

FACHBEITRÄGE

Umgehung Finkenwerder

**Bezirkliche
Radverkehrskonzepte**

Der Gotthard-Basis-Tunnel

switchh - Hamburg verbunden

Impressum

VSVI-Information

Zeitschrift der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Hamburg e.V.

Herausgeber:

VSVI-Hamburg, Postfach 113401
20434 Hamburg

Bankverbindung:

Hamburger Sparkasse

Kto.-Nr. 1254124579

BLZ 200 505 50

BIC HASPDEHHXXX

SEPA DE86200505501254124579

Redaktion:

Dierk Münster (Ingenieurbüro Dierk Münster VBI,
Hamburg)

Marko Schröder (Ingenieurpartnerschaft Diercks
Schröder, Hamburg)

Carsten Diercks (Ingenieurpartnerschaft Diercks
Schröder, Hamburg)

Anschrift der Redaktion:

VSVI-Hamburg, Postfach 11 34 01, 20434 Hamburg

Die Beiträge enthalten nicht in jedem Fall die Meinung des Herausgebers. Die Redaktion behält sich sinngemäße Kürzungen und Änderungen von Beiträgen vor.

Die Redaktion dankt allen, die an dieser VSVI-Information mitgearbeitet haben und bittet schon jetzt um rege Beteiligung an der Ausgabe 2014. Redaktionsschluss ist der 31. August 2014.

Copyright:

Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt.

Layout, Satz und Druck:

Copy Campus, Rentzelstraße 12
20146 Hamburg

Erscheinungsweise:

Die VSVI-Information erscheint einmal jährlich. Sie wird kostenlos an die Mitglieder der VSVI-Hamburg verteilt.

Titelbild:

Umgehung Finkenwerder (Foto: Jobst Meyer)

Inhalt

VSVI

Vorwort 4

Niederschrift der 49. Mitgliederversammlung..... 6

VSVI-Internes (Ansprechpartner, Termine,
neue Mitglieder)..... 10

VSVI-Ball 2013..... 12

Fortbildungsveranstaltungen und Exkursionen..... 13

Fachbeiträge

Eine Umgehungsstraße für Finkenwerder 18

Bezirkliche Radverkehrskonzepte 27

Der Gotthard-Basis-Tunnel..... 32

switchh - Hamburg verbunden..... 41

Fördermitglieder 46

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Freunde der VSVI,



die Gründung der VSVI in Hamburg e.V., unserer Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure, jährt sich in diesem Jahr zum 50. Mal. Am 19. Juli 1963 tagte die Gründungsversammlung, auf der der damalige Oberbaudirektor Prof. Otto Sill als erster Vorsitzender vorgeschlagen und auf der ersten Mitgliederversammlung am 14. November 1963 gewählt wurde.

Die stürmische Entwicklung des Verkehrs in den Nachkriegsjahren im Zusammenhang mit dem wirtschaftlichen Aufschwung der Bundesrepublik stellte seinerzeit die Straßenbau- und Verkehrsingenieure in der Verwaltung, in den Ingenieurbüros, in der Bauwirtschaft sowie in Forschung und Lehre vor immer größere Aufgaben. Hieraus ergab sich die Notwendigkeit, die Fachleute im Hinblick auf die gestiegenen Anforderungen fort- und weiterzubilden sowie ihre berufsständischen Interessen verstärkt wahrzunehmen. Da die staatlichen und privaten Einrichtungen diesen speziellen Aufgaben nicht voll gerecht werden konnten, griffen die Ingenieure seinerzeit zur Selbsthilfe.

Entsprechend dem Vorbild und der Anregung der VSVI Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bremen schlossen sich auch zunächst 30 Hamburger Ingenieure zur „Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Hamburg e.V.“ zusammen. Die Mitgliederzahl stieg in den folgenden Jahren schnell an. Ziel der Vereinigung sollte sein, „... die technische und wissenschaftliche Fortbildung sowie die berufsständischen Bestrebungen zu fördern ...“.

Die Satzung der VSVI in Hamburg musste in den zurückliegenden 50 Jahren nur formal unwesentlich angepasst werden. Die Satzungsziele haben sich inhaltlich nicht verändert. Sie haben sich hervorragend bewährt und werden seit jeher erreicht durch Exkursionen, Besichtigungen und eine Seminarreihe im 1. Quartal eines jeden Jahres. Gegenwärtig bietet die VSVI 4 Seminare zu den Themen „Planung, Entwurf und Gestaltung von Verkehrsanlagen“, „Straßenbautechnik“, „Konstruktiver Ingenieurbau“ und „Verdingungs- und Vertragswesen“ an. Alle Angebote werden regelmäßig sehr gut angenommen. Besonders gut besucht sind die Veranstaltungen der Seminarreihe, die auch Fachkolleginnen und Kollegen anziehen, die noch nicht Mitglied in der VSVI sind. Seit einigen Jahren findet darüber hinaus am ersten Dienstag eines jeden Monats ein Stammtisch statt, in dessen Rahmen Kurzvorträge gehalten werden und anschließend lebhafte Diskussionen entstehen. Im Jubiläumsjahr hat unsere Vereinigung mit einer neuen, zusätzlichen Seminarreihe aufgewartet, dem „Herbst-Verkehr“. Seit mehr als 50 Jahren gibt es das „Hamburger Städtebauseminar“, in jüngerer Vergangenheit ergänzt durch das „Stadtentwicklungsseminar“. Deutlich wird bei all diesen Veranstaltungen, dass Stadtentwicklung, Stadtplanung und Architektur ohne Berücksichtigung des Verkehrs und seiner Auswirkungen nicht vollständig und auch nicht immer nachhaltig gedacht werden können – und natürlich umgekehrt. Deshalb möchten wir für das „Mitdenken“ des Verkehrs – gerade bei anderen raumbedeutsamen Planungen – mit der neuen Vortragsreihe „HerbstVerkehr“ Anregungen anbieten. Im ersten „HerbstVerkehr“ befassen sich fünf renommierte Vortragende mit unterschiedlichen Blicken in die Zukunft des Verkehrs – auch und insbesondere in der Metropolregion Hamburg.

Die gegenwärtig 14 Landesvereinigungen sind auf Bundesebene in der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure organisiert. Auch die BSVI feiert in diesem Jahr ihr 50-jähriges Bestehen. Am 25. Oktober 1963 gründeten die ersten 4 Landesvereinigungen, die „4 Norddeutschen“, nämlich die VSVI Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Bremen und Hamburg die BSVI. Die Feierlichkeiten zum 50-jährigen Bestehen der BSVI wurden Anfang September 2013 mit einem Festakt in Berlin begangen, in dessen Verlauf Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Grußworte von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer überbrachte. Weiterhin wurde im Rahmen der Veranstaltung der von der BSVI initiierte Deutsche Ingenieurpreis 2013 in den Kategorien „Baukultur“, „Innovation“ und „Verkehr im Dialog“ vergeben. Aus Hamburg lagen immerhin 8 von insgesamt 63 Bewerbungen vor, von denen 1 die Runde der letzten 3 in der Kategorie Baukultur erreichte. Dies sollte ein Ansporn für alle sein, bei der nächsten Auslobung in 2 Jahren einen erneuten Versuch zu starten.

Abschließend danke ich an dieser Stelle allen, die sich im zurückliegenden Jahr neben ihrem erfüllten Arbeitsalltag auch noch für den Erfolg unserer Vereinigung eingesetzt haben, ganz besonders dem Redaktionsteam dieser VSVI-Info, bestehend aus Dierk Münster, Carsten Diercks und Marko Schröder. Ich selbst blicke zufrieden auf das zweite Amtsjahr zurück, in dem wir die Anlaufschwierigkeiten, die bei einer komplett ausgetauschten „Vorstandsmannschaft“ nicht ausbleiben, überwunden haben und uns, den Blick nach vorne gewandt, neuen Themen und Aufgaben widmen konnten. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine kurzweilige Lektüre dieser VSVI-Info 2013 sowie trotz aller beruflichen Anstrengungen zum Jahresende eine frohe und geruhsame Vorweihnachtszeit.

Mit freundlichen Grüßen

Roland Hansen
(Vorsitzender der VSVI-Hamburg)

Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Hamburg e.V.

49. Mitgliederversammlung der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Hamburg e.V.

Wie in den letzten Jahren ging der eigentlichen Mitgliederversammlung voraus: Herr Obinna van Capelleveen von der dänischen Femern A/S berichtete u.a. über den aktuellen Stand der Planung, die Öffentlichkeitsbeteiligung und die Tunnelbauweise im Rahmen des Projektes feste Querung des Fehmarnbelt.

Niederschrift über die 49. Mitgliederversammlung am 21. Februar 2013 in den Räumen des Hafensklub Hamburg e.V.

Top 1: Begrüßung und Feststellung der Tagesordnung

Herr Roland Hansen eröffnet die Mitgliederversammlung um ca.16:15 Uhr und begrüßt die anwesenden Mitglieder sehr herzlich.

Er stellt fest, zu dieser ordentlichen Mitgliederversammlung wurde frist- und formgerecht eingeladen und die Versammlung ist beschlussfähig.

Vor Eintritt in die Tagesordnung wird in stiller Ehrung der seit der letzten Mitgliederversammlung verstorbenen Mitglieder gedacht. Herr Hansen verliest eine Antikorruptionserklärung.

Top 2: Genehmigung der Niederschrift über die 48. Mitgliederversammlung am 22. Februar 2012

Die Niederschrift über die 48. Mitgliederversammlung ist allen Mitgliedern mit der VSVI-Information 2012 zugestellt worden.

Einwendungen gegen Form oder Inhalt der Niederschrift werden nicht erhoben. Die Niederschrift wird ohne Änderung genehmigt.

Top 3: Berichte des Vorstandes über die Tätigkeit der Vereinigung im Jahr 2012

Top 3.1 Bericht des Vorsitzenden

Roland Hansen ging in seinem Bericht über das vergangene Jahr insbesondere auf die Situation des komplett neu gewählten Vorstandes ein. Dieser habe sich in einer Findungsphase in die vielfältige Tätigkeit einfinden müssen. Einen besonderen Dank spricht er Frau Klimm in diesem Zusammenhang aus, die als gute Seele der Vereinigung hier die große Hilfe war und viele Anstöße gegeben hat. Insgesamt haben 4 Vorstandssitzungen stattgefunden.

den. Im vergangenen Jahr habe man ein besonderes Augenmerk auf folgende Punkte gelegt:

- Umstellung des Postversandes auf die digitale Versendung von Informationen. Dieser gestaltet sich jedoch weiterhin schwierig, da nur ca. 200 Emailadressen von ca. 512 Mitgliedern vorliegen.
- Der Internetauftritt der Vereinigung soll aktualisiert werden.
- Der Flyer der Vereinigung wurde überarbeitet.

Weiterhin berichtet Herr Hansen über die anstehenden 50 jährigen Jubiläen sowohl der VSVI Hamburg als auch der BSVI. Die BSVI veranstaltet eine Festveranstaltung vom 05. bis 09. September in Berlin, zu der die VSVI Mitglieder herzlich eingeladen sind.

Der Vorstand der VSVI hat einstimmig beschlossen, sich an der Initiative „Bauingenieure für Hamburg e.V.“ als eines der Gründungsmitglieder zu beteiligen, da organisationsübergreifend das dringende Interesse an gut ausgebildeten Bau- und Verkehringenieuren besteht. An diesem Verein in Gründung sind u.a. auch BWVI, LSBG, HPA, Bauindustrieverband, Hamburger Hochbahn AG, Hamburg Wasser und der VBI beteiligt.

Die Resonanz für den VSVI-Ball 2012 war mit ca. 100 Teilnehmenden sehr mäßig. Aufgrund der hohen Fixkosten für u.a. Saalmiete, Band etc. war die Veranstaltung defizitär. Im Jubiläumsjahr 2013 wird der VSVI-Ball am 2. November 2013 in bewährter Weise erneut im Hotel Atlantic stattfinden.

Top 3.2 Bericht des stellvertretenden Vorsitzenden

Im letzten Jahr wurde aufgrund der geringen Anmeldungen keine Studienreise durchgeführt.

Herr Popp schildert die Neuausrichtung der Vereinigung, die sich vermehrt auch an jüngere Mitglieder wendet.

Die VSVI plant im Herbst 2013 ein Seminar mit dem Titel „HerbstVerkehr“ in Anlehnung an das Städtebauseminar der Stadtplaner zu etablieren. Dieses wird anhand einer Power-point Präsentation durch Herrn Popp vorgestellt und erläutert

Top 3.3 Bericht des Geschäftsführers

Carsten Buck berichtet vom VSVI Stammtisch, der relativ regelmäßig jeweils am 1. Dienstag eines Monats um 17:30 Uhr in der Gaststätte Schweinske, Düsternstraße 1-3/ Stadthausbrücke in Hamburg mit guter Resonanz durchgeführt wird. Themen waren im vergangenen Jahr unter u.a.: Erschließung Mitte Altona, Sicherheitsaudits im Straßenbau, Gummi aus Altreifen modifizierter Asphalt, Bau der Umgehung Finkenwerder, Optimierung von Verkehrsflüssen. Herr Buck berichtet vom Ball 2012 und appelliert an die Mitglieder, sich am kommenden Jubiläumsball im November zu beteiligen.

Top 3.4 Bericht der Fortbildungsreferentin

Constanze Zörner informierte über die seit der letzten Mitgliederversammlung durchgeführten Fachexkursionen und über die Veranstaltungen des laufenden VSVI-Seminars. Der Bericht wird in der VSVI-Information 2013 wiedergegeben.

Die Versammlung nimmt den Tätigkeitsbericht 2012 zur Kenntnis.

Top 4 Berichte über die Tätigkeit der Bundesvereinigung (BSVI)

Top 4.1 Bericht des Vorsitzenden

Herr Hansen berichtete kurz von den Aktivitäten der Bundesvereinigung BSVI sowie die Treffen in Nürtingen und Köln und übergibt das Wort an Herrn Rothfuchs, der diesen Tagesordnungspunkt weiter ausführt.

Top 4.2 Bericht des Mitgliedes im Koordinierungsausschuss

Herr Rothfuchs (Hamburger Mitglied des Koordinierungsausschusses) referiert über die durchgeführten Sitzungen und die behandelten Themen. Sein Bericht wird im Einzelnen in der VSVI-Information 2013 wiedergegeben.

Die Mitgliederversammlung nimmt den Bericht des Vorsitzenden und des Mitgliedes im Koordinierungsausschuss über ihre Tätigkeit in der Bundesvereinigung zur Kenntnis.

Top 5 Rechnungsbericht über das Geschäftsjahr 2012 und Genehmigung des Haushaltsplanes 2013

Herr Matthias Nölting (Schatzmeister) stellt die aktuellen Mitgliederzahlen vor:

Ordentliche Mitglieder:	475
Fördermitglieder:	37

Im Vergleich zum letzten Jahr zählt die VSVI Hamburg 20 Ordentliche Mitglieder und 2 Fördermitglieder weniger.

