Dover – Brighton – London

Eine Woche auf Auslandsexkursion im Oktober 2000

Bergische Universität – Gesamthochschule Wuppertal

Lehr- und Forschungsgebiet
Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme
- Nahverkehr in Europa -
Univ.-Prof. Dr. Carmen Hass-Klau

INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS 2

VORWORT / PREFACE 3

SONNTAG, 15. OKTOBER (ANREISE) 6

MONTAG, 16. OKTOBER (DOVER) 7

DIENSTAG, 17. OKTOBER (BRIGHTON) 9

MITTWOCH, 18. OKTOBER (LONDON) 12

DONNERSTAG, 19. OKTOBER (LONDON) 15

FREITAG, 20. OKTOBER (LONDON) 18

SAMSTAG, 21. OKTOBER (ABREISE) 19

IMPRESSUM 20

Vorwort / Preface

Exkursionen sind stets ergiebige Lehrstunden, da man sich nicht nur theoretisch mit der Materie beschäftigt, sondern auch praktische Einblicke bekommt. Das gilt für Exkursionen im Allgemeinen, wohl aber für eine Auslandsexkursion wie diese im Besonderen. Großbritannien ist aufgrund der frühen Privatisierung des ÖPNV in den 80er Jahren der Wettbewerbssituation in Deutschland um Jahre voraus – ob im Positiven oder Negativen mag jeder selbst beurteilen. Jedenfalls war es äußerst aufschlussreich, den ÖPNV in Südengland – sowohl in Form des Busverkehres einer mittleren Großstadt wie Brighton als auch in Form von Massentransportmitteln einer Metropole wie London – zu erkunden. Es sei hier zunächst unseren Referenten gedankt, die durch ihre Vorträge zweifelsohne den fachlichen Kern unserer Exkursion gebildet haben:

Excursions are always very effective lessons, since both the theoretical and practical aspects of the subject are addressed. This applies to excursions in general, but especially to an excursion abroad like this one. Great Britain is years ahead of the situation in Germany due to early privatisation of public transport in the 80's– everyone can judge whether this has been positive or negative. It was therefore extremely informative to investigate public transport in Southern England. We learned about the bussystem in a medium-sized town like Brighton and also about mass transport systems in a major city like London.
First of all we would like to thank our experts, who formed the technical core of our excursion with their lectures:

Jonathan F. Sloggett
Managing Director and Register
Dover Harbour Board

John Douglas
Traffic and Transport Planning Manager
Brighton and Hove Council

Andrew Renaut
Transport Planning Team-Leader
Brighton and Hove Council

Roger French
Managing Director
Brighton & Hove Bus and Coach Company

Prof. Dr. Phil Goodwin
Centre for Transport Studies
University College London

Chris Nix
London Transport Museum

Colin Stannard
Integration Department
Transport for London

Martin Dean
Project Director Policy
First Group

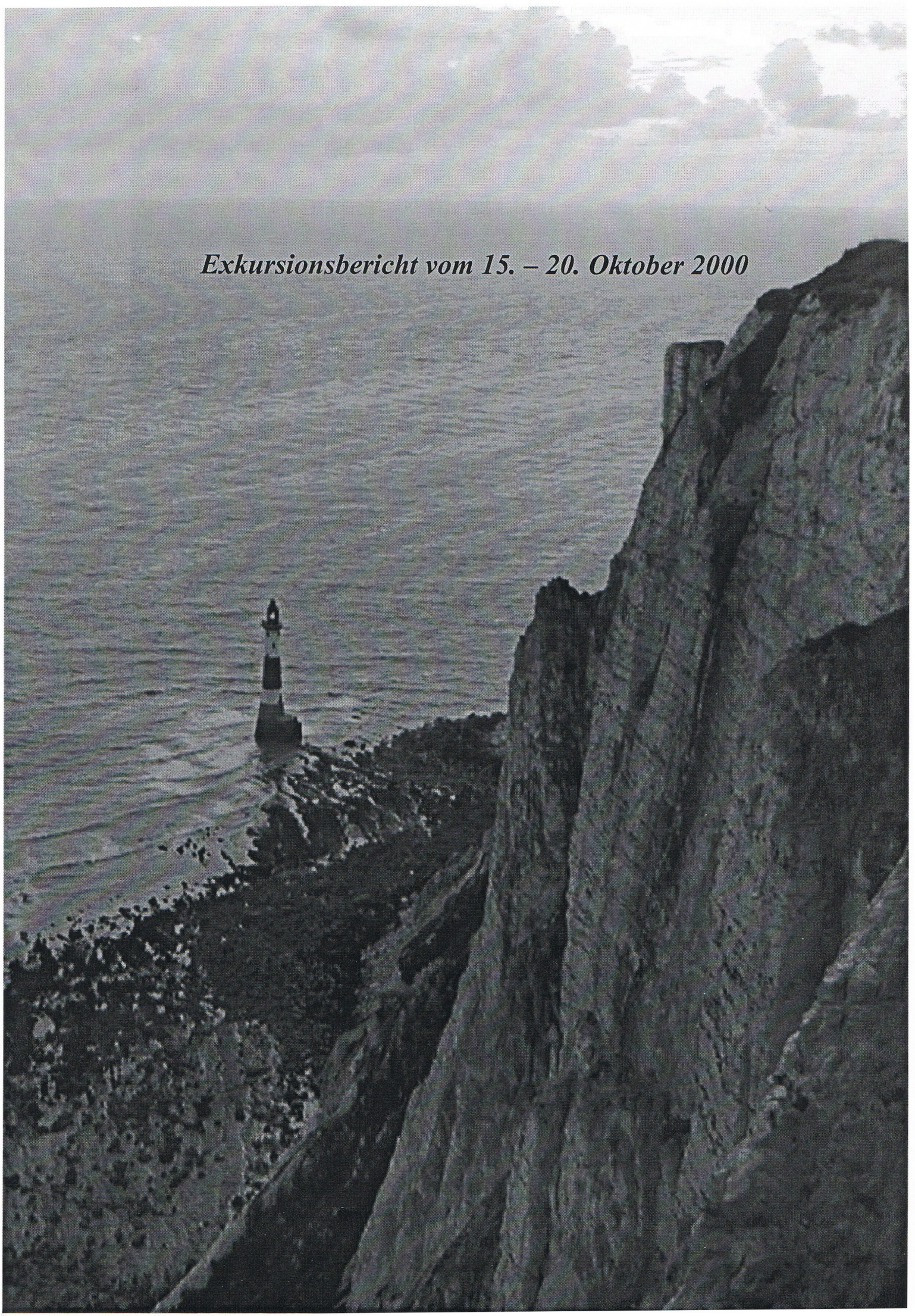
Jon Willis
Head of Project Development
Transport for London

Wir über uns

Folgende Studierende konnten sieben aufregende und informative Tage in England erleben:

Volker Albrecht
Rabia Benjari
Rolf Boesch
Mihret Diga
Christina Endnich
Christoph Groneck
Melanie Heil
Tanja Hoffmann
Eric Lube
Manuel Meyer
Patricia Reich
Peter Schekierka
Tobias von Ankum-Hoch

Exkursionsleitung:
Prof. Dr. Carmen Hass-Klau
Dipl.-Ing. Ulrich Csernak
Dipl.-Ing. Volker Deutsch



Exkursionsbericht vom 15. – 20. Oktober 2000

Sonntag, 15. Oktober (Anreise)

The official start of our excursion was the meeting at 8:45 a.m. on platform 9 of Cologne main station. Then cand.-ing. Christoph Groneck told us and showed us a lot of very interesting detail about this station. The main station of Cologne was built beside the cathedral on the area of the former botanical garden. It was opened in 1894, but after only 10 years of operation it suffered from a lack of capacity. After being partially destroyed in World War II, the reception-hall, which is still current today, was opened in 1957. Just several months ago the "Colonaden" were opened, a shopping- and food-centre which makes the station even more attractive. At 10 a.m. we took the Thalys-train to Brussels. There we interchanged to the "Eurostar" which crossed the Eurotunnel at 120 km/h. The first impression we had of British railway stations in Ashford, was very good, it was modern and clean. After our arrival in Dover, we moved into the rooms of the YHA Dover. Afterwards we had a walk along the harbour to the 2000 year old Dover Castle

