

Heft 1, Februar 2002
(1. Jahrgang)

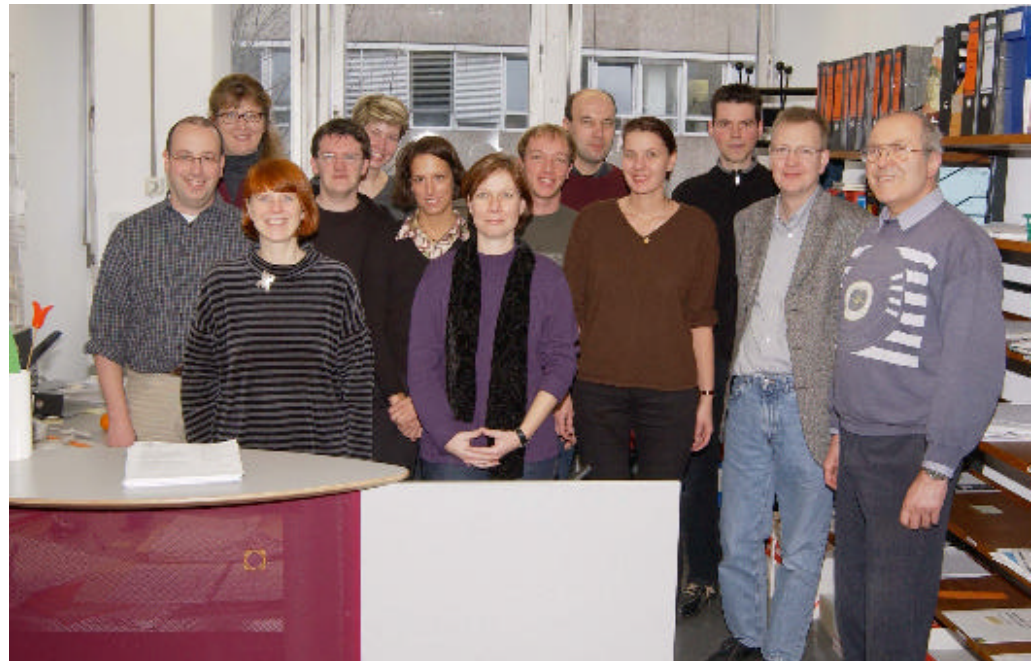
Themen dieser Ausgabe

- VPL – Das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung 1
- VPLetter – die elektronische Zeitschrift des Fachgebiets 1
- VPL-Forschung – ein Überblick 2
- Nahverkehrspläne im Vergleich - Projekt für das Land NRW abgeschlossen 6
- Tagungen 2002
Nahverkehrspläne–Qualitätssicherung und Wettbewerb, 12. März 2002 9
- Nachhaltige Raum– und Verkehrsplanung - 4. / 5. November 2002 10
- Blaue Reihe **Verkehr**
Heft 1 einer fast neuen Schriftenreihe 10
- Lärminderungsplanung in Deutschland – Evaluation eines Planungsverfahrens 10
- P:UR – Projektbüro Umweltplanung und Ressourcenmanagement gestartet 11
- Informationen aus der Fakultät Raumplanung Städteregion 2030 12
- Gemischtes 12
- Anschrift, Telefonnummern und e-mail-Adressen 14

VPL – Das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung

Die Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund ist die größte Ausbildungsstätte für Planerinnen und Planer in Europa. An 18 Fachgebieten wird gelehrt und geforscht. Zu diesen zählt auch das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung. Unsere Schwerpunkte in Lehre und Forschung sind:

- Verkehrserhebungen, Verkehrsanalysen und Verkehrsmodellierung, insbesondere hinsichtlich der Wechselwirkungen von Raum– und Verkehr,
 - Strategien und Konzepte der Verkehrsplanung unter Berücksichtigung angrenzender verkehrswirksamer Bereiche,
 - Verfahren der Beteiligung, Implementation und Erfolgskontrolle.
- Das Lehrangebot des Fachgebiets besteht aus den Vorlesungen:
- Einführung in die Verkehrsplanung,
 - Verkehrsmaßnahmen und Verkehrsauswirkungen,



Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Fachgebiets VPL Verkehrswesen und Verkehrsplanung

VPLetter erscheint zukünftig bis zu viermal im Jahr. Sie erhalten VPLetter per e-mail. Bitte erweitern Sie unseren Verteiler, indem sie mögliche InteressentInnen auf unsere Zeitschrift hinweisen:

VPLetter@rp.uni-dortmund.de

Download:

www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl

VPLetter – die elektronische Zeitschrift des Fachgebiets

Mit VPLetter möchten wir Sie zukünftig bis zu viermal im Jahr über die Aktivitäten an unserem Fachgebiet informieren – über unsere Forschung, über unsere Lehre und sonstige Aktivitäten. Wir hoffen, Ihr Interesse zu finden.

In der ersten Ausgabe stellen wir uns vor, machen Sie unter anderem mit unseren aktuel-

len Forschungsprojekten bekannt und weisen Sie auf die Tagung „Nahverkehrspläne–Qualitätssicherung und Wettbewerb“ im März 2002 hin.

Sie erhalten VPLetter per e-mail. Sehen Sie sich diese erste Ausgabe an, kritisieren Sie uns und geben uns Ratschläge. Wenn Ihnen unser Angebot gefällt, weisen Sie bitte

Kolleginnen und Kollegen darauf hin. Bestellung unter:

VPLetter@rp.uni-dortmund.de

Auch wenn Sie keine weiteren Ausgaben wünschen, genügt eine entsprechende e-mail an diese Adresse.

Wir hoffen auf Ihr Interesse.

Ihr Fachgebiet VPL

PL – Das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung (Fortsetzung)



Die Dauerbeschäftigten: Christian Holz-Rau (Hochschullehrer), Renate Middendorf (Sekretariat), Dieter Hilgeland (Technischer Angestellter)

- Verkehrserhebungen und Verkehrssimulation
- Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik
- Verkehrsnetze sowie der Betreuung von Entwürfen, Projekten und eines Seminars:
- Städtebaulicher Entwurf I/II
- Aktuelle Fragen der Verkehrsplanung und –politik
- Studienprojekte im Grund- und Hauptstudium.

Zur Zeit sind am Fachgebiet 16 Personen beschäftigt, davon sechs wissenschaftliche MitarbeiterInnen und sieben StudentInnen.

Leiter des Fachgebiets ist Prof. Dr. Christian Holz-Rau. Er wurde 1998 als Hochschullehrer an das Fachgebiet berufen. Nach seinem Studium in Berlin (Planung und Betrieb im Verkehrswesen) war er dort zunächst als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet „Integrierte Verkehrsplanung“ beschäftigt und hat dies anschließend für vier Jahre vertretungsweise geleitet. Seit 1990 ist er Gesellschafter im „Büro für integrierte Planung, Herdecke, Kassel, Berlin“.

Renate Middendorf ist seit 1998 Verwaltungsangestellte am Fachgebiet.



Die wissenschaftlichen MitarbeiterInnen: Gernot Steinberg, Joachim Scheiner, Birgit Kasper, Ute Jansen, Michael Frehn und Anka Derichs

Dieter Hilgeland ist der dienstälteste Mitarbeiter. Er ist seit 1972 als technischer Zeichner beschäftigt.

Anka Derichs hat in Berlin Geographie studiert. Sie ist seit 1999 am Fachgebiet und betreut die Studierenden des Aufbaustudiengangs SPRING, eines Masterstudiengangs für Planerinnen und Planer aus Entwicklungsländern. In den Jahren 2000 und 2001 hat sie das Forschungsprojektes „Nahverkehrspläne im Vergleich“ bearbeitet.

Birgit Kasper studierte in Kassel Verwaltungswissenschaften sowie Stadt- und Regionalplanung. Sie arbeitet seit April 2001 in den Forschungsprojekten StadtLeben und FRAME (Freizeitverkehr älterer Menschen).

Dr. Joachim Scheiner hat in Berlin Geographie studiert und dort promoviert. Seit 1999 ist er als leitender Bearbeiter der Projekte VUGIS (Verkehrsplanung und Geoinformationssysteme) StadtLeben und FRAME in Dortmund.

Michael Frehn ist Raumplaner aus Dortmund und seit 1998 wissenschaftlicher Mitarbeiter mit Lehraufgaben. Zur Zeit betreut er ein Projekt für Studierende im Hauptstudium mit dem Thema „Verkehrskonzept-

te für die Zwischenstadt“. Gleichzeitig ist Michael Frehn Gesellschafter der Planersocietät Dortmund.

Gernot Steinberg (seit 2000) und Ute Jansen (seit 2001) haben ebenfalls in Dortmund Raumplanung studiert und betreuen die Studierenden des Grundstudiums im städtebaulichen Entwurf. Diese Lehrveranstaltung wird gemeinsam mit den Fachgebieten „Städtebau und Bauleitplanung“ sowie „Ver- und Entsorgungssysteme in der Raumplanung“ durchgeführt. Gernot Steinberg ist wie Michael Frehn Gesellschafter der Planersocietät Dortmund.