Anschließend erläutert er den Rechnungsbericht für das Geschäftsjahr 2012 und stellt den Haushaltsplan 2013 vor. Die Unterlagen können interessierten Mitgliedern auf Anfrage zugesandt werden und werden auf die Internetseite der VSVI gestellt.

Das Vereinsvermögen der VSVI Hamburg betrug zum 31.12.2011 rund 32.700 Euro und zum 31.12.2012 rund 24.600 Euro.

Der Haushaltsplan für das Jahr 2013 sieht bei Einnahmen von 39.200 Euro und Ausgaben von 39.200 Euro einen ausgeglichenen Haushalt vor.

Die Mitgliederversammlung nimmt die Rechnungslegung für das Geschäftsjahr 2012 zur Kenntnis und genehmigt den Haushaltsplan für das Jahr 2013, der im Gegensatz zu den Vorjahren einen neuen Kostenansatz für die Veranstaltung „Herbst-Verkehr“ vorsieht und im Gegenzug von einer erheblichen Reduzierung der Kosten für die VSVI-Info 2013 ausgeht, da diese nicht mehr gedruckt sondern per Mail versandt werden sollen.

Top 6 Bericht der Rechnungsprüfer

Herr Gerhard Scholz (Rechnungsprüfer) teilt mit, dass die Finanzen der Vereinigung im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 anhand der Belege für Einnahmen und Ausgaben geprüft wurden. Unstimmigkeiten wurden nicht festgestellt. Die Mitgliederversammlung nimmt Kenntnis.

Top 7 Entlastung des Vorstandes

Herr Gerhard Scholz dankt dem Vorstand für die geleistete Arbeit und beantragt die Entlastung des Vorstandes. Die Mitgliederversammlung beschließt die Entlastung.

Top 8 **Wahl eines Rechnungsprüfers**

Herr Clemens Gündel wird von Herrn Hansen für eine Wiederwahl vorgeschlagen. Anschließend wird abgestimmt. Die Mitgliederversammlung wählt Herrn Gündel zum Rechnungsprüfer. Herr Gündel bedankt sich und nimmt die Wahl an.

Mit einem Dank an die Anwesenden für die Teilnahme schließt Herr Roland Hansen die Versammlung um ca. 18:15 Uhr.

Für die Niederschrift

Dipl.-Ing. Roland Hansen
Vorsitzender

Dipl.-Ing. Carsten Buck
Geschäftsführer

Ansprechpartner der VSVI - Hamburg

Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Hamburg e.V.
Postanschrift: Postfach 11 34 01, 20434 Hamburg
Im Internet finden Sie uns unter www.vsvi-hamburg.de

Vorstand

Vorsitzender

Roland Hansen
c/o Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Sachsenfeld 3-5, 20097 Hamburg
Telefon: 040 / 428 26 – 2670

Stellvertretender Vorsitzender

Christian Popp
c/o Lärmkontor GmbH, Altonaer Poststraße 13b 22767 Hamburg, Telefon: 040 / 38 39 94 0

Geschäftsführer

Carsten Buck
c/o Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Sachsenfeld 3-5, 20097 Hamburg
Telefon: 040 / 428 26 – 2366

Schatzmeister

Matthias Nölting
c/o Sasol Wax GmbH, Worthdamm 13 - 27, 20457 Hamburg; Telefon: 040 / 78 115 731

Fortbildungsreferentin (komm.)

Tanja Windhorst
c/o SCHMECK - JUNKER Ingenieurgesellschaft, Gotenstraße 14, 20097 Hamburg
Telefon: 040 / 69 65 25 – 14

Zahlungsverkehr/Mitgliederverwaltung

Sybille Klimm
c/o VSVI-Hamburg, Postfach 113401, 20434 Hamburg

Koordinierungsausschuss der BSVI

Mitglied

Konrad Rothfuchs
c/o ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Schaartor 1, 20459 Hamburg
Tel. 040 / 309709 - 13

Ständiger Vertreter

Thorsten Buch
c/o ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Schaartor 1, 20459 Hamburg
Tel. 040 / 309709 - 13

Termine

- VSVI Stammtisch: Jeden ersten Dienstag im Monat um 17.30 Uhr im „Schweinske“, Düsterstraße 1-3, Stadthausbrücke, 20355 Hamburg. Je nach Wetter und Teilnehmerzahl sitzen wir drinnen oder draußen auf der überdachten Terrasse und plaudern im leichten Rahmen über „schwere Themen“. Angekündigt werden Termine und geplante Themen auf der Internetseite www.vsvi-hamburg.de
- Fachexkursionen in der 1. Jahreshälfte 2014
Einladung erfolgt mit gesonderten Schreiben
- Fortbildungsveranstaltungen, Tagesseminare Februar/März 2014
Einladung erfolgt mit gesonderten Schreiben
- 50. Mitgliederversammlung
20. Februar 2014
Einladung erfolgt mit gesonderten Schreiben

VSVI-Hamburg Mitglieder 2013

Verstorbene Mitglieder

493 – Holger Kreuzfeldt (verst. Ende `12)

Gekündigt zum 31.12.12

503 – Lutz Peter Otte
 567 – Christian Schröder
 594 – Manfred Schumann
 334 – Werner Kawohl
 204 – Wolfgang Grün
 098 – Edgar Schneider
 296 – Michael Krappinger
 232 – Erich Skottke
 142 – Helmut Larisch
 146 – Bernd Mallée
 581– Jobst Schmidt
 843 - Constanze Zörner

Eintritte Ordentliche Mitglieder

889 – Jens Schmitz (Eintritt Ende 2012)
 890 – Janett Kotte
 891 – Volker Vennegeerts
 892 – Andreas Ramm
 893 – Raimund Brodehl
 894 – Jörn Fenske
 895 – Oliver Schlichting

Austritte Fördermitglieder

100008 Deutag Hamburg

Festball der VSVI im Hotel Atlantic im November 2013

Es ist ja sogar in unserer Satzung verankert, dass wir den „Zusammenhalt der Vereinigung“ durch entsprechende „Veranstaltungen“ fördern sollen.

Das muss aber immer wieder von Neuem mit Leben gefüllt werden. So geschehen bei unserem Jubiläumsball am 2. November 2013 im Atlantic. Nachdem die Beteiligung beim Ball 2012 mit 100 Personen sehr mau war, stand die Veranstaltung an sich in Frage und auf der Kippe. Umso schöner, dass wir in unserem Jubiläumsjahr 2013 mit ca. 212 Personen nicht nur einen Besucherrekord verzeichnen sondern auch ein richtig rauschendes Fest feiern konnten.

Musikalisch sind wir mit der 5 köpfigen Band „Freestyle“ vorsichtig neue Wege gegangen: Gute professionell handgemachte tanzbare Popmusik, viele Klassiker, gemischt mit wenigen Standarttänzen. Es war hoffentlich für Jeden etwas dabei. Und es wurde getanzt! Das Parkett war um 2:00 Uhr immer noch gut gefüllt.

Als kleine Show-Einlage hatten wir dieses Jahr die Flamenco-Truppe „Flamenquitos“, die zu Gitarre und spanischem Gesang gekonnt das Parkett beben ließen.



Viele der Gäste hatten die Chance genutzt und waren zum Teil mit ihren Firmen, Abteilungen oder Freunden erschienen. Das ist ausdrücklich gewünscht! Die vielen Neulinge waren durchweg positiv überrascht, dass so ein Ball natürlich stilvoll aber keineswegs angestaubt oder gar steif daher kommen muss.

Es wäre zu schön, wenn wir diese Entwicklung fortsetzen könnten und noch mehr Menschen für einen geselligen, generationenübergreifenden Abend jenseits von Job und Fortbildung begeistern könnten. Das erfüllt eine Vereinigung mit Leben und schafft Identität.

Ein Ball mit Live-Music kann jedoch - unabhängig von Veranstaltungsort und Essenswahl – nicht ohne einen erheblichen Zuschuss aus der Vereinskasse durchgeführt werden.

Über die Zukunft dieser Traditionsveranstaltung, die sich gerade im Aufwind befindet, soll auf der nächsten Mitgliederversammlung gesprochen und abgestimmt werden.

Carsten Buck

Fortbildungsveranstaltungen 2013

Constanze Zörner

e-mail: vsvi-fortbildung@gmx.de



Die letzte Ausgabe des Info-Heftes berichtete zuletzt über das VSVI-Seminar und die Fachexkursionen in 2012. Seitdem haben die folgenden Veranstaltungen stattgefunden:

Am **29. Mai 2013** fand die Airbus-Werksführung in Hamburg-Finkenwerder statt. Die etwa dreistündige Besichtigung führte durch die Werkshallen

des Flugzeugherstellers, bei dem Teile der Strukturmontage und die Endmontage der A318, A319, A320 und A321 demonstriert wurden.

Das Seminar am **12. Februar** zum Thema „**Straßenbautechnik**“ leiteten Herr Dr.-Ing. Hase und Herr Dipl.-Ing. Ohmen. Das Seminar umfasste die Themen „Projekt Mönckebergstraße





Im **Februar** und **März 2013** fand das VSVI-Seminar an 3 Seminartagen statt.

- 100%ige Wiederverwendung der Asphaltdeckschicht“, „Erhaltungsmaßnahmen nach den ZTV BEA-StB“, „Haftverhalten zwischen Bitumen und Gesteinsoberflächen - Lösungen eines Problems“, „Neuartige Technologien zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms in Ballungszentren (Leistra 3)“ sowie „Neuartige Konstruktionen mit geräuschkindernder Wirkung (Leistra 3)“.

Das zweite Seminar am **19. Februar** zum Thema **„Aktuelle Verkehrsthemen“** fand unter der Leitung von Herrn Dipl.-Ing. Preuß statt. Das Seminar befasste sich mit den Themen „Sicherheitsaudit, in Hamburg entbehrlich? Aktuelle Fallbeispiele aus Hamburg“, „Reurbanisierung städtischer Hauptverkehrsstraßen - Beispiele aus

Berlin“ und „Parkraummanagement in München - Planung und Umsetzung“.

Das dritte Seminar fand am **19. März** zum Thema **„Vergabe- und Vertragswesen, Baurecht“** unter der Leitung von Frau Dipl.-Ing. von der Lippe statt. Das Seminar befasste sich mit der „e-Vergabe bei der Hamburg Port Authority“, „Neue Entwicklungen im Hamburgischen Vergaberecht, Mindestlohn, ökologische Kriterien“ sowie der „VOB 2012 A + B“.

An dieser Stelle sei den Seminarleitern und den Vortragenden sehr herzlich für die Organisation und die fachlich hohe Qualität der Vorträge gedankt.

HerbstVerkehr 2013

Christian Popp
 LÄRMKONTOR GmbH
 Altonaer Poststraße 13 b
 22767 Hamburg
 Tel.: 040 / 38 99 94 0
 e-mail: c.popp@laermkontor.de



Auswirkungen nicht vollständig und auch nicht immer nachhaltig gedacht werden können – und natürlich umgekehrt.

Deshalb hatte sich die Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (VSVI) entschlossen, für das „Mitdenken“ des Verkehrs – gerade bei anderen raumbedeutsamen Planungen – mit der Vortragsreihe HerbstVerkehr auch hierfür Sichtweisen anzubieten. Dabei wurde die VSVI dankenswerterweise von der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG, BV Hamburg), der Deutschen Akademie für

Das Hamburger Städtebauseminar vermittelt sehr erfolgreich seit mehr als 50 Jahren in Hamburg neue Sichtweisen und Entwicklungen in der Stadtplanung. In jüngerer Vergangenheit wurde dieses Angebot durch das Stadtentwicklungsseminar (Architektur Centrum Hamburg) ergänzt.

Deutlich wird bei diesen Veranstaltungen, dass Stadtentwicklung, Stadtplanung und Architektur ohne Berücksichtigung des Verkehrs und seiner

Städtebau und Landesplanung (DASL-Nord) sowie vom Hamburger Städtebauseminar unterstützt.

In der ersten Vortragsreihe HerbstVerkehr, die jeweils donnerstags vom 31. Oktober bis zum 28. November 2013 von 17:00 bis 18:30 Uhr stattfand, befassten sich fünf renommierte Vortragende mit unterschiedlichen „Blicken in die Zukunft des Verkehrs“ – auch und insbesondere in der Metropolregion Hamburg. Anschließend wurde meist

intensiv gleich im Anschluss an die Vorträge oder auch danach im WÄLDERHAUS-Restaurant WILHELM – nicht selten bis spät in den Abend hinein - diskutiert.

Nachfolgend wird ein kurzer Überblick über die Themen und die für die Veranstaltungsreihe gewonnenen Referenten gegeben.

31. Oktober 2013

Verkehr der Zukunft - Klimaneutral und leise!?

Dr. Axel Friedrich, Verkehrsberater – Berlin

... war von 1980 bis 2008 im Umweltbundesamt (UBA), dort von 1994 bis 2008 Leiter der Abteilung „Verkehr, Lärm“, 2005 bis 2008 Vorsitzender der „Working Group on Transport“ (OECD) heute Verkehrsberater u.a. für Welt Bank, GIZ und andere internationale Institutionen.

7. November 2013

Mobilität der Zukunft – Wie fortbewegen wir uns 2042?

Prof. Dr. Hartmut Topp, topp.plan: Stadt.Verkehr.Moderation – Kaiserslautern

... ist Stadt- und Verkehrsplaner, Moderator. 1981 bis 2007 Professor für Mobilität und Verkehr imove TU Kaiserslautern. Deutscher Städtebaupreis 1998. Mitglied Akademie für Städtebau und Landesplanung, Kuratorium IBA Hamburg 2013.

14. November 2013

Urbane Mobilität im Wandel – Verkehrsmodellierung der individuellen Bewegungen

Dr. Michael Balmer, Senozon AG – Zürich

... ist Gründer und Geschäftsführer der Senozon AG, studierte an der ETH Zürich Informatik und promovierte am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT, ETH Zürich) über Verkehrsnachfragemodellierung für agentenbasierte Verkehrsmodelle.

21. November 2013

Seehafenhinterlandverkehre – Was braucht die Metropolregion wirklich?

Dr. Thomas Rössler, Hanseatic Transport Consultancy GbR – Hamburg

... ist Mitbegründer und Geschäftsführer der Hanseatic Transport Consultancy GbR und berät zu Fragen des Verkehrs, der Infrastrukturplanung sowie der Bürgerbeteiligung.

