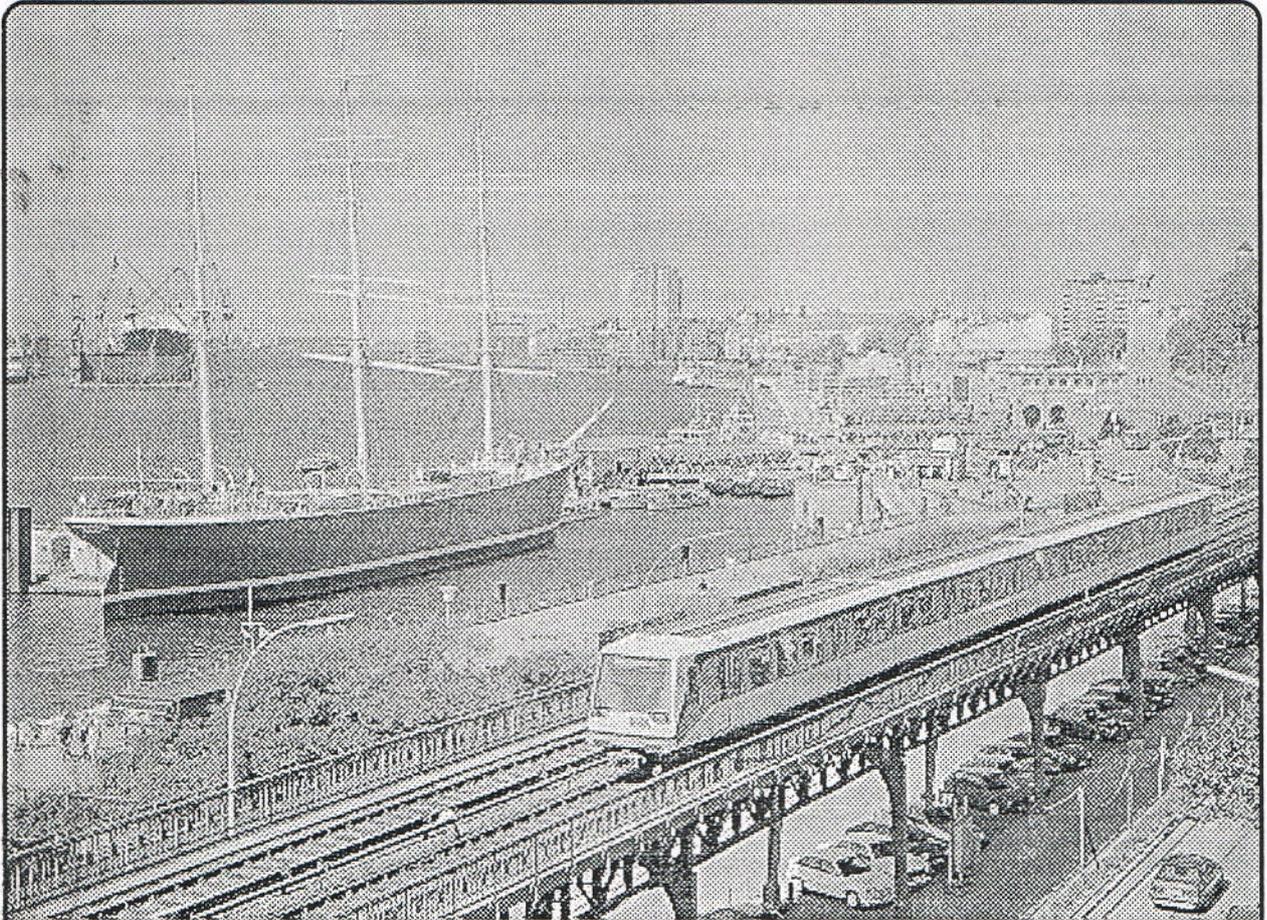


# Exkursionsbericht Hamburg

*Exkursion des Lehr- und Forschungsgebietes "Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme" in die Freie und Hansestadt Hamburg vom 12. bis 15. Februar 1995*



Flughafen Fuhlsbüttel

Baubehörde

Hafenrundfahrt

HVV

KVG Stade

Hamburger Hochbahn

Gemeinde Seevetal

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Wer alles dabei war...	4
Referentenliste	5
Auf nach Hamburg...	6
Nur fliegen ist schöner	7
Auf Stadtrundfahrt durch die Hansestadt	9
Zu Gast bei "Strom- und Hafenanbau"	13
Wo der Tarif gemacht wird	16
"Use it or lose it!"	17
Die Hochbahn in der Theorie	19
Die Hochbahn in der Praxis	21
Hamburg bei Nacht	24
Neue Verkehrskonzepte für Hamburg	25
Bargeldlos mit Bus und Bahn	28
ÖPNV vor den Toren Hamburgs	29
Und zum Schluß ein kleiner Reisebus	31
Exkursionsprogramm	32
Dies und das..	34

Mai 1995

**Impressum**

*Exkursionsbericht der Exkursion des  
Lehr- und Forschungsgebietes  
Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme im Fachbereich 11  
vom 12. bis 15. Februar 1995 in die Freie und Hansestadt Hamburg*

**Redaktion und Layout**

cand.-Ing. Sabine Simon  
cand.-Ing. Erik Westendorf

**Fotos**

cand.-Ing. Birgit Praum  
cand.-Ing. Sabine Simon

**Herausgeber**

Bergische Universität - GH Wuppertal,  
Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme,  
Pauluskirchstr. 7, 42285 Wuppertal



## Vorwort

Exkursionen sind wie eh und je das "Salz in der Suppe" des studentischen Alltags, besonders dann, wenn sie sich über mehrere Tage (und Nächte) erstrecken. Daß sie nicht der Kategorie "Vergnügungsreisen" zugeordnet werden können, merkt man zumeist erst hinterher, wenn die vielen fachlichen Informationen noch einmal Revue passieren, die vielen Menschen, die sich einem gewidmet haben, an einem vorüberziehen. Ihnen will der kleine Exkursionsbericht zeigen, auf welche gute Resonanz das Gezeigte und Erläuterte gestoßen ist, sei es,

- auf dem Flughafen Fuhlsbüttel (die Herren Dr. Friedel, Schönhübel),
- bei der Stadtrundfahrt (Jürgen Fiedler),
- im Hamburger Hafen (die Herren Höfer und Köttsieper),
- beim Hamburger Verkehrsverbund (die Herren Dr. Runkel, Kirchhoff, Henning, Plath),
- bei der Hamburger Hochbahn (die Herren Hußmann, Burmeister, Goldweida, Marahrens, Mansfeld, Möller, Wrage),
- der Baubehörde (die Herren Ingelmann, Buch, Hoyer, Waldzus),
- auf dem Betriebshof der KVG Stade (die Herren Dr. Stüttgen, Opalka) und
- in der Gemeinde Seevetal (die Herren Schneemann, Sommer).

Dazu das originelle Quartier im Mittelpunkt der Hamburger Szene. Kein Wunder, daß manche den Song „In Hamburg sind die Nächte lang“ wörtlich nahmen. Trotzdem ein Kompliment an alle Studierenden: Sie waren immer top fit - tagsüber, nachts und vor allem tags darauf. Und weil auch der Wettergott von Anfang bis Ende mitspielte, erinnern wir uns alle - Studentinnen und Studenten, Assistenten, aber auch ich - gerne der letzten Exkursion des Emeritus.

Für mich war es die Begegnung mit einer Reihe alter Bekannter in vertrauter, wenn auch veränderter Umgebung. Daß dieses möglich war, dafür bin ich allen Gastgebern sehr, sehr dankbar. Ich hoffe, Sie haben den Eindruck gewonnen, daß man auf die Wuppertaler Bau- und Verkehrsingenieure getrost zurückgreifen kann. Diese aber haben wohl gespürt, wie wichtig zwischenmenschliche Beziehungen auch und erst recht in unserer oft unbarmherzigen Berufswelt sind. Schließlich ein herzliches Dankeschön der Gesellschaft der Freunde und Förderer der Architekten, Bau- und Verkehrsingenieure für die finanzielle Unterstützung der Exkursion, deren langjähriges Mitglied die HHA ist.

Und nun viel Spaß beim lesen des Exkursionsberichtes den Studentinnen und Studenten weiterhin ein interessantes, erfolgreiches Studium.

Ihr



Univ.-Prof. em. Dr.-Ing. Joachim Fiedler





## Wer alles dabei war...

Markus Balz  
Bernd Bergschneider  
Torsten Dose  
Michael Engelhardt  
Daniel Friedrich  
Petra Getto  
Carsten Gropp  
Martina Große-Sudhues  
Markus Hallenkamp  
Marion Hessenbruch  
Petra Kaiser  
Karsten Kegelbein  
Michael Klein  
Michael Kuchendorf  
Ute Marquardt  
Norbert Ommer  
Peter Pantenburg

Christian Paschen  
Birgit Praum  
Lars Prieze  
Thorsten Quast  
Jürgen Riske  
Stefan Rohda  
Rainer Schlebusch  
Felix Rotter  
Ingo Schnock  
Astrid Schottel  
Andreas Schröder  
Sabine Simon  
Martina Wagner  
Christian Weiss  
Erik Westendorf  
Artur Wilkowski  
Christian Wuchold

Univ.-Prof. em. Dr.-Ing. Joachim Fiedler  
Dipl.-Ing. Ulrich Csernak  
Dipl.-Ing. Michael Thiesies



