollendorfplatz – Krumme Lanke) zu tun, sondern es handelt sich um eine bereits in den 1920er Jahren geplante Linie (damals als Linie F bezeichnet) von Weißensee entlang der Greifswalder Straße zum Alexanderplatz. Die geplante

Fortsetzung dieser Linie Richtung Westen änderte sich im Laufe der Jahre mehrmals, so gehören auch die Bauvorleistungen entlang der sog. „U10“ (Kleistpark, Schloßstraße, Rathaus Steglitz) zu einer aus Weißensee kommenden Linie. Langfristige Planungen berücksichtigen heute eine Weiterführung vom Alexanderplatz über Potsdamer Platz (wo in den 1990er Jahren ein vollständiger U3-Bahnhof über dem Regionalbahnhof errichtet wurde) zum Wittenbergplatz, mit einer möglichen Übernahme des Astes zur Uhlandstraße und eine Fortsetzung über Adenauerplatz (wo unter dem Bahnhof der U7 Teile eines Kreuzungsbahnhofs vorhanden sind) zum Messegelände.

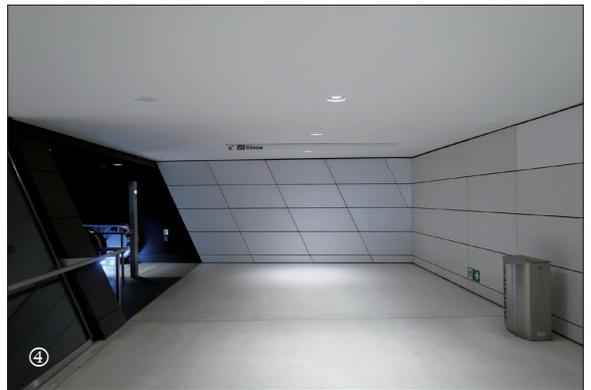
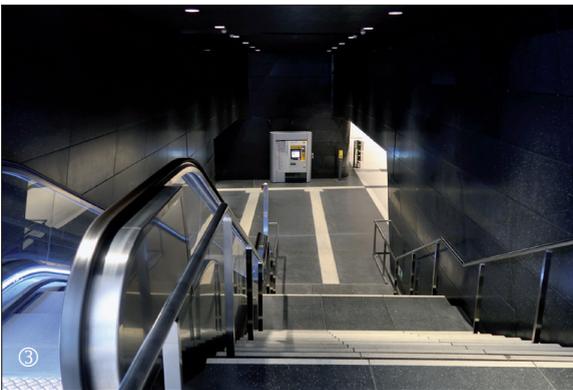
- ① Blick von der verglasten westlichen Balustrade in den U-Bahnhof
- ② Bahnsteig Richtung Hauptbahnhof
- ③ Schwarz-Weiß-Kontrast zwischen Abgängen und Bahnsteigbereich

