

# U-Bahnlinie 9

Neuer Endpunkt im Norden

# BERLIN

Aus der Sammlung "[www.Berliner-Verkehrsseiten.de](http://www.Berliner-Verkehrsseiten.de)"



211001

Liebe Mitbürger!

Berlin zählt seit jeher zu den Großstädten mit dem dichtesten Netz attraktiver öffentlicher Verkehrsmittel. Der Ausbau der U-Bahnstrecken hatte in den vergangenen Jahrzehnten eine hohe Priorität, die nirgends im Streit steht. Mit der Verkehrseröffnung des Verlängerungsabschnittes der Linie 9 vom Leopoldplatz zum neuen Bahnhof Osloer Straße erreicht das U-Bahnnetz in Berlin (West) nunmehr eine Länge von 92,3 km. Davon wurden allein 37,5 km seit 1953 gebaut.

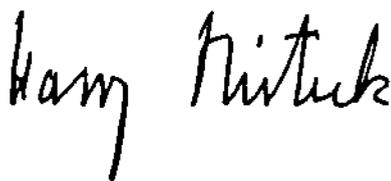
Die Fertigstellung des Bahnhofes Osloer Straße, in dem sich später einmal zwei Linien kreuzen werden, bedeutet auch ein besonderes Jubiläum. Es ist der 100. Bahnhof im U-Bahnnetz von Berlin (West).

Das darf aber niemand als Anlaß sehen, sich auf dem Erreichten auszuruhen. Deshalb wird auch – selbst in Zeiten knapper Mittel der öffentlichen Hand – entsprechend den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Senats der Ausbau des U-Bahnnetzes zügig fortgesetzt. In diesem Jahr stehen dafür wieder 130 Mio DM zur Verfügung. Für die folgenden Jahre wird eine weitere Steigerung angestrebt.

Nächste Ziele sind die Verlängerungen der Linie 8 bis Bahnhof Osloer Straße sowie der Linie 7 in Teilabschnitten bis zu den Bahnhöfen Richard-Wagner-Platz, Rohrdamm und Rathaus Spandau. Die weitere Verlängerung der Linie 8 ins Märkische Viertel ist in Angriff genommen worden.

Herzlichen Dank sage ich anlässlich der Verkehrsübergabe des Neubauabschnittes der U-Bahnlinie 9 allen Beteiligten für ihren Einsatz und dem Bund für die finanzielle Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen  
Ihr



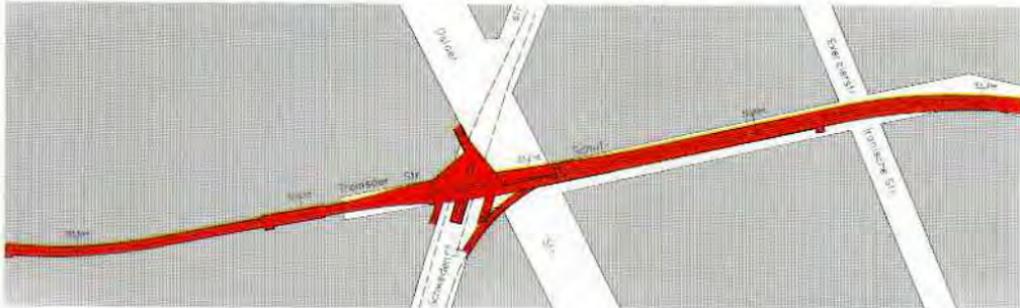
Harry Ristock  
Senator für Bau- und Wohnungswesen