Offizieller Beginn der England-Exkursion des Lehrstuhls für ÖPNV mit Univ.-Prof. Carmen Hass-Klau war unser Zusammentreffen im Kölner Hauptbahnhof. Hier führte uns cand-ing. Christoph Groneck durch den Bahnhof und erläuterte einige prägnante Einzelheiten über die Entstehungsgeschichte des jetzigen Bahnhofsgebäudes:
Der Hauptbahnhof Köln wurde Ende des 19. Jahrhunderts direkt neben dem Dom auf dem Gelände des ehemaligen Botanischen Gartens errichtet und im Jahr 1894 eröffnet. Schon nach 10 Jahren Betriebszeit reichte die Kapazität des Bahnhofs nicht mehr aus und so musste er in den Jahren 1909 bis 1915 umgebaut werden. Das alte Wartesaalgebäude wurde entfernt und die bestehenden Kopfgleise zu Durchgangsgleisen durchgebunden. Dadurch wurde eine völlige Neugestaltung des Erdgeschosses notwendig. Zusätzlich wurde der Bahnhof um ein neuntes Gleis erweitert.
Nach der teilweisen Zerstörung im 2. Weltkrieg wurde im Jahr 1957 das heutige Empfangsgebäude eröffnet. Die Bahnsteighalle wurde zwischen 1983 und 1987 restauriert.
Vor drei Jahren (1997) begann man schließlich mit der kompletten Umgestaltung und Restaurierung des Empfangsgebäudes für 130 Millionen DM. Es entstanden die „Colonaden", ein geräumiges, architektonisch ansprechendes Einkaufs- und Verpflegungszentrum im Bahnhof, womit auch dessen Attraktivität gesteigert wird. Alte Elemente wie Stahlträger und -stützen wurden gut sichtbar in die Gestaltung integriert und lassen die Vorgeschichte des Gebäudes nicht in Vergessenheit geraten.
Um 10:02 Uhr fuhr unser Thalys Richtung Brüssel ab. Da die Ausbauarbeiten zur Hochgeschwindigkeitsstrecke noch im Gange sind, dauerte der erste Fahrtabschnitt nach Brüssel durch die zahlreichen Langsamfahrstellen recht lange.
Dies erwies sich jedoch in punkto Kommunikation zwischen den Exkursionsteilnehmern als nicht negativ; man verstand sich auf Anhieb sehr gut. Das bestätigte sich über die gesamte Dauer der Exkursion. Ab Brüssel ging es mit dem Eurostar mit Hochgeschwindigkeit bis zu 300 km/h weiter. Lediglich im *Channel Tunnel* bestand eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 160 km/h. Technisch auffallend war in England das Stromversorgungssystem der Bahn; man verwendet hier an Stelle von Oberleitungen seitlich verlegte Stromschienen. Die Gestaltung des Bahnhofsgebäudes Ashford war beeindruckend: Neu, sauber und luxuriös. Dieser Eindruck von England hielt allerdings nicht die gesamte Exkursion über an…
Die „Inseleisenbahn", die uns im Anschluss nach Dover beförderte, machte einen ganz anderen Eindruck: Ein „rustikales Eisenbahnfeeling", Türen an jeder Sitzgruppe und Pseudo-Halte an Geisterbahnhöfen haben nicht nur unseren Exkursionsleiter Csernak auf neue Witze gebracht…
Nach unserer Ankunft in Dover und einem 15-minütigen Fußmarsch mit Sack und Pack bezogen wir die Zimmer in der *YHA Dover*. Danach gingen wir auf Entdeckungsreise, um zu überprüfen, ob das Gerücht, Dover sei „ausgesprochen unattraktiv" (Zitat Reiseführer), der Wahrheit entspricht. Ein Rundgang am Hafenbecken entlang und hinauf zum 2000 Jahre alten *Dover Castle* brachte unseren Kreislauf richtig in Schwung.
Zum Abendessen gaben sich einige mit McDonald's zufrieden, andere suchten sich einen vermeintlich englischen *Pub* zum Speisen *(fish & chips)*. Am Abend trafen sich alle im Aufenthaltsraum der YHA und übten mit importiertem deutschen Bier die Geselligkeit aus. Andere zogen die Kniffelrunde auf dem 8-Bett-Zimmer vor. Noch vor Mitternacht waren die Ermüdungserscheinungen doch schon groß. Alle gaben sich nun friedlich ihrem langersehnten Schlaf hin.

Rabia Benjari

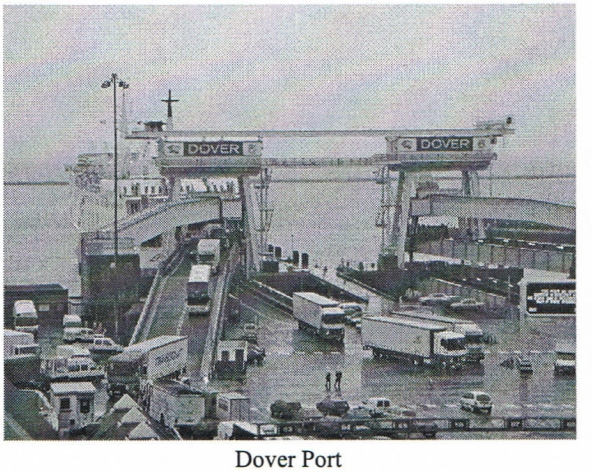
Montag, 16. Oktober (Dover)

After our first experience with an original English breakfast we walked across the city to the Dover Harbour Board.
Mr Jonathan F. Sloggett, the Managing Director, gave a lecture about the Board's tasks and difficulties. Its four main activities are ferries, cruise, cargo and the marina. In 1994 the Channel Tunnel opened and entered into competition with the harbour. Nevertheless Dover port is still very successful. Now investment to expand the port is necessary. After the lecture we visited some interesting places such as the port control and the drive-on / drive-off berths. Afterwards we were given a generous lunch.
Then we started our journey to Brighton & Hove by coach. We stopped for tea in Rye. In the evening we arrived at Beachy Head and saw the famous White Cliffs. The eventful day finished in a pub next to the youth hostel in Brighton.

Nach der ersten Nacht in Südengland begannen wir den Montag mit einem original englischen Frühstück. Hierzu gehörten Rührei, ein Streifen Speck, ein fettiges Würstchen und *baked beans*. Allerdings wurden uns auch Müsli, Toast und Marmelade geboten, so dass für jeden etwas dabei war. Gut gestärkt verließen wir die Jugendherberge. Wir gingen bei nebligem und trübem Wetter über die Strandpromenade dem Hafen von Dover entgegen, dessen Besichtigung an diesem Tag für uns anstand. Am vereinbarten Treffpunkt erwartete uns dann ein Shuttlebus, der uns zum Eingang des *Dover Harbour Board Office* beförderte. Nach einer wärmenden Tasse Kaffee und Keksen begrüßte uns *Managing Director* Jonathan Sloggett. Er begann seinen einstündigen Vortrag über die Aufgaben des Hafens.
Eine Bedeutung als „Fährhafen" bekam Dover bereits 1381, als Richard II das Privileg vergab, dass von nirgendwo sonst Pilger das Königreich verlassen durften als von dieser Stadt. Wie einst die Römische Flotte war später auch die *Royal Navy* in Dover stationiert. Zum Schutz der Schiffe errichtete man 1847 die *Admiralty Pier* und den westlichen Arm. 1909 wurde die Konstruktion mit der Errichtung des östlichen Arms und dem südlichen Wellenbrecher beendet. Die größere Reichweite weiterentwickelter Waffen zwang in der Neuzeit die *Royal Navy* dazu, Dover aufgrund seiner geringen Distanz zum Festland zu verlassen.
Der Hafen wurde daraufhin der zivilen Nutzung überlassen. Die Verbesserungen der letzten fünfzig Jahre haben ihn heute zum größten Fährhafen des *United Kingdom* werden lassen.
Eine Besonderheit liegt darin, dass Dover-Hafen im öffentlichen Auftrag handelt. Es ist ein sogenannter *trust port*, der als halbstaatliches Treuhandunternehmen geführt wird ohne Gewinne zu erzielen. Die vier Aufgabenfelder bestehen aus

- Fährbetrieb
- Frachtverkehr (Cargo)
- Kreuzfahrten
- Yachthafen

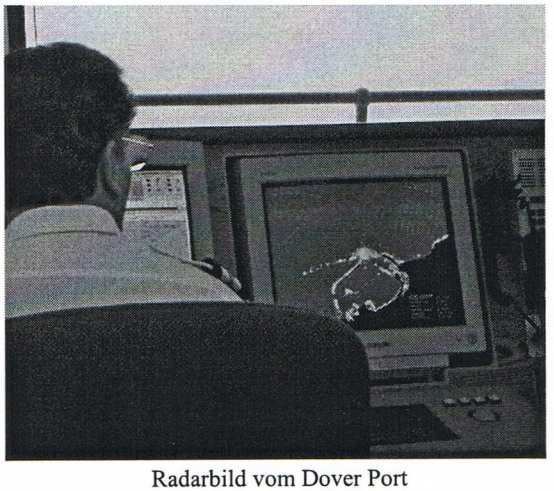
Die Fähren befördern tagsüber und insbesondere an Wochenenden hauptsächlich Passagiere mit Pkw und Bussen. Vor allem an werktäglichen Abenden herrscht dagegen vermehrt Frachtverkehr. Die Distanz von nur 19 Meilen (ca. 31 km) bis Calais ermöglicht es einer Fähre in 75 Minuten überzusetzen. Alle 20 Minuten verlässt eine Fähre den Hafen Richtung Frankreich, und das 24 Stunden am Tag.



