HAMBURG VSVI

INFORMATION 2015

FACHBEITRÄGE

ReStra – Neue Richtlinien

Das Busbeschleunigungsprogramm – eine Zwischenbilanz nach 4 Jahren

Mobilitätskonzept IKEA Altona

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

Impressum

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

Herausgeber:
VSVI-Hamburg, Postfach 113401
20434 Hamburg

Bankverbindung:
Hamburger Sparkasse
Konto 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 2016. Redaktionsschluss ist der 31. August 2016.

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:
Edmund-Siemers-Allee (Quelle: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation)

Inhalt

VSVI

Vorwort 4

Niederschrift der 51. Mitgliederversammlung..... 6

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

VSVI-Salon 2015 12

Fortbildungsveranstaltungen und Exkursionen..... 14

HerbstVerkehr 2015..... 19

Fachbeiträge

RESTRA – Neue Richtlinien 22

Das Busbeschleunigungsprogramm – eine Zwischenbilanz nach 4 Jahren 26

Mobilitätskonzept IKEA Altona..... 31

Fördermitglieder..... 36

Beitrittserklärung

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitglieder und Freunde der VSVI in Hamburg,

das Jahr 2015 begann für die VSVI-Hamburg mit der Mitgliederversammlung am 26. Februar in den sehr ansprechenden Räumlichkeiten des Hafen-Klubs Hamburg. Zunächst brachte uns ein sehr lebhafter Vortrag die technischen und technologischen Besonderheiten beim Rück- und Neubau der Langenfelder Brücke in Hamburg näher. Anschließend fanden turnusmäßig die Vorstandswahlen für die Posten des Vorsitzes, des stellvertretenden Vorsitzes, der Geschäftsführung sowie die Schatzmeisterei statt. Christian Popp und Matthias Nölting traten nach 3-jähriger Amtszeit als stellvertretender Vorsitzender bzw. als Schatzmeister nicht erneut zur Wahl an. Die Mitgliederversammlung sprach beiden ihren Dank für das Engagement in den zurückliegenden Jahren aus. Für das Amt des stellvertretenden Vorsitzenden stellte sich Mirco Bachmeier und als Schatzmeisterin Kirsten Reutin zur Wahl. Carsten Buck kandidierte erneut für das Amt des Geschäftsführers und ich für das Amt des Vorsitzenden. Die Mitgliederversammlung wählte alle vier einstimmig. Ich danke im Namen von uns Vieren für das entgegengebrachte Vertrauen, wenngleich mir bewusst ist, dass die Bereitschaft für ehrenamtliches Engagement in der heutigen, schnelllebigen Zeit immer geringer wird und es bei Wahlen nur noch selten zu Gegenkandidaturen kommt. Der amtierende Vorstand setzt sich gerne und mit Herzblut für die VSVI-Hamburg ein, auch wenn uns unsere beruflichen Verpflichtungen manches Mal nicht so viel Zeit dafür lassen, wie wir sie benötigten, um die Vereinigung noch besser führen und vertreten zu können.

In der Zeit von Mitte März bis Mitte April fanden insgesamt 3 VSVI Seminarveranstaltungen statt zu den Themen Straßenbautechnik, aktuelle Verkehrsthemen und konstruktive Bauwerke. Der neue Veranstaltungsort im Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) stieß kapazitätsmäßig an seine Grenzen, so dass die Seminarreihe 2016 voraussichtlich an einem anderen Ort stattfinden wird.

Schon kurz darauf am 18. Mai versuchte sich der Vorstand mit einem neuen Format, dem „VSVI Salon". Eine Journalistin hielt uns den Spiegel vor und referierte über „Unser Berufsfeld und die Wahrnehmung in der Öffentlichkeit". Die sehr angeregte Diskussion im Anschluss an das Eingangsreferat zeigte, dass wir ein gutes Thema gewählt hatten. Wir werden das Format fortführen, das in den gemütlichen Räumen des Bootshauses HafenCity abgehalten wird.

Im weiteren Verlauf des Jahres wurden 2 Exkursionen auf Baustellen in Hamburg angeboten. Die Seminarreihe „HerbstVerkehr" fand wiederum im Wälderhaus in Wilhelmsburg statt und hat am 13. November mit der ersten von 5 Veranstaltungen begonnen. Wir freuen uns erneut über das große Interesse an der Seminarreihe innerhalb und außerhalb der Vereinigung. Einen Festball gab es im Jahr 2015 nicht, da sich die Mitgliederversammlung für einen 2-jährigen Rhythmus ausgesprochen hatte. Insofern möchte ich an dieser Stelle schon auf den Termin des VSVI-Festballs 2016 hinweisen. Sie sind schon jetzt für den 5. November in das Hotel Atlantic eingeladen – bitte merken Sie sich den Termin vor!

Abschließend danke ich an dieser Stelle noch einmal ganz, ganz herzlich den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und allen, die sich im zurückliegenden Jahr neben ihrem Berufsalltag auch noch für den Erfolg

unserer Vereinigung eingesetzt haben. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit im Vorstand mit den alten und neuen Amtsinhabern. Ganz besonders bedanke ich mich bei dem Redaktionsteam dieser VSVI-Info, bestehend aus Dierk Münster, Carsten Diercks und Marko Schröder. Ich wünsche Ihnen eine kurzweilige Lektüre dieser VSVI-Info 2015 und ein gesundes und erfolgreiches Jahr 2016!

Mit freundlichen Grüßen

Roland Hansen
(Vorsitzender der VSVI-Hamburg)

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

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

Der eigentlichen Mitgliederversammlung ging um 16:00 ein Vortrag voraus:
Technische und technologische Besonderheiten beim Rück- und Neubau der Langenfelder

Herr Dipl. Ing (FH) Bernd Hoffmann (Baubevollmächtigter der DEGES für die Langenfelder Brücke) berichtet über das Projekt, das seit einigen Monaten in aller Munde ist. Mit zahlreichen Bebilderungen und Erläuterungen zu diesem spannenden Projekt gibt er einen Einblick in die komplexe Maßnahme.

Niederschrift über die 51. Mitgliederversammlung am 26. Februar 2015 in den Räumen des Hafen-Klub Hamburg e.V.

Top 1: Begrüßung und Feststellung der Tagesordnung

Herr Roland Hansen eröffnet die Mitgliederversammlung um 17:20 Uhr und begrüßt die anwesenden Mitglieder sehr herzlich.

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

Vor Eintritt in die Tagesordnung wird in stiller Ehrung der seit der letzten Mitgliederversammlung verstorbenen Mitglieder gedacht. Die Tagesordnung wird einstimmig angenommen und somit festgestellt.

Top 2: Genehmigung der Niederschrift über die 50. Mitgliederversammlung am 20. Februar 2014

Die Niederschrift über die 50. Mitgliederversammlung ist auf der Homepage veröffentlicht und den Mitgliedern mit der Einladung zu dieser Versammlung zugestellt worden. Die Erstellung der digitalen VSVI Information 2014 hat sich verzögert und wird im 2. Quartal auf der Homepage der Vereinigung veröffentlicht werden.
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 2014

Top 3.1: Bericht des Vorsitzenden (Roland Hansen)

Roland Hansen berichtet über das vergangene Jahr 2014:
– Da die Amtszeit der Vorstandsmitglieder

allgemein 3 Jahre beträgt, stehen in 2015 einige Neuwahlen an. Das Jahr 2014 war insofern auch von Nachfolgesuche geprägt.

– Mit der neuen Fortbildungsreferentin Frau Windhorst, die diese Funktion zunächst Ende 2013 kommissarisch übernommen hatte, konnte im Frühjahr erfolgreich das VSVI Seminar durchgeführt werden. Ebenso ist es Herrn Popp gelungen, das Seminar Herbst-Verkehr ein zweites Mal zu veranstalten und zu etablieren.

– Die versehentliche Löschung des VSVI-Postfaches durch die Post im Jahr 2014 hatte zwischenzeitlich für erhebliche Verwirrung gesorgt. Das Postfach ist aber wieder aktiviert worden.

– Aufgrund des erheblichen Zuschusses zum Festball 2014 ist das Thema Fortbestand des VSVI Festballs in die Tagesordnung aufgenommen und wird unter Top 9 beraten.

– Die VSVI Hamburg ist der Initiative „Bauingenieure für Hamburg" beigetreten und beteiligt sich u.a. durch Veranstaltungen an Universitäten bei der Nachwuchs- und Fachkräftegewinnung für Hamburg.

– Herr Hansen bittet um Unterstützung und Beiträge für die VSVI Info 2015. Die VSVI Info 2014 wird im Frühjahr 2015 erscheinen und auf der Homepage der VSVI veröffentlicht werden.

Herr Hansen dankt dem Vorstandskollegium sowie Frau Klimm für die geleistete Arbeit.

Top 3.2: Bericht des stellvertretenden Vorsitzenden (Christian Popp)

Herr Popp berichtet über die in 2014 zum 2. Mal stattgefundene Seminarreihe HerbstVerkehr im Rahmen einer PowerPoint-Präsentation (Anlage 1). Das erfolgreiche Seminar soll 2015 erneut veranstaltet werden.

Top 3.3: Bericht des Geschäftsführers (Carsten Buck)

Im Oktober 2014 war durch die Post das seit Jahrzehnten bestehende Postfach der VSVI aufgelöst worden, so dass zeitweise die Post nicht zugestellt werden konnte. Nach langlangwierigen Telefonaten und einem intensiven Schriftverkehr konnte das altbekannte Postfach (11 34 01, 20434 Hamburg) jedoch wieder aktiviert werden
Herr Buck berichtet vom VSVI Festball, der erfolgreich am 01. November stattgefunden hat, jedoch im Jahr 2014 mit ca. 6.800 €bezuschusst werden musste. Über die Zukunft des Festballs soll unter Top 9 noch einmal konkret beraten werden. Die Veranstaltungsreihe VSVI-Stammtisch wurde eingestellt. Das Format scheint nicht mehr zeitgemäß. Es war schwierig sowohl Referenten als auch Gäste hierfür gewinnen zu können.

Top 3.4: Bericht Fortbildungsreferentin (Tanja Windhorst)

Frau Windhorst, berichtet von der in 2014 stattgefundenen Exkursionen zur Hochwasserschutzanlage Niederhafen und zur nördlichen Straßenanbindung Altenwerder mit dem Thema „Bewehrte Erde". Sie berichtet von den 2 Seminarterminen „Straßenbautechnik" und „Vergabe- und Vertragswesen" im Frühjahr 2014.

