



**ÖPNV-
Exkursion
London
im Juni 2017**

Das Programm

Dienstag, 06.06.2017 – Transport for London

06:44 Uhr	Abfahrt mit Thalys in Köln Hbf nach Brüssel
10:56 Uhr	Abfahrt mit Eurostar in Brüssel-Midi
11:57 Uhr	Ankunft in London St. Pancras
14:50 Uhr	Transport for London (Windsor House in Westminster), Vorstellung der Aufgaben und Verkehrsmittel
16:30 Uhr	Check-In im Hotel in Whitechapel
Ab 17 Uhr	Zeit zur freien Verfügung

Mittwoch, 07.06.2017 – Arriva und Transport Museum

09:30 Uhr	Besuch bei Arriva, Tottenham Garage - Philip Lane, mit Rundgang im Busdepot
15:00 Uhr	Besuch des London Transport Museum in Covent Garden
Ab 17 Uhr	Zeit zur freien Verfügung

Donnerstag, 08.06.2017 – UCL und Greenwich

10:00 Uhr	University College London, Vortrag von Prof. Peter White
12:00 Uhr	Ausflug in die Docklands und nach Greenwich, begleitet durch Prof. Peter White
15:30 Uhr	Besichtigung der Seilbahn Emirates Air Line und Fahrt mit dem River Bus zurück ins Zentrum
Ab 18 Uhr	Zeit zur freien Verfügung

Freitag, 09.06.2017 – Sky Garden und Rückreise

09:00 Uhr	Check-Out im Hotel
10:00 Uhr	Besuch der Aussichtsplattform Sky Garden in der City of London
11:00 Uhr	Zeit zur freien Verfügung
15:55 Uhr	Abfahrt Stansted Express am Bahnhof London Liverpool Street
19:00 Uhr	Abflug mit Ryanair in Stansted
21:25 Uhr	Ankunft am Flughafen Köln/Bonn

Exkursionsleitung

Dr.-Ing. Volker Albrecht

Teilnehmer

Phillip Babiasz, Anika Bertram, Christian Divoux, Dominik Goeritz,
Marius Hellmund, Florian Koll, Veronique Kring, Simon Lehmann-Hangebrock,
Patrick Mayregger, Dimitri Meyer, Elena Paley, Irina Schiebelbein,
Andre Thiemermann, Sandra Wohlfahrt, Kevin Alexander Wolf, Kamil Yesdin



Referenten

STEVE NEWSOME, Head of International & European Affairs, Transport for London

ROB HUDSPITH, Commercial Manager, Arriva London

CHARLOTTE WHITFIELD, General Manager Tottenham Garage, Arriva London

TOM COHEN PHD, Senior Research Associate, University College London

PROF. PETER WHITE, Prof. em. of Public Transport Systems, University of Westminster

Redaktion des Exkursionsberichtes: Veronique Kring, Phillip Babiasz, Marius Hellmund

Dienstag, 06. Juni

Ankunft und Transport for London

Die Exkursion begann um 6:30 in der Früh, Treffpunkt für die Gruppe war die Empfangshalle im Kölner Hauptbahnhof. Nachdem um 6:35 Uhr auch die letzten knapp kalkulierenden Reisenden eintrafen, ging es um 6:44 Uhr mit dem *Thalys* nach Brüssel. Großzügige zweieinhalb Stunden Umsteigezeit sollten wir dort haben, und die einzuplanen, erwies sich schon schnell als sinnvoll. Aufgrund einer Streckensperrung zwischen Köln und Aachen wurde unser Zug umgeleitet, und statt mit 250 km/h über die Ausbaustrecke ging es gemütlich über Pulheim, Rheydt und Geilenkirchen. So wurde die Umsteigezeit in Brüssel auf nunmehr eineinhalb Stunden verkürzt. Der Stimmung im Zug tat dies keinen Abbruch. Einige nutzten die Zeit für den ersten „Pub“-Besuch im Bordbistro. So wurde die Regel „Kein Bier vor vier“ gleich um über acht Stunden gebrochen. Unser Exkursionsleiter Herr Albrecht informierte uns im Zug häppchenweise über organisatorische Angelegenheiten und stellte das Programm nochmals im Detail vor. Damit wir nicht ganz unvorbereitet in London ankommen würden, verteilte er die von den Hilfskräften des Lehrstuhls erstellten Fact Sheets. Diese informierten uns über die Nahverkehrsbehörde *Transport for London*, das Bikesharing-System *Santander Cycle*, das Londoner PKW-Maut-System *Congestion Charge* sowie das Infrastrukturgroßprojekt *Crossrail*. Außerdem wurden die *Oyster Cards* verteilt – die elektronischen Tickets für den Nahverkehr in London. Weiter ging es dann mit dem *Eurostar* von Brüssel nach London. Der Innenraum des über 20 Jahre alten Eurostar-Triebzuges der TGV-Familie bedurfte sichtlich ein Refurbishments, brachte uns trotz mäßigem Komfort dennoch sicher durch den Eurotunnel nach Großbritannien.