Dover Port

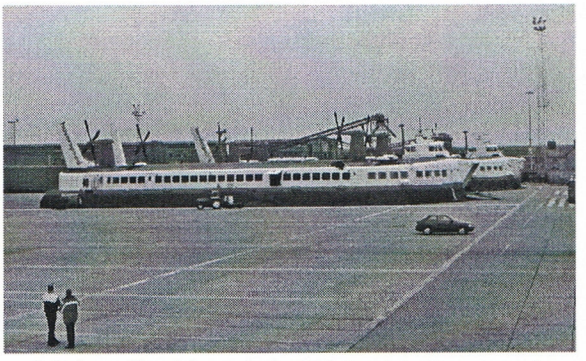
Die Inbetriebnahme des *Channel Tunnel* bedeutete ab 1994 eine große Konkurrenz für den Fährverkehr in Südengland. Die Zugfahrt durch den Tunnel stellte nun eine schnellere Verbindung dar. Einige Häfen in der Region, wie das benachbarte Folkstone, waren gezwungen, ihren Fährbetrieb einzustellen. Dover wurde somit neben dem Tunnel zum einzigen konkurrenzfähigen Hafen und die Zahlen für Fahrzeuge und Passagiere konnten in den letzten Jahren wenigstens stabil gehalten werden. Trotz dieser stagnierenden Zahlen ist nach Einschätzung von Mr Sloggett eine Erweiterung des Hafens um zusätzliche Docks unabdingbar, um den zukünftigen Anforderungen eines modernen Fährbetriebs gerecht zu werden. Außerdem will man die weiteren Aufgaben-

felder Fracht-, Yacht- und Kreuzfahrtverkehr stärker gewichten. Das daraus entstehende Tourismusgeschäft wäre für den Ort ohnehin von großer Bedeutung. Ebenso laufen bereits Gespräche über einen westlichen Hafenanbau, dessen Kosten auf 500 - 600 Millionen Pfund geschätzt werden.
Für die Ingenieure am Hafen gibt es zwei große Aufgaben. Zum einen ist es notwendig, neues Land zu gewinnen und zu errichten. Die Steilküste bietet keine Möglichkeit, ins Landesinnere vorzudringen. Aus diesem Grund wurden die Hafen-Plattform sowie weitere Anlagen immer weiter ins Meer herausgebaut. Die zweite Schwierigkeit resultiert aus einer Tide von sieben Metern. Die Rampen müssen sich diesen Bedingungen stets anpassen können. Sie werden während des Be- und Entladens der Fähren permanent messtechnisch überwacht und ihre Höhe der Lage des Schiffes angepasst.
Im Anschluss an den Vortrag bekamen wir die Gelegenheit, das Hafengelände mit unserem Reisebus zu befahren und anzuschauen. Wir passierten die Verkaufsstellen, an denen Passagiere mit ihrem PKW lediglich 20 Minuten vor Befahren einer Fähre ihre Fahrkarte kaufen können. Da aufgrund der hohen Schiffsfrequenz ständig ein reges Treiben auf dem Gelände herrschte, bekamen wir einen guten Eindruck von der Abfertigung. Und diese muss auf dem relativ kleinen Gelände bei einem solch hohen Verkehrsaufkommen schnell und zuverlässig sein. Alle LKW und Sattelzüge halten kurz auf einer Waage zur Gewichtserfassung und fahren dann zu ihrem Stellplatz auf der wartenden Fähre. Eine computergesteuerte Platzzuweisung vereinfacht und beschleunigt den Vorgang, ermöglicht eine ständige Gewichtsüberwachung und erhöht damit die Sicherheit der Fähren. Nahe der Hafenausfahrt besichtigten wir die *Port Control*, die Leitstelle für alle Bewegungen der Schiffe. Radar, Funkverbindung sowie die Erfassung von Windstärke und Wasserstand erleichtern einen betriebssicheren Ablauf. Nur bei starken Stürmen wird der Fährbetrieb eingestellt.



Radarbild vom Dover Port

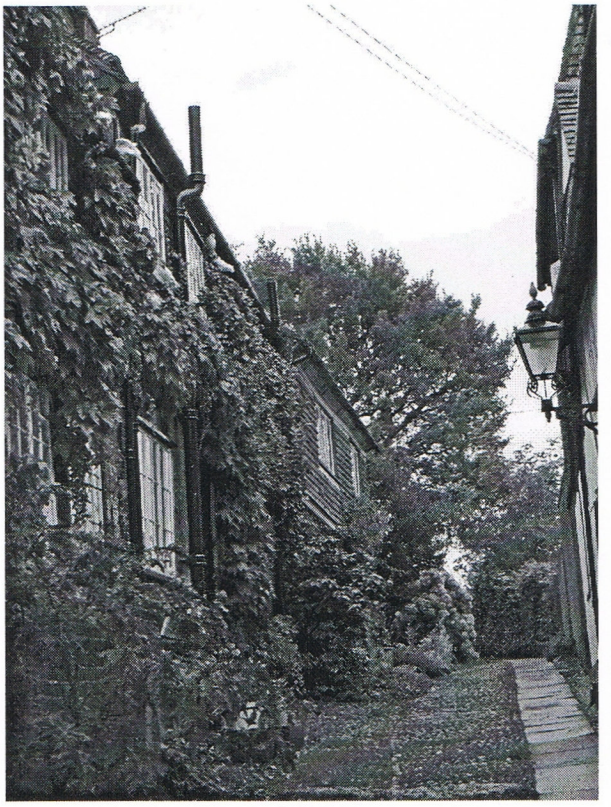
Bei der Fortsetzung unserer Rundfahrt war es beeindruckend zu sehen, wie scheinbar jeder Prozess im Hafengelände ständig und gleichzeitig vor sich ging. Die Fähren werden jeweils über zwei Rampen be- und entladen und auch die Fahrzeuge bewegen sich über zahlreiche Rampen und Straßen über das Hafengelände.
Nach diesen interessanten Einblicken in den Hafenbetrieb, freuten wir uns dann über ein Buffet mit Sandwiches, Pastete und Kuchen. In Kleingruppen diskutierten wir mit unseren Gastgebern, bis wir dann gestärkt und mit Informationsmaterial versorgt Dover am Nachmittag verließen.



Mittlerweile nicht mehr im Fährbetrieb: Hoverspeed

Mit dem Reisebus fuhren wir an der Küste entlang Richtung Brighton & Hove. Wir passierten den bekannten Ort Hastings und einige kleinere Orte, zu denen uns Frau Hass-Klau viele Einzelheiten zur Historie und auch so manches Anekdötchen erzählen konnte. In Rye machten wir eine kleine Pause und besichtigten den Ort mit seinen romantischen, verwinkelten Gassen und historischen Gebäuden. Gemeinsam genossen wir *Creamed Tea* in einem kleinen Café in der Altstadt.
Danach ging unsere Fahrt weiter über Beachy Head, wo wir noch auf den weißen Klippen das Ende des Sonnenuntergangs betrachten konnten, vorbei an Newhaven, bis wir schließlich Brighton & Hove erreichten. Nachdem wir außerhalb des Zentrums die Jugendherberge bezogen hatten, dachte eigentlich noch niemand ans Zubettgehen. Die Tatsache allerdings, dass wir nach 23 Uhr an der Jugendherberge vor verriegelten Türen gestanden hätten, verhinderte dann aber leider eine Fahrt in die Stadt. Und so traf man sich schließlich in einem nahegelegenen *Pub*, wo man bei englischem Bier die vielen Eindrücke des Tages Revue passieren ließ.

Eric Lube & Manuel Mayer



Romantisches Rye...

Dienstag, 17. Oktober (Brighton)

In the morning we took the bus to Hove Town Hall, where Brighton and Hove Council is located. We were welcomed by John Douglas, followed by a lecture, which was given by Andrew Renaut, who is the transport planning team-leader.
Brighton covers a narrow corridor between the sea and the environmentally valuable Downs, which means a lot of traffic problems. The council is trying to improve the reliability of buses by introducing bus lanes and by enforcement when cars are blocking the buses' right of way. In addition to this a public-awareness-campaign, which points out traffic dangers and issues of environmental sensitivity, motivates people to use public transport.
In the afternoon we had an appointment at Brighton and Hove Bus and Coach Company, where Roger French gave a presentation about his company. Priorities set for example are for short waiting periods at bus-stops, optimising co-operation with the council and in the management of complaints. After his lecture Roger French showed us the hall where the company's 220 buses are maintained and also the administration offices.
Later that day Carmen Hass-Klau took us on a sightseeing-tour of Brighton. We went from The Lanes to Brighton Pier, which is used as an amusement park where we all had a ride on a merry-go-round. We finished the day in an Italian restaurant.