Frau Windhorst stellt die Termine für das VSVI Seminar 2015 vor: In 2015 wird es neben den Seminarblöcken „Straßenbautechnik" am 17.03.2015 und „Aktuelle Verkehrsthemen" am 24.03.2015 auch wieder einen Seminartag zum Thema „Konstruktive Bauwerke" am 21.04.2015 geben.

Top 4: Berichte über die Tätigkeit der Bundesvereinigung (BSVI)

Top 4.1Bericht des Vorsitzenden (Roland Hansen)

Herr Hansen berichtete kurz von den Aktivitäten der Bundesvereinigung BSVI:
In 2014 haben 2 Präsidialversammlungen in Dresden und Saarbrücken stattgefunden. In 2015 wird es eine Präsidialversammlung in Kombination mit der 2 jährlich stattfindenden Delegierten Versammlung vom 24.-26. September 2015 in Stralsund geben. Herr Hansen übergibt das Wort an Herrn Rothfuchs, der diesen Tagesordnungspunkt weiter ausführt.

Top 4.2: Bericht des Mitgliedes im Koordinierungsausschuss (Konrad Rothfuchs)

Herr Rothfuchs (Hamburger Mitglied des Koordinierungsausschusses) referiert über die durchgeführten Sitzungen und die behandelten Themen: U.a. die allgemeine Kostensituation und Veränderungen in der Geschäftsstelle der BSVI sind Anlass über die strategische Neuausrichtung der Bundesvereinigung zu erwägen und dazu die Landesvereinigungen zu befragen. Anhand einer Präsentation (Anlage 2) wird dies diskutiert.

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

Tagesordnungspunkt 5: Rechnungsbericht über das Geschäftsjahr 2014 und Genehmigung des Wirtschaftsplanes 2015 (Matthias Nölting)

Herr Nölting stellt den Kassenbericht für das Jahr 2014 vor (Anlage 3): Einnahmen und Ausgaben sind, trotz rückläufiger Mitgliederzahlen, mit einem leichten Einnahmeüberschuss durch den in 2014 erhöhten Mitgliedsbeitrages ausgeglichen.
Der Wirtschaftsplan für 2015 (Anlage 4) sieht u.a. eine Rückstellung für einen evtl. Festball im Jahr 2016 vor, was unter Top 9 noch zu beraten ist. Ebenso sind Kosten für ein neues Veranstaltungsformat den VSVI-Salon vorgesehen.

Top 6: Bericht der Rechnungsprüfer (Clemens Gündel)

Herr Gündel berichtet, dass die Finanzen der Vereinigung im abgelaufenen Geschäftsjahr 2014 anhand der Belege für Einnahmen und Ausgaben am 20. Januar 2014 geprüft wurden. Unstimmigkeiten wurden nicht festgestellt. Die Mitgliederversammlung nimmt Kenntnis.

Top 7: Entlastung des Vorstandes

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

Top 8: Vorstandswahlen

TOP 8.1: Wahl des Vorsitzenden

Herr Hansen stellt sich zur Wiederwahl. Die Mitgliederversammlung wählt Herrn Hansen zum 1. Vorsitzenden. Herr Hansen bedankt sich und nimmt die Wahl an.

TOP 8.2: Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden

Herr Mirko Bachmeier wird von Herrn Popp für eine Wahl vorgeschlagen. Herr Bachmeier, der

bei der LÄRMKONTOR GmbH arbeitet, stellt sich kurz vor. Die Mitgliederversammlung wählt Herrn Bachmeier zum stellvertretenden Vorsitzenden. Herr Bachmeier bedankt sich und nimmt die Wahl an.

TOP 8.3: Wahl des Geschäftsführers

Herr Buck stellt sich zur Wiederwahl. Die Mitgliederversammlung wählt Herrn Buck zum Geschäftsführer. Herr Buck bedankt sich und nimmt die Wahl an.

TOP 8.4: Wahl des Schatzmeisters

Frau Kirsten Reutin wird von Herrn Hansen für eine Wahl vorgeschlagen. Frau Reutin, die beim Landerechnungshof arbeitet, stellt sich kurz vor. Die Mitgliederversammlung wählt Frau Reutin zur Schatzmeisterin. Frau Reutin bedankt sich und nimmt die Wahl an.

Top 9: Zukunft des Festballs

Herr Buck schildert die Kostensituation bei der Veranstaltung eines Festballs, der eine Bezuschussung erforderlich macht. Die Teilnehmerzahl schwankt zwischen 100-215 Personen, was eine Planung erschwert, da Veranstaltungsort, Band etc. bereits fast 1 Jahr im Voraus zu buchen sind. Herr Buck stellt den Antrag, den Festball im Jahr 2015 auszusetzen und eine Rückstellung für einen Ball im Jahr 2016 zu bilden.
Die Mitgliederversammlung stimmt dem Antrag zu.

Mit einem Dank an die Anwesenden für die Teilnahme schließt Herr Roland Hansen die Versammlung um ca. 18:30 Uhr.

Für die Niederschrift

Dipl.-Ing. Roland Hansen
Vorsitzender

Dipl.-Ing. Carsten Buck
Geschäftsführer

Anlagen:
- Anlage 1 - Präsentation Herbstverkehr
- Anlage 2 - BSVI
- Anlage 3 - Kassenbericht 2014
- Anlage 4 - Wirtschaftsplan 2015
- Anlage 5 - Teilnehmerliste Mitgliederversammlung 2015

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
Mirco Bachmaier
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 - 2674

Schatzmeisterin
Kirsten Reutin
Telefon: 0178 / 2345199

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

Zahlungsverkehr/Mitgliederverwaltung
Sybille Klimm
Postfach 113401, 20434 Hamburg, Tel. 04168 / 911799

Koordinierungsausschuss der BSVI

Mitglied
Konrad Rothfuchs
c/o ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg, Tel. 040 / 309709 - 0

Ständiger Vertreter
Thorsten Buch
c/o ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg, Tel. 040 / 309709 - 159

Termine

– Angekündigt werden Termine und geplante Themen auf der Internetseite www.vsvi-hamburg.de

– Fachexkursionen in der 1. Jahreshälfte 2016
Einladung erfolgt mit gesonderten Schreiben

– Fortbildungsveranstaltungen, Tagesseminare März / April 2016
Einladung erfolgt mit gesonderten Schreiben

– 52. Mitgliederversammlung
24. Februar 2016

VSVI-Hamburg – Mitglieder 2014

Verstorbene Mitglieder

446 – Reinhold Schmidtke

Gekündigt zum 31.12.14

080 – Rolf Mieloszyk
702 – Kaj Gnielka
447 – Michael Klein
793 – Gabriele Birke
548 – Ralf Offermann
421 – Peter Preuße
302 – Ehrenfried Haase
696 – Hansjürgen Spanke
640 – Peter Tietböhl
347 – Hanfried Ehlers
577 – Rolf Hüttmann
537 – Andreas Mönkemeyer
481 – Karl H. Höffler
565 – Rainer Warnecke
119 – Reiner Koch
451 – Manfred Lehne
799 – P.J. Wagner
787 – Justin Fischer
143 – Gero Scheffel
283 – Dietrich Klein
815 – Sven Hermann
472 – Frank Th. Kirchner
612 – Horst-Ulrich Ordemann
488 – Roland Anhaus
230 – Peter Reuter
120 – Horst Colmorgen
765 – Florian Rettmer
531 – Sigrid Frank
831 – Heike Schütt
477 – Rüdiger Schachtschneider

Eintritte Ordentliche Mitglieder

907 – Martin Reinke
908 – Mirco Bachmeier
909 – Matthias Kahl
910 – Finn Mackert
911 – Daniel Scheer
912 – Andreas Swensson
913 – Nils Lentz
914 – Marcus Struwe
915 – Benjamin Pripnow
916 – Ulrich Lüthje
917 – Nils Geßner
918 – Simon Endig
919 – Andi Lehmann
920 – Tim Schulze
921 – Daniela Jung
922 – Joana Hundertmark
923 – Philip von Werder
924 – Christopher Kühner

VSVI Salon 2015

Auf unserer Mitgliederversammlung im Februar war ein neues Format für Veranstaltungen der VSVI angekündigt worden: der VSVI-Salon.
Wir wollen im Rahmen dieser Veranstaltungsreihe die durchaus kritische Auseinandersetzung mit unserem Berufsbild fördern und fordern. Dem Namen entsprechend soll der VSVI-Salon in einem niveauvollen Ambiente stattfinden. Nach verschiedenen Besichtigungen fiel unsere Wahl auf das Bootshaus HafenCity, gelegen unweit der Elbphilharmonie mit der Adresse Am Kaiserkai 19 und Blick auf den Hafen.

Am 18.05.2015 war es soweit: der Vorstand hatte zur Auftaktveranstaltung geladen und zahlreiche Mitglieder sind gekommen. Das Thema lautete: „Unser Berufsfeld und die Wahrnehmung in der Öffentlichkeit". Wie wird das Berufsbild der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in der Öffentlichkeit wahrgenommen? Bekannte Bauwerke werden oft als architektonische Leistung anerkannt, bei Straßenbau-Projekten stehen ungeliebte Großbaustellen im Fokus der Schlagzeilen. Mit dem Salon haben wir eine passende Plattform geboten, um über diese Thematik lebhaft zu diskutieren.

Als Referentin hatten wir die Journalistin Anke Spiess geladen. Frau Spiess ist seit mehr als 20 Jahren als Journalistin und Autorin tätig und arbeitet als Kamerafrau für WDR, NDR und BR. Die strategische Beratung von Institutionen, für deren Wahrnehmung in der Öffentlichkeit bzw. den Medien, gehört zu einem weiteren Standbein. Sie erstellt Analysen über Branchen und entwikkelt Maßnahmen zu deren Verbesserung in der Außenwahrnehmung.

Frau Spiess begann um 18:00 Uhr mit einem Eingangsvortrag, der schon von interessierten Zwischenfragen und Statements der Anwesenden begleitet wurde. Die anschließende außerordentlich lebhafte Diskussion beendete der Vorsitzende gegen 20:30 Uhr mit einem besonders herzlichen Dank an die Referentin, die uns Ingenieure mit etlichen neuen Erkenntnissen in den Abend entließ, nachdem sie uns freundlich, offen und mit einer Portion Witz den Spiegel vorgehalten hatte. An Hand der Analyse eines Fernsehbeitrages aus unserer Nachbarstadt Pinneberg zeigte sie uns aber auch Punkt für Punkt, mit welchen Tricks und Behauptungen sowie Falschaussagen gegen „den Straßenbau" vorgegangen wird. Sie meinte, eine Bauverwaltung dürfte solch einen Beitrag nicht unwidersprochen lassen. Vergleichbares erleben wir auch in der Hamburgischen Verwaltung. Im Übrigen war es verblüffend und erhellend zu hören, wie Journalisten Ingenieurwirken von außen wahrnehmen, wie sie uns sehen. Wir hörten im Klartext, wie, mit welchem Zeitbudget, Vorstellungen und Unwissen Medien auf unsere Themen losmarschieren.