# Referentenliste

Dipl.-Ing. Holger Albert, *Hamburger Hochbahn AG (HHA)*

Ltd. Baudirektor Buch, *Freie und Hansestadt Hamburg - Baubehörde*

Dipl.-Ing. Peter Burmeister, *Hamburger Hochbahn AG (HHA)*

Dr. Jürgen Friedel, *Flughafen Hamburg GmbH*

Gerd Goldweida, *Hamburger Hochbahn AG (HHA)*

Dipl.-Volkswirt Hans Henning, *Hamburger Verkehrsverbund (HVV)*

Ltd. Baudirektor Reinhard Höfer, *Strom- und Hafengebäude Hamburg*

Baudirektor Hoyer, *Freie und Hansestadt Hamburg - Baubehörde*

Dipl.-Ing. H. Hußmann, *Hamburger Hochbahn AG (HHA)*

Erster Baudirektor Jörn Ingelmann, *Freie und Hansestadt Hamburg - Baubehörde*

Dipl.-Ing. Hans-Heinz Kirchhoff, *Hamburger Verkehrsverbund (HVV)*

Dipl.-Ing. Harald Kottsieper, *Strom- und Hafengebäude Hamburg*

Dipl.-Ing. Marahrens, *Hamburger Hochbahn AG (HHA)*

Dipl.-Ing. Rolf Mansfeld, *Hamburger Hochbahn AG (HHA)*

Herr Möller, *Hamburger Hochbahn AG (HHA)*

Dietmar Opalka, *KVG Stade*

Dipl.-Ing. Plath, *Hamburger Verkehrsverbund (HVV)*

Dr.-Ing. Martin Runkel, *Hamburger Verkehrsverbund (HVV)*

Bürgermeister Schneemann, *Gemeinde Seevetal*

Herr Schönhübel, *Flughafen Hamburg GmbH*

Herr Sommer, *Gemeinde Seevetal*

Dr. Reinhard Stüttgen, *KVG Stade*

Baudirektor Waldzus, *Freie und Hansestadt Hamburg - Baubehörde*

Jens Wrage, *Hamburger Hochbahn AG (HHA)*



# Auf nach Hamburg...

*Treffpunkt: Sonntag, 6.15 Uhr, Gleis 2 - und nur "Graf Luckner" kam zu spät!*

*Warum in Hamburg der Sonntag manchmal ein Montag ist!*

*von Peter Pantenburg und Bernd Bergschneider*

Am Sonntag, den 12. Februar 1995 war es endlich so weit. 34 wissensbegierige Studentinnen und Studenten trafen sich um 6.15 Uhr am Wuppertaler Hauptbahnhof, um eine viertägige Exkursion mit dem Lehrstuhl Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme in die Freie und Hansestadt Hamburg anzutreten. Angeführt wurden die StudentInnen von Herrn Prof. Dr.-Ing. Joachim Fiedler, Dipl.-Ing. Ulrich Czernak und dem in Münster zugestiegenen Dipl.-Ing. Michael Thiesies.

Auch wenn es sicherlich dem einen oder anderen sehr schwer gefallen ist, so früh aufzustehen, haben es doch alle - mehr oder weniger - geschafft, pünktlich am Treffpunkt zu erscheinen. Der einzige, der uns zeitlich im Stich gelassen hatte, war der IC 733 „Graf Luckner“, der mit 15-minütiger Verspätung in Wuppertal eintraf, diese aber bis Hamburg wieder aufholte.

Nachdem alle einen der reservierten Plätze belegt hatten, kam man doch sehr schnell ins Gespräch und lernte sich untereinander kennen. Einige stärkten sich auf der vierstündigen Fahrt durch ein kräftiges Frühstück im Speisewagen, während andere den versäumten Schlaf nachholten.

In Hamburg angekommen warteten wir zunächst vergeblich auf den für uns bereitgestellten Bus der Hamburger Hochbahn AG, da dieser einen Fahrauftrag für *Sonntag, den 13. Februar* erhalten hatte. Nach einem klärenden Anruf von Herrn Prof. Fiedler kam dann doch endlich ein Bus, so daß wir unser Hotel etwas verspätet erreichten. Doch blieb uns keine Zeit, unsere Zimmer für längere Zeit aufzusuchen, da das Programm bereits die Fahrt zum Hamburger Flughafen vorsah.



# Nur Fliegen ist schöner!

*Weshalb es auf dem Hamburger Flughafen einen Vogelschlagbeauftragten und 800 PS starke Feuerwehrautos gibt...*

*von Martina Große-Sudhues, Ute Marquardt und Felix Rotter*

Gegen Mittag erreichten wir mit einem Sonderbus der Hamburger Hochbahn den Flughafen Fuhlsbüttel. Dort wurden wir durch Herrn Dr.-Ing. Friedel freundlich empfangen und zur Kantine geleitet. Nach einem hervorragendem Mittagessen ging es gestärkt und zügig zum Rundgang durch die Terminals. Forschen Schrittes erreichten wir dann das Flughafenmodell. Durch eine Extravorstellung, geleitet durch Herrn Schönhübel wurde uns der Betrieb des Flughafens demonstriert.

Das in seiner Art einmalige Flughafenmodell ist im Maßstab 1:500 angelegt und zeigt das gesamte Betriebsgelände, einschließlich aller Landebahnen, Hallen, Gebäude und Hangars. Hier erfuhren wir alles Wissenswerte über den Flughafen selbst und zu seiner Geschichte. Der Flughafen gehört der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) und wurde 1911 gegründet. Zunächst als Grasflughafen konzipiert wurde 1948 wegen des zunehmenden Flugverkehrs die erste Betonbahn erbaut. Die zweite Bahn, die z.T. auf schleswig-holsteinischem Gebiet liegt, wurde 1964 gebaut. Der Flughafen verfügt weiterhin über eine eigene Feuerwache, in der 68 Beschäftigte rund um die Uhr im Schichtdienst eingesetzt sind, eine Flughafenmeisterei, ein Tankstofflager mit 3,6 Millionen Liter Fassungsvermögen und oberirdischen Pipelines. Im Flughafen werden täglich 216 t Fracht und Luftpost und getrennt vom allgemeinen Flugverkehr noch Privatflugzeuge abgefertigt. Bei Stromausfall springen sofort die Notstromaggregate an, um einen reibungslosen Ablauf des Flughafenverkehrs zu gewährleisten. Dies ist besonders wichtig für die Befeuerung der Start- und Landebahnen. Die Befeuerung hilft dem Piloten bei schlechter Sicht und Dunkelheit bei der Landung, wenn die Mindestsichtweite geringer als 125 m ist. Sie besteht aus Anfluggleitwinkelbefeuerung sowie Blitzbefeuerung. Die Blitzbefeuerung wird bei Sichteinschränkung eingesetzt und besteht aus Lampen mit 2 Blitzen pro Sekunde. Am Anfang der Landebahn ist die Anfluggleitwinkelbefeuerung angebracht, die dem Piloten zeigt, ob er im optimalen Winkel von 3° zur Landebahn anfliegt. Zusätzlich verfügt er noch über ein Instrumentenlandesystem.

Am Modell wurde uns anschaulich das Erwähnte vorgeführt, dazu gehörten die 2500 (in Wirklichkeit 5000) Lampen der gesamten Flugbeleuchtung und die Starts und Landungen. Weiterer Programmpunkt war eine Rundfahrt durch die Anlagen des Flughafens. Mit dem Bus der FHG fuhren wir über das Vorfeld in Richtung Lufthansaerwerft. Dort konnten wir beobachten, wie in mehreren großen Hallen Wartungsarbeiten und Umspritzarbeiten durchgeführt wurden. Die Lufthansa hat ihre technische Abteilung nach Hamburg verlegt und führt dort auch für andere Fluggesellschaften



Wartungsarbeiten durch. Unterwegs begegnete uns die Feuerwehr, die eine Übung durchführte und mit ihren Simba-Spezial-Einsatzfahrzeugen (800 PS) jeden Punkt des Flughafens innerhalb 120 Sekunden erreichen kann. Unser Weg führte uns an der Flugsicherung vorbei. Diese hat die Aufgabe die an- und abfliegenden Flugzeuge sicher zu leiten. Dazu überwacht sie den Luftraum mit Radar in einem Umkreis von 100 km.

Auf dem Flughafengelände war auffallend, daß die Bäume in einer bestimmten Höhe gestutzt waren, was dazu dient die Vögel fern- und den Luftraum freizuhalten. Vogelschlag ist eine ernstzunehmende Gefahrenquelle für den Flugverkehr.



*Vielleicht sollten die Bäume doch mal wieder gestutzt werden ?!*

Abschließend ist zu erwähnen, daß je nach Windrichtung nur eine Start- und Landebahn benutzt wird, so daß immer gegen den Wind gestartet werden kann. Trotz des 2-Minuten-Taktes ist der Flughafen nicht ausgelastet; die Ausbaupläne wurden zurückgestellt.

Nach der anstrengenden Anreise und dem üppigen Mittagessen waren die Vorträge so interessant und informativ, daß der Nachmittag „wie im Fluge“ verging.

# Auf Stadtrundfahrt durch die Hansestadt

*Wie groß ist das Hamburger Rathaus, wie entstand die Alster,  
was hat Chicago mit Hamburg (fast) gemeinsam und was ist das Grindelviertel?*

*von Marion Hessenbruch und Birgit Praum*

Nach einer ausführlichen Besichtigung des Flughafens Fuhlsbüttel starteten wir unsere Stadtrundfahrt unter der Führung von Herrn Jürgen Fiedler.

Auf dem Weg zu unserer ersten Station fuhren wir durch **Fuhlsbüttel**, einen Stadtteil mit bewegter Geschichte. Im Jahre 1876 wurde hier ein Gefängnis errichtet und entgegen der Pläne von 1933, das Gefängnis als Wohnanlage zu nutzen, richteten die NS-Behörden ein Konzentrationslager ein, das als Durchgangslager benutzt wurde.