Die Strandkulisse von Brighton

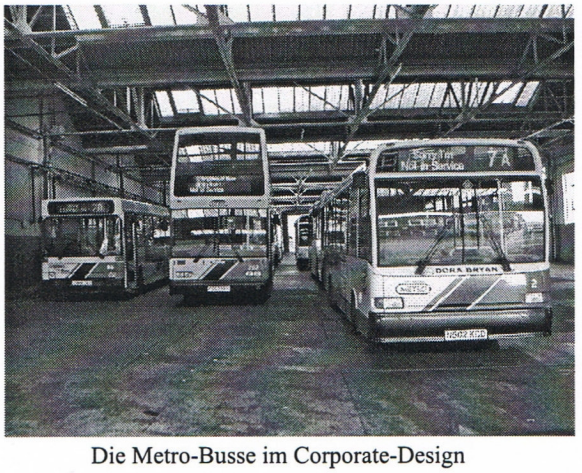
Ganz untypisch für britische Verhältnisse lachte uns am Morgen die Sonne vom blauen Himmel an und wir machten uns von der Jugendherberge aus auf den Weg in Richtung *Brighton & Hove Council*, das ihren Sitz in der *Hove Town Hall* hat.
Die praktische Vorbereitung zu dem anstehenden Vortrag über einen attraktiven ÖPNV in Brighton lag in der Nutzung eines Doppelstockbusses, welcher sich mit unzählbaren Stopps durch den Stau der Innenstadt Brightons bewegte.
Es war zudem sehr auffällig, wie viel Zeit der Bus an den Haltestellen verbrachte. Dazu trug bei, dass die Busse in Brighton nur vorne eine Tür haben und alle Fahrgäste ihr Ticket beim Fahrer zeigen bzw. bei ihm zahlen müssen.
Nichtsdestotrotz kamen wir pünktlich in Hove an und wurden dort von John Douglas, *Transport Planning Manager* des *Brighton and Hove Council*, begrüßt. Es schloss sich ein Vortrag von Andrew Renaut an, *Team-Leader* des Bereiches *Transport Planning*.
Er stellte zunächst dar, welche Faktoren die Verkehrsplanung in Brighton & Hove beeinflussen. So ist die Stadt in ihrer Ausdehnung teilweise eingeschränkt, da sie nach Süden hin durch das Meer und nach Norden durch die *Downs*, einem Landschaftsschutzgebiet, begrenzt wird. Dies hatte auch zur Folge, das die Stadt sehr dicht bebaut ist und die Straßenquerschnitte eng sind. In Brighton gibt es zudem einerseits einen einflussreichen Bund von Geschäftleuten, andererseits aber auch eine gut organisierte Umweltlobby.
Obwohl die Stadt kein eigenes Busunternehmen betreibt, kann sie doch einiges im Bereich Verkehrsplanung tun und somit auch den ÖPNV stützen. Einige Beispiele aus dem Vortrag seien hier genannt:

- Busspuren sind in Brighton & Hove zwar bislang nur Stückwerk und lassen sich aufgrund der schmalen Fahrbahnquerschnitte auch nur begrenztem Maße ausbauen. Dennoch ist der Ausbau solcher Spuren erklärtes Ziel des *Councils*, um an den häufig auftretenden Staus vorbeizufahren.
- Eine wichtige Änderung, die einen erfolgreichen ÖPNV in Brighton sichern soll, tritt im Juni 2001 in Kraft. Die Gemeinde wird ab diesem Zeitpunkt eigenverantwortlich ohne Hinzuholen der Polizei falsch geparkte und damit oft den Busverkehr behindernde Autos abschleppen dürfen.
- Eine *Public-awareness-campaign* legt der Bevölkerung verantwortliches Handeln in den Bereichen Sicherheit und Umweltschutz nahe, woraus auch eine stärkere Nutzung des ÖPNV resultieren soll.
- Ausbau von Park & Ride–Anlagen gestaltet sich jedoch im Norden der Stadt schwierig, da große Parkplätze im Konflikt zu der Erhaltung der Downs stehen.

Solche und weitere Maßnahmen sollen zu dem Ziel des *Councils* beitragen, das man unter dem Motto „*We want Brighton and Hove to be a vibrant and healthy people-friendly city*“ zusammenfasst.
Nach unserem Mittagessen in diversen Imbissbuden von Hove, besuchten wir nun das in Brighton vorherrschende Busunternehmen *Brighton & Hove Bus and Coach Company.*
In die Entwicklung seines Unternehmens führte uns *Managing Director* Roger French von einer *National Bus-Company* (1969), über die Privatisierung des Unternehmens (1987), bis hin zur Gründung einer Aktiengesellschaft (1994) ein. Die Eckpfeiler des Erfolgskonzeptes von *Brighton & Hove Bus and Coach Company* sind:

- Kurze Wartezeiten (Slogan: "*Every few minutes...*")
- Entwicklung vom Tarifzonensystem hin zum Einheitspreis
- Zunehmender Einsatz von Niederflurbussen
- Ausweitung der Zusammenarbeit mit dem *Council*
- Beschwerdemanagement
- Farbe der Busse an Farbe der Linien im Netzplan angepasst

Damit scheint das Unternehmen gut zu fahren, denn es erwirtschaftet einen Profit, wenngleich hierbei die im Vergleich zu Deutschland niedrigeren Lohnkosten berücksichtigt werden müssen. Diese Tatsache und die zurzeit niedrige Arbeitslosigkeit in der Region haben zur Folge, dass das Unternehmen zum Teil vergeblich nach Fahrern sucht und deswegen sogar eine Buslinie nicht im angestrebten 10-Minuten-Takt betreiben kann. Nach einem Tässchen Kaffee gewährte uns Roger French einen Einblick in die Werkstatt und die Organisationsabteilung des Unternehmens. In der Werkstatt wird die 220 Busse umfassende Flotte gewartet. Pro Woche kann bei vier Fahrzeugen die jährliche Inspektion durchgeführt werden. Zudem stehen vier Stellplätze zur Verfügung, an denen der technische Überwachungsverein seine Untersuchungen durchführen kann.



Die Metro-Busse im Corporate-Design

Brighton & Hove Bus and Coach Company ist in beinahe keinem Bereich auf Fremdarbeiten angewiesen. So gehört z.B. auch eine Lackierstraße, sowie eine hausinterne Schulung der Fahrer mit zu den Bestandteilen des Unternehmens. Ein Manko ist derzeit ein fehlendes Betriebsleitsystem, wodurch der verantwortlichen Leitstelle nicht fortlaufend bekannt ist, wo und zu welcher Zeit sich welches Fahrzeug befindet.
Der Informationsteil dieses Exkursionstages war damit abgeschlossen und Frau Hass-Klau startete mit uns eine Sightseeing-Tour durch ihre Wahl-Heimatstadt. Zunächst führte unser Weg zum schönen Hauptbahnhof von Brighton, der eine Stahlbogenhalle als Blickfang aufzuweisen hat.

Der Bahnhof von Brighton

Anschließend schlängelten wir uns durch die engen Gassen im Stadtzentrum, den so genannten *Lanes*, zum *Brighton-Pier*. Die Funktion des Piers ist jedoch nicht mehr, wie man annehmen sollte, das Anlegen von Schiffen. Es hat sich vielmehr zur Vergnügungsmeile mit diversen Geldspiel- und Fahrgeschäften entwickelt. Hier erwartete uns das gruppendynamische Highlight des Tages: Eine Gemeinschaftsfahrt mit einem nostalgischem Kinderkarussell.
Hunger machte sich nun breit und so kamen wir nach einem kurzen Fußmarsch im Restaurant „Donatello" an. Die Gruppe wurde an diesem Abend um Herrn und Tochter Hass-Klau, sowie ETP-Sekretärin Diana, die unsere Termine auf der Insel bestens vorbereitet hat, erweitert. Der Abend klang somit bei gutem Essen und fröhlicher Stimmung langsam aus. Der Tag endete wie er begonnen hatte: Mit dem Vorzeigen der innovativen „Rubbelfahrkarte" bei unserer Busfahrt zurück zur Jugendherberge.

Rolf Boesch & Melanie Heil

Exkursionsteilnehmer Csernak (rechts)

Mittwoch, 18. Oktober (London)

Prof. Dr. Phil Goodwin gave us a brief but interesting introduction into the world of transport in Greater London as Europe's largest city. Starting with the population, explaining the public transport systems and the problems he then talked about pedestrianisation and the people's suspicions about this. Finally he gave us an overview of the mayor's plans to start road pricing in the inner city.
After travelling to London Jon Willis gave a talk about Transport for London which is responsible for both the planning and supervision of the public and private sector of transport in Greater London. Because of the immense volume of traffic the average travelling speed is still 11 km/h as it was 100 years ago. Transport for London's priorities are to increase this, to offer better public transport (possibly with the money from road pricing) and to build an integrated transport network .