Zur Unterstützung der Lehre und der Forschungsprojekte sind zur Zeit sieben Studierende der Raumplanung am Fachgebiet beschäftigt.



Die studentischen MitarbeiterInnen: Anna Growe, Steffen Bayerlein, Marc Lucas Schulten, Wiebke Unbehaun (nicht anwesend: Joergen Bruder, Christof Kerkhoff und Thorben Wieditz)

PL - Forschung – ein Überblick

FRAME

Ein Forschungsprojekt im Forschungsfeld Freizeitverkehr des BMBF (www.freizeitverkehr.de)

Kooperation des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung mit dem Psychologischen Institut und dem Geographischen Institut der Universität Bonn

FRAME

Freizeitmobilität älterer Menschen – Bedingungen, Formen und Entscheidungen

Die Freizeitmobilität älterer Menschen wird aufgrund der demographischen und gesellschaftlichen Entwicklung in Zukunft in ihrer Bedeutung erheblich zunehmen. Da ältere Menschen zunehmend über Führerschein und Pkw verfü-

gen, ist dabei mit einer stark zunehmenden Pkw-Nutzung zu rechnen. Gleichzeitig ist von einer erheblichen Differenzierung der Freizeit- und Mobilitätsnachfrage in verschiedene 'Mobilitätsstile' auszugehen, insbesondere unter 'Jungen Alten'. Gleichzeitig sind bei (einigen) Älteren in erheblichem Maß Einschränkungen der Mobilität festzustellen, die mit einem Mangel an Beteiligung am öffentlichen Leben sowie Einbußen an Lebensqualität verbunden sind.

Ziel des Projekts ist die Entwicklung umwelt- und sozialverträglicher sowie wirtschaftlich tragfähiger Mobilitätsangebote für Freizeitaktivitäten älterer Menschen. Wichtige Leitfragen sind:

Welche Formen von Verkehr werden von Älteren in ihrer Freizeit wahrgenommen, präferiert und genutzt?

Welche Gründe stehen der ÖPNV-Nutzung entgegen?

✓ PL - Forschung – ein Überblick (Fortsetzung)

Welche nutzerspezifischen Angebote fehlen?

Als Untersuchungsräume dienen die Region Bonn sowie ein Teilgebiet der Eifel. Es wird insbesondere zwischen Kernstadt, suburbanem und ländlichem Raum differenziert. Die Analyse fußt im Wesentlichen auf drei Bausteinen:

- (1) auf der bundesweiten Recherche planerischer Strategien für den Freizeitverkehr sowie der Berücksichtigung der Belange älterer Menschen in der Verkehrsplanung;
- (2) auf der Analyse infrastruktureller Rahmenbedingungen, insbesondere ÖV-Angebote und Freizeitangebote in der Untersuchungsregion sowie im unmittelbaren Wohnumfeld;
- (3) auf einer Haushaltsbefragung als Kernbestandteil der Erhebungen.

Das zugrunde liegende Modell des Verkehrshandelns bestimmt die in der Befragung zu erhebenden Daten: realisierte

Alltagsmobilität und aperiodische Aktivitäten; Wahrnehmung und Bewertung raumstruktureller Rahmenbedingungen (v.a. Mobilitätsangebote); individuelle soziodemographische Rahmenbedingungen; Gründe für die Nicht-Durchführung von Aktivitäten und Nicht-Nutzung von Verkehrsangeboten (Mobilitätswiderstände, nicht präsente Alternativen).

Im Projekt werden Vorschläge zur Problemlösung erarbeitet, die unter Berücksichtigung gesamtgesellschaftlicher Ansprüche (Nachhaltigkeit) den differenzierten Bedürfnissen älterer Menschen nach Freizeitmobilität gerecht werden sollen. Zugunsten einer praxisnahen, umsetzungsorientierten Vorgehensweise wird in die Problemlösungsansätze neben der Perspektive der (potenziellen) Nutzer auch die Sicht der Anbieter von Freizeiteinrichtungen und der Verkehrsanbieter einbezogen.

Das Forschungsprojekt ist eine Kooperation des Fachgebiets

Verkehrswesen und Verkehrsplanung mit dem Psychologischen Institut und Geographischen Institut der Universität Bonn (www.psychologie.uni-bonn.de, www.giub.uni-bonn.de). Die Projektkoordination liegt bei Prof. Dr. Georg Rudinger und Dr. Stefan Poppelreuter, Zentrum für Evaluation und Methoden, Universität Bonn.

Weitere Informationen beim Projektträger (www.freizeitverkehr.de/aeltere.htm), bei Birgit Kasper, Joachim Scheiner oder Christian Holz-Rau.

Ein Projekt im Rahmen des Forschungsprogramms "Freizeitverkehr" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (<http://www.freizeitverkehr.de>)

Fördermittelgeber: Bundesministerium für Bildung und Forschung (www.bmbf.de),

Projektträger: Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen (www.tuvpt.de)

Laufzeit: 2000 – 2003

Städtische, suburbane und ländliche Räume bieten unterschiedliche Freizeitmöglichkeiten für ältere Menschen

In persönlichen Interviews werden individuelle Nutzungshemmnisse gegenüber einzelnen Verkehrsträgern ermittelt.

Mobilitätsangebote sind nicht nur Verkehrsmittel.

In Kooperation mit lokalen Experten wird nach umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätsangeboten gesucht.

StadtLeben

Integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnumfeld, Raum- und Zeitstrukturen für die zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und Stadt

Die raumbezogene Forschung und Planung ist heute mit komplexen Rahmenbedingungen konfrontiert, die sich gegenüber den vergangenen Jahrzehnten stark verändert haben. So wird ein umfassender sozialer Wandel konstatiert, der vielen Menschen neue Möglichkeiten der individuellen Entfaltung eröffnet hat, aber auch neue Entscheidungszwänge mit sich bringt (Stichwort Individualisierung). Gleichzeitig haben sich auch Siedlungsstrukturen sowie Zeitordnungen und damit wesentliche Randbedingungen der Mobilität sehr dynamisch

entwickelt (Stichworte Dezentralisierung, Flexibilisierung). Das Zusammenwirken dieser Trends äußert sich räumlich beispielsweise

- in einem zunehmenden Wohnflächenbedarf, der vorwiegend in 'zwischenstädtischen' Siedlungsformen realisiert wird;
- in hohen Verkehrsaufwänden für Freizeit, Urlaub, Beruf und Versorgung, von dem vor allem das Auto und – in Urlaub und Freizeit – auch das Flugzeug profitieren;
- in veränderten Mobilitätskalkülen; so werden Umzüge zunehmend durch Fernpendeln ersetzt;
- in neuen, zum Teil virtuellen Mobilitätsformen (Internetsurfer, E-commerce, online banking,

'virtuelle Freizeit', Erlebnisfreizeit...). Diese Mobilitätsformen sind durch Wechselwirkungen mit dem physischen Personen- und Güterverkehr und der Standortwahl gekennzeichnet.

Aus Sicht einer nachhaltigen Stadtentwicklung müssen diese Trends zum Teil als unverträglich bewertet werden. Gleichzeitig bieten sie jedoch Chancen für eine verträglichere Gestaltung von Standorten und Verkehr. So ermöglicht der Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft ein störungsfreieres Miteinander von Wohnen und Arbeiten. Neue I&K-Technologien ermöglichen das Einsparen von Arbeits- und Versorgungswegen (Telearbeit, E-commerce).

Mit Blick auf die bisherige Forschungs- und Planungspraxis sind allerdings gravierende

STADT ...leben

... ein Projekt im Forschungsfeld "Zukunftsverträgliches Wohnen in Stadt und Region" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung

(www.bauwo.net)

Eine Kooperation der Universitäten Aachen, Berlin, Bochum und Dortmund sowie des wohnbund e.V. Frankfurt

PL - Forschung – ein Überblick (Fortsetzung)

Wohnmobilität und Alltagsmobilität hängen eng miteinander zusammen.

Neue Mobilitätsformen ergänzen die traditionelle Alltagsmobilität.

Der zusätzliche Wohnflächenbedarf wird heute überwiegend in 'Zwischenstädten' realisiert.

methodologische Probleme in der Berücksichtigung der genannten Veränderungen zu konstatieren. Der Mehrdimensionalität der Lebenswelten steht eine relative Eindimensionalität der bisherigen Erklärungs- und Beschreibungsansätze gegenüber. Eine zukunftsfähige Gestaltung von Siedlungsstrukturen und räumlicher Mobilität wird jedoch vermutlich solange unerreicht bleiben, wie kurzfristige disziplinäre Lösungsstrategien für unerwünschte Symptome gesucht werden.

Die zentrale Forschungsfrage des Projekts StadtLeben richtet sich auf die empirische Untersuchung der Zusammenhänge zwischen gesellschaftlichen Strukturen (Lebensstile, Milieus), Raum-Zeit-Strukturen, Wohnen bzw. Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Am Beispiel ausgewählter Untersuchungsräume in den Stadtregionen Köln und Leipzig wird das spezifische Zusammenwirken von Lebensstilen, Wohnumlieus und Raum-Zeit-Strukturen (z.B. Infrastrukturangebote und charakteristische räumlich-städtebauliche Strukturen) als zentrale Einflussgrößen auf das realisierte Handeln untersucht. Dabei wird weniger von kausalen Zu-

sammenhängen mit klaren Wirkungsrichtungen als von einer "Zusammenhangsgestalt" mit vielfältigen Wechselwirkungen ausgegangen.

