

Bahnsteigverlängerungen auf der Linie U3

Planungsprojekt P.23776 • Stand 07/2025

HOCHBAHN

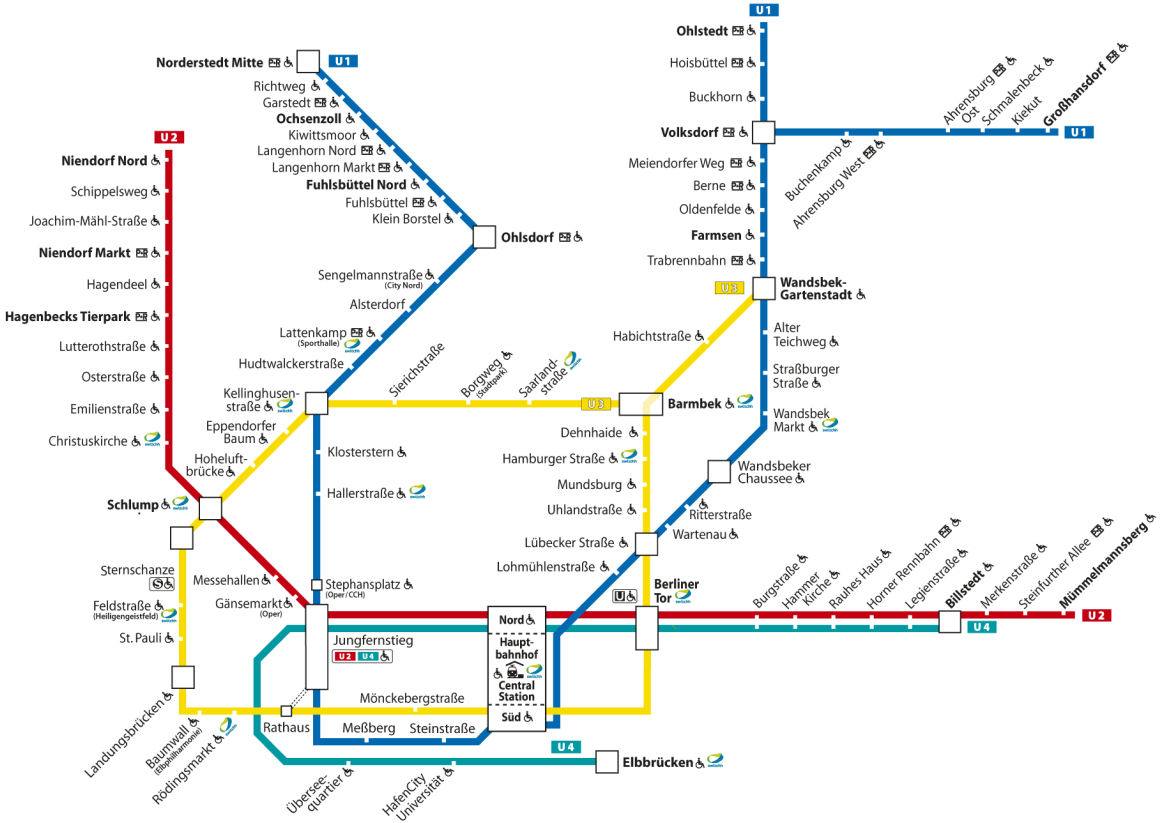
Aufgabenstellung

Anlässlich des Ausbaus des Öffentlichen Nahverkehrs und der damit verbundenen Erhöhung der Fahrgastzahlen im Bus- und Bahnverkehr gilt es, die möglichen Kapazitätsgrenzen der einzelnen U-Bahnlinien zu überprüfen, und die Potentiale zur Leistungssteigerung aufzuzeigen.

Um auf der Linie U3 eine nennenswerte Steigerung der Fahrgastzahlen umsetzen zu können, müsste diese Strecke teilautomatisiert werden oder die Möglichkeit geschaffen werden, auf dieser Strecke 120m-Züge einzusetzen. Derzeit können auf der Linie U3 nur 80m-Züge eingesetzt werden, da der westliche Teil der Linie, zwischen Barmbek und Hauptbahnhof, nicht über ausreichend lange Bahnsteige verfügt.

Da eine Teilautomatisierung der Linie U3 aufgrund der begrenzten Kapazitäten der Kehranlagen in Barmbek und Wandsbek-Gartenstadt nicht zu einer Kapazitätssteigerung auf der Strecke führen würde, werden im Rahmen dieses Projekts die Bahnsteigverlängerungen von 80m auf 125m an den betroffenen Haltestellen umgesetzt.

Aktueller Netzplan der HOCHBAHN



HOCHBAHN

Haltestellen mit und ohne 125m Bahnsteige

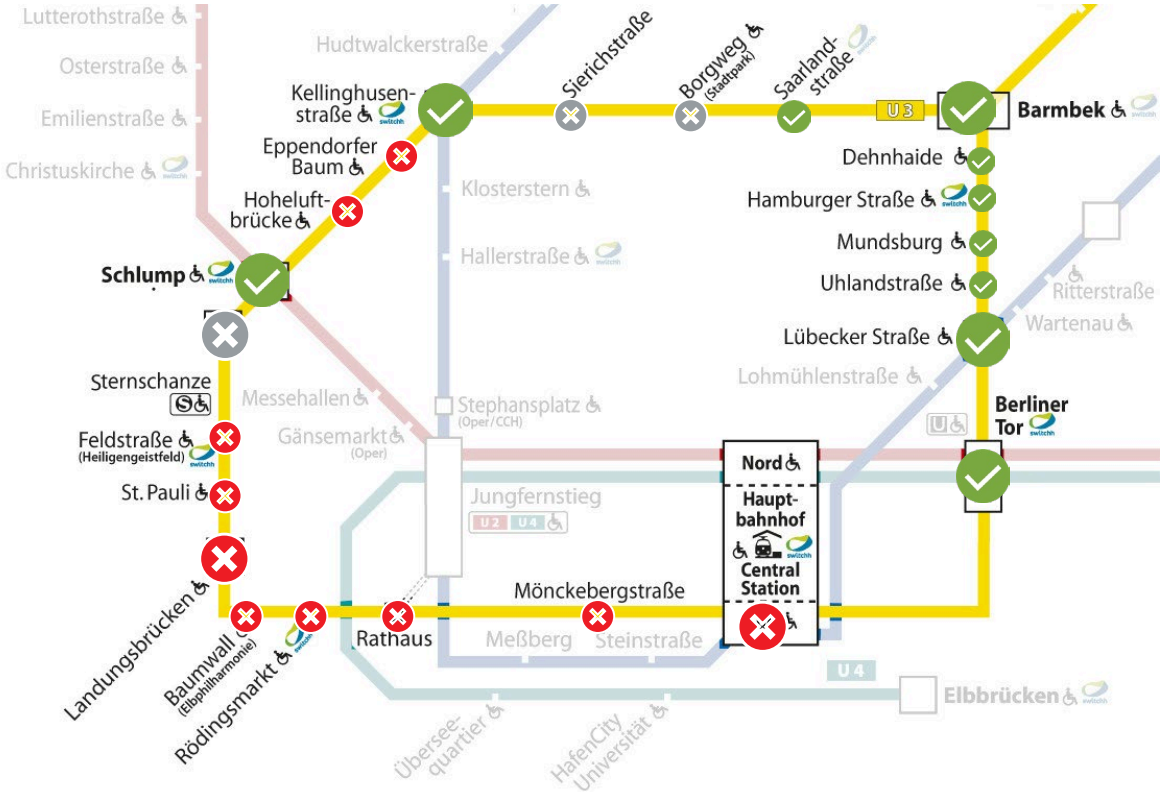
Von den 16 Haltestellen auf dem Streckenabschnitt verfügen nur drei bereits über 125m-Bahnsteige:

- Saarlandstraße, Kellinghusenstraße und Schlump

Für drei weitere Haltestellen erfolgen die Planung und die Umsetzung der Bahnsteigverlängerungen in Rahmen gesonderter Projekte:

- Borgweg im Rahmen des Anschlusses an die U5 (im Jahr 2028)
- Sierichstraße im Rahmen des Barrierefreien Ausbaus (im Jahr 2028)
- Sternschanze im Rahmen eines Neubaus der gesamten Haltestelle (in den Jahren 2033 und 2034)

Haltestellen mit und ohne 125m Bahnsteige



- mit 125m Bahnsteig
- ohne 125m Bahnsteig eigene Projektierung
- ohne 125m Bahnsteig dieses Projekt

HOCHBAHN

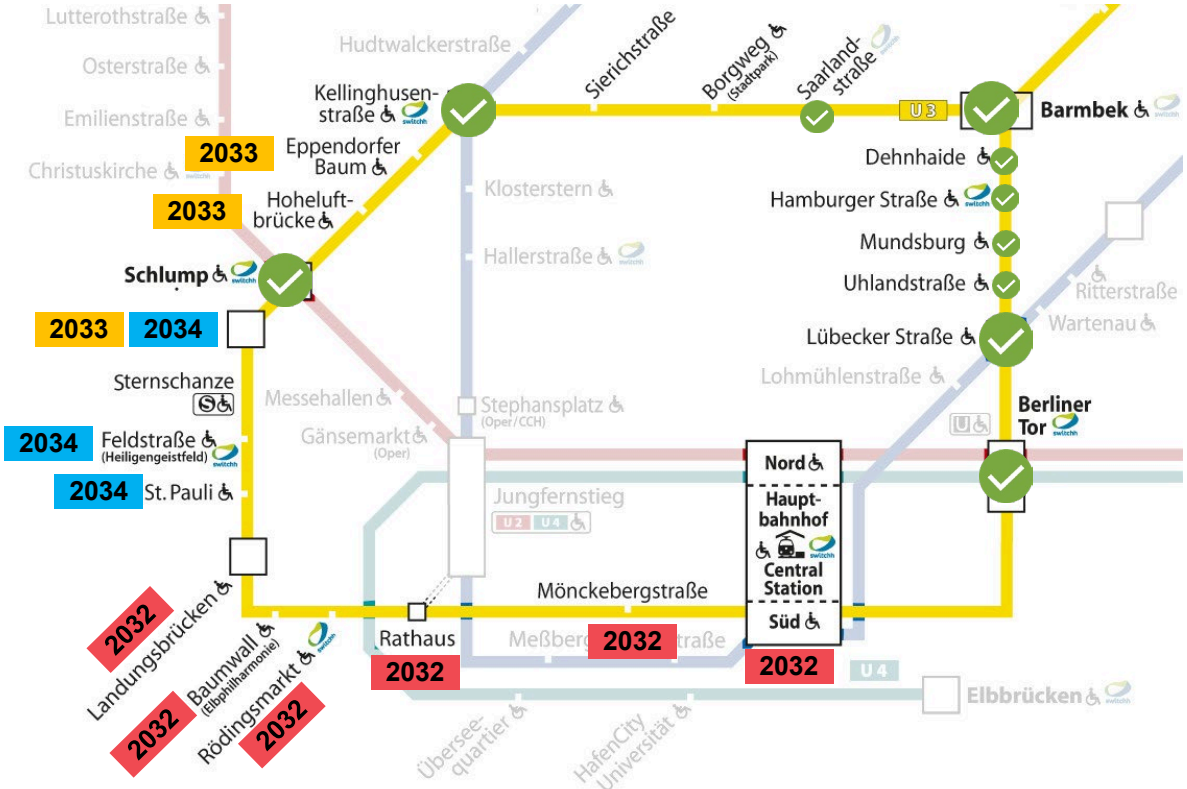
Geplante Ausführungszeiten

Für die zehn Haltestellen dieses Projektkomplexes ist eine Ausführung den folgenden Jahren vorgesehen:

- 2032: Hauptbahnhof, Mönckebergstraße, Rathaus, Rödingsmarkt, Baumwall, Landungsbrücken
- 2033: Eppendorfer Baum, Hoheluftbrücke
- 2034: Feldstraße, St.Pauli

Aufgrund der Größe der Maßnahme des Neubaus der Haltestelle Sternschanze und der daraus folgenden erforderlichen Länge der Streckensperrung von ca. 2 Jahren, werden die Ausführungszeiten der Haltestelle Sternschanze im Jahr 2033 mit den Umbauten an den Haltestellen Hoheluftbrücke und Eppendorfer Baum, und im Jahr 2034 mit den Umbauten an den Haltestellen Feldstraße und St.Pauli terminlich verknüpft.

Geplante Ausführungszeiten gemäß Masterplan der HOCHBAHN



HOCHBAHN

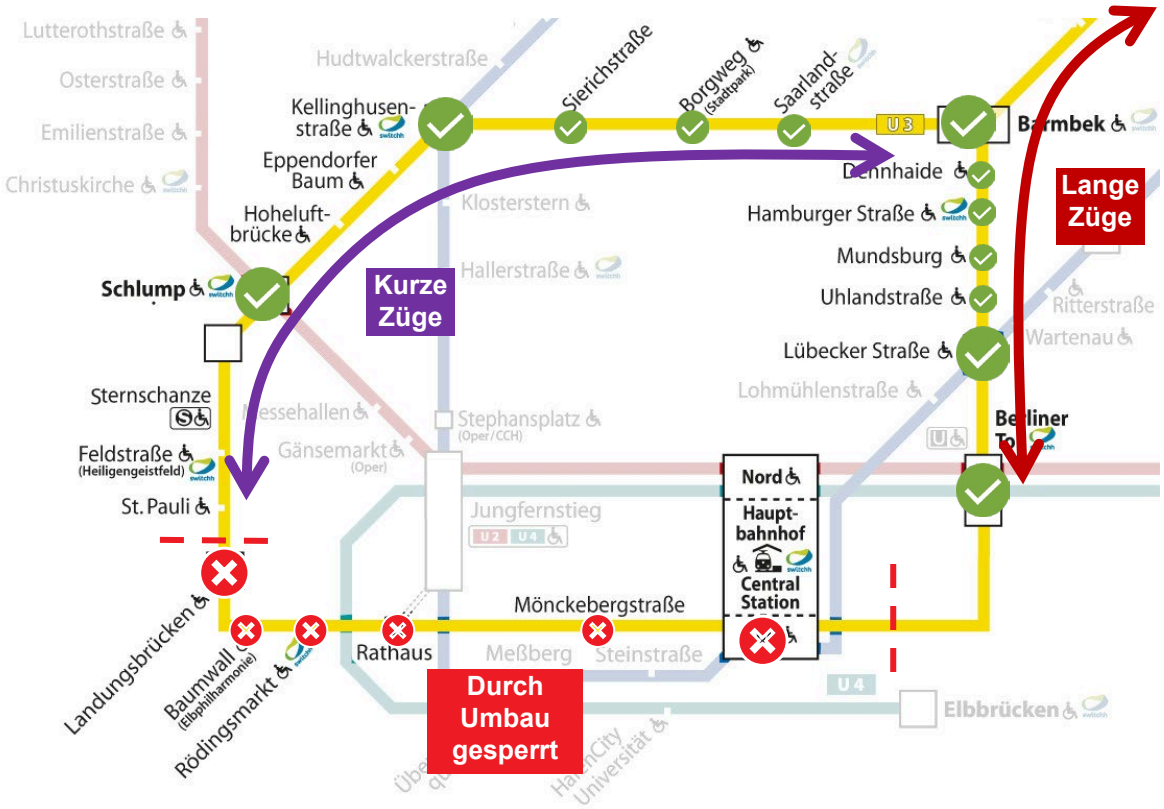
Betriebskonzepte für die Streckensperrungen

Entgegen dem Vorgehen beim barrierefreien Ausbau, wo über einen längeren Zeitraum in vielen kleinen Maßnahmen mit vielen kleinen Streckensperrungen auf verschiedenen U-Bahnlinien das Gesamtprojekt umgesetzt wurde, ist in diesem Fall geplant, die Anzahl der Streckensperrungen zu minimieren, um die Auswirkungen auf den Betrieb der Linie U3 und den öffentlichen Nahverkehr so gering wie möglich zu halten.

