

01/2015



## Inhalt

VERANSTALTUNGSHINWEISE	3
Herbstfest 2015	3
AUS DEN BEHÖRDEN	4
Duales Studium mit dem LSBG als Partner	4
Als Trainee in den Berufsstart beim LSBG	4
Von der BSU zur BSW und BUE	6
VERANSTALTUNGEN 2015	7
Niederschrift über die Mitgliederversammlung (17.02.2015)	7
Vortrag Olympia	7
Das Busbeschleunigungsprogramm der Freien und Hansestadt Hamburg	8
VERANSTALTUNGEN 2014	10
BSU Besichtigung	10
Besichtigung der Hochbahnzentrale	10
Impressionen vom Herbstfest 2014	13
VERANSTALTUNGEN 2013	14
Impressionen vom Herbstfest 2013	14
VHTV – INFORMATIONEN	15

---

## **VERANSTALTUNGSHINWEISE**

### **Herbstfest 2015**

Das diesjährige

**Herbstfest**  
HERBSTFEST

findet am

**Freitag, den 09.10.2015**

**von 16-18 Uhr**

bei der

**WASSERKUNST ELBINSEL KALTHOFE**  
WASSERKUNST ELBINSEL KALTHOFE

statt.

Es wird eine ca. 2-stündige Führung durch das Wassermuseum und über das Außengelände angeboten.

Ein Bus wird Sie an einem zentralen Treffpunkt in Empfang nehmen und anschließend zum Restaurant Wasserschloss in der Speicherstadt, wo unser diesjähriges Dinner stattfinden wird, wieder absetzen.

Der genauer Zeitplan und Treffpunkt wird Ihnen mit der schriftlichen Einladung übermittelt.

---

## AUS DEN BEHÖRDEN

### Duales Studium mit dem LSBG als Partner

Seit 2010 besteht die Möglichkeit ein duales Studium an der privaten Hochschule 21 in Buxtehude in Kooperation mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) aufzunehmen.

Die seit 130 Jahren als angesehener Standort für klassische Baustudiengänge bekannte Hochschule liegt südwestlich von Hamburg und ist per S-Bahn in rd. 40 Minuten von Hamburgs City aus zu erreichen.

Mit dem *Bachelor of Engineering* bieten Hochschule und LSBG einen international anerkannten Hochschulabschluss im Bereich des Bauingenieurwesens an.

„Dual“ heißt, dass das theoretische Studium mit betrieblichen Praxisphasen im LSBG verbunden ist. Der Wechsel „Hörsaal – Betrieb“ findet im 3-Monats-Rhythmus statt. Das verlangt hohen persönlichen Einsatz. Nach sieben Semestern steht der Abschluss an.

In jedem Semester befinden sich die Studierenden demnach drei Monate im LSBG: wohlgemerkt als Beschäftigte/r mit monatlichem Gehalt – nicht als Praktikant/in. Sie lernen während dieser Zeit die vielfältige

Arbeit im Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer von allen Seiten kennen.

Es werden während des gesamten Studienzeitraumes ein Ausbildungsentgelt und ein Fahrtkostenzuschuss gezahlt. Außerdem übernimmt der LSBG die vollen Studiengebühren. Die Ausbildung wird über einen individuellen Ausbildungsplan für die berufspraktischen Studienabschnitte absolviert.

Der LSBG bildet bedarfsgerecht für bestimmte ingenieurfachliche Aufgaben aus. Das Ziel ist es, jeden geeigneten Studierenden im Anschluss an das Studium zu übernehmen.

Der LSBG stellt pro Jahr zwei dual Studierende ein, d.h. bis jetzt konnten bereits 10 Studierende in die Lehre an der Hochschule 21 und in die Praxis beim LSBG einsteigen. Von diesen 10 Studierenden haben zwei bereits ihren Abschluss absolviert und konnten vom LSBG übernommen werden.

Einstellung für das duale Studium ist immer jeweils zum Wintersemester möglich. Die Bewerbung hierfür ist immer im Herbst des vorherigen Jahres abzugeben

---

## Als Trainee in den Berufsstart beim LSBG

### Wie läuft die Ausbildung ab?

Die Trainee-Ausbildung erstreckt sich über einen Zeitraum von 12 Monaten, in denen vor allem Ihr Praxiswissen erweitert werden soll.

### Ausbildungsplan und Mentoring

Jeder Trainee erhält nach einem Einführungsgespräch einen Ausbildungsplan. Die Ausbildung richtet sich einerseits nach dem fachlichen Schwerpunkt und andererseits nach dem Bedarf des LSBG. Es erfolgt eine Betreuung durch die Ausbildungsleitung und in den Geschäftsbereichen durch Mentoren sowie Praxisbetreuer.