# Lage des Neubauabschnittes

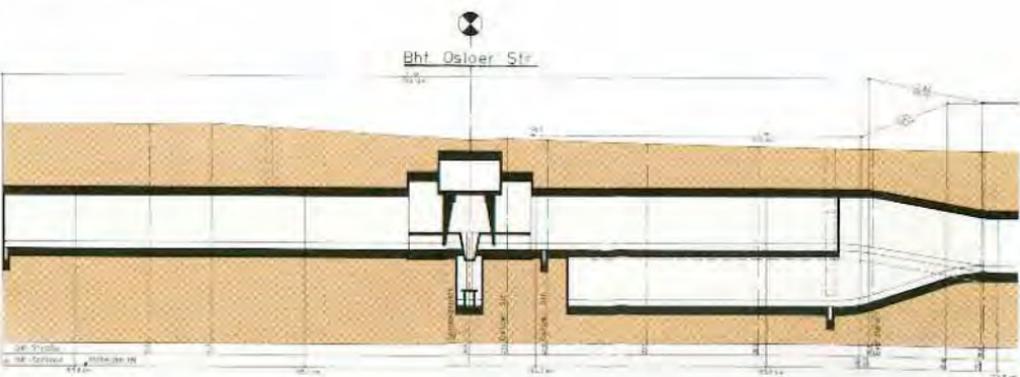
Der neu eröffnete Streckenabschnitt schließt an die Aufstellanlage des Bahnhofs Leopoldplatz in Höhe der Maxstraße an und folgt dem Straßenzug der Schulstraße und Tromsøer Straße sowie deren geradliniger Verlängerung bis zum Ritterlandweg. An der Kreuzung der Schulstraße mit der Reinickendorfer Straße liegt der Bhf. Nauener Platz mit zwei Zugängen. In dem weitläufig gestalteten Kreuzungsbahnhof Osloer Straße liegt der Bahnsteig der Linie 9 über dem der Linie 8. Ein Überführungsgleis verbindet die beiden Linien miteinander. Dieses Gleis beginnt bereits hinter dem Bhf. Nauener Platz, wird nach ca. 250 m

auf die Tiefe der Linie 8 geführt und unterfährt dann das Gleis 1 der Linie 9. Die Rohbauarbeiten für die Verlängerung der U-Bahnlinie 9 vom Bhf. Leopoldplatz zum Bhf. Osloer Straße begannen bereits 1969 und dauerten vier Jahre. Diese recht lange Bauzeit ergab sich hauptsächlich aus einer Schwierigkeit, die in der Trassenführung begründet lag. An den Bhf. Osloer Straße schließt sich in nordöstlicher Richtung eine Aufstellanlage für insgesamt 24 U-Bahnwagen an. Dieses Tunnelstück verläuft unter der Tromsøer Straße und liegt in einer Länge von ca. 300 m auf Privatgelände 11 verschiedener Anlieger.



Lageplan

Längsschnitt





Ein auf dem Grundstück der Firma AEG-Telefunken unmittelbar in der vorgesehenen U-Bahntrasse stehendes Versandgebäude mußte nach Erstellung eines Provisoriums abgerissen und später über dem fertiggestellten Tunnel neu errichtet werden. Aus der Vorgabe des U-Bahnbaues, die betrieblichen Belange der Firmen möglichst wenig zu beeinflussen, ergaben sich ablaufmäßige und konstruktive Besonderheiten, die eine lange Bauzeit bewirkten. Die Baugrube in der Tromsøer Straße mit der Toreinfahrt zum Werkgelände und einem seitlichen Pfortnergebäude wurde mit Hilfe

