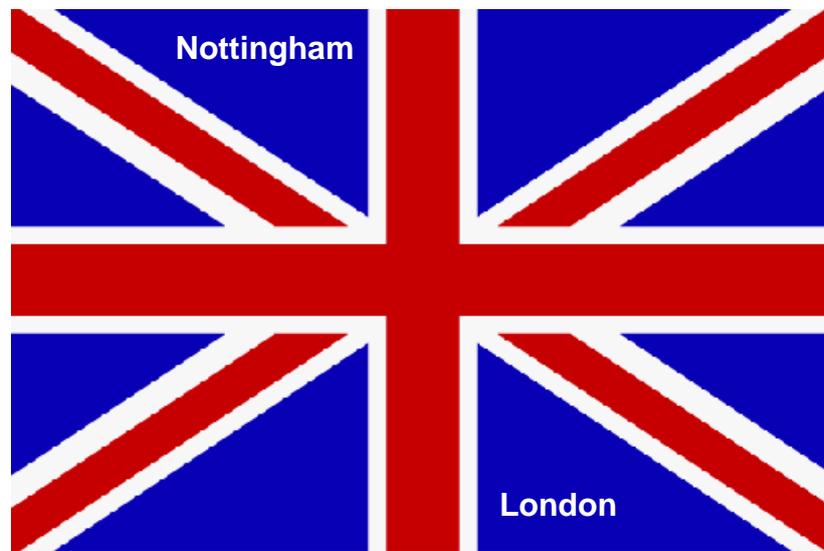


Pfingstexkursion 2013

Schlussbericht



Großbritannien

20. - 24. Mai 2013

**Veranstaltet vom
Institut für Straßen- und Eisenbahnwesen**



Inhalt

1. Vorwort.....	2
2. Teilnehmer und Programm	3
3. Nottingham.....	4
4. University of Nottingham, NTEC	6
5. Stadtverwaltung Nottingham	9
6. Das Großprojekt Stadtbahnausbau „Tram: Phase Two“ in Nottingham	11
7. Olympisches Dorf und Umgebung in London.....	14
8. Jack der Aufschlitzer	18
9. London Eye.....	20



1. Vorwort

Die diesjährige Pfingstexkursion des Schwerpunktes „Mobilität und Infrastruktur“ führte uns zu den britischen Inselbewohnern. Punkt 20:00 Uhr am Sonntag, den 19. Mai 2013 ging es los auf die lange Reise nach Great Britain. Nach 16 Stunden Busfahrt und 4 Stunden mit der Fähre hatten wir unser Ziel - das Ibis-Hotel inmitten Nottinghams - erreicht. Und somit startete eine informative und überaus interessante Woche.

Fachliche Weiterbildung, Kultur, Historie oder kulinarische Highlights (Baked Beans!); für jeden hatte das Programm etwas zu bieten.

Nach drei spannenden Tagen in der Heimat von Robin Hood und Bitumenlaboren hieß es für uns: Goodbye Robin, London is calling!

Auch in London erwartete uns wieder ein abwechslungsreiches Programm vom Besuch des Olympischen Dorfes über eine Jack-the-Ripper-Tour bis hin zur Fahrt mit dem London-Eye!

Um das Wetter kurz in Worte zu fassen: „London empfing uns freudestrahlend und weinte bittere Krokodilstränen bei der Abfahrt!“

Nach weiteren zwei Tagen in London sattelten wir unseren Bus und fuhren schweren Herzens, aber mit einmaligen Erlebnissen zurück in die Heimat: „Good old Germany“.

Im Großen und Ganzen eine gelungene, super organisierte Pfingstexkursion!

Vielen Dank!!

Theresa Himmelsbach, Iryna Kalinichenko

2. Teilnehmer und Programm



Bild 1: von links: Meghrik Mirzaagha Khanian, Pierre Frotscher, Corinna Auer, Sandy Rost, Christoph Rentschler, Sarah Schmidt, Jens Hörmann, Theresa Himmelsbach, Romans Vavilovs, Iryna Kalinichenko, Joos Teichmann, Kathrin Hamm, Achim Trautmann, Nabaraj Jamarkattel, Raphael Svetlik, Florian Leithäuser, Johanna Schatz, Linda Bergmann, Kai Kampermann, Aike Ojus, Tim Kerlin, Anna Fischer, Hedy Grafmüller, Christine Brinkmann, Kim Barth, Bianca Weidner, Susanne Schulz, Roberto Ramirez