### Traineearbeit

Die Trainees fertigen bis zum Abschluss der Ausbildungszeit eine schriftliche Arbeit an. Diese beinhaltet in der Regel die ingenieurmäßige Bearbeitung eines Projektes oder die Ausarbeitung einer Problemstellung. Die Ergebnisse werden in einem ca. 45-minütigen Vortrag mit anschließender Diskussion präsentiert.



Die Traineearbeit und Präsentation werden bewertet und fließen in die Beurteilung ein.


### Beurteilung/Zeugnis


Der Betreuer und die Ausbildungsleitung beurteilen die Leistungen und Fähigkeiten der Trainees. Sie sprechen ggf. eine Empfehlung zur Übernahme in ein Arbeitsverhältnis aus. Es wird ein Zeugnis über die Traineezeit erstellt.


### Wie sind die Ausbildungsinhalte?


Der Rahmenplan sieht folgende Stationen vor:

-  Einführungsveranstaltungen
-  Hintergrund- und Theoriewissen in mehreren Informationsblöcken

 In einem „Komplementärblock“ wird ein anderes Projekt oder ein anderer Geschäftsbereich besucht

 Frei zu gestaltender „Neigungsblock“, der ein fachliches Thema vertieft

 In der übrigen Zeit erfolgt die Ausbildung schwerpunktmäßig im Einsatzfachbereich

 Dabei werden parallel eigenständige Ingenieuraufgaben durchgeführt.

### Vergütung?

Die Trainee-Ausbildung wird mit einem befristeten Arbeitsvertrag für ein Jahr ausgestattet. Die Arbeitszeit beträgt 39 Stunden in der Woche. Die Vergütung bemisst sich nach Entgeltgruppe (EG) 10 des TV-L (Tarifvertrag der Länder).


### Wie sind die Übernahmechancen?


Die Übernahmechancen sind sehr gut! Der LSBG stellt so viele Trainees ein, wie voraussichtlich benötigt werden. Wurden gute Leistungen erbracht und es besteht weiterhin Bedarf, wird ein Arbeitsplatz angeboten.


### Wie sind meine Perspektiven?

Der LSBG fördert konsequent die Weiterentwicklung der Nachwuchskräfte und bildet diese systematisch fort.

### Die Vorteile des Trainee-Programms

 Direktes Mitarbeiten in einem Geschäftsbereich/Fachbereich des LSBG,

 Anwendung des erworbenen Fachwissens in der Praxis

 feste Betreuer, Mentoren und Ausbildungsleitung als persönliche Bezugspersonen

 Erweiterung des Wissens „on-the-job“

---

- ⚓ Vorlieben und Neigungen werden in unterschiedlichen Fachrichtungen ausgetestet.
- ⚓ Kennenlernen des öffentlichen Dienstes, der Firmenkultur des Landesbetriebes
- ⚓ (befristete) Anstellung mit einem Einstiegsgehalt nach Entgeltgruppe 10 TV-L,
- ⚓ Sehr gute Übernahmechancen nach der Traineeausbildung

Die Möglichkeit als Trainee in den LSBG einzusteigen gibt es ebenfalls seit 2010. Die Einstellung als Trainee erfolgt nach Bedarf. Es können aber jederzeit gerne Initiativbewerbungen abgegeben werden.

Seit 2010 konnten neun Trainees eingestellt werden, davon konnten bisher fünf übernommen werden.

### **Von der BSU zur BSW und BUE**

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXTTEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

## VERANSTALTUNGEN 2015

### Niederschrift über die Mitgliederversammlung (17.02.2015)

#### RANDA

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXTTEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXTTEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

### Vortrag Olympia

#### Michela

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXTTEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

## Das Busbeschleunigungsprogramm der Freien und Hansestadt Hamburg

Vortrag Roland Hansen, Projektleiter des Busbeschleunigungsprogramms der Freien und Hansestadt Hamburg und Vorsitzender der VSVI:

Am 12. Mai 2015 stellte Herr Roland Hansen für interessierte Mitglieder der VHTV das Projekt Busbeschleunigung der Freien und Hansestadt Hamburg vor.

Das Projekt startete im Jahre 2011 mit ersten Ansätzen und wurde im Frühjahr 2012 mit einer Projektgruppe im Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer als Sonderprojekt organisatorisch direkt beim Geschäftsführer des LSBG angebunden.