Daher ist vorgesehen, die Maßnahmen für die Bahnsteigverlängerungen zu bündeln und über einen Zeitraum von nur drei Jahren kompakt umzusetzen.

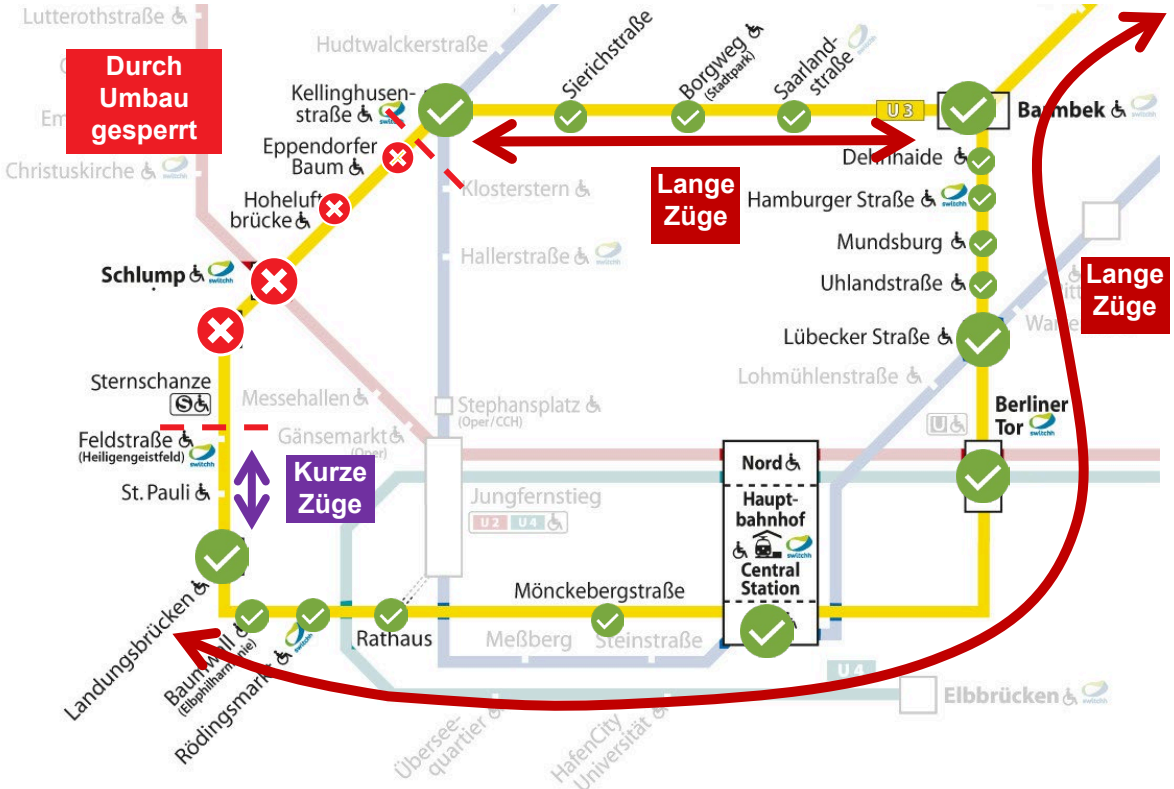
Die Reihenfolge der Umsetzung ist so gewählt, dass möglichst frühzeitig der Effekt der Bahnsteigverlängerungen, der Einsatz von langen Zügen, genutzt werden kann.

Betriebskonzept für die Bauphase in 2032



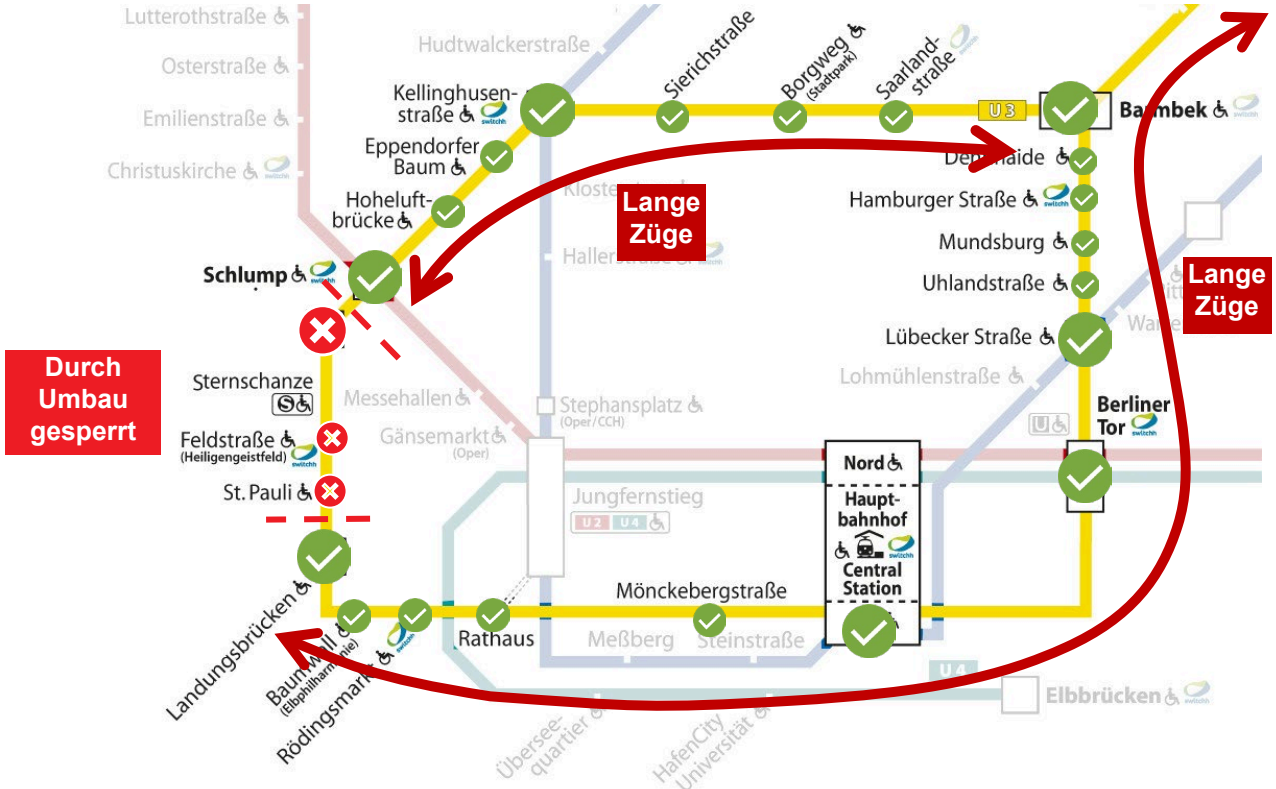
HOCHBAHN

Betriebskonzept für die Bauphase in 2033



HOCHBAHN

Betriebskonzept für die Bauphase in 2034



HOCHBAHN

Planungs- und Ausführungszeiträume

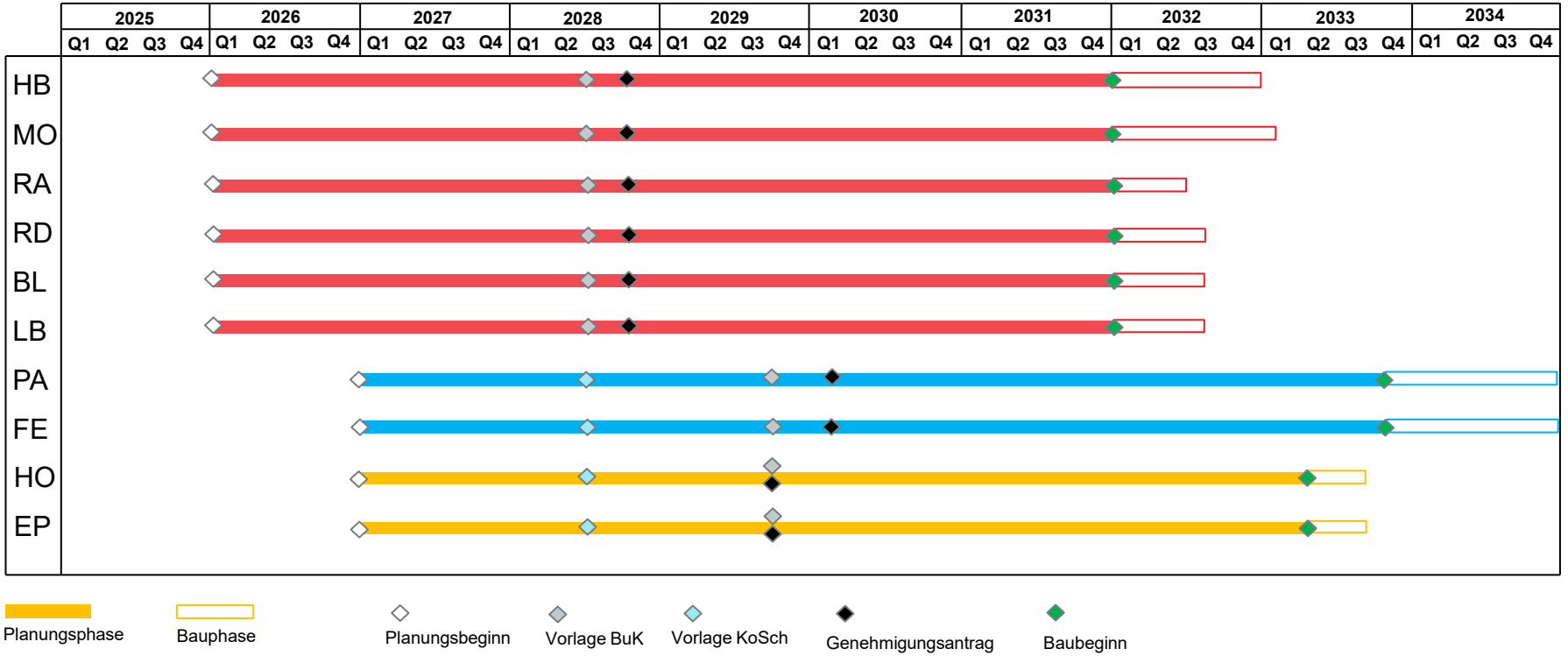
Alle zehn Haltestellen sind dem Fördermittelgeber gegenüber für die LPH 1-4 in einem Gesamtprojekt zusammengefasst.

Daraus ergeben sich Abhängigkeiten, die es notwendig machen, bestimmte Planungsergebnisse zeitgleich vorzulegen, so z.B. BuK oder vertiefte Kostenschätzung im Rahmen der Zuarbeit bei der Erstellung Drucksache des Senats für die Bürgerschaft im Jahr 2028.

Aufgrund dieser Abhängigkeiten erfolgt der Planungsbeginn wie folgt in den Jahren 2026 und 2027:

- 2026: Hauptbahnhof, Mönckebergstraße, Rathaus, Rödingsmarkt, Baumwall, Landungsbrücken
- 2027: Eppendorfer Baum, Hoheluftbrücke, Feldstraße, St.Pauli

Planungs- und Ausführungszeiträume



HOCHBAHN

Unterschiedliche Planungsinhalte

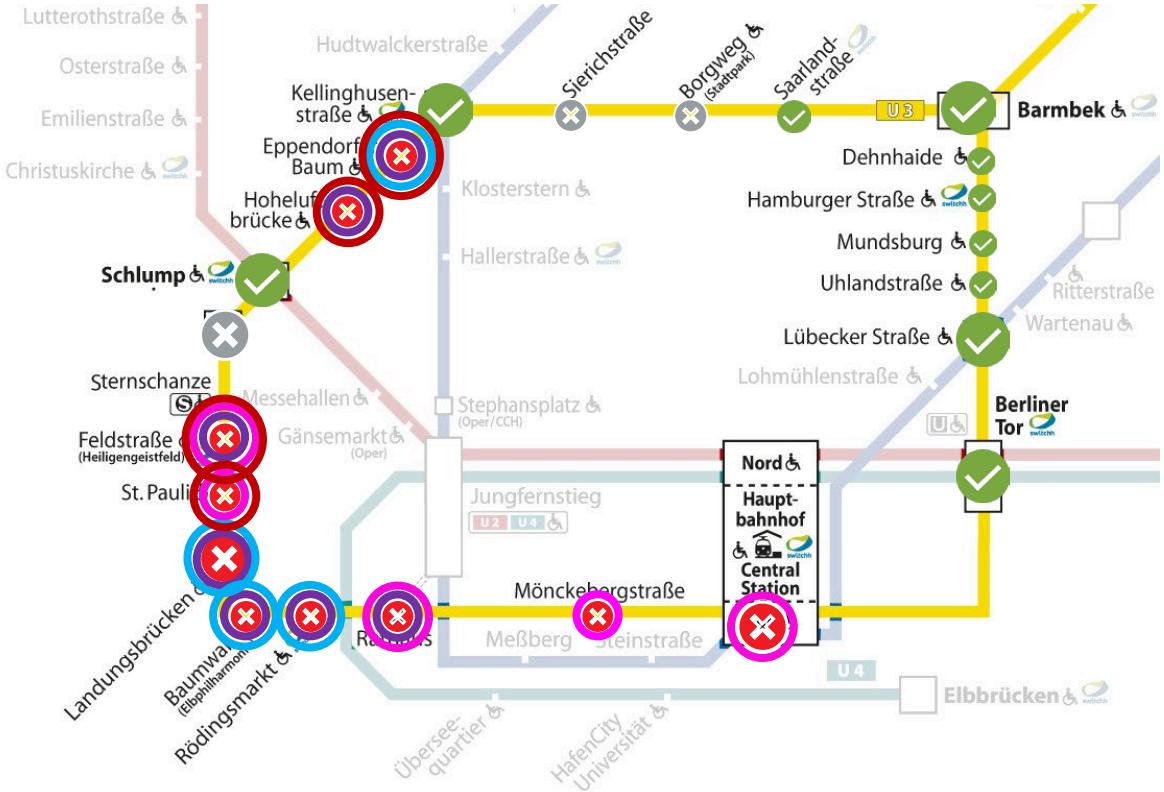
Die Planungsschwerpunkte an den zehn Haltestellen dieses Projekts variieren aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen. So gibt es z.B.