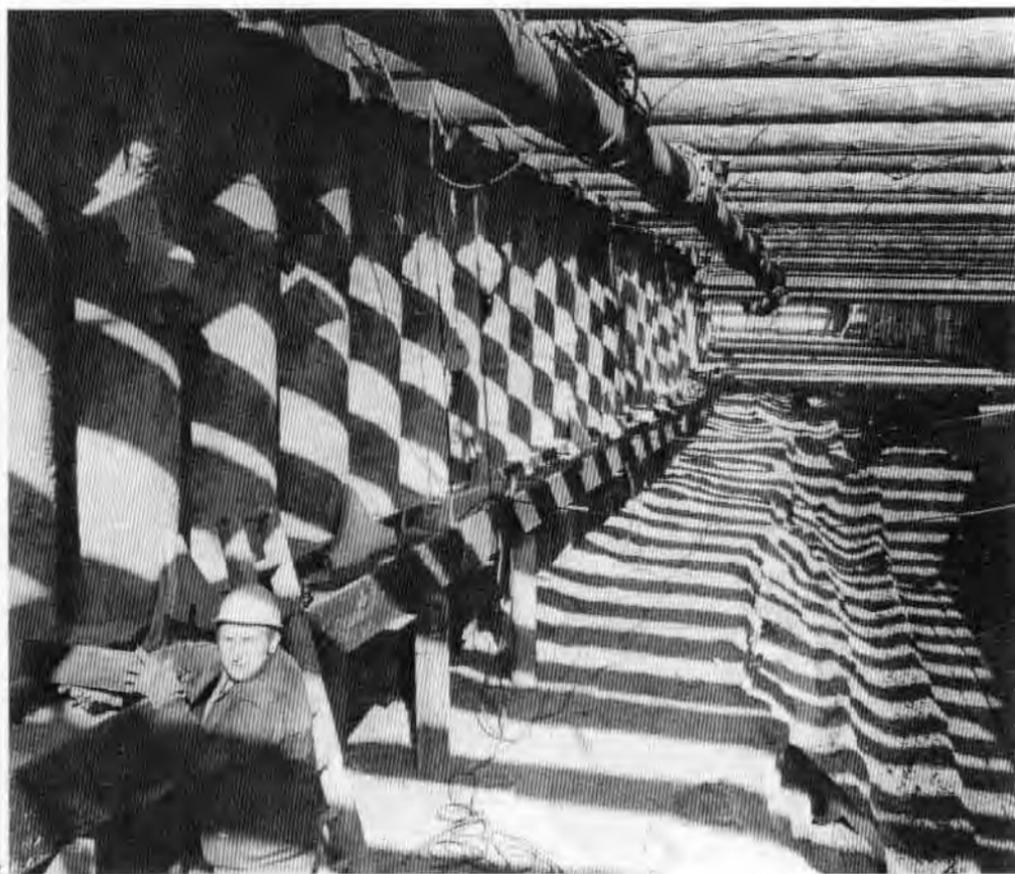
chemischer Bodenverfestigung und einem Stahlbetonwandverbau hergestellt, weil das Rammen von Außenträgern an dieser Stelle nicht möglich war. Zur Vermeidung der Körperschallübertragung durch den U-Bahnverkehr auf das angrenzende Gebäude wurde das Gleisbett an dieser Stelle in einem Stahlbetontrog verlegt, der auf Dämmelementen im Tunnelkörper gelagert ist.

Wegen eines sehr flach gegründeten Gebäudes auf dem beengten Werkhof mußte eine Stahlbetonbohrpfahlwand zur Haus-sicherung hergestellt werden.



- 1 Baugrube
- 2 Bohrpfehlwand

Eine weitere Besonderheit des Rohbaues stellte die große und tiefe Baugrube im Bereich des Bahnhofes Osloer Straße und des Überführungsgleises dar.



# Baugrundverhältnisse

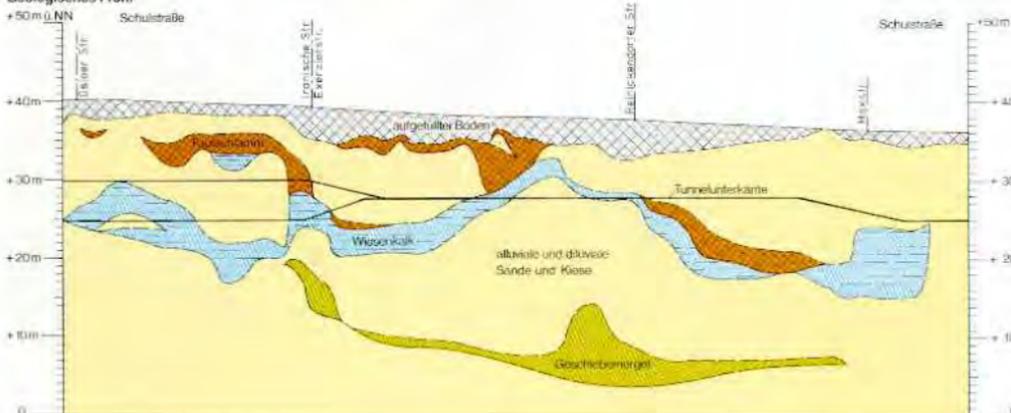
Die Frage nach der Art der Tunnelgründung und -bauweise setzt die genaue Kenntnis der Baugrundverhältnisse voraus. Deshalb werden für den U-Bahnbau geologische Schnitte entlang der geplanten Trassen hergestellt. Das geologische Profil der Verlängerung der Linie 9 von Bhf. Leopoldplatz bis Bhf. Osloer Straße zeigt Schichtungen, die schwierige Gründungsverhältnisse erwarten ließen. Deshalb wurde die Deutsche Forschungsgesellschaft für Bodenmechanik beauftragt, ein Gutachten über die Untergrund- und Gründungsverhältnisse für den geplanten U-Bahnbau anzufertigen. Außerdem sollte die Auswirkung der Grundwasserabsenkung auf die Randbebauung untersucht werden.

