

Exkursionsbericht

Rostock Bremerhaven Bremen

03. bis 12. Juli 1998



Deutsche Bahn 



 Rostocker
Straßenbahn AG
Wir bewegen Menschen.



**BERGISCHE UNIVERSITÄT
GESAMTHOCHSCHULE WUPPERTAL**

Fachbereich Bauingenieurwesen

Lehr- und Forschungsgebiet

„Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme - Nahverkehr in Europa“

Univ.- Prof. Dr. Carmen Hass-Klau

Anschrift: Pauluskirchstraße 7 • 42285 Wuppertal • Tel.: 0202 / 439-4091 • Fax: 0202 / 439-4092



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
Freitag: Die Anreise nach Rostock-Evershagen	3
Freitag: Besuch im Stellwerk in Warnemünde	5
Samstag: Stadtbesichtigung in Rostock.....	8
Sonntag: Rügen	10
Montag: Rostocker Straßenbahn AG	14
Dienstag: Deutsche Fährgesellschaft Ostsee	20
Dienstag: Bäderbahn Molli	23
Mittwoch: Deutsche Bahn AG - Rostock Hbf	25
Donnerstag: Verkehrsgesellschaft Bremerhaven, Hafenanlage Bremerhaven.....	27
Freitag: Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)	31
Freitag: Bremer Straßenbahn AG (BSAG).....	34
Samstag: Fahrt nach Helgoland.....	39
Sonntag: Rückfahrt nach Wuppertal	41
The day after: Fazit	42
Impressum	44

Freitag: Die Anreise nach Rostock-Evershagen

Am 03. Juli 1998 traf sich ein Teil der Exkursionsteilnehmer bereits um 7:42 Uhr zur Abreise mit dem IC nach Dortmund am Wuppertaler Hbf. Die Stimmung war gut, die Taschen und Rucksäcke gefüllt, schließlich galt es, zehn Tage fernab der Heimat zu verbringen.

Auf dem Weg nach Dortmund Hbf, dem ersten Umstieg an diesem Tag in den IC nach Rostock Hbf über Bremen und Hamburg, sammelten wir dann die übrigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf.

Gegen 11:07 Uhr erreichten wir Hamburg Hbf, wo wir einen kurzen Zwischenstopp von ca. 30 Minuten einlegen wollten. Die DB AG befand, daß dieser Stopp ruhig länger dauern dürfe, man entschloß sich, den Wagen Nummer 4 auszusetzen, vorher das Gepäck der Fahrgäste in den Gepäckwagen zu schließen und uns insgesamt eine weitere halbe Stunde lang festzuhalten. Zu viel für den Hamburger Hbf - zu wenig, um ein Musical zu besuchen.

Kurz nach zwölf, die Sonne brannte zum Glück nicht, ging es dann weiter Richtung Osten, für viele Teilnehmer der erste Kontakt zu einem der neuen Bundesländer.

Um 14:20 Uhr kamen wir dann endlich in Rostock Hbf an. Mit der S-Bahn ging es um 14:32 Uhr weiter nach Marienehe (ja, Herr Csernak, Maria war nur verlobt). Von da aus legten wir einen Mini-Marsch zur Bushaltestelle ein, bestiegen die Linie 36 und gelangten so zur Thomas-Morus-Straße im Stadtteil Evershagen, einer typischen Plattenbausiedlung.

Auch wir sollten die nächsten fünf Tage Bewohner in einem besonders hohen dieser Plattenbauten (18 Stockwerke) sein, untergebracht im Arbeiterwohnhotel der DB AG.

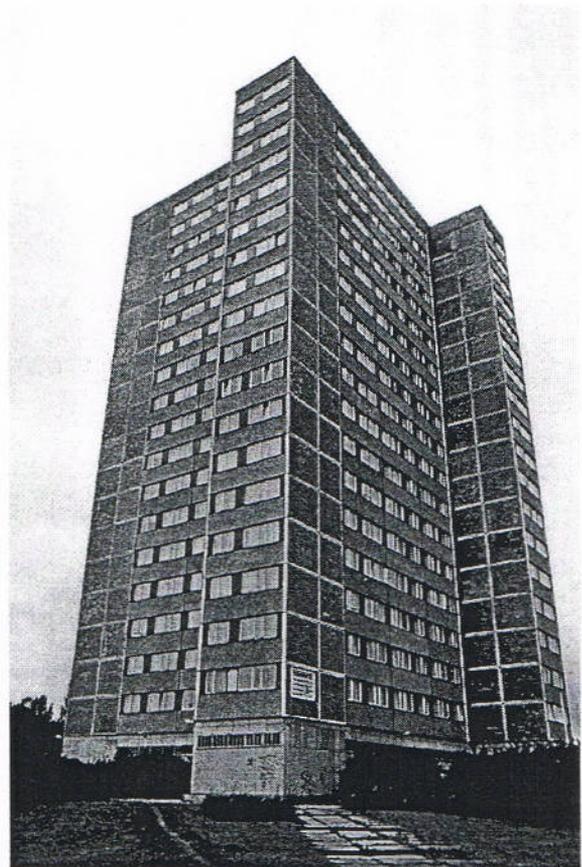


Abb. 1: Arbeiterwohnhotel Rostock, unsere Unterkunft

Der Aufzug machte gleich am ersten Tag schlapp, wenn auch nur vorübergehend, das Vertrauen in ihn blieb jedoch gedämpft. Die Zimmer waren neu eingerichtet, in der Küche fehlte es an kaum einem Gerät, lediglich die sanitären Anlagen schienen noch aus der Vorkriegszeit zu stammen. Fliesen suchte man ebenso vergeblich wie eine Duschabtrennung (wohin das Spritzwasser jeden Tag abfloß, blieb ungeklärt!). Einige Wohneinheiten verfügten jedoch über das wichtigste Gerät dieser Zeit - den Fernseher, mit dem man die Spiele der Fußball WM '98 verfolgen konnte. Im Freitagsspiel, von dem wir nach dem Einkaufen im nahe gelegenen EDEKA noch ein paar Bilder erhaschen konnten, stand es zwischen Italien und Frankreich nach zehn Minuten noch 0:0, es hatte aber bereits vier Ecken für die Franzosen gegeben.

Christian Kindinger

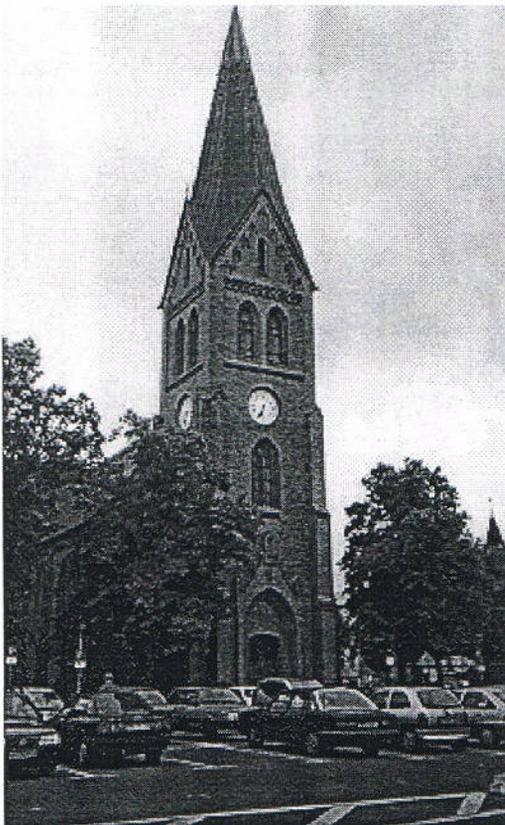


Abb. 3: Die Kirche in Warnemünde



Abb. 2: Blick von der Mole auf Warnemünde



Abb. 4: Der Hafen von Warnemünde

Freitag: Besuch im Stellwerk in Warnemünde

Um 16:45 Uhr trafen wir uns, um unseren ersten Programmpunkt der diesjährigen Exkursion abzuarbeiten - den Besuch im Stellwerk des Bahnhofes Warnemünde an der Ostseeküste. So liefen wir durch einige äußerlich bereits stark angegriffene Plattenbauten zum S-Bahn-Haltepunkt Evershagen (wir waren uns einig, diese Strecke nur bei Tageslicht in Gruppen zu unternehmen), wo wir um 17:13 Uhr in die S-Bahn nach Norden einstiegen. Zwölf Minuten später erreichten wir Warnemünde Bf. Zu unserem Termin um 17:30 Uhr waren wir also pünktlich, kurze Zeit später kam auch Herr Wendt, der uns eine gute dreiviertel Stunde lang Auskunft über den Beruf des Fahrdienstleiters (FDL) und einen Einblick in die Stellwerkstechnik gab. Darüber hinaus stellte er die Situation im Bf Warnemünde dar, der heute zunehmend an Bedeutung verliert, da der Fährverkehr nach Gedser in Dänemark mit der Bahn heute nicht mehr durchgeführt wird. Die letzten Züge von Berlin nach Kopenhagen verkehrten 1994. Seitdem wird der Fährverkehr über den Seehafen am Ostufer der Warnow abgewickelt, von hier starten die Fähren nach Gedser und Trelleborg.

Warnemünde Bf, seit 1866 in Betrieb, ist heute ein Sackbahnhof für den S-Bahn-Verkehr von Rostock, täglich erreichen ihn aber auch einige IR-Züge. Seit 1960 ist die Strecke zwischen Rostock und Warnemünde wieder zweigleisig, erstmals zweigleisig war sie ab 1920, nach dem Zweiten Weltkrieg ab 1945 wurde sie dann zunächst eingleisig betrieben. Heute verkehren die S-Bahnen am Tage im 7,5-Minuten-Takt, ab 19:00 Uhr dann im 15-Minuten-Takt. Somit wird das Einzugsgebiet von 100.000 Menschen gut erschlossen.

Der Stellwerksbetrieb und der Beruf des FDL wurde anhand des Gleisbildstellwerks vom Typ W II, das seit 1988 in Betrieb ist, erklärt. Der FDL kann hier bequem im Sitzen die ankommenden und ausfahrenden Züge im Gleisbild bis „Lütten Klein“ beobachten und die Fahrstraßen entsprechend programmieren und speichern. Somit läuft der Betrieb der Signale und Weichen automatisch ab, der FDL hat dann im Wesentlichen Kontrollfunktionen und Programmierarbeiten zu erledigen. Zusätzlich bearbeitet er die Zugmeldungen und gibt die Lautsprecherdurchsagen an den Haltepunkten durch. Die Sicherung der Züge wird von Herrn Wendt als Hauptaufgabe des FDL genannt. Dazu ist die Strecke in Blockabschnitte eingeteilt, es gibt eine punktförmige Zugbeeinflussung. Ein Fehler des FDL bei der

Signalprogrammierung kann „gnadenlos“ nachvollzogen werden, so daß der FDL seine Aufgabe sehr ernst nehmen muß.

Die Strecke Rostock - Warnemünde wird von Herrn Wendt als allgemein störungsfrei beschrieben. Eine Verdichtung des Taktes auf 5 Minuten sei denkbar, derzeit aber nicht erforderlich.

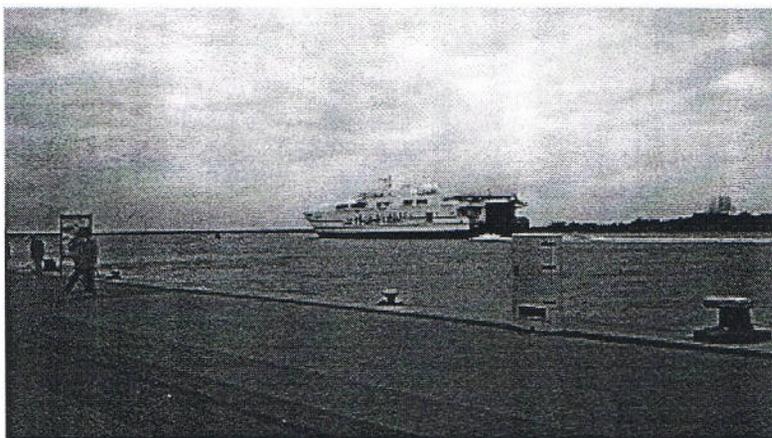
Der Dienst des FDL läuft im Acht-Stunden-Takt rund um die Uhr ab. In Warnemünde gibt es daher 5 FDL, zusätzlich einen sogenannten ÖZB (örtlicher Zusatzbedarf, zu deutsch: Urlaubs- und Krankheitsvertretung).