28. November 2013

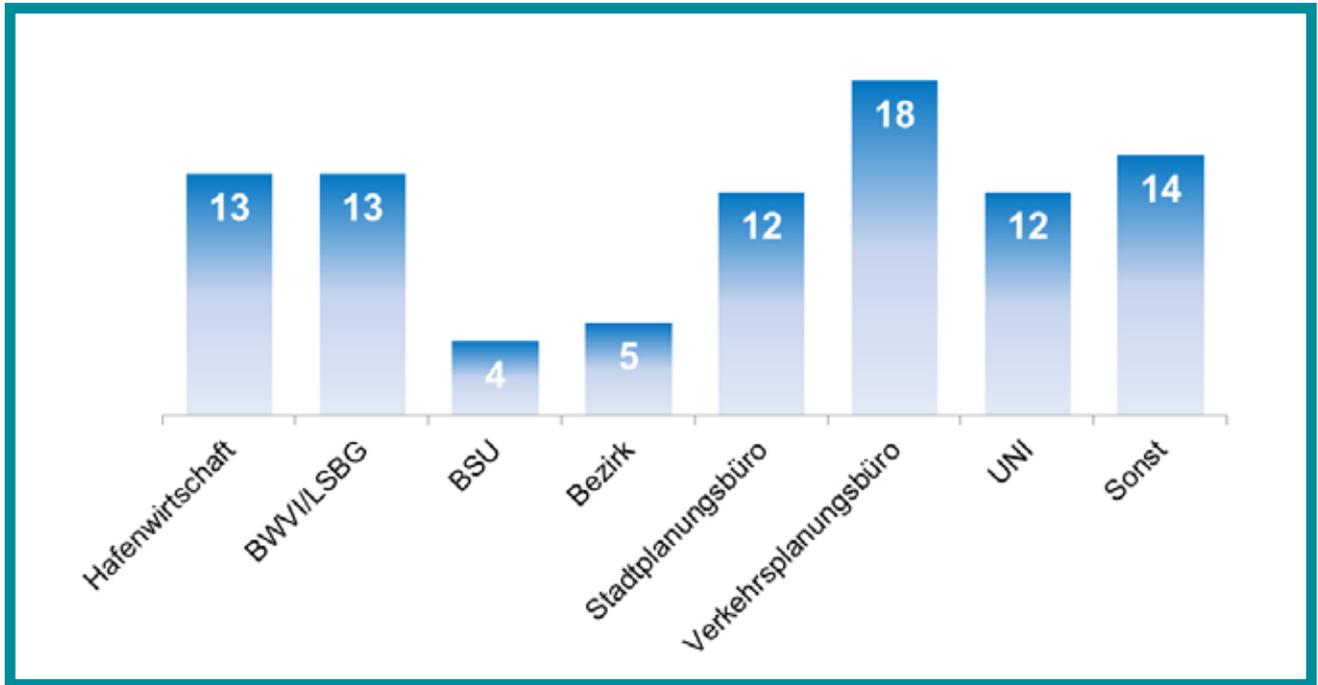
Verkehrsentwicklungsplanung im dynamischen Kern einer wachsenden Metropolregion

Martin Huber, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation – Hamburg

... leitet seit Anfang 2012 das Amt für Verkehr und Straßenwesen in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Zuvor war er als Chefjurist der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt u.a. verantwortlich für die rechtliche Absicherung der Entwicklung der Energie- und Verkehrsinfrastruktur in Hamburg.

Insgesamt hatten sich etwa 90 Kolleginnen und Kollegen aus unterschiedlichen Arbeitsbereichen für die fünf Veranstaltungen angemeldet. Damit

kam die VSVI ihrem erst in der Zukunft anvisierten Ziel, 100 Teilnehmende zu erreichen auf Anhieb bereits recht nahe.



Diese Resonanz hat die VSVI ermuntert, die Veranstaltungsreihe HerbstVerkehr im Jahre 2014 fortzusetzen.

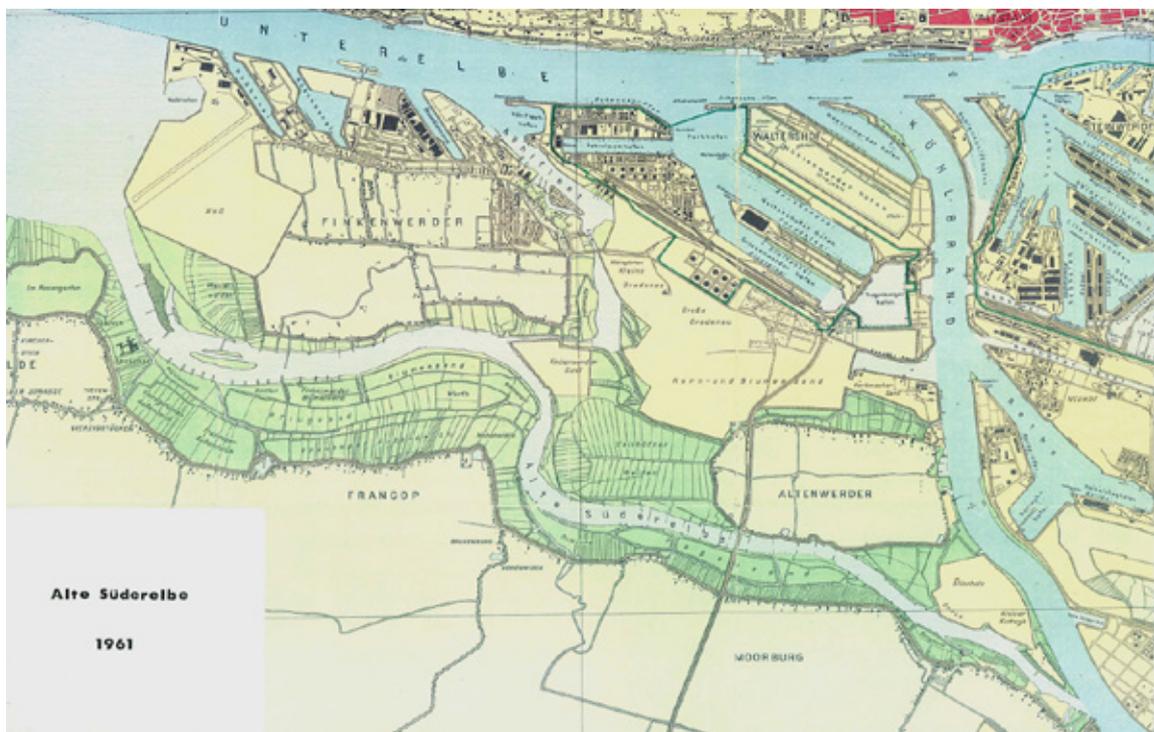
Eine Umgehungsstraße für Finkenwerder

Dipl.-Ing. Roland Hansen
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Projekt Busoptimierung
Sachsenfeld 3-5
20095 Hamburg
Tel.: 040 / 42826 - 2670
e-mail: roland.hansen@lsbg.hamburg.de



Am 12. Dezember 2012 wurde die Umgehung Finkenwerder (UFI) durch den Ersten Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Olaf Scholz, feierlich dem Verkehr übergeben. Damit fand ein sehr lange andauernder Prozess sein gutes Ende. Frühere „Gegner“ der Planungs- und Bauphase des

Projektes feierten gemeinsam und bescheinigten sich gegenseitig einen fairen und konstruktiven Umgang miteinander. Die Straße trägt den Namen „An der Alten Süderelbe“. Anfang September 2012 war die UFI Thema auf dem regelmäßig am ersten Dienstag eines jeden



Kartenausschnitt Finkenwerder 1961 (Freie und Hansestadt Hamburg)

Monats stattfindenden VSVI-Stammtisch und am 31. Oktober 2012 fand eine Besichtigungsveranstaltung der VSVI auf der fast fertigen Trasse statt. Im Rahmen dieser Begehung entstanden die Fotos, für deren Zurverfügungstellung ein besonders herzlicher Dank an unser Mitglied Dipl.-Ing. Jobst Meyer geht.

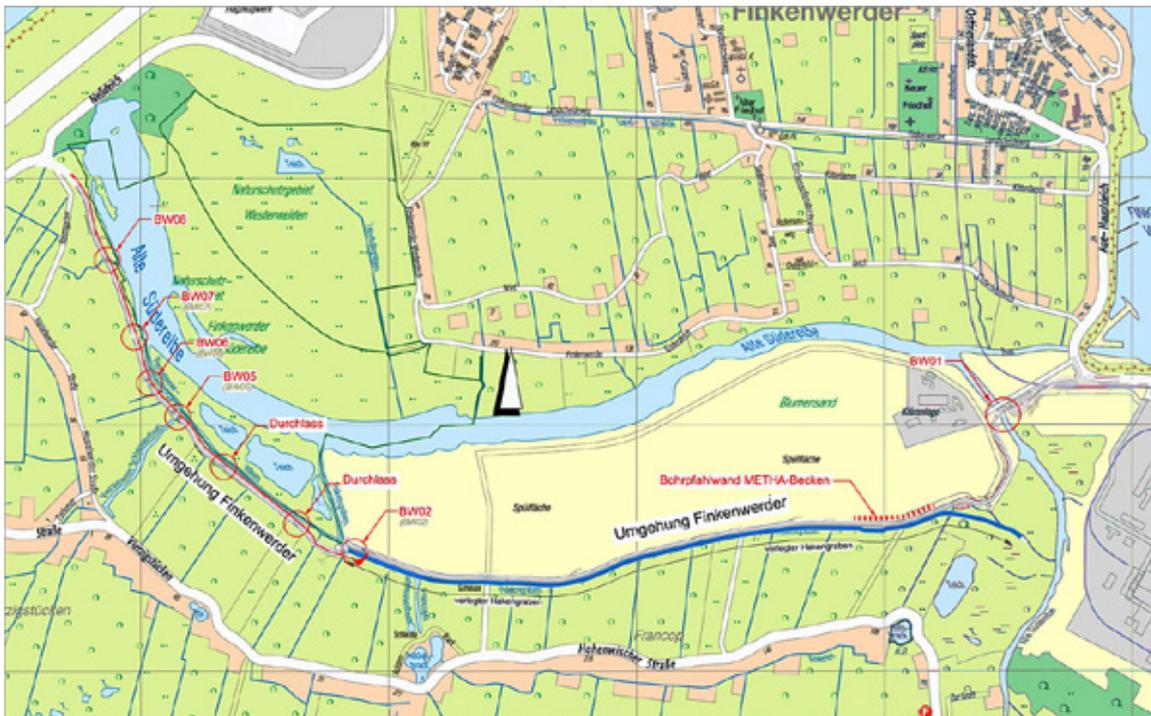
Historie bis zum Baubeginn

Der Plan von 1961 zeigt die Situation Finkenwerders vor der großen Sturmflut vom Februar 1962. Finkenwerder war zu der Zeit noch eine Elbinsel, umgeben von der Elbe, dem Köhlbrand, der Alten Süderelbe und dem Mühlenberger Loch. Es bestand lediglich eine Brückenanbindung in Richtung Moorburg, ansonsten existierten Fährverbindungen in verschiedene Richtungen, z.B. Teufelsbrück und Waltershof. Durchgangsverkehr gab es auf der Insel nicht.

Nach der Sturmflut wurde noch im Jahr 1962 die Alte Süderelbe zum Mühlenberger Loch hin abgedeicht und es entstand erstmals eine Straßenver-

bindung nach Westen in Richtung Este-Sperrwerk. Schnell wurden erste Forderungen nach einer Umgehungsstraße laut. 1973 beantragte Max Lauschner im Ortsausschuss Finkenwerder den Bau einer solchen Straße. Nach der Verkehrsfreigabe der Köhlbrandbrücke im Jahre 1974 und der Eröffnung des Elbtunnels im Zuge der Bundesautobahn A 7 im darauffolgenden Jahr gab es zunehmenden Durchgangsverkehr in Finkenwerder. Hinzu kommt der Ausbau des Flugzeugwerkes von MBB (Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH), später als DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH. Nach einem tödlichen Verkehrsunfall auf der Ortsdurchfahrt Finkenwerders im Jahre 1983 gründete Herr Lauschner die Bürgervereinigung Umfahrung Finkenwerder (BUF), die sich fortan immer stärker für den Bau einer Umgehungsstraße einsetzte.

So gab es bereits in den 1970er und 1980er Jahren Überlegungen zu verschiedensten Varianten einer Entlastungsstraße. Anfang der 1990er Jahre entstanden erste Pläne für die sog. „Airbustrasse“ als verbesserte Erschließung des Airbuswerkes und



Übersichtsplan Umgehung Finkenwerder (ReGe Hamburg, Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH)

als Umgehungsstraße für Finkenwerder. Im Frühjahr 2002 fasste der Senat schließlich den Beschluss, sowohl die Planungen für die UFi voranzutreiben als auch die Planungen für die Bundesautobahn A 26 weiter zu verfolgen.

Verkehrliche Situation in Finkenwerder

Die verkehrliche Situation Finkenwerders war geprägt durch eine stetige Zunahme des Durchgangsverkehrs aus und in Richtung Westen von und zur A 7. Der Ziel- und Quellverkehr im Westen Finkenwerders (Lieferverkehr zum Airbus-Werkstor am Kreetstag und den Zulieferbetrieben in Finkenwerder, Beschäftigte Airbus), der auch als Verkehr im Osten auftritt, wurde stärker. Tägliche Staus am Morgen durch Werksverkehr von der A 7 in die eine und Berufsverkehr zur A 7 in die andere Richtung nahmen zu, am Abend in umgekehrter Richtung.

Im Bereich der 3,5 km langen Ortsdurchfahrt von Finkenwerder behinderten 8 Lichtsignalanlagen an Einmündungen bzw. Kreuzungen sowie 1 Fußgänger-LSA den Verkehrsfluss erheblich. Die Schaltung einer grünen Welle war wegen der Gegenläufigkeit des Hauptverkehrsaufkommens nicht möglich bzw. sinnvoll zu realisieren. Es wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung für Kfz über 7,5 to (Lkw/Busse) auf 30 km/h eingeführt und die Bewohner waren einer erheblichen Lärm- und Abgasbelastung ausgesetzt.

Die Verkehrsbelastung im Ortskern betrug 22.600 bis 23.600 Kfz/24h und sollte im Prognose-Nullfall auf 25.200 bis 26.200 Kfz/24h steigen. Nach dem Bau der UFi verbleibt eine Prognosebelastung in Finkenwerder von 14.000 bis 15.000 Kfz/24h.

Beschreibung des Projekts

Der beigefügte Plan verschafft eine Übersicht über die rd. 5,5 km lange Straßentrasse, die im Osten an den Straßenzug Finkenwerder Straße/Aue Hauptdeich und im Westen an den Neßdeich anschließt. Im Laufe des langen Planungsprozesses wurde im Westen die Umfahrung der Start- und

Landebahn für das Flugzeugwerk gebaut, so dass sich die Situation dort seit Aufnahme der Planungen für die UFi verändert hat.

