



Die Oberbaumbrücke war lange Zeit Symbol für die Teilung der Stadt. Inzwischen ist sie prachtvoll saniert.

Die Berliner U-Bahn – ein Spiegel bewegter Geschichte und Politik

Westberlin vor dem Mauerfall: Eine seltsame, im See der Finsternis schwimmende Insel, umgeben von einem grauen Steinmeer aus Verfall. Die U-Bahn war U-Boot, ohne Möglichkeit aufzutauchen: Die Züge donnerten durch gespenstisch leere Geisterstationen, abgemauert, bewacht von der Stasi. Die Gespenster dieser Vergangenheit sind verschwunden, trotzdem ist die Stadt aufgeladen mit Geschichte. Heute reichen allein die Namen, um zu erschüttern: Von Wannsee nach Spandau sind es nur ein paar S-Bahn-Stationen, das Olympiastadion von 1936 dazwischen. Brandenburger Tor, Reichstag, Friedrichstraße, Bornholmer Brücke, Bahnhof Zoo, Unter den Linden, Berlin Alexanderplatz... Aber es sind nicht nur die Namen, die mit der Geschichte eng verwoben sind. Das U-Bahn-Netz ist Spiegel der Berliner Vergangenheit und stärker als anderswo auch mit den politischen Ereignissen verbunden.

BESTÄNDIGER AUFBAU

Die im 19. Jahrhundert rasch gewachsene Stadt wurde vorerst durch Pferdetramways und ab 1882 durch die Ringbahn erschlossen; um die Jahrhundertwende wurde die Straßenbahn elektrifiziert. Besonders in Ost-West-Richtung waren die Verkehrsströme stark, und so wurde die erste U-Bahn-Strecke in dieser Relation geplant, mit Endpunkten an der Stadtbahn. 1893 erhielt die „Hochbahngesellschaft“ von Siemens & Halske die Genehmigung zum Bau einer Strecke, aus bautechnischen Gründen teilweise als Hochbahn. Damit konnten die weitläufigen Areale des Potsdamer- und Anhalter-Bahnhofs überquert werden, allerdings waren damit auch genügend breite Straßen bestimmend für die Trassenwahl. Mit einer „Ministerfahrt“ in einem geschmückten Dreiwagenzug wurde die U-Bahn am 18. Februar 1902 eröffnet; bis heute entspricht die U1 weitgehend dieser ersten Strecke. Eine unterirdische Zweig-

linie führte zum Potsdamer Platz, aus ihr wurde später die Innenstadtquerung Richtung Norden. Herzstück des Systems war die Station „Gleisdreieck“, jede Relation wurde im 10-Minuten-Takt befahren, sodass anfangs auf jeder Strecke ein 5-Minuten-Takt angeboten wurde. Aus dem Dreieck wurde bald ein Kreuzungsbahnhof, weitere Abzweigungen und Verlängerungen ergänzten die ursprünglich 11 km lange Linie, 1913 war das Netz bereits fast 36 km lang.

Die zweite Ausbauphase entstand in der Weimarer Republik der Zwischenkriegszeit. Nun baute die Stadt ihre U-Bahn selbst, die Nord-Süd-Linie (heute U6) war das erste Großprojekt. Die Parameter wurden geändert, das Tunnelprofil größer – die neuen Fahrzeuge konnten damit 2,65 Meter breit werden, im Gegensatz zu den Kleinprofil-Strecken der Anfangszeit, die bis heute nur schmälere Fahrzeuge zulassen. Der I. Weltkrieg brachte den Bau zum Stillstand, danach entwertete die Hyperinflation die Mark: Die Reparationszahlungen an die Siegermächte wurden mit frisch gedrucktem Papiergeld bezahlt, die Bürger rechneten beim täglichen Einkauf bald mit Milliardenbeträgen. Die trotzdem fertiggestellten U-Bahn-Stationen sind schlicht ausgeführt, Geld für Züge war aber keines übriggeblieben – die Hochbahngesellschaft musste einspringen und an ihren Kleinprofil-Wagen Verbreiterungen anbringen, um den Spalt zum Bahnsteig zu überbrücken.