- 5 Haltestellen mit Erweiterung von oder Eingriffen in Tunnelanlagen
- 4 Haltestellen mit Erneuerung von Brücken
- 4 Haltestellen an denen Änderungen der Gleistrassierung notwendig werden
- 7 Haltestellen mit denkmalgeschütztem Haltestellengebäude und/ oder angrenzenden Ingenieurbauwerken unter Denkmalschutz

Für alle Haltestellen gleich ist die Notwendigkeit, innerhalb eines dicht bebauten und verkehrsreichen innerstädtischen Gebiets die Baumaßnahmen umsetzen zu müssen.

HOCHBAHN

Unterschiedliche Planungsinhalte



- mit 125m Bahnsteig
- ohne 125m Bahnsteig eigene Projektierung
- ohne 125m Bahnsteig dieses Projekt

- Denkmalschutz
- Brücken
- Tunnel
- Umtrassierungen

HOCHBAHN

Die zehn Haltestellen im Überblick

Hauptbahnhof Süd

An der Haltestelle **Hauptbahnhof Süd** befindet sich auf Bahnsteigebene am östlichen Bahnsteigende derzeit ein wenig genutzter Bereich mit Lagerflächen, Werkstätten und Batterieräumen vorhanden. Dieser Bereich des ehemaligen Unterwerks bietet genug Platz, um den Mittelbahnsteig um die erforderlichen ca. 35m verlängern zu können.

Folgende Problempunkte wurden bereits erkannt, die im Rahmen der Planung zum Umbau dieses Bereichs zu berücksichtigen sei werden:

- Verlegung Werkstatt u Batterieraum
- Versetzen der Stützen der Tunnelkonstruktion im zukünftigen Bahnsteigbereich
- Herstellung einer zus. Fest- und Fahrtreppe im zukünftigen Bahnsteigbereich
- Umbau von Engstellen an bestehenden Treppenanlagen

Die Notwendigkeit zur Herstellung einer neuen Fest- und Fahrtreppe führt dazu, dass auch in dem darüberliegenden Geschoss auf Schalterhallenebene Umbauarbeiten notwendig werden.

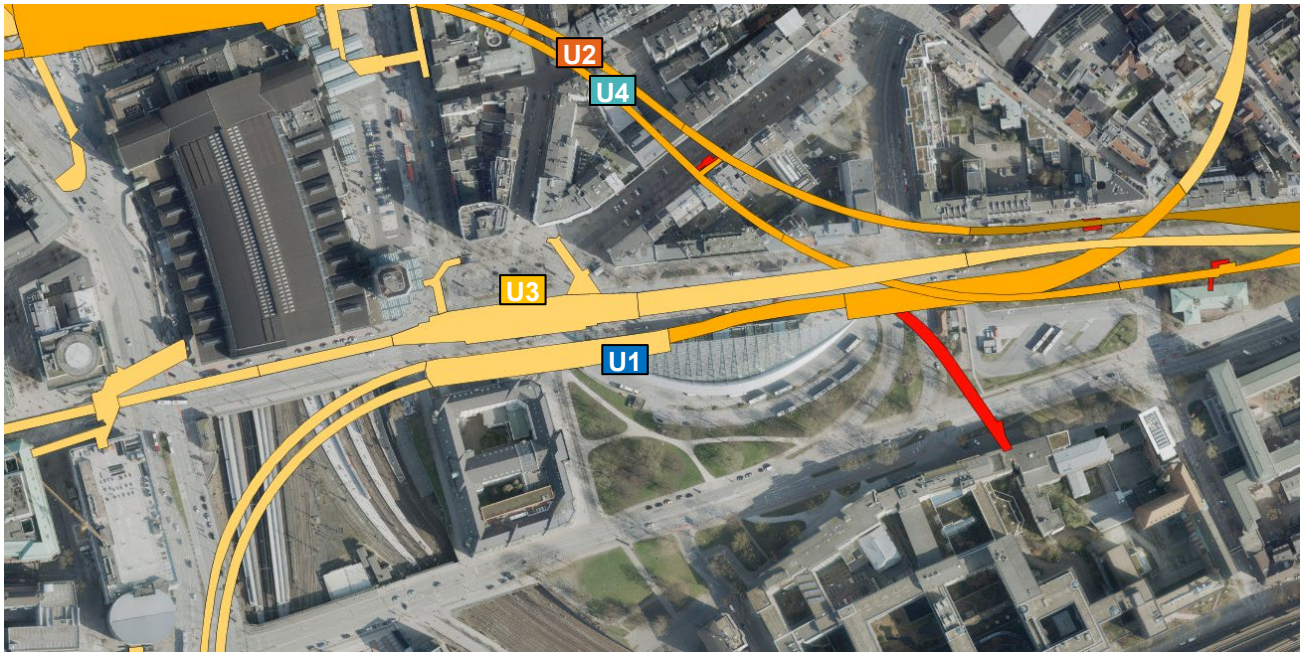
Hauptbahnhof Süd



Stadtkarte (ohne Maßstab)

HOCHBAHN

Hauptbahnhof Süd



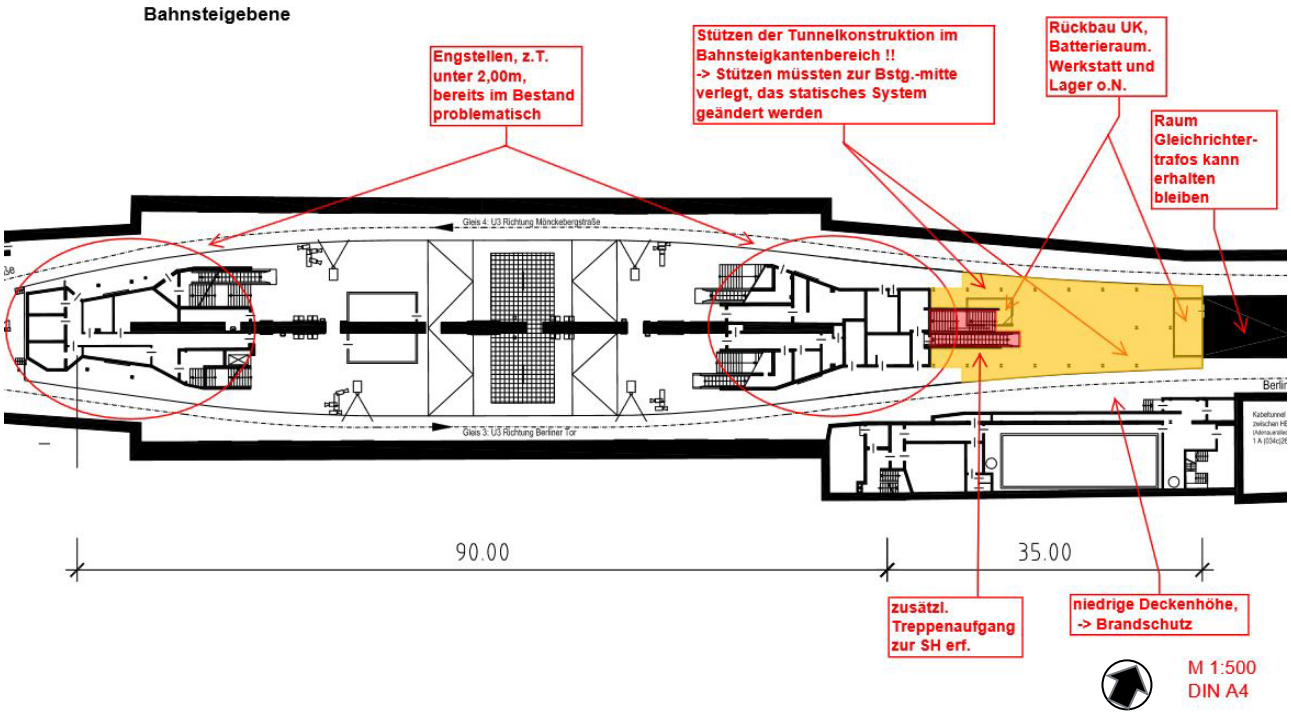
Luftbild mit Tunnelanlagen der HOCHBAHN

HOCHBAHN

Hauptbahnhof Süd

Lage	Tunnel
Bauwerksnummer	A032
Baujahr	1912
Letzte Modernisierung	Diverse kleinere Baumaßnahmen seit 1998
Angrenzende Bauwerke 1	Richtung Berliner Tor: Tunnel A033 (Bj.1912)
Angrenzende Bauwerke 2	Richtung Barmbek: Tunnel A031 (Bj.1912)
Denkmalschutz	-
Bahnsteiglänge vorh.	Ca. 90,00m, ungenügende Bahnsteigbreite in beiden Richtungen an den Aufgängen
Zusätzliche Länge	Ca. 35,00m
Variante 1 (Ri. Berliner T.)	Umbau altes Unterwerk, Verlegung von Technikräumen
Variante 2 (Ri. Barmbek)	Aufgrund beengter Tunnel- und Gleisgeometrie – Nicht untersucht
2. Zugang	Vorhanden

Hauptbahnhof Süd



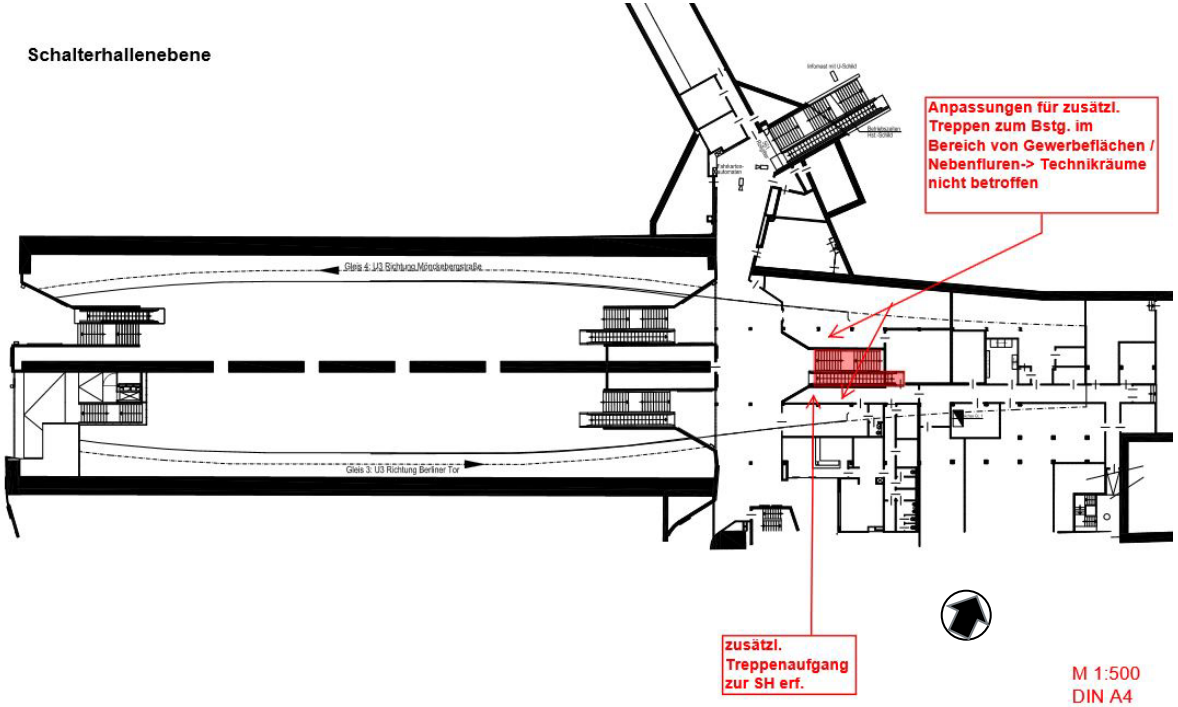
Planausschnitt Bahnsteigebene (ohne Maßstab)

Maßnahmen Variante 1:

- Umbau ehem. Unterwerk
- Verlegung Werkstatt u Batterieraum
- Versetzen der Stützen der Tunnelkonstruktion im zukünftigen Bahnsteigbereich
- Herstellung einer zus. Fest- und Fahrtreppe im zukünftigen Bahnsteigbereich
- Umbau von Engstellen an bestehenden Treppenanlagen

HOCHBAHN

Hauptbahnhof Süd



Maßnahmen Variante 1:

- Anpassung der Nebenräume (z.T. Technikräume) und Rückbau von Verkaufsflächen für Herstellung einer zus. Fest- und Fahrtreppe zum zukünftigen Bahnsteigbereich

Planausschnitt Schalterhallenebene (ohne Maßstab)