Im Bahnhof *London St. Pancras* angekommen ging es gleich in das nächste schienengebundene Verkehrsmittel. Mit der *Underground* fahren wir auf einem der ältesten U-Bahn-Abschnitte der Welt nach *Whitechapel* zu unserem Hotel. Das

Viertel im Osten von London war überaus multikulturell, unser Hotel lag neben einer Moschee und einem islamischen Zentrum.



Ankunft in London St Pancras



Die District Line der Underground

Nachdem wir unser Gepäck im Hotel deponiert hatten, ging es auch gleich schon zu unserem ersten Termin. Mit der *District Line* fahren wir in die *City of Westminster* zur Zentrale von *Transport for London (TfL)*. Steve Newsome, Referent für internationale Beziehungen von *TfL*, gab uns einen Überblick über den Verkehr in London, die umfangreichen Zuständigkeiten von *TfL* sowie die politische Struktur hinter der Nahverkehrsbehörde.

Die Metropolregion *Greater London* ist mit rund 8,6 Millionen Einwohnern auf 1.579 km² das Zentrum Großbritanniens und eine der größten Städte Europas. Die Einwohnerzahl nimmt stetig zu. Es wird vorhergesagt, dass sie bis 2030 auf 10 Millionen ansteigen wird. Hinzu kommen 30 Millionen Besucher pro Jahr. Insgesamt werden 32 Millionen Wege pro Tag in London zurückgelegt. Das bringt für das Verkehrsnetz große Herausforderungen mit sich, und *TfL* muss sich diesen stellen. Die Zu-

ÖPNV – Exkursion Juni 2017

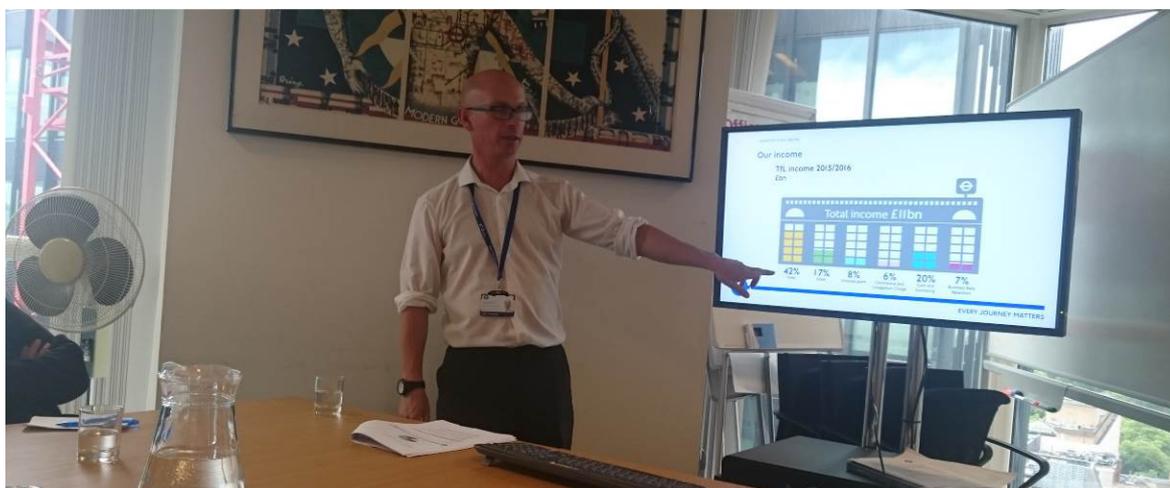
ständigkeiten, die *TfL* für London innehat, sind wesentlich umfangreicher als die vergleichbarer Behörden oder Anstalten öffentlichen Rechts in Deutschland. Naheliegend ist die Aufgabenträgerschaft für den Öffentlichen Verkehr, die sich nicht nur auf Bus, Tram und Underground erstreckt, sondern auch auf einen wesentlichen Teil des SPNV innerhalb Londons. Als eher spezielle Verkehrssysteme gehören auch das fahrerlose Stadtbahnsystem *Docklands Light Rail (DLR)*, eine Seilbahnlinie sowie die Fähren auf der Themse dazu. Neben dem Öffentlichen Verkehr kümmert sich *TfL* auch um Teile des Individualverkehrs. *TfL* verwaltet das Hauptstraßennetz von London, welches zwar in Bezug auf die Streckenlänge einen geringen Anteil am Gesamtnetz hat, jedoch große Teile des Verkehrsaufkommens trägt. In der Innenstadt wird ein PKW-Maut-System, die sog. *Congestion Charge*, betrieben. Zudem gibt es ein stationsbasiertes BikeSharing.