Der Forschungsansatz soll das Zusammenwirken von Lebensstilen, Wohnumlieus und Raum-Zeit-Handeln und damit die Hintergründe der komplexen Wirkungsbeziehungen von Wohnstandort- und Alltagsmobilität erkunden. Erst mit Hilfe eines solchen erweiterten Erklärungs- und Beschreibungsansatzes können zielgerichtete und effiziente Planungs- und Gestaltungsstrategien entwickelt werden. Gemeinsam mit Planungspraktikern sollen sowohl praxisrelevantes Handlungswissen hinsichtlich der inhaltlichen Gestaltung als auch Vorschläge zum planerischen Vorgehen (Beteiligung, Prozesse, Zuständigkeiten) abgeleitet werden.

Projektziel ist die Erarbeitung von Orientierungswissen für den planungspraktischen Umgang mit den gegenseitigen Wirkungsbeziehungen von Wohnen, Lebensgestaltung und Mobilität im Kontext einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Das Forschungsprojekt ist eine Kooperation des Fachgebiets

Verkehrswesen und Verkehrsplanung mit dem Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen (www.rwth-aachen.de/isb), dem Psychologischen Institut der Ruhr-Universität Bochum (www.eco.psy.ruhr-uni-bochum.de), dem Geographischen Institut der Freien Universität Berlin (www.geog.fu-berlin.de) und der Wohnbund Frankfurt Entwicklungsgesellschaft mbH (www.wohnbund.de). Die Projektkoordination liegt bei Prof. Dr. Klaus J. Beckmann, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, RWTH Aachen.

Weitere Informationen beim Projektträger (www.wohnzukunft.net), bei Birgit Kasper, Joachim Scheiner oder Christian Holz-Rau.

Ein Projekt im Rahmen des Forschungsprogramms "Bauen und Wohnen" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (www.wohnzukunft.net)

Fördermittelgeber: Bundesministerium für Bildung und Forschung (www.bmbf.de)

Projektträger: Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen (www.tuvpt.de)

Laufzeit: 2001 – 2004

VUGIS

Ein Projekt des Innovationsprogramms Forschung des Landes NRW (MSWF), Schwerpunktthema 'Mobilität und Verkehr von morgen'

Eine Kooperation mit der Universität Münster und dem Institut für Raumplanung (IRPUD)

VUGIS

Integration von Verkehrsplanung und Geoinformationssystemen

Ziel des Projekts VUGIS ist die Entwicklung eines GIS-basierten Systems für die Verkehrsplanung. Geoinformationssysteme (GIS) bieten potenziell eine Plattform zur integrierenden Erschließung von vorhandenen oder im Planungsprozess anfallenden heterogenen Datenbeständen. Dieses Potenzial der Geoinformationssysteme soll im Projekt genutzt und weiter entwickelt werden. Es ermöglicht die Steigerung der Transparenz und Effizienz von Planungsprozessen.

Aufbauend auf einer Prozess-, Akteurs- und Datenanalyse der Verkehrsplanung werden im Projekt die Anforderungen an ein GIS-basiertes Modellsystem für die Verkehrsplanung definiert und ein Prototyp für beispielhafte Anwendungsfälle entwickelt.

Der Prototyp besteht aus drei Komponenten: einem räumlichen Datenbanksystem, einem Verkehrs- und Umweltmodellsystem und einer Benutzerschnittstelle. Das Verkehrs- und Umweltmodellsystem soll Prognosen zum Verkehrsgeschehen und dessen Umweltauswirkungen an das Datenbanksystem liefern.

Das Fachgebiet Verkehrswe-

sen und Verkehrsplanung übernimmt im Projekt VUGIS die 'planerische Perspektive'. Dies umfasst insbesondere Akteurs- und Prozessanalysen der Verkehrsplanung im Vorfeld der Systementwicklung.

Methodisch basieren diese Analysen u.a. auf Interviews mit Kooperationspartnern aus der Planungspraxis. Dafür wurden drei Fallstudien ausgewählt, die unterschiedliche Aufgabentypen der Verkehrsplanung repräsentieren:

- Ortsumgehung Raesfeld (Münsterland)
- Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) Münster - Neubeckum

VPL - Forschung – ein Überblick (Fortsetzung)

• Verlängerung der Hansestraße und Autobahnanchluss Hilstrup in Münster
 Die Arbeit mit Fallstudien ist notwendig, weil es weder einen allgemein-abstrakten Prozess typ 'Verkehrsplanung' noch eine homogene Zielgruppe 'Verkehrsplaner' für das zu entwickelnde System gibt. Vielmehr ist die Verkehrsplanung geprägt von unterschiedlichen und oft widerstreitenden Interessen und Akteuren. Dazu zählen beispielsweise unterschiedliche Fachplanungsbehörden auf den verschiedenen Verwaltungsebenen, privatwirtschaftliche Ingenieurbüros, Institute an Hochschulen und anderen Forschungseinrichtungen sowie Lobbys und andere Interessensgruppen.

Auch in den im Projekt durchgeführten Interviews hat sich gezeigt, dass Fachplaner ihrer Aufgabe entsprechend häufig einen eher einseitigen Blickwinkel auf Planungsvorhaben einnehmen.

Ein EDV-System muss jedoch notwendigerweise von partikularen Interessen abstrahieren, um ein Mindestmaß an Nutzern zu erreichen. Gleichzeitig muss es auch von Denkweisen und Bedürfnissen der sektoralen Fachplanung abstrahieren, wenn es zur Integration der Verkehrsplanung in die querschnittsorientierte Raumplanung beitragen soll.

Kooperationspartner: Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Institut für Raumplanung (IRPUD), Institut für Geoinformatik der Universi-

tät Münster (IfGI), Institut für Geographie der Universität Münster (IfG)

Projektkoordination: Prof. Dr. Werner Kuhn, Institut für Geoinformatik der Universität Münster

Fördermittelgeber: Ministerium für Schule, Wissenschaft und Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Innovationsprogramm Forschung des Landes NRW, Schwerpunktthema 'Mobilität und Verkehr von morgen')

Weitere Informationen bei Joachim Scheiner, Christian Holz-Rau oder auf der Homepage des Fachgebiets: <http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/>

Laufzeit: 2000 - 2002

Geoinformationssysteme besitzen vielfältige Anwendungsmöglichkeiten in der Verkehrsplanung

Das Fachgebiet bringt in VUGIS die planerische Perspektive ein.

RAVE

Nachhaltige Raum- und Verkehrsplanung

An vielen Orten und auf unterschiedlichen Ebenen findet seit einigen Jahren eine verstärkte Diskussion um die Gestaltung und Umsetzung nachhaltiger Projekte im Bereich der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung statt. Welche Erfolge und auch Misserfolge die Planung in diesem Bereich bis heute erzielt hat und welche Möglichkeiten bestehen, erfolgversprechenden Strategien auf andere Projekte und Orte zu übertragen wird in diesem Projekt anhand von Fallbeispielen untersucht. Der Stand der gegenwärtigen Diskussion zur nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und zur verkehrsspezifischen Indikatorenforschung wird zusammengefasst und sowohl zur Auswahl als auch zur Bewertung der Beispiele herangezogen.

Der Begriff einer nachhaltigen Regional-, Städtebau- und Verkehrsentwicklungsplanung wird anhand von Fallbeispielen verkehrswirksamer Projekte analysiert, die sowohl im engeren Verkehrsbereich als auch

im weiteren Verkehrswirkungsbereich ihre Wirkung entfalten. Die Fallbeispiele sollen auf den drei Ebenen

- Konzepte und Maßnahmen
 - Rahmenplanungen und
 - Rahmenbedingungen
- untersucht werden.

Die Ebene der Konzepte und Maßnahmen befasst sich mit konkreten Planungsvorhaben wie städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen, regionalen ÖPNV-Konzepten, Güterverkehrskonzepten, Mobilitätsmanagement sowie Wirtschaftsförderung und Standortberatung. Auf dieser Ebene werden 30 bis 40 Fallbeispiele vertieft recherchiert. Eine internetbasierte deutschlandweite Kommunal- und Akteursbefragung bildet die Basis der Recherche.

Der Bereich der Rahmenplanung umfasst räumliche und verkehrsbezogene Planungen z.B. Regionalpläne, Flächennutzungspläne und Nahverkehrspläne. Anhand von zwei Beispielkommunen soll das Zusammen- und Wechselspiel aller auf kommunaler Ebene wirksamen Rahmenplanungen aufgezeigt werden.

Aus der Analyse der Konzepte

und Maßnahmen sowie der Rahmenplanungen werden Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Entwicklung in kommunalen und regionalen Projekten abgeleitet und einem Planungshandbuch für Planungsakteure dokumentiert. Nachhaltigkeitskriterien und -indikatoren, Handlungsebenen und -möglichkeiten sowie Umsetzungschancen werden ebenfalls Bestandteil des Handbuches werden.