Fazit des Abends war: wir sollten regelmäßiger und agierender unsere Projekte in der Öffentlichkeit vorstellen. Wir müssen uns nicht verstecken, aber es muss uns gelingen, unsere guten Taten besser und für Alle verständlicher „zu verkaufen".

Fortbildungsveranstaltungen 2015

Dipl.-Ing. Tanja Windhorst
Schmeck Junker Ingenieurgesellschaft mbH
Gotenstraße 14
20097 Hamburg
e-mail: windhorst@schmeck-junker.de

In der letzten Ausgabe des Info-Heftes wurde über das VSVI-Seminar und die Fachexkursionen in 2014 berichtet. Seitdem haben die folgenden Veranstaltungen stattgefunden:

Im **März und April 2015** fand das VSVI-Seminar wieder in den Räumen des Landesbetriebes Straßen, Brücken und Gewässer an 3 Seminartagen, mit großer Beteiligung, statt. Für die Seminarreihe, der Themen „aktuelle Verkehrsthemen" und „konstruktive Bauwerke" konnten, mit Herrn Dipl.-Ing. Uwe Wilma und Herrn Dipl.-Ing. Martin Grassl, neue Moderatoren gewonnen werden.

Das Seminar am **17. März** zum Thema **„Strassenbautechnik"** leitete Frau Dipl.-Ing. Windhorst von SCHMECK · JUNKER Ingenieurgesellschaft. Der Seminartag begann mit dem Thema zu den Änderungen der Hamburgischen Kampfmittelverordnung, in dem die Seminarteilnehmer eine kurze Einführung zur vorhandenen Kampfmittelproblematik und einen Überblick über die Änderungen der Verordnung von Herrn Otto, Leiter des Referats Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht der Hamburger Feuerwehr, bekamen. Im Anschluss ging es im Vortrag von Herrn Dipl.-Ing. Lüthje vom Asphalt-Labor um den Schichtenverband von Asphaltbefestigungen. Nach einer kurzen Pause berichtete uns Herr Dipl.-Ing. Rothfuchs vom Ingenieurbüro ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung über Mobilitätskonzepte, wo wir stehen und wohin die Reise gehen könnte, am Beispiel von IKEA in Altona und anderen Erschließungen.

Das zweite Seminar fand am **24. März** zum Thema „Aktuelle Verkehrsthemen", unter der Moderation von Herrn Dipl.-Ing. Uwe Wilma vom Ingenieurbüro ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, statt. Im ersten Seminar stellte uns Herr Dipl.-Ing. Christoph F. Schröder von der BWVI die neue ReStra Hamburg (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen) – Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung – vor. In der ReStra sollen die vorhandenen Hamburger Regelwerke PLAST und ER zusammengeführt werden. Im Anschluss referierte Herr Benjamin Glas, aus dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung München, zum Thema "Mehr Platz für den Radverkehr" am Praxisbeispiel Kapuzinerstraße in München. Auch in München ist an Hauptverkehrsstraßen nicht immer ausreichend Platz für die Radverkehrsanlagen vorhanden. Es wurde in einer umfangrei-

chen Planungsphase mehrere verkehrstechnische Lösungen erarbeitet und abgewogen. Die Seminarteilnehmer haben in der anschließenden Pause noch den einen oder anderen Planungsansatz mit Herrn Glas diskutiert. Nach der Pause wurde uns von Herrn Dr. Frank Claus vom IKU_DIE DIALOG-GESTALTER GmbH aus Dortmund über ein anderes immer wichtigeres Thema, der Bürgerbeteiligung bei Infrastrukturprojekten, berichtet. Er zeigte uns auf, dass das Ende der Zuschauerdemokratie vorbei ist. Die Behörden planen und stellen fest, Bürger regen an oder wenden ein – diese Rollenverteilung hat keine Zukunft mehr, wie man an Beispiel wie Stuttgart 21 sieht.

Das dritte und letzte Seminar für 2015 fand nach zweijähriger Pause am 21. April zum Thema „Konstruktive Bauwerke", unter der Moderation von Herrn Dipl.-Ing. Manfred Grassl vom Ingenieurbüro GRASSL GmbH Beratende Ingenieure Bauwesen, statt. Das Seminar war im Vorwege bis auf den letzten Sitzplatz ausgebucht. Zu Beginn des Seminartages berichtete uns Herr RBD Dipl.-Ing. Volker Richter vom Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr in Schleswig-Holstein über die Schäden an den Betonpfeilern der Rader Hochbrücke im Zuge der Bundesautobahn A7 über den Nordostseekanal und die verkehrlichen Auswirkungen bei der Instandsetzung und den Konsequenzen, die sich daraus ergaben. Im Anschluss folgte ein weiterer Bericht zur Bundesautobahn A7 von Herrn Dipl.-Ing. Karl-Heinz Reintjes von der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanung- und –bau GmbH) zum Thema „Autobahnbau in der Stadt – Die Verbreiterung der A 7 in Hamburg". Herr Reintjes berichtet über die Planung des Abschnittes und die Problematik mit dem Rückbau der vorhandenen Brücken Oldesloer Straße und Langenfelde. Zum Abschluss zeigte er uns noch einen Film über den Abriss der Brücke Langenfelde. Nach einer kurzen Pause stellte uns Herr Dipl.-Ing. Hanns Christoph Simons vom Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer der Hansestadt Hamburg die Maßnahme Messetunnel Sternschanze – Neubau eines Tunnels unter Bahnbetrieb – anschaulich in mehreren Bauabschnitten, mit vielen Bildern aus der Bauzeit, dar. Der Abschlussbeitrag der Seminarreihe 2015 wurde gemeinsam von Herrn Dipl.-Ing. Stefan Losse vom Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer der Hansestadt Hamburg und Herrn Dipl.-Ing. Michael Borowski von Grassl Beratende Ingenieure vorgetragen. In diesem Beitrag wurde die Untersuchung zum 8-Streifen-Ausbau der Hochbrücke Elbmarsch vorgestellt.

An dieser Stelle sei den neuen Seminarleitern sehr herzlich für die Organisation und die fachlich hohe Qualität der Vorträge gedankt. Frau von der Lippe, Moderatorin der Seminarveranstaltung „Vergabe- und Vertragswesen, Baurecht" steht seit 2014 nicht mehr zur Verfügung. Auch ihr gilt unser Dank!

Am **7. Mai 2015** trafen sich 20 interessierte VSVI-Mitglieder am Polizeipräsidium Hamburg. Hier laufen nicht nur alle straßenverkehrlichen Informationen zusammen. Es werden auch die straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen, im Bereich Lichtsignal- und Verkehrsbeeinflussungsanlagen in der Verkehrsleitstelle, umgesetzt.

Die Verkehrsleitzentrale wurde vor zwei Jahren unter laufendem Betrieb in einer Bauzeit von neun Monaten neu aufgebaut. Während der Umbauphase wurde der Betrieb in Containern ausgelagert und von dort sichergestellt. Die Verkehrsleitzentrale ist nach Fertigstellung am 29. Mai 2013 eine der modernsten Verkehrsmanagementsysteme Europas. Die Verkehrsleitzentrale ist das zentrale Element des Hamburger Verkehrsmanagements. Mit Hilfe unterschiedlicher Steuerungs- und Informationssysteme, werden von dort aus die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss auf Hamburgs Straßen optimiert.

Visualisierung Retheklappbrück von Grassl

Herr Tippe von der Verkehrsdirektion erläuterte uns die Funktion der modernen Anlage.
Infos über Lichtsignalprogramme und Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen werden auf einem riesigen LED-Bildschirm in Form von Videobildern von neuralgischen Knoten gezeigt. Die Bildschirmwand setzt sich aus einer Vielzahl von kleineren Bildschirmen zusammen, die fast nahtlos aneinandergefügt sind. Am Arbeitsplatz und auf der Großleinwand können Bildschirminhalte individuell gestaltet werden. Aus Datenschutzgründen erfolgt keine Aufzeichnung der Bilder.

VSVI-Mitglieder im Baubüro Rethebrücke

Am 15.10.2015 trafen sich 15 VSVI-Mitglieder im alten Zollgebäude im Hamburger Hafen, um die Baustelle vom Neubau der Rethebrücke zu besichtigen. Vor der eingentlichen Baustellenbesichtigung wurden wir durch Herrn Dipl.-Ing. Michael Borowski vom Ingenieurbüro Grassl Beratende Ingenieure in Empfang genommen und wir zunächst im Rahmen eines Vortrages „vorbereitet".
Das Bauvorhaben ist eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte der Stadt Hamburg. Dabei wird die im Jahre 1934 erstellte Hubbrücke über die Rethe welche den verkehrlichen und substantiellen Anforderungen nicht mehr gerecht wird, gegen Europas größte Klappbrücke ausgetauscht. Neben dem eigentlichen Neubau der Klappbrücke sind eine Straßenbrücke und Vorlandbrücke, die sich im Umfeld befinden, ein weiterer Bestandteil der Maßnahme zur Einbindung in das vorhandene Infrastrukturnetz.

Rethe-Klappbrücke

Die Rethe-Querung hat eine zentrale Bedeutung für den Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr im südlichen Bereich des Hamburger Hafens. Gegenwär-

tig wird dies ca. 3.000 Mal pro Jahr für den Schiffsverkehr geöffnet und geschlossen. Der Brückenneubau wird als zweiteilige (getrennte Überbauten für Bahn- und Straßenverkehr) und zweiflügige Klappbrücke in Stahlbauweise, mit einer Spannweite von circa 104 Meter, erstellt. Neben der nun unbegrenzten Durchfahrtshöhe mit Gegensatz zu der Limitierung der alten Hubbrücke auf 50 Meter, wird zudem die Fahrwasserbreite um 20 Meter auf 64 Meter vergrößert. Zum Zeitpunkt der Besichtigung waren die Beton- und Stahlbauarbreiten bereits abgeschlossen und wir konnten die Klappenpfeiler mit den beeindruckenden Hydraulikzylindern auch im inneren Bereich besichtigen. Ebenfalls war es möglich den zukünftigen Steuerstand und die wasserdichten Technikräume im Inneren des Klappenpfeilers zu besichtigen.

