



## Das fünfte Rad am Wagen

Die U-Bahnlinie 8 hat es schwer. Von Patrick Cardullo

Kehranlage  
Hermannstraße

Wenn es einen Preis gäbe, für die U-Bahnlinie mit der schwierigsten Entstehungsgeschichte, Umtrasierungen, Bauvorleistungen und einem jahrzehntelangen Dasein als Randerscheinung – der Gewinner wäre, ohne lange zu überlegen, die U-Bahnlinie U8.

Bereits um die Jahrhundertwende um 1900 versuchte die „Continental Gesellschaft für elektrische Unternehmungen“ dem Berliner Magistrat eine Schienenverbindung von Gesundbrunnen nach Rixdorf schmackhaft zu machen. Vorbild war die Wuppertaler Schwebebahn, die seinerzeit in Betrieb genommen wurde (siehe Kutscher #16). Da im Magistrat die Skepsis hinsichtlich einer Schwebebahn überwog, trat der Mitbewerber AEG ebenfalls an die Stadt heran, um auf nahezu identischem Streckenverlauf eine Untergrundbahn zu realisieren.

Von einem Unternehmen wie der BVG konnte man damals nur träumen: Mehrere Bahnunternehmen konkurrierten mit ihren Verkehrsvorhaben in der rasch heranwachsenden Metropole Berlin. Nach zähen Verhandlungen beauftragte die Stadt die AEG, die Strecke zu bauen.

In der Badstraße, an der Jannowitzbrücke und um den Oranienplatz begann man, die ersten Tunnelstützen zu errichten. Außerdem ließ sich die AEG zwei Probewagen für ihre Strecke bauen – übrigens die ersten Großprofilwagen – die Züge der Baureihe C („Cäsar“). Somit war die heutige U8 eigentlich die erste projektierte Großprofilinie Berlins, wenngleich sie niemals in Betrieb ging.

### *Schwere Treffer*

Der erste Schicksalsschlag für die „GN-Linie“ (GN für Gesundbrunnen-Neukölln) war der Ausbruch des ersten Weltkrieges zwei Jahre später. Durch die

Kriegswirren kamen die Bauarbeiten zum Erliegen, außerdem war die AEG finanziell nicht mehr in der Lage, den Bau der Strecke weiter auszuführen. Die bereits erstellten Bauabschnitte fielen 1919 an die Stadt, die die Strecke in Eigenregie weiterbaute. Nicht ohne gravierende Umplanungen am Streckenverlauf.

Die Trasse wurde vom Kottbusser Tor über Moritzplatz zur Heinrich-Heine-Straße umgelenkt. Das Kaufhaus Wertheim befand sich damals am Moritzplatz und soll sich für den „kleinen Umweg“ finanziell stark gemacht haben. Auch wurde der Trassenverlauf vor der Jannowitzbrücke geändert. Die Strecke folgte seitdem der Alexanderstraße, die damals bereits fertiggestellte Trasse unter der Waisenstraße mit bereits vorbereitetem U-Bahnhof „Stralauer Straße“ wurde verworfen und existiert heute als Betriebsstrecke zwischen U5 und U8 als „Waisentunnel“.

Im Juli 1927 ging endlich nach fast 30 Jahren Planung und Vorleistungen das erste Teilstück der nun Nord-Süd-Bahn genannten Linie ans Netz. „Teilstückchen“ würde den Umstand eher treffen. 1.600 Meter umfasste die Streckeneröffnung zwischen Boddinstraße und Schönleinstraße. Südlich des Bahnhofs Boddinstraße wurde eine Werkstatt für die Züge errichtet. Die heutige Kehranlage dort erinnert kaum noch daran. Bis 1930 wurde die Linie im Norden bis Gesundbrunnen und im Süden bis Leinestraße verlängert, ein Zustand, an dem sich bis 1977 nichts änderte.