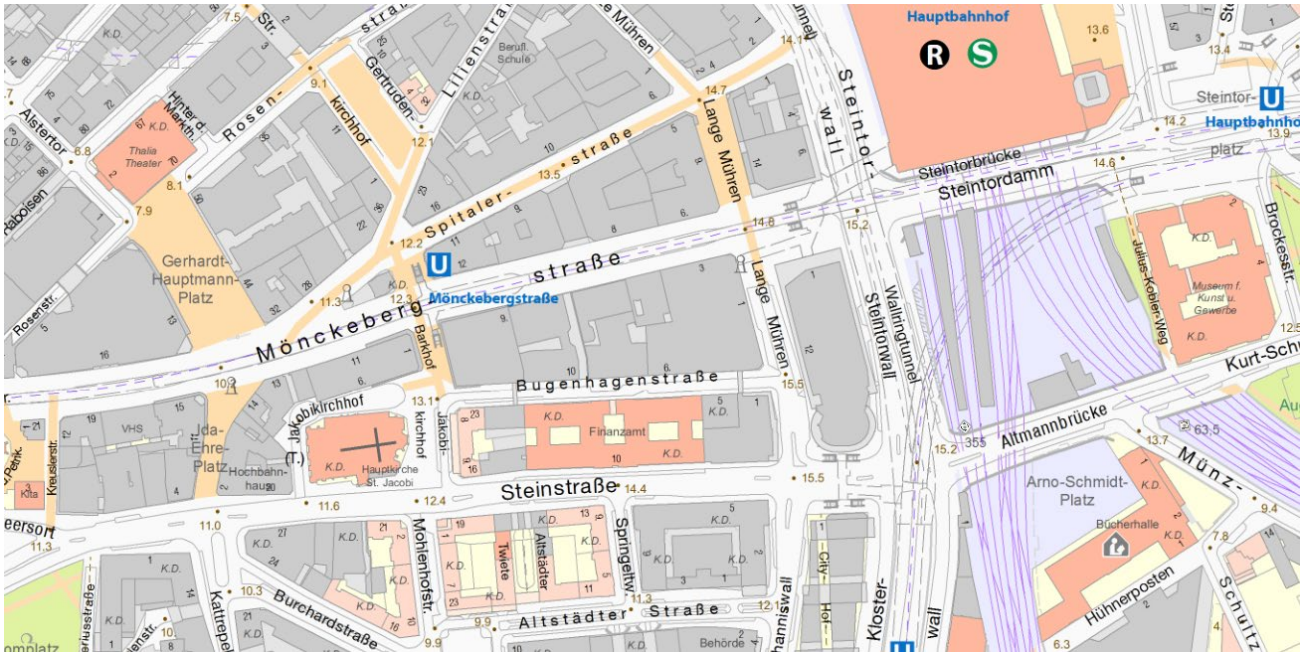
HOCHBAHN

Mönckebergstraße

An der Haltestelle **Mönckebergstraße**, einer Haltestelle in Tunnellage, muss der Tunnel in östlicher oder westlicher Richtung erweitert werden, um die Seitenbahnsteige um die erforderlichen ca. 38m verlängern zu können.

Neben konstruktiven Gesichtspunkten des Tunnelbaus werden in der Planung insbesondere die Aspekte der Brand- und Evakuierungssimulationen berücksichtigt werden müssen, denn der Tunnel hat, aufgrund des geringen Tunnelquerschnitts, wenig Raumvolumen zur Aufnahme von Rauch im Brandfall.

Mönckebergstraße



Stadtkarte (ohne Maßstab)

HOCHBAHN

Mönckebergstraße



Luftbild mit Tunnelanlagen

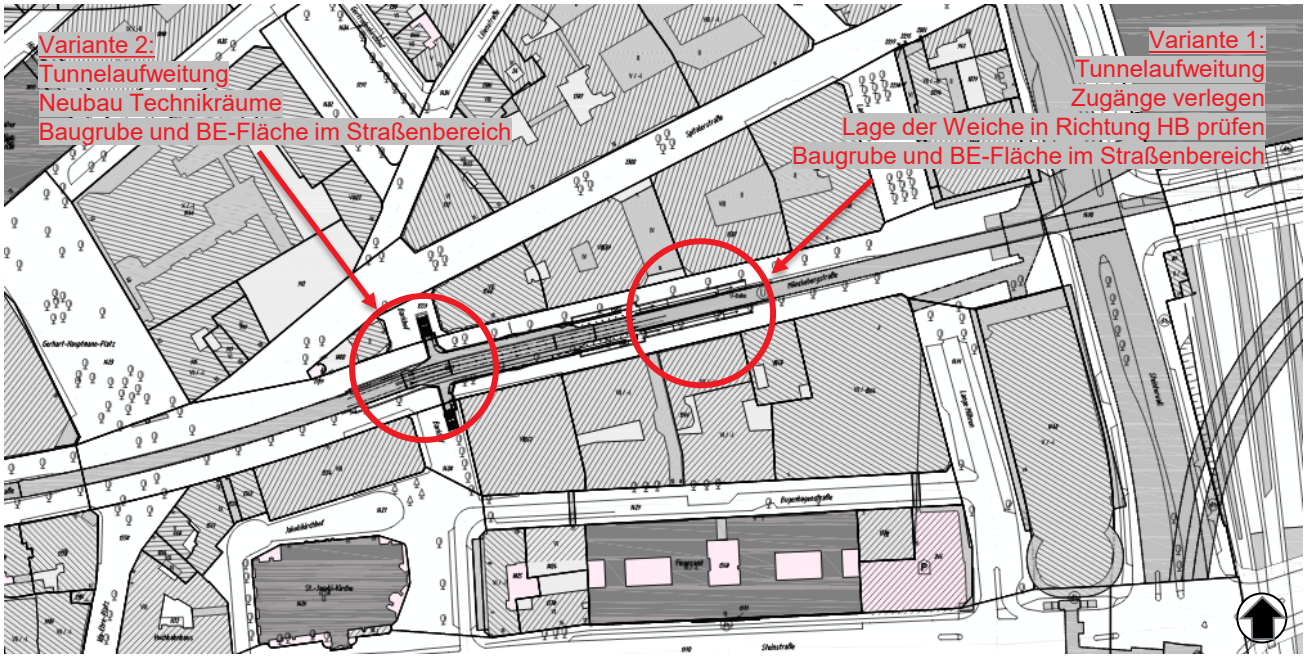
HOCHBAHN

Mönckebergstraße

Lage	Tunnel
Bauwerksnummer	A029
Baujahr	1912
Letzte Modernisierung	2021 – Barrierefreier Ausbau
Angrenzende Bauwerke 1	Richtung Hauptbahnhof: Tunnel A030 (Bj.1912)
Angrenzende Bauwerke 2	Richtung Barmbek: Tunnel A028 (Bj.1912)
Denkmalschutz	-
Bahnsteiglänge vorh.	Ca. 87,00m
Zusätzliche Länge	Ca. 38,00m
Variante 1 (Ri. Hauptbhf.)	Tunnelaufweitung, Verschiebung Ausgänge
Variante 2 (Ri. Barmbek)	Tunnelaufweitung, Neubau Technikräume
Variante 3 (beide Ri.)	Tunnelaufweitung in beide Richtungen - Nicht eingehender untersucht
2. Zugang	Derzeit nicht vorhanden, in Verbindung mit BrfA vorgesehen

HOCHBAHN

U3 - 125m Bahnsteige Voruntersuchung



Lageplan (ohne Maßstab)

Keine Vorzugsvariante ausgewählt.

HOCHBAHN

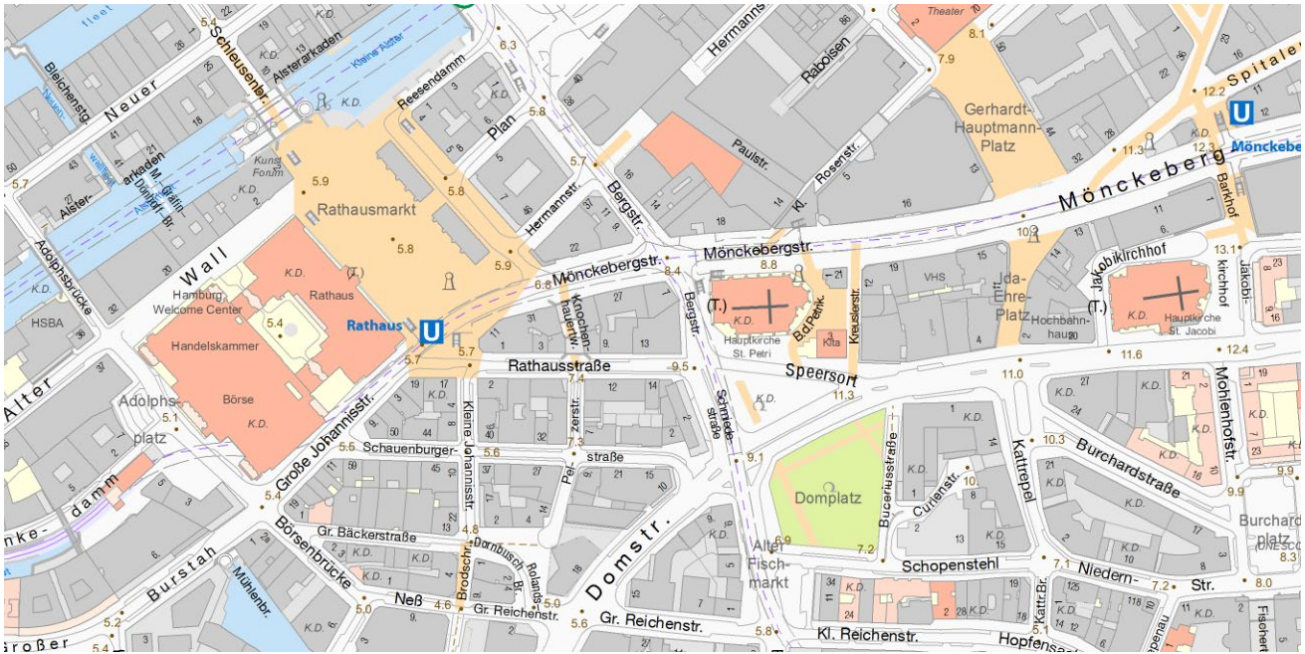
Rathaus

An der Haltestelle **Rathaus**, einer Haltestelle in Tunnellage, verfügen die Seitenbahnsteige bereits über eine ausreichende Länge, nur wird diese derzeit nicht voll als Nutzbahnsteig genutzt.

Neben konstruktiven Gesichtspunkten zur Aktivierung aller Bahnsteigbereiche werden in der Planung insbesondere die Aspekte der Brand- und Evakuierungssimulationen berücksichtigt werden müssen, denn der Tunnel hat, aufgrund des geringen Tunnelquerschnitts, wenig Raumvolumen zur Aufnahme von Rauch im Brandfall.

Gemäß derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass zusätzliche Ausgänge benötigt werden.

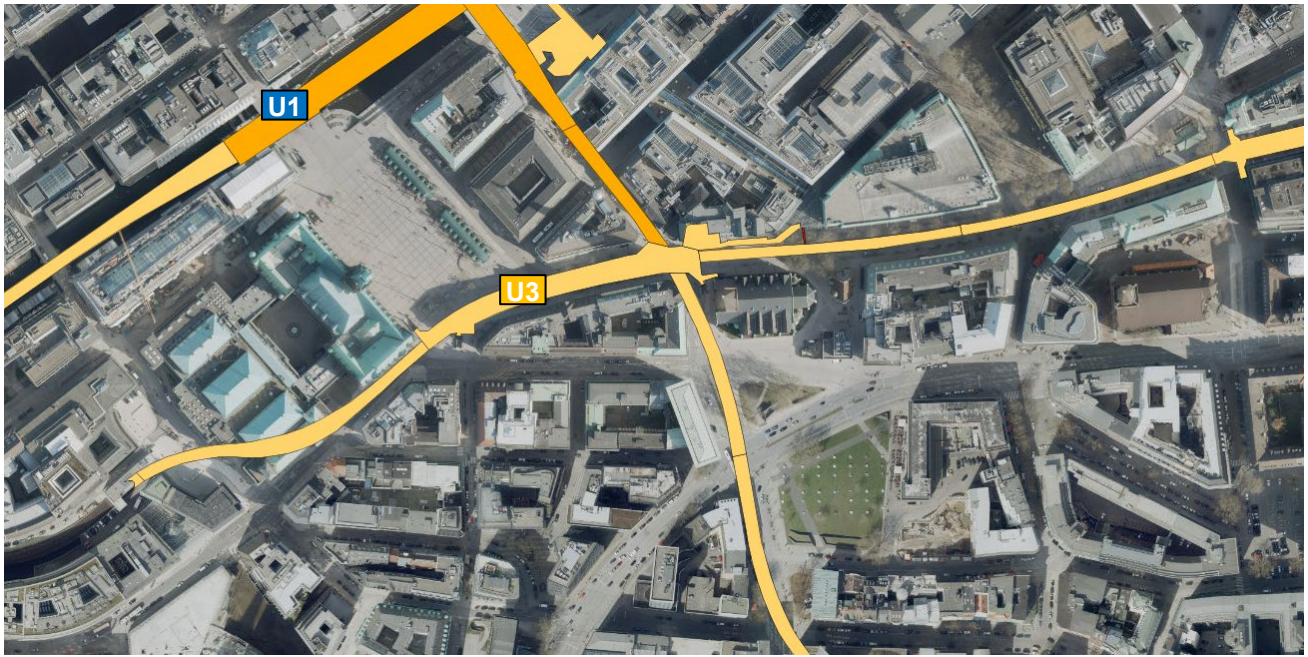
Rathaus



Stadtkarte (ohne Maßstab)

HOCHBAHN

Rathaus



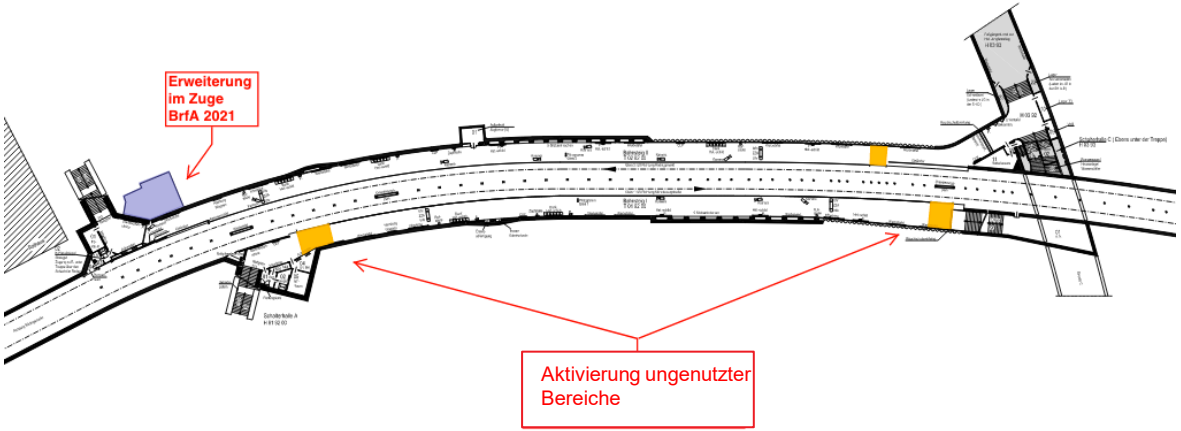
Luftbild mit Tunnelanlagen

HOCHBAHN

Rathaus

Lage	Tunnel
Bauwerksnummer	A027
Baujahr	1912
Letzte Modernisierung	2021 – Barrierefreier Ausbau
Angrenzende Bauwerke 1	Richtung Hauptbahnhof: Tunnel A028 (Bj.1912)
Angrenzende Bauwerke 2	Richtung Barmbek: Tunnel A026 (Bj.1912)
Denkmalschutz	Haltestelle Seit 2023
Bahnsteiglänge vorh.	Gleis 1: ca.110,0m, Gleis 2: ca.121,0m
Zusätzliche Länge	Gleis 1: ca.15,0m, Gleis 2: ca.4,0m
Variante 1	Erweiterung Bahnsteige im Bestand
Variante 2	Maßnahme im Bestand lösbar - Nicht untersucht
2. Zugang	Vorhanden