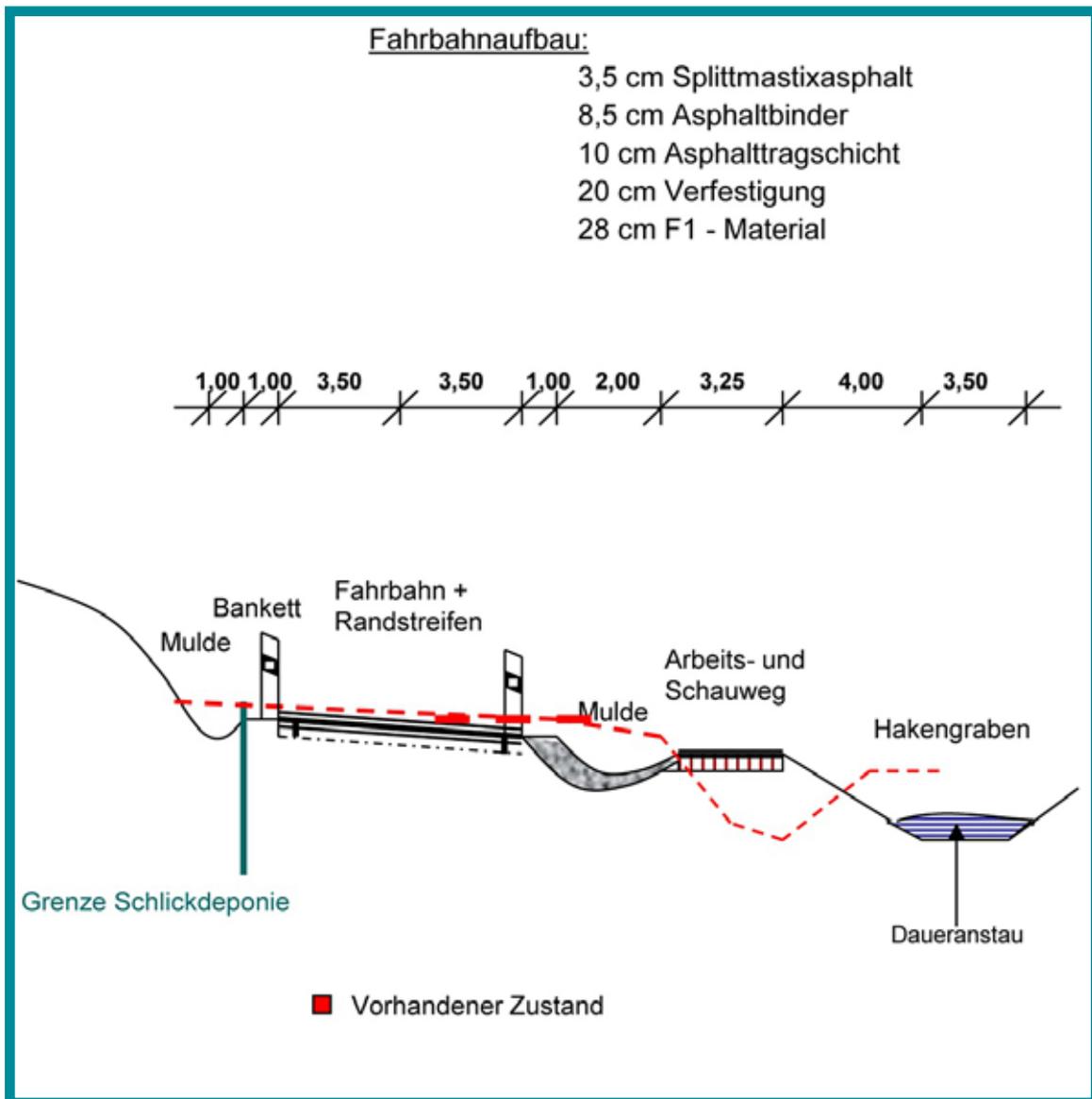
Die neue Straße überquert von Osten zunächst mit einem rd. 100 m langen Brückenbauwerk (BW 01) die Alte Süderelbe und verläuft südlich entlang der Schlicklagerstätte Francop (Spülfläche Blumensand) auf der Trasse einer alten Spülfeldrandstraße. Da der Querschnitt der neuen Straße erheblich breiter ist, als der der alten Randstraße, ist es erforderlich geworden, den parallel verlaufenden Hakengraben in Richtung Süden zu verlegen. Der Bereich der Grabenverlegung ist dunkelblau gekennzeichnet. Zur Sicherung eines noch in Betrieb befindlichen Absetzbeckens der METHA (Mechanische Anlage zur Trennung von Hafenschlick) oberhalb einer etwa 10 m hohen Böschung wurde eine Bohrpfahlwand zur Spülfläche hin errichtet.

Im Zuge des Brückenbauwerks 2 kreuzt die Trasse schließlich den Hakengraben und liegt im weiteren Verlauf unter weitest gehender Schonung der Obstbauflächen in einem Abstand von rd. 10 m zum Naturschutzgebiet Finkenwerder Süderelbe. Die Straße verläuft über 4 weitere Brückenbauwerke sowie 2 größere Durchlässe, die u.a. eine gefahrlose Querung von Amphibien und kleinerem Wild zwischen Obstanbaugebiet und Alter Süderelbe ermöglichen sollen. Auf der Nordseite der Straße befindet sich zum Naturschutzgebiet Finkenwerder Süderelbe hin eine Sichtschutzwand, um insbesondere die dort brütenden Vogelarten vor der Blendwirkung der Kfz-Scheinwerfer zu schützen.

Daten und Kennzahlen der neuen Trasse

Die prognostizierte Verkehrsbelastung der UFi soll rd. 11.000 Kfz/24h betragen (5.000 Kfz/24h ehemaliger Durchgangsverkehr, 4.500 Kfz/24h Verkehr mit Airbusbezug, 1.500 Kfz/24h Verlagerung vom Obstmarschenweg).

Der neue Straßenquerschnitt im Bereich des Hakengrabens ist im Folgenden dargestellt (alter Querschnitt in Rot):



Querschnitt Umgehung Finkenwerder (LSBG)

Die Bauarbeiten an der UFi begannen zunächst am 15. Juli 2005 mit den Arbeiten zur Verlegung des Hakengrabens und mussten auf Grund von Klagen betroffener Landwirte, deren Grund und Boden benötigt wurde, im Frühjahr 2006 wieder eingestellt werden. Nach sehr langwierigen Grunderwerbsverhandlungen und einer gütlichen Einigung mit Hilfe der Einrichtung eines sog. „Süderelbefonds“ zur Finanzierung der verhan-

delten Maßnahmen wurden die Bauarbeiten im August 2009 erneut aufgenommen. Die erforderlichen Ingenieurleistungen ab Leistungsphase 6, HOAI, hat der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) der Realisierungsgesellschaft Hamburg GmbH (ReGe) im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrages übertragen. Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen rd. 50 Mio. €.

Die folgende Tabelle gibt die wichtigsten technischen Daten an:

der UFi grundsätzlich nach dem Baugesetzbuch (BauGB) durch einen Bebauungsplan (B-Plan)

Länge der Fahrbahn/ Umgehung Finkenwerder	ca. 5,5 km
Belastungsdamm	4.500 Meter lang 5 Meter erhöht
Sand	200.000 m ³
Betonpfähle	350 Stück Tiefe 13 Meter
Drainagen	10 Meter tief
Sichtschutzwand	2,5 km lang, 2 m hoch
Anzahl der Brückenbauwerke	6
Brückenbauwerk 1: Stahlverbundbrücke	
- Spannweite Brücke	100 Meter
Stahlmittelstück (gekrümmt)	
- Maße (L x B x H)	50 m x 4 m x 1,80 m
- Gewicht	80 t
Brückenbauwerk 2: Spannbetonbrücke	
- Spannweite Brücke	80 Meter
Brückenbauwerk 5: Spannbetonbrücke	
- Spannweite Brücke	25 Meter
Brückenbauwerk 6: Spannbetonbrücke	
- Spannweite Brücke	20 Meter
Brückenbauwerk 7: Spannbetonbrücke	
- Spannweite Brücke	25 Meter
Brückenbauwerk 8: Betonbrücke	
- Spannweite Brücke	10 Meter

Die UFi unter rechtlichen Gesichtspunkten

Die planungsrechtliche Sicherung der UFi erfolgte zu einem Zeitpunkt, als das Hamburgische Wegegesetz (HWegG) das planungsrechtliche Instrument eines Planfeststellungsverfahrens noch nicht vorsah. Diese Möglichkeit mit der konzentrierenden Wirkung eines Planfeststellungsbeschlusses hätte zu einer erheblichen Vereinfachung des Planungsablaufes geführt. Gleichwohl waren die bei der UFi gesammelten Erfahrungen mit ein Anlass dafür, das HWegG entsprechend zu ändern. Insofern musste das Planungsrecht zur Realisierung

beschafft werden. Hierzu erfolgte zunächst die 67. Änderung des Flächennutzungsplans von 23. September 2004. Die bisherige Ortsdurchfahrt Finkenwerder diente danach nicht mehr als Hauptverkehrsstraße und wurde durch eine neue Hauptverkehrsstraße zur Umgehung des Ortsteils Finkenwerder ersetzt. Der Beschluss zum B-Plan Francop 7/Neuenfelde 12 mit dem zugehörigen Grünordnungsplan (GOP) erfolgte am 21. März 2005. Da sich der östliche Abschnitt der Trasse allerdings im Hafenerweiterungsgebiet befindet, in dem das

Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) gilt, war hierfür eine Genehmigung nach § 13, HWegG, durch die Hamburg Port Authority (HPA) erforderlich. Für diesen Bereich war zudem eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen sowie ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) zu erstellen. Im Bereich des östlichen Anschlusses war ein deichrechtliches Verfahren nach dem Hamburgischen Wassergesetz (HWaG) notwendig, da ein Eingriff in den angrenzenden Deichgrund erforderlich war. Die Planung sah lange Zeit eine ebenerdige Eisenbahnkreuzung mit der Hafenbahn vor, sodass ein Verfahren nach dem Eisenbahnkreuzungsrecht (EKrG) eingeleitet werden musste. Erst während der Bauphase wurde entschieden, dass auf diese Kreuzung verzichtet werden könne.

Die Querungen der Gewässer (Alte Süderelbe, Hakengraben, Viersieler Schleusenfleet, etc.) erforderte wasserrechtliche Erlaubnisse nach HWaG.

Die Führung der Trasse entlang des „Schlickhügels“ erforderte eine Genehmigung nach dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG) und der Bau der Bohrpfahlwand unterhalb des METHA-Absetzbeckens ein Verfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG).

Darüber hinaus war ein Planfeststellungsbeschluss zur Verlegung des Hakengrabens erforderlich, der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Wasserwirtschaftlichen Neuordnung der Alten Süderelbe nach HWaGerwirkte wurde.

Im westlichen Abschnitt tangiert die Trasse 2 Biotop, die nach § 28, Hamburgisches Naturschutzgesetz (HmbNatSchG), besonders geschützt sind, so dass auch hierfür eine Ausnahmegenehmigung einzuholen war. Vor Beginn der Verhandlungen zur gütlichen Einigung war im Sommer 2005 ein Enteignungsverfahren gegen die betroffenen Grundeigentümer nach dem Hamburgischen Enteignungsgesetz eingeleitet worden, das nach der Einigung eingestellt wurde.

Eindrücke von der Trasse



Bild 1: westlicher Bereich der Trasse mit Sichtschutzwand zur Alten Süderelbe



Bild 2: Blick durch die Sichtschutzwand zur Alten Süderelbe



Bild 3: Blick unter Brückenbauwerk 6 zur Alten Süderelbe



Bild 4: Brückenbauwerk 2 über den Hakengraben



Bild 5: Lage der Trasse am Schlickhügel (Hakengraben, Böschung, Arbeits- und Schauweg, Böschung, UFi-Fahrbahn, Schlickhügel)



Bild 6: Brückenbauwerk 1 über die Alte Süderelbe (alle Bilder Jobst Meyer)

Bezirkliche Radverkehrskonzepte

Dipl.-Ing. Markus Franke
 ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
 Admiralitätsstraße 59
 20459 Hamburg
 e-mail: m.franke@argus-hh.de



Die Bedeutung bezirklicher Radrouten

Die Entwicklung der Fahrradnutzung folgt auch in Hamburg einem deutschlandweiten Trend hin zu einem Alltagsverkehrsmittel mit wachsendem Zuspruch. Die parteiübergreifend entwickelte Radverkehrsstrategie Hamburgs sah dementsprechend eine Steigerung der Fahrradnutzung von 9 % an allen Wegen in 2002 auf 18 % bis 2015 vor. Eine Messung im Jahr 2008 weist einen Anteil von 12,5 % auf.

Wesentliches Förderinstrument für das Erreichen dieses Ziels ist der Ausbau der stadtteilübergreifenden Radrouten sowie die Weiterentwicklung von Nahbereichsnetzen in den Bezirken. Seit kurzem gewinnt die Umsetzung der hamburgweit angelegten Velorouten wieder an Fahrt, nachdem das Realisierungstempo des Veloroutenkonzeptes mehrere Jahre lang recht zähfließend war. Das entstehende Netz der Alltagsrouten hat eine überwiegend radiale auf die Innenstadt ausgerichtete Struktur und ist so grobmaschig, dass die Bezirke mit Ausnahme des Bezirks Mitte jeweils von etwa

zwei Routen geschnitten werden. Den Einwohnern der Bezirke stehen folglich zwei Strecken zur Verfügung, auf denen ein hoher, durchgängiger Standard vorzufinden sein soll. Mit zunehmendem Abstand zur Innenstadt wird die durchschnittliche Entfernung zu einer solchen Veloroute so groß, dass für die Wege innerhalb des Bezirkes selten eine sinnvolle, umwegarme Nutzungsmöglichkeit der Velorouten entsteht.

Die Struktur der Wegelängen der Hamburger Bürger weist jedoch einen eindeutigen Schwerpunkt in der Klasse 1 bis 5 km auf (vgl. Abbildung 1). Dies ist nicht nur die typische Radverkehrsdistanz sondern auch die Wegelänge, die innerhalb der Bezirke zurückgelegt wird, teilweise auch bezirksgrenzen-überschreitend.

Weglänge in km							
bis unter 0,4 km	0,4 bis unter 0,6 km	0,6 bis unter 1 km	1 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 25 km	25 bis unter 100 km	100 km und mehr
6.8	6.4	4.0	39.4	15.7	18.0	7.1	1.4

Abbildung 1: Wegelängen der Hamburger

Dies deutet darauf hin, dass eine aktive Verdichtung des übergeordneten Veloroutennetzes mit hochwertigen Radverkehrsrouen innerhalb der Bezirke (und grenzüberschreitend) in mehrfacher Sicht geboten ist. Ein Perspektivwechsel in der kommunalen Radverkehrsförderung kündigt sich an: Schaffung guter Wegeangebote mit Ziel u./o. Quelle im Bezirk! Bevor über eine weitere Qualitätssteigerung übergreifender Routen nachgedacht werden sollte, empfiehlt sich im Sinne einer alltäglichen Erreichbarkeit hochwertiger Routen die Entwicklung bezirklicher Radverkehrsnetze.