Sonntag, 19.05.2013	Montag, 20.05.2013	Dienstag, 21.05.2013	Mittwoch, 22.05.2013	Donnerstag, 23.05.2013	Freitag, 24.05.2013
19:30	11:30	09:00	09:30	10:00	10:30
Abfahrt vom KIT nach Calais	Ankunft in Nottingham	Besuch des NTEC an der University of Nottingham	Besuch bei der Stadtverwaltung von Nottingham	Busrundfahrt durch das Olympische Dorf und seine Umgebung	Fahrt im London Eye
		Vorträge: Sustainability and the Engineer" (Dr. Andrew Dawson)	Vorträge: History, business and economy of the City (Lorraine Baggs)		
Überfahrt mit der Fähre nach Dover		15:00	Modern asphaltic materials for road pavements (Prof. Gordon Airey)		Tram Project history and future (Chris Carter)
	Pavement surface friction: its description, measurement & policy (Dr. Tony Parry)				
Weiterfahrt nach Nottingham	Stadtführung Nottingham	13:00	13:00	Abfahrt nach Karlsruhe	
		Lunch in der Mensa der Universität	Lunch in der Kantine der Stadtverwaltung		
		14:00	14:00	Fährüberfahrt von Dover nach Dünkirchen	
		Laborführung und weitere Vorträge	Besichtigung des Großprojektes "Tram: Phase Two" (David Kelso)		
	Road engineering at URS (Craig Bonney)	18:00	20:00	Ankunft in Karlsruhe am Samstag um 07:30	
	Risk & reliability in the transport sector (Michael Lloyd)	Weiterfahrt nach London	Jack the Ripper-Walk		
	Not the 4th power law! (Andrew Dawson)				

3. Nottingham

Nottingham, berühmt geworden durch eine Legende. Robin Hood hat diesen Ort berühmt gemacht und heute kennt jeder die Stadt am Rande des Waldes Sherwood. 200 Kilometer nördlich von London liegt die sogenannte "Königin der East Midlands" und ist seit 1969 Partnerstadt von Karlsruhe.



Bild 2: Robin Hood-Statue vor dem Nottingham Castle



Bild 3: Ye olde trip to Jerusalem

Natürlich hat die 300.000 Einwohner Stadt noch mehr zu bieten:

Diese, von Angelsachsen gegründete Stadt hat auch von diesen ihren Namen erhalten. Der ursprüngliche Name Snottingham bedeutet „Haus von Snot“, welcher ein angelsächsischer Häuptling war und sich dort niedergelassen hatte. Unter der Stadt gibt es ein großes Höhlensystem aus alten Zeiten, in welchen die Bewohner früher hausten.

Im Wald von Sherwood, im Norden der Stadt hauste der Berühmteste der Gesetzlosen. Er raubte die Reichen aus und schenkte das Geld den Armen. Heute, über 700 Jahre später, lebt die Geschichte von Robin Hood in den Gedanken weiter fort und er ist ein großer Held der Stadt. Das Amt des Sheriffs von Nottingham, seines einstigen Erzfeindes, gibt es immer noch.



Eine wichtige Rolle hatte Nottingham 1642. Zwischen Anhängern des Königs Karl I. und des englischen Parlaments traten Spannungen auf und es begann der englische Bürgerkrieg. Der Krieg endete, der König wurde geköpft und die Monarchie war zeitweilig abgeschafft und eine Republik wurde gegründet. Diese wurde allerdings schon 11 Jahre später durch eine Militärdiktatur abgelöst.

Im 19. Jahrhundert wurde Nottingham eine der führenden Industriestädte und mit der Herstellung von Spitze weltbekannt. In 25 Jahren stieg die Einwohnerzahl von 11.000 auf 70.000, was mit vielen Problemen verbunden war. In der Spitzenherstellung arbeiteten fast nur Frauen, wodurch auch die Legende entstand, dass in Nottingham vier Frauen auf einen Mann kommen. Wir mussten jedoch feststellen, dass heute ein ausgeglichenes Verhältnis besteht.



Bild 4: Church Pub

Ein Meer von Pubs erstreckt sich durch Nottingham. Unter anderem das „Ye olde trip to Jerusalem“, welches von sich behauptet 1189 gegründet worden zu sein und damit das älteste Pub Englands wäre. Weiterhin gibt es noch zwei Pubs, die den Anspruch auf das älteste Pub Nottinghams erheben.

Eine Cocktailbar in der Kirche? Was für Deutsche vielleicht ein wenig merkwürdig klingt ist in England weit verbreitet.

Viele Kirchen kann der Staat nicht mehr halten und werden verkauft. So konnten wir in Nottingham in einer dieser ausrangierten Kirchen, in den Genuss frischer Cocktails gelangen.

Abschließend können wir uns nur noch einmal bei unserem motivierten Stadtführer Michael Ahern für den interessanten Nachmittag bedanken, der uns gut gelaunt durch diese schöne Stadt führte.

