

U-Bahnlinie 9 in Steglitz betriebsbereit

BERLIN

Sammlung www.berliner-verkehrsseiten.de



U-Bahnlinie 9 in Steglitz betriebsbereit

BERLIN

Mit Eröffnung des Steglitzer Streckenabschnittes vom Walther-Schreiber-Platz zum Rathaus Steglitz wird die Linie 9 und damit das gesamte Berliner U-Bahn-Streckennetz um rund 1,6 km länger. Die BVG betreibt damit in Berlin (West) ein rund 91 km langes Streckennetz, von dem seit 1953 allein 37 km neu gebaut wurden. Weitere 22 km befinden sich im Bau; insbesondere nach Spandau und ins Märkische Viertel. Diese Zahlen beweisen, daß der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel in Berlin weiterhin Priorität genießt, da die U-Bahn ein schnelles, sicheres, bequemes und umweltfreundliches Massenverkehrsmittel darstellt.

Die Bauarbeiten für den neuen Streckenabschnitt, den 3. der Linie 9, begannen im Frühjahr 1968 mit Leitungsverlegungen. Der erste Rammschlag für den Tunnel fand am 7. Juli 1969 statt. Nun ist Steglitz erstmals in das U-Bahnnetz mit einbezogen. Die Fahrzeit zwischen zwei Einkaufszentren, der City am Zoo und der Schloßstraße, beträgt nur rund 10 bis 12 Minuten.

Unter der Schloßstraße werden später in dem doppelgeschossigen Tunnel zwei U-Bahnlinien fahren. Zunächst wird die U-Bahnlinie 9 eröffnet, die im späteren Tunnel der Linie 10 ihren Endbahnhof Rathaus Steglitz und die Aufstellanlage hat. Die endgültig vorgesehene Aufstellanlage der Linie 9 unter den Bahnanlagen des S-Bahnhofs Steglitz wird vorerst nicht gebaut. Die Linie 10 soll später einmal vom Bahnhof Rathaus Steglitz unter den Straßenzügen Schloß-, Rhein-, Haupt- und Potsdamer Straße zur Kurfürstenstraße und darüber hinaus in Richtung Potsdamer Platz führen.

Später wird die Linie 9 nach Lankwitz, die Linie 10 nach Lichterfelde verlängert. Unter dem Hochbau des Steglitzer Kreisel befindet sich ebenerdig der Autobusbahnhof Rathaus Steglitz. In den zwei Geschossen unterhalb dieses Bauwerks liegt der U-Bahn-Kreuzungsbahnhof Rathaus Steglitz. Das erlaubt ein attraktives Umsteigen Bus/U-Bahn für etwa 8000 Fahrgäste stündlich, wie es im Berliner Verkehrsnetz in dieser Form erstmals möglich sein wird. Ein Übergang zur S-Bahn ist ebenfalls vorgesehen.

Die Entwürfe für den Tunnelausbau – soweit sie die Architektur betreffen – wurden für den U-Bahnhof Schloßstraße von den Architekten Ralf Schüler und Dipl.-Ing. Ursulina Witte, für den U-Bahnhof Rathaus Steglitz von der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen, Abteilung Hochbau, erstellt. Der Entwurf des Autobusbahnhofes war von der Avalon-Bau GmbH & Co. KG/Architekturbüro Sigrid Kressmann-Zschach zu erbringen. 14 Firmen des Gleisbaues bzw. Sicherungswesens und 52 Betriebe waren im Tunnelausbau eingesetzt, um den 3. Streckenabschnitt schlüsselfertig an die BVG übergeben zu können. Die BVG selbst richtete das Gleichrichterwerk am U-Bahnhof Rathaus Steglitz ein, über welches die Strecke zusammen mit dem Werk am U-Bahnhof Walther-Schreiber-Platz mit 800 Volt Bahnstrom versorgt wird.