Diese Bezirksnetze leisten darüber hinaus einen wesentlichen Beitrag zur Nahmobilität, der Hinwendung der Bürger zum näheren Wohnumfeld und damit zum Beispiel auch einer dezentralen Versorgungsstruktur. Bezirkliche Nahversorgungszentren leben heute bereits in starkem Maße von der Naherreichbarkeit (während sich die Diskussionen nahezu ausschließlich um die Auto-Erreichbarkeit, insbesondere um Parkplätze drehen). Befragungsergebnisse von Kunden der Nahversorger in Stadtteilzentren weisen eine überraschende Dominanz des Fuß- und Radverkehrs in der Einkaufsmobilität auf. Im Eimsbütteler Bezirkszentrum Osterstraße

wurden an den größeren Einzelhandelseinrichtungen mit den tendenziell größten Einzugsbereichen Fuß- und Radverkehrsanteile von 65 – 87 % erhoben (in der Summe beider Verkehrsarten, Erhebungszeitraum im Mai). Während der viel diskutierte Kfz-Verkehr jeweils 8 % ausmacht (vgl. Abbildung 2).

Die naheliegende Schlussfolgerung kann nur sein, die Fuß- und Radverkehrsbedingungen im Naherreichbarkeitsraum der Bezirks- bzw. Stadtteilzentren in den Mittelpunkt der bezirklichen Verkehrsplanung zu rücken. Sind dies doch auch die Verkehrsarten, die den öffentlichen Raum beleben und jedem Ort Vitalität verleihen.

Als Faustformel für eine anzustrebende Netzdichte übergeordneter Routen (also sowohl hamburgweite Velorouten als auch bezirkliche Radverkehrsrouten) können ca. 200 m im Kernbereich und ca. 1.000 m im Außenbereich zugrunde gelegt werden. Eine solche Dichte schafft die Voraussetzung dafür, dass große Teile aller, insbesondere bezirksinterner Wege auf guten Strecken zurückgelegt werden könnten.

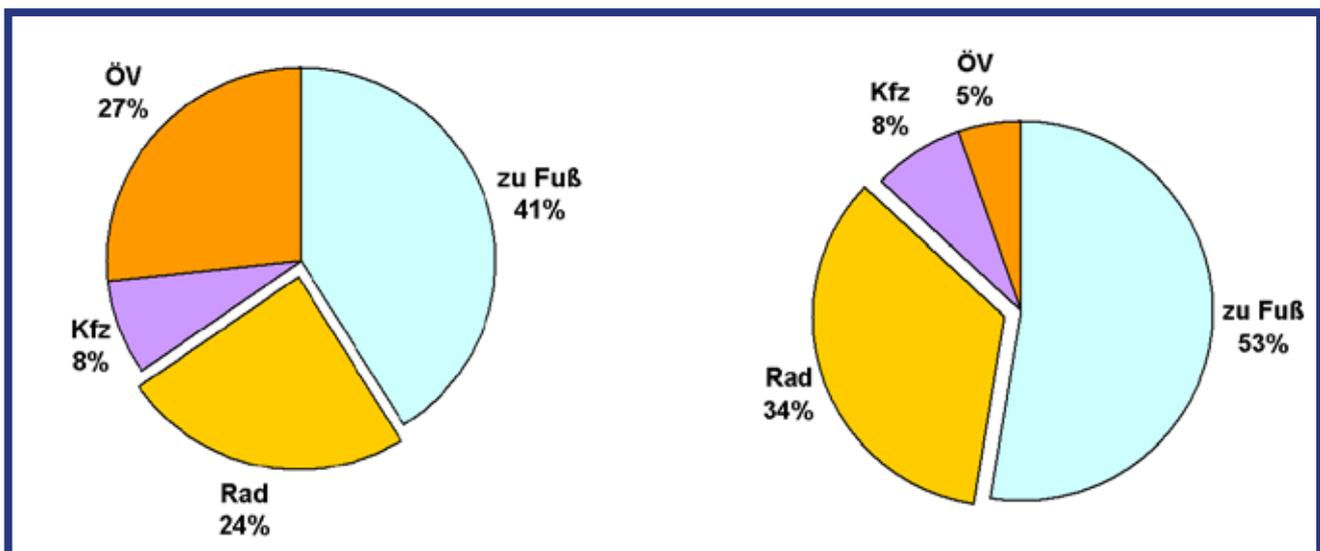


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl beim Einkauf im Bezirkszentrum Eimsbüttels in zwei Kaufhäusern

Nachfrageorientierung

Viele Fehler, die in Hamburg bis dato im Umgang mit Radfahrenden und der Radverkehrsinfrastruktur gemacht wurden, basieren auf einem Mangel an Kenntnissen der Bedürfnisse von Radlern. Die potenzielle Fehlerkette beginnt mit der Kenntnis der gewünschten Wege. Die aussagekräftigste Grundlage für die Ermittlung der sogenannten „Wunschlinien“ liefert die Siedlungsstruktur. Eine differenzierte Auseinandersetzung mit den Quellen und Zielen von Wegen sowie deren relativer

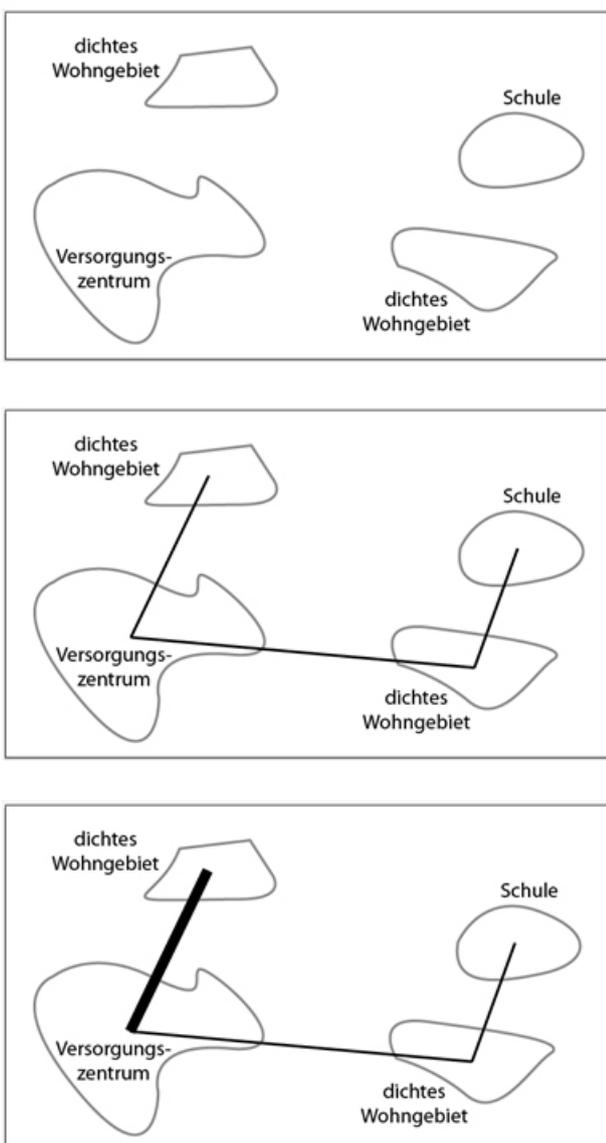


Abbildung 3: Ermittlung der Radverkehrsnachfrage

Bedeutungen ist für eine bedarfsgerechte und damit effiziente Netzplanung unerlässlich (vgl. Abbildung 3).

Im Bezirk Eimsbüttel ergab die Siedlungsstrukturanalyse eine Wunschlinienverteilung mit deutlichen Schwerpunkten. Diese wurden grafisch mit den Veloroutenverläufen überlagert, um so schließlich den Bedarf für gute bezirkliche Radrouten zu lokalisieren (vgl. Abbildung 4).

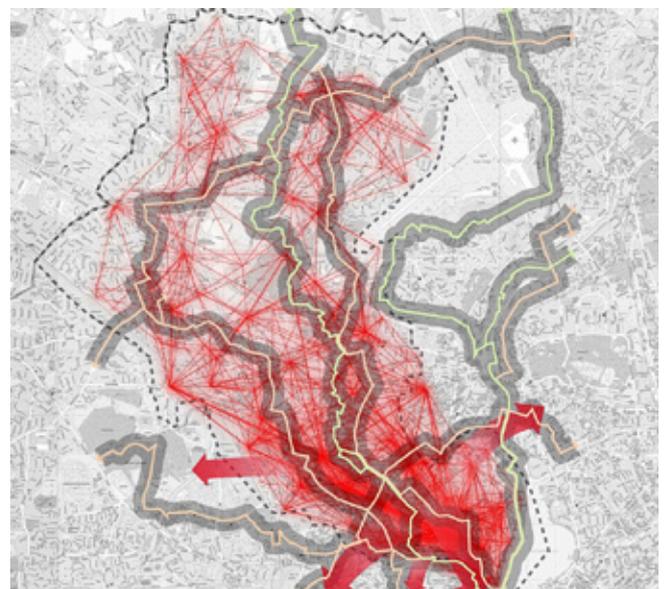


Abbildung 4: Wunschlinienüberlagerung

Routenplanung

In den bedeutenden Korridoren sind im nächsten Schritt geeignete Routenverläufe auszuwählen (vgl. Abbildung 5). Dabei sind die Ansprüche an die übergeordneten Routen und die Realisierungschancen immer mitzudenken. Im Kern geht es um folgendes Anforderungsprofil:

- ◆ schnelles Vorankommen – durchgehende Überholmöglichkeit, keine Konflikte mit Fußverkehr, ebene Oberfläche ...
- ◆ durchgängig richtlinien-konforme Ausgestaltung (Knoten!)

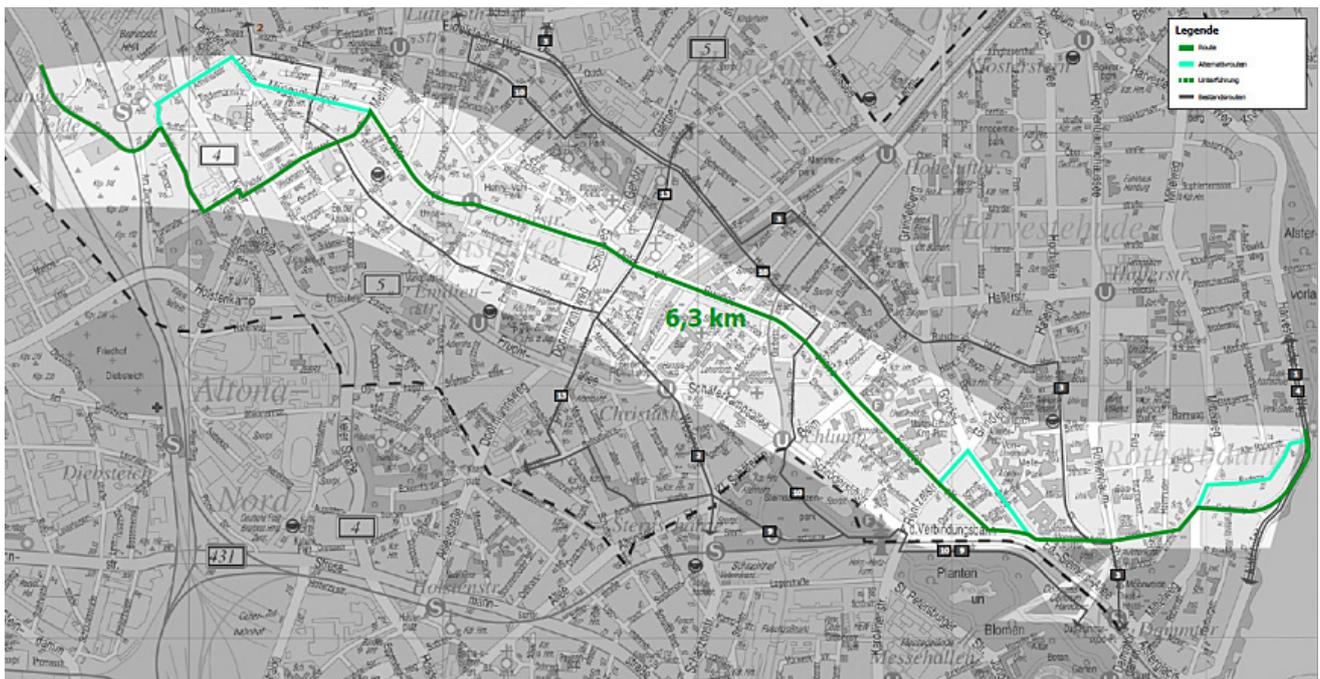


Abbildung 5: Ermittlung des Routenverlaufs

- ◆ direkt/geradlinig
- ◆ auch sozial sicher
- ◆ Verlauf abseits von Hauptverkehrsstraßen

- ◆ in den Knoten im Blickfeld der Autofahrenden

Bei der Ausgestaltung haben sich verschiedene Straßenbauelemente bzw. Maßnahmentypen als besonders interessant und häufig anwendbar herausgestellt, wie z.B. Radfahrstreifen, Minikreisel, oder Knotenrückbau (vgl. Abbildung 6 - 8).



Abbildung 6: Radfahrstreifenplanung

Minikreisel können einen großen Sicherheitsgewinn durch geringe Kfz-Geschwindigkeit und das Fahren hintereinander (Rad – Kfz) ermöglichen. Durchschnittlich kürzere Wartezeiten für alle Verkehrsarten tragen zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses in der Hauptrichtung bei. Vollständiger Sichtkontakt, teilweise erhebliche Flächengewinne (auch im weiteren Straßenverlauf), kürzere Querungsdistanzen und -zeiten für Fußgänger sowie entstehende

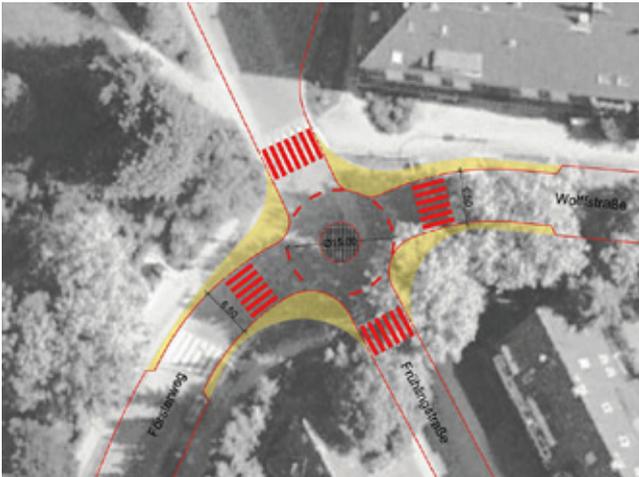


Abbildung 7: Planung Minikreisel

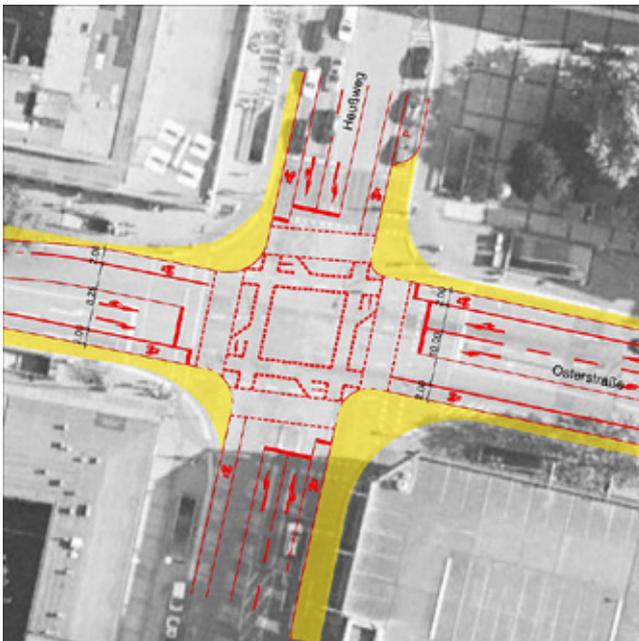


Abbildung 8: Rückbauplanung eines Knotens

Klarheit und Selbsterklärungscharakter gehören zu den weiteren Aspekten, die den Minikreisel verstärkt in den Fokus rücken.