HerbstVerkehr 2015

Mirco Bachmeier
LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b
22767 Hamburg
Tel.: 040 / 38 99 94 0
e-mail: m.bachmeier@laermkontor.de

2015 richtete die Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (VSVI) nun bereits zum dritten Mal die Vortragsreihe mit dem Titel „**HERBSTVERKEHR**“ aus. Aufgrund des Erfolges der Vortragsreihe 2013 und 2014 wurde diese auch im Jahr 2015 fortgesetzt. Dabei standen neben Themen zum Verkehr und Straßenbau auch Ingenieurbauwerke im Mittelpunkt der Vorträge.

Die Vortragsreihe **HERBSTVERKEHR** fand 2015 in einem Zeitraum zwischen dem **12. November und dem 10. Dezember 2015** immer donnerstags zwischen **17:30 und 19:30 Uhr** statt. Im Rahmen eines jeden Vortrages und der anschließenden Diskussionen informierten fünf Fachleute die interessierten Anwesenden über Themen zum Verkehr, Straßenbau und zu Ingenieurbauwerken.

Dabei ging es darum den Zuhörern die Themen an Beispielen bezogen auf die Freie und Hansestadt Hamburg nahe zu bringen. Durch die Themen Radverkehr und Tempo 30 auf innerstädtischen Straßen wurden auch sehr aktuelle Fragestellungen aufgegriffen und Einblicke in viel diskutierte Argumente gegeben. So wurde z.B. für die Radverkehrsplanung in Hamburg erläutert ,warum bestimmte Maßnahmen so umgesetzt wurden oder welche Planungen unzureichend waren und wie diese Situationen verbessert werden konnten. Neben aktuellen Themen sind aber auch Dinge diskutiert worden die Hamburg langfristig bewältigen muss. Genannt sei hier Hamburg als wachsender Warenumschlagplatz mit begrenzter Verkehrsinfrastruktur oder auch die starke Lärmbelastung bei gleichzeitig hohem Bedarf an lärmarmen oder wenigstens weniger verlärmten Wohnbauflächen.

Nach den Vorträgen (gerne auch schon mitten drin) gab es immer die Möglichkeit den Refe-

12. November 2015
Hamburg als Warenumschlagplatz - Nachhaltige Konzepte für den Güterverkehr
Prof. Dr.-Ing. Heike Flämig
TU Hamburg Harburg
… leitet an der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH) das Institut Verkehrsplanung und Logistik.

19. November 2015
Fahrradfahren in Hamburg - Die Herausforderung der Verkehrsraumaufteilung
Dr.-Ing. Heinke Wiemer
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) Hamburg
… ist Mitarbeiterin im Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) in Hamburg und hier leitende Planerin mit dem Schwerpunkt Radwegeausbau.

26. November 2015
Bauen in und am Wasser - Entstehung des Brooktorkaiquartiers in der HafenCity
Dipl.-Ing. Marian Stachon
WTM ENGINEERS Hamburg
… leitet bei der Firma WTM ENGINEERS in Hamburg verschiedene Bauprojekte im Bereich Objektplanung und Tragwerksplanung.

3. Dezember 2015
Lärmarme Fahrbahnbeläge! Wie funktionieren sie und was können sie?
Dr.-Ing. Wolfram Bartolomäus
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
… ist in der Bundesanstalt für Straßenmwesen (BASt) im Referat – Fahrzeug / Fahrbahn, Akustik tätig und beschäftig sich im Schwerpunkt u.a. mit „neuartigen" .lärmarmen Fahrbahnbelägen für Außerorts- und Innerortsstraßen.

10. Dezember 2015
Tempo 30 - Welche Folgen haben Tempo 30 Ausweisungen?
Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs
LK Argus Berlin GmbH
… ist Verkehrsplaner sowie Geschäftsführer der LK Argus Berlin GmbH.

renten Fragen zu stellen oder bestimmte Dinge zu diskutieren. Diese Möglichkeit wurde gerne in Anspruch genommen. Die VSVI hat abschließend die Referenten zum Abendessen in das WILHELMS (dem Veranstaltungsort WÄLDERHAUS angeschlossene Gastronomie) eingeladen, wo die Gespräche und Diskussionen weiter geführt wurden. Hierzu hätten sich gerne noch ein paar mehr Zuhörer einfinden können.
Die VSVI wurde auch wie in den Vorjahren 2015 in Hinblick auf die Bekanntmachung der Veranstaltung von der Deutschen Verkehrswissenschaft-

lichen Gesellschaft (DVWG, BV Hamburg), der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL-Nord) sowie vom Hamburger Städtebauseminar unterstützt. Hierfür wollen wir auch auf diesem Weg unseren Dank aussprechen.
Die Titel der einzelnen Vorträge sowie die für die Veranstaltungsreihe gewonnenen Referenten sind in der nachfolgenden Übersicht zusammen gefasst.

Die HerbstVerkehr-Reihe 2015 wurde von etwa 70 Teilnehmern besucht. Ca. 30 % der Teilnehmer waren VSVI-Mitglieder. Gerne würden wir 2016 mehr Mitglieder der VSVI an dem Programm interessieren können. Insgesamt kamen die Teilnehmer im Wesentlichen aus Ingenieurbüros und der öffentlichen Verwaltung. Erfreut waren wir über die Beteiligung noch studierender Interessierter, auch um den Verein bei der jungen Generation bekannt zu machen.
Aufgrund der Rückmeldungen, der Teilnehmerzahl sowie der vom VSVI-Vorstand gewünschten öffentlichen Wahrnehmbarkeit des Vereins ist der Vorstand zum Entschluss gekommen, die Veranstaltungsreihe „Herbstverkehr“ auch 2016 wieder durchzuführen.

Die ReStra oder: Neue Regelwerke braucht das Land!

Dipl.-Ing. Sven Clausen
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Grundlagen des Straßenwesens – VI 101
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg
Tel.: 040 / 42841 - 3604
e-mail: sven.clausen@bwvi.hamburg.de

Der Start:

Einige wissen es schon, viele haben aber sicher zumindest schon davon gehört: es wird ein neues Regelwerk des Straßenwesens in Hamburg geben! Dieses wird den Namen ReStra tragen (Kurzform für „Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen") und zum Jahresende die bisher geltenden Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Straßen ersetzen.

Das klingt sportlich, ist es auch und es wirft natürlich die Frage nach dem Warum auf. So gibt es doch seit langem für Planung, Entwurf und Bau von Straßen einen gut bekannten speziellen Hamburger-Dreiklang von grundsätzlich zu beachtenden Regelwerken:
die **PLAST**[1], die **ER**[2] & die **ZTV/St-Hmb**[3].

Die Ursprünge dieser Regelwerke liegen weit in der Vergangenheit. So weit, dass auf eine Suche danach hier verzichtet wird. Interessanter als das Wann ist aber ja auch vielmehr das Warum.

Beim Studium der Regelwerke ergeben sich folgende Gründe, die für die Formulierung eines eigenen Hamburger Regelwerks im Straßenwesen seinerzeit wohl ausschlaggebend waren:

- Es wurde ein Regelungsbedarf gesehen, für den es noch keine Regelungen (z. Bsp. durch die FGSV) gab.
- Es gab Regelungen, für die aber - bezogen auf die Randbedingungen in Hamburg - ein Bedarf der Konkretisierung, Abweichung oder Beschränkung gesehen wurde.
- Es gab einen besonderen Gestaltungswillen.
- Es wurde Bedarf für ein Informations- und Fortbildungsmedium gesehen.

Die vor diesem Hintergrund formulierten Hamburger Regelwerke des Straßenwesens sind in ihrer Ausprägung ganz unterschiedlich. So hat die PLAST in vielen (vor allem neueren) Teilen eine Art Lehrbuchcharakter und beinhaltet neben den fachlichen Vorgaben und Regelungen auch umfangreiche Erklärungen allgemeiner Grundsätze der Straßen- und Verkehrsplanung. Die Regelungen der FGSV-Regelwerke wurden dabei zwar in der PLAST berücksichtigt, aber nicht 1-zu-1 umgesetzt. Die FGSV-Regelwerke sind für Hamburg bis auf wenige Ausnahmen daher nicht explizit eingeführt worden.

[1] Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg - PLAST
[2] Entwurfsrichtlinien - ER
[3] Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Straßenbauarbeiten in Hamburg – ZTV/St-Hmb.

Bei der PLAST wurden häufig eigene Formulierungen für die Regelungsinhalte verwendet. Daraus ergaben sich neben Unterschieden bei den verwendeten Begriffen (Nomenklatur) durchaus auch Abweichungen in Maß und Zahl. Für ihre korrekte Anwendung ist aber - wie in der PLAST selbst geschrieben - die Kenntnis und zusätzliche Berücksichtigung der FGSV-Regelwerke unerlässlich. Übersichtlicher wird es damit sicher nicht, zumal die Gründe für die abweichenden Festlegungen leider so manches Mal verborgen bleiben.
In den ZTV/St-Hmb. wurde ein gänzlich anderer Weg beschritten. Mit ihnen sind die thematisch hierfür relevanten Regelwerke der FGSV (und ggf. weitere) gezielt für Hamburg eingeführt und die notwendigen Konkretisierungen, Abweichungen oder Beschränkungen dazu benannt worden. Auf die Neuformulierung von bereits beschriebenen Inhalten wurde bzw. wird bewusst verzichtet.
Harmonisch Zusammenwirken können die Hamburger Regelwerke jedoch nur, wenn sie

- eine klare Struktur,
- eine ausreichende Aktualität
- und eine eindeutig ablesbare Verbindlichkeit

besitzen. Darüber hinaus muss auch ihr Verhältnis zur „Hintergrundmusik", die in allen drei Fällen durch die bundesweit anerkannten Regelwerke der FGSV[4] bestimmt wird, klar definiert sein.
In den letzten Jahren waren jedoch zunehmend Misstöne in diesem Dreiklang wahrzunehmen, die vor allem die PLAST auslöste.
So wurden bei der Anwendung zunehmend Widersprüche zu den neueren FGSV-Werken aber auch zu den geltenden Entwurfsrichtlinien festgestellt. Zudem wurde der Regelungsinhalt in den PLAST je nach Bedarf entweder als absolut verbindlich eingestuft - oder mit Verweis auf die Bezeichnung des Regelwerks als Hinweise abgeschwächt („… es sind ja nur Hinweise.").

[4]Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Zusammengefasst kritisierten die Anwender an den PLAST

- ihre insgesamt unübersichtliche Struktur,
- ihre bereichsweise nicht ausreichende Aktualität,
- die nicht immer vorhandene Eindeutigkeit der Verbindlichkeit.