Direkt nach dem Frühstück hielt uns Prof. Dr. Phil Goodwin seinen Vortrag über das Thema „Einführung in die Verkehrsprobleme in London".
Phil Goodwin ist Professor am *UCL* (*University College London*), das Teil der Universität Londons ist. Er ist außerdem zurzeit bei *Greater London Transport* beschäftigt, ist einer der Direktoren des von uns schon besichtigten *Dover Harbour Board* und berät den britischen Verkehrsministers sowie die Regierung von Schweden in Verkehrsfragen.
London ist mit 7 Mio. Einwohnern eine der größten Städte Europas. Die Fläche beträgt inklusive des Umlandes („Greater London") 1.600 km², wohingegen das eigentliche Zentrum nur ca. 25 km² umfasst und damit beinahe fußläufig ist.
Für Fußgänger tat man in der Londoner Innenstadt jedoch wenig. So gibt es heute verglichen mit anderen europäischen Großstädten in London nur wenige Fußgängerzonen:

- Leicester Square
- South Bank River Walk
- einige Gassen im Stadtviertel Soho
- Parliament Square
- Trafalgar Square

Hauptargument gegen die Einrichtung von Fußgängerzonen war stets, dass dort möglicherweise Kriminalität und Drogenkonsum Platz fänden. Die Gegner setzten sich mit dieser Meinung in Soho durch – einige Bereiche der Fußgängerzone wurden dort wieder aufgehoben. Dem steht jedoch gegenüber, dass sich Fußgängerplätze und -straßen mehr und mehr zu Touristenhochburgen entwickelten.
Ein weiterer Bestandteil des Fußwegenetzes wurde mit einer neuen Fußgängerbrücke geschaffen, die im Zuge der Millenniumsfeiern in London gebaut wurde. Sie verbindet *St Pauls* mit der *Bankside*. Das futuristisch wirkende Bauwerk musste nach nur zwei Tagen wieder geschlossen werden. Als die Brücke bei der Eröffnung von großen Menschenmengen überquert wurde, geriet sie ins Schwanken. Ingenieure und Architekten sind sich nun nicht mehr sicher, ob man auf dieser Brücke die Themse gefahrlos überqueren kann und denken darüber nach, die Brücke mit einem Dämpfersystem nachzurüsten. Bis dahin jedoch will niemand die Verantwortung für die Sicherheit übernehmen und die Brücke bleibt unbefristet gesperrt.
Nachdem die Bevölkerungszahl in London lange Zeit stagnierte, begann sie in der Nachkriegszeit wieder zu steigen. Allerdings nimmt die Bevölkerungszahl nur in den Außenbezirken zu, während sie im historischen Zentrum von London rückläufig ist. Diese Entwicklung lässt den Pendlerverkehr in das Stadtzentrum immer weiter ansteigen. Ca. 80% der Pendler nutzen dabei den öffentlichen Nahverkehr. Das Gros der Arbeitsplätze liegt allerdings außerhalb des Stadtzentrums. In diesen Regionen sieht die Verkehrsmittelwahl umgekehrt aus: Rund 80% der Pendler nutzen das Auto.
Verkehrsplanung geschah während der Nachkriegszeit nach dem Grundsatz damals führender Verkehrsplaner und Ingenieure: „Voraussagen und dementsprechend planen". Durch die Steigerung der Einkommen sagte man einen Anstieg des Verkehrs voraus und forderte den Ausbau des Straßennetzes. Abercrombie schlug beispielsweise in seinen *Postwar plans* für *Greater London* fünf Ringstraßen vor. Es setzte sich aber zunehmend die Erkenntnis durch, dass durch die Schaffung zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur auch das Verkehrsaufkommen immer weiter ansteigt. Einen endgültigen Wandel im Denken brachte der Bau der Schnellstraße M25: Innerhalb von 2 Jahre nach Öffnung hatte sie bereits das Verkehrsaufkommen erreicht, das eigentlich erst für den Zeitraum von 30 Jahren prognostiziert war.

Der neue Bürgermeister Londons, Ken Livingstone, ließ zur Lösung der erheblichen Verkehrsprobleme in der Innenstadt von London ein altes Konzept wieder aufleben, *Road pricing*. Zukünftig soll eine Gebühr für das Einfahren ins Zentrum Londons erhoben werden. Diese Idee wird kontrovers diskutiert. Autofahrer verstehen nicht, warum sie plötzlich für etwas bezahlen sollen, das bisher immer umsonst war. Von diesem psychologischen Problem abgesehen, kommt dieser Vorschlag bei der Bevölkerung in London, die unter dem starken Verkehr leidet, sehr gut an. Man fordert aber gleichzeitig, dass die Einnahmen aus dem *Road pricing* in den ÖPNV investiert werden. Aller Voraussicht nach kann mit einer Umsetzung in den nächsten 2-3 Jahren gerechnet werden.
Prof. Goodwin war damit am Ende seines interessanten und spannenden Vortrags angekommen und wir brachen in Richtung Bahnhof *Preston Park* auf, um von dort aus mit dem Zug nach London zu fahren. Die *YHA Rotherhithe* sollte dort für die kommenden Tage unser Domizil sein.

Wir starteten in London noch am selben Tag unser Programm mit einem Besuch der Verwaltung von *Transport for London*. Dort genossen wir vor, nach und während des Vortrags von Jon Willis, *Head of Project Development*, die wunderbare Aussicht aus dem 17. Stock über die City of London.
Jon Willis erklärte uns zunächst die planerischen Verhältnisse in London. Die gesamte Stadtentwicklungsplanung wird von der *London Development Agency* übernommen. Die Verkehrsentwicklungsplanung wiederum wird von *Transport for London* sowie dem Bürgermeister als Entscheidungsträger durchgeführt.
Transport for London ist verantwortlich für Busverkehre, Fährdienste auf der Themse, das Stadtbahn-System (hier nur die vollautomatische Stadtbahn *Docklands Light Rail* und die *Croydon Tramlink* als einzige Straßenbahnlinie im Raum London), die Schnellstraßen, Taxen und den Reisebusbahnhof. Im Gegensatz zum Rest von Großbritannien ist der Busverkehr in London privatisiert, aber nicht dereguliert. Sämtliche Planungen und auch die Festsetzung der Fahrpreise werden von *Transport for London* vorgenommen. Zur Zeit gibt es ca. 30 verschiedene Busunternehmen, die in London das Busnetz betreiben. Sie differieren erheblich in ihrer Größe.
Der Betrieb, die Unternehmen sowie die Infrastruktur der Eisenbahn sind ebenfalls privatisiert. Gegenwärtig gibt es 13 private Eisenbahnunternehmen. Was die Folgen einer Privatisierung der Fahrwege sein können, erlebten wir auch: Zeitgleich mit unserer Exkursion verunglückte ein weiteres Mal ein Eisenbahnzug aufgrund einer fehlerhaften Infrastruktur in Hatfield in der Nähe von London.

Eine der wenigen Ausnahmen der Privatisierungswelle der Thatcher-Regierung bildete das U-Bahn-System Londons. Es ist ein öffentliches Unternehmen geblieben. Jedoch bestehen Pläne, zumindest die Infrastruktur zu privatisieren
Die Ziele der Verkehrspolitik in London befassen sich u.a. mit der Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit des Individualverkehrs. Diese hat sich seit 100 Jahren nicht geändert. Sie beträgt immer noch ca. 11km/h – damals aufgrund der begrenzten technischen Möglichkeiten, heute aufgrund des ständigen Staus auf Londons Straßen.

Busse im Stau bzw. Bus-Stau

Der neue Bürgermeister setzt bei seiner Verkehrspolitik folgende Prioritäten:

- Innerhalb von fünf Jahren die Qualität des Busverkehrs zu erhöhen, Busbevorrechtigung an Ampeln einzuführen, hohe Strafgelder für Pkw-Fahrer, die ihre Autos auf Busspuren abstellen
- Einführung von *Road pricing* in der Innenstadt, um die Einnahmen für den ÖPNV zu nutzen
- Integration der verschiedenen Teilverkehrssysteme
- Ausbau der Eisenbahnen in *Greater London* zu einem System innerhalb der nächsten 10 – 20 Jahre

In der Hauptniederlassung von *Transport for London* arbeiten gegenwärtig rund 80 Personen in den Hauptgebieten Verkehrsplanung und Projektentwicklung. Mr Willis sprach von einer sich vollziehenden Expansion dieser Bereiche mit dem Problem fachliches Personal, insbesondere Verkehrsplaner, zu finden. Es werden dabei Anforderungen in Bezug auf räumliche, ökonomische und ingenieurtechnische Kenntnisse gestellt. Er äußerte in diesem Zusammenhang seine ernste Besorgnis, dieses fachliche Personal zu finden. Man suche bereits im Ausland nach solchen Fachkräften. Ob dies als Hinweis an uns zu verstehen war, konnten wir selbst entscheiden.