Tim Kerlin, Aike Ojus, Meghrik Mirzaagha Khanian



4. University of Nottingham, NTEC

Nachdem sich alle von der langen Fahrt erholt hatten, ging es am Dienstagmorgen los mit



Bild 5: University Park Campus

der fachlichen Seite der Exkursion. Wir fahren, gut gestärkt vom typisch englischen Frühstück, um viertel vor neun los zur University of Nottingham. Der Campus liegt verteilt über eine großzügige Parkanlage und trägt auch den passenden Namen „University Park Campus“.

Das Nottingham Transportation Engineering Centre (NTEC) ist das

führende universitäre Forschungszentrum Großbritanniens auf dem Gebiet der Materialien und Ressourcen zum Bau von Autobahnen, Eisenbahnen, Häfen und Flughäfen und ist weltbekannt für Fahrbahn-Forschung.

Um 9:00 Uhr wurden wir von Andrew Dawson begrüßt, der für uns den Tag organisiert und koordiniert und uns mit einem kompletten Tagesprogramm versorgt hat.

Mr. Dawson hielt dann einen Vortrag über „Sustainability & the Engineer“ - Nachhaltigkeit im Ingenieurberuf. Hierbei ging es um die Probleme, die mit der immer weiter wachsenden Bevölkerung der Erde auf uns als Ingenieure zukommen wird.

Nach zwei weiteren interessanten Vorträgen über moderne Zusatzstoffe und -mittel für Asphaltdecken von Prof. Gordon Airey, dem Direktor des NTEC, sowie über Griffigkeit des Asphalts an Kreuzungen von Dr. Tony Parry, wurden wir zur Mittagspause auf den Campus entlassen und konnten die verschiedenen kulinarischen Angebote der Universität ausprobieren und kurz das Gelände erkunden.

Nach der Mittagspause besuchten wir das Labor des NTEC, das größte Straßenbaulaboratorium Europas.



Bild 6:
Nottingham asphalt tester

Hier wurden wir nach einem kurzen Empfang in Gruppen unterteilt und bekamen, in Schutzbrille und Laborkittel eingekleidet, mehrere kleine Führungen durch verschiedene Abteilungen. Hier wurden uns unterschiedliche Verfahren und Geräte vorgeführt, darunter das NAT („Nottingham asphalt tester“), ein in Nottingham entwickeltes Gerät zur Bestimmung mechanischer Eigenschaften bituminösen Materials. Außerdem wurde uns das DSR („Dynamic Shear Rheometer“) gezeigt, mehrere Versuchsaufbauten für Deformationstests an Asphaltmischungen sowie das sogenannte Goniometer. Hierbei handelt es sich um einen für uns völlig neuen Test zur

Bestimmung des Phasenwinkels von Bitumen, der bisher nur in England durchgeführt wird.

Außerdem noch wichtig zu erwähnen ist eine große Halle des NTEC mit einer sechs Meter langen, ca. 1,5 m tiefen Grube. Hier kann ein kompletter Straßenaufbau dem sog. „heavy-load test“ mit bis zu 12 kN Belastung unterzogen werden.

Abschließend hörten wir noch einen fachbezogenen Vortrag von Craig Bonney von URS Corp. bevor Michael Lloyd und Andrew Dawson mit zwei etwas lockereren und nicht immer ganz ernst gemeinten Vorträgen den Tag am NTEC für uns beendeten.

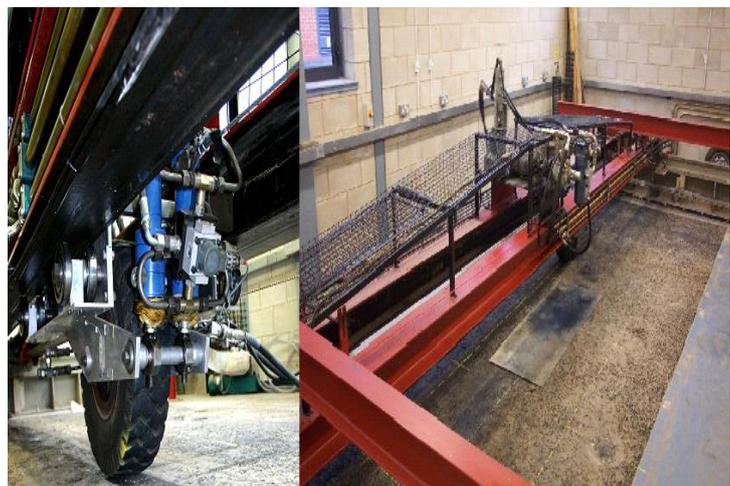


Bild 7: Heavy load test



Bild 8: Goniometer

Nach der Rückfahrt zum Hotel hatten wir den Rest des angebrochenen Abends zur freien Verfügung, was von den meisten zur Erkundung des Kneipen- und Nachtlebens von Nottingham genutzt wurde.

