

DIE HAMBURGER HOCHBAHN – SEIT 110 JAHREN IM DIENSTE DER STADT

Haliavenko Y.O., *galyavenkoy2@gmail.com*
Nationale Universität für Eisenbah- und Schienenverkehr, Dnipro,
benannt nach dem Akademiker W. Lasarjan

Nur wenige Jahre nach Berlin gab es auch in Hamburg Pläne zum Bau einer Hoch- und Untergrundbahn. Dazu gründeten nach einer Ausschreibung des Hamburger Senats die beiden Elektrounternehmen Siemens & Halske und AEG am 27. Mai 1911 gemeinsam die Hamburger Hochbahn AG. Erst später betrieb die HHA bzw. das heute Hochbahn genannte Unternehmen, dessen Anteile alle bei der Stadt liegen, den gesamten Öffentlichen Nahverkehr mit U-Bahn, Straßenbahn und Bus. Heute gehört die Hochbahn zu den wichtigsten ÖPNV Unternehmen Deutschlands. Eröffnung 1912. Ziemlich genau zehn Jahre nach Berlin wurde am 15. Februar 1912 in Hamburg der erste Streckenabschnitt der Hochbahn eröffnet. Die Firmen Siemens & Halske und AEG hatten für die geplante Ringbahn mit einem Abzweig nach Ohlsdorf ein gemeinsames Planungsbüro gegründet, das Wilhelm Stein leitete. Anders als die Unternehmen und der Senat geplant haben, setzt die Bürgerschaft, das Hamburger Parlament, aber durch, dass Bau und Betrieb der Strecke ausgeschrieben werden sollten. Weiter sollten auch Stichstrecken nach Eimsbüttel und Rothenburgsort gebaut werden. Beworben haben sich aber nur die beiden Elektrounternehmen zusammen, so dass mit ihnen 1906 der Vertrag über den Bau von insgesamt 28,7 km Strecke für rund 41,5 Mio. Mark abgeschlossen wurde. Der Ring hat eine Länge von 17,5 km, der Abzweig nach Ohlsdorf war mit 5,4 km der längste der drei Stichstrecken. Unterirdisch waren nur wenige Abschnitte des Ringes sowie der Ast nach Eimsbüttel. Grund und Boden stellte der Hamburger Staat unentgeltlich zur Verfügung, er sorgte auch für die notwendige Verlegung von Straßen. Nach einer Teileröffnung am 15. Februar 1912 war der Ring ab dem 29. Juni 1912 komplett befahrbar, die drei Stichstrecken folgten bis Juli 1915. Bis heute weist der Ring bei der Station Rödingsmarkt mit der Rampe 1:20,7 und einem Radius von 71 m eine kritische Streckenführung auf. Der direkt entlang der Elbe verlaufende Abschnitt mit den beiden Haltestellen Baumwall und Landungsbrücken ist sicher der schönste des gesamten Hochbahnnetzes – und so auf der Welt auch einmalig. Der Weiterbau der Hochbahn erfolgte zur Erschließung der östlich der Kernstadt gelegenen Exklaven Farmsen, Volksdorf, Wohldorf und Ohlstedt sowie Groß-Hansdorf, auch Walddörfer genannt. Diese gehörten bis 1937, der Umsetzung des Großhamburggesetzes, zu Hamburg. Erst mit dem Gesetz fielen sie an Preußen, dafür wurde Wandsbek, Bramfeld, Poppenbüttel, Rahlstedt, Billstedt und Lohbrügge im Osten, Harburg und Wilhelmsburg im Süden sowie Altona und Lokstedt im Westen nun Hamburgisch. Der Bau der sogenannten Walddörferlinie wurde zwischen Hamburg und Preußen am 8. Mai 1912 mittels Staatsvertrag beschlossen. Umstritten war die Linienführung in Ahrensburg: Der Hamburger Senat wollte die Strecke am Bahnhof von Ahrensburg vorbeiführen, was aber die Gemeinde Ahrensburg und die Lübeck-Büchener-Eisenbahn, die die Eisenbahnstrecke damals betrieb, strikt ablehnten. So kam es zur heutigen Streckenlage

südlich von Ahrensburg. Die Linie fädelt mit einer 570 m langen, im Bogen verlaufenden Brücke am Bahnhof Barmbek aus der Ringlinie aus. Zeitlich parallel entstand die Linie nach Langenhorn, die in Ohlsdorf einen Umstieg zur elektrischen Vorortbahn, der heutigen S-Bahn, bot. Nach dem Ersten Weltkrieg erfolgte nur ein kleiner Streckenneubau: die Kelljung-Linie. Sie bot von Ohlsdorf kommend einen direkten Weg in die Innenstadt ohne den Umweg via St. Pauli über die Ringbahn. Mit 1600 m zwischen den Stationen Hallerstraße und Stephansplatz wurde der bis heute größte Haltestellenabstand gebaut - Hochbahndirektion Stein sah die Hoch- und Untergrundbahn als Schnellbahn in Ergänzung der parallel verlaufenden Straßenbahn an. Außerdem wurden im vorhandenen Netz die Bahnsteige auf 90 m und teils sogar auf 120 m verlängert. Der große Bauboom begann dann in den 1950er Jahren: Die Kelljung-Linie wurde zum Hauptbahnhof verlängert und später weiter nach Wandsbek, dann wurden die Strecken nach Billstedt und die Verlängerung von Eimsbüttel nach Stellingen realisiert. Doch das größte Vorhaben war die Durchmesserlinie vom Berliner Tor über Hauptbahnhof zum Schlump, die unter der Binnenalster entlang führt. Später folgten dann noch Verlängerungen von Streckenästen. Erst mit der Erschließung der Hafen-City erfolgte der Bau einer neuen Strecke - der U 4. Sie wird am Jungfernstieg an das bestehende Netz angeschlossen, die Station war für eine andere geplante, aber nie gebaute U-Bahnlinie mit vier Gleisen ausgeführt worden. Der lange Tunnel von der Innenstadt zum ehemaligen Hafen wurde mit zwei Einzelröhren mit einer Schildvortriebsmaschine errichtet. Der Tunnelbau und der Bau der Stationen im Rohbau ist abgeschlossen. Ohne die Strecke in die Hafen-City hat das Hochbahnnetz eine Länge von gut 100 km, davon sind 40 km unterirdisch. Vorhanden sind 89 Stationen.

Literaturverzeichnis:

1. Internationale Fachzeitschrift für Schienenverkehr & Technik „Der Eisenbahningenieur“, Februar 2008.
2. Internationale Fachzeitschrift für Schienenverkehr & Technik „Der Eisenbahningenieur“, September 2011.

Sprachleiterin: *Smyrnova M.L., Deutschlehrerin, Nationale Universität für Eisenbah- und Schienenverkehr, Dnipro, benannt nach dem Akademiker W. Lasarjan*