Abschließend geht Herr Wendt noch auf die Gütergleise im Bahnhof ein. Sie werden nicht mehr genutzt, da der Seehafen im Osten den gesamten Gütertransit erledigt. Auch wenn der Güterverkehr heute zunehmend mit dem LKW gefahren wird, verfügt der Seehafen in Rostock über 700 km Gleis und insgesamt acht Stellwerke.

Gegen 18:30 Uhr verlassen wir dann das Stellwerk und beginnen, uns über die Abendgestaltung Gedanken zu machen. Wir bleiben alle in Warnemünde, einem malerischen Ostseebadeort mit einer schönen Promenade, teilen uns aber auf, und stürmen dann die Kneipen bzw. Gaststätten, um uns für die Anstrengungen der kommenden Tage zu stärken. Dabei entdecken wir, daß der Fisch hervorragend schmeckt und daß sich der zu verdauende Fisch im Rostocker Pils am wohlsten fühlt.

Gegen 23:00 Uhr geht es dann im Bus (Linie 36) zurück nach Evershagen, vorbei am in der Vergangenheit in die Schlagzeilen geratenen Lichtenhagen.

Nette Gegend hier oben.



Christian Kindinger

Abb. 5: Katamaran-Fähre von Warnemünde nach Gedser

Samstag: Stadtbesichtigung in Rostock

Die Exkursionsteilnehmer wurden morgens von Mathias Marschall am Rostocker Hauptbahnhof abgeholt, gemeinsam fuhren wir dann mit der Straßenbahn in die Innenstadt. Die Altstadtbesichtigung fing an der Haltestelle Gerberbruch an, hier liegen auch die Ursprünge der Stadt Rostock, einer slawischen Handelsniederlassung.

Das Kirchenschiff der Nikolai-Kirche war von hieraus gut zu sehen, bemerkenswert sind auch die im Giebel eingerichteten Wohnungen. Mit Marschalls Schritt ging es dann zur Petri-Kirche am Alten Markt (eine Schwebebahn sucht man hier vergeblich), nach ca. 196 Stufen waren die Teilnehmer auf dem Kirchturm. Für die Strapazen wurden alle mit einem Rundblick über Rostock belohnt. Erst kürzlich bekam die Kirche ihre Turmspitze zurück und ist seitdem wieder das höchste Bauwerk der Stadt. An der Stelle dieser Kirche entstand um 1200 eine Ansiedlung deutscher Kaufleute. Als die Stadt Rostock Stadtrechte bekam und der Hanse beitrug, erlebte sie ihre wirtschaftliche Blüte. Die Stadt Rostock ist von der Zahl „Sieben“ geprägt, zum Beispiel gab es sieben Kirchen und sieben Stadttore.

Die Karawane ging weiter in Richtung Neumarkt. Beim Standesamt wunderten wir uns über den Grünstich an den Ziegeln, selbst das Reisetaschenbuch konnte auf diese Frage keine Antwort geben.

In Südlicher Richtung liegt das Steintor, die Straßenbahn fährt um dieses Wahrzeichen herum. Das Rathaus am Neumarkt ist aus dem 13. Jahrhundert mit einem barocken Vorbau aus dem 18. Jahrhundert. Weiter ging es in die Fußgängerzone und zum Universitätsplatz.

Die Universität wurde im Jahre 1419 gegründet. Einige der Gruppe gingen ins Bistro und ins Café, andere gingen zur Marienkirche, um sich die astronomische Uhr von 1472 mit dem Glockenspiel anzusehen. Eindrucksvoll wurde uns die Orgel vorgeführt.

Beim Überqueren der „Langen Straße“ erfuhren wir, daß auch Rostock im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt wurde. Der Wiederaufbau dieser Straße erfolgte in den fünfziger Jahren, nun besteht eine Mischung aus Backsteingotik und Repräsentationsarchitektur stalinistischer Prägung.



Abb. 6: Rostocker Plattenbauten

Danach gingen wir ins „Conti“, eine Eisdiele, die man ja aus Schwelm, Wuppertal und Remscheid kennt. Im übrigen war auch das Wetter so, wie wir es von daheim kennen - Nieselregen.

Dank der besonders schnellen Bedienung konnten die Exkursions-

teilnehmer ihr Eis bestellen und in Windeseile essen, da der nächste Termin anstand, eine Hafentrundfahrt auf der Warnow.

Die nördliche Altstadt - das Wohngebiet um den Stadthafen - wurde in den achtziger Jahren saniert. Zwischen Giebelhäusern in Plattenbauweise blieb nur wenig historische Bausubstanz erhalten. Der Stadthafen spielt seit der Inbetriebnahme des Überseehafens nur noch eine untergeordnete Rolle für die Stadt.

Mit dem Schiff ging es flussabwärts nach Warnemünde. Wir kamen an der Neptun-Werft vorbei, auf der früher bis zu 4000 Mitarbeiter beschäftigt waren. Das erste schwimmende Einkaufszentrum entstand in Rostock. Einige Firmen mit markanten Gebäuden haben sich am Fluß angesiedelt. Auf der Fahrt nach Warnemünde konnte man einen kurzen Blick auf den Marinestützpunkt und den Seehafen werfen. Der Seehafen wurde von 1957 bis 1960 gebaut und ist nach der Wende privatisiert worden.

Der Nachmittag stand zur freien Verfügung, einige gingen am Strand spazieren, andere besuchten Museen oder erkundeten die Stadt mit dem ÖPNV. Der Abend stand im Zeichen des „Runden Leders“. In einer Kneipe „Zum Kater“ in Warnemünde wurde das Spiel der Deutschen Mannschaft gegen Kroatien verfolgt, danach herrschte Katerstimmung, 3:0 für Kroatien.

Henrik Mücher

Sonntag: Rügen

Um dem strömenden Regen zu entrinnen, machten wir uns mit S-Bahn und InterRegio auf nach Rügen. Wetterkundige behaupten nämlich, daß auf einer Insel die Wahrscheinlichkeit für besseres Wetter am höchsten sei. Nach einer fast zweistündigen Zugfahrt starteten wir unsere „Rügen-Runde“ im Ostseebad Binz an der Ostseite der Insel. Und siehe da, hier zeigten sich aus verhangenem Himmel schon einige Sonnenstrahlen.

Geplant war eine Wanderung zum Jagdschloß Granitz. Allerdings schaffte die komplette Exkursionsgruppe nur einen kurzen Strandspaziergang. Dann zogen es einige Teilnehmer vor, die weitere Strecke mit der Touristenbahn zurückzulegen. Sei es, weil sie konditionell befürchteten, auf der Strecke zu bleiben, oder auch weil sie ihren Regenschirm auf der Strecke gelassen hatten, der ja an den folgenden Tagen der Exkursion noch von besonderer Wichtigkeit werden sollte. Die Touristenbahn ist eigentlich ein getarnter Traktor auf Gummireifen mit mehreren Anhängern als Waggon.

Zu Fuß war das Schloß durch Wald und Flur zu erreichen, wobei viele Studenten die Herausforderungen - wie die im Wanderführer angekündigte Teufelsschlucht - gar nicht wahrnahmen.

Das Sehenswerteste im Jagdschloß ist der Ausblick, obwohl auch einige interessante Ausstellungsstücke aus dem Leben jagender Fürsten zu bewundern sind. Das Erlebnis des Ausblicks setzt sich aus zwei Teilen zusammen:

Der Aufstieg auf den Turm

Dazu ist es erforderlich, eine filigrane, schmiedeeiserne Wendeltreppe zu erklimmen, die nur an der Innenseite der Turmwand befestigt ist. Abgesehen davon, daß es sich hierbei um eine schwindelerregende Angelegenheit handelt, macht sich der kundige Bauingenieur natürlich Gedanken um die Stabilität, zumal die Anzahl der gleichzeitig auf der Treppe befindlichen Personen limitiert ist.

Der Ausblick

Wer erwartet hatte, an dieser Stelle den Ausblick auf die berühmten Kreidefelsen und den Königsstuhl genießen zu können, wurde enttäuscht. Stattdessen gab es

einen Rundum-Blick auf die Ostsee, die Rügener Bodden und die umliegende Landschaft mit ihren Dörfern. Unter fachkundiger Leitung unseres einheimischen Exkursionsführers (M. Marschall) gelang es, erste Rauchzeichen der Rügener Schmalspur-Dampfeisenbahn zu orten. Dadurch wurde die Vorfreude auch schon auf den nächsten größeren Programmpunkt gelenkt, denn dieses Verkehrsmittel sollte uns im weiteren Verlauf des Nachmittags befördern. Doch zunächst mußte der Abstieg über die Wendeltreppe in Angriff genommen werden, wovor es einigen „Flachländern“ schon beim Aufstieg gegraust hatte.

Im Geschwindschritt ging es danach weiter zur nächsten Bushaltestelle, um mit dem Bus nach Göhren zu fahren. Auf diesem Wege konnten sich alle Nicht-Mecklenburger dem ungewohnten Genuß alter Alleen hingeben.



Abb. 7: Der „Rasende Roland“

Das Ostseebad Göhren ist der Endpunkt der Schmalspurbahn, die sich durch die abwechslungsreiche Endmoränenlandschaft Rügens bis Putbus windet. Außerdem wurde hier eine kurze Rast eingelegt, um dem Hunger der Studenten Kontra zu bieten. Nach einem ausgiebigen Fototermin für alle Touristen schnaufte der „Rasende Roland“ los. Warum die Rügener Kleinbahn diesen

Spitznamen trägt, blieb ungeklärt. Ihre Geschwindigkeit von 30 km/h verleitet sicher nicht zum Geschwindigkeitsrausch. Unterwegs sollen alte Hünengräber von früher Baukultur zeugen - für die verkehrsvertiefenden Bauingenieursstudenten blieb die Technik der Dampflokomotive jedoch interessanter.

In Putbus stand eine dreiviertel Stunde Umsteigezeit zur Verfügung, die für eine kurze Ortsbegehung oder zum Telefonieren genutzt wurde. Sehenswert war der große kreisrunde Marktplatz mit seinen teilweise nicht renovierten alten weißen Villen. Zusammen mit dem zunehmend grauen Wetter und dem Mangel an Publikum machte der Ort einen recht tristen Eindruck.

Die nächste Regionalbahn brachte uns zur größten Stadt der Insel (Bergen). Hier blieb allerdings nur Zeit, um in den Zug zur nächst größeren Stadt (Stralsund) auf dem Festland zu steigen. Auch diese gewann nur am Rande an Bedeutung, da der InterRegio nach Rostock abfahrbereit im Gleis wartete - der integrale Taktfahrplan läßt grüßen. Erste Regentropfen und die Wetterbeobachtungen der einheimischen Rostocker an diesem Tag (Regen, Regen, Regen) bestätigen die Theorie, daß das Inselwetter dem Festlandwetter vorzuziehen war.



Abb. 8: Am Strand von Binz

Auf der Rückfahrt konnte der aufmerksame Reisende außerdem feststellen, daß der „Rote Pluspunkt“ der Deutschen Bahn - hierbei handelt es sich um das neue Haltepunkt-konzept: Aufenthaltsraum, Fahrkartenverkauf und Fahrgastinformation - tatsächlich schon realisiert wurde. Er steht am Bahnhof Gelbensande bei Ribnitz-Damgarten.

Kristine Brosch

Montag: Rostocker Straßenbahn AG

Pünktlichkeit ist eine Tugend, der gerade im Öffentlichen Nahverkehr nicht genügend



Abb. 9: Betriebshof der RSAG

Beachtung geschenkt werden kann. Getreu diesem Motto trafen wir uns auch an diesem Morgen überpünktlich, um den Weg zur Rostocker Straßenbahn AG gemütlich anzutreten.

Früh am Tage setzten wir uns zunächst mit der

Frühzeit der Stadt Rostock auseinander. Im Gebäude des alten Betriebshofes der RSAG führte uns Herr Feldhüsen in die Geschichte der Stadt Rostock ein.