Die Ebene der Rahmenbedingungen umfasst allgemeine Regelungen vor allem auf Bundes- und Landesebene, die im Verkehrsbereich wirksam sind. Dazu zählen beispielsweise die Regionalisierung des ÖPNV, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) aber auch die Ökosteuer und die Wohnungsbauförderung. Aus der Analyse von drei ausgearbeiteten Rahmenbedingungen werden Vorschläge zur Weiterentwicklung unter Nachhaltigkeitsaspekten abgeleitet.

Im Rahmen dieses Projektes wird im Herbst 2002 eine Tagung zum Thema „Raum und Verkehr“ durchgeführt werden.

Das Forschungsprojekt ist eine Kooperation des Fachgebietes

RAVE

Forschungsprojekte Stadtverkehr des BMVBW

Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung gemeinsam mit der Planersocietät Dortmund

Beispiele für eine nachhaltige Raum- und Verkehrsplanung auf Basis einer Internetumfrage

Aufbau einer Diskussionsplattform im Internet

VPL - Forschung – ein Überblick (Fortsetzung)

Verkehrswesen und Verkehrsplanung mit der Planersocietät, Dortmund.
Weitere Informationen bei

Anka Derichs, Ute Jansen oder Christian Holz-Rau.

Ein Projekt im Rahmen von FOPS (Forschungsprojekte

Stadtverkehr).

Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW)

Nahverkehrspläne im Vergleich

Dipl. Geogr. Anka Derichs

Nahverkehrspläne im Zeichen der Liberalisierung - ÖPNV-Planung und ihre Umsetzung auf dem Prüfstand

Mit dem Nahverkehrsplan hat der Bundesgesetzgeber im Jahr 1996 (RegG) ein neues Planungs- und Rechtsinstrument eingeführt. Damit wurden die Aufgabenträger in die Lage versetzt, über die Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und die Investitionsplanung erheblichen Einfluss auf Umfang, Qualität und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Bedienungsgebiet zu nehmen. Nun, nach fünf Jahren steht für die Mehrzahl der Aufgabenträger der Zeitpunkt der Überprüfung und gegebenenfalls Fortschreibung der Nahverkehrspläne an.

Im Nahverkehrsplan sind insbesondere die vorhandenen Verkehrsstrukturen und das Verkehrsaufkommen zu erfassen und zu analysieren, das zu erwartende Verkehrsaufkommen abzuschätzen, Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV-Angebotes zu entwickeln und planerische

Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sicherstellen. Darüber hinaus hat der Nahverkehrsplan die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die Belange des Umweltschutzes sowie die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten und ist mit den Trägern öffentlicher Belange abzustimmen.

Sind die Aufgabenträger dieser Verantwortung gerecht geworden? Stellen die Nahverkehrspläne eine strategische Angebotsplanung dar? Die wichtigste Frage bei einem kritischen Rückblick aber lautet wohl: Wurden die geplanten Maßnahmen realisiert und hat dies zu einer Verbesserung bzw. Aufrechterhaltung des Angebotes geführt? Schließlich ist ein Plan immer nur so gut wie seine Umsetzung.

Das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Fakultät Raumplanung in Dortmund nahm die anstehende Fortschreibung zum Anlass, die Nahverkehrspläne in NRW systematisch zu vergleichen

und Gespräche mit Aufgabenträgern und Mitwirkenden bei der Bearbeitung der Pläne zu führen. Auf dieser Basis wurden Empfehlungen für die Aufgabenträger zur Fortschreibung entwickelt. Gefördert wurde das Projekt vom Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Die Studie gibt einen Überblick über die Nahverkehrspläne in Nordrhein-Westfalen hinsichtlich ihrer methodischen Qualität und Aussagekraft. Die Realisierungserfolge und Realisierungshemmnisse werden dargestellt und bundesweite best-practice Beispiele und umfangreiche Handlungsempfehlungen für die Fortschreibung aufgezeigt. Die Anforderungen aus dem zukünftigen Wettbewerb spielten bei der Untersuchung eine zentrale Rolle. Hier sollen die wichtigsten Ergebnisse der Studie dargestellt werden. Die im Regionalisierungsgesetz NRW von den Aufgabenträgern geforderte Definition des öffentlichen Verkehrsinteresses in Form von Standards zur Erschließungs-, Angebots- und Beförderungsgüte ist weitgehend nur in 43 Prozent der Pläne erfolgt.

Auch weitere Grundlage einer strategischen Angebotsplanung sind häufig unvollständig (Abb. 1). Nur in einem Drittel der Pläne wurde eine - wenn auch meist lückenhafte - Zustandsbewertung des ÖPNV-Angebotes anhand konkret formulierter Qualitätsstandards durchgeführt. Maßnahmen für die Bedienung in Schwach-

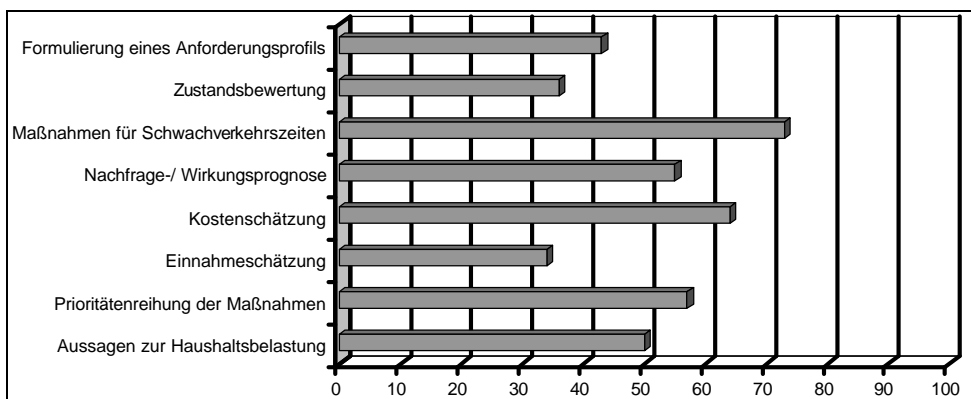


Abb. 1: Bearbeitung ausgewählter Arbeitsschritte in den Nahverkehrsplänen Nordrhein-Westfalens

Nahverkehrspläne im Vergleich (Fortsetzung)

verkehrszeiten haben 73 Prozent der Aufgabenträger entwickelt. Dieses Kriterium wurde von uns beispielhaft herangezogen als Indikator für die Qualität des Handlungskonzeptes.

In gut der Hälfte der untersuchten Pläne (55%) wurden Nachfrageprognosen durchgeführt. Die Aussagen umfassen in der Regel die Veränderung im Modal Split aufgrund des prognostizierten Motorisierungsgrades und die Veränderung der Fahrgastzahlen aufgrund der Bevölkerungs- und örtlichen Arbeitsplatzentwicklung. In 26 Plänen (46%) wurde die Nachfrage auf Grundlage der Angebotsentwicklung abgeschätzt und damit eine Wirkungsanalyse durchgeführt. Dies betraf vor allem Stadtbahnverlängerungen und Maßnahmen auf den Hauptverbindungskorridoren. Erforderliche Nachfragedaten für die Maßnahmenbewertung, insbesondere für die Einnahmeschätzung auf Basis des Fahrgastaufkommens, fehlten vielfach.

Nur etwa die Hälfte der Nahverkehrspläne enthalten einen Investitions- und Finanzierungsplan. In zwei Drittel aller Pläne (64%) wurde eine pauschale **Kostenschätzung** ausgewiesen. Das heißt, dass in vielen Fällen Maßnahmenplanungen aufgestellt wurden, ohne die Kosten des angestrebten Angebotes zumindest pauschal zu kennen. Nur ein Drittel der Aufgabenträger (34%) führte eine **Einnahmeschätzung** durch.

Prioritäten für die Umsetzung wurden in gut der Hälfte der Pläne gesetzt (57%), wobei der Faktor Kosten nicht immer berücksichtigt wurde. Demzufolge waren nur die Hälfte der Aufgabenträger in der Lage, zumindest geschätzte Aussagen zur zukünftigen Haushaltsbelastung zu treffen. Mängel in der Finanzierungs- und Investitionsplanung bergen Hauptgründe, warum viele Vorhaben nicht wie geplant realisiert werden konnten.

Insgesamt ist die Qualität der Nahverkehrspläne sehr unterschiedlich. Weniger die Angebotsplanung, sondern die Bestandsaufnahme bilden den Schwerpunkt. Die Gründe hierfür liegen in dem erheblichen Zeitdruck, der für viele Aufgabenträger bei der Erstellung bestand. Zudem hatten die Aufgabenträger unterschiedliche Startbedingungen hinsichtlich der Kapazitäten, Erfahrungen und Datenbasis. Das neue Instrument Nahverkehrsplan gab aber Anstoß für eine Sensibilisierung der Aufgabenträger für das Thema ÖPNV und es lassen sich erfolgreiche Beispiele für Angebotsverbesserungen aufzeigen.