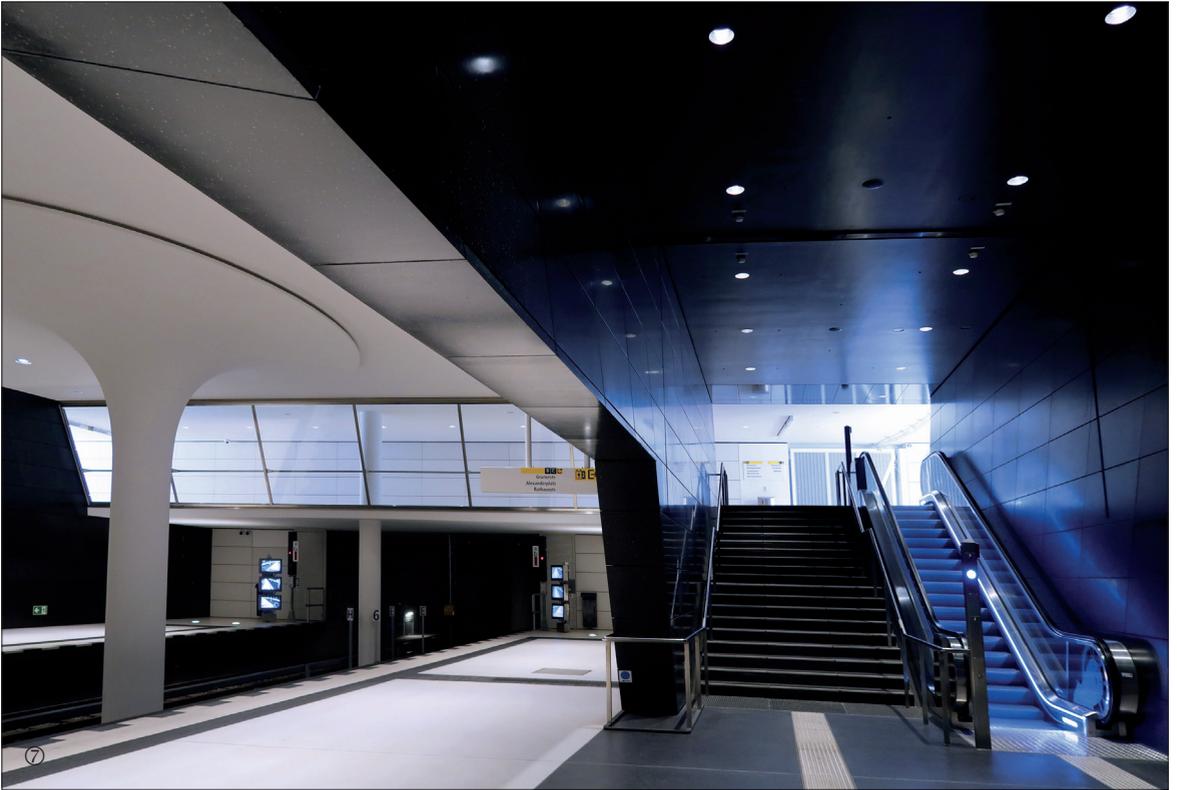






- ① Östlicher Eingang mit Aufzug zum Bahnsteig Richtung Hauptbahnhof
- ② Zweiter östlicher Zugang direkt vor dem namensgebenden Rathaus
- ③ Dunkler östlicher Abgang zum Bahnsteig Richtung Hönow
- ④ Westliche Zwischenebene mit Abschlusswand statt eines zweiten Ausgangs
- ⑤ In Schwarz-Weiß-Kontrast gehaltene Sitzmöbel
- ⑥ Aufzug vom Bahnsteig Richtung Hönow an die Oberfläche
- ⑦ Blick vom Bahnsteig Richtung Hönow auf die verglaste westliche Balustrade
- ⑧ Einfahrt eines H-Zugs Richtung Hönow am Eröffnungstag, dem 4. Dezember 2020







Alexanderplatz – zur Eröffnung am 4. Dezember 2020 mit einer speziellen Folie beklebter H-Zug auf dem Weg Richtung Hauptbahnhof



Hellersdorf – IK-Zug mit Blumenbrettern auf dem Weg Richtung Hönnow (09.06.2018)



*Samariterstraße –
Neuer IK-Zug in historischem Ambiente von 1930 (09.06.2018)*



Kienberg (Gärten der Welt) – Einfahrt eines IK-Zugs (09.06.2018)



Kienberg (Gärten der Welt) – Modernisierter nördlicher Eingang (09.06.2018)



Kienberg (Gärten der Welt) (vormals Neue Gottkauer Straße) – 2016/17 anlässlich der IGA modernisiert und umbenannt (05.07.2018)



Kienberg (Gärten der Welt) – Modernisierter nördlicher Zugang (09.06.2018)



IGA-Seilbahn von Leitner mit U-Bhf Kienberg (Gärten der Welt) im Hintergrund (05.07.2018)