Schon im Jahr 1218 erhielt sie Stadt- und Marktrecht. Ein halbes Jahrhundert später, noch bevor Rostock dem hanseatischen Städtebund beitrug (und damit lange vor dem zweiten Weltkrieg) wurde das an der Küste liegende Warnemünde, trotz der Entfernung zur eigentlichen Stadt, eingemeindet. In der Mitte des 18. Jahrhunderts erlebte die heute 780 Jahre alte Stadt einen großen Wachstumsschub. Später wurden im Zuge des Aufschwungs des Flugzeugbaus in den 30er Jahren neue Wohnsiedlungen gebaut, um denen Beschäftigten ein Zuhause zu geben.

In der Spitze waren in Rostock einmal 285.000 Menschen gemeldet. Rund 10.000 davon hatten ihren Nebensitz in der Stadt. In der heutigen Zeit gibt es kein Wachstum mehr, seit der Wiedervereinigung nehmen die Bevölkerungszahlen wie auch in anderen ostdeutschen Städten ab. Heute leben "nur" noch 211.000 Einwohner in Rostock.

Nach diesem Exkurs in die Geschichte Rostocks folgte eine Betrachtung der weiteren Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs.

Rostocks Stadtgebiet erstreckt sich wie ein Hufeisen um die Warnowmündung. Die einzelnen Wohngebiete, meist Plattenbausiedlungen, sind sehr großzügig angelegt. Sie sind in sich abgeschlossen, haben eigene Einkaufszentren und Freizeitanlagen. Eine Verbindung zwischen den Wohngebieten existiert kaum, ein Problem, das sich die Stadt aus der ehemaligen DDR-Zeit mitgenommen hat.

Die Verbindung der einzelnen Wohngebiete und Stadtteile wird zusätzlich durch die Warnow erschwert. Im ganzen Stadtgebiet existieren nur drei Übergänge (alles Fährverbindungen) über den Fluß.

Die S-Bahn-Trasse bildet das zweite Hindernis in der Umgebung, an ihr existieren nur zwei Übergänge mehr, also fünf Stück. Sie liegt im Westen parallel zur Warnow und zerschneidet die Gegend mehr, als das sie zur Verbindung der Wohngebiete untereinander beiträgt. Das liegt daran, daß die Trasse die Wohngebiete nur tangential schneidet, meistens 1,5-2,0 km entfernt liegt und nicht mitten hindurchführt.

Die Zukunftspläne der RSAG legen deshalb auch ihren Schwerpunkt auf den Ausbau von Straßenbahnlinien. Sie sollen die Buslinien ersetzen, die heute schon fahren, jedoch durch die großen Verkehrsströme ihre Kapazitätsgrenze erreichen. Bald sollen zwei Neubaustrecken gebaut werden. Die Erste schließt an die Straßenbahntrasse in Marienehe an und soll, parallel zur S-Bahn, über Evershagen und dann weiter nach Lütten Klein geführt werden. Sie stellt laut Herrn Feldhüsen allerdings keinen Parallelverkehr zur S-Bahn dar. Auf 88 % der Strecke werden die Bahnen auf eigenem Bahnkörpern fahren und eine Bevorrechtigung an den Lichtsignalanlagen erhalten. Die Strecke wird insgesamt 7 km lang werden. Der Vorteil dieser Neubaustrecke besteht darin, daß in Marienehe nicht mehr in den Bus umgestiegen werden muß und künftig durch die eigene Trasse keine Wartezeiten an Ampeln mehr existieren. Zwei entscheidende Vorteile, die der ÖPNV-Fahrgast hier nutzen kann. Den Ausbau der Trasse nach Lichtenhagen sieht die RSAG jetzt noch nicht vor, die Option wird aber offen gehalten.

Die zweite Neubaustrecke wird vom Zentrum aus bis in die Südstadt gebaut. Insgesamt wird sie 2-3 km lang werden. Alles in allem liegen die Kosten der beiden Projekte bei 110-120 Mio. DM.

Eine weitere Zukunftsidee ist, daß eine Buslinie durch den neuen Warnowtunnel, der demnächst gebaut wird, geführt wird. Somit wäre der vierte Übergang über den Fluß auch für die ÖPNV-Nutzer geöffnet.

Keinem Exkursionsteilnehmer ist das gespannte Verhältnis einiger Rostocker Bürger zum Werkstoff Glas verborgen geblieben. Auch Herr Feldhüsen ging in seinem Vortrag darauf ein. Nachdem wir schon auf dem Vortreffen unserer Exkursion auf die unsichere Gegend in Rostock hingewiesen worden sind, tat dies Herr Feldhüsen in seinem Vortrag nochmals. Als der Vortrag über die Zukunftspläne der RSAG zu Ende war, berichtete er uns über die allgemeine Situation in seinem Verkehrsbetrieb.

Er erzählte von der hohen Vandalismusrate, die besonders in den Wohngebieten mit einem hohen Anteil an junger Bevölkerung am größten ist (Dierkow / Toitenwinkel). Es sei keine Seltenheit, daß bis zu 54 Fahrgastunterstände an einem Wochenende zerstört würden, die dann möglichst schnell wieder von der RSAG ersetzt werden müßten. Einen Zusammenhang mit Aktivitäten der Glasindustrie hat er nicht genannt.

Der Beiwagenbetrieb wird in Rostock nach und nach eingestellt, da man abends sowieso keine mehr einsetzen kann. Die Vandalismusbereitschaft liegt besonders in den Abendstunden sehr hoch, und man will dem Fahrgast den Kontakt zum Fahrer jederzeit ermöglichen sowie dem Vandalen seine Tat erschweren. In der Rostocker S-Bahn fährt zu diesem Zwecke abends auch ein Sicherheitsdienst mit, der den Fahrgästen ein besseres Sicherheitsgefühl vermitteln soll.

Seit neustem gibt es in Rostock einen Verbundtarif und keinen Flächentarif mehr. Es gibt nun bis zu 40 verschiedene Tarife in über 17 Ringzonen, man bezahlt aber höchstens sechs Zonen und kann damit den ganzen Verkehrsverbund befahren. Das Angebot umfaßt u.a. Monatskarten, Abo's, Jobticket's (die aber nicht gefragt sind, da Monatskarten günstiger sind), jedoch leider zum Bedauern der Fahrgäste keine Mehrfahrkarten mehr.

Die Karten kann man sich an mehreren Verkaufsstellen im ganzen Stadtgebiet, in den insgesamt drei Kundenzentren, die auch ausführliche Beratung anbieten und an den Automaten an allen Haltestellen kaufen. Auf die Frage, wieso denn die Fahrkartenautomaten an den Haltestellen stehen würden und nicht in dem jeweiligem Verkehrsmittel mitgeführt werden, um der Zerstörung der Automaten

durch Randalierer entgegenzuwirken, kam keine einleuchtende Erklärung, sondern nur die Antwort: Weil die Gründe dagegen sprachen. Logisch, oder?

In einigen Randgebieten von Rostock fahren die Busse ab 20 Uhr und sonntags abends im 30-Minuten-Takt nach Bedarf. Der Fahrgast kann sich eine Verbindung aussuchen, die er nehmen möchte und sich dann bei einer angegebenen Telefonnummer anmelden, ähnlich wie beim AST. Östlich der Warnow gibt es auch ein Gebiet, in dem nach 20 Uhr und sonntags Anrufsammeltaxen eingesetzt werden.

Die RSAG hat einen Kostendeckungsgrad von 47 %. Defizite werden durch den Querverbund ausgeglichen.

Nachdem der Vortrag von Herrn Feldhüsen beendet war, sind wir alle standesgemäß mit der Straßenbahn zur Betriebsleitzentrale gefahren. Dort wurde für uns sogar extra noch eine Straßenbahn etwas länger angehalten, damit wir ohne zu warten einsteigen konnten, guter Service!

In der Betriebsleitzentrale wurden wir in zwei Gruppen aufgeteilt. Die Erste konnte sich eine geschlagene $\frac{3}{4}$ Stunde das Geschehen um die verspäteten, verfrühten und ausgefallenen Straßenbahnen und auch Busse ansehen. Der zweiten Gruppe blieb danach nur noch wenig Zeit, da die Betriebskantine, in der vorbestelltes Essen für uns bereitstand, bald schloß.

Das Herzstück der Betriebsleitzentrale ist das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL). Alle Verfrühungen, Ausfälle und Verspätungen kann man im Computerprogramm auf den Monitoren sofort ablesen. Es können einzelne Linien gesondert aufgezeigt und ihr gesamter Linienvverlauf verfolgen werden. Wo ist gerade welcher Bus, wie sehen die Anschlüsse aus, wie viele Busse fahren gerade auf der Linie, etc... Viele Fragen können mit Hilfe des Computerprogrammes RBL schnell und einfach beantwortet werden. Nur die Funktion von kleinen, transportablen Telefonen wurde nicht näher erläutert.

Nach soviel trockener Kost gab es nun in der Kantine erst einmal ein deftiges Essen. Anschließend startete das Nachmittagsprogramm mit dem Besuch der Werkstatt der RSAG. Das besondere dieser Werkstätte ist, daß die Straßenbahnen entgegen der VDV-Richtlinie im Uhrzeigersinn fahren.

Bei unserem Rundgang durch die Werkstatt, die auch eine Waschhalle und eine Lackierhalle beinhaltet, könnten wir von Herrn Rode, dem Verkehrsleiter,

viel Wissenswertes erfahren. Beispielsweise wird eine Revision der Straßenbahnwagen alle 3-6 Tage durchgeführt, die Straßenbahnwagen Rostocks werden zudem jährlich mit ca. 80 Tonnen Sand versorgt. In der Werkstatt gibt es auch einige Dacharbeitsstände, die aufgrund der neuen Niederflurbahnen notwendig sind. Busreifen werden alle 250.000-300.000 km ausgewechselt, die an der Antriebsachse alle 150.000 km.

Weiter sahen wir uns noch die einzelnen Arbeitsplätze an, an denen zu dieser Uhrzeit leider niemand mehr arbeitete und machten uns wieder auf den Weg zu unserem nächsten Zielpunkt.

Auf dem Weg dorthin wurde uns aber noch die alten "Museumsbahn" der RSAG und ein alter Ikarusbus vorgeführt. Die Oldtimer sind auch in der Werkstätte untergebracht, somit kamen wir noch in den Genuß, diese näher zu betrachten.

Anschließend bestiegen wir einen Bus, der uns durch die Stadt Rostock fuhr, damit wir uns einige ausgewählte Anlagen im ÖPNV-Netz anschauen konnten. Diese Fahrt wurde mehr zu einer Stadtrundfahrt, denn Rostock ist sehr groß, und uns blieb kaum Zeit übrig, einige Punkte genauer anzuschauen. Zielpunkte waren u.a. der Bahnhof Marienehe, wo Anschluß zwischen S-Bahn, Straßenbahn und Bus besteht, die Baustelle der neuen Straßenbahntrasse Marienehe-Evershagen-Lichtenhagen und der ZOB Lütten Klein, der demnächst umgestaltet wird. Weiter ging es durch den Stadtteil Schmarl, wo eine Fläche für den neuen Betriebshof der RSAG gekauft wurde, vorbei am Fernsehturm und Zoo in den Süden der Stadt zur geplanten Endstelle "Mensa" der neuen Straßenbahnlinie. Im Osten wurde am Verknüpfungspunkt Dierkower Kreuz, am Güterbahnhof im Überseehafen und zu guter Letzt im Hafen selbst Station gemacht.

Nach dieser langen Rundreise durch Rostock hat uns der Fahrer, Herr Jans, noch freundlicherweise überall dort auf dem Weg zum Betriebshof herausgelassen, wo es dem jeweiligem gerade am besten paßte. Auf den Wunsch einer Person sind wir dann in Richtung Zentrum gefahren worden, und nicht wie die müde Mehrheit es wollte in Richtung Unterkunft, was uns während der Fahrt angeboten wurde!

Tabea Kesting, Ingo Wichmann

Dienstag: Deutsche Fährgesellschaft Ostsee

Sieben Uhr zwanzig - mit dieser Zeit möchte ich beginnen. Das war nämlich der Zeitpunkt, zu dem wir uns im "Foyer" unseres Arbeiter-Wohnhotels getroffen haben.