Der Bau der zweiten Nord-Süd-Strecke von Gesundbrunnen nach Neukölln (nun U8) wurde an die AEG-Schnellbahn-AG vergeben. Auch diese Arbeiten mussten während Krieg und Inflationszeit bis 1926 eingestellt werden; eröffnet wurde sie in Etappen bis 1930.

1920 wurden die einzelnen Gemeinden zu Groß-Berlin, die vielen Straßenbahnbetriebe des Großraums zusammengeschlossen. Nun hatte die Stadt auch eine bessere Verhandlungsposition zur Hochbahngesellschaft. In Folge übernahm sie das U-Bahn-Netz, alle Verkehrsmittel (außer der S-Bahn, die bei der Deutschen Reichsbahn verblieb) wurden in der Berliner Verkehrs AG, kurz BVG, vereint. Ab 1927 baute die Hochbahngesellschaft als Konzessionsinhaberin noch eine Linie vom Alexanderplatz nach Friedrichsfelde, das Kernstück der heutigen U5; mit der Eröffnung 1930 endete der U-Bahn-Bau der Weimarer Republik. Inzwischen waren die Aussichten düster geworden, die Weltwirtschaftskrise und politische Turbulenzen trieben das Land in eine Abwärtsspirale und ließen es in die Nazi-Diktatur taumeln.

STROHFEUER UND BESATZUNG . . .

Hitlers Ideen für die „Welthauptstadt Germania“ bedeuteten natürlich auch U-Bahn-Ausbaupläne ohne Ende, die aber unausgeführt blieben; stattdessen sorgten sein Krieg und die

Bomben der Alliierten für massive Redimensionierungen des Bestandes. Zusätzlich sprengten SS-Truppen noch am 2. Mai 1945 den Tunnel der Nord-Süd-S-Bahn, woraufhin fast 20 Kilometer U-Bahn-Tunnel überflutet wurden. Nach der Kapitulation war die Stadt ein Trümmerfeld, große Teile des Netzes beschädigt – trotzdem gelang der Wiederaufbau innerhalb von fünf Jahren. Allerdings beschlagnahmten die sowjetischen Besatzer 120 Großprofil-Wagen für Moskau; erneut mussten nun Kleinprofil-Züge mit seitlichen „Blumenbrettern“ einspringen. Darüber hinaus begann 1948 aber die ganz große urbane Katastrophe: die Teilung der Stadt und damit auch der BVG.

1953 startete die dritte Bauphase; mit der Teilung wurde der westdeutsche U-Bahn-Bau auch als Konkurrenz zur S-Bahn gesehen, diese wurde von der ostdeutschen Reichsbahn betrieben und vom Westen boykottiert. Im zerstörten Berlin sollte das Netz stark vergrößert werden, das Schlagwort war „der 200-Kilometer-Plan“. Neben der U-Bahn sollte künftig der Autobus Träger des Verkehrs werden, die Straßenbahn galt als überflüssig. Die Netz-Ausbauten konzentrierten sich nun natürlich auf Umfahrungen des Ostsektors. Beim Bau der U7-Südverlängerung ab 1959 übernahm ein Architekt die Gestaltung, der damit das Aussehen der U-Bahn bis heute prägen sollte: Rainer Gerhard Rümmler. Im Ostteil der Stadt geschah dagegen vorerst nicht viel, nur die U5 wurde um eine Station zum Tierpark verlängert.

. . . TEILUNG UND WIEDERVEREINIGUNG

1961 mauerte die DDR Westberlin ein. Die Verkehrsnetze wurden getrennt, zwei Westlinien unterfuhren Ostberlin ohne Halt durch von Soldaten bewachte „Geisterbahnhöfe“. Berlin wurde zum Aushängeschild zweier Systeme, aus



Die Hochbahnstrecke der U1 war die Keimzelle des heutigen Netzwerks.