TfL ist fast ausschließlich als Aufgabenträger tätig, organisiert die Angebotsplanung bis hin zu den Fahrplänen und kümmert sich um die Finanzierung. Die Betriebsleistungen werden jedoch in fast allen Bereichen ausgeschrieben. Lediglich die Underground wird von der *TfL* selbst betrieben.

Bei den Verkehrsverträgen setzt *TfL* überwiegend auf konstruktive Ausschreibungen und Bruttoverträge, d.h. *TfL* behält die Einnahmen und schreibt den Betreibern genau vor, wie sie den Verkehr zu betreiben haben, und zahlt hierfür einen Betrag nach Vertrag. Politisch ist *TfL* direkt dem Londoner Bürgermeister unterstellt, wodurch dieser einen direkten politischen Einfluss auf *TfL* hat.

So hat etwa der vorherige konservative Bürgermeister Boris Johnson die damals erst kürzlich in London eingeführten Gelenkbusse wieder abgeschafft, wodurch sich die Flotte seitdem wieder auf Doppeldeckerbusse und Solobusse beschränkt. Auch hat er einen neuen Doppeldeckerbus entwerfen lassen, der als Ersatz für den populären *Routemaster* dienen sollte, welcher während seiner Einsatzzeit zum Wahrzeichen der Stadt geworden ist. In Anlehnung an den Vornamen des Bürgermeisters trägt der neue Bustyp den Spitznamen „Boris Bus“. Auch das BikeSharing-Netz wurde während seiner Amtszeit eingeführt, entsprechend werden diese auch „Boris Bikes“ genannt. Der aktuelle sozialdemokratische Bürgermeister Sadiq Khan hat dagegen Einfluss auf die Tarifpolitik von *TfL* genommen und angeordnet, dass die Tarife während seiner Amtszeit nicht angehoben werden, was *TfL* vor besondere finanzielle Herausforderungen stellt. Neben dem Bürgermeister der Stadt ist *TfL* auch dem Staatssekretär für Verkehr unterstellt. Dieser zahlt Zuschüsse, welche eine wichtige Finanzierungssäule für *TfL* darstellen.

Unser Termin ging von 14:50 bis 16:00 Uhr, und exakt um 16 Uhr waren die Referenten dann auch mit ihrem Vortrag und dem Beantworten von Fragen der Exkursionsteilnehmer fertig. Die restliche Zeit des Tages stand dann zur freien Verfügung und wurde von den Exkursionsteilnehmern individuell oder in kleinen Gruppen genutzt, etwa für Sightseeing oder für gemeinsame Pub-Besuche.