Auf besonderen Wunsch von Herrn Prof. Fiedler, war unser nächstes Ziel der **Friedhof Ohlsdorf**, nach dem Chicagoer Friedhof der größte Friedhof der Welt. Er wurde 1877 als „Parkfriedhof“ eröffnet und erstreckt sich über eine Fläche von ca. 400 Hektar. Siebzehn Kilometer Fahrstraße und zwei Buslinien erschließen das Gelände. Im Gegensatz zu anderen Friedhöfen dominiert hier nicht der Tod, sondern das Leben in Form von üppigem Grün. Die Gräber, die nach bestimmten Charakteristika zusammengelegt sind, befinden sich versteckt hinter einer Vielzahl von Rhododendronsträuchern. Dieses Bild macht den Friedhof zu einem der beliebtesten Naherholungsgebiete Hamburgs.

Im Kontrast dazu stand unsere nächste Station, die **City Nord**. Vergleichbar mit La Defense in Paris und den Docklands in London ragen in diesem Dienstleistungszentrum riesige, repräsentative Geschäftsgebäude in den Himmel. Obwohl das Geschäftsleben tagsüber hier pulsiert, ist dieser Stadtteil abends wie ausgestorben.

Der Weg zur Alster führte uns durch den Stadtpark und die ehemalige Arbeitersiedlung **Barmbek**, die 1894 von der Freien und Hansestadt Hamburg eingemeindet wurde. In den 20er Jahren kam die **Jarrestadt** hinzu, die sich durch ihre Blockrandbebauung auszeichnete, welche jedoch im Zweiten Weltkrieg fast vollständig zerstört worden ist und durch typische Nachkriegsbauweise ersetzt wurde.

Die **Alster** ist ein Stausee, der 1266 von einem Müller angelegt wurde, um seine Mühle zu betreiben. Sie bildet die Grenze zwischen dem Ost- und Westteil der Stadt. Das Gewässer wird von Geschäfts- und Bürogebäuden und großzügigen Villen umrahmt. Darüber hinaus befindet sich hier auch das Diplomatenviertel mit ca. 80 Konsulaten, was das weltstädtische Flair der Stadt unter-





*An der Außenalster während der Stadtrundfahrt*

streicht. An der Alster befindet sich auch die schönste Moschee der Hansestadt.

Von diesem beschaulichen Platz führte uns die Reise nach **St. Georg**, ein buntes, lebendiges Viertel. Die Gegend zeichnet sich durch hohe Bevölkerungsdichte aus und trägt auch den Namen „Hamburgs zweiter Kiez“. Die Polizei kämpft seit Jahren vergeblich gegen Rauschgifthandel und Kinderprostitution. Dieser Umstand wird noch durch die Nähe zum **Hauptbahnhof** verstärkt.

Anschließend fahren wir durch die Innenstadt Hamburgs, wobei wir am Schauspielhaus vorbeikommen. Die Haupteinkaufsstraße ist die **Mönkebergstraße**, die gleichzeitig die Hauptverbindung zwischen Bahnhof und Rathaus bildet, jedoch inzwischen nur noch dem Fußgängerverkehr und ÖPNV vorbehalten ist.

Das **Rathaus**, Sitz des Senats, ist 70m breit, 111m lang und es birgt ca. 600 Räume mit zum Teil prunkvoller Ausstattung. Da der Boden in Hamburg sehr morastig ist, war es notwendig, das Gebäude auf 4000 Eichenpfählen zu gründen.

An die Mönkebergstraße schließt sich der **Jungfernstieg** an, mit seinen weltbekannten und alteingesessenen Hamburger Geschäften und dem Alsterpavillon, der seit 1799 ein Café ist.

Mit einem Blick auf das Hotel „Vier Jahreszeiten“ verließen wir den Jungfernstieg in Richtung **Gänsemarkt** und weiter auf den Ring 1 vorbei an der Staatsoper.



Das sich anschließende **Grindelviertel** ist das ehemalige Judenviertel Hamburgs. Im Jahre 1859 entstand hier die erste Synagoge, 1904-06 wurde die zweite errichtet, die in der Reichspogromnacht 1938 von den Nationalsozialisten niedergebrannt wurde. Heute leben von ehemals 25.000 nur noch 1.500 Juden in Hamburg. Die auch in diesem Viertel liegende **Universität** ist mit 40.000 StudentInnen die fünftgrößte in Deutschland. Weiter ging es vorbei am Tennisclub des Hamburger Rothenbaum, durchs Schanzenviertel mit der Flora, in der das „Phantom der Oper“ allabendlich aufgeführt wird, nach St. Pauli.

**St. Pauli** ist zwar der kleinste aber wohl auch der bekannteste Stadtteil Hamburgs. Hier leben nicht nur ca. 18.000 Menschen, sondern gehen auch 2.500-3.000 Prostituierte und genau so viele Zuhälter ihrem Gewerbe nach. Es gibt keine Sperrstunde, was in den unzähligen Bars, Lokalen und Kneipen ausgelebt wird. Neben der Reeperbahn, der Kleinen und Großen Freiheit sind die Davidswache, das Cafe Keese und das Musical Cats im Operettenhaus zu erwähnen.

Zu Fuß ging es von den **Landungsbrücken**, die auf Pontons gebaut wurden und von wo aus heute die Barkassen zur Hafentrundfahrt starten, zum **alten Elbtunnel**. Dieser wurde gebaut, um die Hafnarbeiter auf das Hafengelände zu bringen. Mit vier Kfz- und Personenaufzügen gelangt man 6 m unter die Elbsohle.



*Für einen Plausch an der Alster blieb den Exkursionsteilnehmern nur wenig Zeit*



Über die Elbpromenade führte uns der Weg zum Fischmarkt, vorbei an den Häusern der **Hafenstraße**, die durch die Hausbesetzungen seit nun mehr 13 Jahren für öffentliches Interesse sorgen. Doch ein Ende des Konfliktes scheint durch Privatisierungspläne in Aussicht.

Der **Fischmarkt** war die letzte Station auf unserer Stadtrundfahrt. Der Platz, wo seit 1703 traditionsgemäß jeden Sonntag morgen von Marktschreibern alles angeboten wird, was zu verkaufen ist. Da es aber leider inzwischen schon Sonntag abend war, sind wir nicht mehr in den Genuß dieses Spektakels gekommen.

Auf dieser Stadtrundfahrt bekamen wir einen kleinen Eindruck von den Sehenswürdigkeiten, die die Stadt Hamburg zu bieten hat, aber auch von den Gegensätzen, welche die Stadt in sich vereint. Aber gerade das macht Hamburg aus.



*Landungsbrücken in St. Pauli*



# Zu Gast bei "Strom- und Hafenaufbau"

*Eine Hafenrundfahrt per Schienenbus und Senatsbarkasse*

*von Thorsten Quast und Michael Klein*

Nach einem guten Frühstück im Café Stenzel am Montag morgen, waren wir Gäste beim Strom- und Hafenaufbauamt, wo wir von den Herren Ltd. Baudir. Höfer und Dipl.-Ing. Kottsieper begrüßt wurden.

Zum Einstieg hielt Herr Höfer einen sehr interessanten und detaillierten Vortrag über Planung, Bau und Betrieb von Hafenanlagen, von dem an dieser Stelle nur einige Zahlen und wichtige Einzelheiten genannt werden können. Der Hamburger Hafen, 130 km vor der Elbmündung gelegen, erstreckt sich über eine Fläche von ca. 100 qkm, auf der das Wuppertaler Stadtgebiet ohne Probleme Platz fände. Er stellt eine Verknüpfung zwischen Binnen- und Seehafen dar.

Herr Höfer machte uns darauf aufmerksam, daß sich das Bild des Hamburger Hafens in den letzten Jahrzehnten gravierend verändert hat. Wie in den meisten anderen Häfen sind auch in Hamburg die kleineren Frachter durch große Containerschiffe ersetzt worden, die aus wirtschaftlichen Gründen durchschnittlich nur noch 10 Stunden am Kai liegen. In dieser Zeit werden ca. 1000 Container umgeladen, wobei ein Hafearbeiter in einer Schicht 200 Tonnen Fracht umschlägt; (1954 waren es 3 Tonnen pro Schicht und Mann). Durch diese weltweite Umstrukturierung des Güterverkehrs auf den Meeren haben sich auch die Ansprüche an den Hamburger Hafen geändert. Mit einem jährlichen Bauvolumen von z. Zt. 450 - 500 Mio. DM, versucht das Strom- und Hafenaufbauamt, unter anderem durch Auffüllung alter Hafenbecken, neue Flächen für den Containerumschlag zu schaffen und logistische Einrichtungen zu erweitern. Herr Höfer unterlegte seinen Vortrag mit einigen Bildern der sich im Bau befindlichen Anlagen, die wir am frühen Mittag mit einem, von der Hamburger Hafenbahn zur Verfügung gestellten, Schienenbus besichtigten.

Eines der Neubauprojekte ist der Hafenbahnhof Alte Süderelbe, ein neu entstehender Rangierbahnhof, an dem uns Herr Dipl.-Ing. Heinz und sein Team erwartete. Herr Heinz legte uns die spezielle Funktion des Bahnhofs im Hafengebiet dar, erklärte uns Arbeitsabläufe und ging auch auf vorhandene Probleme mit Anwohnern ein. Die Fahrt mit dem Schienenbus endete am Burchardkai.