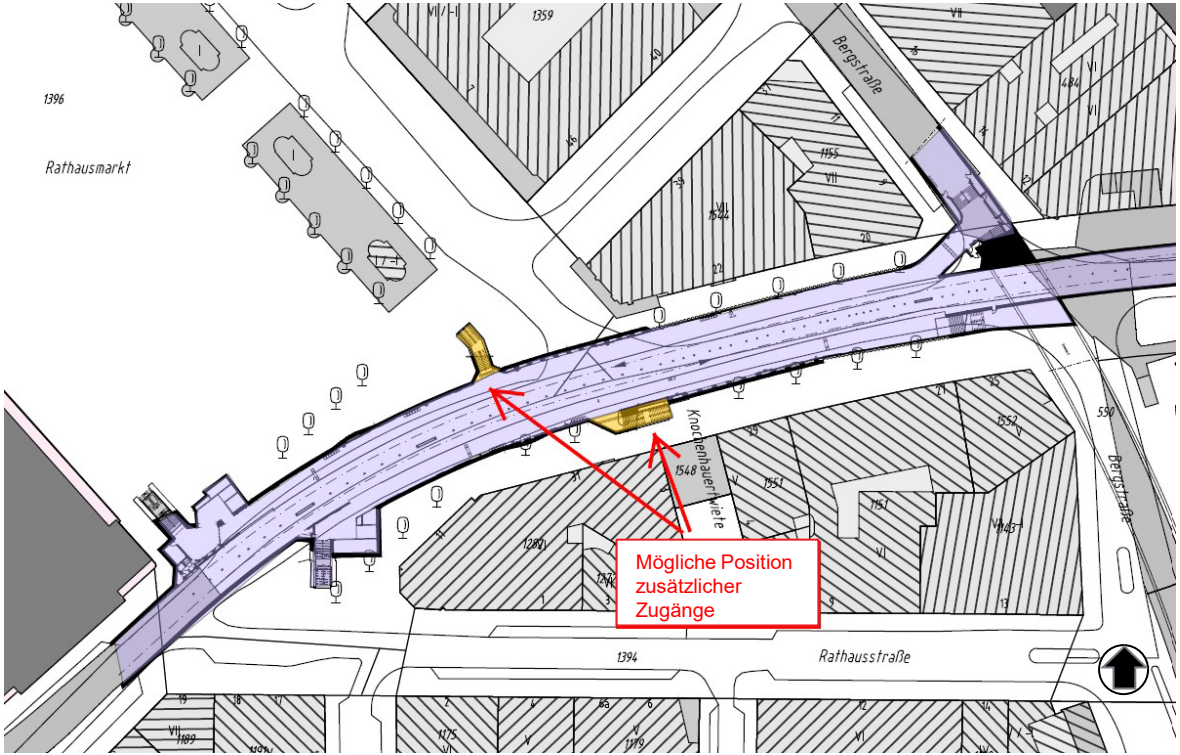
Rathaus



Planausschnitt (ohne Maßstab)

HOCHBAHN

Rathaus



Planausschnitt (ohne Maßstab)

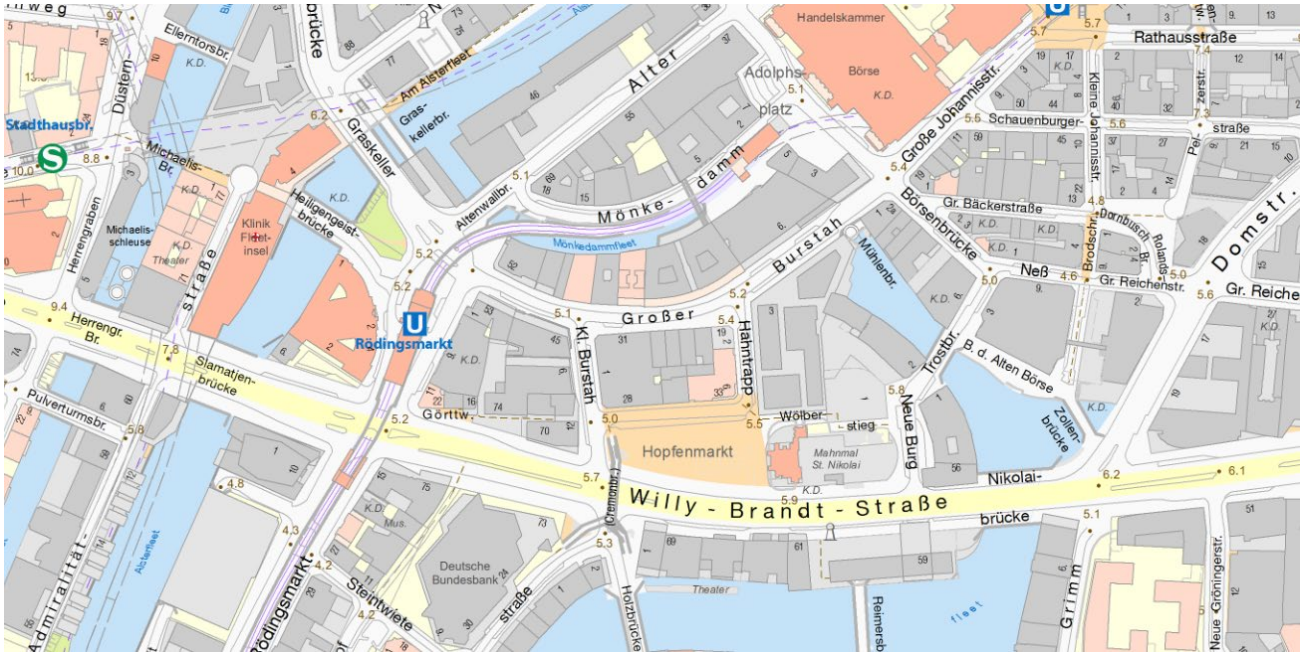
HOCHBAHN

Rödingsmarkt

An der Haltestelle **Rödingsmarkt**, einer Haltestelle in Brückenlage, müssen die Bahnsteige in nördlicher oder südlicher Richtung erweitert werden, um die Seitenbahnsteige um die erforderlichen ca. 19m verlängern zu können.

Neben konstruktiven Gesichtspunkten des Brückenbaus werden in der Planung insbesondere die Aspekte Denkmalschutzes berücksichtigt werden müssen, denn die Haltestelle und das angrenzende Viadukt stehen unter Denkmalschutz.

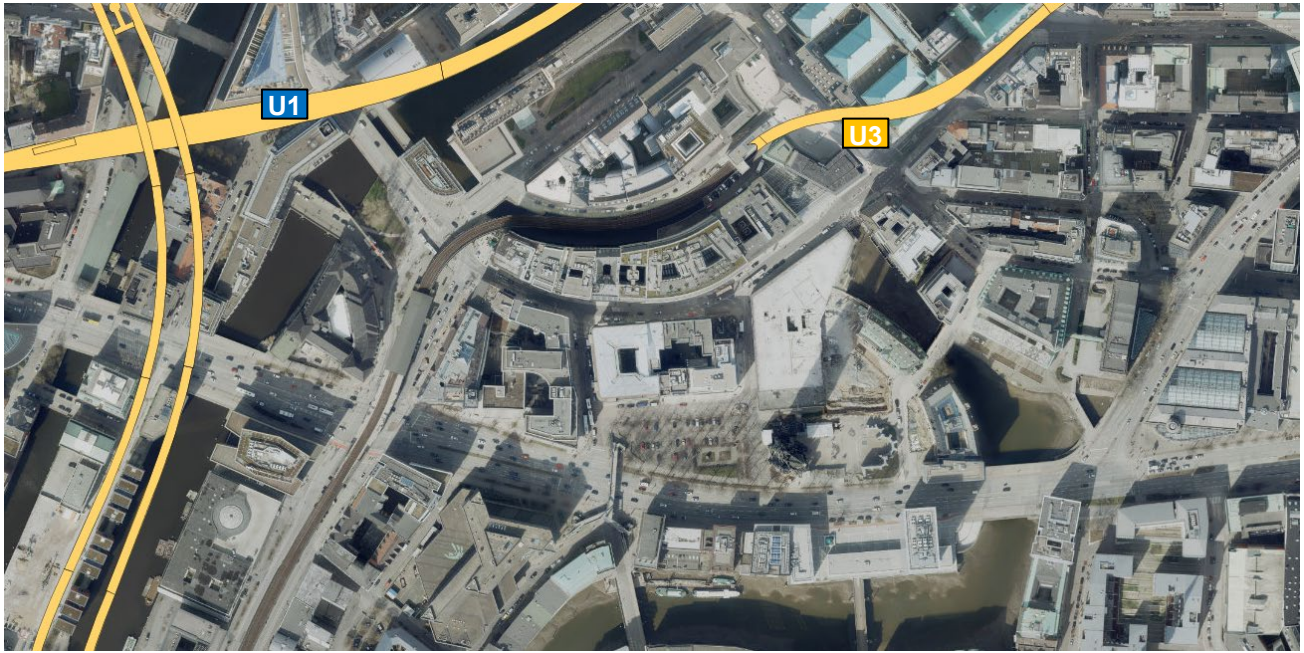
Rödingsmarkt



Stadtkarte (ohne Maßstab)

HOCHBAHN

Rödingsmarkt



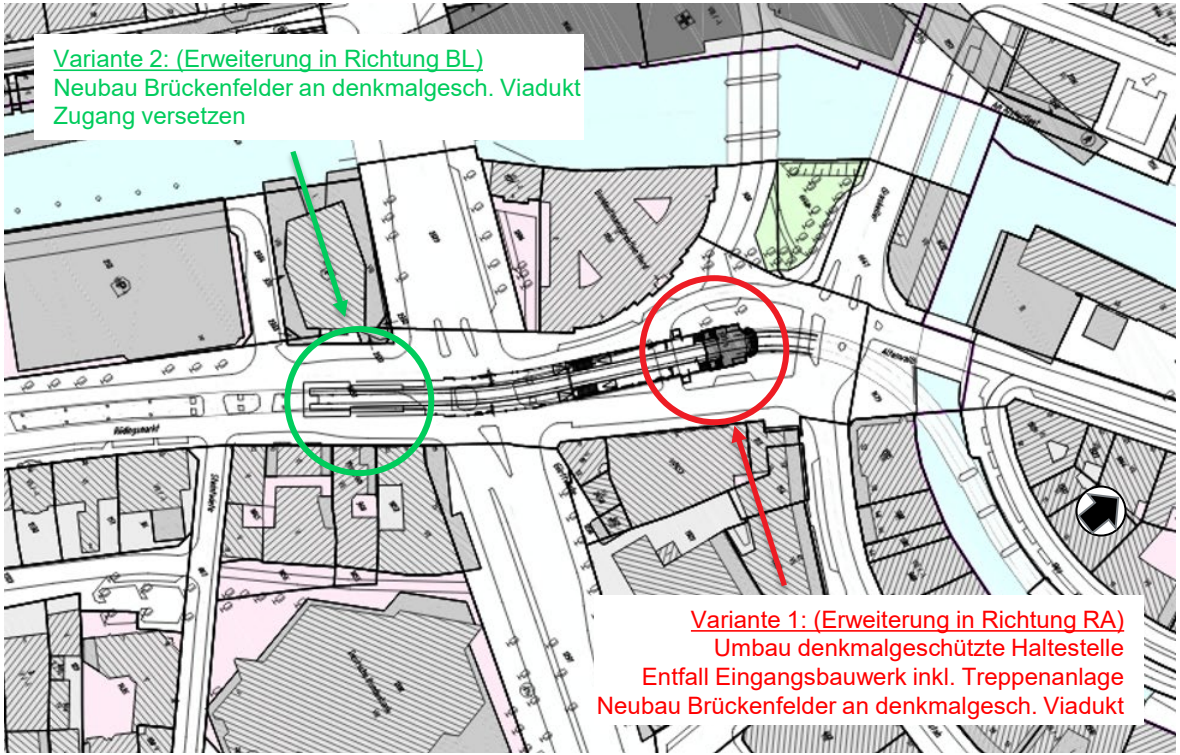
Luftbild mit Tunnelanlagen

HOCHBAHN

Rödingsmarkt

Lage	Viadukt
Bauwerksnummer	A022
Baujahr	1912
Letzte Modernisierung	2010 – Erneuerung Bahnsteigbelag, Grundinstandsetzung für 2021 geplant - P.23021
Angrenzende Bauwerke 1	Richtung Hauptbahnhof: Viadukt A024 (Bj.1912)
Angrenzende Bauwerke 2	Richtung Barmbek: Viadukt A021 (Bj.1912)
Denkmalschutz	Haltestelle A022, Viadukt A021, Viadukt A024
Bahnsteiglänge vorh.	Ca. 106,0m
Zusätzliche Länge	Ca. 19,00m
Variante 1 (Ri. Hauptbhf.)	Brückenneubau, Umbau Haltestelle
Variante 2 (Ri. Barmbek)	Brückenneubau, Verlegung 2. Zugang
Variante 3 (beide Ri.)	Brückenneubau in beide Richtungen - Nicht eingehender untersucht
2. Zugang	Vorhanden

Rödingsmarkt



Lageplan (ohne Maßstab)

Gemäß derzeitigem Kenntnisstand erscheint die Variante 2 die Vorzugsvariante zu sein, da bei dieser kein Umbau des denkmalgeschützten Haltestellengebäudes notwendig wird.