Prachtvolle Stationen in der Anfangszeit ...

der BRD flossen hohe Zuschüsse nach Westberlin. Im ummauerten Westteil lebte man Seite an Seite mit einer völlig anderen Stadt gleichen Namens, trotzdem war man hier freier als im von der Stasi überwachten Osten: zwei Städte zum Preis von keiner. Im Westen wurden mehrere Linien verlängert, Teile der S-Bahn dafür stillgelegt. Der Osten behielt sein Straßenbahnnetz, baute nur die U5 nach Hönow, weitgehend oberirdisch; fertiggestellt wurde die Strecke am 1. Juli 1989, wenige Monate vor dem Tag, der alles veränderte. „Das gilt ab sofort, unverzüglich“ – der gestotterte Satz von Günter Schabowski machte Weltgeschichte. Plötzlich war die Mauer offen, und die Verkehrsbetriebe reagierten schnell: Schon am 11. November, zwei Tage nach dem Mauerfall, wurde die Station Jannowitzbrücke wiedereröffnet, weitere folgten rasch. Mit der Währungsunion vom 1. Juli 1990 wurden auch alle noch verbliebenen Geisterstationen wiedereröffnet. In Folge mussten auch die stillgelegten Kleinprofilstrecken reaktiviert werden, das betraf die Hochbahnstrecken von U1 und U2 im Bereich des Gleisdreiecks zwischen Nollendorfplatz und Oberbaumbrücke – dieses Symbol der Teilung musste umfangreich saniert werden.

Eine Streckenverlängerung dieser Zeit war umstritten: Die U8 Richtung Norden verkehrt parallel zur S-Bahn. Hier kommt das Stationsdesign von Rainer Gerhard Rümmler zu einem Höhepunkt. Durch die Wiedervereinigung war nun auch die Verlängerung der „DDR-Linie“ U5 zum neuen Berliner Hauptbahnhof logisch: Vom Alexanderplatz mitten durchs Zentrum, via Unter den Linden, Brandenburger Tor oder Museumsinsel erschließt sie nun das Herz der Metropole.

Vorerst (ab 8. August 2009) war es aber eine kurze Pendelstrecke im Inselbetrieb: Nur zwischen Hauptbahnhof und Brandenburger Tor, mit dem Bundestag dazwischen, hieß diese U5 scherzhaft „Kanzler-U-Bahn“, bis sie am 4. Dezember 2020 endlich mit der U5 verbunden werden konnte.

Bis heute ist die frühere Teilung der Stadt am Netzplan nachvollziehbar: Das dichte U-Bahn-Netz liegt weitgehend im Westen, die östlichen Bezirke werden von der Straßenbahn erschlossen. Trotz mancher Ausbaupläne sind nicht allzu viele Straßenbahn-Strecken wieder aufgebaut worden, und die neue Berliner Stadtregierung präferiert den Autoverkehr und ist dabei, schon geplante Tramway-Neubaustrecken abzusagen.

BLUMENKÄSTEN UND TUNNEL-EULEN

Der Wagenpark der U-Bahn ist durchaus vielfältig, die Linien U1 bis U4 sind im Kleinprofil für 2,30 breite Züge gebaut, die Linien U5 bis U9 im Großprofil mit 2,65 Meter Breite. Die beiden Teilnetze sind an zwei Stellen mit Betriebstunnels verbunden; über einen davon, den Tunnel an der Klosterstraße, gelang der Familie eines Mitarbeiters der Ost-Berliner Verkehrs-Betriebe am 8. März 1980 die Flucht in den Westen. Die Betriebsgeschichte begann natürlich mit Kleinprofil-Baureihen, die erste Generation wird generell als Baureihe A bezeichnet; die letzten Wagen waren im Osten bis November 1989 unterwegs. Bis 1913 baute man Fahrzeuge aus Holz, erst mit den nächsten Serien ab 1924 wechselte die Hochbahngesellschaft zu Stahlkästen. Einige Fahrzeuge blieben als technisches Denkmal und als fahrfähige Museumszüge erhalten.