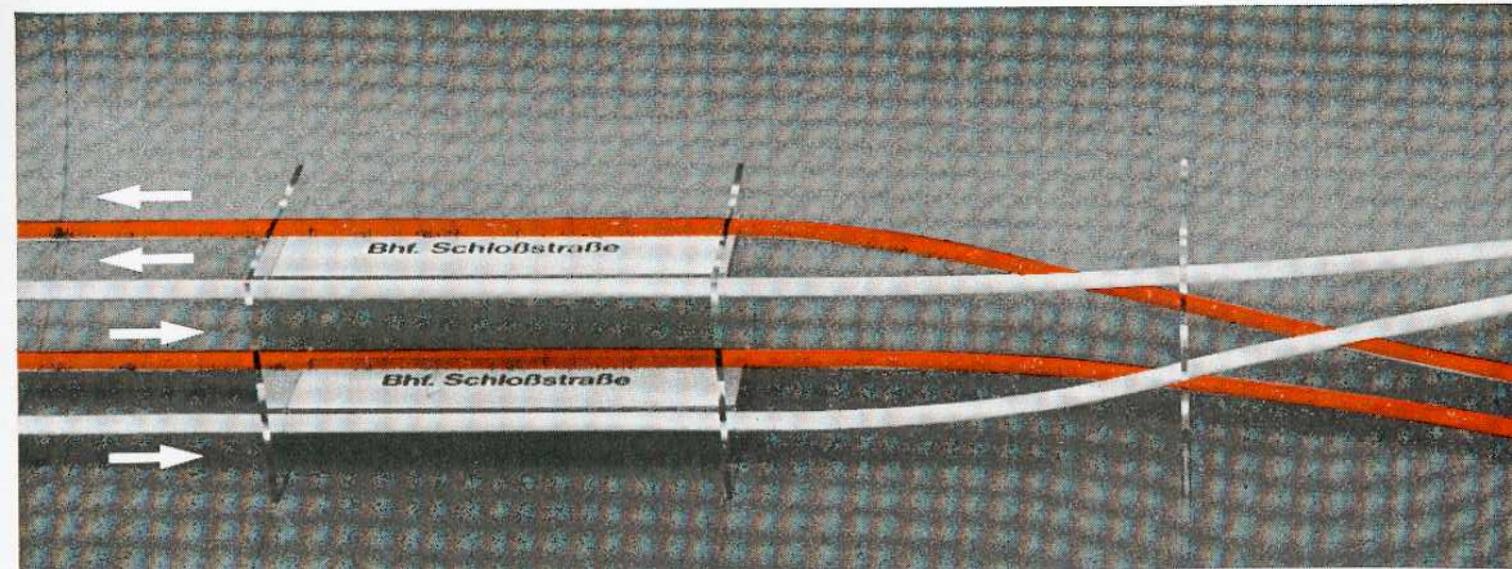
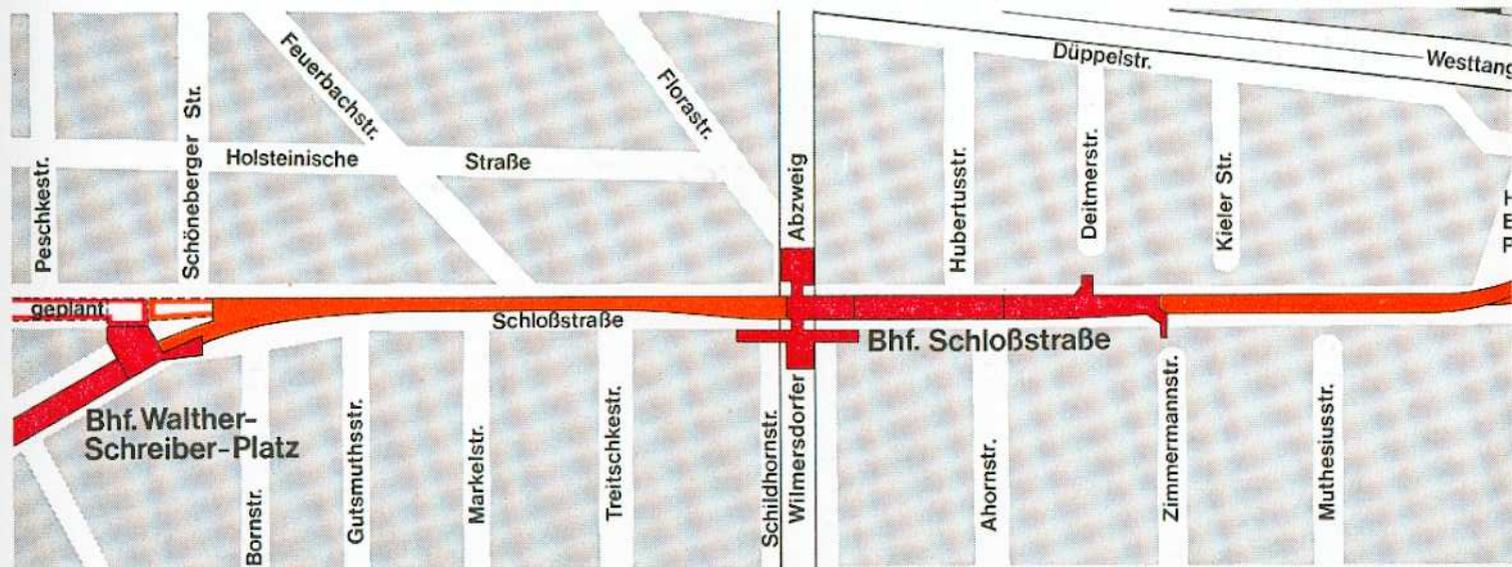
Die neue Teilstrecke kostete rund 120 Millionen DM. Die Gesamtstrecke ist für das spätere vollautomatische Fahren mit allen ortsfesten Einrichtungen für die Linienzugbeeinflussung (LZB) versehen worden.

