



Studietur til Hamburg

Udvalget for trafik og regional udvikling

28. feb. – 1. marts 2024



Deltagere på turen:

Udvalget for trafik og regional udvikling:

- Erdogan Mert
- Erik Christensen Lund
- Jørgen Reimond Johansen
- Kim Rockhill
- Magnus Von Dreier
- Marianne Frederik
- Nicolai Kampmann
- Sadek Al-Amood
- Thomas Rohden

Administrationen:

- David Meinke (direktør for Center for Regional Udvikling
- tlf. 0045 21 34 33 56 og mail: david.meinke@regionh.dk
- Birgitte Leolnar (enhedschef for mobilitet)
- tlf. 0045 29 17 63 62 og mail: birgitte.leolnar@regionh.dk
- Josephine Sandal (udvalgssekretær for udvalget for trafik og regional udvikling)
- tlf. 0045 24 98 54 37 og mail: josephine.sandal@regionh.dk

Program og baggrundsinformation om TRU's studietur til Hamburg den 28. februar – 1. marts 2024

- Onsdag den 28. februar kl. 9.00: Mødetidspunkt under uret på Københavns Hovedbanegård
- Onsdag den 28. februar kl. 09.26: Afgang med tog fra Københavns Hovedbanegård
- Fredag den 1. marts kl. 14.53: Afgang med tog fra Hamburg Hbf
- Navn og adresse på hotellet – INNSiDE by Meliá Hamburg Hafen, Högerdamm 30, 20097 Hamburg, Tyskland

Husk at medbringe:

- Pas og evt. EU-sygesikringskort (administrationen medbringer detaljer på regionens rejseforsikring, hvis uheldet skulle være ude!).
- Praktisk tøj og sko – evt. regnjakke eller paraply
- Drikkevarer og snacks til togrejsen
- Vær obs på, at visa ikke modtages alle steder, så hav gerne et par euro med.

Program for den 28. februar 2024

Kl. 09.00	Vi mødes under uret på Københavns Hovedbanegård
Kl. 09.26	Afgang med tog fra Københavns Hovedbanegård • <i>På udrejsen til Hamborg har administrationen sandwich fra Joe and the Juice med til frokost.</i> • <i>Husk selv drikkevarer og snacks.</i>
Kl. 14.06	Ankomst til Hamborg Hbf
Kl. 14.06-14.40 <i>Sted: INNSiDE by Meliá Hamburg Hafen, Högerdamm 30, 20097 Hamburg, Tyskland</i>	Til fods til Hotel Ininside og afsætning af bagage på hotellet - der er ca. 20 minutters gang fra stationen til hotellet.
Kl. 14.40-15.30	Med tog til Helbingstraße 49a
Kl. 15.30-16.30	Besøg hos MOIA (Helbingstraße 49a) • <i>Et indblik i on-demand samkørsel i Hamborg, og hvordan de vil gå over til førerløs drift i fremtiden.</i>
Kl. 16.30-17.20	Med tog til hotellet
Kl. 17.20-17.30	Check-in på hotellet
Kl. 18.00	Vi mødes i hotellobbyen og går til restauranten
Kl. 18.30	Aftensmad på Schifferbörse (Kirchenallee 46)

Program for den 29. februar 2024

Kl. 07.00-09.00	Morgenmad på hotellet
Kl. 09.30-10.00	Vi mødes i hotellobbyen og tager tog til Steinstraße 20
Kl. 10.00-11.30	Besøg hos Hochbahn (Steinstraße 20) • <i>Et generelt overblik over Hamborgs mobilitetsbillede, og Hochbahns rolle som transportaktør.</i>
Kl. 11.30-13.00	Gå til frokost på Ti Breizh - Haus der Bretagne (Deichstraße 39)
Kl. 13.00-13.30	Med tog til Brooktorkai 18
Kl. 13.30-15.30	Besøg hos HVV (Brooktorkai 18) • <i>Et indblik i Hamborgs billetsystem og on-demand strategi for kollektiv trafik, og hvordan de supplerer Hochbahn i Hamborg som transportaktør.</i>
Kl. 15.30-16.00	Til fods til mødepunkt ved Wandrahmsteg for guidet tur
Kl. 16.00-18.00	Byvandring i Hafencity og Spreicherstadt
Kl. 18.30	Aftensmad på Carls Brasserie (Am Kaiserkai 69)

