

Untergrundbahnlinie Kellinghusenstraße — Jungfernstieg

Das in den Jahren 1906 bis 1914 erbaute und im Jahre 1918 durch die Walddörferbahn und die Langenhornerbahn erweiterte Hoch- und Untergrundbahnnetz war in verhältnismäßig kurzer Zeit an mehreren Stellen an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt. Es trat daher die Aufgabe an die Hochbahngesellschaft heran, die Leistung der vorhandenen Anlagen zu steigern oder das Netz zu erweitern. Die Gesellschaft hat sich entschlossen, beides zu tun. Die Leistung der vorhandenen Strecken wird dadurch vergrößert, daß durch selbsttätige Signalanlagen die Zugfolge beschleunigt, also die in einer Stunde auf einem Gleise verkehrende Zugzahl erhöht wird. Eine weitere beträchtliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit wird durch eine Verlängerung der Haltestellenbahnsteige erzielt. Während die Züge jetzt aus vier, ausnahmsweise aus fünf Wagen gebildet werden, sollen die Züge künftig in der Hauptverkehrszeit sechs Wagen führen. Der hierdurch bedingte Umbau der Haltestellen ist zwar an einigen Punkten schwierig und kostspielig; im ganzen stellt aber die Bahnsteigverlängerung eine verhältnismäßig einfache Maßnahme zur Betriebsverstärkung dar.

Betrachtet man das vorhandene Netz, so fällt auf, daß die Linienführung zwischen dem Mittelpunkt der Stadt (Rathausmarkt) und den nordöstlichen Stadtteilen ziemlich geradlinig ist, während die nordwestlichen Stadtteile nur auf einem Umwege über den Hafen (Landungsbrücken, Baumwall) erreicht werden. Es wäre natürlich ein Fehler gewesen, wenn man bei der ersten Anlage des Netzes den Hafen nicht angeschlossen hätte. Weder die vielen tausende auf dem südlichen Elbufer beschäftigten Arbeiter, noch die vielen Fahrgäste der nach der Unterelbe fahrenden Dampfer hätten die Bahn benutzen können. Andererseits empfinden es die aus den nördlichen Gebietsteilen (Zweiglinie nach Ohlsdorf und Langenhorn) kommenden Fahrgäste lästig, tagaus, tagein einen Umweg zu fahren, wenn sie nach der inneren Stadt wollen. Auch erschwert die wachsende Zahl der von den Zweiglinien in die Ringlinie einmündenden Züge den Betrieb. Hieraus ergab sich das Bedürfnis einer unmittelbaren Verbindung von Langenhorn, Ohlsdorf, Kellinghusenstraße nach der inneren Stadt. Nach längeren Verhandlungen haben Senat und Bürgerschaft dem Plane der Hochbahngesellschaft zugestimmt, auf eigene Rechnung eine solche Linie im Zuge der Rothenbaumchaussee—Stephansplatz—Colonnaden—Jungfernstieg

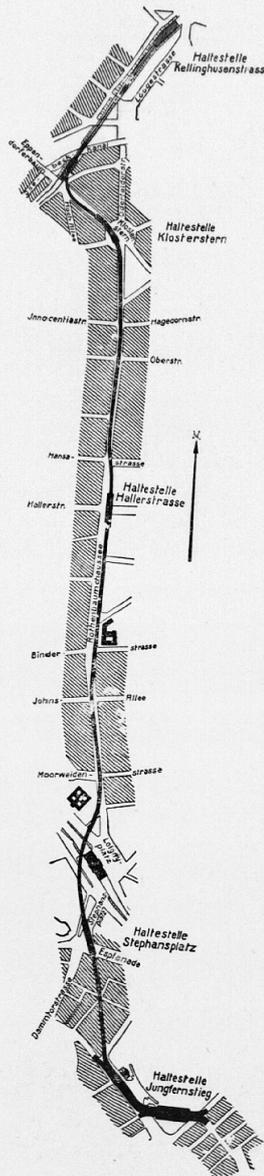


Abbildung 1

zu erbauen (Abb. 1). Abgeändert ist nur der Teil des Planes zwischen Haltestelle Kellinghusenstraße und Klosterstern, indem aus städtebaulichen Gründen statt der geradlinigen Verbindung durch die Oderfelderstraße die etwas längere und für Bau und Betrieb schwierigere Strecke über den Eppendorfer Baum gewählt wurde.

Die Gleise der neuen Linie stellen eine Verlängerung der beiden Ohlsdorfer Gleise dar, die zur Zeit auf dem Bahnhof Kellinghusenstraße in der Mitte liegen. Sie werden auf der Ostseite des Bahndamms, der zu diesem Zwecke verbreitert werden muß, in der Richtung nach dem Isebeckkanal weitergeführt. Um eine Kreuzung mit dem östlichen Ringgleise in Schienenhöhe zu vermeiden, wird das Ringgleis auf einem hochliegenden eisernen Viadukt über die neuen Gleise hinweggeführt (Abb. 2 und 3). Die neuen Gleise überschreiten den Isebeckkanal mit einer neuen eisernen Brücke und senken sich in dem Raum östlich der Haltestelle Eppendorferbaum in einer Rampe mit dem Gefälle 1:20 nach der Straße Eppendorferbaum zu, in der die Bahn als Unterpflasterbahn weiterläuft. In der Straße Eppendorferbaum erhält die Bahn ihre erste unterirdische Haltestelle, die sich bis zum Klosterstern erstreckt.

Die Linie verläuft vom Klosterstern ab im Zuge der Rothenbaumchaussee als Untergrundbahn zunächst bis zur Hallersirasse, wo eine weitere unterirdische Haltestelle liegt unter den Sportplätzen neben der Rothenbaumchaussee. Weiterhin schwenkt die Linie wieder in die Rothenbaumchaussee ein und verläuft unterirdisch bis zum Dammtorbahnhof, den sie in einem tiefliegenden Tunnel unterfährt. Jenseits des Bahnhofes beginnt die Haltestelle Stephansplatz, die sich bis zum Eingang der Colonnaden erstreckt und an beiden Enden durch Eingänge zugänglich gemacht wird. Der Tunnel durchfährt die Colonnaden bis zum Neuen Jungfernstieg und schwenkt in den Jungfernstieg ein. Beim Neuenwall biegt die Bahn nach der Binnenalster ab und endet hier vorläufig in einem unter der Sohle der Binnenalster liegenden sechsgleisigen Haltestellentunnel von sehr großen Abmessungen. Dieses Bauwerk soll schon jetzt in einem solchen Umfange hergestellt werden, daß später ohne weiteres zwei neue Untergrundbahnen eingeführt werden können.

Im einzelnen wird die neue Bahn nach den Grundsätzen der vorhandenen Bahnanlagen ausgeführt, insbesondere entspricht das Tunnelprofil im wesentlichen dem bisherigen (Abb. 4 u. 4a).