Steve Newsome stellt uns Transport for London vor

Mittwoch, 07. Juni

Arriva und Transport Museum

Am zweiten Tag unserer London-Exkursion starteten wir um 8:15 Uhr vom Hotel. Unser Ziel war die Tottenham Bus Garage, eines von 17 Depots des Busunternehmens *Arriva* in London. *Arriva* ist eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn und betreibt im Ausland sowohl städtischen Busverkehr als auch regionale Bahnverkehre. Von der Metrostation *Whitechapel* fuhren wir mit der Londoner Overground bis *Highbury & Islington* und von dort aus weiter mit der *Victoria Line* bis *Seven Sisters*. Dann waren es noch 10 Minuten Fußweg bis zu den Eingangstoren der Tottenham Bus Garage. Am Eingang empfing uns Herr Sven Kristan und führte uns ins Unternehmen.



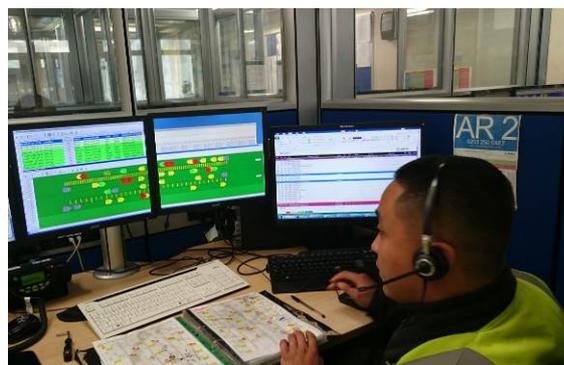
Rob Hudspith präsentiert das Busunternehmen DB Arriva

Einführend stellte uns dann Rob Hudspith, der Commercial Manager von *Arriva*, das Unternehmen vor. *Arriva* ist eines der größten Personenbeförderungsunternehmen in Europa. Es ist in 14 Ländern vertreten, hat 60.000 Angestellte und befördert rund 2,2 Milliarden Kunden im Jahr. Zurzeit ist *Arriva* das drittgrößte Busunternehmen in London und verfügt über 1.880 Busse, davon 328 Hybrid-Doppeldeckerbusse und neun elektrische Solobusse. Alle Verkehrsunternehmen in London zusammen haben derzeit 9.300 Busse auf 675 Linien.

Anschließend ging Rob Hudspith auf die Beziehungen zwischen *Transport for London* und *Arriva* ein. *Transport for London* schreibt jeweils einen Teil des Busverkehrs in London aus und beauftragt dann ein Verkehrsunternehmen mit der entsprechenden Verkehrsleistung. Es gibt mehrere Busunternehmen in London. Oftmals entscheidet die Lage seiner Depots im Stadtgebiet wesentlich darüber, ob das

Unternehmen bei einer Ausschreibung erfolgreich ist oder nicht.

Im Anschluss wurden wir in zwei Gruppen geteilt. Eine Gruppe nahm zunächst an einer Führung durch die Busgarage und die Werkstatt teil, und die andere Gruppe durfte sich in der Leitstelle (iBus Control Centre) umschauen.



Im Kontrollzentrum von DB Arriva

Die Leitstelle war in zahlreiche Arbeitskabinen eingeteilt und jeder von uns wurde jeweils zu einem Angestellten in die Kabine gesetzt, der uns dann seine Tätigkeit vorstellte. Jeder Angestellte war für die Betriebsabläufe auf bestimmten Linien verantwortlich. Unterschieden wird zwischen hoch- und niedrigfrequentierten Linien.

Bei mehr als fünf Fahrten pro Stunde gibt es keinen Fahrplan, sondern nur ein vorgegebenes Intervall. Es geht dann nicht um die Einhaltung des Fahrplans, sondern dass die Busse in diesem Intervall gleichmäßig verkehren. Ggf. geben die Angestellten den Busfahrern Anweisungen, um die Abstände gleichmäßig zu halten. Die Gleichmäßigkeit des Abstands ist ein wesentliches Qualitätskriterium des Aufgabenträgers. Verkehren die Busse zu unregelmäßig, führt dies zu Malus-Zahlungen.