Eine gemeinsame Eröffnung des neuen Streckenabschnittes der U-Bahnlinie 9 und des Autobusbahnhofs Rathaus Steglitz ist leider nicht möglich. Der Ausbau des Autobusbahnhofs kam durch die bekannten Finanzierungsschwierigkeiten der Firma Avalon im Januar dieses Jahres zum Erliegen. Er konnte erst nach Lösung des Werkvertrages durch den Senator für Bau- und Wohnungswesen wieder aufgenommen werden, jedoch war der Zeitverlust nicht mehr aufzuholen. So werden zunächst nur einige Buslinien

mit ihrer Endstation an den Busbahnhof herangeführt. Die Ausbauarbeiten laufen jedoch auf vollen Touren.

Zum Lageplan des U-Bahntunnels und der Bahnhöfe mit ihren Zugängen

Während die Bahnsteige der Linien 9 und 10 sowohl am Walther-Schreiber-Platz als auch am Rathaus Steglitz jeweils nur von einer Linie benutzt werden und V-förmig angeordnet sind, hat der Bahnhof Schloßstraße als zukünftiger Umsteigebahnhof zwischen den beiden

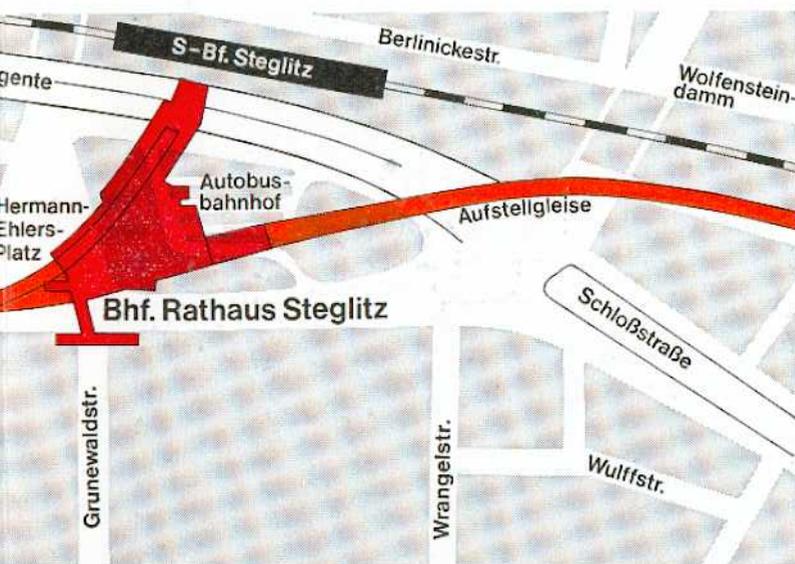


Linien 9 und 10 zwei übereinanderliegende Bahnsteige. Damit wird es später möglich, sowohl in Richtung Stadtzentrum als auch in Richtung Lankwitz/Lichterfelde die Linien 9 und 10 jeweils am gleichen Bahnsteig halten zu lassen (Richtungsverkehr). Beim Umsteigen zwischen den beiden Linien braucht dann nur noch der Bahnsteig überquert zu werden. Ähnliche Lösungen, jedoch mit nebeneinanderliegenden Bahnsteigen, weisen die Bahnhöfe Mehringdamm und Wittenbergplatz auf.

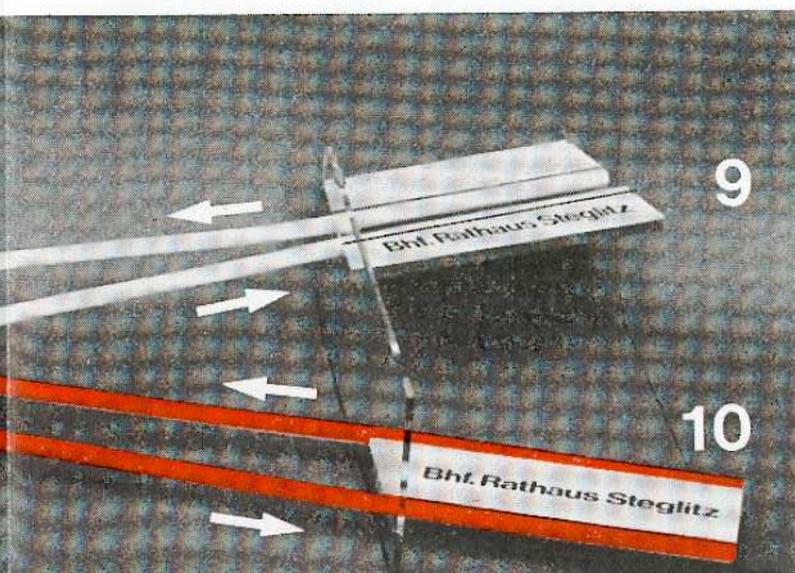
Zum Modellfoto der Gleisführung zwischen den Bahnhöfen Schloßstraße und Rathaus Steglitz

Die im Bahnhof Schloßstraße jeweils übereinanderliegenden Gleise der Linien 9 und 10 mußten bis zum Bahnhof Rathaus Steglitz in einem dreigleisigen Tunnel so verschwenkt werden, daß sie dort wieder getrennt nach Linien nebeneinander verlaufen können.

Zusätzliche Schwierigkeiten ergaben sich aus der ebenfalls in diesem Abschnitt erforderlichen niveaufreien Kreuzung beider Linien. Der Bahnhof Schloßstraße ist somit ein im Richtungsverkehr betriebener Kreuzungsbahnhof der Linie 9 mit der zukünftigen Linie 10. Jeweils eine Bahnsteigkante des oberen und unteren Bahnsteigs sowie der zweite Bahnsteig im Bahnhof Rathaus Steglitz werden erst nach Bau und Inbetriebnahme auch der Linie 10 benötigt.