Stand der Umsetzung

Zur Untersuchung des Umsetzungsstands wurden Interviews mit den Bearbeitern ausgewählter Nahverkehrspläne geführt. Die Auswahl erfolgte nach räumlichen Kriterien und nach der Beurteilung des Nahverkehrsplans in der ersten Phase der Untersuchung. Insgesamt wurden zehn Nahver-

kehrspläne aus NRW und fünf aus anderen Bundesländern vertieft betrachtet. Je nach räumlichen Strukturen unterscheiden sich die Schwerpunkte der Umsetzung (Tab. 2).

Die Qualität der Nahverkehrspläne der ersten Generation und die Erfahrungen der Aufgabenträger mit ihrer Umsetzung sind sehr unterschiedlich. Die Umsetzungsprobleme lassen sich im Wesentlichen zurückführen auf:

- planungsmethodische Mängel (fehlende oder unvollständige Arbeitsschritte zum Beispiel in der Wirkungsprognose oder Finanzierungsplanung) und
- prozessorganisatorische Mängel (fehlende Akzeptanz bei den Kommunen, mangelnde Abstimmung in Arbeitskreisen, etwa bezüglich der SPNV- oder MIV-Planungen etc.)

In der zweiten Generation wird neben der Beseitigung dieser Mängel der Wettbewerb im ÖPNV das entscheidende Thema bilden. Damit wird erneut

Weitgehend realisierte Maßnahmen	Häufig verzögerte oder gescheiterte Maßnahmen	Nicht im NVP enthaltene, aber realisierte Maßnahmen
in den Kreisen		
- Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr	- Angebotsausweitungen (neue Linien, Taktverdichtung, verlängerte Bedienungszeiten)	
- Einrichtung neuer Direktverbindungen	- ÖPNV - Beschleunigung	
- Einführung von Ergänzungsverkehren (ALT / AST)		
- Verbesserung der Fahrgastinformation		
in den kreisfreien Städten		
- Ausbau von Stadtbahnen	- ÖPNV - Beschleunigung, Parkraumbewirtschaftung	- Nacht- und Freizeitverkehr
- Taktverdichtung und -vereinheitlichung im Busverkehr		
- Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete		
- Einführung von Nachtbussystemen		
- Marketing		
in den Zweckverbänden		
- Erste Stufe ITF	- Streckenausbauten	- Sonderverkehre
- Gemeinschaftstarife	- Haltestellenaus- und umbauten	- Marketing
- Verbessertes Wagenmaterial	- Sonst. Infrastrukturmaßnahmen	- Sicherheit und Service

Tab. 2: Stand der Umsetzung der Nahverkehrspläne in Nordrhein-Westfalen

Nahverkehrspläne im Vergleich (Fortsetzung)

ein komplexes Aufgabenfeld auf die Aufgabenträger zukommen.

Die Aufgabenträger waren unterschiedlich erfolgreich bei der Umsetzung der Pläne. Ein direkter Vergleich zwischen der Qualität der Pläne und dem Grad der Umsetzung lässt sich schwer ziehen.

Insgesamt wirkt sich eine gute Qualität der Pläne positiv auf ihre Realisierung aus. Wurden die notwendigen planungsmethodischen Schritte eingehalten, entspricht die Umsetzung eher den angestrebten Zielen. Darüber hinaus haben aber auch andere Faktoren Einfluss.

Fördernde und hemmende Faktoren

Aus den durchgeführten Gesprächen lassen sich hemmende und fördernde Faktoren für die Realisierung der Maßnahmen ableiten. Dabei sind hemmende Faktoren häufig auf Defizite in der Planung zurückzuführen, während eine sorgfältige Abstimmung die Umsetzung in der Regel gefördert hat. Bei der Erarbeitung der Nahverkehrspläne fehlte den Aufgabenträgern (vor allem den Kreisen) häufig die erforderliche Datenbasis für eine belastbare Wirkungsschätzung (Fahrgastzahlen, Einnahmen und Kosten). Entsprechend erwiesen sich in der Konkretisierung von Taktverdichtungen, von neuen Linien oder Linienänderungen die Fahrgastprognosen als zu

optimistisch, die betrieblichen Konzepte als nicht finanzierbar oder Fahrzeugumläufe als nicht realisierbar. Häufig verfügen nur die Verkehrsunternehmen über die Fahrgastzahlen sowie über die kalkulatorischen Voraussetzungen. Als weiteres Hemmnis erweist sich auch eine unzureichende politische Abstimmung des Nahverkehrsplans, da ansonsten einzelne Bausteine im Nachhinein an der mangelnden Finanzierungsbereitschaft scheitern.

Infrastrukturmaßnahmen (Streckenaus- und -umbauten sowie Reaktivierungen) wurden insbesondere in den Städten und Zweckverbänden nicht analog der Planung umgesetzt. Teilweise wurden die Reaktivierungsvorhaben der Zweckverbände nicht in den ÖPNV-Bedarfsplan übernommen. Ursachen sind unzureichende Wirkungsprognosen sowie zeitliche Unvereinbarkeiten bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne und des ÖPNV-Bedarfsplans. Des Weiteren erschien die Vielzahl an Förderprogrammen für viele Aufgabenträger verwirrend und deren Antragsverfahren als zum Teil langwierig. Die resultierende Unklarheit über die Höhe der Fremdmittel erschwerte eine mittelfristige Investitionsplanung. Hierbei handelt es sich sicherlich zu einem großen Teil um Startschwierigkeiten nach der Regionalisierung. Für die Aufgabenträger waren die Verfahren

neu. Zusätzlich wurde die Aufgabenverantwortung für die Fördermittel von den Landschaftsverbänden auf die Bezirksregierungen übertragen.

Ein drittes Problemfeld bildet die Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern, wenn infolge der Nahverkehrspläne Stadt- und Regionalverkehre oder benachbarte Regionalverkehre parallel verkehren und damit die Wirtschaftlichkeit gegenseitig beeinträchtigen. Dabei mangelt es teilweise an der notwendigen Kompromissbereitschaft, die durch die Einbeziehung einer neutralen Person (Moderator) gefördert werden kann. Erschwerend wirkt der Besitzstandsschutz des PBefG.

Auch die Verknüpfung von Bus und Bahn erfolgt in den Verbundgebieten nicht immer wie geplant. Mancherorts fährt die Bahn häufiger als der Anschlussbus, oder die Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Bus und Bahn sind nicht aufeinander abgestimmt. Die Trennung der Zuständigkeit für den Straßen- und Schienenpersonennahverkehr erfordert insbesondere im ländlichen Raum eine sehr enge Kooperation und Abstimmung zwischen den Zweckverbänden und den Aufgabenträgern des Straßenpersonennahverkehrs.

In den Zweckverbänden und Kreisen wurde die im Nahverkehrsplan angestrebte Verbesserung der Haltestellen häufig nicht erreicht. Auch hier liegen die finanzielle Verantwortung für die Haltestellen und für das Verkehrsangebot in unterschiedlichen Händen. Bei der Schiene hat der Zweckverband keinen Zugriff auf die Bahnhöfe, im Busverkehr liegt die Zuständigkeit für die Gestaltung der Haltestellen bei den kreisangehörigen Gemeinden und nicht beim Kreis. Auch hier spielt also die Abstimmung eine große Rolle, die zumindest zu einer Einigung auf gemeinsame Standards der Haltestellenausstattung im Nahverkehrsplan führen sollte.

Fördernde Faktoren	Hemmende Faktoren
– Konkretes Anforderungsprofil	– Fehlende Wirkungsprognosen (Mangel an Nachfragedaten)
– Intensive horizontale und vertikale Abstimmung (Einrichtung von Arbeitskreisen)	– Unzureichende Kenntnis der Einnahmen und Kosten
– Moderation zur Vermeidung von Konflikten (z.B. um Linienführungen)	– Fehlende Prioritätensetzung
– Politische Abstimmung	– Unzureichende Kenntnisse bei den Antragsverfahren für Investitionen in die Infrastruktur
– Erfahrungsaustausch der Aufgabenträger untereinander	– Rechtliche Unklarheiten (Wettbewerb)
	– Ungeklärte Zuständigkeiten

Tab. 3: Fördernde und hemmende Faktoren bei der Umsetzung

Nahverkehrspläne im Vergleich (Fortsetzung)

Obwohl Marketingkonzepte und Fahrgastinformation zu den kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen gehören, weist die Nahverkehrsrealität erhebliche Defizite auf. Dem stehen ungeklärte Zuständigkeiten zwischen den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern – insbesondere den Zweckverbänden und ein in diesem Bereich erst wachsendes Problembewusstsein entgegen.

Insbesondere für die städtischen Aufgabenträger stellen Beschleunigungsmaßnahmen ein Problem dar. Sie sind in der Regel mit hohen Kosten

und einem hohen technischen Aufwand (Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen, Umweltschleusen, Rechnergestütztes Betriebsleitsystem) verbunden. In der politischen Diskussion werden häufig zu Unrecht MIV-restriktive Wirkungen vermutet. Für einen attraktiven ÖPNV vor allem in den Städten sind diese beschleunigenden Maßnahmen von entscheidender Bedeutung. Hier kumulieren jedoch die Hemmnisse in Form unterschiedlicher Zuständigkeiten, politischer Konflikte und schwieriger Finanzierbarkeit, die nur durch besonders sorgfältige Planungs- und Ab-

stimmungsprozesse bewältigt werden können.