Wenigstens war es schon hell, als wir die S-Bahn nach Warnemünde nahmen, um pünktlich an der schön gelegenen Hauptverwaltung der DFO (Deutsche Fährgesellschaft Ostsee) anzukommen.

In den Räumen des benachbarten Segelclubs Warnemünde empfing uns schließlich ein Vertreter des Unternehmens, stellte es uns vor und ging auf Fragen ein:

Die Deutsche Fährgesellschaft Ostsee mbH mit Sitz in Rostock-Warnemünde wurde am 1. April 1993 nach der Zusammenlegung der Fähraktivitäten der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn als privatrechtliche Gesellschaft gegründet. Die Deutsche Bahn AG ist heute zu 100 % Gesellschafter der DFO, die 450 Mitarbeiter beschäftigt.

Die DFO hat sich seit 1993 zu einer der größten Reedereien des Ostseeraumes entwickelt. Zusammen mit den dänischen und schwedischen Partnern von Scandlines AS und Scandlines AB werden auf zur Zeit fünf Linien täglich mehr als 100 Abfahrten mit 11 Schiffen angeboten. Die DFO selbst operiert mit fünf eigenen Schiffen. Im Laufe des nächsten Jahres wird die Kooperation mit der DSB-Tochter Scandlines AS in eine Fusion münden. Sitz der neuen Gesellschaft nach der Fusion wird weiterhin Rostock sein. Warnemünde böte ein gute Seelage, während die Straßenanbindung jedoch noch schlecht sei.

Die Aktivitäten der DFO gliedert sich geographisch in drei Teile:

- Die DFO HansaFerry bietet Verbindungen von Rostock und Rügen nach Trelleborg und von Rügen nach der Insel Bornholm. 1997 wurden hier 956.415 Passagiere, 145.443 Pkw, 69.428 Lkw, 4.767 Busse, 5.464 Schienenpersonen- und 121.847 Schienengüterwaggons transportiert.
- Die zweite Verbindung führt von Rostock nach Gedser und wird von Scandlines betrieben. Leider besteht zur Zeit keine Zugverbindung Berlin - Kopenhagen über diese Linie. Auf Nachfrage sagte uns die Vertreterin der DFO, daß der DB AG ein Angebot vorgelegt wurde, sie aber kein Interesse zeigte. Das Schienenstück Gedser - Nykøbing in Dänemark befände sich zudem in schlechtem Zustand. Falls

der geplante Ausbau der Strecke durch die DSB realisiert wird, rückt diese kürzeste Zugverbindung der beiden Hauptstädte aber wieder in greifbare Nähe.

- Die dritte Verbindung stellt die Vogelfluglinie über den Fehmarnbelt dar. 1997 wurden hier 7.329.319 Passagiere, 1.123.453 Pkw, 291.168 Lkw, 49.808 Busse, 20.095 Schienenpersonen- und 57.997 Schienengüterwaggons befördert. Hierbei ist zu beachten, daß ab Mitte '97 der gesamte Schienengüterverkehr über den Großen Belt umgeleitet wurde, der insgesamt eine große Konkurrenz darstellt. Deshalb wurde massiv investiert: 4 Doppelendfähren und 200 Mio. DM in den Hafenbereich von Puttgarden. Dadurch konnte die Überfahrzeit auf 45 Minuten und die Hafentiegezeit auf knapp 15 Minuten verringert werden. Falls sich ein IC3 verspäten sollte, wartet das Schiff lediglich zwei Minuten!

Mit trotzigem Tonfall wurde dann noch über die geplante Abschaffung des Duty-Free Handels auf EG-internen Fährverbindungen moniert. Ein hoher Anreiz für Fährbenutzungen würde entzogen und die Konkurrenzsituation verzerrt, da An- bzw. Abfahrten aus und von polnischen und norwegischen Häfen weiterhin Duty-Free anbieten dürften.

Nachdem dies geklärt war, begaben wir uns mittels S-Bahn in die Kantine der DB AG am Hbf. Rostock, um eine wahrhaft fette Portion Hähnchen zu vertilgen, die eher dem Hunger eines Rangierers entsprach.

Nun sollte uns der Schienenersatzverkehr nach Bad Doberan bringen, wo Mollis schon auf uns wartete....

Philipp Schmidt



Abb. 10: Schiff der Vogelfluglinie

Dienstag: Bäderbahn Molli

Am Nachmittag ging es in einem 15-Meter-Bus als Schienenersatzverkehr nach Bad Doberan. Am Abfahrtbahnhof des Molli (es heißt tatsächlich nicht „die Molli“ sondern „der Molli“) war schon eine rege Rangiertätigkeit zu beobachten, nach kurzer Zeit erschienen auch der Marketingleiter und der technische Betriebsleiter der Bäderbahn. Sie erzählten Wissenswertes über die neu gegründete Betriebsgesellschaft sowie die Geschichte der Bäderbahn.

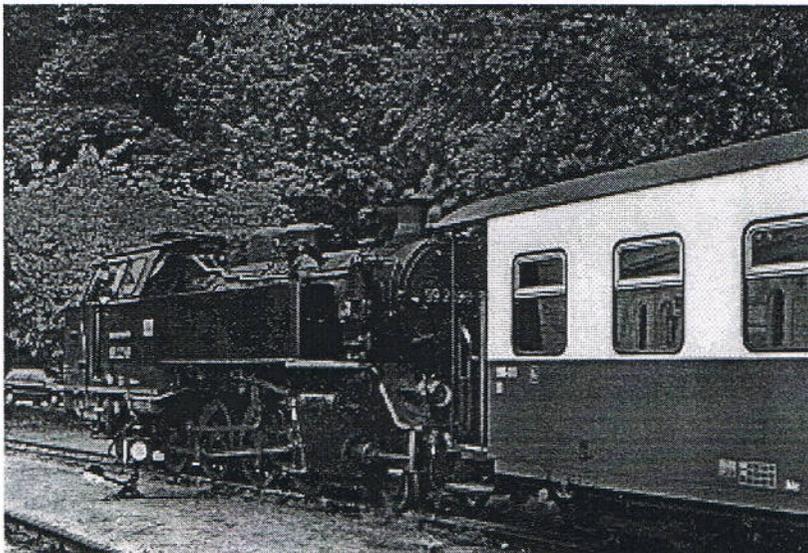


Abb. 11: „Der Molli“ in Bad Doberan

1886 gebaut und ursprünglich nur von Bad Doberan bis Heiligendamm führend, wurde die Bahn später bis Kühlungsborn verlängert. Der Bauunternehmer hatte noch preiswertes Material vom Bau einer Kolonialeisenbahn in

Afrika übrig, wodurch es zu der ungewöhnlichen Spurweite von 900 mm kam.

Nach der Wende in Ostdeutschland war die stark defizitäre Bäderbahn Molli von der Stilllegung durch den Eigentümer Deutsche Bahn AG bedroht. Nach zähen Verhandlungen hat der Kreis Bad Doberan nun den Molli übernommen. Die Bahn hat jetzt 33 Beschäftigte, dies ist nur noch die Hälfte der Personen, die früher für den Betrieb notwendig waren. Zu Zeiten der DDR fuhren bis zu 1,2 Mio. Menschen pro Jahr mit dem Molli, nach der Wende ging die Zahl jedoch rapide zurück. Nachdem der Kreis Bad Doberan die Bahn übernommen hatte, stieg aufgrund der Einführung von Familien- und Gruppentarifen sowie durch den Einsatz gezielter Marketingmaßnahmen die Zahl der Fahrgäste wieder auf 0,5 Mio. Kunden pro Jahr an. Der Betrieb hat

vier Lokomotiven, von denen im Sommer zwei und im Winter eine im Einsatz sind.

Der Vortrag mußte dann abgebrochen werden, weil der Zug fahrplanmäßig losfahren sollte. Wir sind dann in einen nostalgisch restaurierten Salonwagen eingestiegen. Weil die Fahrt durch die regulären Straßen von Bad Doberan jedoch einen besonderen Reiz ausmachte, standen alle Studenten schon nach kurzer Zeit auf den Plattformen an den beiden Enden des Salonwagens. Da auch das Wetter es ausnahmsweise gut mit uns meinte, war dies eine sehr schöne Fahrt. Nach einer Weile war das Ortsende erreicht und die Fahrt ging weiter auf einer normalen Eisenbahnstrecke, teilweise parallel zu einer der (laut Eigenwerbung) schönsten Lindenalleen Deutschlands. An der Endstation in Kühlungsborn konnten wir uns dann noch das dort eingerichtete Eisenbahnmuseum ansehen.

Nach Ende des offiziellen Programms teilten sich die Leute in kleine Gruppen auf. Manche sahen sich Kühlungsborn an, andere gingen am Strand spazieren und eine größere Gruppe wanderte von Mathias Marschall geleitet am Strand entlang bis Heiligendamm. Die Seeluft schien bei einigen dieser Gruppe die Sangeslust anzuregen, jedenfalls wurde unter anderem das Lied „Martin“ von Mireille Mathieu gesungen. Glücklicherweise waren keine fremden Personen in der Nähe...

Nach ungefähr zwei Stunden - die bereits Gesanggeschädigten mußten mit einer Kletterpartie eine weitere Prüfung meistern - trafen sich einige Gruppen dann in Heiligendamm wieder. Dort steht direkt am Strand eine seit einiger Zeit nicht mehr genutzte Seeklinik. Die früher sehr prachtvollen Gebäude strahlen durch den langsamen Verfallsprozeß einen faszinierenden morbiden Charme aus. Von der in der Nähe gelegenen Bushaltestelle ging es auf verschiedenen Wegen, teilweise mit Aufenthalt in Bad Doberan, nach Rostock zurück.

Reiner Binninger

Mittwoch: Deutsche Bahn AG - Rostock Hbf

Nach fünf langen Tagen des Wartens, durften wir an diesem Mittwoch endlich zum Bahnstationsmanager des Hauptbahnhofes Rostock, Herrn Purbach! So mancher von uns hatte nämlich bereits bei den Verkehrswissenschaftlichen Tagen in Dresden das Vergnügen, gegen ihn beim Schnell-Essen zu unterliegen. Wie sich bald herausstellte, bewahrheitete sich sein Leitspruch: „Wer schnell ißt, der arbeitet auch schnell.“ Innerhalb der ihm zur Verfügung stehenden Zeit gab er uns in sehr rascher Wortfolge zunächst allgemeine Informationen über die Deutsche Bahn.

Nachdem es von 1945 bis 1994 außer der Entwicklung des ICE keine wesentlichen Änderungen, dafür aber ständig wachsende Schulden bei der damaligen Bundesbahn gab, erfand man 1994 die Bahnreform. Diese beinhaltete die Zusammenführung von DB und DR, deren privatwirtschaftliche Organisation, die Entlastung von Altschulden sowie die Vorfinanzierung der Schienenwege durch den Bund. Die zunächst zehn Geschäftsbereiche der DB AG wurden in der zweiten Stufe der Reform zu den folgenden fünf zusammengelegt: Reise & Touristik (Fernverkehr), Regio (Nahverkehr), Cargo (Güterverkehr), Netz sowie Station & Service.

Herr Purbach legte großen Wert auf den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes. Er bezeichnete dahingehende Investitionen als lebensnotwendig für die Bahn. Das Ziel müsse es sein, auf Strecken bis rund 500 km auf jeden Fall schneller als das Flugzeug zu sein. Von einigen Studenten wurde jedoch die Befürchtung geäußert, dort investiertes Geld könne letztendlich im Nahverkehr fehlen. Wichtig sei auch nicht unbedingt, ob man auf langen Strecken eine Stunde mehr oder weniger unterwegs ist, sondern daß Umsteigebeziehungen stimmen und zuverlässig sind, und daß Pannen minimiert werden (Hamburg...).

Herr Purbach räumte ein, daß natürlich sowohl das Hochgeschwindigkeitsnetz als auch ein dichtes Netz von mittelschnellen Strecken gefördert werden müsse. Allerdings müßten in Zukunft ja sowieso Hochgeschwindigkeitsverbindungen in das „embryonale Hauptdorf“ Berlin geschaffen werden.

Im wesentlichen ist Herr Purbach jedoch Bahnstationsmanager und damit für 45 Bahnhöfe im Raum Rostock zuständig, für die er die Bereiche Service, Sicherheit,

Sauberkeit, Mieter und Pächter, Veranstaltungen, Instandhaltungen und Personalangelegenheiten betreut.