Herr Dipl.- Ing. Kottsieper, ehemaliger wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Wuppertal, stellte sich nun den Fragen der Studenten. Am Containerterminal erlebten wir live das Umschlaggeschäft mit Containerbrücken und sogenannten Container-Carriers, welche die von den

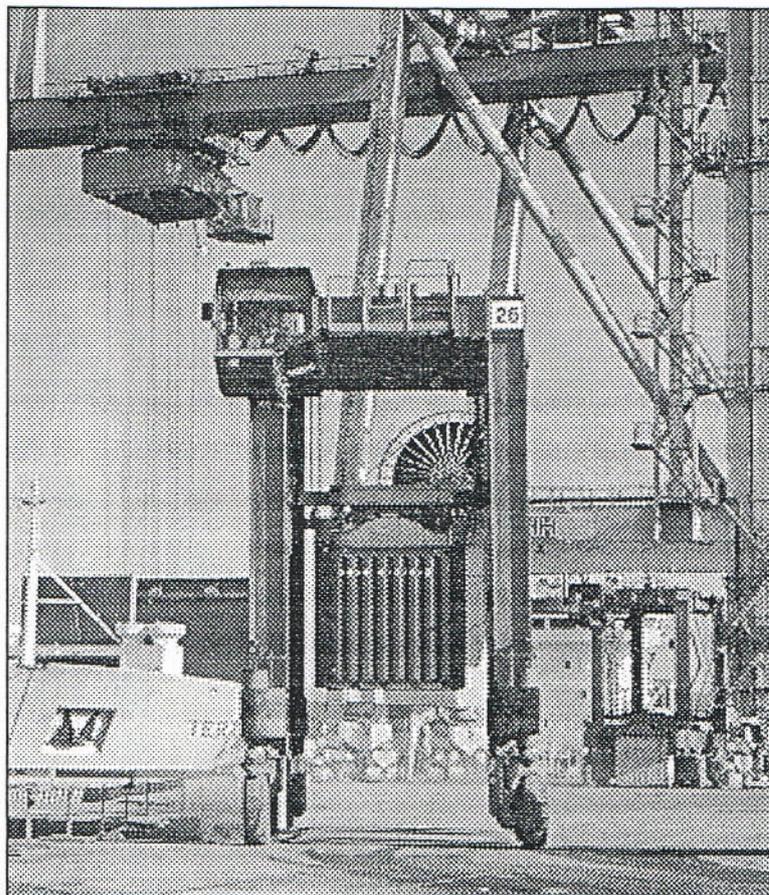




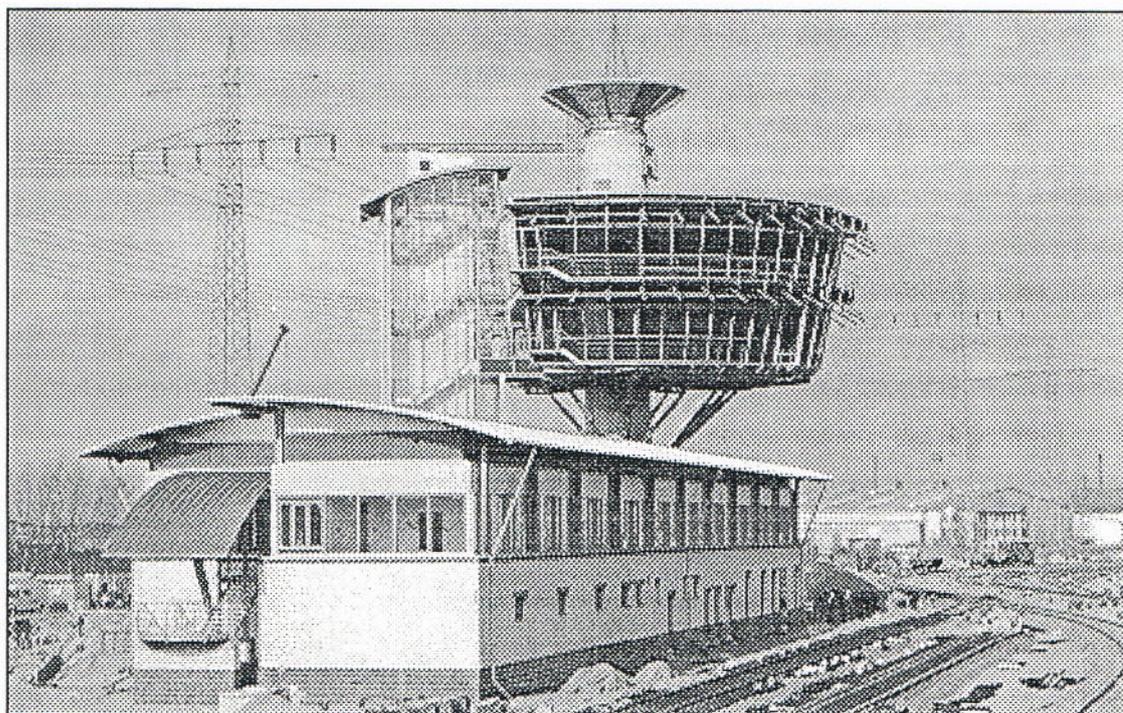
*Der für uns bereitgestellte Schienenbus*

Kränen abgestellten Container aufnehmen und zu einem zugewiesenen Platz bringen. Bewundernswert ist es, daß ein im „vermeintlichen Chaos“ abgestellter Container wiedergefunden wird.

Nach dem Mittagessen gingen wir an Bord der eigens für uns organisierten Senatsbarkasse zu der mit Spannung erwarteten Hafenrundfahrt, auf der wir die Hafenanlagen von der Wasserseite betrachten konnten. Nach diesem letzten Programmpunkt beim Strom- und Hafenamt, als wir wieder festen Boden unter den Füßen hatten, zerstreuten sich alle Befürchtungen hinsichtlich Seekrankheit und der Möglichkeit, über Bord zu gehen.



*Ein Container-Carrier im Einsatz*



*Neubauprojekt Hafenbahnhof Alte Süderelbe*



# Wo der Tarif gemacht wird

*Zu Gast beim ersten Verkehrsverbund der Welt, dem Hamburger Verkehrsverbund*

*von Karsten Kegelbein und Lars Priese*

Am Nachmittag des Montags waren wir zu Gast beim Hamburger Verkehrsverbund (HVV). Aus Raumproblemen trafen wir uns im Sitzungszimmer der Hamburger Hochbahn AG (HHA). Nach der Begrüßung durch Herrn Dr.-Ing. Runkel informierte uns Herr Dipl.-Ing.-Kirchhoff über den Hamburger Verkehrsverbund und seine Geschichte. Der HVV ist ein Zusammenschluß von acht öffentlichen Verkehrsunternehmen in der Region Hamburg. Auf einem Gebiet von 3000 qkm mit 2,5 Mio. Einwohnern ist er verantwortlich für U-Bahnen, S-Bahnen, Busse und Hafenfähren.

Der Verbund wurde 1965, als erster Verkehrsverbund der Welt, mit etwa 150 Linien gegründet und schuf damit ein einheitliches Tarifsysteem und koordinierte Fahrpläne und Linienführung. Das Schnellbahnnetz wurde ständig weiter ausgebaut und modernisiert. So ist zum Beispiel eine Dampf-S-Bahn (!) zunächst auf Dieselmotoren umgestellt und später elektrifiziert worden.

Auch andere, heute übliche Einrichtungen, wurden zunächst vom HVV eingeführt: bereits seit 1970 werden täglich Nachtbuslinien angeboten (daß die Nachtbusse täglich verkehren, erfuhren wir allerdings erst am folgenden Tag bei der Hamburger Hochbahn; das Angebot ist so groß, daß selbst der HVV nicht alle Einzelheiten kennt); 1972 waren erstmalig in Deutschland Frauen im Fahrereinsatz und seit 1973 herrscht Rauchverbot in S-Bahnen. Die Straßenbahnen in Hamburg wurden bis 1978 zur Kostenreduzierung schrittweise stillgelegt und durch Busse ersetzt.

Mit Herrn Dipl.-Volksw. Henning von der Tarifabteilung führten wir anschließend eine lebhafte Diskussion über Tariffragen. Durch die Einführung des Verbundtarifs wurde das frühere feingliederte System mit vielen Tarifzonen stark vereinfacht, um die Übersichtlichkeit zu verbessern und einen automatisierten Fahrkartenverkauf zu ermöglichen. Mit Interesse aufgenommen wurden die Tatsachen, daß 80 % der Fahrgäste mit Zeitkarten und nur 12 % mit Einzelkarten (8 % mit Tagedstickets) fahren. Auch müssen die Hamburger Studenten für ihr Semesterticket mit 200 DM doppelt soviel Geld hinblättern wie ihre Wuppertaler Kollegen.

Schließlich stellte uns Herr Dipl.-Ing. Plath neue Forschungsergebnisse des HVV im Zusammenhang mit "Park&Ride" vor. Dabei ist festgestellt worden, daß die Häufigkeit der Teilnahme weit geringer ist als bisher angenommen, und die "Park&Ride"-Kundenzahl fünf bis sieben mal so groß ist wie die Anzahl der vorhandenen Stellplätze.

Zum Abschluß des Tages lud uns der Hamburger Verkehrsverbund zum Abendessen ein.



# "Use it or lose it!"

*Wie verbringt man als Student einen freien Abend?*

*von Markus Hallenkamp und Daniel Friedrich*

Nach einem überaus ereignisreichen Vormittag bei der Hafentour Hamburg und spannenden Nachmittagsstunden beim Hamburger Verkehrsverbund (HVV), vertreten durch die Herren Dr.-Ing. Runkel, Dipl.-Volksw. Henning und Dipl.-Ing. Kirchhoff, war es letzterem nicht nur gelungen, die Zuhörer mit der geschichtlichen Entwicklung des HVV zu fesseln, sondern die Studenten zu einem Abendessen im Namen des HVV einzuladen.

Bei Annäherung der Exkursionsteilnehmer an das vom HVV gewählte Restaurant war das Blättern in den Köpfen der Hungrigen förmlich zu hören, das beim Überfliegen der Karte mit den Gaumengenüssen entsteht. Da waren nun nicht nur reservierte Plätze vorgesehen, auch bestand die Möglichkeit, zwischen mehreren Gerichten (Matjesfilet, Grillteller) zu wählen, die in einem Restaurant dieser Kategorie selbstverständlich durch Vor- und Nachspeise eingerahmt wurden. Spätestens bei eifriger Nachbestellung weiterer Getränke (ein Bier kostet 7,10 DM) war wohl auch dem letzten unter uns klar, wie gut es der HVV mit uns meinte. Der weitere Verlauf des Abends ermöglichte den noch immer wissensdurstigen Studenten umfangreiche fachliche Gespräche mit Herrn Dipl.-Ing. Kirchhoff und Herrn Dipl.-Volksw. Henning, denen wir auf diesem Wege nochmals ganz herzlich für ihre außerordentliche Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft danken möchten.