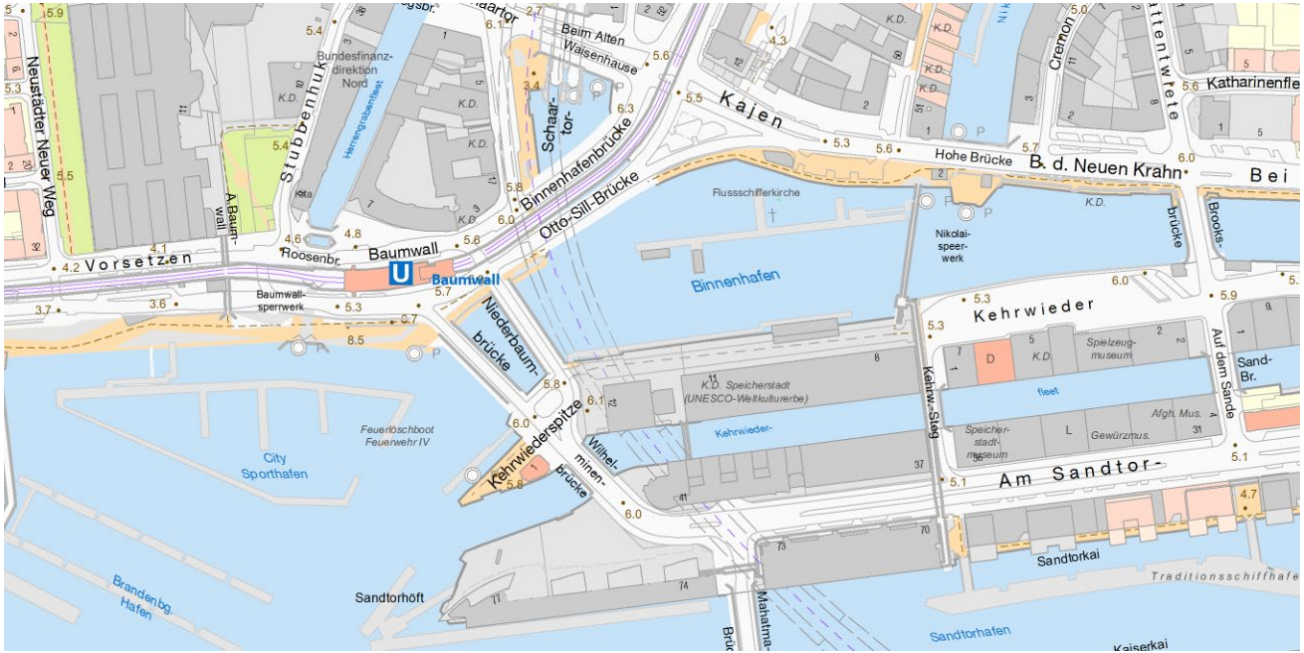
HOCHBAHN

Baumwall

An der Haltestelle **Baumwall**, einer Haltestelle in Brückenlage am Hafenrand, müssen die Bahnsteige in östlicher oder westlicher Richtung erweitert werden, um die Seitenbahnsteige um die erforderlichen ca. 34m verlängern zu können.

Neben konstruktiven Gesichtspunkten des Brückenbaus werden in der Planung insbesondere die Aspekte Denkmalschutzes berücksichtigt werden müssen, denn die Haltestelle und das angrenzende Viadukt stehen unter Denkmalschutz.

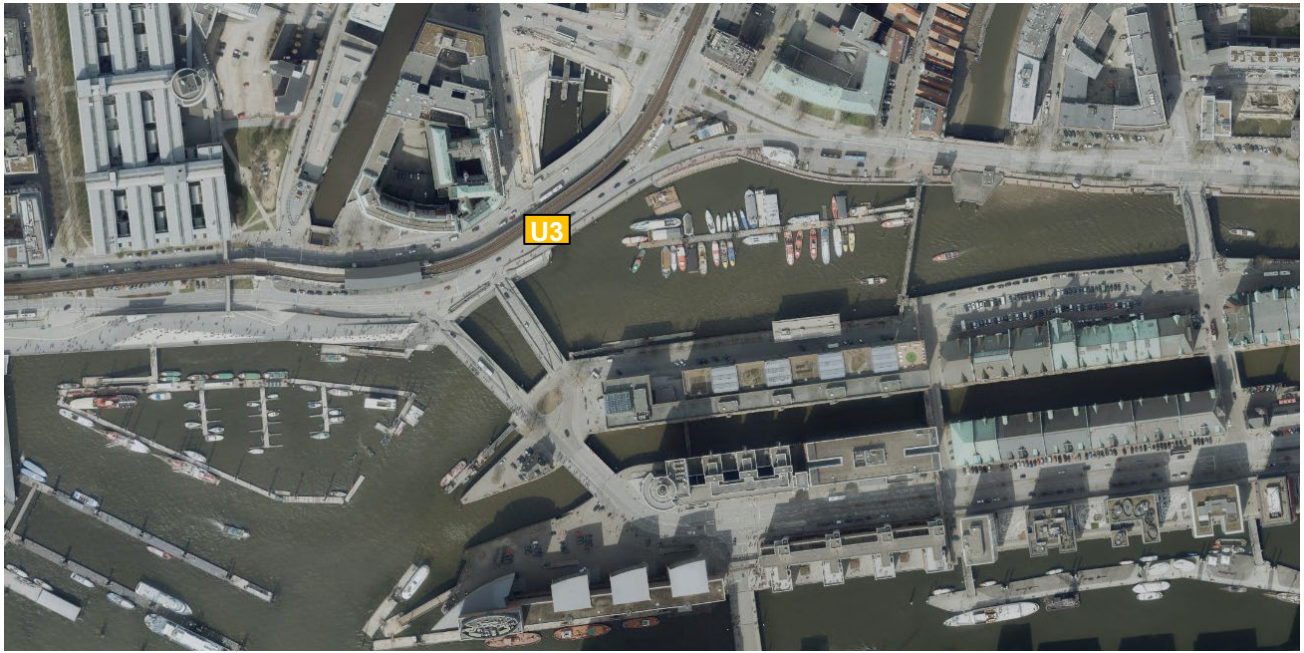
Baumwall



Stadtkarte (ohne Maßstab)

HOCHBAHN

Baumwall



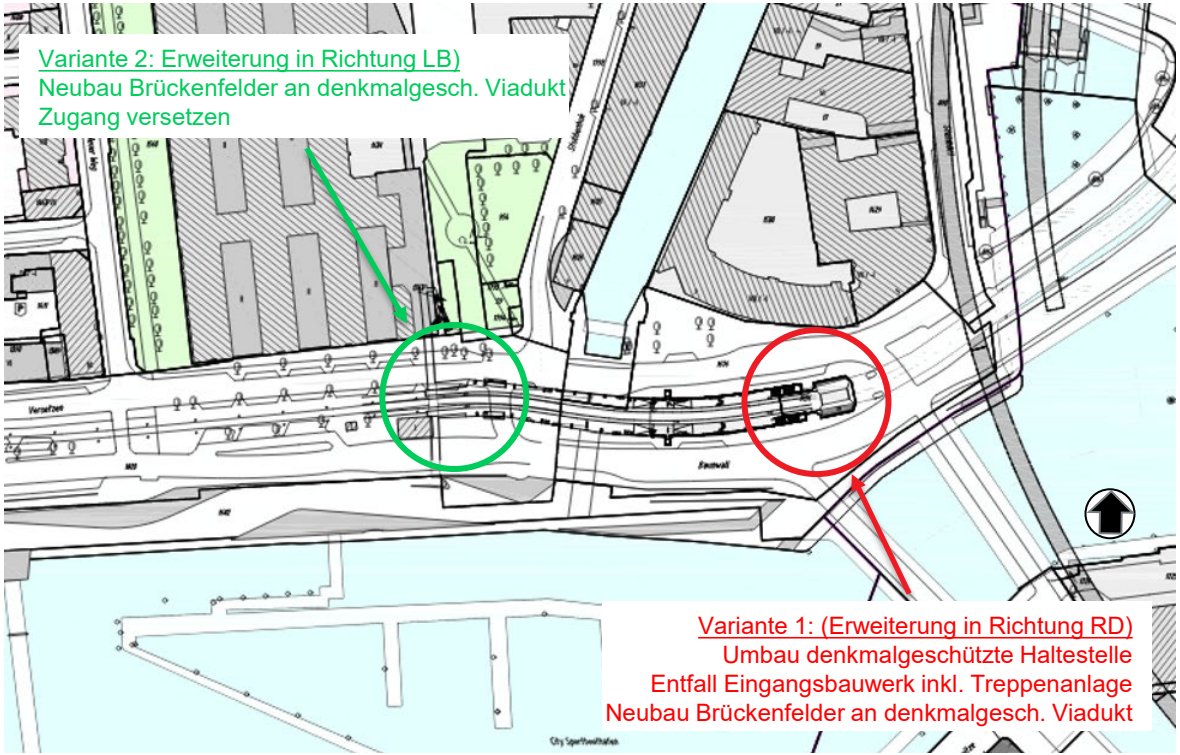
Luftbild

HOCHBAHN

Baumwall

Lage	Viadukt
Bauwerksnummer	A017
Baujahr	1912
Letzte Modernisierung	2010 – Grundinstandsetzung und Anbindung Elbphilharmonie (P.21222 und P.21571)
Angrenzende Bauwerke 1	Richtung Hauptbahnhof: Viadukt A019 (Bj.1912)
Angrenzende Bauwerke 2	Richtung Barmbek: Viadukt A016 (Bj.1912)
Denkmalschutz	Haltestelle A017, Viadukt A016, Viadukt A019
Bahnsteiglänge vorh.	Ca. 91,0m
Zusätzliche Länge	Ca. 34,00m
Variante 1 (Ri. Hauptbhf.)	Brückenneubau, Umbau der Haltestelle
Variante 2 (Ri. Barmbek)	Brückenneubau, Verlegung 2. Zugang, Neubau Treppenanlage
Variante 3 (beide Ri.)	Brückenneubau in beide Richtungen - Nicht eingehender untersucht
2. Zugang	Vorhanden

Baumwall



Lageplan (ohne Maßstab)

Gemäß derzeitigem Kenntnisstand erscheint die Variante 2 die Vorzugsvariante zu sein, da bei dieser kein Umbau des denkmalgeschützten Haltestellengebäudes notwendig wird.

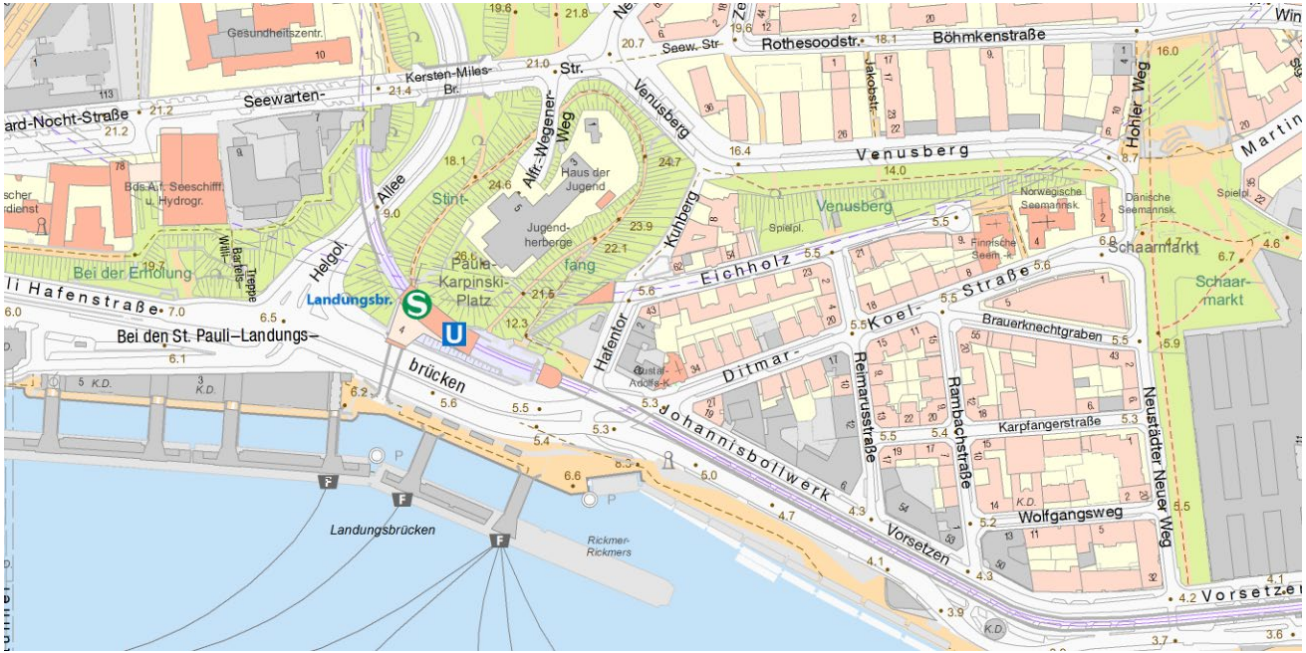
HOCHBAHN

Landungsbrücken

An der Haltestelle **Landungsbrücken**, einer Haltestelle in Hanglage am Hafenrand, müssen die Bahnsteige in östlicher oder westlicher Richtung erweitert werden, um die Seitenbahnsteige um die erforderlichen ca. 30m verlängern zu können.

Neben konstruktiven Gesichtspunkten des Brückenbaus werden in der Planung insbesondere die Aspekte Denkmalschutzes berücksichtigt werden müssen, denn die Haltestelle, die angrenzende Brücke und das angrenzende Viadukt stehen unter Denkmalschutz.