Der Nahverkehrsplan muss im Übergang zum Wettbewerb einen entscheidenden Beitrag zur Qualitätssicherung leisten. Er bildet den Rahmen für Ausschreibungen.

Da die Nahverkehrspläne der ersten Generation die ausschreibungsrelevanten Vorgaben nur teilweise ausführen, ist eine Konkretisierung in der Fortschreibung unumgänglich. Auch im Hinblick auf eine begleitende Erfolgskontrolle werden entsprechende Indikatoren benötigt.



VPL Tagungen 2002

Nahverkehrspläne – Qualitätssicherung und Wettbewerb

12. März 2002

Die Liberalisierung des Verkehrsmarktes wird die Rahmenbedingungen des ÖPNV maßgeblich verändern.

Die Tagung thematisiert den Wettbewerb im ÖPNV und die Fortschreibung der Nahverkehrspläne. Sie dient dem Erfahrungsaustausch und der Verbreitung von ‚best-practice‘-Beispielen und geht auf rechtliche Fragen und Verfahren der Qualitätssicherung ein. Die Tagung gibt Handlungsempfehlungen für die Aufgabenträger, um die Qualität der zukünftigen Nahverkehrspläne zu erhöhen und Ausschreibungen offensiv angehen zu können.

Sie richtet sich an Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Aufgabenträger und Verkehrsbetriebe, von Kommunen und Planungsbüros sowie an interessierte Mitglieder von Universitäten und Forschungseinrichtungen.

Anmeldeformular:

www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl

ab 9.30	Anmeldung und Begrüßungskaffee
10.30	Begrüßung Ltd. Ministerialrat Dr. Harald Albuschkat, Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr NRW Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau, Universität Dortmund, FG Verkehrswesen und Verkehrsplanung
10.45	Anforderungen an die Nahverkehrspläne der 2. Generation - Ergebnisse eines Forschungsprojektes Dipl.-Geogr. Anka Derichs, Universität Dortmund, FG Verkehrswesen und Verkehrsplanung
11.15	Best-Practice-Beispiele <ul style="list-style-type: none"> • Region Hannover, Niedersachsen: Erfolgskontrolle ausgewählter Planungsstrategien (Dipl.-Ing. Klaus Geschwinder, Hannover) • Wetterauer Verkehrsgesellschaft mbH, Hessen: Linienbündel und Qualitätssicherung in der Fortschreibung (Dipl.-Geogr. Barbara Sondergeld, Friedberg) • Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe, NRW: Ausschreibungspraxis im SPNV und im Busbereich – Erfahrungen des Verkehrsverbunds Ostwestfalen-Lippe (Dipl.-Geogr. Ludger Siemer, Bielefeld)
12.45	Mittagspause Mittagessen und Möglichkeit der individuellen oder geführten Besichtigung des Industriemuseums
14.00	Rechtswirkungen des Nahverkehrsplans im Genehmigungs- und Ausschreibungswettbewerb RAin Dr. Sibylle Barth, Sozietät Abel-Lorenz Barth Baumeister Griem, Bremen
14.45	Festlegungen im Nahverkehrsplan zur Ausschreibung von Leistungen: Linienbündel / Vertikale Lose / Horizontale Lose Dipl.-Ing. Harald Werner, Planungshaus Südstadt AG, Köln
15.15	Kaffeepause
15.45	Entwicklung des Vergaberechts: Vergabeverfahren, Rechtsmittel, Rechtswege, Fristen RA Konrad Breuer / RA Holger Haarmann, BVNT., Köln
16.30	Qualitätsstandards und Controlling in Ausschreibungsverfahren Dr. Norbert Reinkober, Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Köln
17.00	Abschlussdiskussion und Verabschiedung
17.30	Ende der Veranstaltung



PL - Tagungen 2002 (Fortsetzung)

Nachhaltige Raum- und Verkehrsplanung 4. und 5. November 2002

Im November 2002 veranstaltet das Fachgebiet die nächste Tagung, das Thema: „Nachhaltige Raum- und Verkehrsplanung“. Diese Tagung steht in enger Verbindung zum gleichnamigen Forschungsprojekt.

Die Verkehrsentwicklung in Deutschland führt zu immer größeren Distanzen und zur häufigeren Nutzung von Pkw und Lkw im Personen- und

Güterverkehr. Diese Entwicklung ist mit dem Ziel der Nachhaltigkeit unvereinbar. Es besteht ein grundsätzlicher Konsens darüber, dass die räumliche Entwicklung und die Verkehrsentwicklung eng miteinander verbunden sind und nur eine integrierte Raum- und Verkehrsplanung einen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung leisten kann.

Im Rahmen der Tagung sollen

Akteure aus Politik und Verwaltung, aus der privaten Wirtschaft und den AGENDA-Prozessen sowie aus Wissenschaft und Planungsbüros, die letztlich gemeinsam vor dieser Aufgabe stehen, ihre Handlungsansätze vorstellen und gemeinsam weiterentwickeln. Die Vorbereitung zur Tagung ist in vollem Gange. Weitere Informationen entnehmen sie bitte unserer homepage und dem nächsten VPLetter.

Blaue Reihe Verkehr Heft 1 einer fast neuen Schriftenreihe



Mit inzwischen über 100 Bänden ist die ‚Blaue Reihe‘ des IRPUD eine der wichtigsten Schriftenreihen für die raumplanerische Diskussion im deutschsprachigen Raum. In dieser Reihe sind bereits mehrere Bände aus der Arbeit des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung erschienen, zuletzt der Tagungsband „Stadt der kurzen Wege – Zukunftsfähiges Leitbild oder planerische Utopie?“. In Verbindung mit der ‚Blauen Reihe‘ wollen wir zukünftig verstärkt aus Forschungsarbei-

ten zu Verkehr und Mobilität berichten. Dazu dient die **Blaue Reihe Verkehr** mit Veröffentlichungen abgeschlossener Projekte.

Band 1 der **Blauen Reihe Verkehr** befasst sich mit dem Instrument der Nahverkehrspläne und dokumentiert die mit Mitteln des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW geförderte Studie (s. den Beitrag von Anka Derichs in diesem Heft).

Als Band 2 befindet sich die Dissertation „Lärminderungsplanung in Deutschland – Evaluation eines kommunalen Planungsverfahrens“ von Eckhart Heinrichs in Vorbereitung (s. auch hierzu den Fachbeitrag in diesem Heft).

Sie können die Hefte der **Blauen Reihe Verkehr** beziehen über: dovertrieb@aol.com

Lärminderungsplanung in Deutschland Dipl.-Ing. Eckhart Heinrichs

Evaluation eines kommunalen Planungsverfahrens

Inhalt

Der Gesetzgeber hat 1990 das Bundes-Immissionsschutzgesetz um den § 47a ergänzt, nach dem für die Gemeinden unter bestimmten Voraussetzungen die Pflicht zur Aufstellung eines Lärminderungsplans (LMP) besteht. Rund zehn Jahre später wurde die

Lärminderungsplanung in der vorliegenden Arbeit einer Erfolgskontrolle unterzogen. Die Untersuchung stellt den Stand und die bisherigen Erfahrungen der Lärminderungsplanung in Deutschland dar, identifiziert begünstigende und hemmende Verfahrensbestandteile und leitet daraus Empfehlungen für das zukünftige Vorgehen ab.

Vorgehensweise

Die Analyse beruht auf einer schriftlich-postalischen Befragung aller Städte und Gemeinden, von denen LMP-Aktivitäten bekannt sind. Zusätzlich werden auch Gemeinden befragt, die keinen LMP aufgestellt haben, obwohl die gesetzlich gegebenen Voraussetzungen dafür vorliegen. Von den insgesamt 475 angeschriebenen Stadt- und

Lärminderungsplanung in Deutschland (Fortsetzung)

Gemeindeverwaltungen antworteten 397 (84 %). Der Arbeit liegen außerdem Literaturauswertungen, Dokumentenanalysen, zahlreiche Gespräche mit Experten sowie eigene mehrjährige Berufserfahrung in der kommunalen Verkehrsentwicklungs- und Lärminderungsplanung zugrunde. Neben der detaillierten Analyse aller mit der unmittelbaren Konzepterstellung verbundenen Verfahrenskomponenten erfolgt auch die Untersuchung der Lärminderungsplanung im Kontext der benachbarten Planungen, der gemeinde-spezifischen Bedingungen sowie der rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen.

