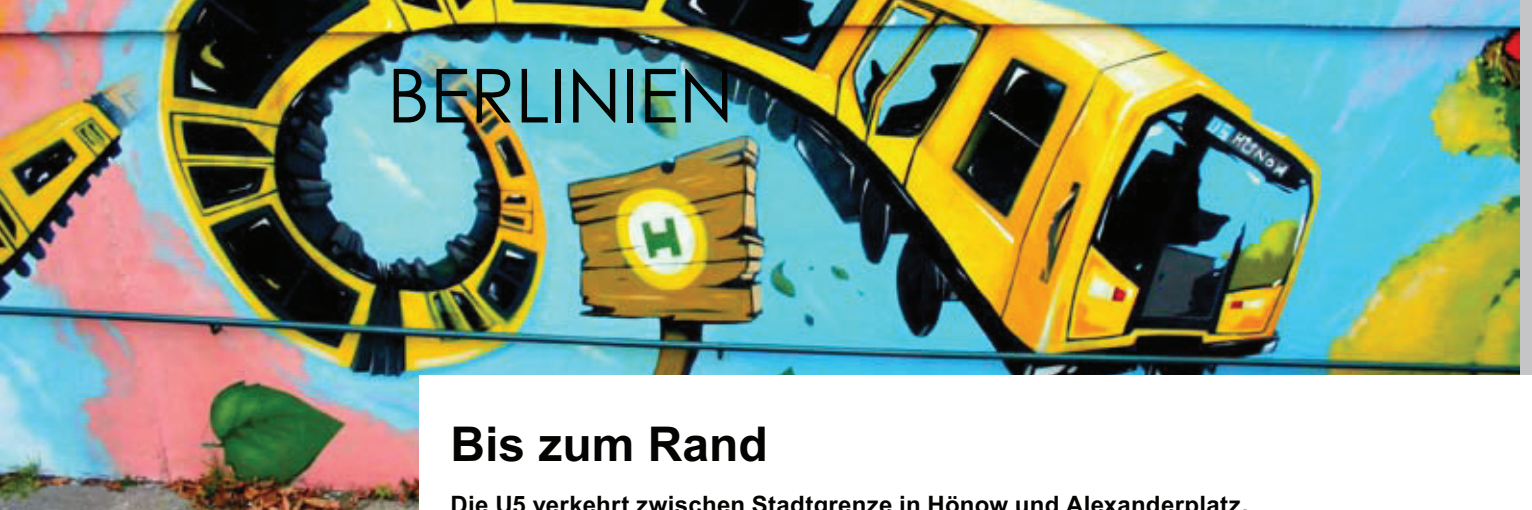




Grafitto am Bahnhof
Biesdorf Süd



Ein H-Zug im Nieselregen
- er hat jetzt schon ein paar
Meter Vorsprung vor den
Vorgängermodellen unten



Zwei „Holzroller“ im U-Bahnhof
Hönow - das Gebäude im
Hintergrund hätte beinahe die
BT-Verwaltung beherbergt

Rumm rumm wuchtet
vor Aschinger
auf dem Alex die
Dampftramme.

Am Alexanderplatz
reißen sie den Damm auf
für die Untergrundbahn.

Man geht auf Brettern.

Die basteln und murksen
zu Hunderten rum den
ganzen Tag und die Nacht.

aus dem Roman
Berlin Alexanderplatz,
von Alfred Döblin (1929)

Bis zum Rand

Die U5 verkehrt zwischen Stadtgrenze in Hönow und Alexanderplatz.
Von Patrick Cardullo und Matthias Breust

An diesem nieseligen, nass-kalten Oktobertag hat die Gaststätte am Hechtsee keine Gäste. Vielleicht sollten wir im Sommer wiederkommen zum U-Bahnhof Hönow, der Endhaltestelle der U5. Wer den Bahnhof Richtung Osten verlässt, bewegt sich buchstäblich stadtauswärts. Die Straße, die vor dem Gebäude entlangführt, ist schon Brandenburg.

Also lassen Sie uns die Reportage lieber am anderen Ende der Linie U5 beginnen, am herzwärmen Alexanderplatz.

Die Hochbahngesellschaft hatte schon seit 1914 die Konzession für den Betrieb einer U-Bahn-Strecke unter der Frankfurter Allee, als endlich im Mai

seiner Einweihung genauso aus wie die weiteren Haltestationen auf der Frankfurter Allee, mit Ausgängen an beiden Enden des Bahnsteiges, aus denen man über ein Verteilergeschoss zu beiden Straßenseiten gelangte. Bei der Neugestaltung zwischen Strausberger Platz und Alex Anfang der 60er Jahre landete der nordöstliche Ausgang unter der Fahrbahn. Er wurde einfach verschlossen. Bei der Sanierung des Bahnhofes öffnete man den Zugang wieder, der noch völlig intakt war.