*Nabaraj Jamarkattel, Roberto Ramirez,
Joos Teichmann und Romans Vavilovs*



5. Stadtverwaltung Nottingham

Gegen 9 Uhr wurden wir im neuen Gebäude der Stadtverwaltung Nottingham von Francis Ashton - Traffic Control und Safety Manager - empfangen.

Zunächst gab sie uns einen kurzen Einblick in das momentane Baugeschehen der Stadt Nottingham. Die Stadt wird von derzeit einer auf drei Straßenbahnlinien erweitert, wobei nicht zuletzt das Straßenbahnnetz der Stadt Karlsruhe als Vorbild dient.

Anschließend stellte uns Lorraine Baggs - Trade and Investment Manager - die aktuellen Herausforderungen der Stadt Nottingham vor und die damit verbundenen Investitionen.

Insgesamt wurden in den letzten fünf Jahren 1,5 Milliarden Pfund für Straßen und Infrastruktur ausgegeben. Neben dem 570 Millionen Pfund teuren Ausbau des Straßenbahnnetzes investiert die Stadt das Geld insbesondere für eine neue Anbindung A 453 an die Autobahn M1 sowie in verschiedene Erweiterungen der Verkehrsmöglichkeiten für Radfahrer.

Zum Straßenbahnprojekt gehört auch der Bau einer großen Station „the hub“, die als zukünftiger Knotenpunkt im Verkehrsnetz dienen soll.

Wirtschaftlich will sich Nottingham in Zukunft auf die 3 Hauptwirtschaftszweige Biocity, Grüne Technologie und Digital konzentrieren. Dazu verfügt sie mit Firmen wie Speedo, Rolls-Royce und eon über eine gute Wirtschaftskraft. Auch der Tourismus sowie die 60.000 Studenten umfassende Universität sind ein großer Wirtschaftsfaktor.



Bild 9: Nottingham City Council

Der anschließende Vortrag von Chris Carter - Transport Strategy Manager - erweiterte



Bild 10: Verkehrsüberwachungssystem

Lorraine Baggs' Vortrag um einige verkehrstechnische Aspekte.

Die Stadt Nottingham sieht sich als eine nachhaltige Stadt. So besitzen weit weniger Haushalte ein Auto als im Rest Englands. Die Stadt unterstützt dies durch verschiedene Maßnahmen. Dazu gehört die vermehrte Einrichtung von 20 mph Zonen,

der umfangreiche Einsatz von Elektrobussen und die Förderung des Radverkehrs.

Von einem Mitarbeiter wurde uns schließlich das Verkehrsüberwachungssystem der Stadt Nottingham vorgestellt. Anders als deutsche Städte, verfügt die Stadt über ein umfassendes Überwachungssystem, von dem Bilder aus über 300 Kameras von Mitarbeitern ausgewertet werden, um direkt in aktuelle Entwicklungen im Straßenverkehr eingreifen zu können.

Nach einem Kantinenbesuch und einer kurzen Verabschiedung wurden wir dann zur Straßenbahnbaustellenbesichtigung geführt.

Linda Bergmann, Christine Brinkmann

Anna Fischer und Bianca Weidner

6. Das Großprojekt Stadtbahnausbau „Tram: Phase Two“ in Nottingham

Eine erste Übersicht über das große Projekt "Ausbaus des Stadtbahnnetzes" erhielten wir bereits am Vormittag im Rahmen von Vorträgen von Mitarbeitern der Stadtverwaltung. Am

Nachmittag konnten wir dann Teile der Baustellen im Stadtgebiet im Rahmen einer Führung selbst erkunden.



Seit dem Jahr 2004 verbindet ein modernes Stadtbahnsystem - genannt *Nottingham Express Transit (NET)* - die Innenstadt von Nottingham mit dem nördlich des Stadtgebietes gelegenen Stadtteil Hucknall. Schon mit der Eröffnung dieses ersten Teils der Stadtbahn existierten Planungen für eine Erweiterung des Stadtbahnnetzes in Richtung der südlichen Stadtteile Beeston, Chilwell und

Bild 11: Tram: Phase Two

Clifton. Seit 2012 wird nun an zwei neuen Stadtbahnlinien gebaut, welche auch die Universitäten der Stadt erschließen sollen. Bis 2014 soll das Bauprojekt fertiggestellt sein.

Derzeit nutzen lediglich 2 % der Bürger Nottinghams das bestehende Stadtbahnnetz. Mit dem Ausbau erhofft sich die Stadt unter anderem eine Entlastung der Buslinien, welche von 20 % der Bevölkerung genutzt werden.

Die gesamten Projektkosten liegen bei etwa £350 Millionen. Dies schließt unter anderem auch den Erwerb von zwanzig neuen Stadtbahnfahrzeugen mit ein.