Zu fortgeschrittener Zeit begann man dann erneut, sich in kleinen Gruppen der Gelegenheit zu erfreuen, Hamburg bei Nacht zu „erfahren“. Wer reist, kommt immer bei sich selber an, und dann zeigt sich, was Sache mit den Gefühlen ist. „Use it or lose it“. Das sind so Männersprüche, die das Nachtreisen „erträglicher“ machen sollen. Diese Sprüche sind allabendlich an den Bars in Hamburgs bekanntestem Stadtteil zu hören, nicht bestimmt für die Ohren von Frauen, allenfalls für die des Barkeepers. Es ist viel los, selbst wenn nichts los ist - innen. Kaum hat der männliche Exkursionsteilnehmer sein soziologisch gesichertes Revier von Heim oder Büro verlassen, fühlt er sich als Einzelkämpfer gegen das Heer der Einzelkämpfer.

„Use it or lose it“ sagen die Hartgesottenen, nehmen noch einen Schluck und vergessen's bis zum nächsten mut-, lust- und kampfbereiten Versuch. So sehr kommt die Erwartungsgier dann zur Ruhe, daß die ebenfalls exkursierende Zufallsnachbarin am Tisch das Gespräch nicht ablehnt oder abbricht, solange es nicht zwei - oder eindeutig wird. Wo Männer gerade noch dachten, sie wären die einzigen auf der bevölkerten Welt, entdecken sie nun, daß es noch andere Menschen gibt außer



dem Barkeeper, der genau weiß: Kommunikation ist eben alles und der kluge Barkeeper hilft, zuhörend wie nachschenkend, die Hormone zu beruhigen. Doch nach zwei Tagen voller Unruhe besinnen sich die meisten ohnehin und rufen Zuhause an. Das beruhigt, stärkt und positioniert neu: Hab` ich das alles nötig? Wer's nicht nötig hat, ist der lockerste Typ für die nettesten Gespräche von Mensch zu Mensch. Herr Prof. Fiedler und seine Mitarbeiter gehören sicherlich in besonderem Maße dazu.



*"Use it or lose it? - Wir unterhielten uns im allgemeinen bei einem gepflegten Pils!"*



# Die Hochbahn in der Theorie

*Der Dienstagmorgen stand ganz im Zeichen des HHA-Konzerns*

*von Ingo Schnock und Norbert Ommer*

Dienstag morgen traf sich die durch die Nachtruhe gestärkte Exkursionstruppe, um nun am vorletzten Tag der Bildungsreise das größte Unternehmen des Hamburger Verkehrsverbundes, die Hamburger Hochbahn AG (HHA), kennenzulernen. Dieses begann nicht, wie bei vielen anderen Exkursionsveranstaltungen, mit einem theoretischen Teil, nein, diesmal testeten wir zuerst die Praxis, indem wir uns von der HHA (genauer gesagt mit der U3 Richtung Mümmelmannsberg) zur HHA bringen ließen.

Herr Dipl.-Ing. Hußmann, Leiter der Sparte „Bus“ der HHA, erkannte sofort, daß wir „Wuppertaler“ begannen, uns in Hamburg, besonders aber in dem Sitzungssaal der HHA, wohl zu fühlen, und hieß uns mit freundlichen Worten willkommen. Des weiteren stellte er die Referenten des Vormittags vor.

Als erster erläuterte uns Herr Wrage von der Disziplin "Öffentlichkeitsarbeit" den allgemeinen Aufbau der HHA. Durch 13 private Tochtergesellschaften schuf sich die HHA ein ökonomisch effektives Standbein, welche das Unternehmen in den Bereichen Reinigung, Instandsetzung, Touristik, EDV u.a. entlasten und einen Gewinn von ca. 15 Mio. DM erwirtschaften. Allerdings ist die HHA trotz solcher finanzieller Unterstützung nach wie vor, wie jeder Nahverkehrsbetrieb in Großstädten, auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen. Sehr klar zeigte uns Herr Wrage, daß Angebot und Wirtschaftlichkeit der HHA leider nicht hauptsächlich von den kompetenten Mitarbeitern des Unternehmens abhängen, sondern das Wirkungsfeld der HHA in entscheidender Weise haushalts- und gesellschaftspolitisch von außen bestimmt wird.

Anschließend informierte uns Herr Dipl.-Ing. Burmeister detailliert über das Hamburger U-Bahn System. Hierbei stand die technische Seite im Vordergrund. 855 Fahrzeuge bedienen in Hamburg eine Strecke von 98 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 32 km/h auf einem U-Bahn Netz, das auf mehr als 50% der Strecke oberirdisch geführt wird. Dies sind Zahlen, die den „Konstruktiven“ unter den Studenten das Herz höher schlagen ließ. Auch die Beschreibung des neuesten Fahrzeuges, des DT 4, dessen Bedienung uns in Aussicht gestellt wurde, steigerte die Aufmerksamkeit.

Im darauf folgenden Vortrag erläuterte uns Herr Dipl.-Ing. Hußmann die Betriebsorganisation von U-Bahn und Bus. Der Busbetrieb der HHA delegiert ca. 30% seiner Leistungen an Fremdunter-



nehmen, wovon die Tochtergesellschaften der HHA den größten Anteil dieser Leistungen tragen. Mit Berichten aus der Praxis ergänzte Herr Hußmann unser Wissen über die von Professor Fiedler gelehrten Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität des Verkehrsmittels Bus wie Einsatz von Niederflrbusen, Anhalten zwischen Haltestellen, Einstiegserleichterung für Rollstuhlfahrer über eine Rampe, Beeinflussung von LSA und der Einrichtung von Beschleunigungsspuren.

Engagierte und kompetente Darstellung des ÖPNV durch die HHA bestimmten diesen Vormittag. So wurde das anschließende Mittagessen von interessierendem Fragen oder verarbeitendem Schweißen begleitet.



*Zu Spitzenzeiten verläßt alle 30 Sekunden ein Bus der HHA den Busbahnhof Wandbek*



# Die Hochbahn in der Praxis

*Studententräume gingen in Erfüllung: Einmal im Leben eine richtige U-Bahn selbst fahren*

*von Rainer Schlebusch und Torsten Dose*

Nach einem leckeren Mittagessen im Betriebsrestaurant bedankten wir uns für den informativen Vormittag bei Herrn Hußmann und Herrn Albert, welcher uns das Angebot machte, auch für weitere Anfragen zur Verfügung zu stehen.

Daraufhin fuhr unsere Exkursionsgruppe mit einem Sonderzug (vom Typ des modernen DT 4) von der Haltestelle Mönckebergstraße zur modernisierten Haltestelle Schlump. Dort besichtigten wir die Streckenzentrale, die für die Abfertigung unübersichtlicher Haltestellen (3 Kameras nötig) und für die Fahrwegeeinstellung über ein elektrisches Stellwerk zuständig ist. Das Stellwerk soll 1996 von der derzeitigen Zwei-Knopf-Bedienung in ein elektronisches (mit PC bedienbares) Stellwerk umgebaut werden. Über Monitore lassen sich große Teile der U-Bahn-Anlagen einsehen. Auf diese Weise wird durch die Möglichkeit der schnellen Benachrichtigung des mobilen Dienstes bzw. von Polizei und Feuerwehr eine hohe Sicherheit gewährleistet. Um die Ortskenntnisse zu erhalten, werden die Mitarbeiter nicht nur zur Monitor- sondern auch zur Vorortüberwachung eingesetzt.



*In der Streckenzentrale der HHA am U-Bahnhof Schlump*





*Während die StudentInnen hinter dem Fahrtisch eines DT4 Platz nahmen, ...*

Des Weiteren werden hier die Anrufe der Not- und Auskunftssäulen auf den Bahnsteigen entgegengenommen.

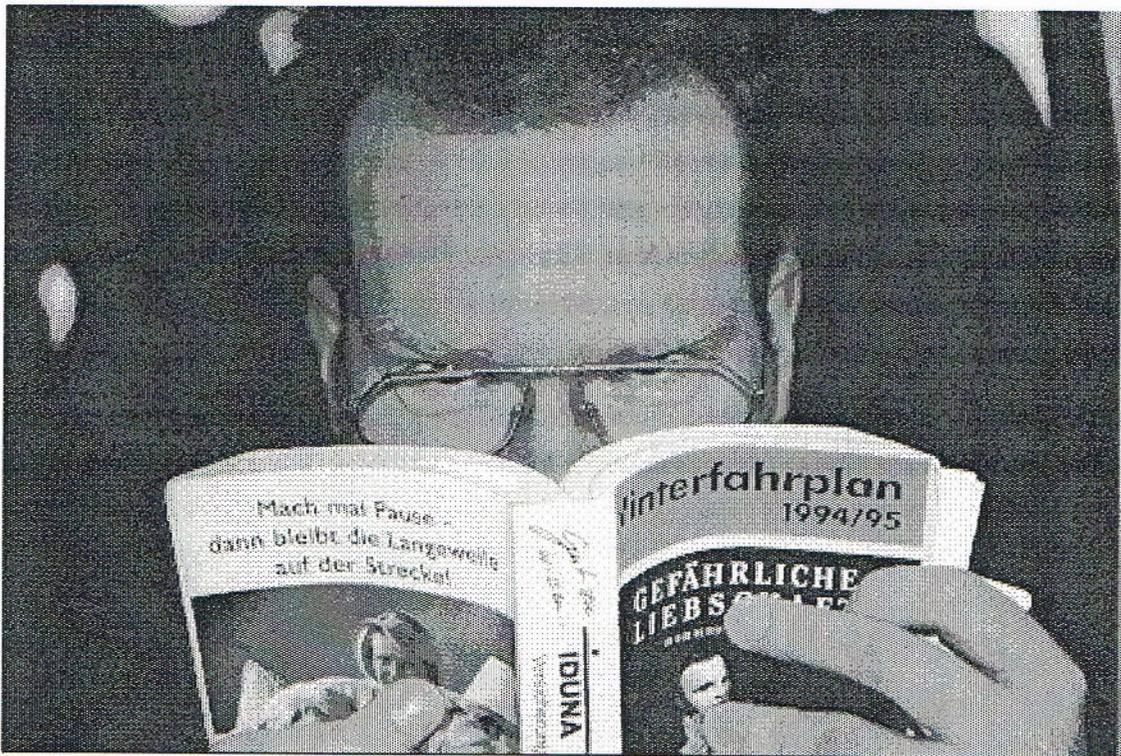
Nach diesem kurzen, hochinteressanten Einblick in eine Streckenzentrale nahmen wir in „unserem“ Sonderzug die Weiterfahrt auf. Für viele Studenten ging ein großer Traum in Erfüllung: Sie durften selbst einmal den DT 4 im Streckennetz der HHA fahren und einen Eindruck in die verantwortungsvolle Tätigkeit eines U-Bahn-Fahrers gewinnen. Die hohen Sicherheitsanforderungen der HHA konnten wir allerdings nur bedingt erfüllen.