Damit wurden Forderungen laut, die zum Inhalt entweder ein deutliches Bekenntnis zur PLAST verbunden mit einer entschlossenen Fortschreiben hatten oder die vollständige Abschaffung derselben und ersatzweise Einführung der FGSV-Werke. Und natürlich gab es auch Stimmen, die sich für den Erhalt der PLAST in der „bewährten" Form aussprachen.

Das Ziel:

Wie so oft im Leben erweisen sich vermeintlich einfache Lösungen („man müsste nur mal…") bei detaillierter Betrachtung dann tatsächlich doch nicht als sinnvoll.
Mit der Neuorganisation des Amtes für Verkehr und Straßenwesen der BWVI wurde dem Referat VI 1 - Grundlagen des Straßenwesens - die Gesamtzuständigkeit für die Regelwerke des Straßenwesens in Hamburg (bezogen auf die Stadtstraßen) zugeordnet. Das Referat, das zuvor für die ER und die ZTV/St-Hmb. verantwortlich war, bekam damit nun auch die PLAST übertragen.

Im Zuge der sich ergebenden Einarbeitungsphase bot sich die Gelegenheit, die Regelwerke für das Straßenwesen in Hamburg in einer Gesamtschau zu sichten und zu bewerten.
Es zeigte sich, dass die oben genannten Defizite in Verbindung mit dem textlichen Umfang der PLAST nicht nur das Zurechtfinden darin erschweren, sondern auch die notwendige Fortschreibung. Eine Aktualisierung ist stets mit einem sehr hohen Aufwand verbunden.
Die Abschaffung der PLAST und die pauschale Einführung der FGSV-Werke erschienen jedoch nicht

zielführend. So ist letztlich nicht alles, wofür Regelungsbedarf besteht, seitens der FGSV bereits geregelt und manches bedarf durchaus einer weiteren Festlegung. Sei es aus Gründen der spezifischen verkehrlichen Situation in Hamburg oder weil das durch die FGSV Geregelte nicht immer einer kritischen Überprüfung standhält (als Bsp. seien die Dikken großformatiger Belagselemente erwähnt).
Als erfolgsversprechender Weg lag die Schaffung eines neuen Regelwerks für das Straßenwesens in Hamburg nach dem Vorbild der ZTV/St-Hmb nah. Über dieses neue Technische Regelwerk würden die in Hamburg anzuwendenden FGSV-Regelwerke explizit eingeführt werden und ergänzend das geregelt,

- was der Konkretisierung, Abweichung oder Beschränkung des in den bundesweit anerkannten technischen Regelwerke der FGSV bedarf,
- wo ein besonderer Gestaltungswille umgesetzt werden soll,
- wofür es noch keine allgemein anerkannten Regelungen, aber erkennbaren Regelungsbedarf gibt.

Ein solches Regelwerk müsste zudem folgende Anforderungen erfüllen:

- seine Funktion muss klar sein (Leitfaden oder Richtlinie, kein Lehrbuch);
- es muss eindeutig sein in seiner Positionierung (einzuhaltende Richtlinie, Empfehlungen oder Hinweise bzw. Beispiele) und in seiner Wortung (muss, soll, kann);
- Planungs- und Enwurfselemente sind zusammen führen;
- Abweichungen von den Regelwerken der FGSV müssen immer plausibel begründet werden.

Anhand von Systematik und Aufbau der ZTV/St-Hmb. hat sich gezeigt, dass sich der Aufwand für eine Fortschreibung eines Regelwerkes minimieren lässt und zugleich Widersprüche vermieden werden können.
Um eine Einschätzung der Anwender - also derjenigen, für die ein solches Regelwerk den verbindlichen Rahmen vorgibt und zugleich Arbeitshilfe sein soll - zu bekommen, haben wir im November 2013 einen Workshop unter dem Motto „Regelwerke im Straßenwesen in Hamburg - was brauchen wir (noch)?“ veranstaltet. Daran haben neben den Realisierungsträgern der Stadt Hamburg auch Vertreter der Ingenieurbüros teilgenommen.
Die Ergebnisse dieses Workshops haben unsere Einschätzung bestätigt und damit den Startschuss für eine umfassende Neuordnung der Regelwerke des Straßenwesens in Hamburg gegeben.
In dem neuen Regelwerk ReStra werden die Themen der PLAST und ER zusammengeführt, so dass es für Planung und Entwurf nur noch ein Regelwerk geben wird. Neben grundsätzlichen Erkenntnissen und Entwicklungen des Straßen- und Verkehrswesens sollen die ReStra auch stadtbildgestalterische und ökologische Aspekte aufgreifen und berücksichtigen.
In Anlehnung an die Systematik der FGSV-Regelwerke wird das neue Regelwerk in zwei Dokumentenkategorien unterteilt sein:

Richtlinien [R]	Sie sind verbindlich und grundsätzlich bei der Planung und beim Entwurf von Stadtstraßen in Hamburg zu beachten. Ihre Inhalte stellen allgemein anerkannte Regeln der Technik dar und zeigen bewährte und wirtschaftliche Lösungen für Hamburg.
Wissensdokumente [W]	Sie geben einen in Hamburg bekannten Arbeits- und Kenntnisstand wieder. Die Dokumente sollen für ausgewählte Themen sensibilisieren und dienen als Beispielsammlung und Orientierungshilfe bei Planung und Entwurf von Stadtstraßen in Hamburg.

Analog zur ZTV/St-Hmb. werden die ReStra als Loseblattsammlung aufgebaut, um bei einer Fortschreibung einen partiellen Austausch der Inhalte zu erleichtern. Sie wird eine Versionsübersicht enthalten, die dem Anwender den Aktualitätsstatus seiner Ausgabe bezogen auf die einzelnen Blätter zeigt.
Die ReStra wird den Anwendern ausschließlich in digitaler Form als PDF-Dokumente über das Internet bzw. Intranet bereitgestellt werden.

Der Weg:

Über die Ausschreibung eines Leistungswettbewerbes fanden wir im Sommer 2015 mit dem Ingenieurbüro ARGUS aus Hamburg einen Auftragnehmer, der uns maßgeblich bei der Neugestaltung des Regelwerkes unterstützt.
Für die Erarbeitung der ReStra wurde eine Kernarbeitsgruppe initiiert, die sich aus Vertretern des Amtes V, des Ingenieurbüros ARGUS, des LSBG, der Bezirke und der Behörde für Inneres und Sport zusammensetzt. Diese Kernarbeitsgruppe kommt derzeit zu regelmäßigen, eng getakteten Jour Fixe zusammen und bereitet die für die ReStra relevanten Themenfelder auf. In Abhängigkeit von den jeweils zu behandelnden Themen wird die Arbeitsgruppe um Fachkolleginnen und -kollegen erweitert.
Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf die Identifikation der sogenannten „Hamburgensien" gelegt, die ja immer wieder als Begründung für ein gesondertes Hamburger Regelwerk im Straßenwesen ins Feld geführt werden. Nach fünf durchgeführten Jour-Fixe zeigt sich, dass es wohl deutlich weniger sind, als erwartet (oder gar erhofft).
Der nächste wichtige Schritt wird dann die Verschickung des Entwurfs der ReStra an die Dienststellen und Träger öffentlicher Belange sein, um mit ihnen die Inhalte der ReStra abzustimmen und wo geboten zu ergänzen oder zu ändern.
Ziel ist es letztlich, Ende des Jahres die PLAST, die ER einschließlich den damit verbundenen Rundschreiben durch die ReStra und die damit eingeführten Regelwerke der FGSV ersetzen zu können.
Mit der ReStra beginnt ein neues Kapitel der Hamburger Regelwerke im Straßenwesen:
dank neuer Struktur - schlanker und eindeutiger in seiner Verbindlichkeit - wird sich die ReStra anforderungsgerecht fortschreiben lassen und somit für ihre Anwender - Auftraggeber wie Auftragnehmer - eine verlässliche Hilfe bei der täglichen Arbeit werden.

Das Busbeschleunigungsprogramm in Hamburg – eine Zwischenbilanz nach 4 Jahren

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

Ausgangslage

Im Frühjahr 2011 hatte sich der damals neu gewählte Senat dazu entschieden, das bestehende Bussystem auf ausgewählten MetroBus-Linie hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Kapazitäten, der Zuverlässigkeit im Betriebsablauf, des Fahrkomforts für die Fahrgäste sowie der Barrierefreiheit zu verbessern. Hierzu wurde ein sog. „Busbeschleunigungsprogramm" aufgelegt, dessen Umsetzung die Bürgerschaft auf der Grundlage der Bürgerschaftsdrucksache 20/2508 in ihrer Sitzung am 23.05.2012 beschlossen hat. Vorausgegangen waren ausführliche und sehr umfangreiche Expertenanhörungen im Verkehrsausschuss der Bürgerschaft.

In der Drucksache heißt es: „In Hamburg bieten sich auf mittlere Sicht gute Möglichkeiten für eine im deutschlandweiten Vergleich überdurchschnittliche ökonomische Entwicklung. Gleichzeitig ist von einer weiteren Zunahme der Wohnbevölkerung bis in die 2020er Jahre auszugehen; dabei vollzieht sich insbesondere eine zunehmende Verdichtung des inneren Stadtgebietes. Hieraus erwächst die Notwendigkeit zum Ausbau der Verkehrsangebote in der Stadt und in der Metropolregion, um die mit der Bevölkerung und der Wirtschaft wachsende Verkehrsnachfrage auch künftig angemessen befriedigen zu können. Der weitere Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist unter diesen Randbedingungen und unter Berücksichtigung der in der Vergangenheit festgestellten überdurchschnittlichen Steigerungen der Nutzerzahlen von 2–3 % pro Jahr ein prioritäres verkehrspolitisches Ziel, da es sich beim ÖPNV im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr um das klimaschonendere und flächeneffizientere Transportsystem zur Befriedigung der großstädtischen Mobilitätsbedürfnisse handelt. Beispielweise ersetzt ein voll besetzter Doppelgelenkbus, wie er auf der MetroBus-Linie 5 unterwegs ist, bis zu 120 Autos.