Eine weitere Strategie, die Verkehrsprobleme Londons zu lösen, besteht darin die Innenstadt als Wohngegend attraktiv zu gestalten. So soll die Bevölkerung dazu bewogen werden, nicht mehr in die Vororte zu ziehen. Somit ließe sich der tägliche Strom von Pendlern reduzieren. Da dies aber nicht für alle Pendler möglich ist, versucht man auch das Umsteigen von Pkw auf Bahn außerhalb der Innenstadt zu fördern. Hierfür müssen die Bahn-Takte erhöht werden und Park & Ride-Plätze und Umsteigehaltestellen gebaut werden.
Dann kam Mr Willis auf die Sicherheit in der Benutzung von U-Bahnen zu sprechen. Das Problem besteht nicht so sehr in den Bahnen selber, als vielmehr auf den Wegen zu oder von der Haltestelle. Hier ist ein Taxi-Ruf-System geplant. Mit einem kostenlosen Anruf kann eines der schwarzen Taxen an jede U-Bahn-Station bestellt werden. Diese speziellen Londoner Taxen sind von der Verwaltung lizenziert. Für eine Taxifahrt von der Ausstiegshaltestelle nach Hause würde man dann mit einem gültigen U-Bahn-Fahrschein nur die Hälfte zahlen. Außerdem sollen die Verknüpfungen zwischen Zügen und Bussen verbessert, sowie die Fahrpläne aufeinander abgestimmt werden.
Jon Willis schloss seinen Vortrag mit der Feststellung, dass *Transport for London* zurzeit kaum weiß, wo zuerst investiert werden soll, da es so viele Projekte gibt, die abgewickelt werden müssen.
Den Weg aus der 17. Etage ins Erdgeschoss hatten wir uns etwas einfacher vorgestellt. Nach der Feststellung, dass sämtliche Aufzüge blockiert waren, blieb uns nichts anderes übrig, als über das Treppenhaus 17 Stockwerke nach unten zu steigen. Kaum waren wir unten angelangt, funktionierten die Fahrstühle wieder einwandfrei. Toll!
Am frühen Abend – es wurde bereits dunkel – begannen wir ausgehend von der *Viktoria Street* eine kleine Stadtbesichtigung vorbei an der *Westminster Abbey*, an den *Houses of Parliament* sowie *Big Ben*. Ab dort durften wir bestes englisches Wetter genießen. Uns gelang es jedoch, in einen Doppeldecker-Bus zu fliehen. Leider war es mittlerweile so dunkel und die Busfensterscheiben so beschlagen, dass wir außer Leuchtreklame nicht mehr allzu viel eindeutig erkennen konnten.
An dieser Stelle sei erwähnt, dass wir für die Zeit unseres Aufenthaltes eine Freifahrkarte für den ÖPNV im gesamten Großraum London bekamen. Im Schutzumschlag des Tickets glänzte dabei die Aufschrift *Guest of London Transport*, und die Blicke der Busfahrer schienen dies während der Kontrolle bei Fahrtantritt auch zu würdigen.

An die *Sightseeing-tour* per Bus schloss sich ein *Sightseeing-walk* per pedes durch Soho an, bevor wir dann schließlich von unseren Exkursionsleitern in die Freiheit entlassen wurden. Die Gruppe zerstreute sich naturgemäß. Einige schoben dabei ein Kulturprogramm nach: *Tower Bridge* bei Nacht und ein zu einem Museum umfunktionierter britischer Zerstörer aus dem 2. Weltkrieg. Doch auch diese Verwegenen hatten irgendwann gegen Mitternacht erstmal genug gesehen und machten sich auf den Weg zur *YHA*.

Patricia Reich & Peter Schekierka

Blick aus John Willis' Büro

Donnerstag, 19. Oktober (London)

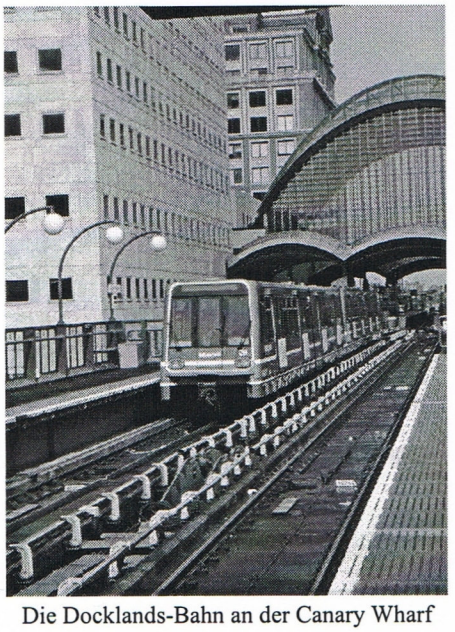
On this day we went to have a look at the London Underground Network. The „Jubilee Line Extension" in particular was of great interest for our studies. We visited some of the new stations on this line. Mr Chris Nix (London Transport Museum) showed us Westminster Underground station and told us some facts about the construction of the building. In the Docklands area we had time to see Canary Wharf station and the "rumbling" Docklands Light Railway. In the afternoon we went to Croydon in order to see the new tramlink system, which was only opened in 2000. During the ride across the network, Mr Colin Stannard (Transport for London) told us much about the construction and the service of this light rail system.
After this long but interesting day investigating public transport we treated ourselves to a real English lunch: In an Indian restaurant we burned our tongues on hot peppered chicken.

Bei unserem ersten Frühstück in London bot uns auch die *YHA Rotherhithe* eine beachtliche Auswahl an typisch britischen Frühstückszutaten. So schuf sich die Gruppe wieder eine solide Grundlage für einen langen Tag in britischen Nahverkehrsmitteln. Und in dieser Hinsicht stand uns an diesem Tag einiges bevor.
Der erste Termin (Treffpunkt: *Ticket-barrier* an der *Underground station Westminster*) fiel allerdings sofort ins Wasser, da – wie sich hinterher herausstellte – Chris Nix vom *London Transport Museum* am falschen Bahnhof auf uns wartete. So gingen wir auf eigene Faust auf Entdeckungstour in die unterirdische Welt.
Ziel waren zwei ausgewählte Stationen der neu eröffneten *Jubilee Line Extension*. Diese U-Bahn-Strecke wurde zur besseren Erschließung des boomenden *Docklands*-Gebietes errichtet, dem ehemaligen Londoner Hafengebiet im Osten der Stadt. Lange geplant, konnte die Strecke Anfang 2000 nun endlich eröffnet werden. Das Ergebnis kann sich durchaus sehen lassen, wenngleich es selbst im Vergleich mit der Pariser „Meteor"-Linie ein überaus teures Projekt war.
Erster Anlaufpunkt war die in schönem Blau gestaltete Station *North Greenwich*. Sie erschließt den neu errichteten *Millennium Dome*, ein zur Jahrtausendwende eröffnetes Riesenzelt, das eine große Ausstellung über die anthropogene Kultur des vergangenen Jahrtausends beinhaltet. Die Besucherzahlen dieses Projekts blieben jedoch noch weiter hinter den Erwartungen zurück als die der EXPO in Hannover; so wirken die Anlagen für den Besucherverkehr (Busparkplatz bzw. Shuttlehaltestellen) leicht überdimensioniert.
Weiter ging es zum Haltepunkt *Canary Wharf*. Hier sieht der Auslastungsgrad anders aus. Die Station liegt inmitten eines inzwischen hoch verdichteten Büroviertels und wurde für ein Fahrgastaufkommen im fünfstelligen Bereich in der Spitzenstunde konzipiert.

Zugang zur Underground-Station Canary Wharf

Die beachtlichen Ausmaße konnten kostengünstig dadurch hergestellt werden, dass ein ehemaliges Hafenbecken trockengelegt und zu einem U-Bahnhof ausgebaut wurde. Nun können auch große Fahrgastzahlen bewältigt werden, ohne dass es zu die Sicherheit gefährdenden Überfüllungen kommt, was an einigen Stellen im Londoner *Underground*-Netz durchaus vorkommt. Beispielsweise wird die Station *Camden Town* während des dortigen sehr beliebten Flohmarkts samstags geschlossen, da sonst die Gefahr bestünde, dass am Bahnsteig wartende Personen von den Massen auf die Gleise gedrängt werden oder Panik ausbricht.
Ein weiteres Schienenverkehrsmittel, auf das man in *Canary Wharf* umsteigen kann, ist die *Docklands Light Rail (DLR)*. Hierbei handelt es sich um eine vor rund zehn Jahren eröffnete vollautomatische Stadtbahn, deren Kapazität aber schon bald für die Erschließung des *Docklands*-Gebietes mit seinen in rasantem Tempo wachsenden Büros nicht mehr ausreichte. Dieses war dann auch der Grund für den zusätzlichen Ausbau der oben erwähnten *Jubilee Line*

Extension, da man selbst durch diverse Ausbauten der *DLR* – u.a. wurde der Bau eines neuen Tunnels zur besseren Anbindung an das *Underground*-Netz in der Londoner City durchgeführt – dem ständig steigendem Fahrgastaufkommen in den *Docklands* nicht Herr werden konnte. Übrigens finden sich die Erstfahrzeuge der *Docklands*-Bahn, die schon nach einigen Jahren aufgrund dieser Tunneleröffnung in London nicht mehr eingesetzt werden konnten, heute im Netz der Essener Stadtbahn, freilich umgebaut und nicht mehr im automatischen Betrieb.



Die Docklands-Bahn an der Canary Wharf

Mehr schaukelnd als fahrend brachte uns dann die aufgrund des miserablen Oberbauzustandes von uns „*Rumbling railway*" getaufte *DLR* in westliche Richtung zur Station *Bank* in der Londoner City.

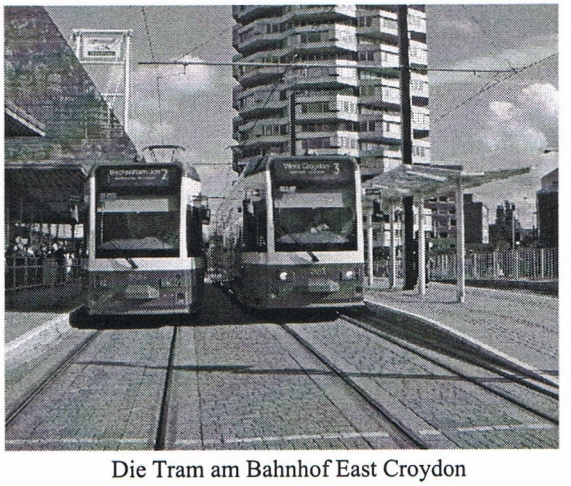
Fahrweg der DLR: Feste Fahrbahn, Linienleiter in der Mitte und rechts die Stromschiene

Über den Bahnhof London Bridge fuhren wir dann weiter nach Croydon. Croydon (~400.000 Einwohner) liegt im Vorortbereich von London, wobei hier die Bezeichnung „Vorort" insofern irreführend ist, als dass Croydon für sich allein genommen bereits der sechstgrößte Wirtschaftsraum in Großbritannien ist. Hier fuhren wir mit einer modernen *Light-Rail* durch die Stadt, der sogenannten *Croydon Tramlink*. Das System wurde uns dabei von Colin Stannard von *Transport for London* näher erläutert.