Ein weiterer Haltepunkt war die Kehranlage Farmsen. Dort befinden sich eine Bremsprüfstrecke und eine Waschanlage, durch welche die Züge mit einer Seilzugesanlage bewegt werden, um Kurzschlüsse zu verhindern. Unsere Fahrt mit der U-Bahn endete am Bahnhof Wandsbeck Markt. Dort konnten wir die schon in der Vorlesung behandelte Umsteigeanlage (Rondellform) in natura betrachten und auch einen Blick in die Busleitstelle werfen. Die Wichtigkeit dieser Haltestelle läßt sich an den von Herrn Mansfeld vorgetragene Zahlen ablesen: 14 Buslinien steuern diese Haltestelle rund 2.000 mal pro Tag an und befördern ca. 60.000 Menschen. In der Hauptverkehrszeit können 120 An- und Abfahrten pro Stunde gezählt werden. Auch Informationen über die geschichtliche Entwicklung und den Betriebsablauf sowie konstruktive Details wie Picker und Netze gegen Tauben und Anordnung der Vitrinen weckten auch die Neugierde der Passanten, die sich in unseren Kreis einreihen. Die anfangs geäußerten Bedenken der Behörden bezüglich der Sicherheit



eines Linksverkehrs im Ein- und Ausfahrtsbereich der Busanlage (Vermeidung der Kreuzung von ein- und ausfahrenden Bussen) stellten sich als unbegründet heraus.

Als krönenden Abschluß dieses Exkursionstages durften wir einer Abgangskontrolle beiwohnen. Dabei wurden Mitarbeiter des etwa 60 Mann umfassenden Kontrollteams am Ausgang der U-Bahnstation Wandsbeck Markt postiert, um die Fahrgäste zu kontrollieren. Ferner wurden Mitarbeiter in zivil auf den Bahnsteigen und im Ausgangsbereich eingesetzt, so daß umkehrende Personen (die zurück in die U-Bahn flüchten wollten) kontrolliert und festgestellt werden konnten (in einem Überprüfungszeitraum von 4 h ergeben sich etwa 120 Feststellungen). In letzter Zeit ist es immer wieder zu Angriffen gegen das Kontrollpersonal gekommen, u.a. Schüsse mit Gaspistolen aus kurzer Entfernung. Deshalb sind bei solchen Aktionen auch Sicherheitskräfte - teilweise nach Absprache mit der Polizei - vor Ort.



... begnügten sich andere mit dem Studium des HVV-Winterfahrplans 94 /95

# Hamburg bei Nacht

*Was machen StudentInnen aus Wuppertal während der Abendstunden in Hamburg  
oder: Nach der Hochbahn noch ins Musical?*

*von Petra Kaiser, Astrid Schottel und Martina Wagner*

Der Dienstagabend stand zur freien Verfügung, und man hatte sich ja soo viel vorgenommen. Wenn man schon einmal in Hamburg ist, gehören doch nicht nur HHA und HVV zu den besuchenswerten Dingen.

Nach der Abgangskontrolle hatten wir dann sogar noch die Gelegenheit, ein wenig durch die „offene“ Stadt zu bummeln.

Da das volle Programm dieses und der vorigen zwei Tage und wohl auch die Abende schon ziemlich an den Kräften gezehrt hatten, waren die meisten nicht mehr besonders fit, so daß der Abend bei vielen folgendermaßen abgelaufen ist:

Kurze Erholungspause im Gästehaus Schanzenstern, leckeres Abendessen und danach noch der Besuch von mehr oder weniger oder mehr von weniger Kneipen. Hier konnte man dann gemütlich beim ein oder anderen Bierchen über die neuen Erkenntnisse und Zusammenhänge nachdenken und diskutieren oder einfach vom U-Bahnfahren träumen. Doch nicht alle waren so schwach; gab es doch noch die kulturell interessierten, die es tatsächlich geschafft haben, diesen Hamburg-Trip mit einem Besuch im „Phantom der Oper“ zu verbinden, was wohl kein Fehler war.

Natürlich waren einige auch länger weg; doch ein Blick auf das Programm von Mittwoch, und es war klar, daß man diesen Abend am nächsten Tag am wenigsten bereuen wird, wenn man früh zu Bett geht.



# Neue Verkehrskonzepte für Hamburg

*Was kostet ein Parkberechtigungsschein in der Stadt Hamburg und wann fuhr in Hamburg die letzte Straßenbahn? Auf diese Fragen gab der Besuch bei der Baubehörde Auskünfte*

*von Michael Engelhardt und Stefan Rohda*

Der 4. Tag unserer Exkursion nach Hamburg begann bereits mit einem viel zu frühen Wecken um 5.50 Uhr. Nachdem die Morgentoilette beendet war, mußten wir unsere Zimmer um 6.45 Uhr räumen. Das Frühstück begann um 7.00 Uhr in "Erika's Eck". Wir trafen dort drei junge Männer aus Helgoland, die nach durchzechter Nacht den neuen Tag mit einem blutigen Steak, einer Portion fettiger Bratkartoffeln und einem halben Liter Bier begrüßten.

Durch wunderschönen hanseatischen Regen, den wir nur an diesem Morgen "genießen" konnten, fuhren wir mit der Hochbahn - Linie U3 - zum Bauamt der Stadt Hamburg, wo wir zur Freude aller Beteiligten 20 Minuten zu früh eintrafen.

Der Vortrag dort begann mit einer Einführung des Ersten Baudirektors Ingelmann, der uns einen kurzen Überblick über die allgemeine Lage in Hamburg und die Zuständigkeiten des Bauamtes gab.

Es folgte ein interessantes Referat des leitenden Baudirektors Buch, das sich in die Bereiche

- Siedlungsentwicklung und Verkehr,
- Verkehrsentwicklung im Personen- und Güterverkehr und
- das Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt Hamburg

gliederte.

Die Baubehörde, die sich in ihrer täglichen Arbeit mit den Verwaltungsausschüssen von 7 Bezirken und 16 Ortsämtern beschäftigen muß, ist zuständig für den Landverkehr, der die Stadt Hamburg betrifft. Dieser erfuhr eine enorme Steigerung durch die Öffnung des Ostblocks und die Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten. In Zukunft wird eine weitere Belastung durch die verbesserte Nord-Süd-Verbindung (Querung des großen Belts) hinzukommen.

In der Stadt bilden Elbe und Alster natürliche Hindernisse für die Verkehrsplanung, so daß die Entwicklung der Verkehrsachsen davon entscheidend beeinflußt wird.

Durch die Konzentration der städtebaulichen Entwicklung auf wenige Verkehrsachsen, wird eine bessere Anbindung durch den ÖPNV erreicht: Die Stadt Hamburg plant nach diesem Modell die Ansiedlung von ca. 100.000 Einwohnern im Norden und ca. 200.000 - 300.000 Einwohnern im



Süden der Stadt. Dabei ist eine Zusammenarbeit mit den umliegenden Bundesländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen dringend erforderlich. In den letzten Jahren änderte sich die Bevölkerungsdichte der Stadt derart, daß nun der größte Anteil der Einwohner in einem Radius von ca. 20 km um das Stadtzentrum wohnt.

Pro Tag pendeln ca. 250.000 Menschen aus dem Umland nach Hamburg ein. Zusammen mit den ca. 600.000 Binnenpendlern entsteht natürlich eine große Verkehrsbelastung.

Um dieses Problem abzubauen, stehen den Pendlern im Individualverkehr drei Ringe und gut ausgebaute innerstädtische Straßenverbindungen zur Verfügung. Der ÖPNV bietet gute S-, U- und Bus-Verbindungen sowie P&R-Anlagen (z.B. Harburg 1.000 Plätze). Im Bereich der S-Bahn werden jedoch teilweise überalterte Fahrzeuge (Bj. 1940) eingesetzt.

Zur Zeit kommen in Hamburg 417 Pkw auf 1.000 Einwohner. Im Umland liegt die Zahl bei 550 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnern.

Die Entwicklung der Verkehrsbelastung in der Innenstadt stagniert durch strikte Parkraumpolitik. Hamburg ist eine der wenigen Städte, die über eine statistische Auswertung des Fahrradverkehrs seit 1960 verfügen. Daraus geht hervor, daß nach kurzfristigem Rückgang die heutige Zahl der Fahrradbenutzer über dem Stand von 1960 liegt.