Vordringlicher Handlungsbedarf auf Grund bereits heute hoher Fahrgastzahlen und niedriger Reisegeschwindigkeiten besteht auf den Verkehrskorridoren der MetroBus-Linien 2, 3, 5, 6, 7, 20 und 25, die bereits Bestandteil des Stadtbahn-Zielnetzes waren, sowie im Bereich des Eidelstedter Platzes (Linien 4 und 21). Um die Kapazität auf diesen Linien zielgerichtet zu steigern, wurden für die Umsetzung des Busbeschleunigungsprogramms Ausbauziele definiert, die sich hinsichtlich ihrer Systemeigenschaften und des angestrebten Zeithorizonts ihrer Umsetzung unterscheiden:

Ausbauziel A (kurzfristig, bis 2016): Umfassendes Beschleunigungsprogramm im gesamten jeweiligen Linienverlauf durch Lichtsignalbeeinflussungen und Knotenumbauten sowie einem relevanten Anteil eige-

ner Fahrwege, wo möglich, verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar; dies ermöglicht bzw. erleichtert langfristig auch Lösungen mit Spurführung. Umsetzung bei positivem Ausgang der Untersuchungen auf den MetroBus-Linien 2, 3, 5, 6, 7, 20 und 25 sowie 4 und 21 (im Bereich des Eidelstedter Platzes), bei denen bereits heute ein sehr großer Handlungsdruck auf Grund des Erreichens der Kapazitätsgrenzen und der erheblichen betrieblichen Beeinträchtigungen durch den allgemeinen Straßenverkehr vorliegt.
Ausbauziel B (mittelfristig 2016 bis 2020): Weiterentwicklung wichtiger Linien durch die schrittweise Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen auf ausgewählten Streckenabschnitten sowie gegebenenfalls weiteren Linien, bei denen die Kapazitätsgrenzen ebenfalls in absehbarer Zeit erreicht werden, die Beeinträchtigungen durch den Straßenverkehr jedoch einen geringeren Anteil eigener Fahrwege erfordern."
Für die Umsetzung wurde ein erster grober Kostenrahmen für die Planungs- und Realisierungskosten der Infrastrukturmaßnahmen innerhalb des Busbeschleunigungsprogramms anhand von Erfahrungen aus früheren Projekten ohne Vorliegen von Planunterlagen abgeschätzt. Die Schätzung für alle Maßnahmen betrug insgesamt 259 Mio. € (Ausbauziel A: 157 Mio. €, Ausbauziel B: 102 Mio. €).

Die Umsetzung

Im Sommer 2011 wurde mit der Planung erster Maßnahmen begonnen. Im Fokus standen zunächst die MetroBus-Linie 5 (M 5) sowie der Eidelstedter Platz (im Verlauf der MetroBus-Linien 4 und 21). Abgesehen davon, dass die M 5 zu den am höchsten frequentierten Buslinien Europas zählt (rd. 60.000 Fahrgäste / Tag) und damit der Handlungsbedarf am größten war, sollten die baulichen Maßnahmen auf diesem Streckenverlauf fertig gestellt sein, bevor mit dem Ausbau der BAB A 7 begonnen wird. Wenngleich die Strecke zwischen der Anschlussstelle Schnelsen und der Innenstadt nicht als Ausweichstrecke vorgesehen und ausgeschildert ist, war dennoch zu erwarten, dass sich Ausweichverkehr den Weg über diese Route sucht, sobald es zu größeren Behinderungen auf der BAB A 7 im Hamburgischen Stadtgebiet kommen würde. Gleiches gilt für den Eidelstedter Platz, der im Zuge der Eckverbindung von der BAB A 23, Anschlussstelle Eidelstedt, zur BAB A 7, Anschlussstelle Stellingen, liegt. Mit der baulichen Umsetzung der Maßnahmen auf der M 5 wurde noch in 2012 begonnen, mit denen am Eidelstedter Platz in 2014.
Parallel zu den ersten Planungen wurde ein Projektmanagement eingerichtet. Die Verkehrsbetriebe, deren MetroBus-Linien zu bearbeiten waren, die Hamburger Hochbahn AG (HHA) sowie die Verkehrsbetriebe Hamburg Holstein (VHH), hatten zu Beginn des Programms zusammengestellt, wo sie Handlungsbedarf auf ihren Linien sahen. Diese Liste umfasste rd. 250 kleinere bis große Maßnahmen, deren sinnvolle und geordnete Abarbeitung zu organisieren war. Dies Aufgabe wurde einem externen Projektsteuerer übertragen, der die Projekt-Ablaufplanungen für die einzelnen MetroBus-Linien unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Personalkapazitäten, bereit gestellten Finanzmitteln sowie des Zeithorizontes erstellte.
In der gleichen Zeit wurden auf den o.g. MetroBus-Linien sog. „Planfahrten" zur Mängelanalyse durchgeführt, um objektive Vergleichsmöglichkeiten für eine Vorher-/Nachher-Betrachtung zu gewinnen. Die Ergebnisse der Planfahrten bestätigten die von HHA und VHH aufgezeigten Bedarfe.
Auf der Grundlage der Vorgaben der Projektsteuerung wurden die Arbeiten auf den übrigen MetroBus-Linien aufgenommen. Damit wurden mehr oder weniger alle Linien gleichzeitig bearbeitet.
Eine der wesentlichen Aufgaben der Planer bestand darin, die Maßnahmen in den zuständigen politischen Ausschüssen bzw. den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort „zu verkaufen". Diese Veranstaltungen gestalteten sich durchaus unterschiedlich. Die M 5 verläuft ausschließlich auf Hauptverkehrsstraßen, an denen der LSBG ohnehin die Planungshoheit hat. Hier war das Interesse der Öffentlichkeit eher

geringer und die politischen Gremien stimmten den Maßnahmen in der Regel zu. Anders verhielt es sich bei etlichen Maßnahmen auf der M 6, die in weiten Abschnitten auf Bezirksstraßen verläuft. Dennoch war dem LSBG die Realisierung der dortigen Maßnahmen übertragen worden. So waren das Interesse und die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an den Ausschusssitzungen zu den Maßnahmen in der Langen Reihe, am Mühlenkamp und in der Papenhuder Straße ungleich größer. Im Bereich Winterhude und Uhlenhorst gründete sich letztlich die Initiative gegen das Busbeschleunigungsprogramm in Hamburg. Für den 1. Schritt hatte die Initiative die nötigen Unterschriften gegen das Programm relativ schnell zusammen, so dass die Bürgerschaft sich mit dem Thema befassen musste. Dies fiel in die Zeit der Bürgerschaftswahlen im Februar 2015 und die anschließenden Koalitionsverhandlungen. Im Ergebnis mündete der Vorstoß der Initiative gegen das Busbeschleunigungsprogramm nach langwierigen Verhandlungen zwischen Bürgerschaftsmitgliedern und den Initiativenvertretern in einem Bürgerschaftlichen Ersuchen. Darin hat die Bürgerschaft insbesondere zum Ausdruck gebracht, dass die Bürgerinnen und Bürger zukünftig mehr in den Planungsprozess eingebunden werden sollen und dem Verkehrsausschuss halbjährlich über den Umgang mit dem Bürgerschaftlichen Ersuchen berichtet werden soll.

Alles in Allem kommen die Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms gut voran, auch wenn das Ausbauziel A nicht Ende 2016 abgeschlossen sein wird, wie ursprünglich vorgesehen. Dies hat verschiedene Gründe, die sich in der Regel im Planungsablauf ergeben haben, u.a. die zeitlich aufwändigen Bürgerbeteiligungsverfahren.

Der gegenwärtige Stand

Die Maßnahmen auf der M 5 wurden im Herbst 2014 abgeschlossen. Die folgenden Bilder vermitteln einen kleinen Eindruck davon.

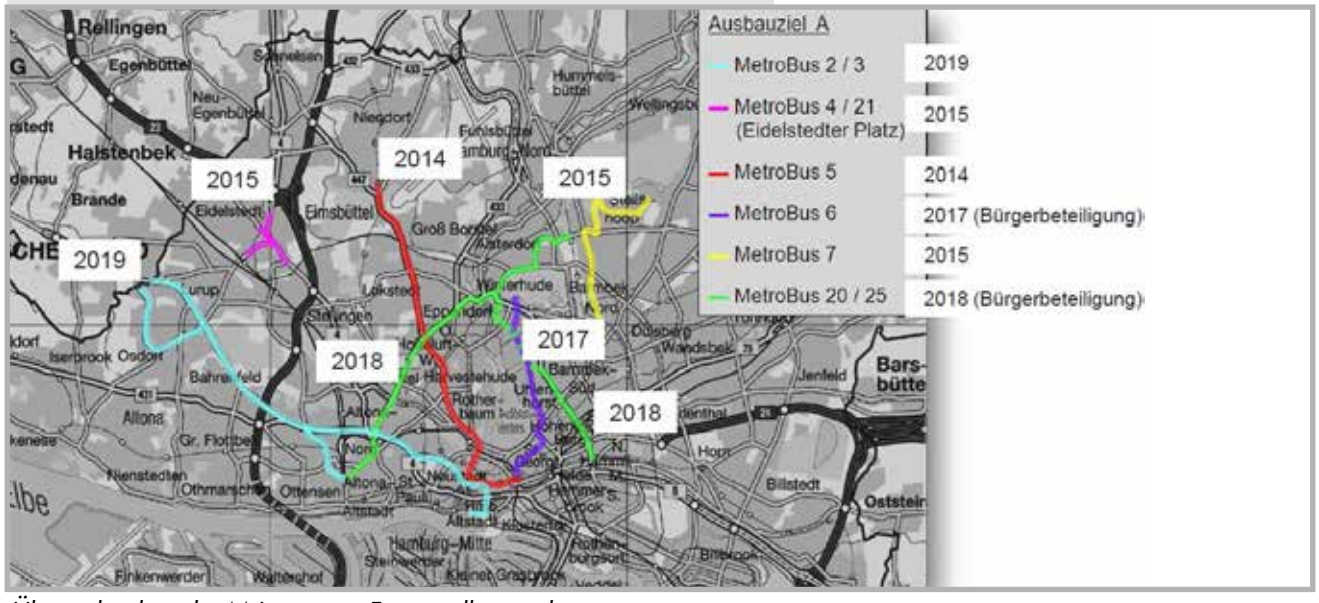
Freie Fahrt für die MetroBus-Linie 5 aus der Edmund-Siemers-Allee in die Grindelallee

Haltestelle Brunsberg vor dem Umbau

Haltestelle Brunsberg nach dem Umbau

Der folgenden Übersicht ist der Stand auf den einzelnen MetroBus-Linien zu entnehmen.
Nach der M 5 wurden im Herbst 2015 die Maßnahmen auf der M 7 und am Eidelstedter Platz fertiggestellt. Die Bürgerbeteiligung auf den Linien M 6 und M 20/25 führt dazu, dass mehr Zeit für die Umsetzung erforderlich wird. Die Fertigstellung der letzten Maßnahmen auf den Linien M 2/3 ist abhängig von anderen Infrastruktur- und Hochbaumaßnahmen.