Kernelement und wichtigstes Bauwerk der beiden neuen Stadtbahnlinien ist die von der Stadt Nottingham nach ihrer deutschen Partnerstadt benannte „Karlsruhe Friendship Bridge“. Sie führt direkt über den Bahnhof von Nottingham und schließt damit an die bisherige Endstation der existierenden Stadtbahnlinie an. Die Brücke wurde über mehrere Monate hinweg direkt neben dem Bahnhofsgelände erbaut und an zehn Wochenenden über das Bahnhofsareal geschoben. Zum Zeitpunkt unserer Besichtigung war die Brücke bereits vollständig an ihre endgültige Position geschoben. Es fehlte lediglich noch der Anschluss an die bestehende Trasse. Der ehemalige Karlsruher Oberbürgermeister Heinz Fenrich war wenige Wochen zuvor bereits zu Gast in Nottingham gewesen, um die Brücke einzuweihen.



Bild 12: Karlsruhe Friendship Bridge



Bild 13: Karlsruhe Friendship Bridge

Im Zuge der Bauarbeiten an den beiden neuen Stadtbahnlinien wird auch das veraltete Bahnhofsgebäude renoviert und zu einem ansprechenden Reisezentrum mit integrierter Gastronomie und Ladengeschäften ausgebaut.

Eine Besonderheit des Bauprojektes ist die *Wilford Toll Bridge*. Die alte Sandsteinbrücke, die bislang nur von Fußgängern und Radfahrern benutzt wird, wird im Zuge der Bauarbeiten verbreitert, damit zukünftig die Stadtbahnen über sie hinweg nach Süden verkehren können.

Die besondere Schwierigkeit bei diesem Unterfangen liegt darin, dass der Charakter der Brücke aus denkmalschutztechnischen Gründen nicht verändert werden darf. Gleichzeitig muss die Brücke jedoch so verstärkt werden, dass sie der hohen Belastung standhalten



Bild 14: Gleisarbeiten

kann. Zusätzlich muss im Überflutungsgebiet des Flusses *Trent* als Ersatz für einen Damm eine neue Schutzmauer errichtet werden.

Eine schnelle Fertigstellung des Projekts kann unter anderem durch eine besondere Bauweise gewährleistet werden. Die Rillenschienen sind nämlich nicht in einem Schotterbett verlegt, sondern werden auf einer festen Beton-

fahrbahn befestigt und anschließend mit Beton vergossen.

Im Zuge unserer Besichtigung konnten wir einen großen Teil des neuen Streckenverlaufs erkunden. Wir erfuhren, wie schwierig ein derart großes Verkehrsprojekt in der Realisierung ist, da schon bei geringen Behinderungen durch die Baumaßnahme im Straßenverkehr große Probleme auftreten können.

Wir bedanken uns herzlich für die nette Führung von David Kelso und seinem Kollegen!



*Jens Hörmann, Florian Leithäuser,
Kai Kampermann und Sarah Schmidt*

7. Olympisches Dorf und Umgebung in London

Am vorletzten Tag unserer Exkursion nach Großbritannien stand eine Führung durch das Olympische Dorf und dessen Umgebung auf dem Programm. Hierzu trafen wir uns morgens mit unserem Tour Guide Victoria.



Bild 15: Mühlstein in The House Mill



Bild 16: Eines von vier Mühlrädern

Auf dem Weg zum ersten Stop der Tour, einer Mühle, fuhren wir über die Tower Bridge, vorbei am Tower durch Londons Bankenviertel Canary Wharf. Dieses liegt auf der Isle of Dogs im Londoner Stadtbezirk Tower Hamlets und entstand in den letzten 20 Jahren. In dieser Zeit haben sich viele große Unternehmen wie z.B. Bank of America, Barclays oder auch namenhafte und hochpreisige Einkaufsläden dort niedergelassen. In diesem Teil Londons wird sehr viel Wert auf Sicherheit gelegt, weshalb auch jedes Gebäude seine eigene private Security hat. Auf unserer Tour durch diesen Teil Londons konnte man sehr gut erkennen, dass hier hauptsächlich gearbeitet und nicht gewohnt wird.

Nachdem wir Canary Wharf verlassen hatten, ging es weiter zu einer Mühle, genannt The House Mill. Diese, im Jahre 1776 erbaute Mühle, liegt am Fluss im Osten Englands und ist die älteste Gezeitenmühle der Welt. Nachdem wir bei einer ehrenamtlichen Mitarbeiterin im The Miller's Cafe einen Kaffee getrunken hatten, führte diese uns durch einen Teil der Mühle und erzählte uns etwas zum Aufbau des Gebäudes und zur Geschichte.