Croydon Tramlink wurde unlängst eröffnet, nachdem die Straßenbahn in Großbritannien vorher so gut wie ausgestorben war. Daher waren einige Hürden bei der Planung und Ausführung der Bahn zu nehmen, wobei man häufig mit Vorbehalten gegenüber diesem System konfrontiert wurde („*Trams* gehören ins Museum"). So war es auch nicht immer möglich, den für den Betrieb optimalen Fahrweg zu realisieren. Mehrere sehr enge Kurven und streckenweise eingleisige Streckenstücke erzwingen Langsamfahrt und Wartezeiten. Andererseits sind durch die abschnittweise Verwendung alter Eisenbahntrassen, die vorher von *nowhere to nowhere* liefen, teilweise auch recht hohe Fahrgeschwindigkeiten (bis zu 80 km/h) möglich. In der Innenstadt von Croydon wird dagegen eine große Schleife mit vier Stationen befahren, welche im Straßenraum liegt. Alle Linien treffen sich am Bahnhof *East Croydon,* von dem schnelle Schienenverbindungen ins Herz von London bestehen. Insgesamt scheint das Projekt gelungen und wird inzwischen auch von der Bevölkerung gut akzeptiert und angenommen.

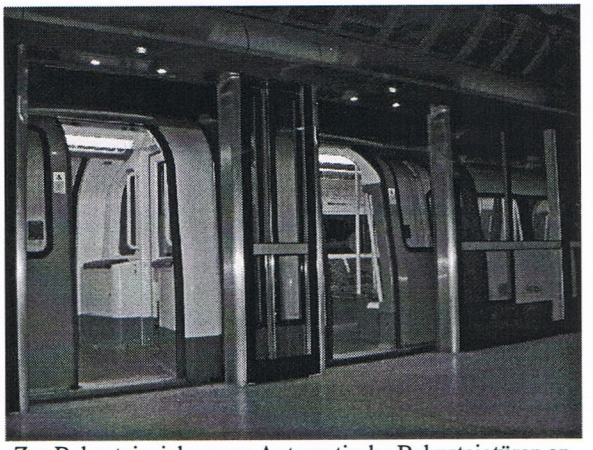
An Fahrzeugen werden auf diesem Streckennetz Niederflur-Stadtbahnwagen eingesetzt, die baugleich mit der Reihe K4000 der Stadtbahn Köln sind. Gefahren wird in Einzeltraktion, um in der Innenstadt die Trennwirkung durch die Bahn sowie die Bahnsteiglängen gering halten zu können.

Die angestrebte Fahrgastzahl pro Jahr liegt bei 25 Mio. Über die bisher erreichten Werte konnten wir keine Auskunft bekommen, da entsprechende Erhebungen in Croydon bisher noch nicht durchgeführt worden sind.



Die Tram am Bahnhof East Croydon

Nach dieser *Light-Rail*-Erkundung und einer Begegnung mit „Mr McDonald“ (alias Herr Csernak) trafen wir dann in London – moderner Handy-Technik sei Dank – doch noch Chris Nix, der uns die *Underground station Westminster* näher brachte. Wir nahmen den Kontrollraum in Augenschein und ließen uns in groben Zügen das Bauverfahren der Station und die damit verbundenen Schwierigkeiten erläutern. Diese ergaben sich im Wesentlichen aus der unmittelbaren Nachbarschaft zur Themse und zum *Big Ben*. Um dessen Fundamenten nicht zu nahe kommen zu müssen, wurden die beiden Streckentunnel der neuen *Jubilee Line* übereinander statt, wie üblich, nebeneinander angeordnet. Zusätzlich wurde die Station sowohl unter Betrieb des unmittelbar darüber liegenden alten Tunnels der *District Line*, als auch gleichzeitig mit der Errichtung eines darüber liegenden sechsstöckigen Bürogebäudes gebaut. So mussten aufwendige Verfahren zur Aussteifung und Sicherung der vorhandenen Bauwerke sowie des neu geschaffenen Zugangsschachts angewendet werden. Massive Stahlstreben, die gut sichtbar in die Architektur integriert wurden, stützen die Wände gegen den Erd- und Wasserdruck ab.
Vorbildliche Einrichtungen zum Schall- und Feuerschutz tragen den hohen Sicherheits- und Komfort-Ansprüchen Rechnung: Tritt- und Luftschall wird extrem gedämmt, und Brände können (auch durch den Verzicht auf Abfallbehälter) aufgrund der Verwendung ausschließlich unbrennbarer Materialien fast ausgeschlossen werden. („Das einzig theoretisch Brennbare hier unten sind die Fahrgäste“, meinte Chris Nix...)
Ein weiterer Gedanke bezüglich der Sicherheit führte zur Ausstattung aller Stationen im Verlauf der neuen *Jubilee Line* mit Bahnsteigtüren – so auch in Westminster zu sehen. Da die Linie jedoch nicht automatisch betrieben wird, werden den Fahrern der Züge äußerst genaue Zielbremsungen abverlangt. Der Fahrer sieht lediglich eine Markierung am Tunnelrand, trifft er diese nicht genau, so muss rangiert werden!



Zur Bahnsteigsicherung: Automatische Bahnsteigtüren an der Jubilee-Line

Es war ein anstrengender Tag! Wir waren sieben Stunden in öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Das ist genügend praktisches Verkehrsstudium für einen Tag.
Am Abend wurde dann beschlossen, zusammen einmal richtig britisch Essen zu gehen. So gingen wir also zum Inder... Dort aßen wir *Indian Summer* mit scharfem Hühner-, Lamm- und Rindfleisch.
Fast schon traditionellerweise ließen dann einige den Abend in der Jugendherberge mit einer Runde Kniffel ausklingen.

Tobias von Ankum-Hoch
& Christoph Groneck

Freitag, 20. Oktober (London)

We met Martin Dean (First Group) at Paddington railway station.
First of all he spoke to us about privatisation of public transport in Great Britain. Except for London, transport companies in Britain can offer routes and fares as they like. With a fleet of more than 10,000 buses and around 23% market share First group is now the UK's largest bus operator. In Martin Dean's view private operators respect the customer's needs more than public operators due to the competition. Therefore private companies not only have to save money but must also set high investments. First Group is the UK's leading provider of integrated transport. It offers tickets which are provided for bus and rail links. This results in easy interchanges between rail and bus services.
In the afternoon we enjoyed a ride on the London Eye, a giant Ferris wheel in the heart of London. Our "flight" took half an hour and we enjoyed great views of London.

Am Freitag dem 20. Oktober besuchten wir die Transportgesellschaft *First Group*, die mit einem Umsatz von 2 Milliarden Pfund jährlich eines der drei größten Busunternehmen in Großbritannien darstellt. Auch im Bahnverkehr ist *First Group* mit eingebunden; fast ein Fünftel des britischen Bahnnetzes wird vom Unternehmen befahren. First Group ist einer der größten Arbeitgeber in mehr als 40 Städten in Großbritannien mit ca. 30.000 Mitarbeitern und ca. 15.000 Mitarbeitern im Ausland (USA, Hong Kong).

First Group Gelenkbus

Es begrüßte uns Martin Dean, *Project Director*, mit einem bemerkenswerten Cockneyakzent. Er merkte verschmitzt an, dass er kein Deutsch, aber eben auch kein Englisch spreche. Verstanden haben wir ihn aber trotzdem.
Er schilderte uns eingangs das System der Privatisierung in Großbritannien. Dies stieß auf großes Interesse bei uns, da die Wettbewerbsbestrebungen in Deutschland bisher noch in den Anfängen stecken und im Zuge der europäischen Gesetzgebung in den kommenden Jahren vorangetrieben werden sollen.
Durch die Privatisierung herrscht ein freier Wettbewerb unter den öffentlichen Verkehrsunternehmen in Großbritannien. Jedes Unternehmen kann die Routen, die bedient werden sollen, die Fahrpreise und die Fahrpläne selber bestimmen. Dadurch ist möglich, dass mehrere Unternehmen die gleiche Strecke in Konkurrenz zueinander fahren. Um sich dort durchzusetzen, wird ein Preiskampf über die Fahrpreise geführt. Diesen radikalen Wettbewerb können sich allerdings nur größere Unternehmen leisten.
Die einzige Ausnahme bezüglich der Privatisierung in Großbritannien bildet London. *Transport for London* blieb auch nach der Privatisierung die regulierende und koordinierende Institution und bestimmt weiterhin das Streckennetz, die Fahrpläne, die Höhe des Fahrgeldes und im Stadtzentrumsbereich sogar die Farbe der Busse. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass nur ein Busunternehmen auf einer bestimmten Route fährt und ein flächendeckendes ÖPNV-Netz entstehen kann.
Außerhalb Londons können die Gemeinden und Städte, wenn sie bereit sind Subventionen zu zahlen, auch Konzessionen vergeben, d.h. die Busfrequenz und den Fahrpreis bestimmen. Die Konzessionsdauer ist in der Regel auf drei bis fünf Jahre beschränkt. Für die meisten Busverkehre gibt es keine Subventionen, jedoch Ausgleichszahlungen für Fahrgäste über 65 Jahren.
Nach dem Beschluss des Privatisierungsgesetzes gab es auf dem englischen Verkehrsmarkt viele kleine Busunternehmen, deren Zahl durch Neugründung und Schließung von Unternehmen infolge des Wettbewerbs ständig schwankte. Mittlerweile wird der Markt von drei großen Firmen beherrscht, die sich je 18 – 20 % des Marktes teilen, danach folgen zwei Unternehmen mit je 10 – 12 %. Den Rest des Marktes teilen sich kleinere Busgesellschaften.
Vermehrt werden heute von den Gemeinden *Quality-Partnerships* mit den Busbetrieben ausgehandelt, in denen Qualitätsstandards und Bedienungshäufigkeit festgelegt werden.