Die ersten Ideen für die „störanfälligsten“ Linien lagen damals schon auf dem Tisch. Es sollten in einem ersten Arbeitspaket folgende MetroBus-Linien der Hamburger Hochbahn (HHA) und der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) bearbeitet werden:

- ⊗ MetroBus-Linie 2 (VHH)
- ⊗ MetroBus-Linie 3 (VHH)
- ⊗ MetroBus-Linie 5 (HHA)
- ⊗ MetroBus-Linie 6 (HHA)
- ⊗ MetroBus-Linie 7 (HHA)
- ⊗ MetroBus-Linie 20 (HHA)
- ⊗ MetroBus-Linie 25 (HHA)
- ⊗ Darüber hinaus die MetroBus-Linien 4 (HHA) und 21 (VHH) am Eidelstedter Platz.

Die Arbeitsgruppe machte sich sodann an die Organisation einer funktionierenden Einheit und strukturierte das Programm auf eine realistische zeitliche Schiene.

Folgende Bestandteile können zu einer Optimierung der Verkehrsabläufe des Busverkehrs führen:

- ⊗ Durchgängiges Bevorrechtigen des Busverkehrs an Ampeln
- ⊗ Abschnittsweises Bauen von zusätzlichen Bussonderfahrstreifen
  - Busspur
  - Temporäre Busspur
- ⊗ Umbauen von Kreuzungen (Knotenpunkten)
  - Abbiegefahrstreifen
  - Busschleusen
- ⊗ Neuordnen von Straßenräumen
  - Fahrbahnbelag
  - Fahrbahnbreite
  - Parkraum (z.B. Halteverbote)
  - Abbiegeverbote
  - Vorfahrtsregelung
- ⊗ Anpassen der Haltestellen an aktuelle Anforderungen
  - Bauform (Haltestellenkap, Halten am Fahrbahnrand)
  - Barrierefreiheit
  - Lage, Nutzlänge
  - Bordsteinhöhe, Fahrbahnbelag
  - Serviceeinrichtungen

Herr Hansen erläuterte detailliert auch die technisch komplexen Lösungen der Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen (LSA, auch Ampel genannt), von denen bereits über 40 auf der MetroBus-Linie 5 realisiert werden konnten.

Die Baumaßnahmen auf der MetroBus-Linie 5 wurden nun aufgelistet und von Herrn Hansen beschrieben. Am Beispiel des Siemersplatzes, eines der Vorzeigeprojekte des Programms, zeigte Herr Hansen, dass auch zu unkonventionellen Lösungen gegriffen werden muss, um komplexe Verkehrssituationen besser zu ordnen und in einen für alle Verkehrsteilnehmer besseren Zustand zu



versetzen. Zu diesen neu entwickelten Lösungen gehören in diesem Fall eine Reduzierung der Konfliktpunkte innerhalb des Knotenpunktes und die Einrichtung einer temporären Busspur, die durch variable

Verkehrszeichen mal nur für den Bus zu befahren ist und ansonsten für alle Verkehrsteilnehmer nutzbar ist. Das folgende Luftbild zeigt die aktuelle Situation am Siemersplatz.



Abbildung 1 Luftbild des fertiggestellten Knotenpunktes Siemersplatz, © LSBG

Zum Abschluss gab Herr Hansen noch einige Informationen zur Weiterentwicklung des Programms in der 21. Legislaturperiode und

den verstärkt geplanten Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit.

---

## VERANSTALTUNGEN 2014

### BSU Besichtigung

#### Michaela

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXTTEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXTTEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT

TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT  
TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT TEXT

### Besichtigung der Hochbahnzentrale

Am Nachmittag des 6. Juni 2013 besuchte eine Gruppe aus 16 VHTV-Mitgliedern die Hamburger Hochbahn in der Steinstraße 20. Herr Schwentke stellte die 101-jährige Unternehmensgeschichte vor, die mit der Gründung als Konsortium von Siemens und AEG im Auftrag der Stadt beginnt. Schnell wurden erste Planungen nach dem Vorbild der Wuppertaler Schwebbahn aufgestellt, so dass der Name des Nahverkehrsunternehmens auf „Hochbahn“ bestimmt wurde.

Das Hochbahn-Haus ist eine Mischung aus alter und neuer Substanz. Die aus dem 19. Jahrhundert als Postgebäude errichteten ersten fünf Etagen wurden um eine moderne sechste Etage erweitert. In diesem Dachgeschoss befinden sich neben Besucher- und Besprechungsräumen auch die Leitzentralen für die Busse und die U-Bahnen.