Als schwierig im Sinne der Aufgabenstellung des Gutachtens mußten die im geologischen Profil dargestellten Schichten „Faulschlamm“ und „Wiesenkalk“ angesehen werden, die auch im Bereich der Baugrubensohle anstanden. Die Ermittlungen im Rahmen des Gutachtens ergaben allerdings, daß beide mit geringen Abweichungen für derartige Schichten ungewöhnlich günstige Beschaffenheit aufwiesen. Aufgrund dieses Ergebnisses und der Tatsache, daß alle übrigen unter der Tunnelsohle vorkommenden Bodenarten

einen guten Baugrund bilden, konnte unter Beachtung einiger Empfehlungen bezüglich der Herstellung der Baugrubensohle auf aufwendigere Bauweisen verzichtet und eine normale Gründung des Tunnelbauwerks vorgenommen werden.

Für die Grundwasserabsenkung wurde durch die Baugrundverhältnisse in weiten Bereichen der Einsatz von Vakuumbrunnen und -pumpen erforderlich.

Geologisches Profil



# Zugsicherung, Stellwerke, Fernsteuerung

Die Bedienung und Überwachung aller Stellwerke der U-Bahnlinie 9 erfolgt durch eine Fernsteuerzentrale im Bereich des Bahnhofes Berliner Straße. Der Arbeitsbereich dieser als erstes Linienstellwerk eingerichteten Anlage wurde zur jetzigen Streckenverlängerung um einen Stellbereich erweitert. Das im Bhf. Osloer Straße untergebrachte Stellwerk umfaßt in einem Stelltisch die Gleis- und Weichenanlagen der Streckenverlängerung der Linie 9 und in einem zweiten bereits diejenigen der im nächsten Jahr zu eröffnenden Verlängerung der Linie 8. Die zugehörigen Relaisanlagen sind auch schon für beide Bereiche fertiggestellt, um spätere Arbeiten zwischen bereits in Betrieb befindlichen Anlagen zu vermeiden.

Mit der Verkehrseröffnung des nördlichen Abschnittes kann auf der Linie 9 durchgehend eine neue Technik des Zugsicherungswesens in Betrieb genommen werden, die Linienzugbeeinflussung (LZB). Im Gegensatz zur herkömmlichen Eisenbahnsignaltechnik mit punktförmiger Zugbeeinflussung durch Fahrsperrn und Geschwindigkeitsüberwachungseinrichtungen an Signalen, handelt es sich hierbei um eine linienförmige Zugbeeinflussung. Dadurch wird eine kontinuierliche Über-

wachung und Beeinflussung der Züge an jedem Punkt der Strecke ermöglicht.

Für den Fahrgast ist diese Einrichtung an den auf der Innenseite der Schiene am Schienenfuß verlegten Leiterschleifen zu erkennen, die Übermittler der Information zwischen den in den Relaisräumen installierten Streckengeräten und dem Zug sind. Die Informationen beziehen sich auf den signaltechnischen Zustand der vor dem Zug liegenden Strecke und das Soll-Fahrverhalten. Sie werden durch ein am Fahrzeug angebrachtes Empfangsgerät aufgenommen und im weiteren zu Fahrbefehlen verarbeitet, die automatisch das Zugsteuerungssystem beeinflussen.

Die LZB wird zusätzlich zur herkömmlichen Zugsicherungstechnik angewendet und dient dem Ziel des automatischen Zugbetriebes. Die Automation, die alle für die Zugfahrt maßgeblichen Faktoren berücksichtigt, führt zur wirtschaftlichsten Fahrweise und bewirkt eine wesentliche Einsparung an elektrischer Energie und damit an Betriebskosten. Der Sicherheitsgewinn resultiert aus der ununterbrochenen Überwachung des Zuges. Eine Verdichtung der Zugfolge auf 70 Sekunden ist bei Bedarf möglich, wodurch eine erhebliche Erhöhung der Streckenleistung erreicht würde.