Program for den 1. marts 2024

Kl. 07.00-09.00	Morgenmad på hotellet
Kl. 09.30	Vi mødes i hotellobbyen for at checke ud, afleverer bagagen til opbevaring.
Kl. 09.50-10.30	Med tog til Alter Steinweg 4
Kl. 10.30-11.30	Besøg hos Hamborgs Ministerie for Trafik og Mobilitetomstilling (Alter Steinweg 4) • <i>Et indblik i Hamborg som knudepunkt med fokus på betydningen af den kommende Femern Bælt forbindelse.</i>
Kl. 12.00-13.00	Frokost på Parlament (Rathausmarkt 1)
Kl. 13.30-14.00	Tilbage til hotellet for at hente den opbevarede bagage.
Kl. 14.00-14.20	Til fods til Hamborg Hbf – der er ca. 20 minutters gang.
Kl. 14.53	Afgang med tog til Københavns Hovedbanegård • <i>I skal selv sørge selv for drikkevarer og snacks til togturen.</i>
Kl. 19.34	Ankomst på Københavns Hovedbanegård



Hamburger Hochbahn er den største transportvirksomhed i Hamborg. Hochbahn driver Hamborgs metro (U-Bahn – 4 linjer) og en stor del af Hamborgs bybusnetværk (119 busruter). Hamburger Hochbahn er 100% ejet af byen Hamborg.

Hochbahn er et af de største lokale transportselskaber i Tyskland og den største serviceudbyder i HVV (Hamburg Transport Association). Hochbahn åbnede deres første U-Bahn linje i 1912. I 2019 transporterede selskabet omkring 397 millioner passagerer (bus: omkring 217 millioner, metro/U-Bahn: omkring 250 millioner).

Siden 2020 begyndte Hochbahn at omstille deres omkring 1,100 busser fra diesel til nul-emissionsbusser (elbusser). Deres målsætning er, at i 2030 vil alle busser under Hochbahn være nul-emission, hvilket også inkluderer at busserne lades op på certificeret grøn elektricitet.

"Hamborg-Takt"en er en strategi for udviklingen af mobilitet. Formålet med initiativet er at øge markedsandelen af offentlig transport fra 22% i 2017 til 30% i 2030. I 2030 skal alle beboere i Hamborg have adgang til kollektiv transport inden for fem minutter. Tre interessante måder, hvorpå Hochbahn forsøger at arbejde mod at nå målsætningen:

- December 2020: lancering af HVV's største servicetilbud – 200 nye ruter ved hyppigere køretider, ekstra ture, ny Xpressbus, MetroBus, StadsBus og lokale "nabolag"-bus-ruter.
- Flexible, emissionsfrie og føreløse minibusser. Hochbahn udvikler deres eget system lignende MOIA, med op til 10,000 on-demand shuttle-busser i 2030.
- Udvidelse af U-Bahn systemet, således at der kører et tog hvert 100 sekund i hver retning.



MOIA er en transportudbyder i Hamborg, der tilbyder samkørsel med on-demand minibusser, som kan køre med op til i alt 6 personer ad gangen.

MOIA's minibusser skal udbyde et produkt, som er svarende til fleksibiliteten af en bil, men som er miljøvenligt og mindsker trængslen tilsvarende den kollektive trafik.

MOIA's service er en del af "Hamborg-Takt" og tilbyder en fleksibel løsning for de brugere, hvis behov og rejse ikke passer ind i det faste bus- og toget.

Rejsen bestilles via MOIA's app ti minutter før ønsket rejsestart. Man får oplyst ankomsttidspunkt og pris for rejsen i app'en. Jo flere man bestiller rejse til, jo billigere bliver prisen.

MOIA vil skabe en service, som er nem, billig og miljøvenlig. Deres mål er at være med til at bidrage til at skabe en by med mindre støj, forurening og trængsel. Alle MOIA's køretøjer kører på el og er støjsvage.



HVV er en sammenslutning af en række trafikoperatører, som gik sammen i 1965 om at skabe et alternativ til det stigende antal af biler på vejene. Sammenslutningen var den første af sin slags i verden.