Bei niedrigfrequentierten Buslinien mit vier Fahrten pro Stunde oder seltener gibt es Fahrpläne, wie wir sie auch in Deutschland üblicherweise kennen. Im Gegensatz zu Deutschland können die Busse in London bis zu 2,5 Minuten vor dem Fahrplan fahren. *TfL* gibt zudem eine maximale Verspätung von 5 Minuten vor. Ansonsten werden auch hier Malus-Zahlungen fällig.

ÖPNV – Exkursion Juni 2017

Der Rundgang durch die Busgarage und die Werkstatt war beeindruckend. Wir wurden durch eine riesige Halle geführt, in der die Busse repariert, gewaschen und geparkt werden. Teilweise verblüffend war allerdings der technische Stand des Unternehmens. Alle Vorgänge werden nach wie vor auf Papier abgeschlossen und nicht digitalisiert. Das war auch ein Punkt, den die Mitarbeiter von *Arriva* kritisierten.



Rundgang durch die Tottenham Bus Garage

Nachdem wir uns zur Mittagszeit von den Mitarbeitern von *Arriva* verabschiedet hatten, blieb vor dem nächsten Programmpunkt noch etwas Zeit, die Stadt individuell zu erkunden. Einige nutzten die Gelegenheit mit einem Doppeldeckerbus zurück ins Stadtzentrum zu fahren. Um 15 Uhr trafen wir uns am *London Transport Museum*. Da das Museum am *Covent Garden* in der Innenstadt von London liegt, nutzten einige die Chance, den *Covent Garden* zu erkunden und ein paar Geschäfte zu durchstöbern.

Im *London Transport Museum* konnten wir die Geschichte des Londoner Nahverkehrs nachverfolgen,

der schon auf eine über 200-jährige Entwicklung zurückblickt. Zusätzlich wurden Zukunftsideen für den urbanen Verkehr dargestellt. Neben Bildern und Geschichten sind auch Nachbauten oder originale Fahrzeuge ausgestellt, von der Pferdekutsche aus dem 19. Jahrhundert bis hin zu Underground-Wagen aus verschiedenen Epochen und einem Black Cab, dem traditionellen Taxifahrzeug der Stadt. Interessant war die Vielfalt der Verkehrssysteme, die einst in London zum Einsatz kamen. So konnten wir wohl einzigartige Doppeldecker-Straßenbahnen und Doppeldecker-O-Busse bestaunen.

Nach zwei bis drei spannenden Stunden im Museum wurde abschließend im Museumsshop das eine oder andere Souvenir ergattert. So ging ein ereignisreicher Tag in London dem Ende entgegen, und es bildeten sich kleine Grüppchen, die am Abend verschiedene Ecken von London erkundeten. Ganz zeitgemäß per WhatsApp-Gruppe tauschten wir Infos über Standorte und Pubs aus.



London Transport Museum

Donnerstag, 08. Juni

University College und Greenwich

Im Anschluss an das Frühstück im Hotel starteten wir in Richtung *University College London (UCL)*. Nach einem kurzen Fußmarsch durch unser multi-kulturelles Stadtviertel *Whitechapel* erreichten wir die U-Bahn-Station. Dort mussten wir für Londoner Verhältnisse ungewöhnlich lange auf die *Hammersmith & City Line* warten, da diese „nur“ alle 10 Minuten verkehrt. Mit der zu den Strecken des Großprofils gehörenden Linie fuhren wir zur Haltestelle *Euston Square*, einem der ältesten Bahnhöfe des gesamten Londoner U-Bahn-Netzes. Pünktlich um kurz vor 10 Uhr erreichten wir das Gelände des UCL im Stadtteil *Bloomsbury*. Zusammen mit den Universitäten in Cambridge und Oxford zählt die Einrichtung zu den angesehensten in Großbritannien.