Durch die punktuelle Bedienung des Dienstleistungszentrums "City-Nord" und der Lufthansaerwerft am Flughafen Fuhlsbüttel durch Buslinien, entstanden Mehrkosten von jährlich 15 Millionen DM.

Die Baubehörde rechnet damit, daß die Zahl der Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs durch Jobticket, Reduzierung der Parkplätze im innerstädtischen Bereich und langfristig auch durch eine Erhöhung der Kraftstoffpreise steigen wird. Um der sich daraus ergebenden Aufgabe nicht unvorbereitet gegenüberzustehen, werden Verkehrskonzepte mit auswärtigen Gutachtern aus Basel, Heidelberg und Berlin erstellt.

Der nun folgende Vortag von Baudirektor Hoyer beschäftigte sich mit der Einführung eines Stadtbahnnetzes in der Freien und Hansestadt Hamburg. 1978 fuhr hier die letzte Straßenbahn.

Aufgrund der erheblichen Probleme des Busverkehrs, der sich seinen Fahrraum hauptsächlich mit dem des mIV teilen muß, wird seit längerer Zeit über die Einführung eines qualifizierten Bussystems auf eigenem Straßenkörper oder alternativ über die Einführung einer schienengebundenen Stadtbahn diskutiert. Zu diesem Thema wurden umfangreiche Untersuchungen angestellt, die bereits ca. 5,2 Millionen DM gekostet haben. Voraussetzung für die Einführung eines neuen Verkehrssystems war die Bewahrung des Stadtbildes, die Vermeidung von Ingenieurbauwerken jeder Art (Brücken) und der Schutz der Umwelt, insbesondere der in Hamburg oft anzutreffenden Alleebäume.



Aus den Untersuchungen ergab sich, daß ein schienengebundenes Verkehrsmittel von der Bevölkerung bevorzugt wird und auf diese Art eine größere Fahrgastbeteiligung erreicht wird.

Der Kosten-Nutzen-Faktor der vom Bauamt eindeutig bevorzugten Stadtbahn lag nach diesen Untersuchungen ca. bei 2,0. Diese neue Stadtbahn soll teilweise auf eigenem Bahnkörper, teilweise im Straßenraum verkehren. Dadurch soll sich eine Fahrzeiterparnis von ungefähr 25 % gegenüber dem Bus ergeben. Diese soll auch durch eine moderne Lichtsignalanlagen-Beeinflussung erreicht werden.

Vorerst soll ein Kernnetz errichtet werden, daß bisher vom ÖPNV vernachlässigte Gebiete bedienen soll. Die Kosten belaufen sich nach Schätzungen der Baubehörde auf ca. 550 Millionen DM für Fahrwege, 100 Millionen DM für Betriebsanlagen und ca. 300 Millionen DM für Fahrzeuge. Die Entscheidung über die Einführung dieses Stadtbahnnetzes liegt nun bei den Politikern, allgemein wird aber nicht mit einer Zustimmung gerechnet, da dieses Geld nicht vorhanden ist.

Der letzte Referent, Herr Waldzus, erläuterte die Verfahrensweise des Bauamtes im Bereich ruhender Verkehr. In der Vergangenheit wurde bereits eine vollständige Bewirtschaftung des Parkraumes in der Innenstadt erreicht. Dabei belaufen sich die Parkgebühren für 1 Stunde auf 4,- DM und steigen nach ca. 3 Stunden stark an, um Langzeitparken zu vermeiden.

Seit 1970 wurde ein Zuwachs an Parkplätzen in der Innenstadt vermieden. Parkplätze am Straßenrand werden zugunsten von Fußgängerzonen zurückgebaut. Dadurch erhält der Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt bessere Be- und Entlademöglichkeiten.

In bestimmten Bereichen der Innenstadt weichen die motorisierten Berufspendler zum Parken in die umliegenden Wohngebiete aus. Durch die Einführung von Anwohnerparken in diesen betroffenen Gebieten versucht man den Bewohnern die Parkplatzsuche zu erleichtern.

Zur Zeit liegt der Preis für einen Parkberechtigungsschein für Anwohner bei 20,- DM/Jahr. In Hamburg besteht die Verpflichtung, bei einer bestimmten Firmengröße entsprechenden Parkraum vorzuhalten. Diese Verpflichtung kann teilweise entfallen, wenn die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel gut genug ist. Die Anzahl von Parkplätzen beträgt zur Zeit 28.000, davon sind 13.000 in privater Hand.



# Bargeldlos mit Bus und Bahn

*Welche Vorteile bringt das bargeldlose Zahlungs- und Abrechnungssystem „Fahrsmart“ der KVG für die ÖPNV-Kunden?*

*von Christian Weiss und Christian Wuchold*

Die Kraftverkehr GmbH Stade (KVG) verwendet im Rahmen eines Forschungsvorhabens des BMFT seit 1990 im Stadtverkehr Lüneburg zur elektronischen Fahrpreisabrechnung das Zahlungsmanagementsystem FAHRSMART. Dahinter verbirgt sich eine Art Kreditkarte, die es ermöglicht, bargeldlos und ohne Tarifenkenntnisse die Busse der KVG zu nutzen. Es ist lediglich erforderlich, sich bei Fahrtantritt und -ende an einem von vier im Fahrzeug befindlichen Lesegeräten ein- bzw. auszuchecken. Zu diesem Zweck hat die KVG mittlerweile 5500 ansprechend gestaltete Chipkarten an Dauerkunden ausgegeben; dies entspricht ungefähr 15% vom Umsatz in Lüneburg.

Die Erfahrungen mit diesem Pilotprojekt sind sowohl auf Seiten des Unternehmens als auch auf Seiten der Fahrgäste positiv. Tendenziell steigen die Umsätze aus der Benutzung der Chipkarten stärker als bei den traditionellen Fahrscheinen. Der große Vorteil für die Kunden ist die automatische Berechnung und Abbuchung der in Anspruch genommenen Beförderungsleistung nach dem Bestpreisverfahren: Je nach Art und Umfang der Fahrten innerhalb eines Monats wird das entsprechend günstigste Fahrpreisangebot aus dem gültigen Tarifgefüge ermittelt und abgerechnet. Dazu kommt als weitere Vergünstigung für die Kunden, daß die Karte übertragbar ist und Bahncard-Inhaber einen Rabatt von 50% per se erhalten. Die Abrechnung ist im nachhinein auf Antrag des Kunden nachprüfbar, da alle mit einer Karte durchgeführten Fahrten zentral gespeichert werden. Im Streitfall liegt die Beweispflicht bei der KVG. Bedenken in datenschutzrechtlicher Hinsicht traten bei Einführung des Systems 1990 nicht auf. Heute sind die Anforderungen an den Datenschutz jedoch höher, so daß eine anonyme Wertkarte, anhand derer eine Fahrtenrückverfolgung unmöglich ist, die unbedenklichere Alternative darstellt.

Für die Zukunft ist eine Karte in Entwicklung, die funktechnisch eine berührungslose Buchung im Fahrzeug ermöglichen soll. Dadurch würde eine weitere Beschleunigung der Zahlungsvorgänge erreicht. Außerdem sollte diese Karte multifunktional sein, also zum Beispiel als Telefonkarte oder klassische Kreditkarte einsetzbar sein.



# ÖPNV vor den Toren Hamburgs

*Zu Besuch bei der Gemeinde Seevetal: So funktioniert das AST!*

*von Christian Paschen und Karsten Gropp*

Um 15.15 Uhr erreichten wir mit unserem Bus die Gemeinde Seevetal. Wir wurden im Gemeindehaus zu Kaffee und Kuchen eingeladen und durch Herrn Bürgermeister Schneemann begrüßt. Anschließend stellte er uns die Gemeinde Seevetal vor und ging auf die besondere Verkehrsproblematik der Flächengemeinde ein. Seevetal, benannt nach dem Heidefluß Seeve, wurde 1972 aus 19 kleinen Gemeinden zusammengeschlossen. Hier leben ungefähr 40.000 Einwohner, die sich wiederum auf 9 Ortschaften verteilen. Da 67 % der erwerbstätigen Bevölkerung täglich nach Hamburg pendelt, muß eine umfangreiche Verkehrsanbindung zur Hansestadt gewährleistet sein. So sind 2 S-Bahnlinien im nördlichen Teil der Gemeinde vorhanden. Ferner ist Seevetal an die Knotenpunkte Maschener Kreuz und Horster Dreieck in die Richtungen Hamburg, Bremen und Lüneburg angeschlossen, doch das Fernstraßennetz zerschneidet die Gemeinde in drei größere Teilgebiete. In Maschen befindet sich Deutschlands größter Rangierbahnhof.

Die bisherige öffentliche Personennahverkehrsstruktur sah folgendermaßen aus: Im Jahr 1983 erfolgte der Beitritt Seevetals zum HVV, um in ein einheitliches Tarifsystem mit Hamburg einbezogen zu werden. Der KVG betreibt als Hauptverkehrsträger 13 Buslinien, davon 4 Schnellbuslinien für den Berufsverkehr nach Hamburg. Lediglich eine Linie dient als Querverbindung innerhalb der Gemeinde, alle anderen sind Nord-Süd-Verbindungen. Die Ortschaften Maschen, Meckelfeld und Hittfeld sind jeweils durch einen S-Bahnhof an den Schienenverkehr angeschlossen. Für den südlichen Gemeindeteil sind die Bahnhöfe jedoch ungünstig zu erreichen.

Da Seevetal aus mehreren kleinen, weit verstreuten Siedlungsgebieten zusammgelegt wurde, ergibt sich hier die besondere Problematik des Linienbusverkehrs innerhalb der Gemeinde:

- niedrige Taktzeiten,
- schwacher Besetzungsgrad außerhalb der Berufsverkehrszeiten,
- z.T. lange Fahrzeiten und
- ein lückenhaftes Verkehrsnetz.