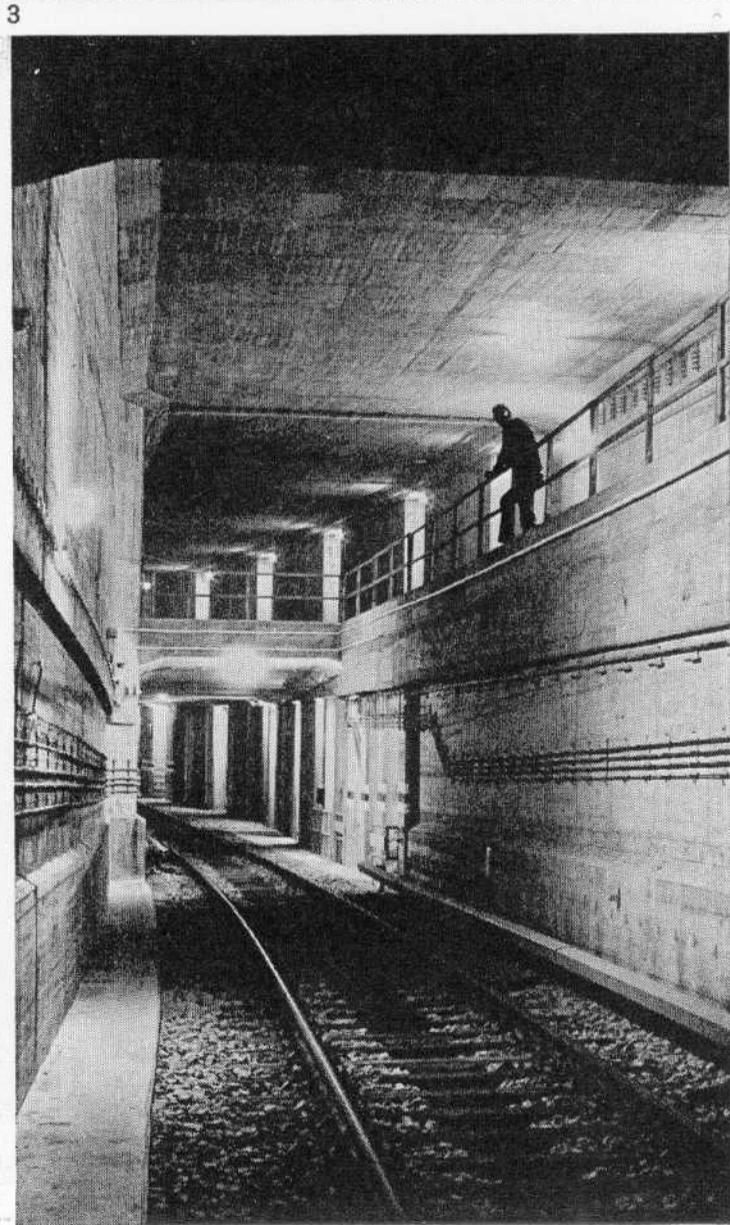
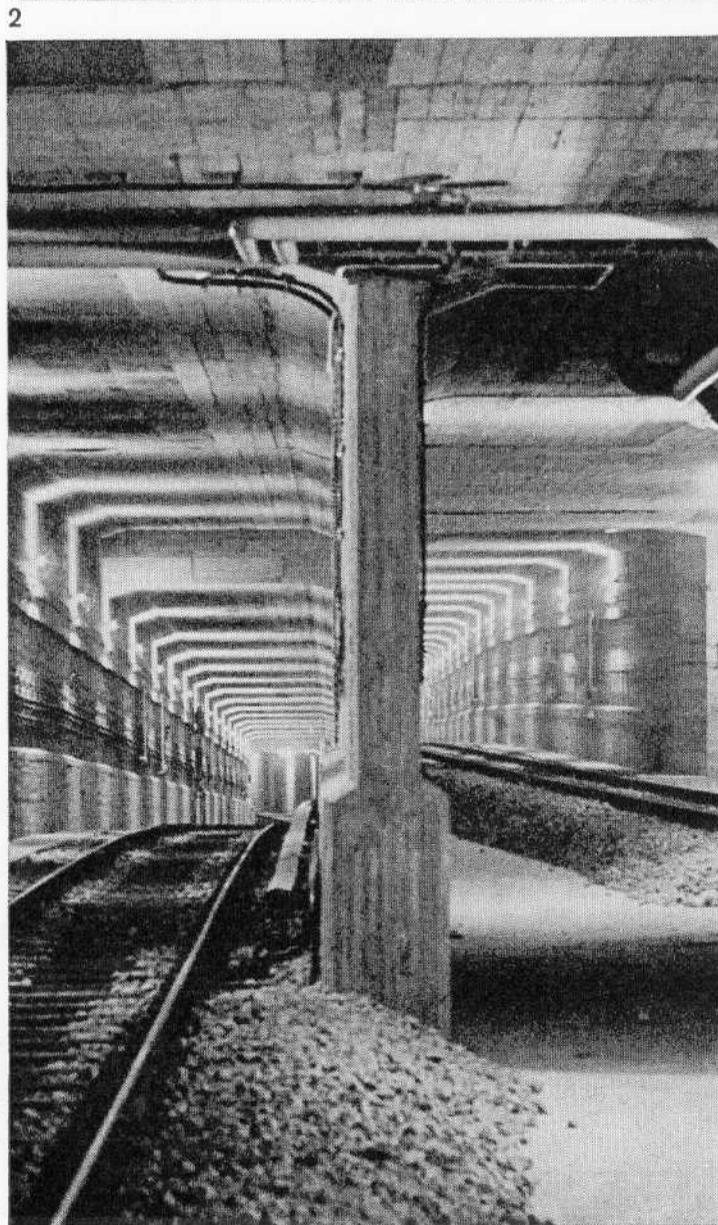
Lageplan