Die Planungserfahrungen in Eimsbüttel haben gezeigt, dass auch in einem hochverdichteten Umfeld über Strecken von 6 km und mehr eine nahezu durchgängige Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn möglich ist. Hochinteressant

ist auch die Erkenntnis, dass als „Nebennutzen“ vielfache Vorteile für Fußverkehr, Aufenthaltsqualität und Stadtbild erreicht werden können, wenn die Bezirksroutenplanung umgesetzt wird. Demgegenüber können Fahrstreifenverluste für Kfz in einzelnen Knoten stehen, die unter Umständen bestehende Leistungsfähigkeitsmängel verstärken. Teilweise wegfallende Parkplätze erhöhen den Parkraumbedarf im zentralen Bereich. Ansonsten können die Routen weitgehend verträglich für den Kfz-Verkehr in den öffentlichen Raum integriert werden, wenn von vorneherein Augenmaß in der Abwägung aller Interessen gehalten wird.

Bezirkliche Radverkehrsplanung hat Potenzial! Bezirk, Stadtteil oder Quartier sind Betrachtungsräume von zunehmender Bedeutung und Maßstab für die kommunale Verkehrsentwicklung. Der Fußverkehr steckt in Hamburg noch in den „Kinderschuhen“, seine Förderung ist aber der nächste logische Schritt zu einer Verkehrsentwicklungsplanung, die der Nahmobilität den angemessenen Stellenwert einräumt.

Der Gotthard-Basistunnel

Rolf Anthony
Kaulbachstraße 4
22607 Hamburg



Im Winterurlaub führen wir in den Nachbarort SEDRUN, der an einem der beiden Quellflüsse des Rheins -dem Vorderrhein- im Schweizer Kanton Graubünden in der Nähe des Oberalppasses liegt. Sedrun ist ein kleiner Ort mit rd. 2.000

Einwohnern, der in „einschlägigen Kreisen“ im Zusammenhang mit drei Weltrekorden „weltberühmt“ ist, nämlich mit dem längsten Eisenbahntunnel, der tiefsten Bahnstation und dem längsten Personenaufzug der Welt.



Abb. 1

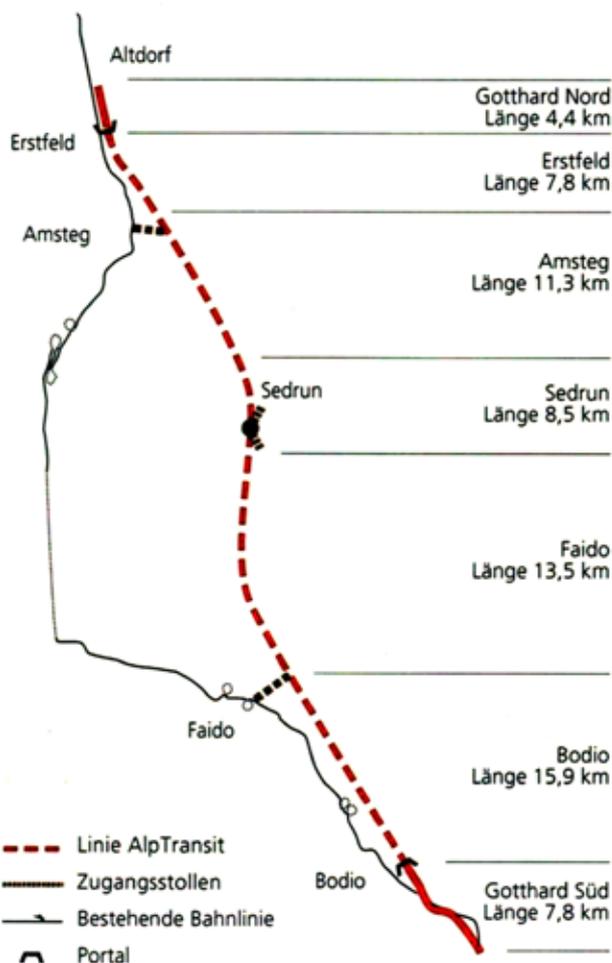
In Sedrun befindet sich ein Informationszentrum der ALPTRANSIT GOTTHARD AG (Abb.1). Diese Gesellschaft nimmt für die Schweizerische Eidgenossenschaft (Bestellerin) und die Schweizerischen Bundesbahnen (spätere Betreiberin) die Bauherrenfunktion für den GOTTHARD-BASISTUNNEL wahr.

Zu sehen ist nicht nur ein großer Lageplan mit der Trasse, ein Längsschnitt durch das Gebirgsmassiv, ein anschauliches Modell des Tunnels, sondern es stehen auch Behälter mit Proben der einzelnen, angetroffenen Gesteinsarten davor (Abb. 2).



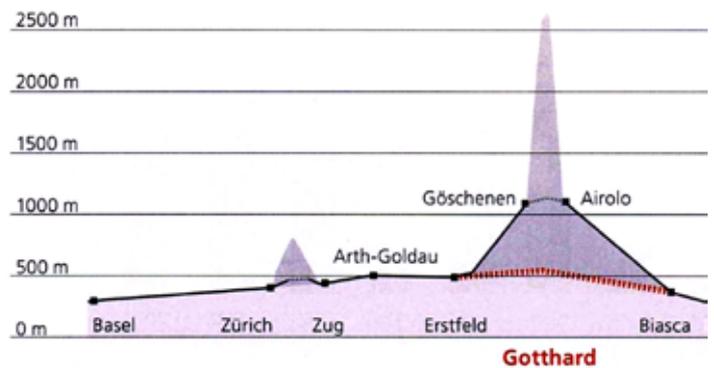
Abb. 2

Der Gotthard-Basistunnel bildet das Herzstück der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), mit der die Schweiz eine Lücke im europäischen Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz schließt und gleichzeitig die sensible Bergwelt von dem zunehmenden Lkw-Schwerverkehr entlastet, der damit auf die Schiene verlagert werden kann. Er ist Bestandteil der Hauptachse Basel - Zürich - Mailand, die wiederum für den gesamten europäischen Transitverkehr eine sehr wichtige Rolle spielt und macht eine Verkürzung der Eisenbahn-Fahrzeit um eine Stunde möglich (Abb. 3).



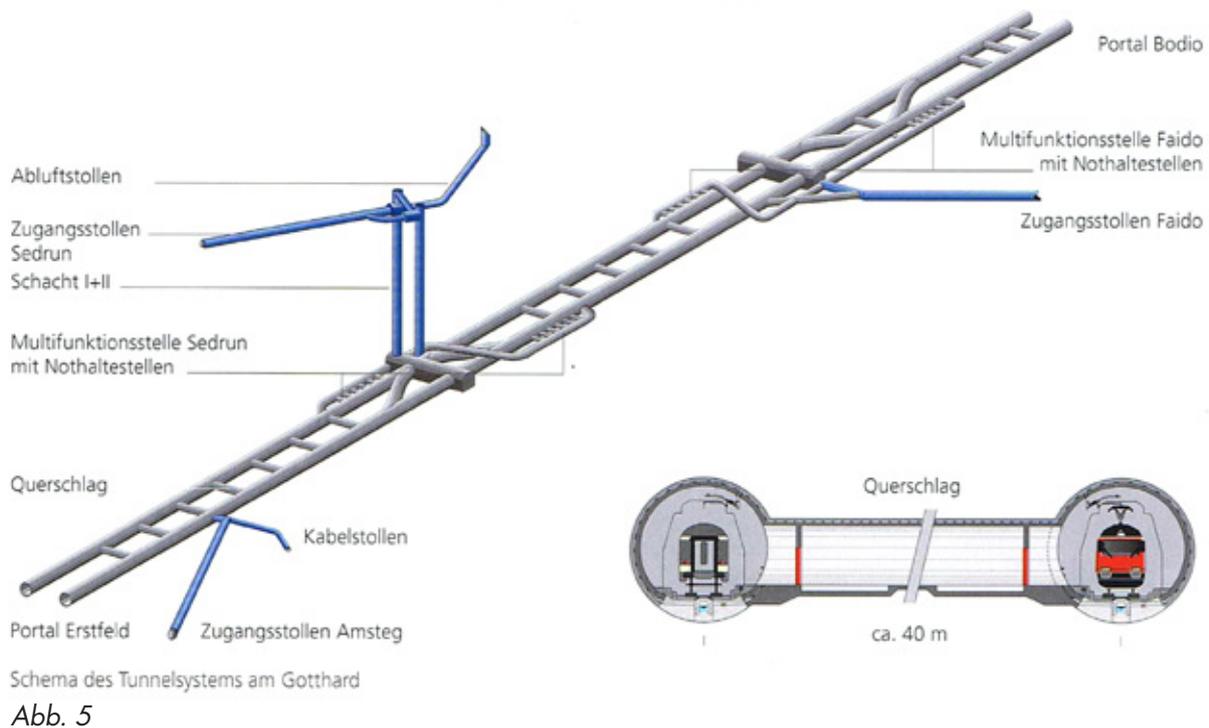
Linienführung Gotthard-Basistunnel
Abb. 3

Die Flachbahn, wie diese Strecke mit maximal 8 Promille Steigung genannt wird, ersetzt die im Jahre 1882 eröffnete Gotthardbahn, die jedoch im Stundentakt und als Umleitungsstrecke erhalten bleibt. Die alte Strecke ist stark belastet, sehr kurvenreich und mit einer Steigung von bis zu 28 Promille sehr steil und deshalb in ihrer Kapazität den zukünftigen Anforderungen des Güterverkehrs nicht gewachsen. Um die Steigung zu minimieren (28 m Höhendifferenz auf 1000 m Strecke), haben die Ingenieure damals die Strecke „künstlich“ verlängert, indem sie Spiraltunnel und Kehrtunnel in den Berg gesprengt haben. Schließlich wurde zwischen Göschenen und Airolo auf 1.150 m über dem Meer der 15 km lange Gotthardscheiteltunnel gebaut, damals der längste Eisenbahntunnel der Welt (Abb. 4). Für diese Strecke wurde bei der späteren Elektrifizierung die legendäre Gotthard-Güterzug-Lokomotive „Krokodil“ konstruiert, die Güterzüge bis 1.600 Tonnen ziehen kann. Gegenwärtig verkehren täglich 150 Güterzüge mit Doppellokomotiven.



Flachbahn an Gotthard und Ceneri
Abb. 4

Die beiden eingleisigen Röhren des Gotthard-Basistunnels, die im Abstand von 40 m parallel zu einander verlaufen, wurden von mehreren Stellen gleichzeitig in Angriff genommen, um die Bauzeit zu minimieren: Von den Tunnelportalen im Norden bei Erstfeld und von Bodio im Süden sowie



von drei „Zwischenangriffen“ bei Amsteg, Sedrun und Faido. Es waren also vier Strecken, auf denen man sich gleichzeitig aufeinander zugearbeitet hat. Gleichzeitig wurden auch die Anschlüsse an die alte Stammstrecke der Gotthardbahn 4,4 km im Norden und 7,8 km im Süden kreuzungsfrei hergestellt.

Im regelmäßigen Abstand von 325 Metern sind die beiden Tunnelröhren durch 176 Querstollen miteinander verbunden, als Fluchtweg für den „Ereignisfall“, wie die Schweizer Ingenieure den Notfall bezeichnen (Abb. 5). Somit ist kein Punkt im Tunnel weiter als 160 m von einem „Notausgang“ entfernt. Jeder Querschlag ist nach beiden Seiten mit Flucht- und Brandschutztüren ausgestattet sowie selbstverständlich mit Telefonverbindung zur Tunnelzentrale. Addiert man die beiden Einrichtungsröhren, die Querstollen, Gleiswechsel, Schächte und Zugangsstollen zusammen, so sind insgesamt 152 km aufgeföhren worden.

In Sedrun wurde zunächst ein 1000 m langer Stollen horizontal in den Berg vorgetrieben und von

dort – mit den Erfahrungen und Geräten einer süd-afrikanischen Bergwerksgesellschaft – zwei 800 m tiefe Aufzugs- und Lüftungsschächte abgeteufelt. Dort unten wurde eine Riesenkaverne herausgesprengt, die eine der beiden Multifunktionsstellen mit einer Haltestelle aufnehmen kann (Abb. 6)



Abb. 6

Die beiden Multifunktionsstellen in den Drittelspunkten bei Sedrun und bei Faido ermöglichen im Notfall einen Gleiswechsel in beiden Richtungen von einer Röhre in die andere (von links nach rechts !) und dienen gegebenenfalls als Nothaltestellen (Abb. 7). Sie sind normalerweise mit Toren verschlossen.