Früher wurde in dieser Mühle Gin hergestellt, heute versuchen die Mitarbeiter Spenden für die Restauration des Gebäudes und der Maschinen zu sammeln. Um die Mühle wieder in einen funktionstüchtigen Zustand zu bringen, werden 4,8 Mio. Pfund benötigt. Das heutige Nutzungsziel ist nicht mehr die Herstellung von Gin, sondern die Nutzung der Wasserkraft als Energiequelle für ca. 80 Haushalte.



Bild 17: Wohneinheiten im Olympiapark

Nach dem Besuch von The House Mill machten wir uns wieder auf den Weg zum Bus, mit dem wir kurz darauf am Bahnhof Stratford Station vorbeikamen. Vorbei am „Railway Tree“, einem Denkmal auf einem Kreisverkehr, das an den größten Arbeitgeber des armen Viertels in der Vergangenheit erinnern soll, kamen wir zu unserem eigentlichen Ziel, dem Olympischen Dorf. Dies wurde für die

Olympischen Spiele 2012 errichtet, an welchen 205 Länder teilgenommen haben. Es wurden 11 Wohnblöcke, welche in Bild 16 zu sehen sind, von je einem internationalen Architekten entworfen, in denen die Athleten zur Zeit der Spiele wohnten. Diese Blöcke bestehen aus ca. 2.800 Wohnungen, von denen etwa die Hälfte in Zukunft als Sozialwohnungen verwendet wird.

Auf der weiteren Tour konnten wir zudem den Abbau der Basketball Arena des Olympiaparks beobachten. Da in Großbritannien Basketball kein sehr populärer Sport ist, hatte man sich dazu entschieden, die Arena abzubauen und zu verkaufen. Für diese Maßnahme entschied man sich ebenso beim Velodrom, der Radrennhalle. Aufgrund seiner Form wird die Arena auch liebevoll „Pringle“ genannt. Das Eton Manor, welches bei den Paralympics für den Rollstuhltennis diente, wird nun zu einer Hockey Arena für die kommende Hockey-WM umgebaut.

Der früher ziemlich verschmutzte Fluss Lea, der durch den Olympiapark fließt, wurde extra für die Spiele gesäubert. Seitdem finden laut Victoria hier immer mehr Otter, Frösche und Vögel einen neuen Lebensraum. Die Copper Box, in der während der Olympischen Sommerspiele 2012 die Handballspiele ausgetragen wurden, ist ein sehr nachhaltiges Gebäude, da es begründet durch seine Bauweise sehr wenig Energie verbraucht.

Das Olympic Stadium in dem die Eröffnungs- und Schlussfeier der Spiele 2012 abgehalten wurde, liegt auf einer „Insel“ im Süden des Olympischen Parks und ist über fünf Brücken mit dem Rest des Parks verbunden. Bisher war das Stadion nur zu 2/3 überdacht, doch nachdem das Stadion nun vom ansässigen Fussballclub West Ham United gekauft wurde, entschloss man sich zu einem Umbau und der kompletten Überdachung der 80.000 Sitzplätze.



Bild 18: Links: Aquatics Centre und The Orbit; Rechts: The Olympic Stadium

Zudem wurden Küchen und mehrere Sanitäreinrichtungen eingebaut, die vorher nicht vorhanden waren, da hierfür das Budget nicht reichte. Zum Schluss unserer Tour um den Olympiapark konnten wir noch den Orbit, das Wahrzeichen des Parks, und die Schwimmhalle der Olympischen Spiele sehen, in welcher deutsches Glas verarbeitet worden ist.

Die kommende Mittagspause verbrachten wir im Westfield-Einkaufszentrum, dem größten Shoppingcenter Europas. Dieser riesige Gebäudekomplex wurde extra für die



Olympischen Spiele gebaut und im September 2011 eröffnet. Ironischerweise liegt dieses Einkaufszentrum direkt im zweitärmsten Bezirk Englands.

Nach der Mittagspause fuhren wir weiter, vorbei am Indian Dock und am Victoria Dock, wo wir kurz darauf mit der „Woolwich Ferry“, welche zum öffentlichen Verkehrsnetz zählt, die Themse im Bus überquerten. Danach ging es vorbei am Verkehrssteuerungsgebäude und an der O2-Arena, einem sehr großen Zelt in dem Konzerte und andere Veranstaltungen abgehalten werden.

Zum Abschluss wollte uns unser Tour Guide Victoria noch den Greenwich Park zeigen, doch leider machte uns das englische Wetter einen Strich durch die Rechnung, weshalb wir als Ersatz die Nachhaltigkeitsausstellung von Siemens besuchten. Das Gebäude lag glücklicherweise gleich in der Nähe, sodass wir dort noch fast eine Stunde die interaktiven Beiträge und Informationen zum Thema Nachhaltigkeit nutzen konnten. Hier verabschiedete sich Victoria von uns und wir machten uns auf den Heimweg. Ein Teil der Exkursionsgruppe fuhr mit dem Bus weiter, der andere nutzte die direkt neben der Ausstellung liegende Station der Emirates Air Line, der Londoner Seilbahn. Zum Abschluss einer gelungenen Führung konnten wir noch einen tollen Blick über London und die Themse genießen.