An dieser Stelle muss noch einmal deutlich darauf hingewiesen werden, dass es nicht – wie der Name des Programms vermuten lässt – ausschließlich auf eine Geschwindigkeitserhöhung bei den Bussen ankommt. Vielmehr soll durch die Maßnahmen ein sicherer Busbetriebsablauf gewährleistet werden, damit die häufig zu beobachtende Pulkbildung aus der Vergangenheit nicht mehr vorkommt, Anschlüsse an andere Verkehrsträger zuverlässiger eingehal-



Übersicht über die M-Linien mit Fertigstellungsjahren

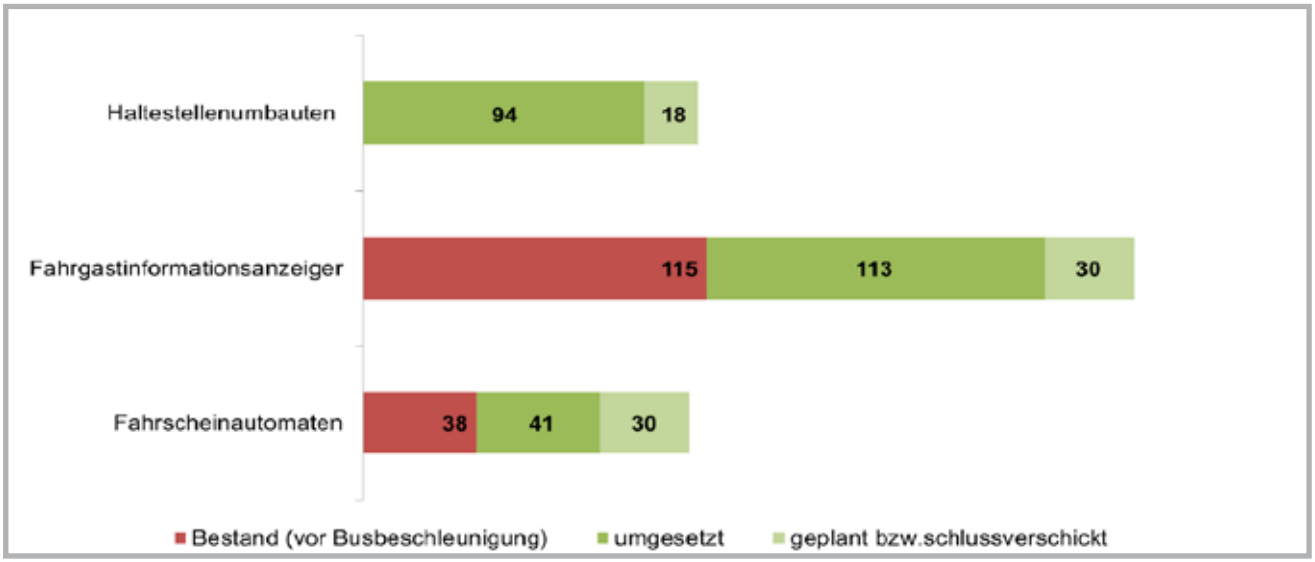
ten werden können sowie eine Taktverdichtung und eine Kapazitätserhöhung möglich werden. Gleichzeitig werden die Haltestellen barrierefrei ausgebaut und mit Fahrgastinformationsanzeigern sowie vermehrt mit Fahrscheinautomaten ausgerüstet. Alle Ampeln auf den Strecken werden mit neuester Technik, Busvorrangschaltung und Blindensignalisierung ausgerüstet, Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr werden umgesetzt, schadhafte Fahrbahnbeläge erneuert (wo nötig mit einer Grundinstandsetzung) und der reibungslose Wirtschaftsverkehr wird weiterhin gewährleistet. Die folgende Bilanzierung stellt dar, was bislang erreicht wurde:

Kraftfahrzeugverkehr:
- Optimierte LSA mit Busbevorrechtigung: 92 (+18)
- Erneuerte Fahrbahnfläche: 162.925 (+26.468) m²
- Bilanzierte Parkplätze: -173 (-3) = -176

Der Ausblick

Die Maßnahmen des Ausbauziels A sollen im Jahr 2019 fertiggestellt sein. Bis dahin werden vermehrt Bürgerbeteiligungsverfahren stattfinden, um die Akzeptanz der Maßnahmen zu steigern und die Planungen zu verbessern, indem die Kenntnisse der Menschen vor Ort über vorhandene Mängel und Bedarfe mit einfließen.

Ab 2017 soll voraussichtlich mit der Vorbereitung der Maßnahmen des Ausbauziels B begonnen werden. Hierüber muss allerdings zunächst die Bürgerschaft entscheiden.



Übersicht zu den Haltestellen

Radverkehrsanlagen, umgesetzt (Klammerwerte jeweils schlussverschickt):
- Radschutzstreifen: 4.553 m (+504)
- Radfahrstreifen: 3.905 m (+1.521)
- Optimierte Radwege: 4.745 m (+1.075)
- Fahrradabstellplätze: 1.062 (+50)

Bäume:
- Baumfällungen: 198 (+7)
- Nachpflanzungen: 60 (+210)
- Bilanz: -164 (+229) = +65

Mobilitätskonzept IKEA Hamburg-Altona – Innovative Verkehrsplanung für ein innerstädtisches Möbelhaus

Dipl.-Ing. Thorsten Buch
ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Admiralitätstraße 59
20459 Hamburg
e-mail: t.buch@argus-hh.de

Dipl.-Ing. Christoph Ludwig
ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Admiralitätstraße 59
20459 Hamburg
e-mail: c.ludwig@argus-hh.de

Dipl.-Ing. Christian Scheler
ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Admiralitätstraße 59
20459 Hamburg
e-mail: c.scheler@argus-hh.de

Bei der Entwicklung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen in der Stadt entzünden sich regelmäßig emotionale Diskurse an einem Thema: das Verkehrsaufkommen und damit einhergehend mögliche Auswirkungen auf das Umfeld. Großflächiger Einzelhandel scheint unmittelbar mit hohen Transportbedarfen und entsprechender Auto-Affinität bei den Kunden verknüpft. Folglich wird bei der Standortwahl reflexartig auf Hauptverkehrsachsen gezeigt. Eine hohe Anzahl an Stellplätzen gilt scheinbar als Grundvoraussetzung. Doch geht es nicht auch anders? Das Beispiel IKEA in Hamburg-Altona zeigt erfolgreich, wie ein Möbelmarkt mit Hilfe eines Mobilitätskonzepts auch im urbanen Umfeld funktionieren kann.

Zunächst ein Blick zurück: Nachdem IKEA die Entscheidung getroffen hatte, das ehemalige Karstadt-Gelände zu entwickeln, wurde im Rahmen

kritischer Diskurse zunehmend die Gefahr eines Verkehrschaos gesehen. Vor dem Hintergrund vergleichbarer Einrichtungshäuser mit Autobahnanbindung und zahlreichen Stellplätzen wirkte die Idee, ein Projekt dieser Größenordnung in der Innenstadt zu entwickeln schwierig. Unter Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen ließ sich jedoch erahnen, dass sich das Thema Verkehr beim IKEA in Altona deutlich anders darstellen würde, als sonst üblich. Beflügelt von Trendentwicklungen im Bereich Mobilität, die in unseren Großstädten zunehmend auf Alternativen zum privaten Pkw deuten, wurde eine angepasste Erschließung einschließlich Mobilitätskonzept etabliert. Mittlerweile ist das Einrichtungshaus seit Mitte 2014 eröffnet und es stellt sich die Frage: Wo ist das befürchtete Verkehrschaos? Warum erzeugt das neue Einrichtungshaus so wenig Kfz-Verkehr?

Das Einrichtungshaus ist die weltweit erste innerstädtische Filiale in einer Fußgängerzone. Anders als bei konventionellen IKEA Häusern leben hier im Umkreis von etwa 3 km über 150.000 Menschen, die das Einrichtungshaus bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können. Neben der Lage in einer Fußgängerzone beeinflusst das gute Angebot des öffentlichen Nahverkehrs (der Bahnhof Altona mit Fernbahn-, Regional- und S-Bahnanschluss liegt etwa 400 m entfernt) sowohl das Mobilitäts- und Einkaufsverhalten der Kunden als auch das Kundenprofil. Ein Blick in die Statistik zeigt, dass der PKW-Besitz der Bewohner im benachbarten Umfeld mit etwa 200 Pkw je 1.000 Einwohner im Vergleich zum deutschen und Hamburger Durchschnitt sehr niedrig ist. Einen ebenfalls positiven Einfluss hat die Tatsache, dass bereits zwei IKEA Einrichtungshäuser in Hamburg bestehen (Hamburg-Schnelsen und Hamburg-Moorfleet), die für den auto-affinen suburbanen Raum weiterhin gut erreichbar sind. Vor dem Hintergrund dieser positiven Rahmenbedingungen kann im Hinblick auf das Einzugsgebiet des neuen Einrichtungshauses geschlussfolgert werden, dass es sich bei den Besuchern schwerpunktmäßig um ein urbanes Publikum mit einer Offenheit für alternative Mobilitätsangebote handelt.
Folglich wurde ein verkehrsplanerisches Gesamtkonzept entwickelt, das auf die besonderen Rahmenbedingungen eingeht und bewusst auf die Förderung alternativer Mobilitätsangebote setzt. Das Konzept beinhaltet sowohl „harte" infrastrukturelle als auch „weiche" organisatorische Maßnahmen und berücksichtigt die Mobilitätsbedürfnisse von Kunden, Mitarbeitern sowie der Logistik.