Ergebnisse

Bis zum Sommer 2000 haben rund 350 Gemeinden in Deutschland mit Arbeiten an einem Lärminderungsplan begonnen. Die Analyse ergibt, dass die Wirksamkeit der Lärminderungsplanung in der bisherigen Form sehr gering ist. Hierfür werden verschiedene Ursachen identifiziert. Unter anderem liegen diese in einer mangelnden Verknüpfung von Analyse und Maßnahmenplanung sowie in der Fördermittelzuteilung, in verwaltungsinternen Vorgängen und in der Lokalpolitik. Auf der Grundlage der Analyse bisheriger Erfahrungen werden schließlich mögliche Wege zur Optimierung des Planungsverfahrens aufgezeigt. Dabei

wird besonderer Wert auf praxisrelevante Handlungsempfehlungen für Bund, Länder und Gemeinden gelegt. Die bevorstehende Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm in nationales Recht und die damit notwendige Neuregelung der gesetzlichen Grundlagen der Lärminderungsplanung eröffnet die Chance, die in dieser Arbeit zusammengetragenen Erfahrungen aus zehn Jahren kommunaler Lärminderungsplanung in diesen Neugestaltungsprozess einfließen zu lassen.

Die Arbeit soll in Kürze als Band 2 der **Blauen Reihe Verkehr** erscheinen.

Projektbüro Umweltplanung und Ressourcenmanagement startet

Dipl.-Ing. Georg Nottelmann

Unter realitätsnahen Bedingungen und mit Bezug zur Praxis sollen angehende IngenieurInnen ihre Vertiefungsentwürfe, Diplomarbeiten oder freie Studienprojekte im Projektbüro Umweltplanung und Ressourcenmanagement – p:ur bearbeiten können.

Das simulierte Planungs- und Ingenieurbüro zieht gerade in die neu eingerichtete Arbeits- und Besprechungsräume mit zeitgemäßer EDV - Ausstattung und Kommunikationstechnik.

Durch Mitarbeit im Projektbüro erwerben die Studierenden zusätzliche Qualifikationen und verbessern ihre berufliche Handlungskompetenz. Besonderer Wert wird auf die Vermittlung und Anwendung von Methoden des Projektmanagements und die Stärkung der Kommunikations-, Moderations- und Präsentationsfähigkeit gelegt. Die Arbeit im Projektbüro und die Teilnahme an ergänzenden Seminaren werden durch ein Zertifikat bestätigt.

Die inhaltlich-fachliche Betreuung der studentischen Arbeiten erfolgt weiterhin durch die ProfessorInnen und wissenschaftlichen MitarbeiterInnen der inhaltlich verantwortlichen Fachgebiete.

Die Kooperation mit Auftraggebern aus Behörden, Unternehmen und Verbänden, die mit Projektvorschlägen an uns herantreten können, soll den engen Praxisbezug sichern. An einem ständigen Ausbau unserer Kontakte sind wir sehr interessiert.

p:ur ist ein innovatives Reformprojekt von überregionaler Bedeutung und wird vom Ministerium für Schule, Wissenschaft und Forschung NW als Modellprojekt gefördert. Antragsteller und Mitglieder des p:ur - Beirates sind Dr.-Ing. Manfred Voigt (Fachgebiet Ver- und Entsorgungssysteme in der Raumplanung) und Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau. Die geschäftsführende Leitung nimmt Dipl.-Ing. Georg Nottelmann wahr.



Organisations-Assistentin Barbara Fels und Georg Nottelmann von p:ur

Weitere Infos und Kontakt:

Georg Nottelmann
 Universität Dortmund
 Projektbüro Umweltplanung und Ressourcenmanagement – p:ur
 Baroper Str. 322 / Pavillon 7
 44221 Dortmund
 Fon: + 49 (0) 231 / 755 - 6468
 Fax: + 49 (0) 231 / 755 - 6469
 Mail: nottelmann@rp.uni-dortmund.de

Informationen aus der Fakultät Raumplanung Das Projekt: Städteregion Ruhr 2030

Städteregion Ruhr 2030

*Ein Projekt der Fakultät
Raumplanung im BMBF-
Forschungsfeld "Stadt 2030"
www.stadt2030.de*

Beteiligt sind die Städte

*Duisburg
Mülheim a. d. Ruhr
Oberhausen
Essen
Gelsenkirchen
Herne
Bochum
Dortmund*

Infos unter:

*0231/755-2030
2030@rp.uni-dortmund.de*

Gemeinsam mit den Städten Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Bochum und Dortmund beteiligt sich die Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund an einem Forschungsvorhaben im Rahmen des BMBF-Projektes „Stadt 2030“.

Ziel von „Städteregion Ruhr 2030“ ist die Entwicklung eines Leitbildes für die stadtrregionale Emanzipation der hochverdichteten Kernzone des Ruhrgebietes. Das Leitbild überwindet die historischen Konkurrenzen zwischen den beteiligten Städten; es strebt die Schaffung kooperationsfreundlicher Rahmenbedingungen an.

Um ein gemeinsames Leitbild zu entwickeln, werden in „Städteregion Ruhr 2030“ Zukunftsbilder entworfen, die stadtrregionale Gemeinschaftsaufgaben beschreiben. Durch

Verhandlungen zwischen den Städten werden Spielregeln für die mögliche Zusammenarbeit vereinbart und die Umsetzung der Zukunftsbilder, vor allem durch kooperative Leitprojekte, vorbereitet.

„Städteregion Ruhr 2030“ entwickelt das Leitbild für die Städteregion Ruhr als Möglichkeitsraum, um wirtschaftliche, soziale und ökologische Potenziale der Städte und der Städteregion zu identifizieren und zu nutzen. Die Zukunftsbilder für die beteiligten Städte stellen die Chancen künftiger Generationen in den Mittelpunkt der Überlegungen: Möglichkeiten für Wirtschaft und Arbeiten, Wohnen und Freizeit, Umwelt und Kultur, sozialen Frieden und persönliche Verwirklichung. Um Möglichkeitsräume gemeinsam zu erkennen, zu sichern und in Anspruch zu nehmen, sind verbindliche Vereinbarungen über gemeinsame

Arbeits- und Vorgehensweisen unabdingbar. Die Erhaltung, Schaffung und Ausgestaltung von Möglichkeitsräumen bilden die Grundlage einer nachhaltigen Entwicklung der Städteregion Ruhr.

Das Projekt ist im November 2001 mit einer Laufzeit von 18 Monaten angelaufen. Gegenwärtig bereiten die Verbundpartner eine Reihe von Ankerveranstaltungen vor, in denen wesentliche Aspekte des Leitbildvorhabens in einem dialogischen Aktionsraum bearbeitet und für eine Leitbildmesse vorbereitet werden, die in etwa einem Jahr stattfinden wird.

Ein Projekt der Fakultät Raumplanung im BMBF-Forschungsfeld "Stadt 2030"
www.stadt2030.de

Infos unter:
0231/755-2030
2030@rp.uni-dortmund.de

Gemischtes

Ausgestellte Praxis

Das Fachgebiet öffnet seinen Flur für Ausstellungen von Planungsbüros und Forschungsinstitutionen. In zwei Ausstellungen je Semester sollen die Studierenden Einblick bekommen in externe Planungs- und Forschungsprojekte.

Zur Zeit stellt das Planungsbüro VIA aus Köln das Projekt Radverkehrsförderung im ländlichen Raum am Beispiel des Kreises Euskirchen vor. Gleichzeitig hängen Poster von TTK (TransportTechnology Consult Karlsruhe) zum Thema „Zehn Jahre Stadtbahn Karlsruhe“.

Beide Ausstellungen wurden mit Gastvorträgen im Forschungskolloquium des IRPUD (<http://irpud.raumplanung.uni-dortmund.de/irpud/foko.htm>) eröffnet.

Planungsbüros und Forschungsinstitutionen, die Interesse an der Ausstellung ihrer eigenen Projekte haben, wenden sich bitte an Christian Holz-Rau.

Diplomarbeiten

Im Laufe des Jahres 2001 wurden folgende Diplomarbeiten am Fachgebiet abgeschlossen:

THOMAS REICHLING
Mobiler durch Informations- und Kommunikationstechniken?

EDGAR OVERMEYER
Evaluation von Verkehrsentwicklungsplänen – Ein beispielhafter Vergleich von erwarteten und eingetretenen Entwicklungen

MARKUS WEBER
Verkehrsplanung und öffentlicher Raum in städtebaulichen Wettbewerben

MAX CONRADY,
JENS FLUNKERT
Mobilitätskonzept für den Flughafen Leipzig-Halle

BERND PEITHMANN
Mobilität für alle. Ein Ansatz für eine behindertengerechte ÖPNV-Planung. Am Beispiel der von Bodelschwingschen Anstalten Bielefeld-Bethel

MEIKE DORRA
Verkehrssparsame Siedlungsentwicklung an der Schiene. Ein Vergleich deutscher und niederländischer Regionen

MAX BOHNET
Benchmarking städtischer und regionaler Verkehrssysteme. Die "Citizens Network Benchmarking Initiative"

STEPHAN BÖRGER
Die Umsetzung der geänderten Rahmenbedingungen im ÖPNV in die Praxis am Beispiel der Stadt Münster / Westfalen

Gemischtes (Fortsetzung)