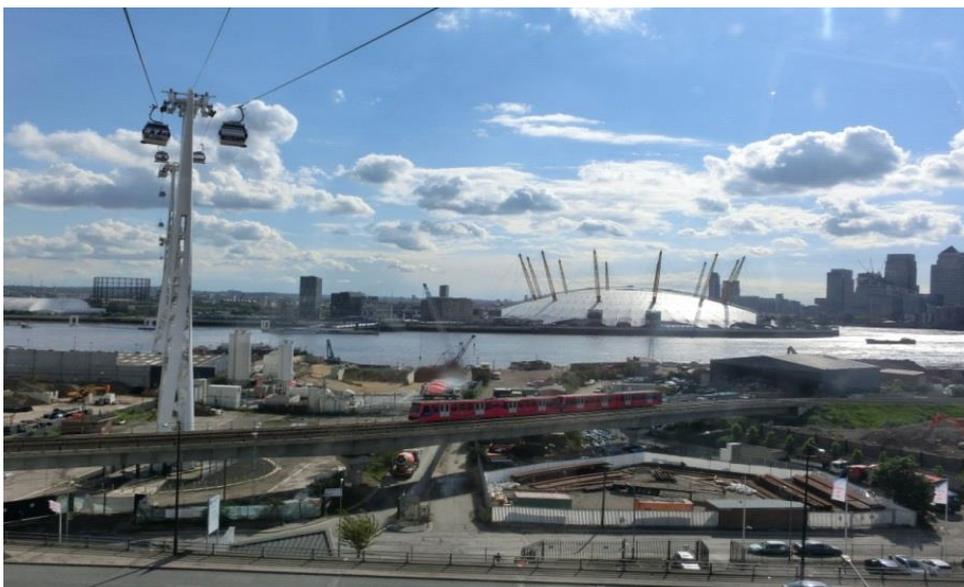


Bild 19: In der Seilbahn mit Blick auf die Themse und die O2-Arena

*Corinna Auer, Kim Barth,
Christoph Rentschler und Sandy Rost*



8. Jack der Aufschlitzer

Es ist neun Uhr abends, die Dämmerung bricht bald herein und wir schleichen uns durch die Gassen von Whitechapel. Die Straßen sind gesäumt von teuren Appartements, gemietet von denen, die sich dem Charme dieser Gegend nicht entziehen können. Doch die Straßen sind alles andere als schick. Sie tragen Namen wie Humbrey Street, Berner Street oder Middlesex Street und befinden sich in der dunklen Welt des East End.

East End, 1888. Londons schlimmstes Viertel. Es erlangte Weltberühmtheit durch einen Menschen: Jack the Ripper. Er fasziniert noch heute unzählige Leute und zieht Touristen aus aller Herren Länder in diese düstere Gegend, die nun von Fast-Food-Läden und East-India-Läden dominiert wird. Er fasziniert. Er wurde nie gefasst. Er war brutal. Auf "Ripper-Walks" folgt man heute gerne im Rahmen eines London-Besuches seinen Spuren, zum Beispiel mit Lindsay, die eine Biographie über einen möglichen „Ripper“ rausbringen wird und wie es scheint ihr Leben dieser Legende gewidmet hat.

Es ist Abend und Lindsay erzählt, wie in der Nacht des 31. August 1888 alles begann. Mary Ann Nichols brauchte Geld für ein Bett. War man arm, schlief man damals an Seilen, die durch den Raum gespannt waren und den Menschen als Stütze dienten. Sie war betrunken und wankte auf die Straße auf der Suche nach Freiern. Stattdessen wartete auf sie Jack the Ripper. Er schlitzte ihr die Kehle und den Körper auf. Dieser Mord gilt als erster, gefolgt von zig weiteren.



Bild 20: Whitechapel



Weitere Opfer waren Annie Chapman, Elizabeth Stride, Catharine Eddowes, Mary Jane Kelly. Die Bilder immer brutaler, die Straßen immer düsterer. Lindsay führte uns zu jedem einzelnen dieser gruseligen Tatorte.

Während Lindsay uns mit eindrucksvoller Hingabe und klarer Stimme von den Ereignissen erzählt, kriegt man eine vage Ahnung, wie es hier früher ausgesehen haben mag. An diesem Abend lernten wir viel über Jack, über seine Morde und auch über die Theorien. Über diese Mordfälle wird viel spekuliert. Auch darüber, ob alle fünf Morde vom Ripper begangen wurden und ob es vielleicht weitere Morde von ihm gab. Die Frage, die jedoch alle am meisten beschäftigt, ist die nach der Identität: Wer war Jack the Ripper?