Die Bahnhöfe von hier bis einschließlich Tierpark erstrahlen in jeweils eigenen „Kennfarben“. Der schwedische Architekt Alfred Grenander wollte den Sehbehin-

auch beibehalten, nur die Baustoffe hat man den heutigen Anforderungen angepasst. Einzig die Station Samariterstraße war zwischenzeitlich unter Denkmalschutz gestellt und lediglich aufgearbeitet worden. An ihr kann man den Unterschied erkennen.

Baut auf! Baut auf!

Ende 1930 wurde die Linie bis zum Bahnhof Friedrichsfelde eröffnet. Die Bauarbeiten unter der Frankfurter Allee waren relativ unproblematisch, weil es keine Hindernisse gab. Man hub zuerst einen Graben aus, baute Gleisanlagen und Bahnhöfe und schloss die Decke darüber wieder.



Peter Wesch fährt häufig U5

1927 die Bauarbeiten begannen. Anders als ihre bisherigen Linien musste das Unternehmen die damalige Linie 5 für den Verkehr von Großprofilwagen einrichten.

Wir besteigen einen H-Zug und unterqueren in einer Rechtskurve den Autotunnel Grunerstraße. BT-Fahrer Peter Wesch hat alle Einzelheiten zur Strecke und ihre Historie parat.

Sightseeing im Tunnel

Schon die erste Station hat ihre besondere Geschichte. Der Bahnhof Schillingstraße sah bei



U-Bahnhof Weberwiese vor...

derten damit die Orientierung erleichtern. Außerdem ließ er den Bahnsteig in einer leichten Kurve verlaufen, so dass man vor dem Schließen der Türen leichter am Zug entlang sehen konnte.

Diese Stationen erscheinen auch nach der Sanierung in den letzten Jahren immer noch sachlich modern. Die wesentlichen Gestaltungsmerkmale wurden



U-Bahnhof Samariterstraße



... und nach der Sanierung

So konnten die Arbeiten an den Teilstücken in jeweils etwa zwei Jahren erledigt werden.

„Heute dagegen dauert nur die Sanierung der Tunnelwand schon länger.“ BT-Fahrer Peter Wesch deutet zwischen den Stationen Tierpark und Friedrichsfelde auf die frisch verputzte Wand. Ebenfalls lang, aber letztlich erfreulicher waren die Bauarbeiten an einem Einfamilienhaus neben dem Bahndamm in Biesdorf. Wesch: „Wenn man hier jeden Tag unterwegs ist, verfolgt man den Baufortschritt ganz genau.“

Am Bahnhof Friedrichsfelde endete die Strecke zunächst. Die Verlängerung bis zum Tierpark

Die Frankfurter Allee
von der Station
Samariterstraße Richtung
Alexanderplatz betrachtet



war 1969 das erste U-Bahn-Projekt der DDR. Rings um den Tierpark waren Wohnungen für Tausende Menschen errichtet worden, für die sich eine Anbindung lohnen sollte. Die Bauarbeiten zogen sich hin bis Juni 1973.

Dann wurde geklotzt. In den 1980er Jahren plante Ostberlin Großes für Hellersdorf. Etliche Quadratkilometer Bauland wurden erschlossen, um sie mit sechsgeschossigen Mehrfamilienhäusern zu bebauen. Die erwarteten Bewohner brauchten eine ÖPNV-Verbindung in die Stadt. Also wurde die Linie E ausgebaut bis Elsterwerdaer Platz; Eröffnung war am 1.7.1988. Genau ein Jahr später wurde Hönow erreicht.

Verkehrsmitteln der BVG nicht zu erreichen ist. Und jede Menge Einkaufszentren, das größte die „Helle Mitte“. Sie ist bei diesem Wetter nicht sehr einladend. Wir machen auf dem Absatz kehrt.

Eigenarten der U5

Eine Besonderheit hat die Strecke der U5, um die sie allerdings Verkehrsbetriebe fast aller Städte beneiden dürften. Vom U-Bahnhof Wuhletal, an dem die S-Bahn im Nachbargleis hält

kommen neue U-Bahnzüge wie die kürzlich eingeführten HK-Züge 06 in das U-Bahnnetz.

Zuhause an der Endstation

Schließlich kommen wir in Hönow an. Vorbei an ausgedehnten Gleisanlagen aus einer Zeit, als man diesem Verkehrsmittel weit höhere Auslastung voraussagte.