- OLIVER SCHMIDT
Wintersport mit dem Dortmund-Winterberg-Express – Integriertes SPNV-Freizeitverkehrskonzept für den Wintersport im Hochsauerland
- CHRISTIAN ROTH
Fahrradförderung in Sevilla
- CAROLIN SCHÄFER
Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung in der Bundesverkehrswegeplanung
- HEIKO SCHWAFERT
Mobilitätsmanagement im Freizeitverkehr – Freizeitprojekt „Ehemalige Elbersdrucke“ in der Stadt Hagen
- BERND KLEINDIENST
Freizeitverkehr im mittleren Ruhrtal
- Veröffentlichungen**
- Im Laufe des Jahres 2001 wurden folgende Beiträge von MitarbeiterInnen des Fachgebiets veröffentlicht:
- DERICHS, A. (2001): Anforderungen an Nahverkehrspläne im Zeichen der Liberalisierung. In: Der Nahverkehr 11/2001, S. 14-20.
- DERICHS, A. (2002): Nahverkehrspläne im Zeichen der Liberalisierung. ÖPNV-Planung und ihre Umsetzung auf dem Prüfstand. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Verkehr 1, Dortmund.
- DERICHS, A.; RAUCH, T. (2001): LRE (Ländliche Regionalentwicklung) und der Sustainable Livelihood Approach. Gemeinsamkeiten, Unterschiede, Komplementaritäten. In: Entwicklungsethnologie: Heft 2, 2000, 9. Jg.
- FREHN, MICHAEL; PLATE, ELKE (2001): Die Allianz von Handel, Freizeit und Kultur – Der Beitrag von „Events“ zur Wiederbelebung und Attraktivierung der Innenstädte: in: RaumPlanung Heft 95, S. 70-74, Dortmund 2001
- GLASAUER, HERBERT; KASPER; BIRGIT (2001): Ist Sicherheit im öffentlichen Raum planbar? In: Thabe, Sabine (Hg.): Raum und Sicherheit. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 106. Dortmund, S. 148-153
- HAASE, M.; PLATE, E.; STEINBERG, G. (2001): Chancen des Rad- und Fußverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung – Leitfaden und Defizitanalyse, Umweltbundesamt (Hrsg.), UBA-Texte 32/01, Berlin
- HOLZ-RAU, C. (2001): Alte Menschen Raum und Verkehr: Ist die "altengerechte Stadt" Nutzungsgemischt? In: Flade, A. / Limbourg, M. / Schlag, B. (Hrsg.): Mobilität älterer Menschen. Opladen. S. 141 - 154.
- HOLZ-RAU, CHRISTIAN: Verkehr und Siedlungsstruktur - eine dynamische Gestaltungsaufgabe. In: Raumforschung und Raumordnung. Heft 4/2001, S. 264-275.
- HOLZ-RAU, C. (2001): Zu Risiken und Nebenwirkungen von Park+Ride - Analysen und Konzepte. In: Monheim, Rolf (Hrsg.) Abteilung Angewandte Stadtgeographie, Institut für Geowissenschaften, Universität Bayreuth: Park & Ride - ein Beitrag zum stadtverträglichen Verkehr? Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung Heft 188. 2001, S. 7 - 25, Bayreuth
- KALWITZKI, K.-P.; STEINBERG, G. (2001): Tagesausflugs- und Kurzurlauberverkehr: Projekt MobiHarz, in: Verkehrszeichen, Heft 3/01, S. 9-13.
- KASPER, B. (2001): Low Income Housing Tax Credits: Perspectives for an assistance program to create affordable housing in an international comparison. In: Papers and Abstracts – Housing and Urban Development in New Europe. The European Network for Housing Research (ENHR), Pultusk, Warsaw, Poland. (Young Housing Researchers Conference 2002 in Vienna: www.enhr.ibf.uu.se).
- KASPER, B. (2001): The widening gap: Krise auf dem Wohnungsmarkt in Chicago. In: PLANERIN, Fachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung, Heft 2_01, Juni 2001, S. 20-22.
- SCHEINER, J. (2001): Berlin – noch immer geteilt? Untersuchungen zur Mobilität zwischen dem West- und Ostteil der deutschen Hauptstadt. In: Geographische Rundschau 53/3, S. 17-23.
- SCHEINER, J. (2001): Räumliche Mobilität in der Mediengesellschaft. In: Raumplanung 97, S. 196-201.
- SCHEINER, J. (2001): Reisen älterer Menschen: Empirische Befunde und Handlungsstrategien. In: Flade, A. / Limbourg, M. / Schlag, B. (Hrsg.): Mobilität älterer Menschen. Opladen. S. 183-198.
- SCHEINER, J.; STEINBERG, G. (2002): Mit dem Flugzeug zum Wandern - Tourismus und Verkehr, in: Borghardt, J. et al. (Hrsg.): Reiseräume. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 109. Dortmund.

Gemischtes (Fortsetzung)

Tagungsbeiträge

MitarbeiterInnen des Fachgebiets haben in Jahr 2001 folgende Vorträge auf Tagungen gehalten:

ANKA DERICHS:
Ist Qualität im Nahverkehr messbar? Podiumsdiskussion am 20. November auf der railtek in den Westfalenhallen in Dortmund

BIRGIT KASPER:
Stadterneuerungspolitik in Chicago—Ringvorlesung 'Going West?' Stadtplanung in den USA – gestern und heute' am Institut für Raumplanung (IRPUD), am 7. November 2001 in Dortmund.

'Upgrading Policy and Empowerment in a Deprived Area in Chicago – ein Erfahrungsbericht' HEGISS-Hochschulnetzwerk Städtebau – Planung - Gestaltung zum Thema 'Lernort Soziale Stadt', am 26. Oktober 2001 an der Gesamthochschule Kassel.

'Low Income Housing Tax Credits: Perspectives for an assistance program to create affordable housing in an international comparison.' Konferenz des European Network for Housing Research (ENHR): 'Housing and Urban Develop-

ment in New Europe', am 26. Juni 2001 in Pultusk, Poland.

CHRISTIAN HOLZ-RAU:
'Handlungs- und Innovationsfelder der Verkehrsplanung' am 26. April auf der Auftaktveranstaltung zum Masterplan Mobilität der Stadt Dortmund in Dortmund

'Mieterticket & Co – Erfolgsindikatoren siedlungsbezogener Mobilitätsdienstleistungen' am 7. November auf der Tagung 'Wohnen plus Mobilität: Vom Umgang mit dem Auto im Städtebau' des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsplanung in Dortmund

JOACHIM SCHEINER:
'Alltagsmobilität in Berlin: Über die 'innere Einheit' und die Erklärung von Mobilität' am 18. Mai auf der Jahrestagung des Arbeitskreises Verkehr der Deutschen Gesellschaft für Geographie in Erfurt

'Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen' am 11. Juli auf der Tagung 'Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter' an der TU Dresden

'Freizeitmobilität älterer Menschen – Bedingungen, Formen und Entscheidungsstrukturen' am 24. September auf der Tagung Straßen- und Verkehrs-

wesen in Darmstadt

'Freizeitmobilität älterer Menschen – Bedingungen, Formen und Entscheidungsstrukturen' am 4. Oktober auf dem 53. Deutscher Geographentag in Leipzig

MICHAEL FREHN:
Teilnahme am Expertenworkshop: Freizeitmobilität des Umweltbundesamtes am 25. Januar 2002 beim ISOE in Frankfurt/Main

Vortrag auf dem Workshop Freizeit und Mobilität am 4. April beim DifU in Berlin

Auslandsaufenthalt

Anka Derichs hielt sich gemeinsam mit Prof. Kreibich (Fachgebiet Geografische Grundlagen und Raumplanung in Entwicklungsländern GEO/SPRING) und Prof. Kroes (Fachgebiet Finanz- und Haushaltsplanung) zu einem dreiwöchigen Beratungsaufenthalt im Nordirak auf. Die Fakultät plant eine Hochschulpartnerschaft mit einer der drei kurdischen Universitäten zum Aufbau eines integrierten Planungsstudiengangs. Damit soll der Wiederaufbau in der UN-Schutzzone unterstützt werden.



Flussquerung in Kurdistan

Unsere Anschrift, Telefonnummern und e-mail-Adressen

**VPL – Fachgebiet
Verkehrswesen und Verkehrsplanung**
Fakultät Raumplanung
Universität Dortmund
44227 Dortmund
August-Schmidt-Straße 6
Geschossbau I, Raum 316–324
www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl

Renate Middendorf (Sekretariat)
Telefon: 0231-755-2270
Fax: 0231-755-2269
E-Mail: vpl@rp.uni-dortmund.de

Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau
Tel.: 0231 / 755-2270
E-mail: holzrau@rp.uni-dortmund.de

Dipl.-Geogr. Anka Derichs
Tel.: 0231 / 755-6032
E-mail: derichs@rp.uni-dortmund.de

Dipl.-Ing. Michael Frehn
Tel.: 0231 / 755-2268
E-mail: frehn@rp.uni-dortmund.de

Dipl.-Ing. Ute Jansen
Tel.: 0231 / 755-6067
E-mail: jansen@rp.uni-dortmund.de

Dipl.-Ing. Birgit Kasper
Tel.: 0231 / 755-4815
E-mail: kasper@rp.uni-dortmund.de

Dr. rer. pol. Joachim Scheiner
Tel.: 0231 / 755-4822
E-mail: scheiner@rp.uni-dortmund.de

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg
Tel.: 0231 / 755-2390
E-mail: steinberg@rp.uni-dortmund.de