Landungsbrücken



Stadtkarte (ohne Maßstab)

HOCHBAHN

Landungsbrücken



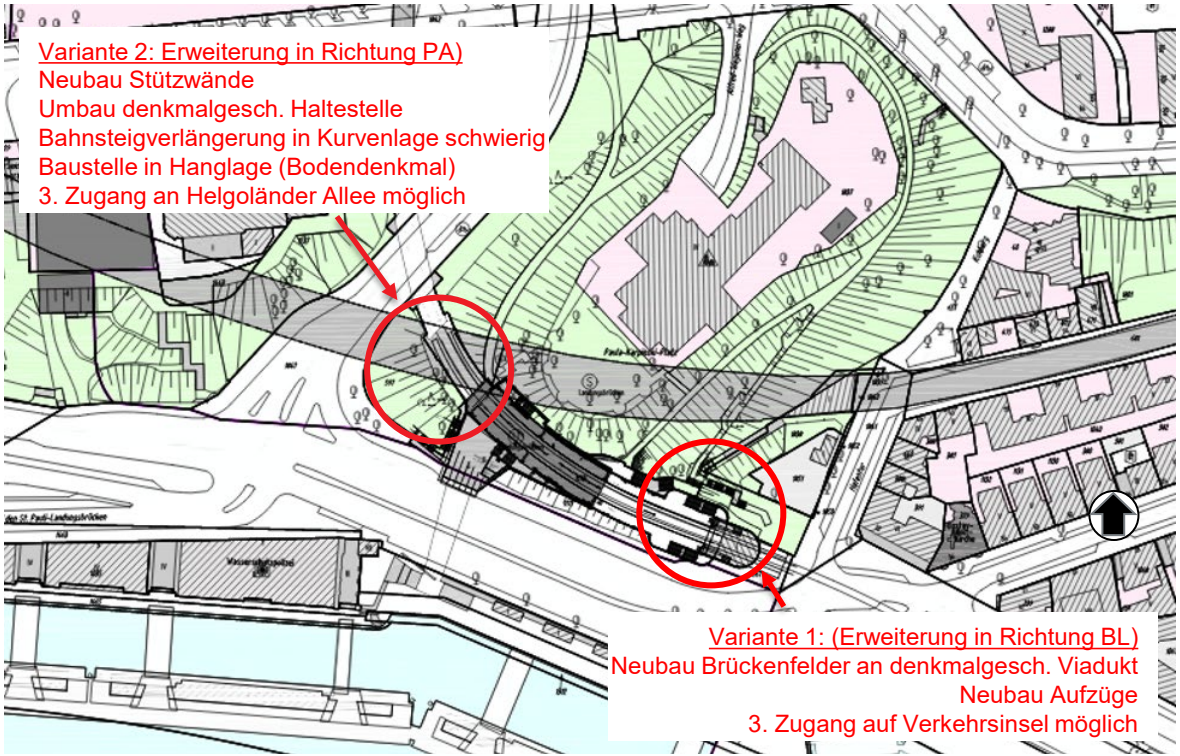
Luftbild mit Tunnelanlage U3 und S1

HOCHBAHN

Landungsbrücken

Lage	Einschnitt, Brücke, Viadukt
Bauwerksnummer	A013
Baujahr	1912
Letzte Modernisierung	2020 – Barrierefreier Ausbau, Modernisierung und Grundinstandsetzung (P.22209)
Angrenzende Bauwerke 1	Richtung Hauptbahnhof: Viadukt A014 (Bj.1912)
Angrenzende Bauwerke 2	Richtung Barmbek: Einschnitt, anschließend Brücke A012 (Bj.1912)
Denkmalschutz	Haltestelle A013, Brücke A012, Viadukt A014
Bahnsteiglänge vorh.	Ca. 95,0m
Zusätzliche Länge	Ca. 30,00m
Variante 1 (Ri. Hauptbhf.)	Brückenneubau, Verlegung Aufzüge
Variante 2 (Ri. Barmbek)	Neubau Stützwände
Variante 3 (beide Ri.)	Brückenneubau und Neubau Stützwände - Nicht eingehender untersucht
2. Zugang	Vorhanden, 3.Zugang möglich

Landungsbrücken



Lageplan (ohne Maßstab)

Keine Vorzugsvariante ausgewählt.

HOCHBAHN

St.Pauli

An der Haltestelle **St.Pauli**, einer Haltestelle in Tunnellage, muss der Tunnel in nördlicher oder südlicher Richtung erweitert werden, um den Mittelbahnsteig um die erforderlichen ca. 34m verlängern zu können.

Neben konstruktiven Gesichtspunkten des Tunnelbaus werden in der Planung insbesondere die Aspekte der Brand- und Evakuierungssimulationen berücksichtigt werden müssen, denn der Tunnel hat, aufgrund des geringen Tunnelquerschnitts, wenig Raumvolumen zur Aufnahme von Rauch im Brandfall.

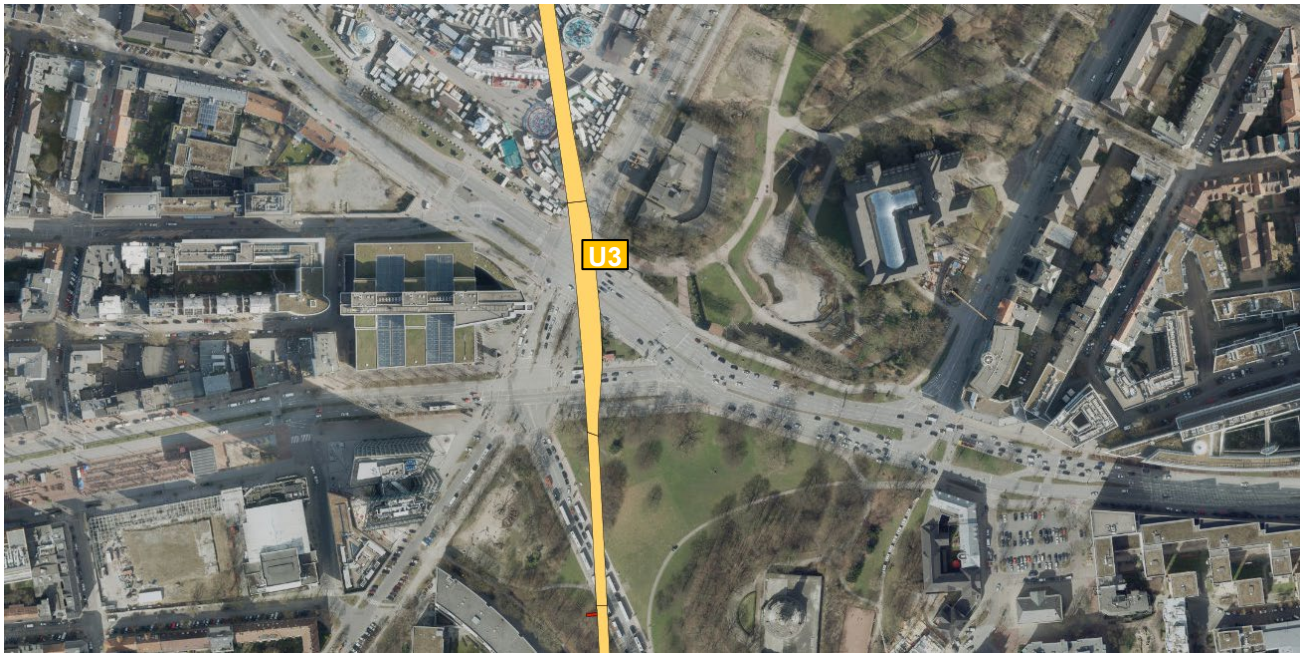
St.Pauli



Stadtkarte (ohne Maßstab)

HOCHBAHN

St.Pauli



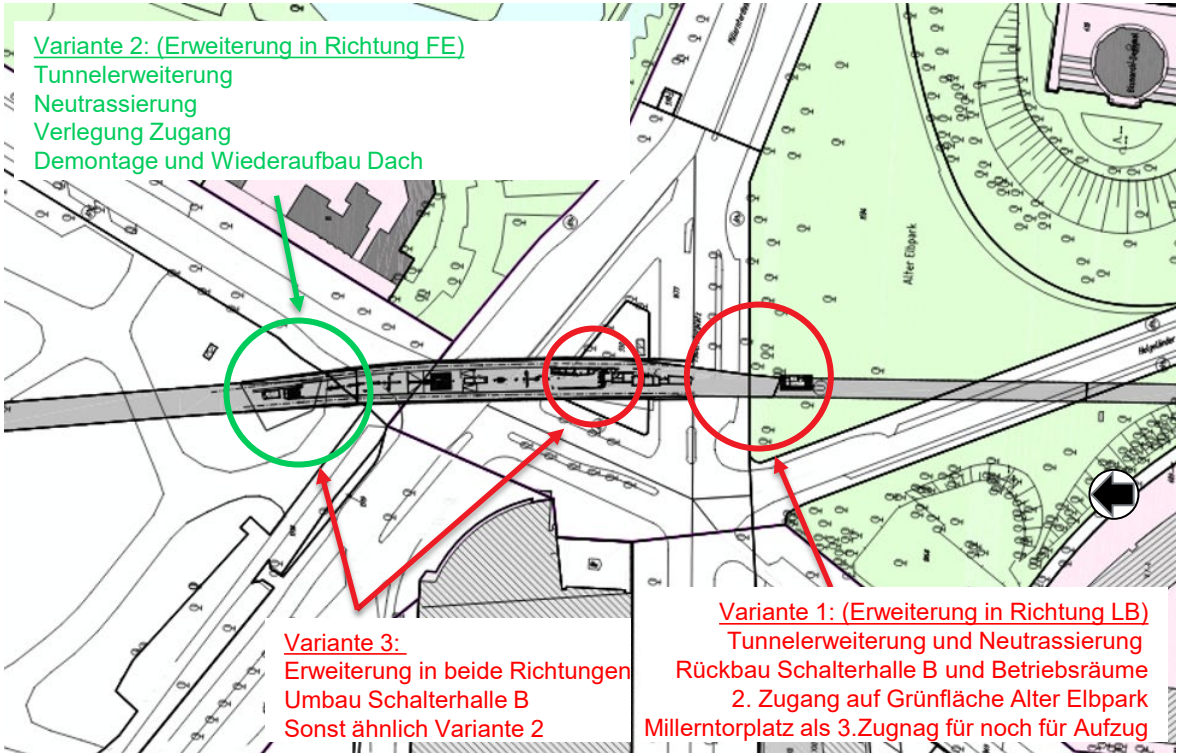
Luftbild mit Tunnelanlage

HOCHBAHN

St.Pauli

Lage	Tunnel
Bauwerksnummer	A010
Baujahr	1912
Letzte Modernisierung	1998 – Barrierefreier Ausbau / Modernisierung
Angrenzende Bauwerke 1	Richtung Hauptbahnhof: Tunnel A011 (Bj.1912)
Angrenzende Bauwerke 2	Richtung Barmbek: Tunnel A009 (Bj.1912)
Denkmalschutz	Historische Elemente (Umwehrung) am Zugang Millerntorplatz & in der Schalterhalle B
Bahnsteiglänge vorh.	Ca. 91,0m
Zusätzliche Länge	Ca. 34,00m
Variante 1 (Ri. Hauptbhf.)	Tunnelaufweitung, Neutrassierung, Rückbau Schalterhalle B, Neubau Zugang Elbpark
Variante 2 (Ri. Barmbek)	Tunnelaufweitung, Neutrassierung, Verlegung Zugang Heiligengeistfeld
Variante 2a (Ri. Barmbek)	Tunnelaufweitung, Neutrassierung, Zugänge erhalten
Variante 3 (beide Ri.)	Tunnelaufweitung & Neutrassierung in Ri. Barmbek + Rückbau Schalterhalle B
2. Zugang	Vorhanden

St. Pauli



Lageplan (ohne Maßstab)

Gemäß derzeitigem Kenntnisstand erscheint die Variante 2 die Vorzugsvariante zu sein, da das Kehrgleis im westlich angrenzenden Tunnel unter dem Heiligengeistfeld ebenfalls an die neuen Zuglängen von 120m angepasst werden muss, und eine Erweiterung des Tunnels in diesem Bereich notwendig macht.

HOCHBAHN

Feldstraße

An der Haltestelle **Feldstraße**, einer Haltestelle in Tunnellage, muss der Tunnel in nördlicher oder südlicher Richtung erweitert werden, um den Mittelbahnsteig um die erforderlichen ca. 35m verlängern zu können.

Neben konstruktiven Gesichtspunkten des Tunnelbaus werden in der Planung insbesondere die Aspekte der Brand- und Evakuierungssimulationen sowie der Verkehrsplanung berücksichtigt werden müssen, denn es beabsichtigt, einen weiteren Zugang zur Haltestelle zu schaffen.

Feldstraße



Stadtkarte (ohne Maßstab)

HOCHBAHN

Feldstraße



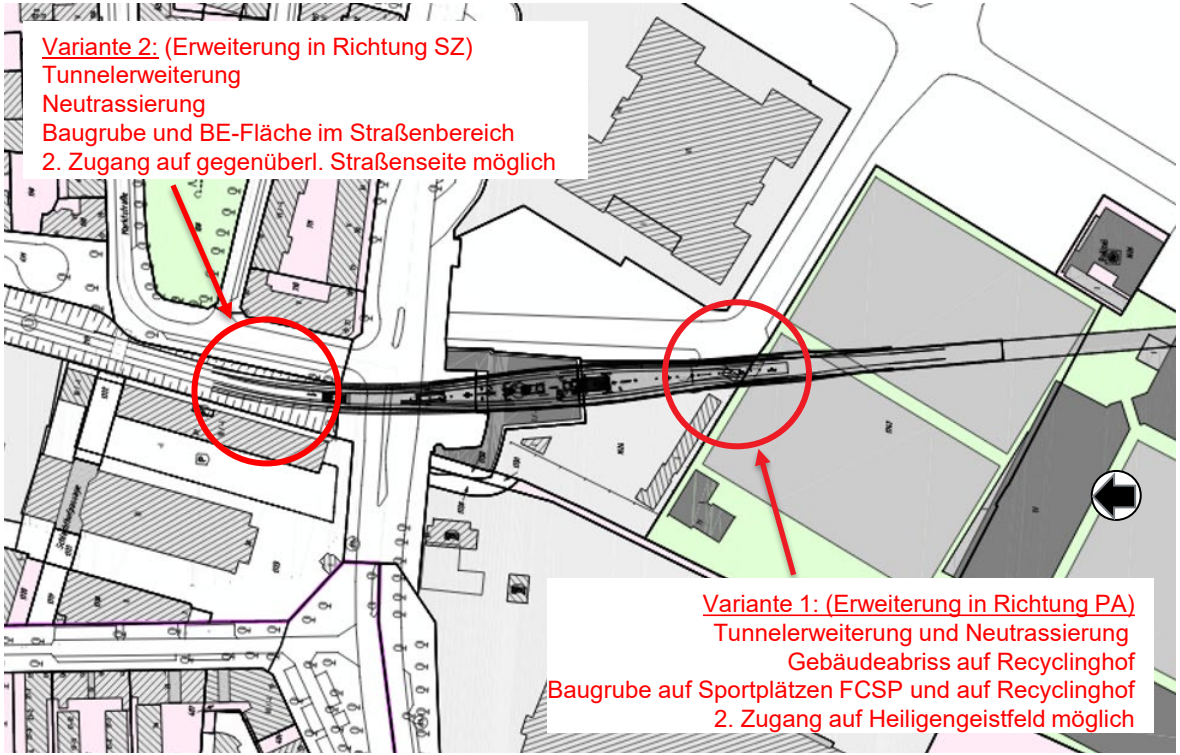
Luftbild mit Tunnelanlage

HOCHBAHN

Feldstraße

Lage	Tunnel
Bauwerksnummer	A008
Baujahr	1912
Letzte Modernisierung	2014 – Barrierefreier Ausbau (P.21923)
Angrenzende Bauwerke 1	Richtung Hauptbahnhof: Tunnel A009 (Bj.1912)
Angrenzende Bauwerke 2	Richtung Barmbek: Tunnel A007 (Bj.1912) und anschließend offener Einschnitt
Denkmalschutz	Haltestelle A008
Bahnsteiglänge vorh.	Ca. 90,0m + 18,00m ohne ausreichende Bstg.breite, schmales Bstg.ende beide Ri.
Zusätzliche Länge	Ca. 35,00m
Variante 1 (Ri. Hauptbhf.)	Tunnelaufweitung, Neutrassierung
Variante 2 (Ri. Barmbek)	Tunnelaufweitung, Neutrassierung
Variante 2a (Ri. Barmbek)	Tunnelaufweitung, Neutrassierung, Überdeckelung Einschnitt
Variante 3 (beide Ri.)	Tunnelaufweitung & Neutrassierung in beide Richtungen - Nicht eingehender untersucht
2. Zugang	Derzeit nicht vorhanden

Feldstraße



Lageplan (ohne Maßstab)

Keine Vorzugsvariante ausgewählt.