... und Pop-Art von Rainer Gerhard Rümmler.

Für die damals neuen Großprofil-Strecken mussten vorerst schmale Züge mit seitlichen Verbreiterungen aushelfen – die Berliner nannten sie „Blumenbretter“. Erst nach der Inflationszeit konnte sich die Stadt passende Fahrzeuge leisten, die Reihen B und C. Eine Unterserie hatte ovale Stirnfenster, diese Züge wurden bald „Tunnel-Eulen“ genannt (Vorbild waren Londoner Underground-Garnituren, die ebenfalls so gestaltet waren).

Nach dem II. Weltkrieg und der Entwicklung einer neuen Großprofilwagenserie D konstruierten die Verkehrsbetriebe eine ähnliche Baureihe für das Kleinprofil-Netz, die als Type A3 ab 1964 geliefert wurde. Mit verschiedenen Weiterentwicklungen wie Leichtmetall-Wagenkästen wurden Nachfolge-Serien bis in die 1990er-Jahre beschafft, sie sind bis heute unterwegs. Züge der Großprofil-Type D kann man seit 1999 dagegen in Pjöngjang erleben, wenn man denn Lust und ausreichend Mut für eine Reise nach Nordkorea hat. Aber auch innerhalb Berlins wechselten knapp hundert Wagen das politische System: Ende der 1980er hatte Ost-Berlin Züge für seine Streckenverlängerung nach Hönnow (heutige U5 Richtung Osten) gekauft. Im Westen hatte die Reihe ein Revival auf der U55, die jahrelang nicht mit dem Restnetz verbunden war.

Die BVG im Osten entwickelte ihre eigenen Fahrzeuge. Durch den Boykott des Westens waren S-Bahn-Wagen abgestellt, aus denen Teile für die Doppelwagen der Serie E entnommen wurden. Die letzten davon erlebten noch die Wiedervereinigung und wurden 1994 ausgemustert. Im Westen schloss die Serie F an die Nachkriegsbauart D an, zwischen 1973 und 1994 wurden 257 Doppeltriebwagen gebaut. Auch

wenn schon etliche Einheiten ausgemustert wurden, trifft man sie noch heute im Netz an.

Ein wirklicher Generationensprung kam mit der Reihe H ab 1995. Diese 46 Sechswagenzüge sind über die ganze Länge durchgängig – eine heute übliche Bauform, die das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste erhöht und die Verteilung im Zug erleichtert. Gebaut wurden sie von Adtranz und Bombardier. Die 24 Züge der Serie HK für die Kleinprofil-Strecken sind technisch und optisch sehr ähnlich. Fürs Kleinprofil kam ab 2015 die Serie IK von Stadler aufs Gleis. Durch die Wölbung der Außenwände sind die Wagen 10 cm breiter als bisher, allerdings lässt die Innenraumgestaltung den Wagen optisch eng wirken.

Und wieder müssen Kleinprofil-Fahrzeuge mit „Blumenbrettern“ im Großprofil-Netz aushelfen, dort herrscht Wagenmangel, dieser soll durch die neue Serie J beendet werden. Bis 2035 sollen mehr als drei Milliarden Euro in den Wagenpark der Berliner U-Bahn investiert werden – auch diesmal ist Stadler im Geschäft. Bis zu 1.500 Wagen könnten es werden, die größte Beschaffung der BVG-Geschichte. Eigentlich hätte der Auftrag bereits 2019 vergeben werden sollen, allerdings klagte Alstom dagegen, wenn gleich erfolglos.