University College London (UCL)

Auf dem Campus-Hof wurden wir empfangen vom leitenden wissenschaftlichen Mitarbeiter des *Centre for Transport Studies*, PhD Tom Cohen, der den kurzfristig verhinderten Prof. Peter Jones vertrat. Gemeinsam ging es vorbei an mehreren alten, repräsentativen und anderen eher funktional gestalteten Gebäuden des UCL zum *Darwin Building*, in dem die Veranstaltung stattfinden sollte. Zunächst stellte PhD Tom Cohen sich und seine Arbeit am UCL kurz vor. Anschließend hielt Peter White, emeritierter Professor des *Department of Planning & Transport* der *University of Westminster*, seinen Vortrag über den öffentlichen Verkehr in Großbritannien und London.

Er begann mit einem europäischen Vergleich. Während das Vereinigte Königreich und Frankreich eine ähnliche Einwohnerzahl sowie ein ähnlich großes Zentrum mit je 10 Mio. Einwohnern (London bzw.

Paris) haben, weist Deutschland zwar mehr Einwohner auf, die aber dezentral verteilt sind. Deutschland hat einen etwas höheren Motorisierungsgrad (0,54 im Gegensatz zu 0,46 Pkw/Einw.), aber auch einen höheren ÖV-Anteil in kleineren Städten. Der schienengebundene Verkehr hat in britischen Städten eine weitaus geringere Bedeutung als in Deutschland oder Frankreich.

Eine Besonderheit des britischen Nahverkehrs – außer in London und Nordirland – ist der hohe Deregulierungsgrad seit den 1980er Jahren. Tarife, Fahrpläne und Qualitätsstandards können von den Busunternehmen selbst gewählt werden. Lediglich bei lokalen Verkehren muss das Angebot bei der Behörde registriert werden. Nicht profitable Strecken werden ausgeschrieben. Der Markt ist mittlerweile unter fünf großen und mehreren kleinen privaten Anbietern aufgeteilt. Ebenfalls bereits seit 1980 steht der Bahnverkehr in Konkurrenz zum Fernbusverkehr.

Während in London Nachfrage und Angebot des ÖV in den letzten zehn Jahren deutlich gestiegen sind, verzeichneten die restlichen Teile Englands leichte Rückgänge. Dies ist teilweise auch auf die Deregulierung zurückzuführen, da der Angebots- und Preiswettbewerb zwischen den Anbietern in den meisten Gebieten mittlerweile nicht mehr existiert. Insbesondere außerhalb der großen Zentren und zur Nebenverkehrszeit sind die ÖPNV-Angebote unattraktiv.

Im Gegensatz dazu konnte der stärker regulierte Nahverkehr in London durch bessere Infrastruktur, Fahrzeuge, Fahrgastinformationen und längere Bedienungszeiten seine Attraktivität deutlich steigern. Seit 2008 wurden neue Gesetze erlassen, um auch in den anderen Landesteilen wieder ein besseres und stärker kontrolliertes Angebot zu schaffen.

Auch der britische Eisenbahnverkehr ist liberalisiert. Etwa 20 private Eisenbahnverkehrsunternehmen verkehren auf den Gleisen des Infrastrukturunternehmens *Network Rail*. Dies aber offenbar erfolgreich: Zwischen 1997 und 2015 konnte die Anzahl der Passagiere verdoppelt werden.

ÖPNV – Exkursion Juni 2017

Im gleichen Zeitraum nahmen die Fahrgastzahlen der Londoner U-Bahn in einem ähnlichen Verhältnis zu – von 789 auf 1.447 Mio. Fahrten/Jahr (inkl. DLR und Tram). Die Steigerung ist insbesondere auf vereinfachte Ticketsysteme, den Netzausbau und das Bevölkerungswachstum zurückzuführen. Auch im Busverkehr gab es starke Zuwächse, die vor allem durch Qualitätssteigerungen infolge von Ausschreibungen begründet sein dürften.

Besonderen Einfluss auf die Entwicklung des Nahverkehrs haben die Verkehrsstrategien der Londoner Bürgermeister. So führte bspw. Ken Livingstone die Citymaut ein, Boris Johnson ein neues Busdesign und Sadiq Khan hat die Ticketpreise für die nächsten vier Jahre eingefroren.