Én billet, ét prissystem og ét integreret netværk af offentlige transporttjenester – er kodeordet for HVVs arbejde. Målet er at skabe attraktivt, billigt og miljøvenligt offentlig transport. I dag er HVV ansvarlige for at styre hele spektret af lokal offentlig transport på vegne af tre føderale stater, otte administrative distrikter og næsten 30 offentlige transportoperatører. Det inkluderer alle tjenester med bus, færge og hurtig transit – (U-, S-, A-Bahn) eller regionaltoget (R-Bahn).

HVV sætter specifikationerne for serviceplanlægning og trafikdrift, hvilket grundlæggende betyder, at organisationen specificerer, hvor og hvor meget service der skal tilbydes. Dermed lægges grundlaget for byens transportnet på baggrund af denne organisation, og HVV efterspørger så den nødvendige service hos fx Hochbahn.

Før denne koordinerende organisation var der fx meget paralleltrafik ved områder, som var unødvendigt betjent af flere transportmidler. I dag køreplaner for omkring 700 strækninger koordineret med hinanden. HVV kæder dermed linjer og køreplaner sammen på en mere meningsfyldt og koordineret måde end før.

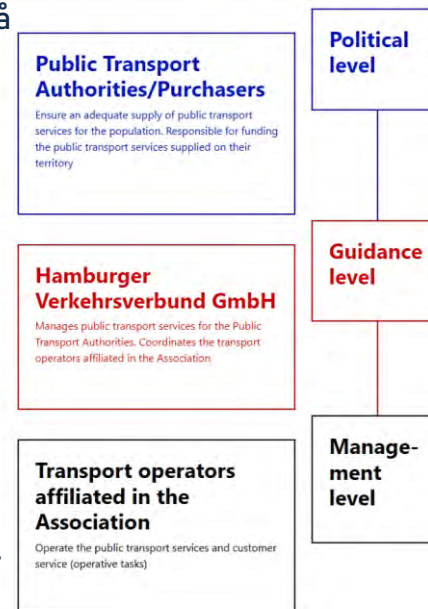
Denne type af organisering findes ikke helt tilsvarende i Danmark, da der ikke findes en organisation som både koordinerer og efterspørger nødvendige services på et sådan overordnet niveau. Hvis vi skal prøve at sammenligne det med en organisation eller virksomhed i Danmark, kan DOT (Din offentlige transport) udgøre en samlende rolle for trafikinformationer, men ikke med direkte efterspørgsel og planlægning af forskellige serviceudbud.



Hamborgs Ministerie for Trafik og Mobilitetsomstilling – Fokus på Femern Bælt forbindelsen

Hamburgs Ministerie for Transport and Mobilitetsomstilling Transition (BVM) er en af elleve specialiserede myndigheder i Senatet for Hamborg og (med undtagelse af havne- og lufthavnsområderne) er ansvarlig for transportpolitikken i Hansestaden. Ministeriet blev oprettet i 2020. Anjes Tjarks (Alliance 90/De Grønne) er den første senator for transport og mobilitetsovergang og har været præsident for myndigheden siden 10. juni 2020.

I 2029 skal Femern Bælt forbindelsen stå færdig og vil skabe en fast forbindelse mellem Tyskland og Danmark. Forbindelsen skal være bindeleddet i en ny nordeuropæiske mega-region mellem Hamborg, København og Malmø, som skal styrke samarbejdet om at tiltrække globale investeringer og virksomhedsetableringer til megaregionen.