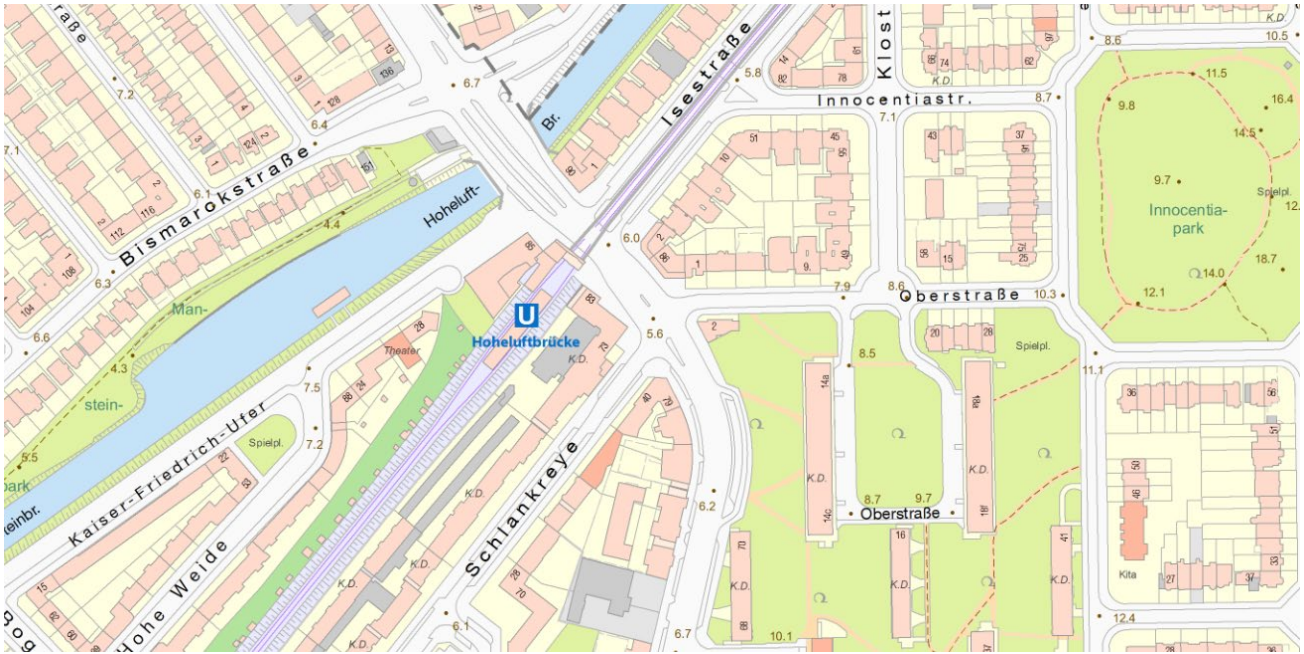
HOCHBAHN

Hoheluftbrücke

An der Haltestelle **Hoheluftbrücke**, einer Haltestelle in Dammlage, soll der Bahnsteig in südlicher Richtung erweitert werden, um den Mittelbahnsteig um die erforderlichen ca. 35m verlängern zu können.

Neben konstruktiven Gesichtspunkten des Ingenieurbaus zum Bauen in Dammlage werden in der Planung insbesondere die Aspekte der Freiraumplanung berücksichtigt werden müssen, denn es ist davon auszugehen, dass die Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich der angrenzenden Kleingärten liegen wird.

Hoheluftbrücke



Stadtkarte (ohne Maßstab)

HOCHBAHN

Hoheluftbrücke

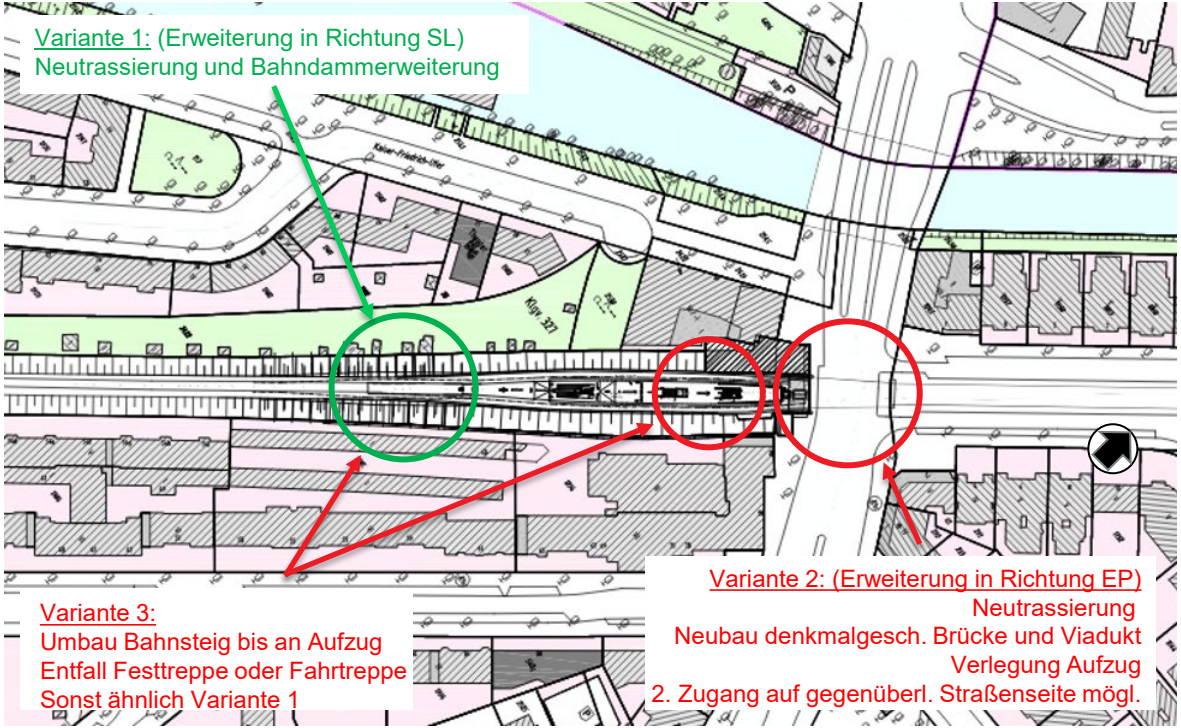


Luftbild

Hoheluftbrücke

Lage	Damm, Brücke
Bauwerksnummer	A119
Baujahr	1912
Letzte Modernisierung	2018 – Barrierefreier Ausbau (P.22112)
Angrenzende Bauwerke 1	Richtung Hauptbahnhof: Bahndamm
Angrenzende Bauwerke 2	Richtung Barmbek: Brücke A118 (Bj.1912), Viadukt A114 (Bj.1912)
Denkmalschutz	Brücke A118, Viadukt A114
Bahnsteiglänge vorh.	Ca. 90,0m + 24,0m mit ungenügender Bstg.breite Ri. BA, schmales Bstg.ende Ri. HB
Zusätzliche Länge	Ca. 35,00m
Variante 1 (Ri. Hauptbhf.)	Bahndammerweiterung, Neutrassierung
Variante 2 (Ri. Barmbek)	Brückenneubau, Neutrassierung, Verlegung Aufzug
Variante 3 (beide Ri.)	Bahndammerweiterung, Neutrassierung und Umbau Bahnsteigbereich vor Aufzug
2. Zugang	Derzeit nicht vorhanden

Hoheluftbrücke



Lageplan (ohne Maßstab)

Gemäß derzeitigem Kenntnisstand erscheint die Variante 1 die Vorzugsvariante zu sein, da diese keine Eingriffe in das Haltestellengebäude oder die denkmalgeschützte Brücke notwendig macht.

HOCHBAHN

Eppendorfer Baum

An der Haltestelle **Eppendorfer Baum**, einer Haltestelle in Dammlage, muss der Bahnsteig in nördlicher oder südlicher Richtung erweitert werden, um den Mittelbahnsteig um die erforderlichen ca. 30m verlängern zu können.

Neben konstruktiven Gesichtspunkten des Ingenieurbaus zum Bauen in Dammlage werden in der Planung insbesondere die Aspekte der Brückenplanung und des Denkmalschutzes berücksichtigt werden müssen, denn die angrenzenden Brückenbauwerke werden betroffen sein und stehen unter Denkmalschutz.

Eppendorfer Baum



Stadtkarte (ohne Maßstab)

HOCHBAHN

Eppendorfer Baum



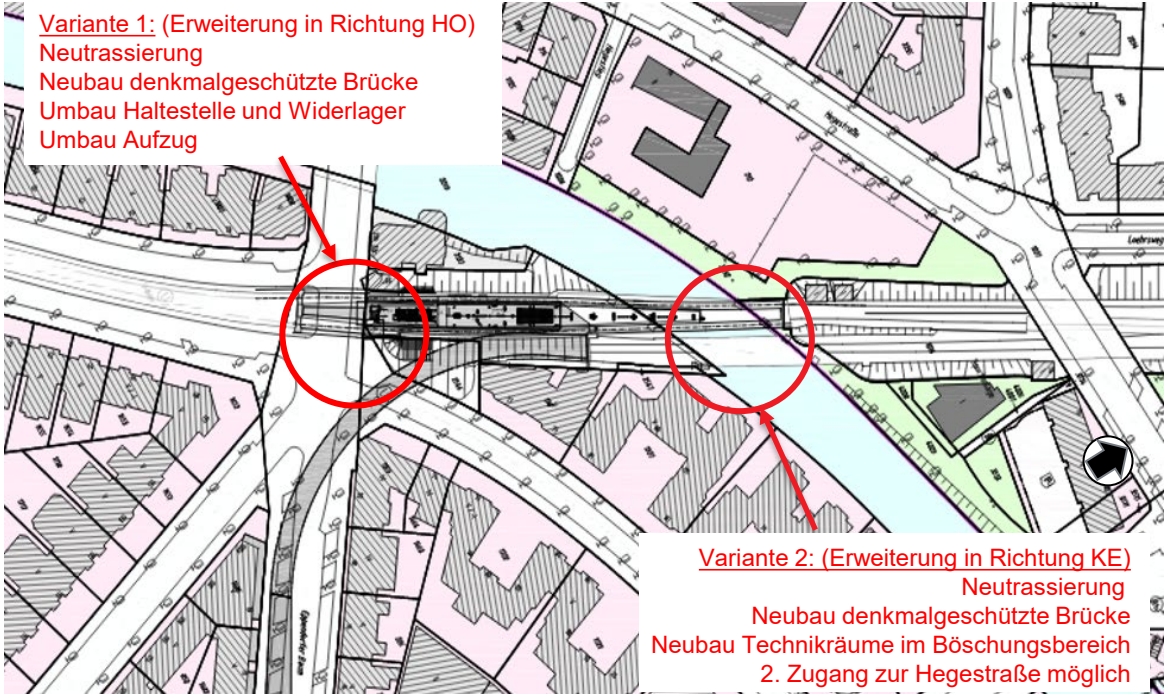
Luftbild mit Tunnelanlage U1

HOCHBAHN

Eppendorfer Baum

Lage	Damm, Brücke
Bauwerksnummer	A112
Baujahr	1912
Letzte Modernisierung	2013 – Barrierefreier Ausbau (P.21931)
Angrenzende Bauwerke 1	Richtung Hauptbahnhof: Brücke A113 (Bj.1912), Viadukt A114 (Bj.1912)
Angrenzende Bauwerke 2	Richtung Barmbek: Brücke A111 (Bj.1912)
Denkmalschutz	Brücke A111, Brücke A113 und Viadukt A114
Bahnsteiglänge vorh.	Ca. 95,0m, schmales Bahnsteigende Richtung Barmbek
Zusätzliche Länge	Ca. 30,00m
Variante 1 (Ri. Hauptbhf.)	Brückenneubau, Neutrassierung, Umbau Haltestelle
Variante 2 (Ri. Barmbek)	Brückenneubau, Neutrassierung
Variante 3 (beide Ri.)	Brückenneubau & Neutrassierung in beide Richtungen - Nicht eingehender untersucht
2. Zugang	Derzeit nicht vorhanden

Eppendorfer Baum



Lageplan (ohne Maßstab)

Keine Vorzugsvariante ausgewählt.

HOCHBAHN

Disclaimer

Diese Präsentation enthält vertrauliche Informationen über die Hamburger Hochbahn AG. Die Weitergabe dieser Präsentation oder der darin enthaltenen Informationen an Dritte sowie die Verwendung dieser Informationen für eigene Zwecke des Empfängers sind nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Hamburger Hochbahn AG zulässig. Soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet oder zu einem späteren Zeitpunkt ausdrücklich vereinbart, ist der Inhalt dieser Präsentation unverbindlich und begründet keinerlei Ansprüche des Empfängers gegen die Hamburger Hochbahn AG.

HOCHBAHN