Die Diskussionen hören nicht auf und die Jagd auf den Ripper geht weiter. Sieben Tage die Woche! 365 Tage im Jahr!

Kathrin Hamm, Johanna Schatz



9. London Eye

Der letzte Programmpunkt unserer fünf-tägigen Exkursion, war die Fahrt mit dem London Eye.

Erbaut wurde dieser 135 Meter hohe Koloss aus Stahl und Glas - auch Millennium Wheel genannt - innerhalb kürzester Zeit von 1998 bis Ende 1999 und ist heute das drittgrößte Riesenrad der Welt. Es befindet sich direkt an der Themse zwischen dem Palace of Westminster (auch Houses of Parliament genannt) und der ebenso bekannten Tower Bridge.

Dort angekommen, schien es der Wettergott nicht allzu gut mit den ausgeschlafenen Besuchern zu meinen, die dann auch postwendend Zuflucht im Giftshop (zu Deutsch: Presentladen) vor dem kühlen Nass suchten.

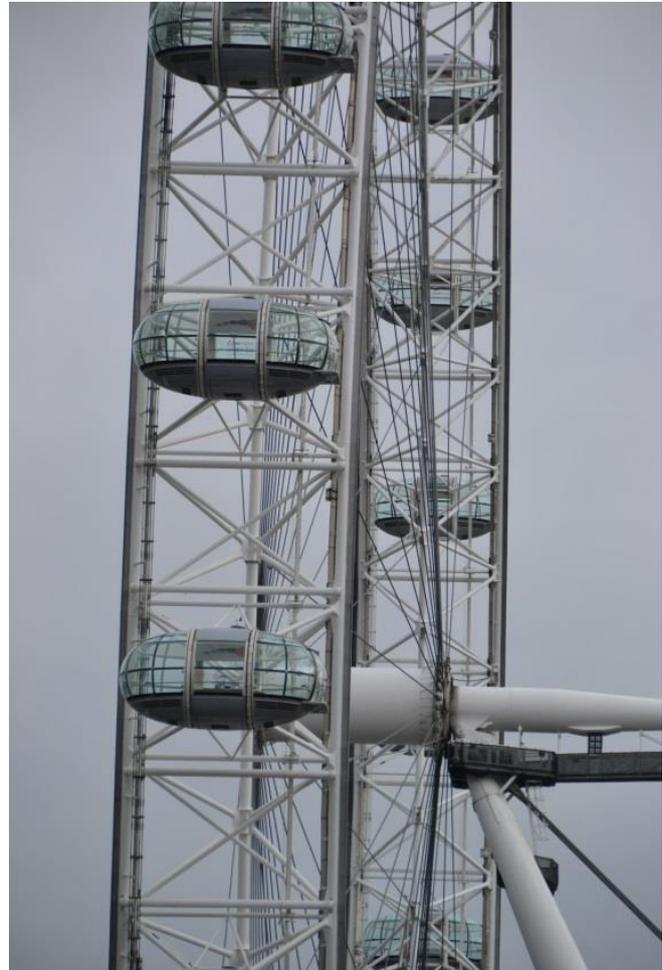


Bild 21: London Eye

Nach 30-minütigem Ausharren öffneten sich die Tore und das aufgeregt schnatternde Studentenpack verteilte sich auf drei der 32 klimatisierten Gondeln, die nahezu vollständig aus Glas bestehen und bis zu 25 Personen gleichzeitig fassen können. Jede von ihnen ist mit zwei Touchscreens ausgestattet, über die man Informationen zu vielen wichtigen Gebäuden und Wahrzeichen der Stadt London erfahren kann. Dies macht die Rundfahrt um einiges informativer.



Bild 22: Gondel des London Eye

Man kann dort während der Fahrt dauerhaft stehen ohne umzufallen, da die Gondeln in zwei rotierenden Ringen gelagert sind, damit sie sich immer in der Waagerechten befinden. Außerdem ist es möglich, eine fast ungestörte Aussicht zu genießen, da sie von außen an das riesige Riesenrad angebracht wurden. Bei guten Sichtverhältnissen ist es möglich,

bis zu 40 km in die Ferne zu blicken. Angetrieben wird das London Eye mit vier Einheiten à vier Reifen, die am Außenkranz ansetzen.

Dem ein oder anderen wurde ganz schön schwindelig, als er mit 0,26 m/s durch die Luft gewirbelt wurde. Aber nach dem etwa halbstündigen Höllenritt fand der Spuk sein jähes Ende und alle hatten wieder festen Boden unter den Füßen.

Achim Trautmann und Raphael Svetlik