Eine Problemlösung wurde 1994 durch die Einführung eines Anruf-Sammeltaxi-Systems (AST) gefunden. Es bietet wesentlich bessere Verbindungen innerhalb des Gemeindegebietes, vor allem zu Zeiten schwachen Verkehrsaufkommens.



Die Funktion von AST ist dabei denkbar einfach: Fahrgäste müssen ihren Fahrwunsch spätestens 30 Minuten vor der Abfahrtszeit telefonisch bei der AST-Zentrale, die von einem hiesigen Taxiunternehmen organisiert wird, anmelden. Diese Abfahrtszeiten sind in einem einfach zu handhabenden Fahrplan festgehalten und wurden jedem Haushalt in der Gemeinde zugestellt. Der Fahrgast begibt sich zu der von ihm gewählten AST-Haltestelle und wird von dort aus bis zu seinem Zielort (jeder beliebige Punkt im Bedienungsgebiet) per Sammeltaxe gefahren. Die AST-Haltestellen sind flächendeckend verteilt und leicht zu Fuß zu erreichen (max. 300 m). Seevetal ist in 13 Tarifzonen aufgeteilt, die Fahrpreise sind in Tabellen festgelegt und richten sich nach der Anzahl der überschrittenen Tarifgrenzen.

Nach der ausführlichen Darstellung durch Herrn Bürgermeister Schneemann folgte eine Diskussion zwischen den Gemeindevertretern und den Exkursionsteilnehmern, sie beinhaltete hauptsächlich die Finanzierung des ÖPNV für Gemeinden um Hamburg.

Um 17.00 Uhr verabschiedeten wir uns von der Gemeinde Seevetal und fuhren mit dem Bus weiter zum Rangierbahnhof Maschen, den wir von einer Brücke aus aufmerksam beobachteten.



*Auf dem Rangierbahnhof Maschen der DB in der Gemeinde Seevetal*

# Und zum Schluß ein kleiner Reisebus

*Rückfahrt mit IC 734 "Karolinger" und IC 544 "Else Lasker-Schüler"*

*von Petra Getto und Markus Balz*

*Es waren einmal 35 kleine Studentlein,  
die von großer Reise zurück in die Heimat wollten.  
Einer konnte sich jedoch von dieser Stadt nicht trennen  
und blieb in Hamburg hängen.  
Die nächste folgte dem Ruf der Hochzeitsglocken,  
die nach Hannover sie lockten.  
Die Anderen brav und fein,  
setzten sich in den Karolinger rein.  
An den Stationen Bremen und Osnabrück  
hielten sich noch alle vornehm zurück.  
Während der Reise dann ein Dankesgruß,  
überreichte die Gruppe Herrn Professor Fiedler einen kleinen Reisebus.  
Als der Zug in Münster hielt, um einundzwanzig Uhr drei,  
verließ uns der Thiesies, welch Schweinerei!  
In Dortmund endlich angelangt,  
wurde der größte Teil der Gruppe aus dem IC verbannt.  
Nur wenige konnten weiterreisen  
und in diesem Zug verweilen.  
Nach sieben Minuten Wartezeit  
stand „Else Lasker-Schüler“ für die Ausgestiegenen schon fahrbereit.  
Um einundzwanzig Uhr neunundfünfzig dann in Hagen  
verließ auch schon einer der Autoren den Wagen.  
Nach kurzer Fahrt Wuppertal erreicht,  
die Fahrt auch fast dem Ende gleicht.  
Während einige noch weiterfahren,  
zogen es andere doch vor, im Tale zu huren.  
Es wurde noch einmal Dank gesagt,  
dann ging es auf in die finst're Nacht.*

Im Namen aller Exkursionsteilnehmer bedanken wir uns recht herzlich bei Herrn Fiedler, Herrn Csernak und Herrn Thiesies für die außerordentlich informationsreiche, interessante Programmgestaltung und Organisation.



# Programm der Exkursion nach Hamburg vom 12. bis 15. Februar 1995

## Unterbringung

"Schanzenstern" Übernachtungs- und Gasthaus., Bartelstr. 12, 20357 Hamburg  
Telefon 040/4398441

## Sonntag, 12. Februar 1995

06.15 Uhr	Treffen Wuppertal Hbf, Gleis 2
06.24 Uhr	Abfahrt Wuppertal Hbf mit IC 733 "Graf Luckner"
10.17 Uhr	Ankunft Hamburg-Dammtor, Fahrt zum "Schanzenstern mit Bus der Hamburger Hochbahn (HHA), Weiterfahrt zum Flughafen Fuhlsbüttel
11.45 Uhr	Flughafen Fuhlsbüttel, Dr.-Ing. Friedel, Schönhübel - Mittagessen in der Kantine - Besichtigung des Flughafens
15.00 Uhr	Stadtrundfahrt mit HHA-Bus
18.30 Uhr	Abend steht zur freien Verfügung

## Montag, den 13. Februar 1995

07.00 Uhr	Frühstück Café Stenzel
07.45 Uhr	Abfahrt S-Bf. Sternschanze (S31 Richtung Neugraben bis S-Bf. Veddel)
08.30 Uhr	Hafenbahn Hamburg, Ltd. Baudir. Höfer, Dipl.-Ing. Kottsieper (DB AG, GB Ladungsverkehr, Niederlassung Hamburg Hafen, Veddeler Damm 14, Konferenzraum I. Stock) <i>08.30 Uhr Planung, Bau und Betrieb von Hafenanlagen</i> <i>10.30 Uhr Hafentrundfahrt auf der Schiene</i> <i>11.15 Uhr Hafentrundfahrt Alte Süderelbe</i> <i>12.45 Uhr Containerterminal Burchardkai</i> <i>13.30 Uhr Mittagessen in der Terminalkantine</i> <i>14.15 Uhr Hafentrundfahrt mit der Senatsbarkasse</i>
15.30 Uhr	Hamburger Verkehrsverbund (HVV), Dr.-Ing. Runkel, Dipl.-Ing. Kirchhoff, Dipl.-Volksw. Henning, Dipl.-Ing. Plath (Steinstr. 12) - Geschichte des HVV - Fakten und Lösungsstrategien des Hamburger ÜPNV - Tariff Fragen - Finanzierungsmodelle unter besonderer Berücksichtigung der Umlandverzahnung

anschließend gemeinsames Abendessen auf Einladung des HVV



## Dienstag, 14. Februar 1995

- 08.00 Uhr Frühstück im "Schanzenstern"
- 08.37 Uhr Abfahrt U-Bf. Sternschanze (U3 Richtung Mümmelmannsberg nach U-Bf. Mönckebergstr.)
- 09.00 Uhr Hamburger Hochbahn AG (HHA), Dipl.-Ing. Albert, Dipl.-Ing. Hußmann, Dipl.-Ing. Burmeister, Goldweida, Dipl.-Ing. Marahrens, Dipl.-Ing. Mansfeld, Möller, Wrage  
(Hochbahnhaus, Steinstr. 20, Großer Sitzungssaal)
- 09.00 Uhr *Darstellung des Gesamtkonzerns*
- 09.30 Uhr *Betriebsstrategien der Abteilungen U-Bahnbetrieb und Busbetrieb*
- 11.30 Uhr *Besichtigung der Bus- und U-Bahnleitstellen im Hochbahnhaus*
- 13.00 Uhr *Mittagessen im Betriebsrestaurant des Hochbahnhauses*
- 14.15 Uhr *Fahrt mit Sonderzug zur Haltestelle Schlump, Besichtigung der Haltestelle und der Streckenzentrale*
- 15.15 Uhr *Besichtigung der Umsteigehaltestelle Wandsbeck Markt und der örtlichen Busleitstelle*
- 17.00 Uhr *Besuch einer Abgangskontrolle der U-Bahn*
- 17.30 Uhr Abend steht zur freien Verfügung

## Mittwoch, 15. Februar 1995

- 07.00 Uhr Frühstück "Erikas Eck"
- 08.02 Uhr Abfahrt U-Bf. Sternschanze (U3 Richtung Mümmelmannsberg nach U-Bf. Rödingsmarkt)
- 08.30 Uhr Baubehörde der Stadt Hamburg, Amt für Verkehr, EBD Ingelmann, LBD Buch, BD Hoyer, BD Waldzus  
(Baubehörde, Stadthausbrücke 8, Modellsaal im Erdgeschoß)
- 08.45 Uhr *Verkehrsentwicklung Hamburg*
- 10.00 Uhr *Stadtbahn Hamburg*
- 11.00 Uhr *Ruhender Verkehr Hamburg*
- 12.00 Uhr *Mittagessen in der Kantine der Baubehörde*
- 13.00 Uhr Abfahrt mit Bus der Kraftverkehr GmbH (KVG) nach Harburg/  
Abholung des Gepäcks im Schanzenstern
- ca. 13.45 Uhr Besichtigung des Betriebshofes Harburg des KVG, Dr. Stüttgen, Opalka
- ca. 14.30 Uhr Weiterfahrt mit KVG-Bus nach Seevetal
- ca. 14.45 Uhr Gemeinde Seevetal, Rathaus, Bürgermeister Schneemann, Sommer  
- Struktur- und Verkehrsprobleme einer Flächengemeinde  
- AST-System Seevetal
- ca. 17.30 Uhr Weiterfahrt zum Bahnhof Harburg, Zwischenhalt am Rangierbahnhof Maschen
- 18.59 Uhr Abfahrt Hamburg-Harburg mit IC 734 "Karolinger"
- 21.33 Uhr Ankunft Dortmund Hbf
- 21.40 Uhr Weiterreise ab Dortmund Hbf mit IC 544 "Else Lasker-Schüler"
- 22.18 Uhr Ankunft Wuppertal Hbf





Dies ...



... das!



... und ...