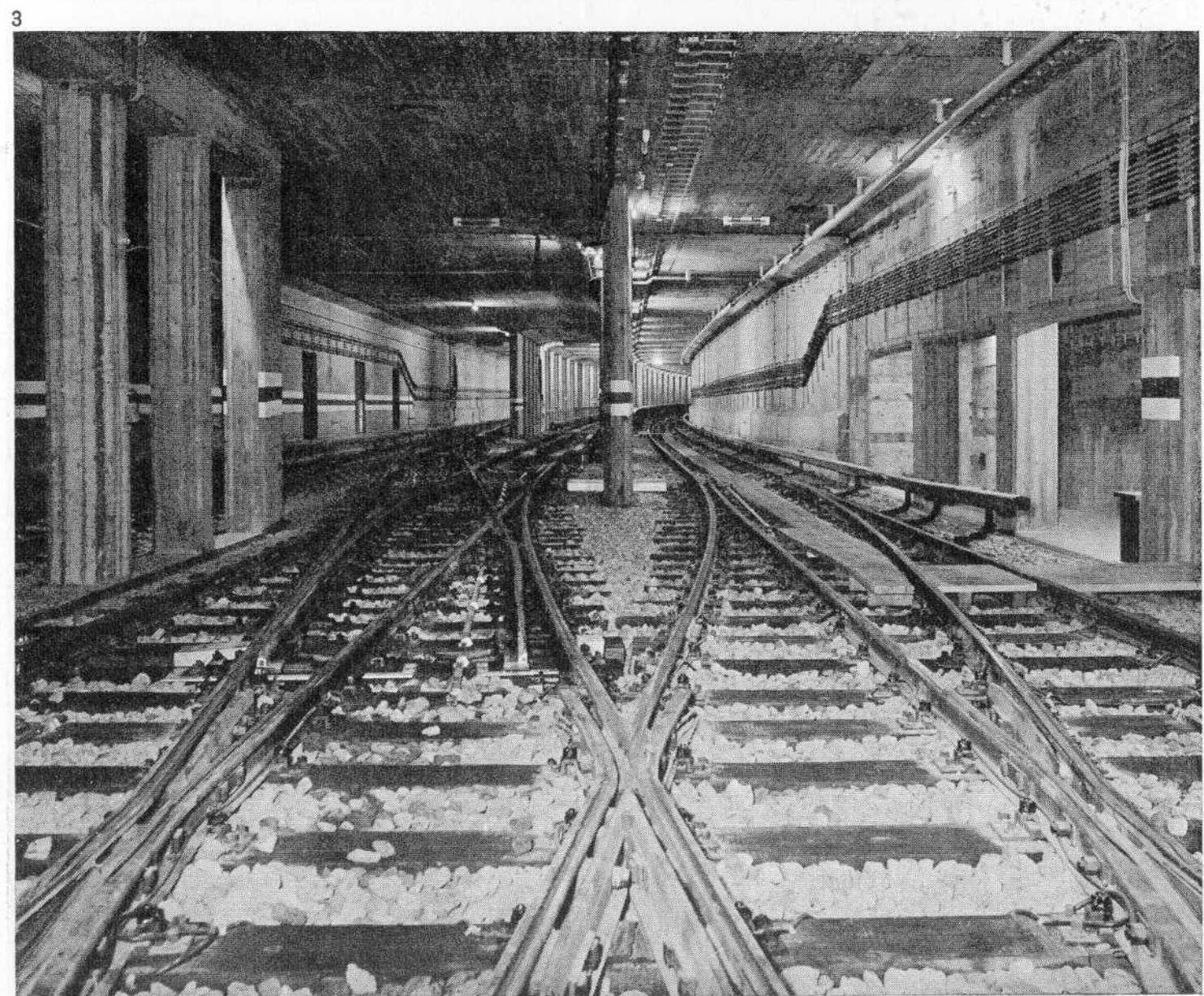
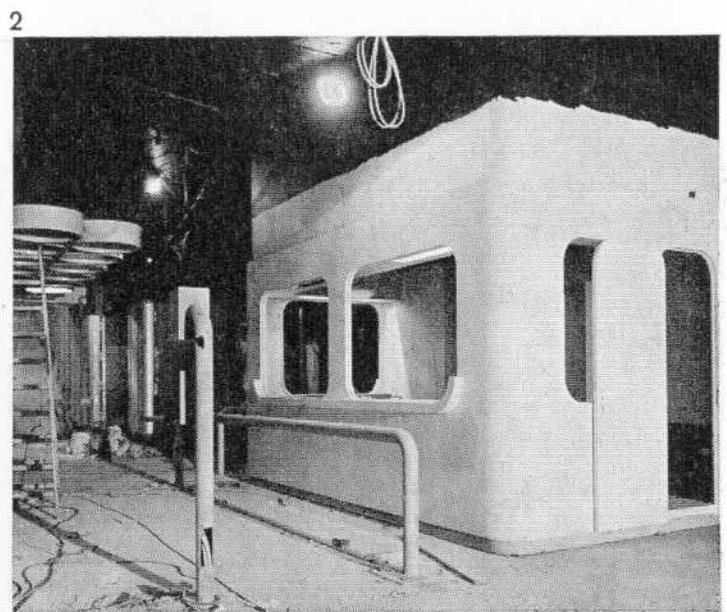