Generelt om Hamborg

- **Infrastruktur og mobilitet**

- Hamborg har gennem hele sin historie været et trafikalt knudepunkt for både person- og godstransport i Europa og den øvrige verden og har holdt sin position ind i nutiden. Hamborg Havn er i dag den næststørste havn i Europa og den niende største i verden. Her ligger både container- og krydstogtskibe til kajs. I 2022 passerede ca. 8 mio. containere gennem havnen og er i Europa kun overgået af Antwerpen og Rotterdam, som modtager henholdsvis ca. 12 og 14 mio. containere om året.
- Hamborgs infrastruktur på land består af fire store indfaldsveje til byen, to lufthavne, U- og S-banestrækninger, regionale toglinjer, busser, færge og en række tilbud inden for delemobilitet. Der investeres for øjeblikket massivt i alle trafikformer: Motorveje udvides og overdækkes til dels pga. støj, veje/tunneler anlægges og flyttes, Hovedbanegården (Tysklands største med ½ mio. daglige brugere) skal udvides, den sekundære banegård Altona flyttes, og nye U- og S-banestrækninger anlægges. Samtidig bliver cykel- og fodgængerforbindelser udbygget og forbedret bl.a. på bekostning af parkering. Dette betyder også, at byen er meget præget af byggepladser og ændringer i trafikken.
- Hvert år rejser lidt under 700 mio. mennesker med den kollektive trafik i Hamborg. Hamborg ønsker at være pioner inden for digital, klimavenlig og fleksibel mobilitet, og det forsøger de bl.a. at komme i mål med ved hjælp af initiativet "Hamborg-Takt". Hamborg Takt er en målsætning for, at alle borgere i Hamborg skal kunne få adgang til kollektiv trafik inden for fem minutter på alle tider af døgnet.
- Den tyske forbundsstat har bl.a. givet 19,2 mio. euro til et projekt, RealLabHH, for at bruge Hamborg by som "real-world" laboratorium til udvikling af digitale innovative løsninger for den kollektive trafik.
- Herudover har Hamborg et enkelt billetsystem via HVV's app, hvor rejsende i den kollektive trafik har adgang til at købe billet og finde alle byens transport tilbud. Ved hjælp af HHV switch knudepunkter er det muligt at få nem og hurtig adgang til delemobilitets løsninger såsom delebiler, delescootere, bycykler og el-løbehjul.
- Billetsystemet i Hamborg fungerer ved, at de rejsende tjekker ind i app'en, som registrerer rejsen og regner den billigste pris ud for turen. App'en dækker alle offentlige transportmidler i Hamborg.
- Med projektet ALIKE har Hamborg sat en målsætning om, at Hamborg inden 2030 skal have 10.000 førerløse shuttlebusser på gaderne, som skal sikre endnu højere grad af fleksibilitet for mobiliteten både i by- og yderområder. Projektet er blevet støttet af forbundsstaten med 26 mio. euro. Hochbahn, MOIA og HOLON er gået sammen om at udvikle en bus, og de forventer, at de første busser er på gaderne i 2025. I 2019-2021 var der et forsøg med kørsel af førerløse busser i HafenCity.

- **Geografi og historie**

- Hamborg er Tysklands næststørste by med et areal på 755 km² - ca. 8 gange så stort som København. 8 % er vandareal. Den omfatter både centrale bydele, den store erhvervshavn (ca. 72 km²), forstadsområder og åbent land med landbrug. Med de omgivende områder uden for bygrænsen udgør den en stor sammenhængende byregion.
- Byen ligger ved Elben, godt 100 km. fra havet, men med udpræget kystklima og store tidevandsforskelle. Byen består af flade lavtliggende områder (marsk) og højere dele (gest). Diger og anden oversvømmelsessikring er karakteristiske for at beskytte byen, der har oplevet store stormfloder, senest i 1962 med over 300 døde.
- Hamborg har været en selvstændig bystat (*Hansestadt*) igennem det meste af sin historie. Den oprindelige bystat var ganske lille og grænsede op til hertugdømmet Holsten (indtil 1864), hvilket har ført til tætte forbindelser mellem Danmark og Hamborg gennem størstedelen af historien.
- Hamborg har aldrig været et monarki, hvilket betyder, at der, hvor andre storbyer har slotte og palæer, har Hamborg i højere grad bygningsværker for handel, som udgør byens dna. I 1870'erne bliver byen en del af det tyske kejserrige, men først i 1930'erne bliver den udvidet med de store arealer fra Holsten mv., som muliggør byens og havnens vækst til den nuværende størrelse. Efter 2. verdenskrig opretholdes byen som bystat i den nye forbundsrepublik.
- Som uafhængig bystat har Hamborg kunnet holde sig ude af en del krige og konflikter gennem historien, men 2. verdenskrig ramte byen hårdt med omfattende bombardementer. Derfor er mange historiske spor forsvundet, mens andre bygninger er genopførte mere eller mindre som før.