Fernsteuerzentrale  
Berliner Straße

## Stromversorgung und neue Berliner U-Bahnwagen

Der neue Streckenabschnitt wird von den beiden Gleichrichterwerken Leopoldplatz und Osloer Straße versorgt. Das Gleichrichterwerk Leopoldplatz, das mit der Verkehrseröffnung des Abschnittes Spichernstraße – Leopoldplatz im Jahre 1961 in Betrieb genommen wurde, brauchte wegen des kurzen Abstandes zum nächsten Gleichrichterwerk, dem neu errichteten Doppelwerk Osloer Straße, nicht verstärkt zu werden. Das Doppelgleichrichterwerk Osloer Straße wurde bis auf eine Gleichrichtereinheit, die erst bei der Verlängerung der Linie 8 ins Märkische Viertel erforderlich wird, voll ausgerüstet. Die Fernbedienung dieser beiden Werke erfolgt von der Fernsteuerwarte Turmstraße aus.

Das Werk Leopoldplatz hat neben der Bahnstromversorgung noch zwei andere Netze zu versorgen, das Hochspannungs- und das Notstromnetz. Ausgehend vom Gleichrichterwerk Leopoldplatz verläuft über die Bahnhöfe Nauener Platz und Osloer Straße zur Linie 8 eine Kabelverbindung für die Versorgung dieses Streckenabschnittes.

Seit 1974 gibt es den neuen U-Bahnwagen für das Tunnelgroßprofil vom Typ F. Dieser 16 m lange Wagen fällt am meisten durch die für die U-Bahn neue Anordnung der Sitze

quer zur Wagenlängsachse auf. Die Kapazität beträgt 38 Sitzplätze und maximal 159 Stehplätze. Das relativ geringe Eigengewicht des Wagens ergibt sich aus der Leichtmetallbauweise des Wagenkastens. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h. Neuerungen, die für den Fahrgast Vorteile mit sich bringen, sind die Lautsprecheranlage im Zug, über die schon vor Erreichen des Bahnhofes Durchsagen gegeben werden können, und die elektropneumatische Türschließenrichtung mit Öffnungshilfe, wobei die Türen während der ganzen Fahrt geschlossen sind. Vorgeesehen ist der Bau von 138 Wagen, wovon bis jetzt rd. 60 im Einsatz sind.



- 1 Stromschienenschaltanlage
- 2 Fernsteuerwarte Turmstraße
- 3 u. 4 U-Bahnwagen Typ F

