

betrieben vorwirft, die derzeit gegebenen Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung noch gar nicht ausgeschöpft zu haben. Dazu gehören verschiedene Optimierungen, wie z. B. die Abstimmung der Fahrpläne zur Minimierung von Wartezeiten beim Umsteigen im ÖPNV, die Anpassung der Linienführung und der Lage der Haltestellen an die Verkehrsnachfrage. Dazu gehören weiterhin eine Fülle weiterer teilweise banaler Verbesserungen, wie z. B. die Verpflichtung der Konzessionsnehmer von Bahnhofskiosken, Geld zu wechseln, wenn der Fahrscheinverkäufer durch einen Automaten ersetzt worden ist.

Sorgsame Optimierungen und Detailverbesserungen zum Wohle des Verkehrskunden tragen sicher zur Schließung der beschriebenen Attraktivitätslücke bei und sollten eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein. Die Verkehrspolitiker sind deshalb jedoch nicht von der Verantwortung entbunden, konzeptionelle Änderungen im Verkehrsgleichgewicht anzugehen. Der Spielraum der Verkehrsbetriebe reicht auch bei größerer Anstrengung für eine durchgreifende Änderung der derzeitigen und absehbaren Verkehrsteilung nicht aus.

Summary

At the end of 1978, the Integrated Metropolitan Public Transport System of Hamburg (HVV) launched a survey based on a representative sample to evaluate the traffic behavior of the citizens of Hamburg. Household interviews were conducted at about 1 per cent of the 800,000 homes in Hamburg. The results of the interviews revealed that slightly more than one-fourth of all citizens commuting on working days accounts for the total of private car traffic in Hamburg. The choice of the means of transport is almost exclusively determined by car or driver licence ownership. An infinitely small minority of the citizens of Hamburg only elect to do without their car and ride on a public transport vehicle. The reason for this choice of means of transport, based on the availability of a private car alone, is to be found in the wide gap existing between the attraction of using a private car and that of a public transport vehicle. For reasons of economy, this gap can hardly be closed by massive one-sided improvements in the public transport offer; it can only be attempted by consequent restrictions on private car traffic, accompanied by widening the offer of public transport.

Résumé

A la fin de l'année 1978, le HVV (groupement de sociétés de transport publics de la ville de Hambourg) a lancé une enquête représentative relative au comportement dans la circulation des habitants de Hambourg. 1 % des 800.000 familles hambourgeoises ont été questionnées. Les résultats de l'enquête montrent que le trafic total de véhicules privés à Hambourg est seulement dû à un peu plus d'un quart des habitants de Hambourg mobiles travaillant un jour ouvrable. Le choix du moyen de transport est presque exclusivement dû à la possession d'un véhicule et d'un permis de conduire. Seule, une infime minorité des citoyens de Hambourg renoncent volontairement à un véhicule et se servent de moyens de transport publics. La raison pour le choix du moyen de transport uniquement due à la disponibilité d'un véhicule est le manque d'attractivité qu'ont les moyens de transport publics par rapport aux véhicules. Pour des raisons d'économie, cette brèche ne peut à peine être comblée par une amélioration massive unilatérale de l'offre de moyens de transport publics, mais par des restrictions conséquentes du trafic de véhicules privés accompagnées par un agrandissement de l'offre de moyens de transport publics.

ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRS- WISSENSCHAFT

INHALT DES HEFTES:

Energieeinsparung durch Straßenbau
Von Rainer Willeke, Köln

Seite 143

Die wirtschaftlichen und rechtlichen Bedingungen
für den Wettbewerb zwischen der Rheinschiffahrt
und der Donauschiffahrt
Von Heinz-Richard Watermann, Straßburg

Seite 179

Zuschriften für die Redaktion sind zu richten an
Prof. Dr. Rainer Willeke
Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln
Universitätsstraße 22, 5000 Köln 41

Schriftleitung:
Prof. Dr. Herbert Baum
Seminar für Wirtschafts- und Finanzpolitik
Ruhr-Universität Bochum
Universitätsstraße 150, 4630 Bochum

Herstellung - Vertrieb - Anzeigen:
Verkehrs-Verlag J. Fischer, Paulusstraße 1, 4000 Düsseldorf 14
Telefon: (02 11) 67 30 56, Telex: 8 58 633 vvf

Einzelheft DM 16,-, Jahresabonnement DM 58,-,
zuzüglich MWSt und Versandkosten.

Für Anzeigen gilt Preisliste Nr. 7 vom 1. 1. 1978.

Erscheinungsweise: vierteljährlich.

Es ist ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlages nicht gestattet, photographische Vervielfältigungen, Mikrofilme, Mikrophotos u. ä. von den Zeitschriftenbesten, von einzelnen Beiträgen oder von Teilen daraus herzustellen.