Heute reichen die zwei Gleise im Bahnhof vollkommen aus. Dabei ist es der Höhepunkt der Reise. Mit 53 m über NN

BUNTE U5



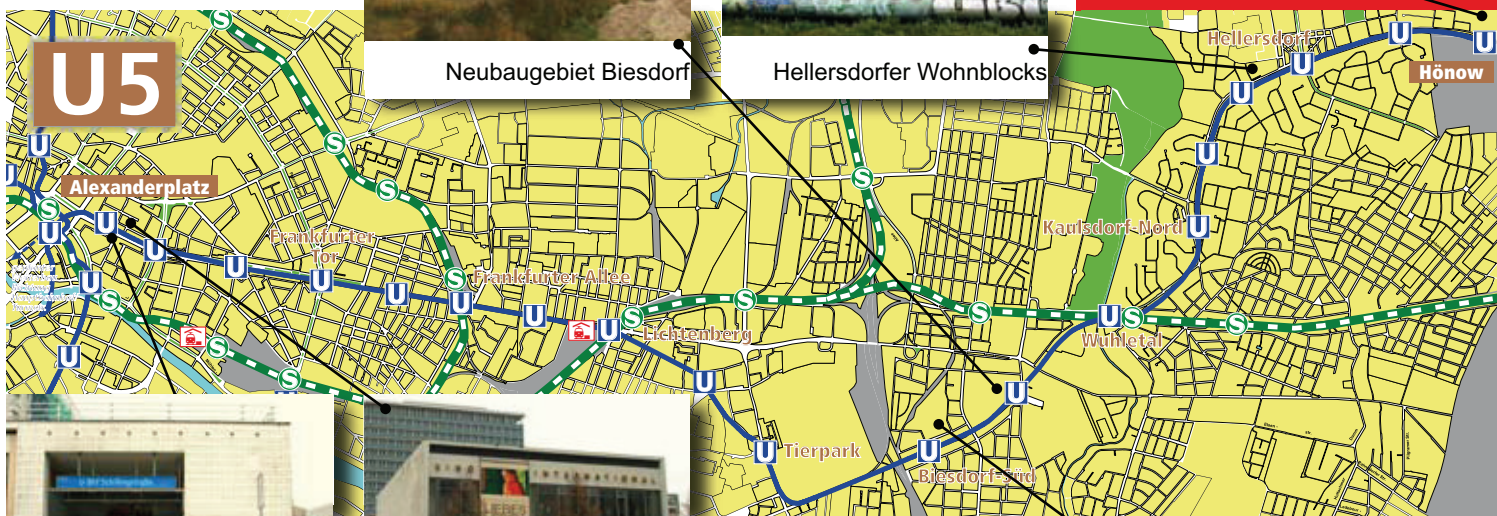
Neubaugebiet Biesdorf



Hellersdorfer Wohnblocks



Ortseingang Berlin



Eingang Schillingstraße



Schönes Kino

Auf diesem überirdischen, besser: überirdisch gelegenen Teil der Strecke passiert man immer wieder ausgedehnte Grünflächen, die in den 80ern als Baugrund ausgewiesen wurden. Dutzende Gleiskilometer rosteten vor sich hin in stiller Klage über den ausgebliebenen Schienenverkehr. Ganze Bahnsteige blieben ungenutzt wie in Biesdorf-Süd, dem einsamsten Bahnhof Berlins, der mit anderen

und einfaches Umsteigen erlaubt, haben wir schon berichtet. Das gibt es anderswo auch. Achselzuckend beobachten wir den S-Bahnfahrer, der zur Abfertigung ordnungsgemäß aussteigt und das Schließen der Türen überwacht. Der Streik ist schließlich vorbei.

Aber direkt vor, also westlich vom Bahnhof Wuhletal gibt es einen Anschluss an das Fernbahnnetz der Deutschen Bahn. So

ist Hönow der höchstgelegene U-Bahnhof Berlins. Was für ein trauriger Rekord!

Neben dem Bahnhof steht ein Plattenbau. Hier sollte die BT einmal ihr Quartier nehmen. Die treusorgenden Verantwortlichen der BVG hatten sich bei der Gründung 1999 an das urgemütliche Verwaltungsgebäude draußen in Hönow erinnert. Aber wegen der Gefahr, die Gründung der BT könnte arbeitsrechtlich als Betriebsübergang gewertet werden, wurde eine Immobilie bezogen, die nicht der BVG gehörte. Da hat die BT aber mal Glück gehabt.



Am Biesdorfer See