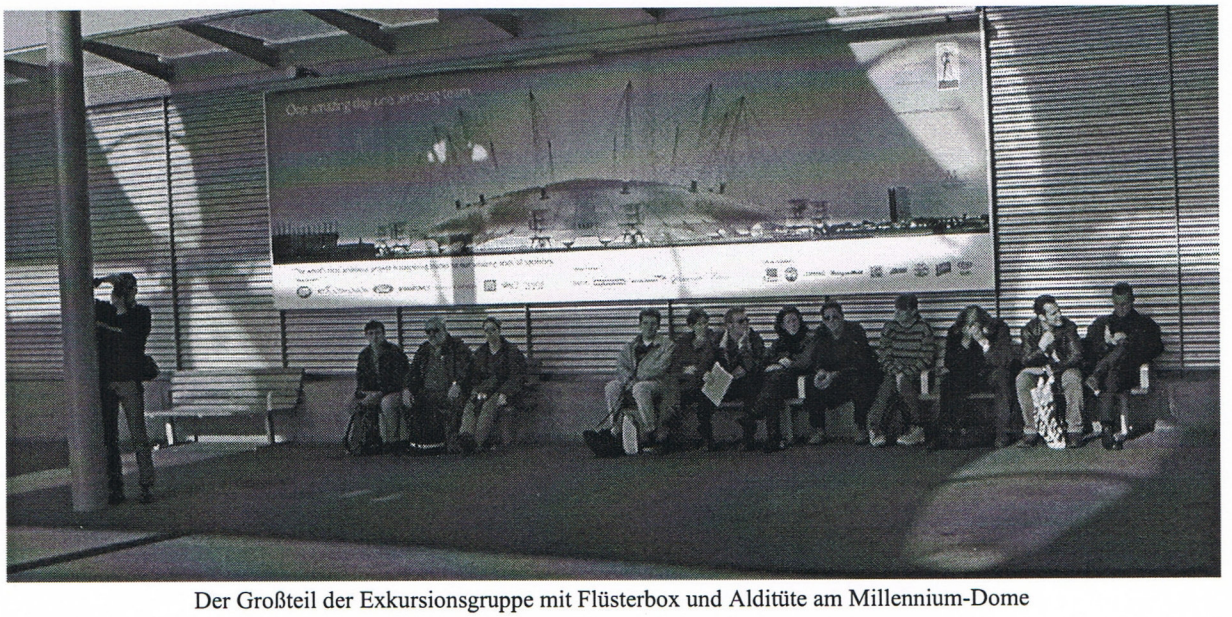
Martin Dean betonte die wichtigen Punkte Service und Kundenfreundlichkeit. Seiner Meinung nach achtet ein privates Unternehmen mehr auf Kundenfreundlichkeit als ein öffentliches Unternehmen. Private Unternehmen müssen bemüht sein, sichere und moderne Fahrzeuge einzusetzen, um dem Kunden ein attraktives Angebot zu bieten. Sie müssen dafür aber auch Investitionen tätigen. Damit widersprach Martin Dean dem Vorurteil, dass private Unternehmen nur reine Gewinnmaximierung anstreben und keine Investitionen mehr tätigen, denn das würde nicht funktionieren.
Martin Dean definierte anschließend den Begriff „Kundenfreundlichkeit". Ein hoher Qualitätsanspruch kann nur dann erreicht werden, wenn die Haltestellen sinnvoll platziert werden, so dass möglichst viele Fahrgäste diese gut erreichen können. Außerdem muss versucht werden mehrmalige Umsteigevorgänge zu vermeiden. Damit erreicht man einerseits, dass die Kunden sich in den Fahrplänen besser zurecht finden und andererseits ist eine Fahrt ohne viele Umsteigevorgänge natürlich viel bequemer und stressfreier.
First Group hat in Großbritannien ein integriertes Transportsystem entwickelt, d.h. die Fahrgäste können mit einer Fahrkarte sowohl Bus als auch Zug benutzen. Im Zuge dieser Entwicklung wurden spezielle Umsteigepunkte zwischen Bus und Zug geschaffen, in deren Umfeld auch häufig Park & Ride-Plätze angelegt wurden.
Ein anderer großer Arbeitsbereich von *First Group* ist das Betreiben von Schulbussen. In den USA ist das Unternehmen der zweitgrößte Anbieter von Schulbusverkehren und befördert täglich rund 650.000 Schüler in über 26 Staaten. Dafür werden spezielle, eigens für den Schülerverkehr geschaffene Fahrzeuge, die sogenannten *Yellow-School-Buses*, benutzt. Dieses Angebot möchte FirstGroup auch in Großbritannien einführen.
Martin Dean betonte die große Bedeutung von schülergerechten Haltestellen, die direkt vor der Schule angeordnet sind und durch die Anordnung von Absperrungen wartenden Schülern Schutz bieten vor dem Straßenverkehr.
Die *Yellow-School-Buses* selbst haben aufgrund ihrer gelben Farbe und der Anordnung von Warnleuchten einen hohen Erkennungswert. Die Mitarbeiter von *First Group* in den USA, die im Bereich Schülerverkehr tätig sind, werden für den Transport der Schüler umfangreich geschult, um ihnen den nicht immer einfachen Umgang mit Schülern zu erleichtern. Auch verkehrstechnisch gesehen haben Schulbusse positive Auswirkungen: Durch den Wegfall des Hol- und Bringverkehrs durch die Eltern soll sich nach Angaben von *First Group* das Verkehrsaufkommen in der Hauptverkehrszeit um rund 20 Prozent reduzieren.
Nach diesem Vortrag wurden wir zum *Lunch* eingeladen, mit einer umfangreichen Menge an Sandwiches, Chips und Obst. Ausreichend gestärkt nutzten wir die nächsten Stunden zu einer kleinen *Sightseeing-Tour* durch London. Am Nachmittag trafen wir uns am *London Eye*, einem von British Airways betriebenes Riesenrad direkt an der Themse. Das als eines der Millenium-Projekte in London zum Jahrtausendwechsel errichtete Rad ist mit einer Höhe von 135 m das größte der Welt. Nachdem wir eine Dreiviertelstunde angestanden hatten, konnten wir anschließend in 40 Minuten, die eine Volldrehung des Riesenrades dauert, einen fantastischen Überblick über London genießen.

Tanja Hoffmann & Mihret Diga

Samstag, 21. Oktober (Abreise)

Das Aufstehen fiel schwer – erstens weil es früh war und zweitens weil eben nun alles vorbei war.
Nach letztmaligem Stress an den *Ticket-barriers*, kamen wir um neun Uhr am Bahnhof *Waterloo* an, um diesen kurz zu besichtigen und das letzte Hartgeld loszuwerden.
Nach dem Einchecken zum Eurostar (manche von uns guckten offenbar so böse, dass die Grenzbeamten Leibesvisitationen für nötig hielten) verlief alles nach Plan. Einige machten während der langen Fahrt die Augen zu, andere hielten sich mit Kniffeln wach – obwohl am Ende die Koordination und das logische Denken stark nachließen.
Mit neuen und interessanten Eindrücken von der britischen Insel kamen wir schließlich in Köln an. Nach und nach löste sich die Gruppe auf. Man verabschiedete sich – es war eine schöne Zeit.

Rabia Benjari



Der Großteil der Exkursionsgruppe mit Flüsterbox und Alditüte am Millennium-Dome

Impressum

Dieser Exkursionsbericht ist geistiges Eigentum der Teilnehmer der Exkursion.

Redaktion
cand. ing. Christina Endnich
cand. ing. Volker Albrecht

Herausgeber
Bergische Universität – Gesamthochschule Wuppertal
Fachbereich Bauingenieurwesen
Lehr- und Forschungsgebiet
Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme
– Nahverkehr in Europa –
Pauluskirchstraße 7, 42285 Wuppertal