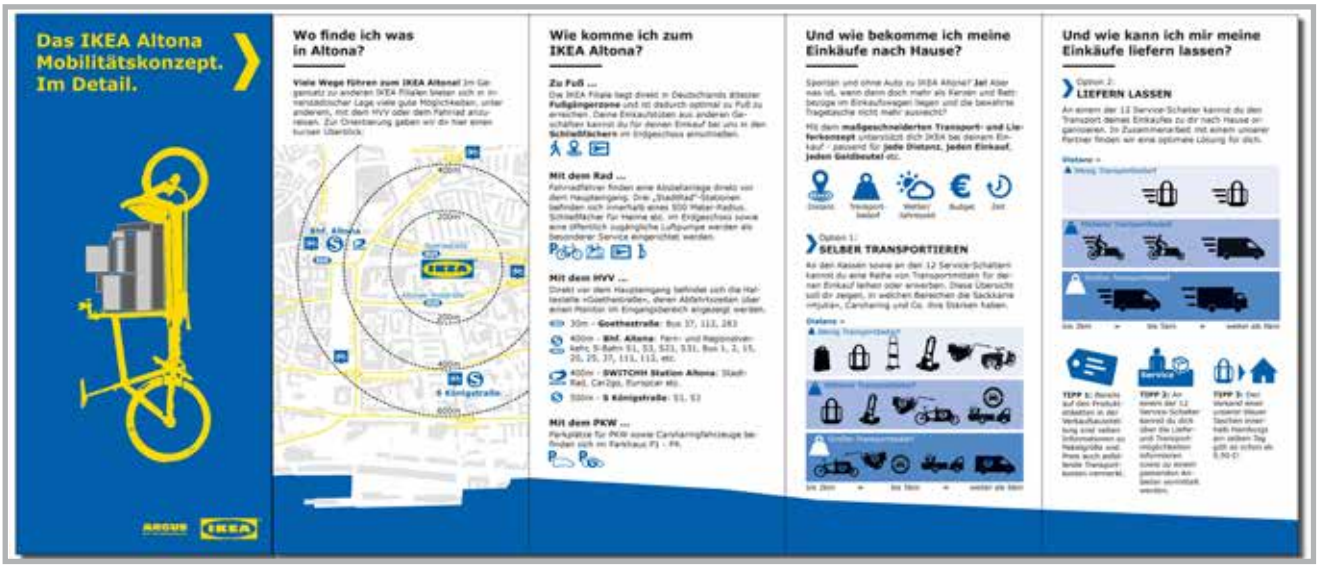
Den Schwerpunkt bildet dabei ein nutzerorientiertes Transportkonzept, das dem Kunden den Transport eingekaufter Waren ermöglicht, ohne mit einem Pkw anreisen zu müssen. Als Grundlage wurde eine Bedarfsmatrix entwickelt, welche die Potentiale einzelner Konzeptbausteine hinsichtlich Distanz und Transportbedarf bewertet. Somit konnte ein Maßnahmenmix erarbeitet werden, der unterschiedliche Distanzen zwischen Einrichtungshaus und Wohnort bzw. unterschiedliche Transportbedarfe von Deko-Artikeln bis Küchenelementen abdeckt. Insgesamt besteht das Transportkonzept aus den folgenden drei Säulen:

- **Verleih:** Lastenräder, Fahrradanhänger, Einkaufswagen, Transporter, Carsharing
- **Lieferung:** Fahrradkuriere, klassischer Lieferservice, Express-Lieferservice, Möbeltaxi (Person und Waren), Paketscheine
- **Verkauf:** Papiertüte, blaue Tüte, Sackkarren, Einkaufstrolleys

Hervorzuheben ist hierbei die bewusste Förderung des Radverkehrs.

Für einen möglichst umweltfreundlichen Transport werden die Pakete beispielsweise durch Fahrradkuriere mit Lastenrädern und Anhängern ausgeliefert. Ebenso können entsprechende Lastenräder und Anhänger für 3 Stunden kostenlos von Kunden ausgeliehen werden.

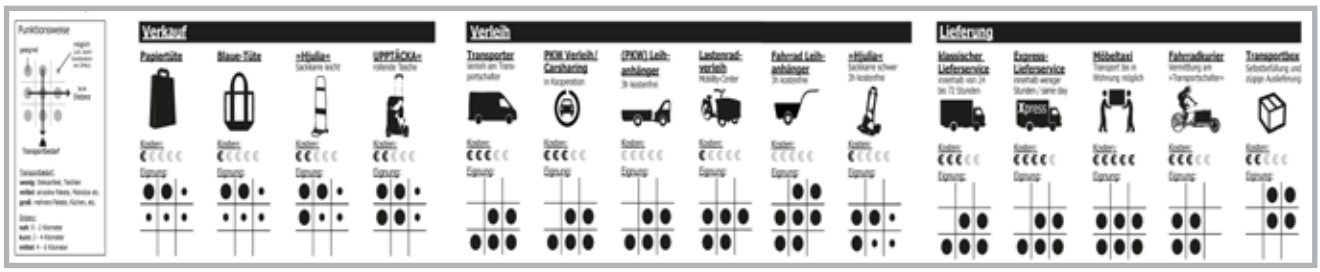
Neben dem Transportkonzept steht die Förderung des Umweltverbunds bei der Anreise der Kunden



im Vordergrund. Auch hierbei wird auf einen breit gefächerten Maßnahmenmix gesetzt: digitale ÖPNV-Fahrplanauskunft sowie ein Fahrkartenautomat im Kassenbereich, Fahrradbügel in unmittelbarer Nähe zum Eingang, Schließfächer und Luftpumpen für Kunden, wegweisende Beschilderung bzw. die Integration des Parkhauses in das städtische Parkleitsystem, eine Carsharing-Station (Cambio) und E-Ladesäulen im Parkhaus sowie umfassende Marketingmaßnahmen zum Transportkonzept.

Nicht zuletzt wird durch das betriebliche Mobilitätsmanagement auch den Bedürfnissen der Mitarbeiter sowie der Logistik auf innovative Weise entsprochen. Einerseits werden den Beschäftigten keine kostenfreien Stellplätze zur Verfügung gestellt, andererseits werden vergünstigte Jobtickets für den ÖPNV sowie Fahrradabstellanlagen mit Duschen und Umkleiden angeboten. Um Emissionen auf das nachbarschaftliche Umfeld durch Anlieferungen zu vermeiden, befinden sich die Logistikbereiche flächeneffizient und lärmmindernd im Untergeschoss des Neubaus. Sämtliche Anlieferungsverkehre fahren -bevor sie das Einrichtungshaus erreichen - zunächst eine Fläche im Stadtrandgebiet an und werden dort von speziellen Zugmaschinen und geschulten Fahrern aufgenommen, die sowohl den Bezirk Altona als auch die Besonderheiten des Einrichtungshauses kennen. Die Belastungen durch Schwerlastverkehre im nachbarschaftlichen Umfeld (Falschfahrten, Rückstaus und Lärmbelastungen) werden so auf ein Minimum reduziert. Zudem ist zukünftig die Nutzung alternativer Antriebe (Hybridmotoren) geplant, um die Umweltbelastungen (CO^2 Ausstoß) weiter zu reduzieren.

Wie erfolgreich das Gesamtkonzept ist, zeigen erste Evaluationen zum Verkehrsaufkommen. An einem durchschnittlichen Werktag besuchen das Einrichtungshaus etwa 9.300 Besucher. An Samstagen liegt das Besucheraufkommen mit durchschnittlich etwa 12.800 Personen pro Tag noch etwas höher. Der IKEA in Hamburg-Altona zählt damit zu den meist besuchten Einrichtungshäusern Deutschlands. Die Zahl der Pkw in die Parkdecks liegt werktags bei rd. 800 sowie an Samstagen bei rd. 1.300. Der MIV-Anteil am Wegeaufkommen der Kunden lag in den ersten Tagen nach Eröffnung bei unter 10 % und pendelte sich anschließende bei etwa 15 bis 20 % ein. Zum Vergleich: In konventionellen Möbelhäusern liegt der Anteil der Kunden, die mit dem Pkw anreisen im Regelfall bei über 90 %.
Als wesentlicher Erfolgsfaktor ist die Synergie zwischen Rahmenbedingungen, Mobilitätskonzept und Marketing zu nennen. Innerhalb der ersten zwei Wochen kamen etwa ein Viertel der Kunden aus einem Einzugsgebiet von lediglich 2 km, also einer Art »nachbarschaftlichem« Umfeld. Dazu wurden alle Transportdienstleistungen durch intensives Marketing seitens IKEA an ÖPNV-Haltestellen (nicht an Hauptverkehrsstraßen), auf der Website sowie im Laden selbst beworben. Die Akzeptanz des innovativen Transportkonzepts ist folglich groß: Im zweiten Monat nach Eröffnung sind insgesamt etwa 2.000 Lieferungen von eingekauften Waren erfolgt, davon etwa 10 % durch Fahrradkuriere und fast 20 % durch den Verleih von Lastenrädern, Fahrradanhängern, „Bollerwagen" oder Sackkarren.



In Teilen werden die Mobilitätsangebote von externen Dienstleistern angeboten, die neben IKEA einen ökonomischen Betrieb gewährleisten. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit ist insbesondere hervorzuheben, dass IKEA die Erstellung der Parkmöglichkeiten am Standort Altona auf etwa 700 Pkw-Stellplätze reduzieren konnte (an konventionellen Standorten sind 1.500 bis 2.000 Stellplätze üblich). Diese befinden sich flächeneffizient auf insgesamt vier Parkdecks über der Verkaufsfläche.

Die konkreten Auswirkungen bzw. die Effizienz des Konzepts wird insbesondere im Hinblick auf den MIV-Anteil der Kunden deutlich, der mit etwa 15 bis 20 % deutlich unter sonst üblichen Werten liegt. Das Verkehrsaufkommen wird somit auf ein für die Stadt verträgliches Maß reduziert. Nicht zuletzt hat die daraus resultierende Minderbelastung der umliegenden Straßen (Fahrtenaufkommen, Lärm- und Luftemissionen) einen positiven Einfluss auf die Qualität des öffentlichen Raumes.
Das Mobilitätskonzept des IKEA in Hamburg-Altona verdeutlicht, wie die Zukunft der Mobilität im Einzelhandel aussehen kann: Ein IKEA, bei dem lediglich jeder fünfte Kunde mit dem Pkw anreist und die Billy-Regale mit dem Lastenrad nach Hause gefahren werden. Großflächiger Einzelhandel in Innenstädten muss nicht zwangsläufig ein hohes Pkw-Aufkommen nach sich ziehen. Unter Berücksichtigung der individuellen Rahmenbedingungen und einem intelligenten Mobilitätskonzept kann ein maßgeblicher Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Kunden erreicht werden.

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.

Henri Benthack GmbH & Co.

B K P Ingenieurbüro

J. und H. Burmeister Tiefbau GmbH

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

Nord-Stein GmbH

August Prien, Bauunternehmen

Rüdiger Poersch

R B S Kiesgewinnung GmbH

Sasol Wax GmbH

Silmer, Societe des silices de mer

Storimpex Asphaltec GmbH

Strabag AG, Straßenbau Ndl. Hamburg

Strabag Wasserbau GmbH

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 Verkehrsingenieure in Hamburg e.V.

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

Beitrittserklärung

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zur "Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure 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 Verkehrsingenieure 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: .....

IBAN: .....

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

Datum: _____ **Unterschrift:** .....