Sein Hauptaugenmerk liegt dabei natürlich auf dem Rostocker Hauptbahnhof. Dieser löste wegen seiner günstigen Lage im Schnittpunkt der Hauptachsen Hamburg-Binz und Kopenhagen-Ostsee-Berlin schon vor langer Zeit den Friedrich-Franz-Bahnhof als Personenbahnhof in der Rostocker Innenstadt ab. Der Friedrich-Franz-Bahnhof diente zu DDR-Zeiten noch lange als Güterbahnhof, bis er nach der Wende stillgelegt wurde. Derzeit wird jedoch wieder über eine Reaktivierung als S-Bahn-Halt nachgedacht.

Auch für den Hauptbahnhof sind umfangreiche Baumaßnahmen geplant. Zukünftig sollen die Straßenbahnen den Bahnhof unterirdisch queren. Über eine Mittelebene, die auch als Einkaufszentrum dienen soll, können dann die Bahnsteige erreicht werden.

Mit leckeren Hähnchen, Rotkohl und Kartoffeln im Magen verließen wir Rostock in Richtung Bremerhaven. Nach diesmal planmäßigem Aufenthalt in Hamburg und unplanmäßigem Regen in Bremen erreichten wir am frühen Abend unser neues Domizil. Auf dem „Alten Bürger“ fanden wir dann auch kneipentechnisch ein neues Zuhause. Während die Fußballbegeisterten im „Rüssel“ Frankreich gegen Kroatien gewannen sahen, vergnügten sich die anderen im „Frosch“ oder im „Krokodil“. Es war tierisch gut!

Regina Mahlo und Volker Albrecht

Donnerstag: Verkehrsgesellschaft Bremerhaven, Hafenanlage Bremerhaven

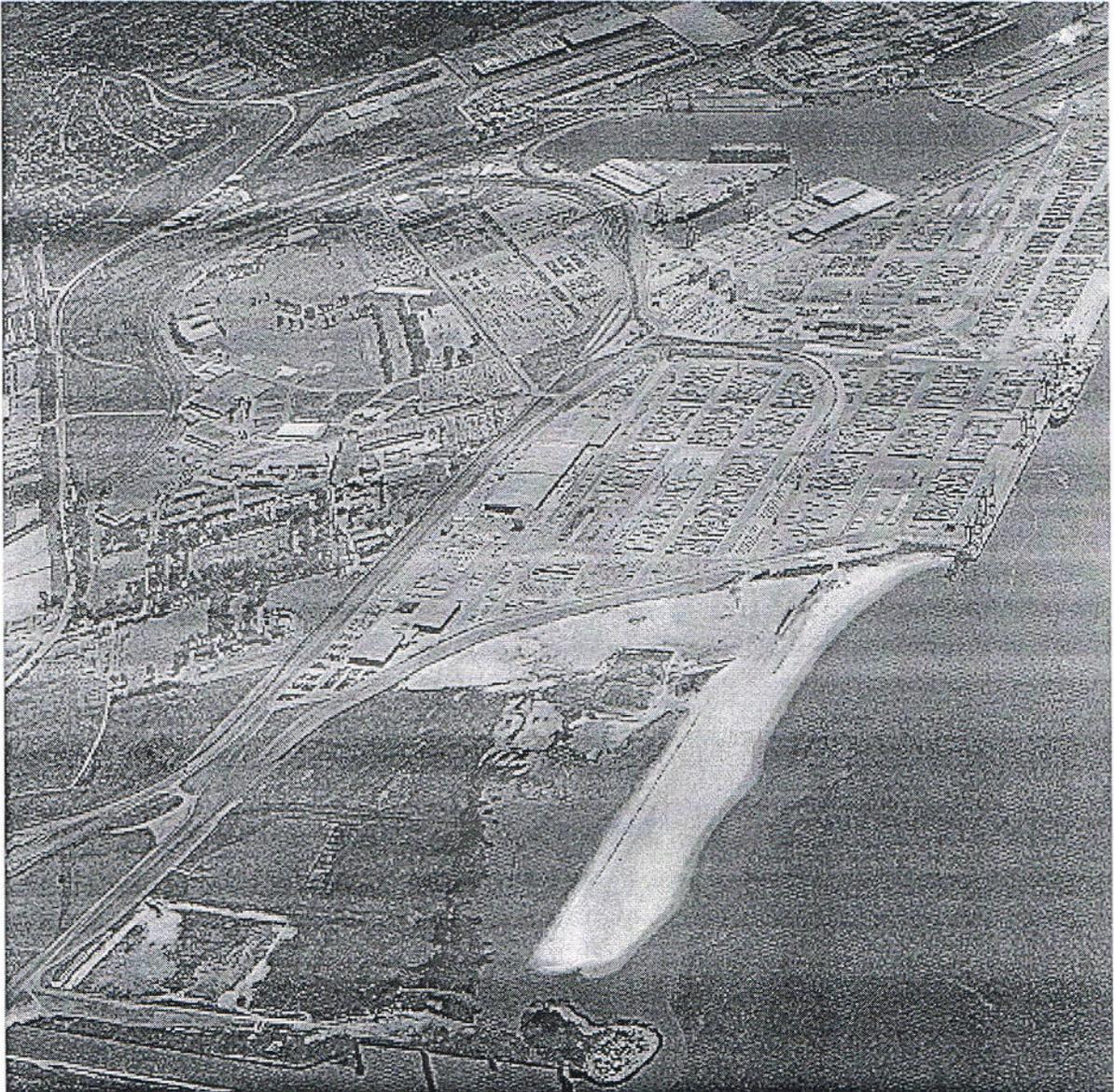


Abb. 12: Der Hafen von Bremerhaven

Unser erster Tag in Bremerhaven begann um 8.00 Uhr mit Brötchen und Kaffee im Jugendgästehaus Bremerhaven. Gegen 8.40 Uhr wurden wir mit einem Bus der VGB (Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG) abgeholt. Begrüßt wurden wir von Herrn Thiesies und Herrn Elias, ein ehemals für die Öffentlichkeitsarbeit zuständiger pensionierter Mitarbeiter, und Herrn Meissner, der den Bus gefahren hat. Während der Fahrt zum Wasser- und Schiffsamt gab uns Herr Elias einige Informationen über die Stadt. So erfuhren wir unter anderem, daß Bremerhaven 129.000

Einwohner hat, 22 km lang und an der schmalsten Stelle 2 km breit ist. Aufgrund des Dauerregens und der „ewig“ beschlagenen Scheiben konnten wir leider nicht viel von Bremerhaven sehen, doch durch die Ausführungen von Herrn Elias bekamen wir einen guten Überblick der Stadt.

Im Wasser- und Schifffahrtsamt wurden wir von Herrn Völker, dem Leiter der Verkehrszentrale, empfangen. Anhand eines Modells der Weser von 1986 erklärte er uns den darauf ablaufenden Schifffahrtsverkehr. Der Fluß hat einen Fahrwassertiefgang von 13½ m, Schiffe über 50 m Länge haben Meldepflicht, Schiffe über 90 m Länge Lotsen-Annahmepflicht. Im Navigationsunterstützungsraum erhielten wir Informationen über die neuen computergestützten Radarsysteme, welche die alten Radarsysteme ersetzen. Die elektronische Seekarte, die immer häufiger auch an Bord verwendet wird, ist Grundlage für das neue Radarsystem.

Gegen 10.00 Uhr setzten wir unsere Fahrt durch Bremerhaven fort, wobei wir unter anderem durch den Fischereihafen, einer der größten Europas, fuhren. Während der 50-minütigen Stadtrundfahrt mit dem Ziel des Überseehafens informierte uns Herr Elias über die Abläufe im Fischereihafen und über die Sehenswürdigkeiten Bremerhavens.

Im Gatehaus des Überseehafens hörten wir gemeinsam mit einer Gruppe Studenten aus Bremerhaven einen Vortrag von Herrn Thielebein, dem Leiter der Öffentlichkeitsarbeit der BLG (Bremer Lagerhaus Gesellschaft). Das Hafenumschlagunternehmen sieht als seine Hauptaufgaben den Güterumschlag von Schiffseite, das Zwischenlagern, Umschlagen (Löschen und Laden) und das Bedienen des Landverkehrs an. 1997 wurde ein Gesamtumschlag von 34 Millionen Tonnen verzeichnet, wovon 23 Millionen Tonnen hochwertiges Stückgut waren. Über 80 % der Güter sind containerisiert.

Im größten geschlossenen Container-Terminal Europas mit 240 ha und 3 km durchgehender Stromkaje (der längsten der Welt) am offenen Fahrwasser können zehn bis zwölf Containerschiffe gleichzeitig abgefertigt werden. Dadurch, daß in dem 24-Stunden Betrieb mit bis zu sechs Containerbrücken gearbeitet werden kann, werden sehr kurze Liegezeiten von 8-16 Stunden erreicht. Der Zu- und Abtransport der Güter findet zu 60 % im Fernbereich mit dem Schienenverkehr statt. Im Nahbereich wird der LKW bevorzugt eingesetzt.

Der Überseehafen ist der größte Automobilumschlagplatz Europas. 1997 wurden 1.000.000 Fahrzeuge umgeschlagen, dies findet im inneren Hafengebiet statt, der durch eine Schleuse erreicht wird. Im Hafengebiet ist Stellplatz für 70.000 Autos, wobei durch vier „Autobereiche“ Platz geschaffen wurde.

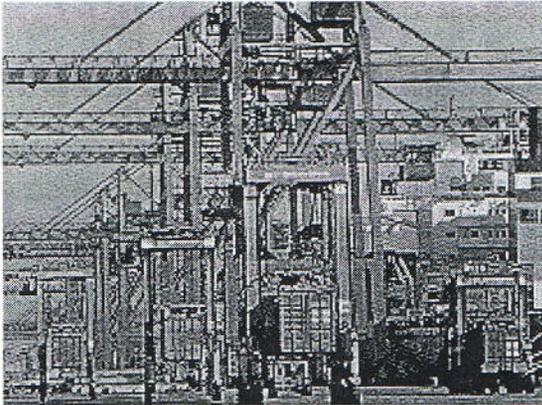


Abb. 13: Van-Carrier im Hafen

Aufgrund einer Sondergenehmigung hatten wir die Möglichkeit, mit dem Bus durch den eindrucksvollen Überseehafen zu fahren. Nicht nur die schönen Autos haben uns beeindruckt, sondern auch die unheimlichen Van-Carrier, welche die Container transportieren.

Bei netter Atmosphäre wurde uns ein hervorragendes 3-Gänge-Menü und Wein serviert. Der für Bremerhaven typische Fisch Limandes schmeckte sogar eingefleischten Nicht-Fischessern.

Im Anschluß an diese Besichtigung gab es ein ausgiebiges Mittagessen bei der VGB.

Gesättigt und ausgeruht ging die Fahrt um 14.45 Uhr weiter direkt zum Betriebshof der VGB und nicht wie geplant zur Leitstelle, die wir wegen eines Totalausfalls nicht besichtigen konnten.

Um die übliche Mittags-Müdigkeit zu vertreiben, war im Seminarraum schon Kaffee bereitgestellt. Herr Thiesies informierte uns über die Situation des ÖPNV in Bremerhaven.

Die drei Bahnhöfe Lehe, Hauptbahnhof und Wulsdorf befinden sich in Randlage, eine S-Bahn-Verbindung gibt es in Bremerhaven nicht. Dafür verkehren zwei der insgesamt 14 Buslinien als Schnellbusse. Als Besonderheit hat die Stadt die Nachtbuslinie, den Moonliner, zu bieten. Dieser fährt in den Nächten von Freitag bis Sonntag und vor Feiertagen.

In Zukunft möchte die VGB den Fahrgästen bessere Information an den Haltestellen und in den Fahrzeugen bieten. Zur Zeit hängen hier keine Netzpläne aus.