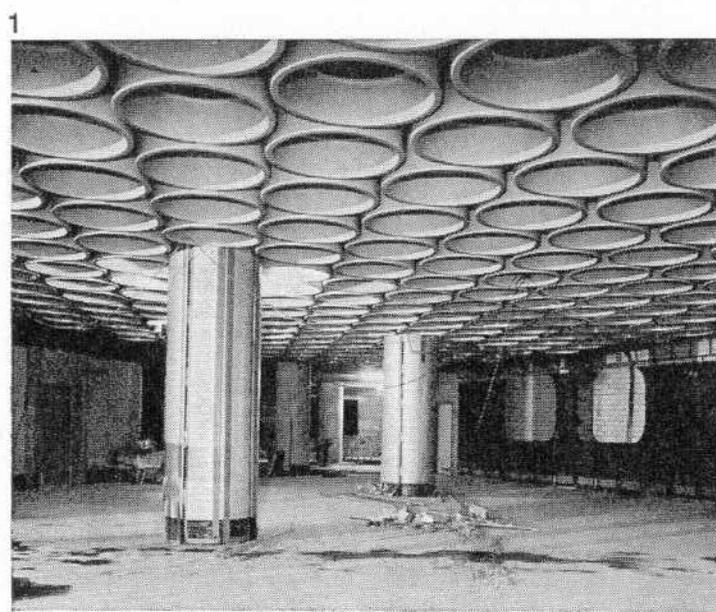
Modellfoto