Die Corona-Gesundheitskrise und Russlands Angriff auf die Ukraine brachten weiteren Sand ins Getriebe: Gestörte Lieferketten und Homeoffice sind keine idealen Voraussetzungen für hochkomplexe Garnituren. Die beiden Bauarten J und JK werden gleichzeitig gebaut, Ziel ist auch, möglichst viele Bauteile einheitlich zu gestalten. Bei der Innotrans 2024 wurde ein Kleinprofilzug vorgestellt, auffällige Änderungen sind:



Autor

HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Internetseite tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.

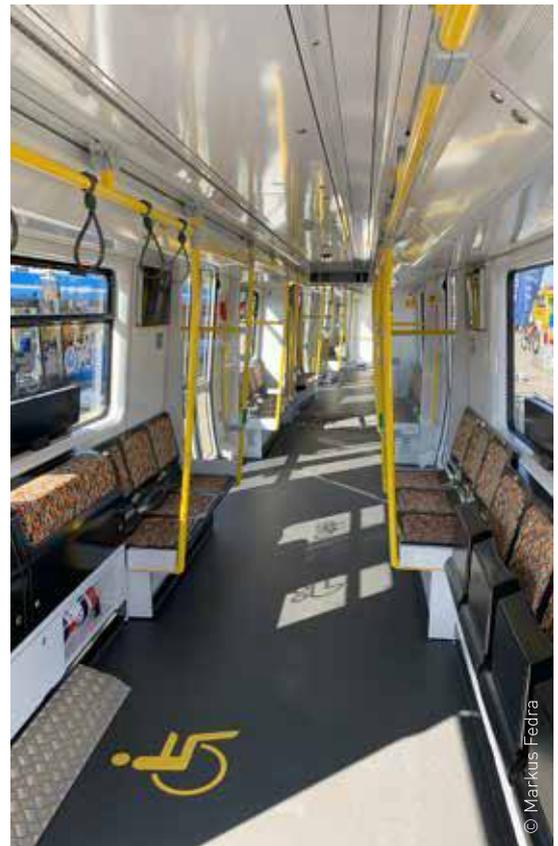
Nur zwei statt drei Türen pro Wagen sowie relativ kleine Fenster. Grund ist, dass diesmal alle nötige Technik und die Fahrgast-Info in die Wandbereiche neben den Türen verlegt wurden, um den Innenraum so frei wie möglich zu halten. Derzeit kämpft Stadler allerdings noch mit Softwareproblemen, die BVG spricht von einer Inbetriebnahme der ersten 140 Wagen bis Ende 2025.

ARM, ABER SEXY

„Arm, aber sexy“: Vor mehr als 20 Jahren hat der Nachwende-Bürgermeister Wowereit mit diesem Satz ein buntes Berlin definiert, wo vieles improvisiert wurde. Und bis heute wirkt die Hauptstadt völlig anders als der Rest Deutschlands. Berlin hat nichts an Eleganz wie Paris, Wien oder Prag. Berlin ist mehr Idee als Stadt: An der Schönhauser Allee, wo die Hochbahn über Tramway-Schienen und regennassen Asphalt donnert, ist die weltstädtische Urbanität der 1920er greifbar; einige Blocks weiter an der S-Bahn am Prenzlauer Berg reibt sich die Gen-



Geschichte überall: Mit der Luftbrücke versorgten die Alliierten den Westteil der Stadt während der Berlin-Blockade der sowjetischen Besatzung



Das Innere des neuen Stadler-Kleinprofilwagens der Type JK wirkt geräumiger als bei den Vorgängermodellen.

trifizierung der 2020er an Feuermauern und Ostblock-Tristesse. Da, wo 1989 die Menschen in die neue Freiheit tanzten, sind heute einfach ein paar Pflastersteine in den Asphalt eingelassen, und die U-Bahn fährt durch die Geschichte, vom Kaiserreich über die Nazizeit, von der DDR in unser heutiges Europa: Es ist, trotz mancher Mängel, das beste aller Konzepte, die in Berlin probiert wurden.