Spurwechsel in der Multifunktionsstelle Sedrun



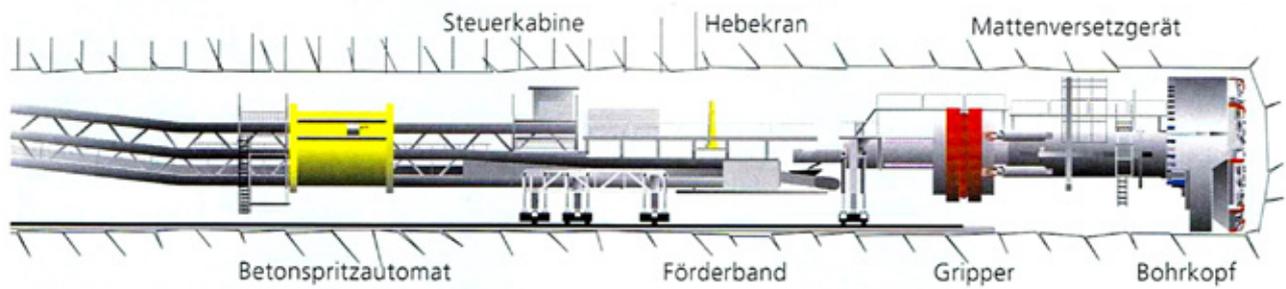
Abb. 7

Hier entsteht Weltrekord Nummer 2: Die tiefste Bahnstation der Welt, die allerdings erst später verwirklicht wird, weil sie nicht Bestandteil der NEAT ist. Aus dieser Kaverne heraus begann der Stollenvortrieb: je zwei Röhren nach Norden und nach Süden. Leichter gesagt als getan: in welche Richtung soll man in 800 m Tiefe im Berg loslegen? Nun war die Meisterleistung der Ver-

messungsingenieure – im Bergbau Markscheider genannt – gefordert, zumal die Tunnelröhren hier in einer Kurve verlaufen und GPS dort unten nicht zu gebrauchen war. Die Richtung musste durch die beiden Schächte 800 m tief herabgelotet werden. Eine Hilfe stellte dabei ein „Vermessungskreisel“ dar, der ähnlich wie ein Kreiselkompass wirkt – ansonsten war „Handarbeit“ mit Polygonzügen auf



Abb. 8



Vortrieb mit Tunnelbohrmaschine (TBM)

Abb. 9

allen Strecken beim Vermessen angesagt. Auf den kilometerlangen Vortriebstrecken von zwei Seiten aufeinander zu war der jeweilige „Fehler“ bei den acht Durchschlägen (vier je Röhre), an denen man sich traf, maximal nur 14 cm in der Horizontalen und 2 cm in der Vertikalen! Eine Meisterleistung und wirklich kein Zufall! 14 Jahre nach Beginn der ersten Vorarbeiten war am 15. Oktober 2010 der Weltrekord geschafft: der Tunnel war mit der Weströhre in ganzer Länge im Rohbau aufgeföhren. Fünf Monate später folgte am 23. März 2011 auch für die Oströhre der feierliche Durchschlag (Abb. 8).

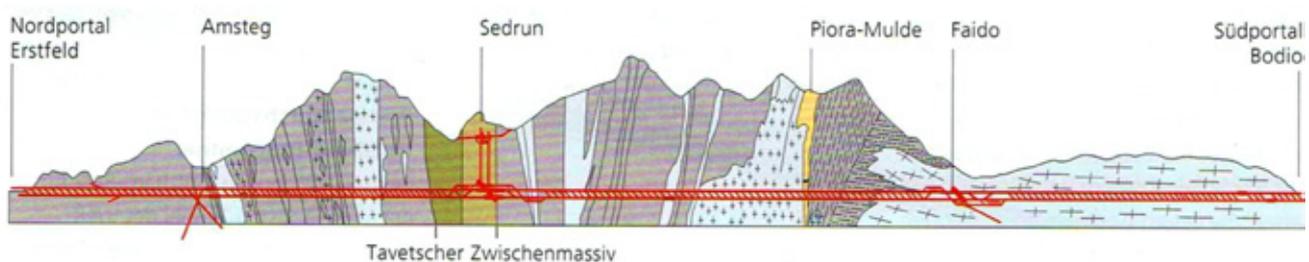
Damit waren beide Röhren des Gotthard-Basistunnels auf der gesamten Länge von 57 km vollständig durchörtert. (Seikan in Japan hat 54 km, Euro-tunnel von Frankreich nach England misst 53 km). 2.500 Personen aus 10 Nationen waren am Bau beteiligt, von denen 500 in den Wohncontainern bei Sedrun (s. Abb. 1) wohnten.

Insgesamt wurden mehr als 28 Millionen Tonnen Fels und Gestein aus dem Berg heraustransportiert;

das entspricht dem 5-fachen Volumen der Cheops-pyramide - davon 6 Mio. Tonnen in Sedrun.

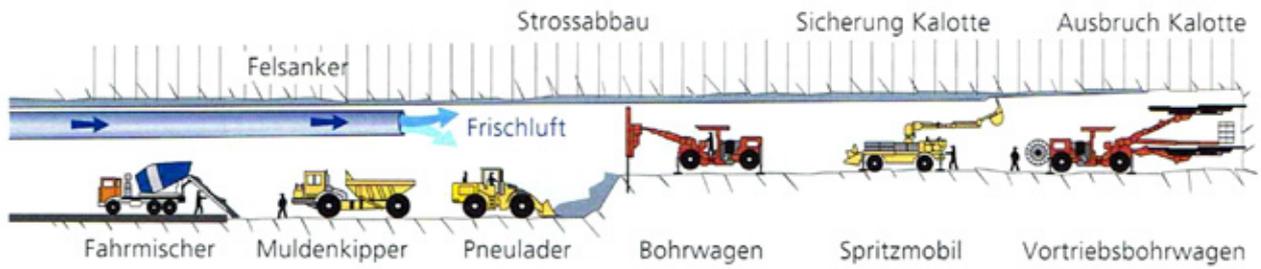
Mit einer Kraft von 3.000 Tonnen wurde der Bohrkopf gegen den 300 Millionen Jahre alten Granit und das andere Gestein gedrückt. Dabei konnte sich die Bohrmaschine nicht wie beim Elbtunnel gegen die bereits eingebauten Tübbingringe abstützen, sondern musste sich mit Pratzen - so genannten Grippern - seitlich gegen den Fels „festklemmen“ und nach vorn abdrücken. Die äußerste Spitzenleistung einer Tunnelbohrmaschine lag bei 56 m in 24 Stunden; „Weltrekord einer Hartgestein-Tunnelbohrmaschine dieser Dimension“ schreibt Herrenknecht auf seiner Website. Insgesamt haben sie 10,5 Millionen Kubikmeter Gestein herausgebohrt. Im Durchschnitt waren es 13 bis 15 m Vortrieb täglich, denn geologische Störzonen u.a. mit Wassereinbrüchen verursachten mehrmals monatelangen Stillstand.

Diese wechselhaften Geologien waren jedoch im Bauzeitenplan und bei der Kostenplanung von den Fachleuten vorher berücksichtigt worden.



Geologisches Längenprofil Gotthard-Basistunnel

Abb. 10



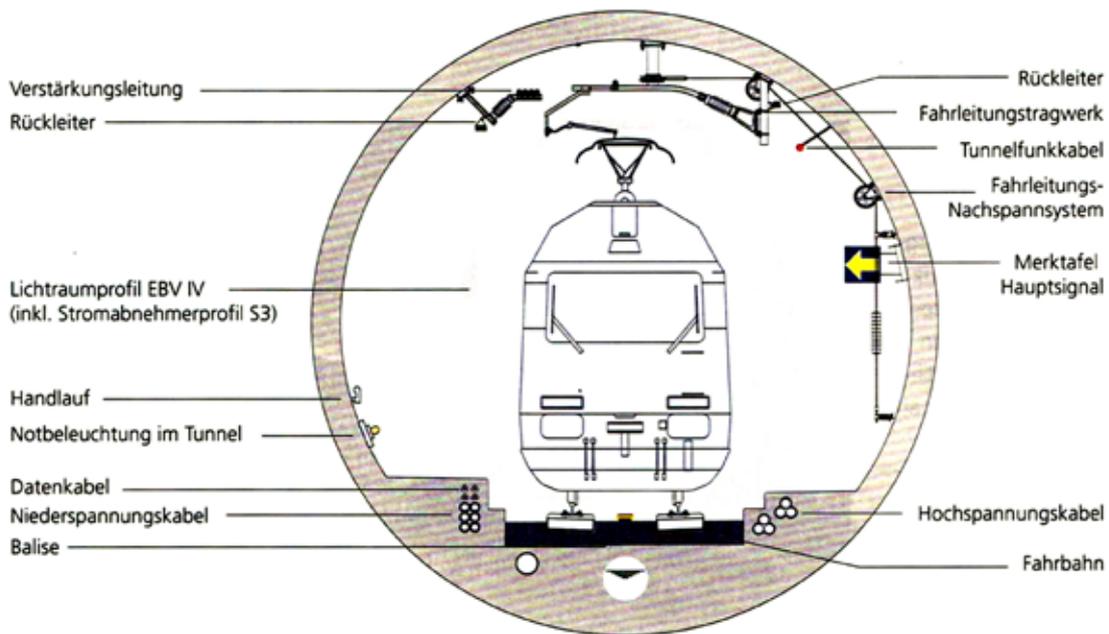
Konventioneller Sprengvortrieb

Abb. 11

Das andere Viertel wurde im Sprengvortrieb hergestellt (Abb. 11). Hier gab es Bereiche mit maximal 2.400 m Felsüberlagerung, in denen der Bergdruck so hoch war, dass der ausgebrochene Querschnitt wieder zusammengepresst wurde. Eine Tunnelbohrmaschine wäre dort eingeklemmt worden. Es musste ein Durchmesser von 13 m herausgesprengt werden, der durch eine bis zu 2 m dicke Betonschale ausgekleidet und gesichert wurde. Nebenbei: Die Bergtemperatur betrug da unten 50 ° C.

Weil die Arbeiten in der Gegenrichtung von Süden nach Norden auf unerwartete Schwie-

rigkeiten gestoßen waren, arbeiteten sich die Mineure von Sedrun aus einen Kilometer weiter nach Süden voran als ursprünglich geplant war. Daraus ergab sich nun das Problem: wohin mit diesem zusätzlichen Ausbruchmaterial in Sedrun? Denn für die Deponie der geplanten 6 Millionen Tonnen Ausbruch waren vorher genau festgelegte Areale eingeplant, z. B. für das Auffüllen eines ehemaligen Steinbruchs. Es fand sich aber im Einvernehmen mit der Gemeinde eine Deponie, die an der Oberfläche dann so gestaltet wurde, dass ein neuer Badensee (Abb. 13) für die Gemeinde entstand. Damit war beiden gedient.



Tunnelprofil mit bahntechnischen Installationen

Abb. 12

Der für die Tunnelauskleidung und den Fahrweg benötigte Beton – in Sedrun waren es bis zu 650 Kubikmeter pro Tag - wurde mit aufbereiteten Zuschlagstoffen aus dem Tunnelausbruch hergestellt. Insgesamt waren es gut 130.000 Kubikmeter Beton im Tunnel und außerhalb des Tunnels.

Obwohl die Gerade die kürzeste Verbindung zwischen den beiden Tunnelportalen gewesen wäre,

Ein Halt von Personenzügen muss in den Fahrplan passen und darf auf keinen Fall den Güterverkehr behindern.

Vom Nordportal bei Erstfeld und dem Südportal bei Bodio aus wird nach dem finalen Durchschlag am 23. März 2011 nun der Innenausbau und die bahntechnische Installation wie Fahrbahn, Fahrdrat, Stromversorgung, Telekommunikations- und



Abb. 13 Einweihung des neuen Badesees in Sedrun

hat der Gotthard-Basistunnel eine geschwungene Linienführung (s. Abb. 3). Ein gewichtiger Grund dafür war, dass drei Talsperren und Stauseen nicht unterfahren werden durften, weil Verformungen an der Oberfläche nicht auszuschließen waren.

Die Schachtförderanlagen in Sedrun sind inzwischen ausgebaut. Dort soll ein Personenaufzug ohne Zwischenstation von Sedrun zu der 800 m tiefen Bahnstation „Porta Alpina“ eingebaut werden. Das ist so hoch wie beide (ehemaligen) Zwillingtürme des World Trade Centers in New York übereinander. Weltrekord Nr. 3: der höchste Personenaufzug der Welt entsteht hier, wenn die Finanzierung unabhängig von der NEAT gesichert ist. Vorleistungen sind dafür bereits erbracht worden.

Sicherungsanlagen eingebaut. Für diese Arbeiten und für umfangreiche Tests und Erprobungen ist im Bauzeitenplan ein Zeitraum bis zur völligen Inbetriebnahme im Dezember 2017 eingeplant. Wegen einer äußerst sorgfältigen Planung durch qualifizierte Fachleute - und nicht durch eine „Kulturbehörde“ - sowie die hohe Leistungsfähigkeit der Tunnelbohrmaschinen ist eine vorzeitige Inbetriebnahme bereits ein Jahr früher, also Ende 2016 möglich. Und noch etwas sehr bemerkenswertes: Bei Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ist dieser dann restlos bezahlt!!! Das Schweizer Volk hat 1998 über das Finanzierungskonzept abgestimmt: 65 % werden durch eine Schwerverkehrsabgabe, 25 % durch die Mineralölsteuer und 10% mit der Mehrwertsteuer finanziert: rund 12 Milliarden Fran-

ken – je nachdem, welche Infrastrukturmaßnahmen außerhalb des Gotthard-Basistunnels dazugerechnet werden. Die EU hat für diese gesamteuropäische Kraftanstrengung keinen Franken beigesteuert.

In einem 16 km langen Abschnitt zwischen dem südlichen Tunnelportal bei Bodio und der Multifunktionsstelle bei Faido werden ab Ende 2013 bereits Testfahrten mit einer Geschwindigkeit von bis zu 230 km/h durchgeführt. Ab Ende 2016 sollen dann stündlich je 2 Personenzüge pro Richtung mit einer Geschwindigkeit von 230 bis zu 250 km/h und Güterzüge mit 120 bis 160 km/h hier unten durch die Alpen fahren – in 550 m ü. M. quasi „von Talboden zu Talboden“. Das entspricht 20 % der Kapazität für Personen- und 80 % für Güterzüge. Das mögliche Gewicht der Güterzüge wird dann statt 1.600 Tonnen bis zu 4.000 Tonnen betragen. Die Steigung von 8 Promille wurde gewählt, damit der Tunnel in einem natürlichen Gefälle entwässert werden kann.

Der Bundesrat Moritz Leuenberger sagte bei der Feier zum Hauptdurchschlag: „Europa erhält einen leistungsfähigen Schienenkorridor mitten durch die Alpen, damit seine Güter umweltfreundlich u. a. von Deutschland nach Italien transportiert werden können. Mit diesem Tunnel bauen wir mit an der Infrastruktur Europas und beweisen so: Wir gestalten unseren Kontinent mit, solidarisch und nachhaltig, indem wir die Verlagerung von der Straße auf die Schiene vorantreiben“, und fügte lächelnd hinzu: „Dieser Tunnel ist nicht die Überwindung eines Gebirges- sondern die Unterwindung“.

Bildnachweis:

©AlpTransit Gotthard AG und eigene Bilder

switchh - Hamburg verbunden

Jens Brückner
 Hamburger Hochbahn AG
 Projektleiter switchh
 Vertrieb und Verkehrswirtschaft
 Stabsstelle Komplementäre Mobilität
 Steinstraße 20
 20095 Hamburg
 Tel.: 040 / 32 88 26 64
 e-mail: jens.brueckner@hochbahn.de



Im Mai 2013 ist die HOCHBAHN mit ihren Partnern car2go Deutschland GmbH und Europcar Autovermietung GmbH mit dem Projekt switchh in Hamburg gestartet. Ziel des neuen Angebotes ist es, durch intensive Vernetzung von ÖPNV und ergänzenden Mobilitätsangeboten den privaten Pkw als ständige Rückfallebene individueller Mobilität zu reduzieren um damit verkehrs- und stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen Rechnung zu tragen.

