

Presse-Information

16. September 2015

Hamburger Hochbahn AG

Christina Becker
stv. Pressesprecherin
Büro: 040/32 88-25 56
Mobil: 0178/628-25 56
presse@hochbahn.de

U1: Wochenend-Sperrungen für Gleisbauarbeiten

- **18. bis 20. September: Busse statt Bahnen von Fuhlsbüttel Nord bis Ohlsdorf**
- **Ab 9. Oktober vier Wochenend-Sperrungen am West- und Ost-Ast**
- **Grund sind Gleisbauarbeiten zur Instandhaltung des U-Bahn-Netzes**

Aufgrund notwendiger Gleisbauarbeiten fahren auf verschiedenen Abschnitten der Linie U1 im September und Oktober an einigen Wochenenden Busse statt Bahnen. Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) richtet folgende Ersatzverkehre (jeweils in beide Richtungen) ein:

- Fuhlsbüttel Nord bis Ohlsdorf
18. September, ca. 21.15 Uhr, bis 20. September, Betriebsschluss
Der Ersatzverkehr bedient auch die Haltestelle Langenhorn Markt.
- Lattenkamp bis Fuhlsbüttel Nord
9. Oktober, 20 Uhr, bis 11. Oktober, Betriebsschluss
30. Oktober, 20 Uhr, bis 1. November, Betriebsschluss
Zwischen den Haltestellen Lattenkamp und Langenhorn Markt wird zusätzlich ein Express-Bus als Direktverbindung eingesetzt.
- Wandsbek-Gartenstadt bis Farmsen
16. Oktober, 21.30 Uhr, bis 18. Oktober, Betriebsschluss
23. Oktober, 21.30 Uhr, bis 25. Oktober, Betriebsschluss

Die Fahrzeiten können sich je nach Verkehrslage um bis zu 20 Minuten verlängern.

Erhöhte Schlagzahl bei Instandhaltung aufgrund stetig steigender Fahrgastzahlen

Mit rund 390 000 Fahrgästen werktäglich auf einer 55 Kilometer langen Strecke ist die U1 eine der Hauptschlagadern des öffentlichen Nahverkehrs in Hamburg und die längste U-Bahn-Linie Deutschlands. Stetig steigende Fahrgastzahlen im Laufe der vergangenen Jahre bedeuten dichtere Takte und mehr Fahrzeuge – und damit auch eine erhöhte Schlagzahl bei Instandhaltungsmaßnahmen im über 100 Jahre alten U-Bahn-Netz. Dazu

gehört unter anderem der Austausch von Schwellen, Weichen oder Stromschienen sowie die Sanierung von Tunneln.

„Die Herausforderung besteht darin, die Maßnahmen so zu bündeln, dass die Einschränkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich gehalten werden. Deshalb legen wir Gleisbauarbeiten oder eine Tunnelsanierung – wo es geht – mit notwendigen Streckensperrungen für den barrierefreien Ausbau zusammen. Manchmal müssen wir aber auch da ran, wo wir gerade keine Brücke sanieren oder eine Haltestelle barrierefrei ausbauen. Dann verlegen wir die Arbeiten in die Betriebspausen oder bündeln sie an den verkehrsrärmeren Wochenenden“, erklärt Horst Hoffmann, bei der HOCHBAHN verantwortlich für die Bahnanlagen.

Die Schlagzahl hat sich für die HOCHBAHN in den vergangenen Jahren in etwa verdoppelt – entsprechend hoch ist neben dem eigentlichen Arbeitseinsatz vor Ort auch der Planungsaufwand. Denn Baustellen der HOCHBAHN müssen ebenso berücksichtigt werden wie Bauprojekte anderer Verkehrsunternehmen.

Technische und materielle Weiterentwicklungen steigern Effizienz

Um die Sperrzeiten auf das Minimum zu reduzieren, arbeitet die HOCHBAHN mit neuesten technischen Geräten und Materialien. So werden im Außenbereich inzwischen überwiegend Beton- statt Holzschwellen eingebaut, weil sie mit 50 Jahren eine deutlich längere Haltbarkeit aufweisen. Beim Wechsel an Wochenenden kann durch den effizienten Einsatz eine Strecke von etwa 300 Metern bearbeitet werden. Die Ausführung der Arbeiten in nächtlichen Betriebspausen würde eine in etwa zehn Mal so lange Arbeitszeit erfordern.

Die 1911 gegründete Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) befördert mit ihrem eigenen Fahrzeugpark aus mehr als 210 U-Bahnen und 720 Bussen über 1,2 Millionen Fahrgäste täglich. Dabei bedient die HOCHBAHN als einer von 34 Partnern im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) über 1.400 Haltestellen und ist das größte Verkehrsunternehmen im HVV-Einsatzgebiet. 4.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten bei der HOCHBAHN rund um die Uhr für einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr und bequeme, zukunftsorientierte Mobilität in Hamburg.