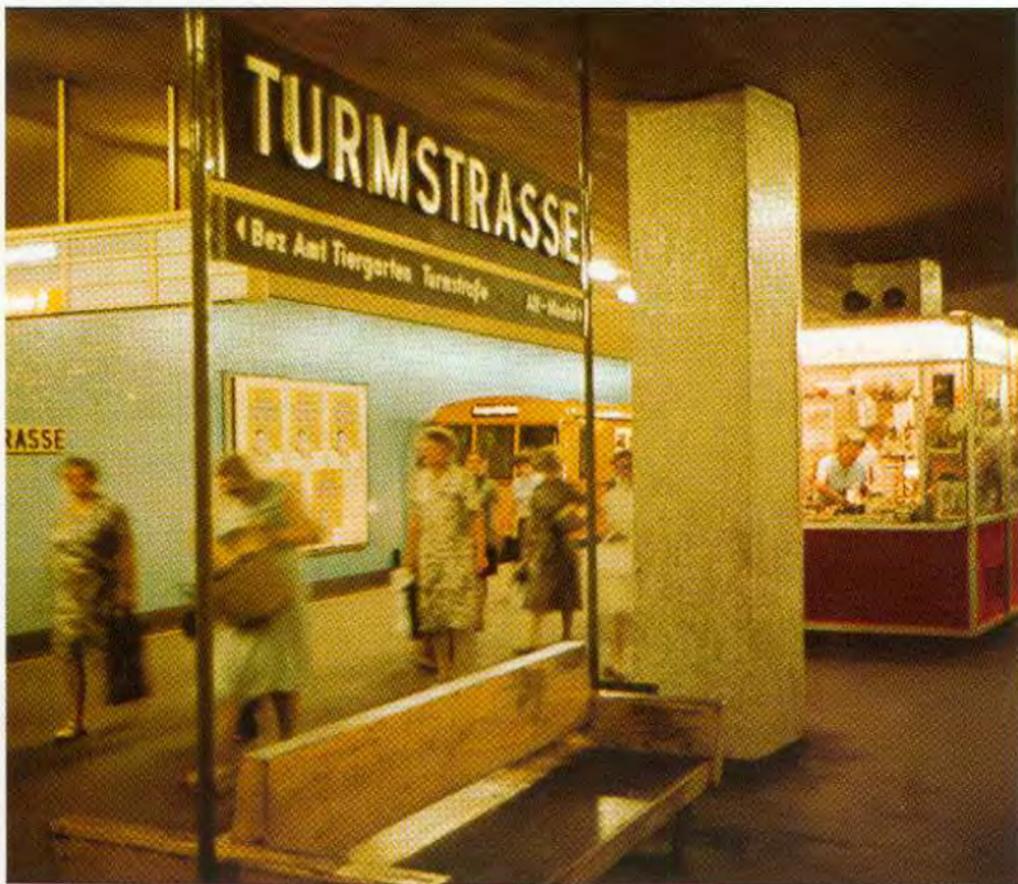


## Bahnhofsgestaltung gestern und heute am Beispiel der Linie 9

Die erste Verkehrseröffnung auf der Linie 9 (frühere Bezeichnung G) – rd. 7 km vom Bhf. Spichernstraße zum Bhf. Leopoldplatz – fand bereits im Jahre 1961 statt. Nach der Verlängerung der Linie 6 (frühere Bezeichnung C) nach Tegel war der Bau der Linie 9 das zweite große Vorhaben, das seit der Wiederaufnahme des U-Bahnbauens 1953 in Angriff genommen wurde. Planung und Ausführung dieses Bauabschnittes datieren also aus der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre. Die Gestaltung des Bahnhofsausbaues spiegelt die damaligen Verhältnisse wider. Ein großer Nachholbedarf an Verkehrsbauten einerseits

und die Knappheit der Mittel andererseits waren bestimmend. So wurden die Bahnhöfe recht einfach und zweckmäßig, im wesentlichen nach einem einheitlichen Stil (unterschieden hauptsächlich nur in der Farbgebung der keramischen Wandverkleidung) ausgebaut. Sie mögen aus heutiger Sicht vielleicht etwas zu nüchtern oder gar unattraktiv wirken, sind jedoch Zeugen aus der Zeit der ersten großen Aufbauperiode.

Ganz anderes bietet schon der zweite Streckenabschnitt, die südliche Verlängerung der Linie 9 von Spichernstraße bis Walther-Schreiber-Platz, dessen Verkehrs-



- 1 Bahnhof Turmstraße, Bahnsteighalle
- 2 Bahnhof Zoologischer Garten, Schalterhalle





Zu den Zügen in Richtung  
Rudow über Mehringdamm und Fehrbellner Platz



eröffnung im Jahre 1971 stattfand. Hier wurde ein neues Prinzip, die individuelle Ausgestaltung der Bahnhöfe, angewendet. Durch besondere Form- und Farbgebung sowie Beleuchtung sollte jeder Bahnhof seine eigene unverwechselbare Note erhalten.

Der großzügige und interessante Ausbau der Bahnhöfe trägt dazu bei, die Attraktivität des Verkehrsmittels U-Bahn zu steigern, um hier eine Alternative und wirksame Konkurrenz zum stark angestiegenen Individualverkehr zu bieten. Demselben Zweck dient der vermehrte Einbau von Fahrtreppen auf den Bahnhöfen.

Auch Forderungen zur Verbesserung des Verkehrsbetriebes bewirkten Veränderungen des architektonischen Bildes. Als ein Beispiel sei hier die Forderung nach größerer Helligkeit auf den Bahnsteigen genannt, die eine andere Gestaltung der Beleuchtungskörper und der Decken bewirkte.