1. Bedeutung des Wandels in der Mobilitätskultur

Seit vielen Jahren nimmt die Zahl der Personenfahrten im ÖPNV der Metropolregion Hamburg überdurchschnittlich zu. Die Ursachen dafür lassen einen beginnenden grundlegenden Wandel in der Mobilitätskultur großstädtischer Ballungsräume erkennen: Der Trend zum urbanen Wohnen wird in Hamburg durch eine hohe Wohnungsnachfrage - insbesondere innerhalb der im Radius des Ring 2 liegenden Stadtbereiche - deutlich. Damit einher gehen höhere Ansprüche an die Lebensqualität urbanen Wohnens: Es wächst die Bereitschaft vieler Menschen, auf Flächen für den fließenden und ruhenden Autoverkehr zugunsten

attraktiverer Frei- und Grünflächen zu verzichten. Der Gebrauch des privaten eigenen PKW wird in dichtbesiedelten Gebieten zunehmend von der Lust zur Last, weil immer öfter der Zeitverbrauch für die Parkplatzsuche höher ist, als die eigentliche Reisezeit im Stadtgebiet. Die steigenden Kosten für den Unterhalt und Gebrauch des privaten eigenen PKW stärken immer häufiger die Bereitschaft von Stadtbewohnern auf ihr eigenes Auto dann zu verzichten, wenn das Gesamtangebot aus ÖPNV und anderen komplementären, also den ÖPNV ergänzenden Mobilitätsmöglichkeiten gut und günstig ist.

2. ÖPNV und komplementäre Mobilität

Kern der Mobilität im großstädtischen Ballungsraum der Metropolregion Hamburg werden auch künftig die Busse, Bahnen und Fähren des ÖPNV sein - insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr. Komplementäre Mobilitätsangebote spielen insbesondere eine Rolle bei Mobilitätsbedarfen, denen nicht oder nur unzulänglich mit den Bussen und Bahnen des ÖPNV entsprochen werden kann, wie z.B. bei Großeinkäufen in Supermärkten oder bei Wochenendausflügen. Für diese Zwecke sind Carsharing- oder Mietfahrzeuge häufig besser geeignet.

Solche komplementären Mobilitätsangebote sind keine Konkurrenz zum ÖPNV. Im Gegenteil: Umfassende, preiswerte und bequem nutzbare Angebote komplementärer Mobilität stärken die Inanspruchnahme des ÖPNV-Systems, da sie den Verzicht der Stadtbewohner auf den privaten, eigenen PKW als permanente Rückfallebene individueller Mobilität fördern. Hier setzt das Projekt switchh an: Durch die organisatorische und infrastrukturelle Vernetzung von ÖPNV und komplementären Mobilitätsangeboten soll es den Stadtbewohnern möglichst einfach und bequem gemacht werden, die Angebote zu nutzen bzw.



Die switchh Card öffnet das car2go-Fahrzeug

diese miteinander zu kombinieren. Durch eine einmalige, zentrale Registrierung wird der Zugang zu allen integrierten Mobilitätsangeboten geboten.

Alle Produkte stehen gebündelt an ausgewählten Standorten, den switchh Punkten, zur sofortigen Nutzung zur Verfügung. Sämtliche Produkte werden über eine Mobilitätsplattform beauftragt und können sofort reserviert bzw. gebucht werden. Die HOCHBAHN ist Ende Mai 2013 zusammen mit ihren Partnern car2go Deutschland GmbH und der Europcar Autovermietung GmbH sowie dem Anbieter mytaxi nach nur 15 Monaten Vorlauf mit einer ersten Angebotsstufe von switchh in Hamburg gestartet. Die weitere Entwicklung erfolgt in aufeinander aufbauenden Schritten, orientiert an den Kundenbedürfnissen.

3. Das Produkt switchh

Die intelligente Vernetzung des hamburgischen ÖPNV mit den komplementären Mobilitätsangeboten erfolgt im Rahmen von switchh über drei Kern-Elemente: Das Tarifprodukt switchh, die switchh Punkte sowie die Mobilitätsplattform. Tarifprodukt switchh switchh richtet sich in der ersten Produktstufe primär an Stammkunden des ÖPNV, also HVV-Abonnenten, HVV-ProfiCard-Inhaber und HVV-Semesterticket-Besitzer. Neben der regelmäßigen ÖPNV-Nutzung ist diesen in der Regel auch der Umgang mit anderen Verkehrsmitteln vertraut, sie kombinieren öffentliche und individuelle Verkehrsmittel und sind somit nicht allein auf den privaten Pkw fixiert. Den ÖPNV-Stammkunden soll mit dem Tarifprodukt switchh der Anreiz gegeben werden, sowohl die Nutzung des ÖPNV als auch der ergänzenden Mobilitätsangebote zu intensivieren. Weiterhin dient das Tarifprodukt switchh als Kundenbindungsinstrument für die genannte Kundengruppe. switchh Kunden erhalten für monatlich 10 Euro zusätzlich zu ihrem HVV-Abonnement, der HVV-ProfiCard oder dem HVV-Semesterticket einen stark rabattierten Zugang zu den Partnerangeboten in Form von monatlich 60 Freiminuten bei car2go (was einem Gegenwert von bis zu 17,40 Euro entspricht) und 20 Euro Preisnachlass bei jeder Anmietung bei Europcar. Jeder switchh Kunde erhält mit Abschluss seiner Registrierung



Das Tarifprodukt switchh

eine switchh Card, die ihm den Zugang zu den Fahrzeugen von car2go ermöglicht und zugleich als Kundenkarte für Europcar fungiert. Bislang nicht integriert ist die HVV-Fahrtberechtigung, perspektivisch ist jedoch ein einheitliches Zugangsmedium für ÖPNV und komplementäre Mobilitätsangebote vorgesehen.

switchh Punkte

switchh Punkte bieten die Möglichkeit, sehr bequem auf ÖPNV und ergänzende Angebote zuzugreifen bzw. im Rahmen von Reiseketten zwischen den einzelnen Angeboten zu „switchhen“. Der erste switchh Punkt wurde zum Marktstart Ende Mai 2013 am U/S Bahnhof Berliner Tor eröffnet. Neben dem Schnellbahn- und Bus-Angebot wird dem Nutzer an diesem zentralen ÖPNV-Knotenpunkt ein bequemer Zugang zu den Fahrzeugen von car2go und Europcar sowie zum Taxi geboten. Abgerundet wird das Mobilitätsangebot durch eine StadtRAD-Station, eine Bike+Ride-Anlage sowie Möglichkeiten zur freien Fahrradabstellung. Auf die einzelnen Mobilitätsangebote wird durch spezielle Stelen sowie entsprechende Bodenbeläge und -markierungen aufmerksam gemacht. Eine wesentliche Rolle spielt in diesem Zusammenhang der Aspekt der Produktplatzierung: Die komplementären Mobilitätsange-

bote werden am switchh Punkt sehr gut sichtbar für den potentiellen Nutzer platziert und steigern damit sowohl die Absatzmöglichkeiten für das Produkt switchh als auch für die Angebote der einzelnen Partner. Weiterhin wurde ein Gebäude errichtet, welches neben dem Beratungs- und Dienstleistungsangebot rund um switchh auch eine HVV-Service-stelle sowie einen Europcar-Schalter beherbergt. Mit der Errichtung des switchh Punktes Berliner Tor ging eine immense Aufwertung des Haltestellenumfeldes einher. Diese reicht von der (Neu-)Ordnung des Haltestellenvorplatzes bis hin zu einer hochwertigen Beleuchtung in den Abend- und Nachtstunden. Insgesamt sollen in den nächsten Jahren bis zu 15 switchh Punkte an stark frequentierten ÖPNV-Knotenpunkten in Hamburg realisiert werden. Für die Standortauswahl bedeutsam sind dabei auch eine hohe Wohn- bzw. Arbeitsplatzdichte sowie hoher Parkdruck im Einzugsgebiet der Haltestellen. Üblicherweise werden zukünftige switchh Punkte schon allein aufgrund der verfügbaren Flächen im Vergleich zum switchh Punkt Berliner Tor deutlich kleiner ausfallen und auch nicht über ein Servicegebäude verfügen. Verbindende Elemente werden einheitlich gestaltete Stelen und Bodenflächengestaltung bzw. -markierungen sein – neben den wiederkehrenden, ergänzenden Mobilitätsangeboten.



switchh Punkt Berliner Tor

Mobilitätsplattform

Die HOCHBAHN hat im Rahmen des Projektes switchh als erstes Verkehrsunternehmen bundesweit eine Mobilitätsplattform zur Integration und Verknüpfung der komplementären Mobilitätsangebote mit dem ÖPNV entwickelt. Diese Mobilitätsplattform führt die verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen zusammen und macht sie dem Kunden über die um switchh erweiterte HVV-App sowie die Internetseite www.hvv.de zugänglich. Jeder Nutzer hat damit die Möglichkeit, sich neben der klassischen HVV-Fahrplanauskunft auch ergänzende Mobilitätsangebote – in der ersten Produktstufe sind dies car2go, Europcar und mytaxi – anzeigen zu lassen. Der Nutzer erhält eine multimodale Auskunft, d.h. er bekommt verschiedene, alternative Optionen für seinen Mobilitätsbedarf aufgezeigt und wählt das gerade für

ihn am besten geeignete Verkehrsmittel. switchh Kunden haben darüber hinaus die Möglichkeit, die komplementären Mobilitätsangebote direkt, einfach und bequem mit wenigen Klicks zu reservieren bzw. zu buchen. Weiterhin kann der switchh Kunde auch seine getätigten Reservierungen bzw. Buchungen einsehen. Steht aus Kundensicht bei der Mobilitätsplattform vor allem ein einfacher und bequemer virtueller Zugang zum ÖPNV-Angebot und den ergänzenden Mobilitätsangeboten über nur eine Anwendung im Vordergrund, so spielt aus Anbietersicht auch hier wieder der Produktplatzierungsaspekt eine wichtige Rolle: Bekanntheit und Absatzchancen für switchh und komplementäre Mobilitätsangebote, aber auch für das ÖPNV-Kerngeschäft, werden gefördert.



switchh in der erweiterten HVV-App

4. Ausblick

Die bisherige Kundenresonanz bildet eine gute Basis für die weitere Projekt- und Produktentwicklung. So sollen bis 2015 die Schnellbahnhaltestellen Altona, Wandsbek Markt, Kellinghusenstraße, Saarlandstraße und die Park+Ride-Standorte an den Bahnhöfen Bergedorf und Harburg zu switchh Punkten weiterentwickelt werden. Mit Ablauf der zweijährigen Pilotphase in 2015 ist die Integration weiterer, geeigneter Anbieter aus den Bereichen Carsharing und Autovermietung vorgesehen. Bereits in 2014 soll das StadtRAD-Angebot und das hamburgische Taxengewerbe stärker eingebunden werden. Damit einher geht eine Weiterentwicklung der Mobilitätsplattform um neue Angebote und Funktionalitäten wie z.B. das intermodale Routing, das Anbieten einer vollständigen Reisekette über verschiedene Mobilitätsanbieter hinweg. Auch das Tarifprodukt switchh wird zukünftig weiter diversifiziert werden um neue Zielgruppen anzusprechen und Marktpotentiale zu erschließen.

Diese Broschüre wurde mit freundlicher Unterstützung folgender Firmen erstellt:

Werner Batzer, Tief- und Straßenbau GmbH

Bauindustrieverband Hamburg u.
Schleswig-Holstein e. V.

Bau-Innung und Norddeutscher
Baugewerbeverband e.V.

Becker Bau GmbH & Co. KG

Henri Benthack GmbH & Co.

B K P Ingenieurbüro

J. und H. Burmeister Tiefbau GmbH

Corneel GmbH

Deutag GmbH & Co. KG, Niederlassung
Nord, Gebiet Hamburg

Druve, Straßenbau GmbH

Hugo Ehlers GmbH & Co., Tief- und
Straßenbau

Eurovia Teerbau GmbH

FWF Bauunternehmung GmbH, Straßen und
Tiefbau Niederl. Hamburg

Hermann Garbers Nachf., Straßen- und
Tiefbau

GAT Gussasphalttechnik GmbH & Co. KG

Groth & Co.

Fritz Hack, Straßen- und Tiefbau

H+W Mischwerke GmbH

Hansa-Nord-Labor GmbH

Amandus Kaufmann GmbH, Straßenbau

KEMNA Bau, Andreae GmbH & Co. KG

Masuch & Olbrisch, Berat.Ing. VBI

Josef Möbius, Bau GmbH

NNG Norddeutsche Naturstein GmbH

Nord-Stein GmbH

August Prien, Bauunternehmen

Rüdiger Poersch

R B S Kiesgewinnung GmbH

Sasol Wax GmbH

Silmer, Societe des silices de mer

Storimpex Asphalttec GmbH

Strabag AG, Straßenbau Ndl. Hamburg

TUST Tief- und Straßenbaustoffe
GmbH & Co. KG

Urban – Ingenieurteam, Beratende
Ingenieure für Bauwesen

Hermann Wellmann

Max Wiede GmbH & Co., Straßen- und
Tiefbau

Yeoman Baumineralien GmbH



Vereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure in Hamburg e.V.

An die
Vereinigung der Straßenbau- und
Verkehringenieure in Hamburg e.V.
Postfach 11 34 01
20434 Hamburg

Beitrittserklärung

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zur "Vereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure in Hamburg e.V."
Bei Änderung der angegebenen Daten werde ich die Geschäftsführung informieren.

Vorname, Name: _____

Geburtsdatum: _____

Private Anschrift:
(Straße / Nr., PLZ / Ort) _____

Berufsbezeichnung: _____

Abschlussexamen:
(Studienanstalt, Datum) _____

Titel (Akademischer Grad): _____

Berufsgruppe:

- Selbständig Angestellter Beamter Pensionär
 Student Baureferendar oder Inspektorenanwärter
seit: _____

Berufliche Anschrift: _____

Telefon (privat / beruflich): _____

Fax: _____

E-Mail-Adresse: _____

Datum: _____

Unterschrift: _____

Einzugsermächtigung

Hiermit ermächtige ich die "Vereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure in Hamburg e.V."
widerruflich, den von mir gemäß §4 der Satzung der VSVI – Hamburg zu entrichtenden jährlichen
Mitgliedsbeitrag mittels Lastschrift zu Lasten meines nachfolgend aufgeführten Kontos einzuziehen:

Name des kontoführenden Geldinstitutes: _____

Bankleitzahl: _____

Kontonummer: _____

Wenn mein Konto die erforderliche Deckung nicht aufweist, besteht seitens des kontoführenden
Geldinstituts (s.o.) keine Verpflichtung zur Einlösung.

Datum: _____

Unterschrift: _____