Aktuell diskutierte Problematik ist die Linienführung durch die Fußgängerzone. Von den 14 Buslinien fahren 12 die drei Haltestellen in der Fußgängerzone an, d.h. 40

Busse pro Stunde mit täglich 24.000 Ein- und Aussteigern. Um die Fußgängerzone attraktiver zu gestalten, wird überlegt, den Linienverkehr in eine Nebenstraße zu verlegen. Die Probleme, welche die VGB dabei sieht, sind vielfältig. Da die Nebenstraße für den Lieferverkehr eingerichtet ist, würden sich Linien- und Lieferverkehr gegenseitig behindern. Es würden 3 Minuten Fahrzeitverlängerung pro Richtung auftreten, was einen zusätzlichen Einsatz von 20 Personen und 6 Fahrzeugen erfordern würde. Zudem hat die Nebenstraße Hinterhofcharakter, wodurch sich die Fahrgäste vor allen Dingen in den Abendstunden nicht mehr sicher fühlen würden. Seit 1979 wird der Linienverkehr durch die Fußgängerzone geführt, es ist seitdem noch nicht zu Unfällen gekommen. Ein Grund hierfür ist die langsame Geschwindigkeit von 20 km/h der Busse. Im weiteren wurde noch das Projekt der neuen Schnellbuslinie Bremerhaven - Oldenburg vorgestellt, für das ab 01.10.98 ein Probetrieb läuft.

Anschließend hat uns Herr Meisner das Programm Pro2, das zur Fahrplanentwicklung genutzt wird, erläutert.

Nach diesem sehr anstrengenden, aber informativen Tag wurde mit dem Bus zurück zum Jugendgästehaus gebracht. Die Abendgestaltung war jedem selbst überlassen.

Für das Tagesprogramm und den Sonderfahrausweis möchten wir uns ganz herzlich bedanken.

Birgit Knaak, Simone Koll, Manuela Sautmann

Anmerkung der Autorinnen: besser gekonnt trocken, als gezwungen witzig. (Im Grunde unseres Herzens wissen wir, daß wir witzig sind)

Freitag: Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)

Ziemlich früh ging sie los, unsere Fahrt von Bremerhaven aus mit dem Stadtexpress nach Bremen zur Bremer Straßenbahn AG (BSAG) bzw. zum VBN, aber es sollte ein schöner Tag werden, sogar der schönste, was das Wetter anging. Angekommen am Bremer Hbf, mit nicht erwähnenswerter Unpünktlichkeit, fuhren wir mit der Straßenbahnlinie 6 in Richtung Flughafen bis zur Haltestelle BSAG-Zentrum, die südwestlich von der Innenstadt liegt. Kurz vor 10 Uhr fanden wir uns dann im BSAG-Zentrum ein, wo wir sogleich mit reichlich Kaffee und Plätzchen empfangen wurden. Nach der Begrüßung durch Herrn Dr. Meyer hielt Herr Christoph Herr einen Vortrag über den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN).

Zur Einführung in den Vortrag wurden wir mit einigen Daten über die Gründung des VBN und deren Mitglieder versorgt. Zur Erinnerung haben wir das Wichtigste noch einmal niedergeschrieben:

- 01.01.89 Start der Verkehrsgemeinschaft
- 01.07.94 Projekt Weiterentwicklung des VBN
- 01.09.96 Gründung des Zweckverbandes
- 29.10.96 Gründung der GmbH
- 12.12.96 Konstituierende Sitzung des Verbandes
- 01.01.97 Bildung des neuen VBN

Zu den Mitgliedern des Verkehrsverbundes zählen die Stadtgemeinden Hansestadt Bremen, Bremerhaven, Oldenburg und Delmenhorst sowie die Landkreise Ammerland, Cuxhaven, Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Rotenburg, Verden und Wesermarsch. Der Verbund besteht aus 33 Verkehrsunternehmen als Gesellschafter, die sich in die DB AG, BSAG, Bremerhaven AG, Verkehr- und Wasser GmbH, Delbus GmbH und Weser-Ems Busverkehr GmbH sowie 27 weitere regionale Verkehrsunternehmen aufteilen.

Die geographische Ausdehnung des Verkehrsverbundes beträgt 8400 km² bei insgesamt 1,8 Millionen Einwohnern. Im Jahre '96 betrug die Einnahmen 181 Millionen DM, während die Zahl der Fahrgäste mit 112 Millionen beziffert wurde.

Der Vortrag befaßte sich außerdem mit der Organisationsstruktur des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen. Darin wurde die Bedeutung des

Zweckverbandes des VBN (ZVBN) und dessen Rahmenvertrag ausführlich und detailliert erklärt, was mit großem Interesse verfolgt wurde.

Eine interessante Diskussion wurde zum Thema „Fahrgastbeirat“ entfacht, der im VBN aus 18 Mitgliedern besteht, unter ihnen zwölf nicht organisierte Fahrgästen und sechs Verbandsvertreter. Hier nur kurz die wichtigsten Aufgaben des Fahrgastbeirates:

- Beteiligung am Nahverkehrsplan (NVP)
- Vertretung der Fahrgastinteressen
- Anlaufstelle der Fahrgäste für Wünsche, Anregungen, Kritik usw.

Bei dieser Diskussion wurde von Herrn Csernak die Frage gestellt, ob die Anzahl von 18 Personen nicht zu gering sei. Er habe viel gutes über den Fahrgastbeirat der Stadt Hannover erfahren, der aus ca. 400 Personen besteht und so eine bessere Bürgerbeteiligung ermöglicht. Die Antwort kam prompt und sachlich von Herrn Herr; dies sei aus finanziellen Gründen nicht machbar, außerdem glaube er nicht, daß viele Mitglieder wesentlich mehr erreichen könnten. Nur für größere Einzelprojekte könnte er sich eine solch massive Bürgerbeteiligung vorstellen.

Der Vortrag wurde weitergeführt mit den Finanzierungsprinzipien des VBN, der sich in die Verkehrsunternehmen und den Zweckverband aufgliedert.

Letztendlich wurden von Herrn Herr noch die Schwerpunkte für das Jahr 1998 erörtert, die wie folgt lauten:

- Neue Tarifstruktur
- Neue Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen
- Neues Verfahren zur Berechnung der Durchtarifierung
- Qualitätssicherungssysteme
- Erarbeitung der im NVP enthaltenen Prüfaufträge und Beginn der Fortschreibung des NVP

Zum Schluß seines Vortrages legte Herr Herr noch eine interessante Folie für uns Studenten auf, auf der er auf die Möglichkeit der Betreuung von Diplomarbeiten und zusätzlicher Praktika von mindestens vier Wochen bei der BSAG bzw. im VBN hinwies.

Für eine kurze Diskussion blieb noch Zeit übrig, da von Herrn Marschall eine bessere Gemeinsamkeit im Verbund, wie Linienbezeichnung, Linienfarbe usw. angeregt

wurde. Auch hierzu gab es eine knappe, aber alles aussagende Antwort: „Ist in Arbeit“.

Zur Diskussion Qualität und Pünktlichkeit gab es unterschiedliche Ansätze und Vorstellungen. Es wurde auf den relativen Begriff von Pünktlichkeit im ÖPNV hingewiesen. Gegen Verspätungen werde nichts direkt unternommen, sondern auf die Eigenverantwortung des Personals gesetzt. Außerdem wurde gefragt, was der VBN von der Einführung des „Wesersprinters“ hält, der ja, wie tags zuvor berichtet, von Bremerhaven nach Oldenburg eingesetzt werden soll. Die Antwort des VBN war, daß der „Wesersprinter“ grundsätzlich begrüßt wird, aber nicht finanziell unterstützt werden könne.

So gegen halb zwölf wurde Herr Herr von Herrn Dr. Meyer abgelöst, der uns dann über die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbänden im VBN und über die Vorgehensweise bei der Aufstellung des NVP für den Zweckverband des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen informierte.

Im folgenden sei nur kurz dargestellt, wie sich so ein NVP entwickelt:

- Zusammenstellung der Inhalte des NVP
- Vorgehensweise für die Erstellung des NVP; Behandlung des SPNV in der Planung
- Aufstellung des NVP
- Zielvorstellung zur weiteren Gestaltung des ÖPNV
- Kosten und Finanzierungsübersicht für die geplante Maßnahme
- Wertung des NVP

Etwa um halb eins war die erste Vortragsreihe beendet und wir wurden zum Mittagessen in die Kantine entlassen, wo unsere Gruppe auf Kosten des Hauses dem Kantinenessen frönen durfte. Zu erwähnen sei noch, daß zum Nachtsch ein großer Karton mit Info-Material und Werbegeschenken gereicht wurde, auf den sich alle Beteiligten, ob groß oder klein, mit Heißhunger stürzten.

Dirk Böhm, Martin Otten

Freitag: Bremer Straßenbahn AG (BSAG)

Nach den Vorträgen über den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen ging es dann ersteinmal in die Betriebskantine. Anschließend, frisch gestärkt, wurde uns der Betrieb Bremer Straßenbahn AG vorgestellt. Die Herren Nussbaum, Plöger und Dr. Kappus referierten über die Themenbereiche „BSAG allgemein“, „Ausbaupläne“ und „Fahrzeuge“. Dem knappen Zeitplan zum Opfer fiel dann leider der Themenbereich „Übertragung des Karlsruher Modells nach Bremen“, der uns durch Herrn Hallenkamp hätte nähergebracht werden sollen.

Anschließend ging es dann Richtung Betriebshof. Dort stand ein Sonderwagen bereit, mit dem wir eine Rundfahrt durch das Bremer Straßennetz unternahmen. Die Hoffnung einiger Exkursionserfahrener, selbst fahren zu dürfen, erfüllte sich aber leider nicht.

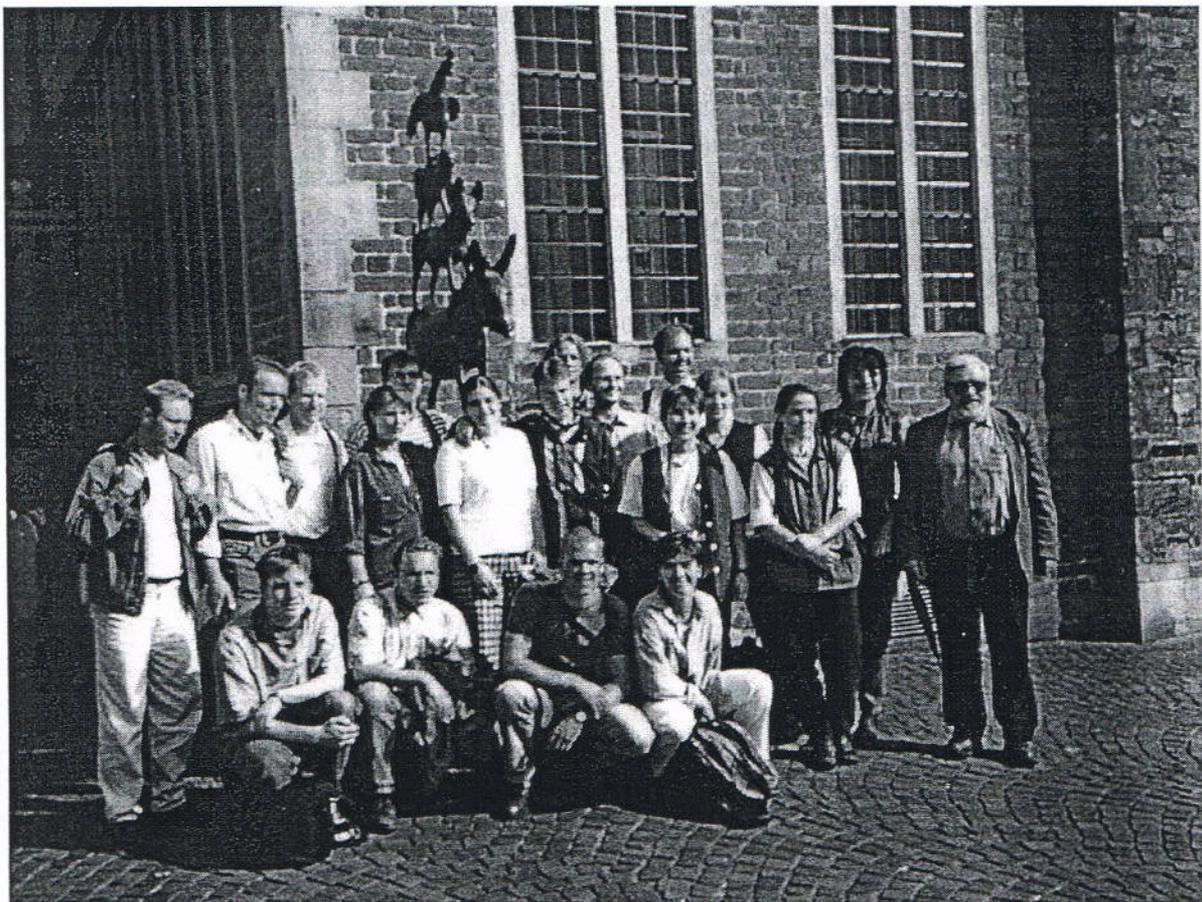


Abb. 14: Gruppenfoto vor den Bremer Stadtmusikanten

Der nächste Programmpunkt war dann ein geführter Stadtrundgang durch die Bremer Innenstadt. Dort konnten dann die Bremer Sehenswürdigkeiten bestaunt werden, wie beispielsweise der riesige Roland, das Rathaus oder die Plastik der

Bremer Stadtmusikanten. Außerdem wurden viele Anekdoten aus der Geschichte Bremens erzählt, vorwiegend über berühmte Bremerinnen, denen diverse Körperteile abgeschlagen wurden. Vor dem Rathaus konnten sich einige in ihren Spuckkünsten üben, daneben wartete auch das teuerste Klohäuschen Deutschland auf den Besuch. Schließlich ging es noch durch enge Altstadtgassen, durch die trotz anderslautender Vermutungen auch alle Exkursionsbegleiter durchpaßten. Ausklang fand der Abend in einem gemütlichen Restaurant, wo dann vor dem Essen noch diverse Tischreden gehalten und Geschenke ausgetauscht werden konnten. An dieser Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön für die tolle Betreuung durch die BSAG.