1 Unterer Bahnsteig des Bahnhofs Schloßstraße

2 u. 3 U-Bahntunnel zwischen den Bahnhöfen Schloßstraße und Rathaus Steglitz



- 1 Fußgänger-Zwischengeschoß im Bahnhof Rathaus Steglitz
- 2 Abfertigungsanlagen für U-Bahnfahr-
gäste
- 3 Blick in die Kehr- und Aufstellanlage des
Bahnhofs Rathaus Steglitz



Entwicklung der U-Bahnlinie 9

1. Streckenabschnitt vom Bahnhof Leopoldplatz bis zum Bahnhof Spichernstraße

Länge: 7,1 km
Baubeginn: 1955
Betriebseröffnung: 28. 8. 1961

2. Streckenabschnitt (südliche Verlängerung) vom Bahnhof Spichernstraße bis zum Bahnhof Walther-Schreiber-Platz

Länge: 3,2 km
Baubeginn: 1962
Betriebseröffnung: 29. 1. 1971
damit Gesamtlänge der Linie 9: 10,3 km

3. Streckenabschnitt (südliche Verlängerung) vom Bahnhof Walther-Schreiber-Platz bis zum Bahnhof Rathaus Steglitz

Länge: 1,6 km
Baubeginn: 1968
Betriebseröffnung: 30. 9. 1974
damit Gesamtlänge der Linie 9: 11,9 km

4. Streckenabschnitt (nördliche Verlängerung im Bau) vom Bahnhof Leopoldplatz bis zum Bahnhof Osloer Straße

Länge: 1,5 km
Baubeginn: 1968
Betriebseröffnung: voraussichtl. 1976

Vorhandene Gesamtlänge dann: 13,4 km. Die Linie 9 ist 1961 als erste vollständig mit neuen U-Bahnfahrzeugen ausgestattet worden und erreicht eine Reisegeschwindigkeit von ca. 35 km/Std. Die Fahrzeit auf der 11,9 km langen Strecke zwischen Rathaus Steglitz und Leopoldplatz wird nur ca. 21 Minuten betragen.

Einzelheiten zum 3. Streckenabschnitt

Leitungsbauten

(Umlegung bzw. Neuverlegung):

Gasleitungen: 4 600 m
Wasserleitungen: 2 880 m
Entwässerungsleitungen: 3 700 m
Druckrohre: 900 m
Postkabel: 970 m
Bewag-Kabel: 1 070 m
Feuerwehrcabel: 570 m

Zu den Entwässerungsleitungen gehören mehrere Dükerbauwerke. Im Bereich der Schildhornstraße wurde ein Dükerbauwerk im Schutze einer Bodenvereisung unter der Schloßstraße hindurch bergmännisch hergestellt.

Tunnelrohbau:

Bodenaushub: 284 000 m³
Bodenverfüllung: 60 000 m³
Baugrubenabdeckung (vorübergehend): 19 000 m²
Baugrubensteifen: 34 600 m
Bohlwände: 39 500 m²
Rammträger: 2 170 Stück
Beton: 79 920 m³
Betonstahl: 4 830 Mp
Bituminöse Abdichtung: 77 550 m²

Außerdem waren anliegende Bauwerke zu sichern und zum Teil zu unterfahren. Im Bereich der Gebäudeunterfahrungen wurden zum besonderen Schallschutz auf Gummistreifen gelagerte Gleiströge eingebaut.

Sammlung www.berliner-verkehrsseiten.de

Herausgegeben vom Senator für Bau- und Wohnungswesen
im September 1974

Fotos: Reinhard Friedrich (4), Günther Metzner (3)



Sammlung www.berliner-verkehrsseiten.de