Ca. 1.200.000 Personen-km werden täglich mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 36 km/h von den U-Bahnen geleistet. Mit Bussen werden 682.000 Personen-km bei durchschnittlich 19,6 km/h gefahren. Bei der

---

Hochbahn arbeiten 800 U-Bahn-Fahrer und 1.800 Busfahrer.

Die Hochbahn orientiert sich an der Strategie 2030 – eine langfristige Planung mit der Hauptherausforderung, wachsenden Fahrgastzahlen mit einem adäquaten Beförderungsangebot gerecht zu werden. Momentan wird aufgrund von verschiedensten Einflüssen von Fahrgast-Zuwächsen um ca. 2,5 % pro Jahr gerechnet. Diese Prognosen basieren insbesondere auf dem Abstieg des Statussymbols „Auto“, steigende Treibstoffpreise, stärkere Fokussierung der städtischen Planungen auf den sog. Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger), die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger und nicht zuletzt die wachsende Stadt sowie Bevölkerung. Die Hochbahn wird sowohl im Bus- als auch U-Bahn-Bereich den Fahrzeugpark ausbauen müssen und damit auch Fahrzeugdepots und Werkstattkapazitäten erhöhen. Parallel dazu gibt es immer wieder Überlegungen, das 104 km lange U-Bahn-Streckennetz durch Verlängerungen und weitere Linien auszubauen.

#### Anstelle von „Gib Gas!“ ruft der U-Bahn-Fahrer „Gib Strom!“

An manchen Stellen müssen die Planer der Hochbahn mit Rahmenbedingungen umgehen, die vor über 100 Jahren geschaffen wurden. So haben z.B. Tunnelprojekte Einfluss auf die Fahrzeug- und Einbaugrößen. Der Wandel der Zeit zeigt sich auch in der Zusammenfassung des U-Bahn-Betriebsdienstes auf den Stationen: im Jahr 1917 waren Fahrer, Signalgeber, Stationswärter und Zugabfertiger beschäftigt. Heute sind lediglich die Fahrer erhalten geblieben. Somit werden an 91 U-Bahn-Haltestellen rechnerisch 6,8 Personen für 24 Stunden das ganze Jahr über eingespart und machen die Hochbahn zu einem der kostengünstigsten Verkehrsunternehmen mit

einem Kostendeckungsgrad knapp über 90 %. An der personalfreien Haltestelle übernehmen die 24-Stunden-Videoüberwachung, Fahrkartensysteme und Notruf-/Informationssäulen die Aufgaben des Stationspersonals. Ein elektronisches U-Bahn-Leitsystem unterstützt den Betriebsdienst bei der Steuerung und informiert den Fahrgast an der Haltestelle über den Fahrplan, Änderungen, Zuglängen und Verspätungen. Zur optischen und taktilen Sicherheit ist an allen Bahnsteigkanten im Abstand von 50 cm ein Sicherheitsstreifen eingebaut.

Bis in das Jahr 2007 gab es sieben dezentrale Streckenzentralen. Deren Aufgaben werden heute zentral im Dachgeschoss der Steinstraße 20 erledigt. Notfallpläne, wenn z.B. ein Baum ins Gleis fällt, regeln außergewöhnliche Situationen. Herr Schwentke erörtert die Funktionsweise von Schienenersatzverkehr (mit durchschnittlich 10 Jahre alten Bussen), den Ablauf von Gleisarbeiten und die Folgen der Unterbrechung des U-Bahn-Betriebes.

#### Begehung der U-Bahn-Zentrale

In der Leitzentrale für den U-Bahn-Betrieb werden 1.400 Fahrten pro Tag betreut. Hier sind vor fünf Großbildwänden insgesamt 20 Operatoren-Arbeitsplätze aufgebaut. Vier der Bildwände bilden die vier U-Bahnlinien (U1 – U4) ab und unterstützen somit die Liniendisponenten bei Weichenstellungen und Fahreranweisungen. Die fünfte Wand dient der Hochbahnwache und dem Fahrkartenprüfdienst zur Erfüllung ihrer Aufgaben. Informationsassistenten antworten den Fahrgästen bei Betätigung der Rufsäulen. Bei Notfällen auf den Bahnsteigen, z.B. falls eine Person ins Gleis fällt, werden Notrufschalter und Notbrems-Einrichtungen sofort automatisiert in der Zentrale aufgeschaltet und es ertönt ein akustisches und optisches Signal zur besonderen Beachtung durch die Operatoren. Die

---

Informationsdisponenten haben über die hochbahneigenen Dienststellen hinaus auch direkte Leitungen zu Feuerwehr und Polizei und können somit auf spezielle Ereignisse zeitgerecht reagieren.