Im folgenden soll nun der Betrieb BSAG kurz vorgestellt werden:

Allgemeines

Der Wirkungskreis der BSAG umfaßt die Stadt Bremen mit 550.000 Einwohnern, wobei der Bremer Norden mit etwa 100.000 Einwohnern gewisse eigenständige Strukturen aufweist. Das Bedienungsgebiet wird durch Straßenbahnen und Busse erschlossen, wobei die nördlichen Stadtteile im Schienenverkehr nur durch Nahverkehrszüge der Deutschen Bahn AG bedient werden. Ein zusätzliches

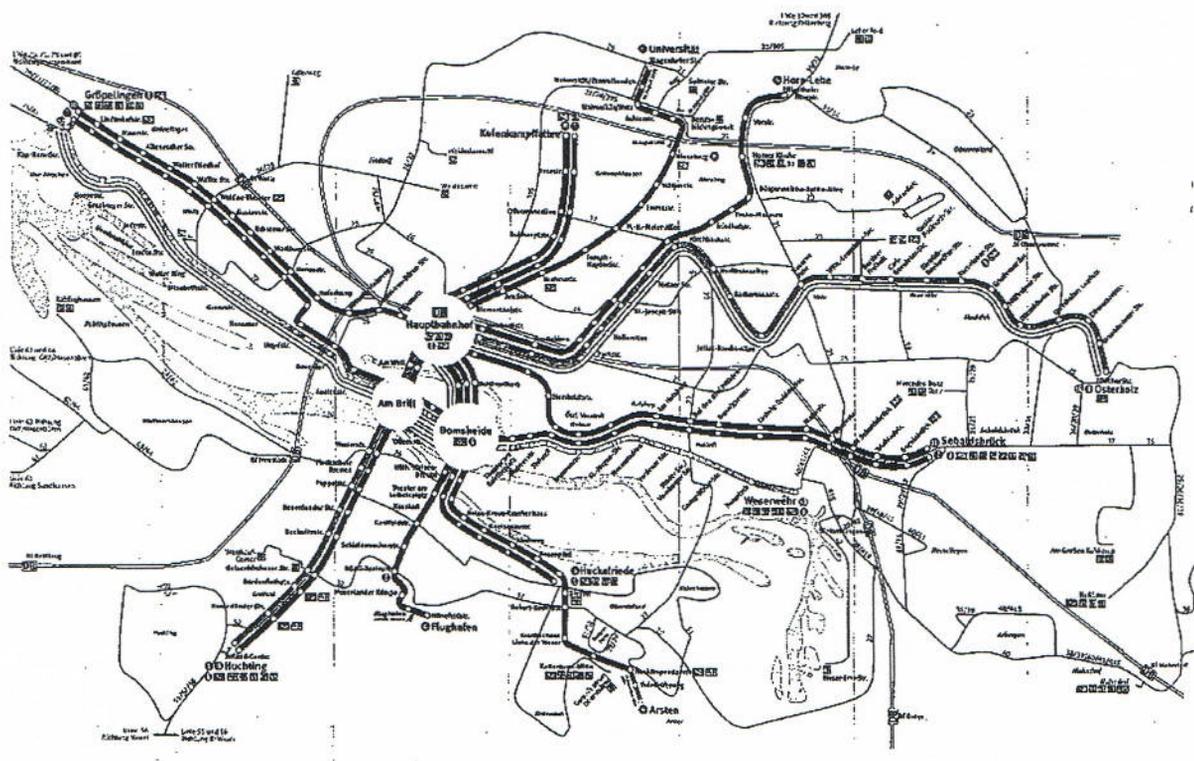


Abb. 15: Liniennetzplan der BSAG

S-Bahn-Netz existiert jedoch nicht. Der Anteil der Straßenbahnen und Busse am städtischen ÖPNV beträgt jeweils etwa 50%.

Bedingt durch die politische Situation, Bremen ist bekanntlich Stadtstaat und kleinstes Bundesland, verlief die Entwicklung im ÖPNV in der Vergangenheit anders als in Städten vergleichbarer Größenordnung. Durch die schlechte finanzielle Lage wurde in den sechziger und siebziger Jahren keine Weiterentwicklung der Straßenbahn forciert, obgleich dementsprechende Planungsvorstellungen durchaus existieren. Das Projekt einer unterirdischen Straßenbahn wurde nicht verwirklicht, lediglich zwei teilweise kreuzungsfreie Außenabschnitte nach Osterholz und Huchting konnten 1968 bzw. 1974 eröffnet werden, seitdem ruht der Streckenausbau. Bremen ist damit die einzige westdeutsche Stadt mit mehr als 500.000 Einwohnern, deren innerstädtisches Schienennetz eher durch den Begriff „Straßenbahn“ als mit „Stadtbahn“ charakterisiert werden kann.

Erst Ende der achtziger Jahre kamen verstärkt Stimmen auf, die eine Weiterentwicklung des ÖPNV forderten. Inzwischen hatte man sich auch vom Gedanken entfernt, Teile des Netzes in die zweite Ebene zu legen - durch die weltweite Renaissance der Straßenbahn wurde deren Wert in der Innenstadt erkannt. Nach dem Motto „Straßenbahn und Bus haben Zukunft in Bremen“ wurde der Ausbau der Straßenbahn beschlossen. Dennoch dauerte es zehn Jahre, bis endlich die ersten Neubaustrecken in Betrieb gehen konnten, zahlreiche Komplikationen und Einsprüche bei der Planung traten zutage. Höhepunkt war die Rücktrittsdrohung von Bürgermeister Dr. Henning Scherf für den Fall, daß die neuen Strecken nicht wie geplant verwirklicht würden. 1998 wurden nun aber gleich drei Verbindungen auf einen Streich eröffnet, und zwar die Linien Richtung Flughafen, Universität und Horn-Lehe, zeitgleich wurde das Liniennetz überarbeitet.

Fahrzeuge

Der Fahrzeugpark der BSAG umfaßt derzeit 330 Busse und 145 Straßenbahnwagen. Bislang sind etwa zwei von drei Bussen Gelenkbusse, durch die Umstellung von stark genutzten Buslinien auf Straßenbahnbetrieb soll dieser ungewöhnlich hohe Anteil jedoch in Zukunft auf ein Drittel reduziert werden. 80 neuen Niederflurstraßenbahnen stehen 65 ältere hochflurige Fahrzeuge entgegen,

die bis zum Jahre 2003 durch Neufahrzeuge ersetzt werden sollen. Im Busbetrieb ist die Niederflurtechnik bereits weitgehend Standard.

Ein Projekt, das in kleinen Schritten vorangetrieben wird, ist die Umstellung des Straßenbahnwagenparks von 2,30 m breiten auf 2,65 m (VDV-Standard) breite

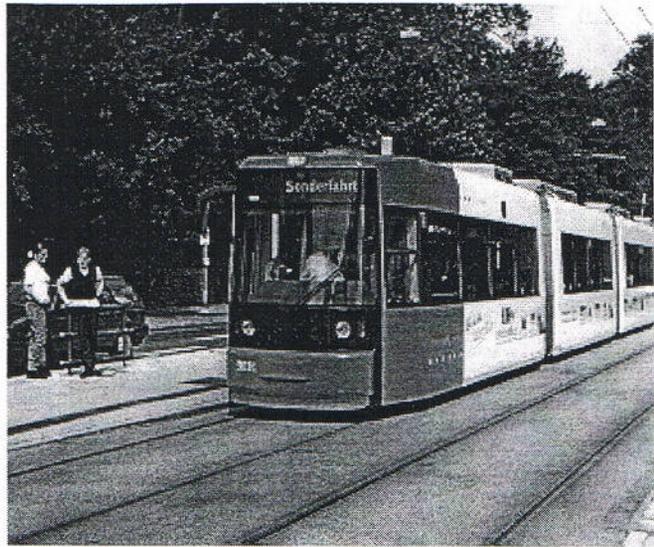


Abb. 16: Niederflurwagen der BSAG

Fahrzeuge sowie die damit

einhergehende Anpassung des Streckennetzes (Gleisabstände u.a.). Durch diese Maßnahme erhöht sich das Fassungsvermögen (vier statt drei Sitzplätze pro Reihe) der Fahrzeuge, außerdem wird die Voraussetzung geschaffen, Fahrzeuge für den Betrieb sowohl auf Eisenbahnstrecken als auch im Straßenbahnnetz einsetzen zu können (s. u.).

Ein Blick in die Zukunft

Auch weiterhin ist geplant, das Straßenbahnnetz weiter zu ergänzen und auszubauen. Die vorhandene Zielkonzeption sieht eine größere Anzahl von Neubaustrecken vor, deren Realisierungschancen teilweise als gut eingestuft werden können. Ob jedoch eines der vordringlichsten Projekte, die Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal, in absehbarer Zeit realisiert wird, steht derzeit in den Sternen. Durch den Bau würden auf einer Ausfallstraße zwei von vier Fahrstreifen wegfallen, bestimmte politische Kreise fordern daher den Bau einer neuen Umgehungsstraße.

Zusätzlich ist geplant, die Straßenbahn mit vorhandenen Eisenbahnstrecken zu verbinden, um mit geringem Aufwand zusätzliche Siedlungsbereiche erschließen zu können. Vorerst liegt das Augenmerk auf einigen nur im Güterverkehr betriebenen Strecken innerhalb der Stadt Bremen, längerfristig soll auch auf DB-Hauptstrecken bis in das Umland gefahren werden (Karlsruher Modell). Erster Kandidat hierbei wäre die Linie Delmenhorst - Bremen - Rotenburg.

Christoph Groneck

Samstag: Fahrt nach Helgoland

Die eigentlichen Vorbereitungen auf unseren samstägigen Ausflugstrip nach Helgoland begannen für einige schon am Freitag Nachmittag.

In Kenntnis der Wettervorhersage bzw. aus dem bisherigen Wetter dieser Exkursion war - einmal mehr - schlechtes, regnerisches Wetter zu befürchten. Da zusätzlich bei Studenten und Lehrpersonal bekannt war, daß leider kein Bus, geschweige denn eine Eisen- oder Straßenbahn, sondern ein Schiff den öffentlichen Verkehr zur Insel Helgoland betrieb und keiner - trotz seines akademischen Grades (Dipl.-Ing. bzw. cand.-Ing. und stud.-Ing.) - bereit war sich einige Dinge auf der Überfahrt durch den Kopf gehen zu lassen, wurden die lokalen Apotheken von Bremerhaven aufgesucht, um mit Arzneimitteln einer Übelkeit vorzubeugen.