Die dritte Linienerweiterung mit den Bahnhöfen Schloßstraße und Rathaus Steglitz wurde im September 1974 dem Verkehr übergeben. Der Ausbau des Bahnhofes Schloßstraße, der zwei übereinanderliegende Bahnsteige und die beiden großen Vorhallen umfaßt, wurde dem Architekturbüro Schüler-Witte übertragen. Die archi-





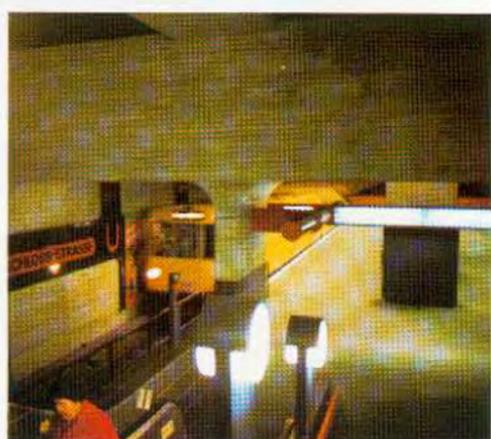
tektonische Idee des Ausbaues beeinflusste hier auch die Rohbaugestaltung.

Generell ist für den Ausbau die Abteilung Hochbau der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen zuständig, die auch den Bahnhof Rathaus Steglitz ausführte. In Verbindung mit dem im Steglitzer Kreisel ebenerdig untergebrachten Autobusbahnhof und dem neugestalteten Hermann-Ehlers-Platz stellt der großzügig ausgebaute U-Bahnhof eine besonders attraktive Verkehrsanlage Berlins dar.

Der nun eröffnete vierte Streckenabschnitt, die nördliche Verlängerung der Linie 9, fügt dem U-Bahnnetz zwei weitere, interes-

sant gestaltete Bahnhöfe hinzu. Der Bahnhof Nauener Platz nimmt in der Farbgebung seiner Wandverkleidung auf seine Lage im französischen Sektor Bezug. Die Farben der Trikolore – blau, weiß, rot – finden sich im Kleinmosaik der Schalterhalle wieder. Die Verkleidung der Bahnsteigwände besteht aus lackbeschichtetem Eternit, die der Mitteltreppen aus weißem Kleinmosaik. Der Bahnsteig erhielt eine Beleuchtung in tonnenförmigen Rabitzkonstruktionen, die Stützen sind Aluminium-verkleidet. Die Schalterhalle wird durch zwei Fahrtreppen bedient. Die Kosten des Ausbaues betragen rd. 3 Mio DM.





Der Bahnhof Osloer Straße ist ein Kreuzungsbahnhof und wird später, nach Verlängerung der Linie 8 ins Märkische Viertel, starken Umsteigeverkehr aufnehmen. Der Bahnsteig der Linie 8 wurde ebenfalls bereits ausgebaut, da seine Betriebseröffnung für Herbst 1977 vorgesehen ist.

Die Farbgebung in der Bahnsteighalle stellt einen Bezug zu Norwegen mit seiner Hauptstadt Oslo her. Blaue und weiße Kreuze auf rotem Grund, entsprechend der norwegischen Flagge, findet man hier auf der Eternit-Glasal-Wandverkleidung. Die Stützen und die Treppenschächte erhielten Aluminium-Verkleidungen. Die Beleuchtung

des Bahnsteiges bilden Lichtbänder, zwischen den Stützen befinden sich besondere Rasterstrecken. Die große Verteilerhalle mit Rabitzdecke und Beleuchtung in gezogenen Gipskalotten, wird in Form und Einrichtung ganz eindeutig von den darin befindlichen Kiosken geprägt.

Der Bahnhof hat zwei überdachte Ausgänge und zwei Ausgänge mit elektrisch beheizten Treppenstufen. Entsprechend der zu erwartenden Verkehrsbedeutung wurden elf Fahrtreppen vorgesehen. Die Ausbaukosten für beide Bahnsteige (Linie 9 und 8) und zwei Gleichrichterwerke im Bahnhofsbereich betragen rd. 10 Mio DM.





1 2



3







Herausgegeben vom Senator für Bau- und  
Wohnungswesen im April 1976  
Fotos: Peter Cürlis (1), Reinhard Friedrich (8),  
Harri Schulz (2), Der Senator für Bau- und  
Wohnungswesen (17), Siemens-Foto (2).  
Reproduktion u. Druck: Thormann & Goetsch, Berlin