- **Befolkning og arbejdsmarked**

- Hamborg er med lige under 1,9 mio. indbyggere Tysklands næststørste by. Der bor ca. 5 mio. mennesker i metropolregionen Hamborg.
- Andelen af befolkningen i den erhvervsdygtige alder er med 67% den højeste i Tyskland, og gennemsnitsindkomsten er også den højeste blandt alle delstater. Arbejdsmarkedet er sammenhængende i byregionen. Dagligt pendler over 380.000 mennesker ind (og over 140.000 ud). Branchemæssigt er det bredt sammensat med havne-og logistikerhverv, produktion i en række (også tunge) industrier, videnserhverv og service. Turisme spiller en stigende rolle med mange nye hoteller, en stærk oplevelsesøkonomi og store events. Byen rummer også mange studerende, men i forhold til befolkningens størrelse udgør de en mindre andel end i mange andre tyske byer.

• Politik og styreform

- Hamborg – Freie und Hansestadt Hamburg – er en bystat i den tyske forbundsrepublik. Hamborgs delstatsparlament hedder die Bürgerschaft ("borgerskabet"). Delstatsparlamentet vælger senatet, bystatens regering, som ledes af en overborgmester (erster Bürgermeister, "første borgmester"). Senatet omfatter en ledende borgmester i spidsen samt fagsenatorer (p.t. 11) med hver sin forvaltning. På denne studietur skal vi besøge ministeriet for Transport og Mobilitetsomstilling.
- Byen er opdelt i 7 distrikter med eget styre (direkte valgt) og egne kompetencer bl.a. inden for planlægning, byggeri og lokal trafik. Her besluttet den konkrete bebyggelsesplanlægning, trafikregulering, parkering osv. i distriktet, og her foregår det meste af borgerinddragelsen.
- Som delstat kan Hamborg vedtage egen lovgivning og styre en lang række områder ret selvstændigt inden for forbundsstatens rammer. Men den har ikke egen skattefastsættelse som i Danmark. Hamborg er p.t. blandt betalerne til udligningsordningen mellem delstater (hvor Berlin er blandt modtagerne). Men økonomien har gennem tiderne været meget svingende
- Byen ejer selv havnen (i selskabsform) og har også en række andre ejerskaber mv. i forskellige erhverv, der indgår i dens økonomi. Der er ikke en lige så klar adskillelse mellem offentlig og privat virksomhed og økonomi i Tyskland som i Danmark. Det kan være et væsentligt supplement til skatteindtægter, når det går godt, men kan også betyde interessekonflikter (og egentlig korruption).
- Link til byens portal på engelsk <https://www.hamburg.com/>

• Byudvikling

- Hamborgs byudvikling har tradition for at være præget af store projekter. Også tidligere tiders udvikling som etablering af pakhuskvarteret Speicherstadt, det tilstødende Kontorhausviertel mv. har været samlede (og radikale) planer for fornyelse, der gav byen tilnavnet "Abrissstadt" – nedrivningsby. Store udvidelser af byens areal, efterfulgt af 2. verdenskrigs ødelæggelser, gav plads til ny planlægning og byggeri i stor skala. Der er dog også store kvarterer med ældre bebyggelse og mere punktvis fornyelse.
- Hamborg har senest gjort sig bemærket internationalt med deres nyeste bydel HafenCity. Det er et ambitiøst byudviklingsprojekt, hvor man har forsøgt at skabe en maritim bydel, der kombinerer arbejdspladser og boliger, uddannelse, kultur og fritid, turisme og detailhandel – på en måde, der er ret ulig midtbyer domineret af kontorer og butikker.
- På trods af risikoen for lejlighedsvis oversvømmelse, er HafenCity hverken omgivet af diger eller afskåret fra vandet. I stedet hæves hele området, med undtagelse af kajer og promenader, til mellem 8 og 9 m over havets overflade. Konceptet med at bygge på kunstige komprimerede høje (værfter) giver et område, der engang var domineret af havne- og industribrug, en ny, karakteristisk topografi, der bevarer adgangen til vandet og den typiske havneatmosfære samtidig med, at den garanterer beskyttelse mod oversvømmelser.