

Vorwort

Die Berliner U5 ist weder die älteste noch die längste U-Bahn-Linie der Stadt, sie ist weder die gestalterisch abwechslungsreichste noch die wichtigste – auf den ersten Blick wartet sie nicht mit Superlativen auf und in der Vergangenheit erschienen bereits mehrere Publikationen über die U5. Warum dann ein Buch gerade über diese Linie?

In diesem Jahr wird der Eröffnungsabschnitt Alexanderplatz – Friedrichsfelde 80 Jahre alt. Mit der Eröffnung der Linie U55 im August 2009 wurde außerdem ein Stück der zukünftigen Verlängerung der U5 zum Hauptbahnhof als Inselbetrieb vorweggenommen. Diese recht außergewöhnliche Strecke findet natürlich in diesem Buch ausreichend Erwähnung, genauso wie die jahrzehntelangen Planungen zur westlichen Verlängerung der Linie E und später der U5, die nicht nur einen Einblick in die Verkehrsplanung der jeweiligen Zeit geben, sondern auch Spiegelbild der politischen Verhältnisse Berlins sind. Trotz Teilung der Stadt verschwand die Planung einer U-Bahn-Linie U5 in Richtung Jungfernheide nie gänzlich aus den Köpfen der Verantwortlichen, und das in Ost und West. In einer Hinsicht ist die U5 deshalb doch einzigartig – bis auf die kurze Verlängerung der U2 in Pankow im Jahr 2000 wurde im neuen Jahrtausend keine andere U-Bahn-Linie verlängert, und auch mittelfristig sind die Planer angesichts leerer Kassen nur mit der Erweiterung, sprich dem Lückenschluss, der U5 beschäftigt.

Auch wenn die U5 keine relevanten Superlative aufweisen kann, ist sie bei einer genaueren Betrachtung überaus faszinierend, sei es durch die einmalige Situation mit der eben erwähnten U55, sei es durch ihre wechselvolle Geschichte, die sich nicht zuletzt im sichtbarsten einer U-Bahn-Linie darstellt, nämlich in ihren Bahnhöfen. Besondere Erwähnung verdienen hier die Bahnhöfe des Eröffnungsabschnitts Alexanderplatz – Friedrichsfelde, welche seit dem Jahr 2003 grundinstandgesetzt werden. Das umfangreiche Programm zur Sanierung der U5 hatte monatelange Unterbrechungen des Betriebs mit Schienenersatzverkehr zur Folge. Dafür wird die U5 die erste U-Bahn-Linie Berlins sein, deren Bahnhöfe komplett barrierefrei über Aufzüge bzw. Rampen zu erreichen sind. Der in den Jahren 1988/89 eröffnete Streckenabschnitt Tierpark – Hönow ist in mancherlei Hinsicht einer Strecke der Berliner S-Bahn ähnlicher als der U-Bahn – die Hintergründe dazu sollen beleuchtet werden. Der Ausblick auf die mit der Verlängerung zum Hauptbahnhof neu hinzukommenden Anlagen darf da natürlich nicht fehlen. So liegt der Schwerpunkt dieses Buches auf den baulichen Anlagen, auch in Hinblick auf vorgenommene Umbauten und Veränderungen. Es werden aber auch betriebliche Besonderheiten wie der Testlauf für einen automatischen U-Bahn-Betrieb (STAR) beschrieben, dessen Erkenntnisse Eingang in die Automatisierung der Nürnberger U-Bahn fanden.

Dieses Buch soll der Auftakt einer neuen Reihe sein, die mit der U9 fortgesetzt wird, denn im nächsten Jahr feiert diese Linie immerhin ihren 50. Geburtstag.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß mit der Lektüre und hoffen, dass auch für den Kenner der U5 bis dato unbekannte Bilder und Details zur U5 zu entdecken sind.

Berlin, im März 2010

Alexander Seefeldt & Robert Schwandl



Inhalt

1. Die U5 im Berliner U-Bahn-Netz	4
2. Geschichte und Bau der Linie U5	10
2.1 Planung und Bau des ersten Abschnitts der Linie E von Alexanderplatz nach Friedrichsfelde (1930)	10
2.2 Planung und Bau des Abschnitts Friedrichsfelde – Tierpark (1974)	20
2.3 Planung und Bau des Abschnitts Tierpark – Elsterwerdaer Platz – Hönow (1988/89)	22
2.4 Planung und Bau des Abschnitts Alexanderplatz – Hauptbahnhof (2009/2016)	26
3. Technik der Linie U5	36
3.1 Zugsicherung und Betrieb	36
3.2 Fahrstromversorgung	40
3.3 Gleisbau	42
3.4 Betriebswerkstatt Friedrichsfelde	46
3.5 Fahrzeuge der Linie U5	48
4. Die Bahnhöfe der Linie U5	52
U-Bahn-Netzplan	112