Frohen Mutes machten sich fast alle am Samstag Morgen auf den Weg, um die Insel Helgoland zu bereisen.

Nur Birgit und Dirk waren nicht zu bewegen, an diesem „Höllentrip“ teilzunehmen. Birgit konnte nicht überzeugt werden, die eigentlich in der frühen Phase einer Schwangerschaft anstehende Übelkeit nun doch endlich einmal zu erleben. Da es sich bei dem Nachwuchs aber wahrscheinlich um eine(n) zukünftigen Verkehrsingenieur/in handelt (Diplom ca. 2023), sei ihr verziehen. Dirk erklärte sich natürlich „gentlemanlike“ sofort bereit, ihr Gesellschaft zu leisten. Jedenfalls zog es die beiden den ganzen (aber zu kurzen) Tag ins Schiff(f)ahrtsmuseum von Bremerhaven.

Den ersten Eindruck von der Insel Helgoland erhielten wir bereits auf dem Pier in Bremerhaven: es ist schon erstaunlich, wie viele Busladungen kaffeefahrthungriger Menschen auf ein Hochseeboot passen. Ein gemütliches Plätzchen für die Überfahrt zu ergattern war aufgrund der großen Anzahl der Raucherräume - wir hatten keinen Raucher dabei - nicht einfach. Die Überfahrt wurde stehend, sitzend, liegend und schlafend hinter sich gebracht. Die Gesichtsfarbe einiger Studenten nahm zwar eine vornehme, mittelalterliche Blässe an, magentechnisch gab es jedoch keine Ausfälle.

Auf der Insel zeigte sich direkt, daß Helgoland sehr gut an den ÖV angeschlossen ist. Vier Schiffe aus vier verschiedenen Orten lagen bereits verankert vor der Insel - wahrscheinlich um den Anschluß zu wahren - und eine Heerschar von Touristen

überfiel die Insel für drei bis vier Stunden. Unsere Studentengruppe stürzte sich selbstverständlich erst einmal in Form einer Umwanderung der Insel auf die landschaftliche Schönheit, bevor auf die Vorteile des Duty-Free näher eingegangen wurde.

Was macht Helgoland bloß ohne Duty-Free?

Einige sehr wenige konnten es auch nicht lassen, in das feuchte, kühle (sehr kühle) Naß der Nordsee zu springen. Eine Erfahrung, die man nicht unbedingt machen muß, aber zehn Tage im Sommer an der See ohne zu baden ging natürlich nicht.

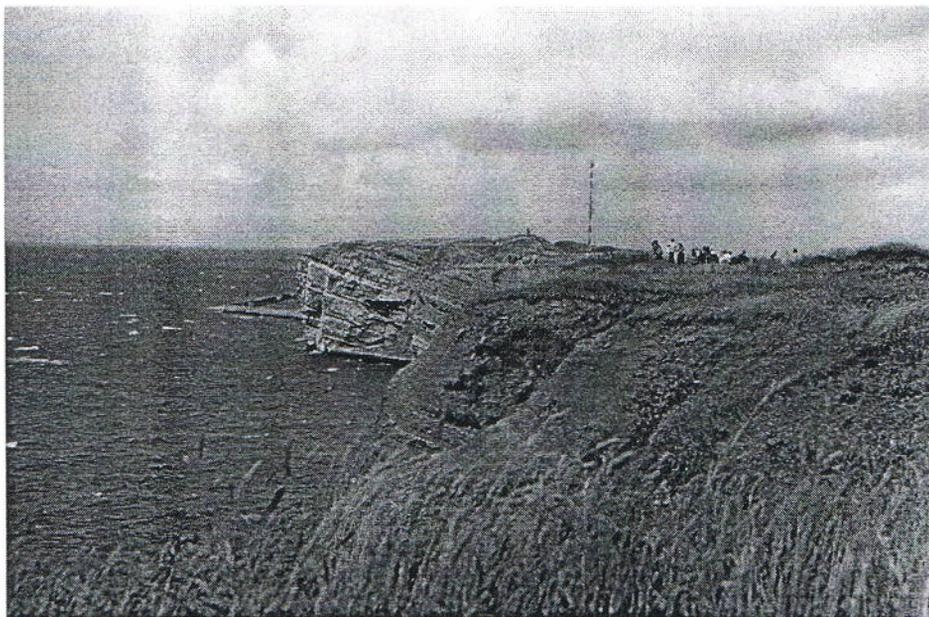


Abb. 17: weiß ist der Sand, rot ist die Kant', grün ist das Land...

Die Rückfahrt gestaltete sich durch die inzwischen erlangte Seefahrererfahrung als einfacher. Die Gesichtsfarben nahmen, nachdem sie auf der Insel den „normalen“ Teint wiedererlangt hatten, nun die Farben braun und hinterher auch leuchtend rot an.

Den Abschluß des Abends begingen wir nach einem köstlichen Mahl im alten Fischereihafen - Birgit und Dirk fanden sich auch dort ein - in den Zimmern des Jugendgästehauses, wobei noch näher auf die Vorteile des Duty-Free-Einkaufes eingegangen wurde und Flüssigkeiten aus auf der Insel erworbenen Glasflaschen dem von der Fahrt doch nicht so sehr gepeinigtem Magen zugeführt wurden.

Klaus Teske

Sonntag: Rückfahrt nach Wuppertal

Die letzte Tag wich etwas vom vorgesehenen Programm ab. Vorgesehen war ein gemeinsames Frühstück zum Abschluß der Fahrt, das in einen Erfahrungsaustausch übergehen sollte bevor die Rückfahrt nach Wuppertal Hbf anstand, die am Ende der Reise stand. Erweitert wurde dieses Programm durch den Programmpunkt „Kofferpacken“, so daß wir - flexibel wie wir Studenten ja sind - den Tagesprogrammpunkt „Erfahrungsaustausch“ in den Programmpunkt „Rückfahrt“ integrieren mußten.

Die Programmpunkte Frühstück und Kofferpacken wurden flugs und - wie an den anderen Tagen auch - etwas übermüdet abgehakt. Die Fahrt zum Bahnhof wurde etwas aufregender, da wir in einen der Busse stiegen, der statistisch zu den zwei Prozent Bussen in Bremerhaven zählte, die unpünktlich fahren. Wir mußten jedenfalls doch etwas schnelleren Schrittes von der Bushaltestelle am Hauptbahnhof zum wartenden Regionalzug nach Bremen eilen. Daß im anschließenden Intercity von Bremen in nach Wuppertal wieder einmal ein Wagen fehlte - er wurde wahrscheinlich wie auf der Hinfahrt in Hamburg-Altona ausgesetzt - konnte uns dann gar nicht weiter schocken. Jeder fand schließlich einen Platz, auch wenn nicht jeder einen reservierten Platz hatte. Im weiteren Verlauf ist eigentlich nur auf das Wetter einzugehen. Das Grau des Bremerhavener und Bremer Himmels verdunkelte sich immer weiter, so daß unsere ersten „Aussteiger“ in Osnabrück die Hilfe unseres besten Freundes der Exkursion, dem Regenschirm, in Anspruch nehmen mußten. Über das Wetter bei der Ankunft im Bergischen will ich dann den Mantel der Verschwiegenheit halten. Der Tag endete wahrscheinlich für fast alle Exkursionsteilnehmer mit viel Erzählen und ausgiebig Schlaf.

Klaus Teske

The day after: Fazit

Ein Fazit zu schreiben ist immer mit Problemen verbunden. Soll man mehr über die positiven oder die nicht ganz so positiven Dinge schreiben? Soll man über alle Dinge berichten oder über einige Dinge auch schweigen? Die richtige Mischung zu finden, das ist die Schwierigkeit.

Das Exkursionsprogramm hatte auf jeden Fall die richtige Mischung aus Arbeit und Vergnügen. Vorträge über die Praxis in den Verkehrsbetrieben gehörten genauso dazu wie Wanderungen und Ausflüge in die Natur. Der Gemeinschaftssinn in der Gruppe wurde gut gepflegt.

Viele „junge Menschen“ lernten die neuen Bundesländer kennen. Die moderne Architektur wird dabei wohl genauso in Erinnerung bleiben wie die schöne Landschaft. Wir wissen nun, wie unser Assistent Mathias Marschall (und andere auch) im Osten aufgewachsen sind.

Sprachprobleme gab es in Mecklenburg-Vorpommern keine. Naja, ein Student hatte zwar etwas Probleme mit der Aussprache von „Rostock“ („Roschtok“), aber er hatte ebenso Probleme, mit den ostdeutschen Türöffnungsmechanismen umzugehen. Wer sich einschließt, muß halt damit rechnen, daß er nicht mehr hinauskommt.

Wir lernten die Heimatsprache unserer gnädigen Frau Professor Hass-Klau besser kennen. Schlagworte wie „One face to the customer“, „beaching“ oder „value for money“ kann nun jeder in ein Fachgespräch einbringen.

Frau Hass-Klau selber hat (glaube ich) auch etwas gelernt: Die Gefechte mit ihrem Handy gingen immer schneller zu ihren Gunsten aus. Und „Prost“ heißt auch in deutsch „Prost“.

Unsere Gastgeber verstanden es immer wieder, uns zu motivieren. Vorträge, Stadtrundfahrten und natürlich die eine oder andere Mahlzeit wurden mit wahrer Begeisterung „aufgenommen“. Wir lernten viel Neues kennen. Man muß Prioritäten setzen können: „Die obligatorische Führung über den Betriebshof ersparen wir uns und gehen direkt zum Kaffeetrinken über.“

Herr Csernak verstand es immer wieder, mit Hilfe seiner überdimensionalen Sonnenbrille die Sonne hinter den Wolken hervor zu holen. Selbst seinem Kollegen

Marschall gelang es nicht, dieselbige mit seinen Sangeskünsten wieder zu vergraulen, obwohl er sich in der Auswahl des Liedgutes viel Mühe machte.

Hier bietet sich doch ein schöner Übergang zu den unschönen Dingen unserer Fahrt an:

Das Wetter, das Wetter und noch einmal das Wetter

Die Vorstellung vom Baden in der Ostsee mit anschließendem „Braten“ in der Sonne blieb genauso unerfüllt wie ein gemeinsamer, gemütlicher Abend am Strand von Warnemünde. Die sommerliche Kleidung blieb die ganze Zeit in Taschen, Koffern und Rucksäcken.

Unerwähnt möchte ich an dieser Stelle auch die schnellstens entwickelten Konzepte zur Verbesserung der Fußgängerzone in Bremerhaven nicht lassen. Eine Taktverdichtung der Busse, so daß sie direkt hintereinander und richtungsweise direkt übereinander den Bürger durchfahren, ist doch eine ebenso innovative Idee, wie die Busse mit Hilfe von Van-Carriern durch die Fußgängerzone schweben zu lassen und sie nur an den Haltestellen abzusetzen.

Also insgesamt eine tolle Tour, die sich vielleicht in den folgenden Sätzen am Besten beschreiben läßt:

„Oh luck! Kein Thema! Keinen Meter angeschockt, glashart! Voll die ewig fette Tour, yipp!“

Klaus Teske

Impressum

Dieser Exkursionsbericht ist geistiges Eigentum der Teilnehmer der Exkursion.

Das Layout, das Korrekturlesen und sämtliche redaktionellen Arbeiten wurden von Christoph Groneck und Christian Kindinger im Lehrgebiet für Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme - Nahverkehr in Europa durchgeführt. Bei ihnen liegt auch das Copyright.

Der Bericht wurde unter Verwendung der Software MS Word 7.0, MS Excel 7.0 und Corel DRAW! 5.0 erstellt.

Teilnehmer der Exkursion

Name	Vorname
Albrecht	Volker
Binninger	Reiner
Böhm	Dirk
Brosch	Kristine
Groneck	Christoph
Kesting	Tabea
Kindinger	Christian
Knaak	Birgit
Koll	Simone
Mahlo	Regina
Mücher	Henrik
Otten	Martin
Sautmann	Manuela
Schmidt	Philipp
Teske	Klaus
Wichmann	Ingo

Betreuer: Prof. Dr. C. Hass-Klau
Dipl.-Ing. U. Csernak
Dipl.-Ing. M. Marschall

An dieser Stelle noch einmal vielen Dank an die Betreuer.