


Martin Potthast
Auf der Koppel 75
21521 Aumühle
fih@wiwi-hamburg.net (Tel: 041045510) Fax: 04104961878

Aumühle den 11.03.2019

An die
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Anhörungsbehörde Rechtsamt
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Btr.: Einwendungen zum barrierefreien Umbau der -Bahnstation Mönckebergstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (FIH) begrüßt den geplanten Umbau der -Bahnstation Mönckebergstraße, sieht aber noch zwei Schwachpunkte. Als Fahrgäste fühlen wir uns betroffen.

1. Wir halten es für notwendig, dass bei der Gelegenheit – es handelt sich um eine wesentliche Veränderung der Station - die Bahnsteiglänge auf das übliche Maß für 120 Meter lange Züge verlängert wird. Das müssten ca. 125 Meter sein, statt der derzeitigen 90 Meter. Auch wenn allein durch die Bahnsteigverlängerung in Mönckebergstraße noch keine längeren Züge auf der U3 verkehren könnten, so sollten die Bahnsteige Schritt für Schritt (immer bei größeren Umbaumaßnahmen, das ist ja hier der Fall) einheitlich auf 125 Meter gebracht werden, da eine Verlängerung aller noch zu kurzen Stationen ja stets als nicht machbar, weil zu teuer gilt. Nun sollte nicht bei einem Umbau wegen der zunächst nicht vorhandenen Wirkung auf die Verlängerung verzichtet werden, so dass hier wiederum Fakten geschaffen werden, die einen späteren Einsatz längerer Züge verhindern. Derzeit versucht die HOCHBAHN mit einem

einheitlichen Zugtyp (DT5 mit 3 Wagen 40 Meter Länge) durch Zugbildung in unterschiedlichen Längen, sich den unterschiedlichen Bahnsteiglängen anzupassen. Zum einen nutzen Zwei Einheiten (6 Wagen) mit nur 80 Meter Länge nicht die volle Länge der kurzen Bahnsteige (90 Meter) aus, zum anderen wird bei dreiteiligen Zügen (9 Wagen, 120 Meter Länge) die Durchgängigkeit gleich zweimal unterbrochen. Ein einheitlicher Zugtyp von 60 Meter Länge wie der DT4 als durchgängiger Zug (DT6?) könnte nur mit einer Einheit an den zu kurzen 90-Meter Bahnsteigen fahren, wäre aber sonst wegen Anhebung der technischen Mindestlänge und der längeren Durchgängigkeit vorteilhaft. Um den Nachteil der (sehr wenigen) zu kurzen 90-Meter-Bahnsteige zu vermeiden, müssen diese (nach und nach) verlängert werden. Mönckebergstraße wäre hierbei ein guter Anfang, da hier genau solch ein größerer Umbau erfolgt, wo die Verlängerung dann miterledigt werden kann.

Die Station wird um einen zweiten Ausgang erweitert, so dass man zu den Bussen an der Haltestelle „Hauptbahnhof/Mönckebergstraße“ gut umsteigen kann. Die Aufzüge als Durchlader sind auch optimal geplant. Die aus unserer Sicht erforderliche Verlängerung könnte an beiden Bahnsteigenden erfolgen. Jedoch scheint uns die Verlängerung am Ende Richtung Hauptbahnhof, wo auch der neue Zugang errichtet werden soll, sinnvoller. Zum einen, weil dort ohnehin stark umgebaut werden wird. Zum anderen, weil die Streckenführung hier gerade ist, so dass auf gebogene Bahnsteige (welche bei einer Verlängerung Richtung Rathaus entstehen würden) verzichtet werden kann.

2. Während der Bauphase soll die Mönckebergstraße zu einer Einbahnstraße in Richtung Rathaus eingerichtet werden. Der Busverkehr in die andere Richtung soll über die Steinstraße umgeleitet werden. Aus unserer Sicht wäre es besser, es genau umgekehrt zu machen. In Richtung Rathaus geht es via Steinstraße in Richtung Hauptbahnhof via Mönckebergstraße, welche zu diesem Zweck genau in entgegengesetzte Richtung zur Einbahnstraße werden sollte. Dadurch wird verhindert, dass Busfahrgäste von und zur Mönckebergstraße die Fahrbahn der Steinstraße queren müssen.