Prof. Peter White erklärt den Londoner Nahverkehr

Damit wir den britischen ÖPNV nicht nur in grauer Theorie, sondern auch in bunter Praxis erleben konnten, starteten wir im Anschluss eine Exkursion in Richtung Londoner Docklands, bei der wir von Prof. Peter White fachkundig begleitet wurden.

Zunächst ging es zu Fuß zum Bahnhof *Euston*, einem der ältesten Bahnhöfe Londons. Auf dem Bahnhofsvorplatz erläuterte uns Prof. White die neuen Doppeldeckerbusse, die bereits zuvor erwähnten „Boris“-Busse. Dann ging es weiter mit der *Northern Line* bis zur Station *Bank*, wo wir in die *Docklands Light Railway* (DLR) umstiegen.

Der erste Abschnitt dieses stadtähnlichen Systems wurde 1987 eröffnet, um das Gebiet der Docklands zu erschließen. Seit Ende der 1980er Jahre entwickelt sich das ehemalige Hafengebiet zu einem modernen Bürozentrum mit derzeit etwa 100.000 Arbeitsplätzen. Die Strecke des fahrerlos betriebenen Systems verlief zunächst nur oberirdisch, um Kosten zu sparen. In vier Ausbauphasen wurde das

Netz bis 2011 erheblich erweitert. Laut Prof. Peter White werden derzeit pro Jahr mehr als 100 Mio. Fahrgäste befördert (Vergleich Schwebelbahn: ca. 25 Millionen Fahrgäste pro Jahr).



Fahrerlose DLR in der Station Canary Wharf

An der zentralen Station *Canary Wharf* machten wir einen längeren Zwischenstopp. Durch beeindruckende Hochhauschluchten gingen wir vorbei am Eingang der *Jubilee Line*, die seit 1999 als U-Bahn ebenfalls das Gebiet erschließt. Um die Kapazitäten noch weiter zu erhöhen, wird derzeit im Rahmen des Crossrail-Projektes die *Elizabeth Line* errichtet, eine Ost-West-Bahnverbindung quer durch London, welche auch die großen Kopfbahnhöfe in der Londoner City miteinander verbindet. Während die ersten Züge erst Ende 2018 verkehren, konnten wir das neue mehrstöckige Gebäude der Station bereits besichtigen. Besonderheit ist ein Garten auf dem Dach, in dem wir eine kurze Pause einlegten.



Im Fußgängertunnel nach Greenwich

Anschließend ging es zurück zur DLR und weiter zur Station *Island Gardens*. Einige verpassten dort den Ausstieg, fuhren aber postwendend mit der

ÖPNV – Exkursion Juni 2017

nächsten Bahn zurück. Die glücklich wiedervereinte Gruppe verschaffte sich dann vom Themse-Ufer aus einen Überblick über den auf der anderen Seite des Flusses liegenden Stadtteil Greenwich. Auf dem Weg dorthin querten wir den Fluss auf ungewöhnliche Weise durch einen alten Fußgängertunnel. Dieser wurde vor über 100 Jahren für die Arbeiter angelegt, die in Greenwich lebten und auf der anderen Flussseite in den Docklands arbeiteten.

In Greenwich, das zwar zu London gehört, aber den Charme einer urigen englischen Kleinstadt besitzt, nutzten die meisten die freie Zeit für die Besichtigung des Observatoriums, an dem auch der berühmte Nullmeridian liegt. Danach fuhren wir mit einem Doppeldecker-Bus zur Station *North Greenwich*, wo ein weiteres Highlight folgte: Eine Fahrt mit der 2012 eröffneten Seilbahn *Emirates Air Line*. Da zu dieser Tageszeit nur wenige Fahrgäste anzutreffen waren, lief die Anlage mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit. Dadurch konnten wir während der Hin- und Rückfahrt über die Themse noch länger die interessanten Blickbeziehungen zu den umliegenden Vierteln wie dem *Canary Wharf* („Kanaren-Kai“) genießen.



Zehn Personen passen in die Kabinen der Seilbahn, die über die Themse führt.