Der Zweite Weltkrieg legte die Linie 8 ebenso wie den Rest des U-Bahnnetzes lahm. Aber der zweite schwere Schicksalsschlag für die Linie 8 vollzog sich erst 1961 mit Bau der Berliner Mauer. Über Nacht wurde sie eine der beiden berüchtigten „Geisterlinien“. Zwischen Moritzplatz und Voltastraße durften die Züge nicht mehr halten. Die Stationen im Ostteil

der Stadt wurden durch die Grenztruppen der DDR scharf bewacht und verfielen in einen Dornröschenschlaf unter schummeriger Beleuchtung.

Mit diesem Zustand war man beim West-Berliner Senat nicht gerade zufrieden. Bereits seit den 1970er Jahren wurde im Norden der Stadt die Hochhaussiedlung Märkisches Viertel errichtet, die keinen zufriedenstellenden Schienenanschluss besaß. Die S-Bahn wurde aus politischen Gründen frontstadtmäßig boykottiert. So entstand die Idee, die Linie 8 von Gesundbrunnen in mehreren Bauabschnitten bis ins Märkische Viertel zu verlängern.

### *Nie ganz ans Ziel gekommen*

Die Kuriosität zu Beginn: So weit hat sie es dann doch nicht geschafft. Jedoch konnte 1977 eine Umsteigeverbindung zwischen U8 und U9 an der Osloer Straße geschaffen werden. Zehn Jahre später fand die letzte Streckenverlängerung West-Berlins statt, zwischen Osloer Straße und Paracelsus-Bad. Erst nach der Wiedervereinigung, 1994, erreichte die U8 ihre heutige nördliche Endstation: Wittenau –Wilhelmsruher Damm.

Der nördliche Ast der U8 gilt als einer der teuersten Bauabschnitte der U-Bahn, was man den Bahnhöfen mit ihrer fast überheblich anmutenden Gestaltung auch ansieht. Ob die Wirren der Wende dafür verantwortlich sind, dass eine Verlängerung bis ins „Merkwürdige Viertel“ niemals realisiert wurde, sei dahingestellt.

Die Kehranlage Wittenau erstreckt sich quasi bis zur Schorfheidestraße. Ein Teil des schon fertigen Tunnelstützens ist heute hinter einer Wand verborgen. Heute konkurriert der Weiterbau der U8 mit einem „östlichen“ Vorstoß der Straßenbahnlinie M1 von Rosenthal bis zum S- und U-Bahnhof Wittenau.

Die vorerst letzte Verlängerung der U8 wurde am 13. Juli 1996 eröffnet. Die U8 wurde von Leinestraße bis zum S-Bahnhof Hermannstraße verlängert. Sehr schlicht präsentiert sich die südliche Endstelle der Linie. Auch sie war bereits eine Vorleistung und im Rohbau fertiggestellt. Im zweiten Weltkrieg wurde sie als Luftschutzbunker genutzt.

Die U8 hatte jahrzehntelang einen miesen Ruf. Aber momentan werden fast alle Stationen umfassend restauriert. Zu einem besonderen Blickfang wird wohl der Bahnhof Jannowitzbrücke, bei dem das alte Verteilergeschoss in altem Glanz erstrahlen soll.



Station Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik (Foto: Wellige)

Für die BT wurde die U8 seit zwei Jahren zur zweiten Stammstrecke im Großprofil. Diskussionen, die Fahrdienstleistung hier zu übernehmen, reichten bis 2002 zurück. Und auch beim Fahrpersonal ist man sich nicht so ganz schlüssig, ob man die U8 nun mag oder hasst. Viele Geschwindigkeitsbeschränkungen hat die Strecke zu bieten. Alle mit Messstrecken und Fahrsperrmagneten überwacht, wie auch so ziemlich alle anderen Signale. Die Magnete werden im U-Bahnjargon als „Minen“ bezeichnet. Ein wahres Minenmeer erwartet somit den Fahrer von Hermannstraße bis Gesundbrunnen (dann ist das Schlimmste überstanden) - über 20 sind es an der Zahl, den Rückweg nicht eingerechnet.



Erinnerung an die Nutzung als Bunker (Foto: Wellige)