Mehrere Fachbegriffe und Besonderheiten werden erläutert, so auch der „Schiebezug“: bei Motorschaden wird der defekte Zug nicht abgeschleppt, sondern vom nachfolgenden Zug geschoben, bis er aus dem Netz genommen wird.

#### Die Bus-Leitzentrale

Die Erläuterungen zur Busleitzentrale werden von Herrn Sippel übernommen. In der Busleitzentrale ist eine deutlich größere Videowand zur Information der Operatoren aufgebaut. Täglich werden 14.000 Busfahrten von Endhaltestelle zu Endhaltestelle allein durch die Hochbahn geleistet. Morgens ab 7:30 Uhr sind insgesamt ca. 800 Busse im Stadtgebiet gleichzeitig eingesetzt. Mit dem Fahrgastinformations- und Meldesystem (FIMS) und via Digitalfunk ist die Leitzentrale mit Busfahrer und Fahrgast verbunden. Über 200 Dynamische Fahrgastinformationstafeln (DFI) werden die Fahrgäste an den Bushaltestellen über die Abfahrtszeiten oder ggf. Abweichungen informiert. Zeigt die DFI einen Countdown an, in wie vielen Minuten der Bus an der Haltestelle erwartet wird, läuft alles technisch einwandfrei. Sollte die Funkübertragung zwischen Bus und FIMS gestört sein, zeigt die DFI die planmäßige Uhrzeit der Busabfahrt an.

100 hochbahneigene Kameras, davon 50 im Straßenbereich und 50 auf Betriebshöfen und

an Haltestellen, können auf die Videowand übertragen werden. Jeder Bus hat aus Sicherheitsgründen eigene Videokameras und einen versteckten Notruftaster beim Busfahrer. Es gibt 1.312 Bushaltestellen im Hamburger Stadtgebiet. Um die Qualität des Busverkehrs und vor allem die der Busfahrer sicherstellen zu können, werden jedes Jahr zivile Testpersonen eingesetzt, die Fahrscheinverkauf, Fahrweise, Lüftung, Umgang mit Bus und Fahrgästen sowie das Erscheinungsbild der Dienstkleidung überprüfen.

Auch im Busbereich werden manche Fachbegriffe erläutert. So z.B. den „Trubo“ – den Trunkenbold.

Ziel ist es, im Jahr 2030 nur noch umweltfreundliche Busse durch sukzessive Umrüstung und Erneuerung der Busflotte im Einsatz zu haben. Hierfür werden zunehmend auf Dieselhybrid, Wasserstoff und batterieelektrische Antriebe gesetzt.

#### Fazit

Die Hochbahn leistet mit ihren Bussen und U-Bahnen einen wesentlichen Teil des ÖPNV in Hamburg. Sie setzt modernste Technik und gut ausgebildetes Personal ein, um allen quantitativen und qualitativen Anforderungen zu entsprechen. Zunehmende Fahrgastzahlen und Umweltauflagen stellen die Hochbahn vor immer neue Herausforderungen. Es war ausgesprochen spannend, hier einen ganz ungeschützten und informativen Einblick erhalten zu haben.

---





**VHTV – INFORMATIONEN****VORSTAND**

Vorsitzende	Gabriele Birke	Tel.: 428 24-246
Geschäftsführung und stellv. Vors.	Randa Stewner	Tel.: 428 26-2421
Kassenwart	Stephan Deyß	Tel.: 428 41-2095

**WEITERE VORSTANDSMITGLIEDER**

Michaela Geisler	Tel.: 428 40-3562
Christian Book	Tel.: 428 26-2302
Alett Nocken	Tel.: 428 26-2376
Siegfried Waldzus	

**KONTO DER VHTV:**

Postbank Hamburg  
BLZ: 200 100 20  
Kto.-Nr.: 52 577 202  
IBAN: DE39 2001 0020 0052 5772 02  
BIC: PBNKDEFFXXX

**REDAKTION: ARBEITSKREIS I**

Alett Nocken	Tel.: 428 26-2376
E-Mail:	Alett.Nocken@lsbg.hamburg.de

**VERANSTALTUNGEN: ARBEITSKREIS II**

Michaela Geisler	Tel.: 428 40-3562
E-Mail:	Michaela.Geisler@bsw.hamburg.de

**INTERNETPRÄZENS: [www.vhtv-hamburg.de](http://www.vhtv-hamburg.de)**

Christian Book	Tel.: 428 26-2302
E-Mail:	Christian.Book@lsbg.hamburg.de

***Drucklegung: August 2015***

---