River Bus auf der Themse

Die Seilbahn sollte an diesem Tag nicht das letzte ungewöhnliche Verkehrsmittel sein, das wir mit unserer *Oyster Card* benutzen konnten: Den Abschluss der Rundtour bildete die Fahrt mit dem *River Bus* zurück in die Innenstadt. Diese zum ÖPNV zählenden Schiffe verbinden mehrmals pro Stunde 21 Haltestellen entlang der Themse. Die Fahrzeit zwischen *North Greenwich* und *Westminster* beträgt etwa 50 Minuten. Für die Schiffe und die Seilbahn gelten allerdings deutlich höhere Fahrpreise, Inhaber der *Oyster Card* erhalten lediglich eine Ermäßigung.

Während manche Exkursionsteilnehmer noch nicht genug Verkehrsmittel gesehen hatten und auch noch die Tram im Süden Londons erkunden wollten, nutzten andere die freie Zeit für Sightseeing oder erholten sich einfach im Hotel. Den letzten Abend der Exkursion verbrachten wir dann aber gemeinsam in einem Lokal nahe dem Bahnhof *Liverpool Street*.



Letzter gemeinsamer Abend

Freitag, 09. Juni

Sky Garden und Rückreise

Für die meisten Exkursionsteilnehmer war der letzte Exkursionstag auch der Abreisetag, einige blieben allerdings noch ein paar Tage länger in London. Nachdem im Hotel ausdebattiert war, wo das Gepäck bis zum Nachmittag strategisch am besten gelagert werden sollte, ging es zu unserem letzten gemeinsamen Programmpunkt, dem *Sky Garden*. Dies ist eine Aussichtsplattform auf einem 2014 eröffneten 160 m hohen Hochhaus in der *City of London*. In den obersten drei Ebenen des Gebäudes gibt es eine Gartenanlage und ein Restaurant mit einem gewaltigen Rundumblick über London.



Sky Garden mit toller Aussicht

Die restlichen Stunden der Exkursion standen wieder zur freien Verfügung. Einige nutzten die Zeit, um mit dem historischen Doppeldeckerbus *Routemaster* zu fahren, welcher insbesondere in den 1960er bis 1980er Jahren das Stadtbild Londons prägte und auf einigen Linien sogar noch bis 2005 regulär verkehrte. Auf der Buslinie 15, welche auch in der Nähe des *Sky Garden* verkehrt, gibt es noch einzelne Umläufe mit diesem Fahrzeugtyp als „Denkmal“.

Um 15:25 Uhr war dann Treffpunkt am Bahnhof *Liverpool Street*, von wo wir gemeinsam mit dem Regionalzug *Stansted Express* zum Flughafen *London-Stansted* fahren. Die Exkursionsteilnehmer bedankten sich bei ihrem Exkursionsleiter Volker Albrecht für die gute Organisation mit zwei adäquaten Geschenken – einer Kaffeetasse im Design des Underground Liniennetzplans sowie einem indivi-

duell gestalteten Schild im Design des Underground-Logos. Die Aufschrift „Volker Wharf“ lehnt sich an die reale Station *Canary Wharf* an, in deren Umfeld wir uns einen Tag zuvor ausführlich umgesehen hatten.



Historischer Routemaster auf der Linie 15



Stansted Express

Einigermaßen pünktlich flogen wir dann mit einem bekannten irischen Billigflieger nach Köln/Bonn. Spannender war jedoch der Rückweg derjenigen, die noch bis Sonntag blieben. Die Gruppe, die mit dem Zug zurückreiste, wurde beim Umstieg in Brüssel davon überrascht, dass der letzte ICE nach Köln ausfiel. Es ging dann mit einer Reisekette aus belgischem IC, Schienenersatz-Bus und Regional-Express umständlich weiter bis Köln. Doch die Gruppe der Flugreisenden hatte es nicht besser. Ihr Flug vom *London City Airport* nach Düsseldorf hatte mehrere Stunden Verspätung und wurde dann auch noch nach Köln/Bonn umgeleitet, da die Landung in Düsseldorf wegen des Nachtflugverbots nicht mehr erlaubt war. Die Fahrgast- bzw. Fluggastrechte könnten jedoch allen Betroffenen im Nachspiel der Exkursion noch ein finanzielles Happy End bereiten